

# AMSERV ZIŅAS

Nr. 1/2018 (46) APRĪLIS – OKTOBRIS

## STILĪGAIS TOYOTA C-HR UN CITI SUV

IDEJAS DIVU NEDĒĻU  
CEĻJUMAM AR AUTO  
PA ITĀLIJU



## AMSERV APSOĻO LATVIJŪ!



**TOYOTA DUAL  
HYBRID STRATEGY  
UN JAUNĀS AURIS ŽENĒVĀ**



**NEW AURIS  
WORLD PREMIERE**

Toyota C-HR  
Hybrid  
**299 €**  
mēnesī\*



Toyota RAV4  
Hybrid  
**399 €**  
mēnesī\*



# Pilna servisa noma



28604166  
28705034  
sales@europcar.lv  
europcar.lv

Turpiniet ceļu!

**Europcar**  
moving your way

Mēneša maksājumā iekļauts:



Transportlīdzekļu finansēšana  
visās Baltijas valstīs



OCTA un KASKO apdrošināšana un  
apdrošināšanas gadījumu administrēšana



Regulāro tehnisko apkopju un remontu  
izmaksu organizēšana



Riepu maiņa un glabāšana, papildu 1 vasaras  
riepu un 2 ziemas riepu komplekti



Priekšapmaksas un pēcapmaksas  
rēķinu administrēšana



Tehniskā apskate un  
ekspluatācijas nodokļi



Transportlīdzekļa aizvietošana  
visās Baltijas valstīs



24 stundu  
palīdzība uz ceļa

\*Maksājums ir aprēķināts automašīnai ar lietošanas termiņu 4 gadi (48 mēneši) un nobraukumu 80 000 km periodā (20 000 km gadā). Pirmā iemaksa 10% no automašīnas iegādes vērtības. Visas cenas norādītas EUR bez PVN. Piedāvājums spēkā juridiskām personām. Toyota CH-R Hybrid vidējais degvielas patēriņš no 3,8 l/100 km, CO<sub>2</sub> izmeši no 86 g/km kombinētajā ciklā, Toyota RAV4 Hybrid vidējais degvielas patēriņš no 4,9 l/100 km, CO<sub>2</sub> izmeši no 115 g/km kombinētajā ciklā.

65 GADI 4X4

Land Cruiser 150  
Luxury 4x4 AT6  
no 43 950 EUR



# JAUNAIS LAND CRUISER

MEKLĒ  
PIEDZĪVOJUMU  
MEKLĒTĀJUS

- Bi-LED priekšējās gaismas
- Priekšējie miglas lukturi (LED)
- Vējstikla un tā tīrītāju apsilde
- 17" vieglmetāla diski (ar 6 spieķiem)
- Pastāvīga pilnpiedziņa

- Centrālā diferenciāļa bloķēšana ar TORSEN® ierobežotas slīdes diferenciāli (LSD)
- Trīs zonu automātiskais gaisa kondicionētājs
- Smart Entry & Start sistēma
- Signalizācija un imobilizācija

- Atpakaļskata kamera
- El. reg. priekšējie sēdekļi, 8 virzienos vadītājam un 4 virzienos pasažierim ar apsildi
- 8" Toyota Touch® 2 multimediju sistēma
- ABS, EBD, BA, EBS, VSC, A-TRC, DAC, HAC, TSC



AMSERV Motors  
Rīga, Krasta iela 3, LV-1003  
Tālrunis: 67204746  
E-pasts: info@amserv.lv

Land Cruiser vidējais degvielas patēriņš no 7,4 l/100 km, CO<sub>2</sub> izmeši no 194 g/km kombinētajā ciklā. Piedāvājums ir spēkā līdz 30.06.2018. vai kamēr akcijas modeļi ir pieejami noliktavā. Cena un specifikācija var mainīties bez brīdinājuma, attēls ir ilustratīvs, un tajā var būt redzams aprīkojums, kas nav iekļauts piedāvājumā.



TOYOTA

ALWAYS A  
BETTER WAY



### Labrīt!

Neticami, bet fakts – ziema šogad bija! Lai gan daudzi Ziemassvētku laikā uz ziemas atnākšanu raudzījās visai pesimistiski, mēs to sagaidījām. Gan sniegs bija, gan sals bija, līdz ar to ziemas sporta mīļotājiem un ziemīgo biznesu īpašniekiem tika priecībš izbaudīt visus tās labumus.

Šobrīd, kad no ziemas palikuši tikai vēsie rīti, bet dienas spīd pavasara saulīte, rakstu šo sleju un priecājos, ka varu pastāstīt par visu Latvijas *Amserv* uzņēmumu apņemšanos. Gadā, kad mūsu vienīgā, mīļā un pašu izlolotā valsts svin savas pastāvēšanas 100. gadadienu, esam nolēmuši apiet apkārt tās robežai. Vai zinājāt, ka Latvijas robeža ir 1836 kilometrus gara?

Kā mēs to plānojam paveikt? Latvijā *Amserv* Grupā darbojas pieci uzņēmumi: *Amserv Latvija*, *Amserv Financial Services*, *Amserv Liepāja*, *Amserv Krasta* un, protams, senākais no Latvijas *amserviem* – "Amserv Motors". Plānots, ka mēs ejam no autocentra "Amserv Motors" Ainažu virzienā un tad visapkārt gar robežu. Lai nodrošinātu gan ikdienas darbu, gan dalību ekspedīcijā, esam vienjošies, ka startēsīm katru otrdienu un piektdienu un komandā būs pa četriem dalībniekiem (no katra uzņēmuma un/vai nodaļas viens kolēģis). Katru reizi pārgājienus ilgs vienu dienu – konkrētās dienas dalībnieki startē no Rīgas līdz vietai, kur finišējusi iepriekšējā komanda, un sāk iet savu distanci. Kad tā noieta, dodas atpakaļ uz Rīgu. Šodien, kad rakstu šīs rindas, esam jau nogājuši līdz Ludzai un iepazīnuši daudz brīnišķīgu Latvijas vietu. Esam izbaudījuši, ko nozīmē brīst par dziļiem dubļiem, iet gar jūras stāvkraustu un solot pa piesnūgušiem meža ceļiem minus 18 °C temperatūrā.

Kā tas sākas? Kādā oktobra rītā, mērojot ierasto ceļu uz darbu un klausoties Radio Pieci.LV, dzirdēju fonda "1836" vadītāja, dziesminieka Enniko Plivča stāstu par projektu – pārgājieniem apkārt Latvijai. Idejas aizsākums rodams Imanta Ziedoņa grāmatā "Leišmalīte", kur 90. gados autors ieskicējis ideju, ka reiz gar Latvijas pierobežu ies tūrisma ceļš. Fonda "1836" mērķis – dot iespēju iepazīt Latvijas pierobežas ceļus un iepazīties ar interesantiem cilvēkiem, kā arī palūkoties uz savu zemi no cita skatpunkta. Daudzi pat nespēj iedomāties, kādas ainavas un cik daudz aizraujošu piedzīvojumu iespējams rast šajos maršrutos.

Jo vairāk klausījos Enriko stāstā, jo vairāk mani pārņēma doma: kāpēc gan neizaicināt sevi? Izklāstīju savu ideju

mūsu burvīgajai un profesionālajai personāldaļas vadītājai Oļesjai, un viņa mani atbalstīja. Satikāmies ar fonda "1836" pārstāvjiem un uzzinājām, ka neviens uzņēmums vēl nebija mēģinājis sevi šādi izaicināt. Mūsaprāt, tas varētu būt izcils mērķis, ko sasniegt Latvijas simtgades gadā. Prezentējām šo ideju uzņēmuma valdes sēdē un saņēmām vienbalsīgu piekrišanu. Tālāk sekoja organizatoriskais darbs, projektam pieteicās pārstāvējoši liels kolēģu skaits. Ņemot vērā to, ka vidēji dienā var noiet 17 km, aplēsām, ka gada laikā robežas apiešanai būs nepieciešamas divas dienas nedēļā. Lai darbiniekiem neatņemtu brīvdienas, izvēlējāmies šo projektu veidot kā komandas saliedēšanas pasākumu un doties ekspedīcijās darba dienās.

Pirmais starta tika dots 2018. gada 2. janvāra rītā. Pulksten 8:30 Enriko kopā ar Inesi (mūsu kuratoru un sargeņģeli no fonda puses) izsniedza speciālas pasas, kurās paredzēts iespiest zīmogus dažādos Latvijas novados, kultūras centros un informācijas punktos. Nodziedājām dziesmu, un – aiziet! Pirmajā dienā pieveicām ap 33 km. Nākamajām komandām šī distance bija kā mēraukla, lai noteiktu, vai noiets pietiekami daudz, ar nosacījumu, ka laika un ceļu apstākļi ir labi.

Vasarā plānojam organizēt vienu vai divus pārgājienu, kuros aicināsim piedalīties arī visus jūs, lai kopīgi izbaudītu, ko nozīmē iet apkārt Latvijai. Par šo pasākumu informācija būs nedaudz vēlāk (sociālajos tīklos un mājaslapā).

Kā jau ierasts, pavasaris un vasara ir laiks, kad vairāk baudām Latvijas (un ne tikai) dabu, tāpēc novēlu visiem mums atrast laiku sev un saviem tuvujiem, lai kopā palūkotos, cik skaista ir Latvija, tās daba, cik sakoptas ir mūsu pilsētas, ciemati un citas apdzīvotās vietas. Domāju, ka varam lepoties ar to, ka mums ir dota iespēja dzīvot tik skaistā zemē, bet par kuru lielā mērā esam atbildīgi mēs paši. Sveicu mūs visus Latvijas simtgades jubilejas gadā!

P.S. Kā allaž, ja Rīgā vai Liepājā esot, sakārojās tasi īpaši gardas kafijas vai tējas, droši brauciet pie mums ciemos! Mēs Jūs gaidām!

Armands Vimba,  
Amserv Latvijas uzņēmumu vadītājs



# AMSERV ZIŅAS

AMSERV ZIŅAS – izdevums "Amserv Motors" klientiem, partneriem un draugiem Latvijā. Iznāk kopš 2002. gada, divas reizes gadā.

IZDEVĒJS:  
SIA "Amserv Motors", Rīgā, Krasta ielā 3,  
LV - 1003. Tālrunis: 67204750  
www.amservmotors.lv  
info@amserv.lv  
https://www.facebook.com/AmservMotors

REDAKCIJA:  
SIA "Reklāmas aģentūra "Bulterjers""  
Tālrunis: 67310534, e-pasts: pasts@bulterjers.lv

Visas izdevumā izmantotās preču un servisa zīmes ir atbilstoši uzņēmumu reģistrēts vai faktiski īpašums. Izdevumā paustie viedokļi var atšķirties no IZDEVĒJA un/vai REDAKCIJAS viedokļa, kā arī no pārstāvēto ražotāju oficiālajiem viedokļiem. Izdevuma tapšanā izmantoti norādītie autordarbi, kā arī internetā pieejamā informācija un attēli vai IZDEVĒJA un/vai REDAKCIJAS ziņu un attēlu arhīva materiāli. Informatīvajos materiālos par automašīnām var būt izmantoti atbilstoši ražotāju preses materiāli un publicitātes foto bez papildu paskaidrojumiem. Visas norādītās cenas ir tikai informatīvas un var tikt mainītas bez iepriekšēja brīdinājuma.

Pārpublicēšana ir iespējama tikai ar IZDEVĒJA rakstisku atļauju.

VĀKA FOTO:  
Toyota GR Supra sašķīšu auto koncepts Ženēvas starptautiskajā auto izstādē.  
Foto: Jānis Ozers



- 4 AMSERV UN RALLIJS
- 6 MĒS ESAM AMSERV – MĒS ESAM LATVIJA
- 8 IEPAZĪSIMIES – TOYOTA NEXT
- 14 AR LATVIJAS VĀRDU PASAULĒ – OLAINFARM
- 20 EKSKLUZĪVU ĀDAS SALONU RADĪTĀJI – VIGILIA
- 26 STILĪGO PILSĒTAS SUV TIRGUS LATVIJĀ
- 28 NĀKOTNE ATNĀCA ŠODIEN
- 30 TOYOTA EKSPOZĪCIJA ŽENĒVAS STARPTAUTISKAJĀ AUTO IZSTĀDĒ
- 36 LEXUS EKSPOZĪCIJA ŽENĒVAS STARPTAUTISKAJĀ AUTO IZSTĀDĒ
- 40 SUPERKĀRI ŽENĒVAS STARPTAUTISKAJĀ AUTO IZSTĀDĒ
- 42 TAKUMI MEISTARU PIESKĀRIENS RĪGAI
- 46 GOLFS
- 47 AMSERV MOTORS ROKU ROKĀ AR VOLEJBOLU
- 50 LIELAIS ITĀLIJAS CEĻOJUMS

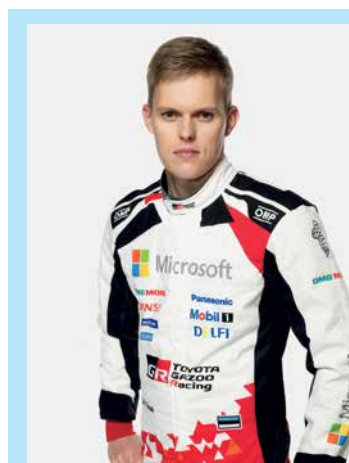
# TOYOTA YARIS WRC NO MŪSU KAIMIŅZEMES

Ekipāža 8 (Ott Tänak, Martin Järveoja)



### Yaris WRC

Dzinējs 1.6 L4 turbo, jauda >380 Zs  
425 Nm griezes moments  
Transmisija 6 MT, AWD, 3 diferenciāļi  
Garums 4085 mm ar spoileri  
Garenbāze 2511 mm, platums 1875 mm  
Maksimālais ātrums >201 km/h

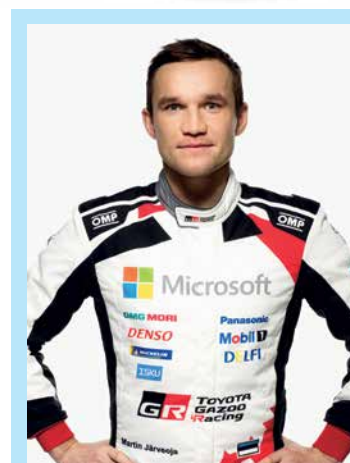


### OTT TĀNAK, pilots

Dzimis 1987. gadā  
Tautība – igauņis

Starti WRC – 82  
Uzvaras – 2  
Goda pjedestāli – 12  
Posmu uzvaras – 94

2008. un 2009. gadā  
Igaunijas rallija čempions,  
WRC kopš 2009. gada.



### MARTIN JÄRVEOJA, stūrmanis

Dzimis 1987. gadā  
Tautība – igauņis

Starti WRC – 53  
Uzvaras – 2  
Goda pjedestāli – 8  
Posmu uzvaras – 44

Rallijā no 2006. gada,  
WRC kopš 2010. gada.



"Rallijs Alūksne 2018" atklāja Latvijas auto rallija sezonu un norisinājās Alūksnē un tās apkārtnē 2018. gada 19. un 20. janvārī. Tā ietvaros norisinājās Latvijas Rallija čempionāts, Igaunijas Rallija čempionāts, Latvijas Rallisprinta čempionāts un Lietuvas Rallisprinta čempionāta pirmie posmi. Kopējais rallija ātrumposmu garums līdz 100 km, bet rallisprintā – līdz 70 km. Esam priecīgi, ka varējām būt atbalstītāju vidū un šī lieliski organizētā pasākuma ietvaros saviem klientiem sniegt iespēju izbaudīt gan ralliju, gan skaistu ziemas dienu un iepazīt tuvplānā jauno Toyota Land Cruiser 150! Paldies Rally Alūksne komandai, īpaši Renāram Salakam, kā arī visiem, kas palīdzēja šo sporta un tehnikas svētku rīkošanā. Ieplānojam – rallija sezona Baltijas mērogā sākas ar Rally Alūksne. Labi auto – Labā vietā!



# MĒS ESAM AMSERV – MĒS ESAM LATVIJA!

Kopš šī gada 2. janvāra AMSERV GRUPAS Latvijas uzņēmumu darbinieki iesaistījušies fonda "1836" organizētajā projektā "Aplido, apceļo, apmīlo Latviju!". Projekta mērķis – par godu Latvijas simtgadei 1836 km garo mūsu valsts robežu noiet kājām. Līdz žurnāla nodošanai uz druku "Amserv" darbinieki noslojuši jau vairāk nekā 700 km.

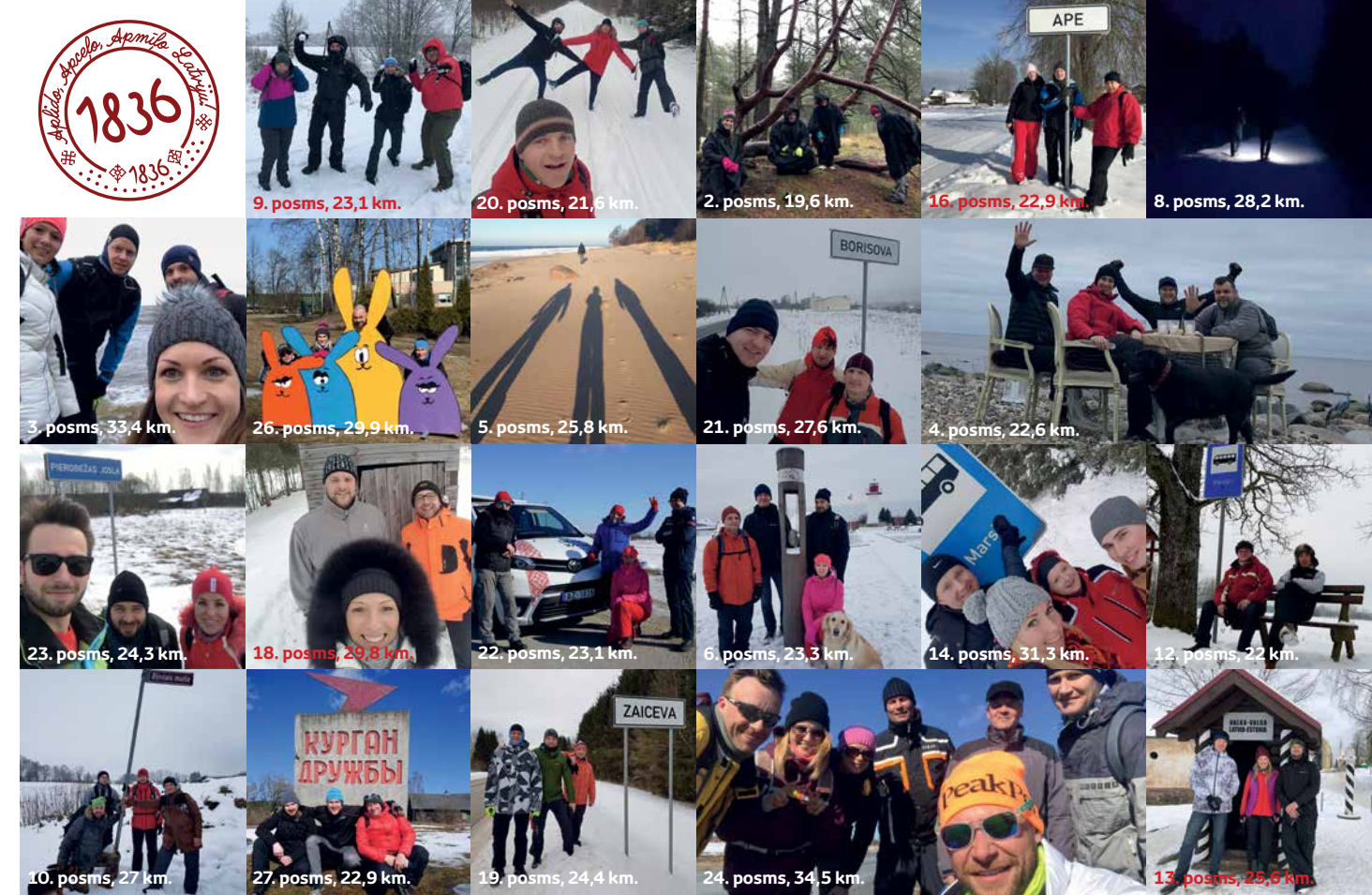
Katru reizi ceļā dodas divu līdz četrus cilvēku komanda, un vidēji vienā reizē tiek noieti 25 km. Janvārī pieveikti deviņi posmi, kopumā – 234,4 km. Līdz šā gada 3. aprīlim, kad tapa šis materiāls, apgūti jau 27 posmi un kopējais noietais attālums kopš iesaistīšanās projektā pārsniedzis 700 km atzīmi. Lai uzskaitītu būtu precīza, tiek izmantota uzņēmuma "Mapon" speciāli izstrādāta izsekošanas ierīce, kas palīdz skaitīt komandu noietos kilometrus un iezīmēt kartē pieveikto ceļu.

Atgādinām, ka viss Latvijas apsoļošanai paredzētais ceļš sadalīts četros simboliskos posmos: "Piejūras ceļš" – no Nidas līdz Ainažiem, "Ziemeļmeitas ceļš" – no Ainažiem līdz Mārkalnei, "Māras ceļš" – no Mārkalnes līdz Demenei, "Leišmalīte" – no Demenes līdz Nidai. Janvārī "Amserv" komandu ceļš veda Igaunijas robežas virzienā gar Rīgas jūras līča labo piekrasti. Tā ir daļa no "Piejūras ceļa" posma, tālāk jau sāks "Ziemeļmeitas ceļš".

**Latvijas apsoļošanā piedalās:**  
**AMSERV FINANCIAL SERVICES,**  
**AMSERV KRASTA,**  
**AMSERV LATVIJA,**  
**AMSERV MOTORS un**  
**LEXUS RĪGA KRASTA darbinieki.**



**ŠĀ GADA PIRMAJOS  
TRĪS MĒNEŠOS  
VEIKTI 27 POSMI AR  
KOPĒJO NOIETO  
GARUMU >700 KM!**



# IEPAZĪSIMIES – TOYOTA NEXT!

Par Toyota iniciatīvu augstākas kvalitātes mobilitātes radīšanā stāsta projekta vēstniece “Amserv Motors” komandā – Santa Bērziņa.

Saskaņā ar Eurostat ikgadējo atskaiti par pasažieru automašīnām Eiropas Savienības dalībvalstīs (2017. gada aprīlī publicētais pārskats) Latvija ieņem trešo vietu starp dalībvalstīm ar gados vecāko pasažieru autoparku – 22% uzskaitē esošajām automašīnām mūsu valstī ir 20 gadu un vairāk. Ar visjaunākajām automašīnām (mazāk nekā divus gadus vecām) Iepojas Luksemburga (33%), Beļģija un Īrija (abām pa 21%), kā arī Austrija (18%). Lielākais pasažieru automašīnu skaits Eiropā ir Vācijā – vairāk par 45 miljoniem spēkratu, bet visvairāk automašīnu uz katrēm 1000 iedzīvotājiem – Luksemburgai (vairāk nekā 650 automašīnu). Latvija ar mazāk par 350 automašīnām uz 1000 iedzīvotājiem šajā kritērijā diemžēl ieņem trešo vietu no saraksta beigām, un aiz mums atrodas tikai Ungārija un Rumānija. Veselīgu skaudību mūsos var raisīt fakts, ka 28 valstu konkurencē Igaunija ieņem 10. vietu, kas ir ievērojams sasniegums, jo igauņu autobraucēji ir apsteiguši pat tādus ekonomikas smagsvarus kā Franciju, Lielbritāniju un Zviedriju. Ļoti līdzīgus datus uzrāda pašu industrijas dalībnieku – Eiropas Automašīnu Ražotāju Asociācijas (ACEA) pārskats – *Vehicles in use Europe 2017*. Statistika ir tikai skaitļi un procenti, bet prognoze, ko varam droši pamatot pat ar šo nelielo datu kopumu, ir tāda, ka mums ir viens no lielākajiem potenciāliem nācīgas automobilizācijas attīstībā visā Eiropas Savienībā gan skaitliski, gan kvalitatīvi, – jaunu automašīnu iegādes apjomu straujākā pieaugumā.

**Latvijas autoparka vidējais vecums sastāda 16,3 gadus (pēc ACEA pārskata), kas automašīnas mūžā ir vairāk nekā piecas reizes ilgāk par vidējo garantijas laiku. Ja garantijas periodu tēlaini pielīdzinām cilvēka jaunībai (pieņemsim, 16 gadu vecumam), tad mūsu automašīnu “sabiedrības” vidējais vecums, projicējot uz cilvēka mūžu, ir 80 gadi! Grūti noticēt, bet skaitļi nemelo – katra piektā mums pretim ripojošā automašīna pirmo reizi izbraukusi pa sava zīmola autosalona vārtiem tālajā 1998. gadā vai pat senāk. Ko tas nozīmē mums kā satiksmes dalībniekiem un kā tas ietekmē cilvēkus, kuri šādus auto lieto – no drošības, komforta un izmaksu pozīcijām?**

Automobiļiem, kas atbilst vidējam autoparka vecumam Latvijā, ir grūtāk prognozēt servisa izmaksas. Jārēķinās, ka jebkurā brīdī var nākties

atkal ieguldīt papildu līdzekļus remontdarbu veikšanai, bet, ja automašīna ir būtisks posms, lai nokļūtu uz darbu, – arī papildu līdzekļus par iespējamo nomas auto uz remonta laiku. Ir gados veci automobiļi, kas tiek rūpīgi kopti un to tehniskais stāvoklis ir pat ļoti labs, bet tie vairāk domāti vaļaspriekam vai fanošanai par kādu modeli. Liela daļa transporta plūsmā esošo automobiļu diemžēl vairs neatbilst drošības prasībām. Tiem biežāk konstatē problēmas ar bremžu sistēmu un citus būtiskus bojājumus, kas ietekmē visus satiksmes dalībniekus. Par komfortu var runāt, ja automobilis ir labā tehniskā stāvoklī un funkcionē. Nevar justies komfortabli, ja neesi pārliecināts par savu drošību. Komforta un aktīvās drošības aprīkojuma joma ir starp industrijas līderiem novitāšu ziņā, un daudzas jaunākajos modeļos jau pierastas iespējas padstmit gadus vecām mašīnām nav pieejamas.

**Daudzi lasītāji varētu iebilst statistikas datiem, jo, skatoties uz populārāko lielveikalu autostāvvietām, nereti rodas sajūta, ka visa Latvija brauc tikai ar jauniem luksusklares auto. Kur slēpjas lielais daudzums auto “vectētiņu”?**

Liela daļa jauno automobiļu koncentrējas Rīgā, īpaši tās apkārtnē. Latvijas novados situācija atšķiras. Automobiļu vidējais vecums ir saistīts ar ekonomisko situāciju valstī. Reģionos, kur pirktspēja ir zemāka, arī automobiļu vidējais vecums ir lielāks.

**Amserv Grupa Baltijas tirgū strādā ilgāk par 25 gadiem. Pārdodot un apkalpojot gan jaunas, gan lietotas automašīnas pēc visaugstākajiem standartiem, “Amserv” komanda ir uzkrājusi ļoti vērtīgas zināšanas un pieredzi arī par pircēju paradumiem. Kāds ir novērotais vidējais laiks, kādu viens klients brauc ar iegādātu jaunu vai mazlietotu automašīnu?**

Periods, kādā nomaina automobili, ir ļoti dažāds. Maiņa bieži saistīta ar garantijas periodu, kas ir aptuveni no 3 līdz 5 gadiem. Ja automobilis tiek iegādāts līzīngā, tad nereti automobiļa maiņu ietekmē arī līzīngā perioda beigas. Jauna modeļa ienākšana tirgū motivē klientu nomainīt savu automobili pret jaunāku. Jauns modelis tirgū ienāk vidēji ik pēc 5 vai 6 gadiem, šajā periodā iznāk viens vai vairāki pārejas modeļi. Automobiļi tiek mainīti arī krietni vēlāk. Diapozons ir no 2 līdz 10 gadiem vai pat vairāk. Jāpiebilst, ka uzņēmumi biežāk maina automobiļus nekā privātpersonas.

**Ja norobežojamies no finanšu jautājuma, kas bieži tiek uzskatīts par galveno mūsu**

**autoparka vecuma iemeslu, kādi ir citi būtiskākie iemesli klientu motivācijai turpināt lietot esošo automašīnu pēc iespējas ilgāk? Vai iemesli ir vairāk pragmatiski vai emocionāli?**

Bieži noteicošie ir emocionālie iemesli. Klienti ir pieraduši pie sava automobiļa, tā braukšanas īpašībām un priekšrocībām. Mazs nobraukums arī kalpo kā iemesls turpināt pārvietošanos ar esošo automobili. Klienti atzīst, ka būtisks faktors ir arī laiks. Mūsu steidzīgā ikdienā brīžiem neļauj iedziļināties jaunu automobiļu piedāvājumā, bet galvenais – nav bijis laika mēģināt savu esošo automobili realizēt tirgū. Lai gan patiesībā ir daudz risinājumu, kas šo procesu atvieglo, un beigās izrādās, ka tas nemaz nav tik laikietilpīgi un sarežģīti.

**Kas veicina esošās automašīnas nomaņu uz jaunu? Vai uzņēmumiem un privātpersonām tie ir atšķirīgi?**

Jebkuram klientam būtiskākie faktori ir finanses, tai skaitā līzīngā risinājumi, jauna modeļa ienākšana tirgū un tā piedāvātais aprīkojums, drošības sistēmas, kā arī jaunākās tehnoloģijas. Ģimenes stāvoklis un statuss sabiedrībā bieži vien arī ietekmē izvēli veikt nomaņu. Uzņēmumu politika nosaka faktorus, kas ietekmē autoparka nomaņu. Šie faktori var būt automašīnas vecums vai nobraukums.

**Jau iepriekšējā AMSERV ZIŅU numurā varējām pamanīt TOYOTA NEXT projekta reklāmu. BRAUC AR JAUNU AUTO IK PĒC 4 GADIEM – tāda ir Toyota iniciatīvas devīze. Kāda ir šī piedāvājuma būtība?**

TOYOTA NEXT programma apliecina to, ka mūsu klientu ērtības ir pirmajā vietā, proti, tā ir lieliska iespēja nomainīt savu automobili uz jaunu daudz ērtākā veidā nekā līdz šim, sevišķi tiem, kuru automobiļi tiek finansēti līzīngā. Klienti tiek laikus uzrunāti pirms esošā līzīngā perioda beigām, tādējādi nodrošinot tiem laiku apsvērt un izvērtēt mūsu piedāvājumu un pēcāk izvēlēties jaunu auto. Mēs novērtējam esošo auto, konsultējam klientus par jaunā automobiļa priekšrocībām, lai gan jaunais auto, gan arī līzīngā risinājums būtu atbilstošs klientu vajadzībām, īpaši nemainot jau ierastos un klientam paredzamos izdevumus. Visus šos pakalpojumus veicam centralizēti.

**Gan garantijas, gan atbilstošie līzīngā maksājumu termiņi, kā arī mazlietoto un lietoto auto tirgus dalībnieki desmitgadēm ilgi ir tikuši piesaistīti pie “gadīgo auto” (1-2 gadus veci), trīs, piecu un septiņus gadus ilgiem lietošanas termiņiem. Četru**



## Tuvplānā

**gadu robežas atvēršana ir jaunums visā industrijā. Kāpēc Toyota ir izvēlējusies tieši četru gadu intervālu kā piemērotāko automašīnas nomaiņai?**

Iemesls, kāpēc Toyota izmanto tieši četrus gadus, ir saistīts ar ražotāja veiktiem klientu uzvedības pētījumu rezultātiem, kas apliecina, ka lielākajai daļai klientu, kas izvēlējušies operatīvo līzingu, pēc šī laika posma būs pietiekami daudz pašu kapitāla (minimālais ir 10% no automašīnas cenas) pirmajai iemaksai. Vidēji tirgū automobiļu garantija saistās ar 5 gadiem vai noteiktu pieļaujamo nobraukumu (atkarībā no tā, kas iestājas pirmais). Četri gadi ir posms, kad automobilim ir beigusies rūpnīcas garantija, bet, iespējams, ir spēkā pagarinātā garantija, ja tāda ir iegādāta. Izvērtējot atlikušās vērtības apjomu, tas, iespējams, ir ērtākais un izdevīgākais brīdis automobiļa maiņai.

**Kā jaunā Toyota politika attiecas uz auto iegādi esošajiem un jaunajiem klientiem? Kas būtu jāzina, pērkot jaunu auto vai domājot par esošās Toyota automašīnas nomaiņu, kas lielākoties būs bijusi iegādāta vēl krietnu laiku pirms TOYOTA NEXT projekta ieviešanas?**

Tiek veikta datu atlase un analīze, vai konkrētais automobilis tiek klasificēts TOYOTA NEXT programmai. Tie klienti, kuri savu auto iegādājušies krietnu laiku pirms TOYOTA NEXT projekta ieviešanas, tiek laipni aicināti sazināties ar mani vai savu tirdzniecības konsultantu SIA “Amserv Motors”.

**Esošie līzinga līgumi daudziem ir noslēgti uz pieciem vai vairāk gadiem. Kas klientam jādara, lai varētu izmantot TOYOTA NEXT priekšrocības, un kā tas ietekmēs viņa esošās saistības?**

Klientiem jābūt atvērtiem komunikācijai, un galvenais, lai būtu vēlme veikt automobiļa nomaiņu. Tikšanās laikā mēs izvērtēsim finansiālos aspektus. Klientam ērtā laikā veiksīm esošā automobiļa novērtēšanu/diagnostisku, kā arī pārbaudīsim, vai atlikusī vērtība līzingā ir mazāka nekā automašīnas cena brīvajā tirgū. Palīdzēsim noformēt visus dokumentus un sniegsim konsultācijas, kas saistītas ar automobiļa maiņu.

**Reklāmas akcijas un kampaņas pēc to būtības ir istermiņa projekti. Kādas ir garantijas, ka TOYOTA NEXT ir ilgtermiņa projekts pretstatā vairumam pārdošanas iniciatīvu, kas tiek piedāvātas komunikāciju telpā? Straujajā dzīves ritumā četri gadi ir ievērojams laika periods. Kas tiek klientam garantēts jauna auto iegādes brīdī, ja viņš piedalās šajā projektā?**

TOYOTA NEXT ir globāls projekts, un tā mērķis ir veicināt ilgtermiņa attiecības ar

klientiem, tādā veidā stiprinot lojalitāti zīmolam un pārstāvniecībai, kurā klients iegādājas automobili un veic pēcpārdošanas apkalpošanu. Tās ir arī rūpes par klienta drošību, komfortu un prieku būt kustībā ar jaunu automobili. Šobrīd tas ir kopīgs *trends* industrijā – meklēt risinājumus un piedāvāt tos klientam, lai viņš vienmēr varētu braukt ar teicamu auto. Domāju, ka šī ir stabila ilgtermiņa iniciatīva, kas tikai attīstīsies un papildināsies.

**Kādi ir klienta finanšu ieguvumi, ja norobežojamies no emocionālajiem, sociālajiem un drošības aspektiem, kas tradicionāli veido lielāko pievienoto vērtību regulārai transporta līdzekļa nomaiņai uz jaunu vai jaunu un statusa ziņā augstāku?**

Ietaupītais laiks ir būtisks finansiālais ieguvums. Klientam pašam nav jādomā, ko darīt ar esošo automobili. Visi pakalpojumi pieejami uz vietas, kā arī klientam tiek atvieglots dokumentu aprites process.

**Vai TOYOTA NEXT programma ir iecerēta vairāk uz *UpSell*, vai arī tā būs vienlīdz piemērota *Downsizing* virzienam, iegādājoties jaunu auto, kas nereti ir pat zināma modes tendence urbānajā vidē?**

TOYOTA NEXT programma ir vairāk balstīta uz *UpSell* virzienu. Projekta mērķis ir klientam piedāvāt automobili, kas aprīkojuma un klases ziņā nav zemāks par šobrīd klienta īpašumā esošo. Jāņem vērā, ka laika gaitā klienta vēlmes un vajadzības var mainīties, tāpēc komunikācijas procesā šī informācija tiek izzināta un piedāvāts labākais risinājums.

**Kā “Amserv Motors” iesaistīšanās TOYOTA NEXT programmā mainīs uzņēmuma piedāvāto mazlietoto automašīnu piedāvājuma “grozu”? Arī šajā jomā Toyota enerģiski attīsta īpašu zīmolu jeb pakalpojumu kopumu – TOYOTA PLUS. Cik ļoti šīs programmas ir saistītas?**

TOYOTA NEXT un TOYOTA PLUS ir Toyota tirdzniecības cikla vadības programmas. Lai kļiedētu vienu no populārākajiem mītiem par hibrīda akumulatoru darbmūžu (maldīgs uzskats, ka hibrīdaautomobiļa akumulatora darbmūžs ir īsāks par automobiļa darbmūžu, tas pārstāj darboties, tiklīdz beidzas rūpnīcas garantija, kā arī tas ir bieži jāmaina), Toyota ir izveidojusi HYBRID LIFE programmu. Rūpnīcas garantijas darbības periodā katras apkopes laikā tiek veikta automobiļa hibrīdsistēmas apskate. Hibrīdsistēmai ir 5 gadu vai 100 000 km rūpnīcas garantija, atkarībā no tā, kas iestājas pirmais. Pēc rūpnīcas garantijas perioda beigām ir iespēja pagarināt hibrīda akumulatora papildu aizsardzību jeb piedalīties HYBRID LIFE programmā līdz automobiļa 10. gadadienai no pirmās reģistrācijas datuma. Lai piedalītos šajā programmā, jāveic hibrīdsistēmas komponentu pārbaudes jeb “hibrīdautomobiļu veselības

Toyota ir globāls līderis hibrīdautomāšīnu pārdošanā. Lielākā daļa Eiropā pārdoto Toyota ir tieši hibrīdauto. Agrāk šie auto tika komunikāciju telpā virzīti kā pilnie hibrīdi, bet

šobrīd Toyota mārketinga stratēģi piedāvā pašuzlādes hibrīdus. Pagājušā gadā veiktās AMSERV GRUPAS klientu ikgadējās aptaujas (1463 respondenti) rezultāti rāda, ka 70,7% aktīvo Toyota lietotāju un 66,5% aktīvo “Amserv” klientu uzskata, ka izprot hibrīda darbības principus, un vairāk nekā 30% uzskata, ka varētu izskatīt hibrīdu kā sava nākamā auto izvēli. Toyota hibrīdtehnoloģijas vienā automašīnā apvieno benzīna dzinēja un elektromotora elektroniski vadītu savstarpēju darbību kustības nodrošināšanā. Elektromotora darbināšanai nepieciešamā enerģija pārsvarā tiek iegūta rekuperācijas ceļā, kad bremzēšanas vai ātruma samazināšanas laikā saražotā elektroenerģija tiek uzkrāta īpašā hibrīdsistēmas akumulatorā, kas atšķirībā no parastajiem auto akumulatoriem ir vairāk paredzēts īslaicīgiem un ļoti daudziem ātras uzlādes un izlādes cikliem. Izmantojot atšķirīgās iekšdedzes dzinēja un elektromotora griezes momenta īpašības, elektromotors palīdz pie gaitas uzsākšanas, kustības sastrēgumos vai pie straujas akselerācijas, veicot apdzīšanas manevrus. Īpaši ekonomiskā režīmā iestatītais benzīna dzinējs palīdz uzturēt vienmērīgu ātrumu un nepieciešamības gadījumā arī piedalās elektroenerģijas ražošanā ar hibrīdsistēmas ģeneratora starpniecību. Šādi tiek iegūti šķietami neticami zemie vidējie degvielas patēriņa un CO<sub>2</sub> izmešu rādītāji, kā arī nodrošināts “garšīgs uzrāviens”. Hibrīdauto nav jāuzlādē no tīkla – sistēmas priekšrocība, ka viss notiek pats no sevis, klientam neko par to pat nezinot. Izvēloties hibrīdu, pamazām pierodam pie elektromobiļa priekšrocībām, bet neesam vēl neizvērstas infrastruktūras apstākļos piesaistīti pie noteiktām uzlādes vietām un laika vai ceļa ierobežojumiem.

**Kā TOYOTA NEXT, TOYOTA PLUS un arī īpašā Toyota hibrīdu papildu garantijas programma HYBRID LIFE var veicināt izvēli tieši par labu hibrīda iegādei? Kādas priekšrocības šajā gadījumā sniegs HYBRID LIFE?**

Pastāv ļoti daudz stereotipu saistībā ar hibrīdaautomobiļiem un to elektrisko sistēmu. Lai kļiedētu vienu no populārākajiem mītiem par hibrīda akumulatoru darbmūžu (maldīgs uzskats, ka hibrīdaautomobiļa akumulatora darbmūžs ir īsāks par automobiļa darbmūžu, tas pārstāj darboties, tiklīdz beidzas rūpnīcas garantija, kā arī tas ir bieži jāmaina), Toyota ir izveidojusi HYBRID LIFE programmu. Rūpnīcas garantijas darbības periodā katras apkopes laikā tiek veikta automobiļa hibrīdsistēmas apskate. Hibrīdsistēmai ir 5 gadu vai 100 000 km rūpnīcas garantija, atkarībā no tā, kas iestājas pirmais. Pēc rūpnīcas garantijas perioda beigām ir iespēja pagarināt hibrīda akumulatora papildu aizsardzību jeb piedalīties HYBRID LIFE programmā līdz automobiļa 10. gadadienai no pirmās reģistrācijas datuma. Lai piedalītos šajā programmā, jāveic hibrīdsistēmas komponentu pārbaudes jeb “hibrīdautomobiļu veselības



pārbaudes”. HYBRID LIFE programmā tiek apstiprināti automobiļi, kuriem ir pārbaudīta servisa vēsture un apstiprināts nobraukuma īstenums. Automobiļi ar koriģētu spidometru netiek apstiprināti šai programmai. HYBRID LIFE ir hibrīda akumulatora paplašinātā aizsardzība, kas rūpējas par klienta sirdsmieru un saglabā augstu hibrīdaautomobiļa pēcpārdošanas vērtību. Visi TOYOTA PLUS sertificētie hibrīdi atbilst HYBRID LIFE programmai. HYBRID LIFE programma apliecina, ka hibrīdauto ir uzticami un veicina to pārdošanas apjomu kāpumu arī otreizējā tirgū.

**Kas tevi visvairāk uzrunāja TOYOTA NEXT programmā, kad uzņēmies pienākumu kļūt par šīs iniciatīvas vēstnesi no “Amserv Motors“ komandas?**

TOYOTA NEXT ir izaicinājums pašai sev, paplašinot iespēju, prasmju un zināšanu robežas. Tā ir lieliska iespēja iegūt jaunu pieredzi un komunicēt ar cilvēkiem. TOYOTA NEXT programma ļauj izzināt jaunas lietas un aktīvi sadarboties ar kolēģiem, piedāvājot katram klientam labāko risinājumu.

**Cik ilgi tava darba dzīve ir saistīta ar automašīnām? Cik sen tavās rokās ir automašīnas stūre?**

Šogad paliek 10 gadu, kopš esmu ieguvusi automobiļa vadītāja apliecību. Braukšanas prieks veicināja manu interesi par automobiļiem, tāpēc arī savu profesionālo darbību esmu saistījusi tieši ar tiem.

**Kas ir tavs mīļākais Toyota modelis un kādā krāsā tam būtu jābūt šovasar?**

Šobrīd pārvietojos jau ar trešo *Avensis*, taču jāatzīst, ka man ļoti iepaticies nesen tirgū ienākušais Toyota *C-HR Hybrid* modelis. Attiecībā uz automobiļa krāsas izvēli, svarīgi, lai cilvēkam tā patiešām patiktu un sagādātu prieku ik reizi, lūkojoties uz savu automobili.

**Kuras no jaunākajām iespējām automašīnu komforta vai vadītāja atbalsta aprīkojumā varētu būt par iemeslu uzdāvināt sev jaunu auto tieši šobrīd?**

Man būtiska ir drošība uz ceļa, tāpēc uzskatu, ka jaunās paaudzes drošības sistēmas ir pamatots iemesls, lai iepriecinātu sevi un tuviniekus ar jaunu automobili.

**Jau dažus gadus pasaulē valda gandrīz vai apmātība ar idejām, ka jau rītdien visi auto būs elektromobiļi, turklāt – ar mākslīgo intelektu, sazināsies savā starpā, izmantojot lietu internetu un, protams, brauks paši, kā rezultātā stūres rats, bremžu un akseleratora pedāļi izzudīs, nemaz nerunājot par tādu aizvēsturi kā sajūgs un ātruma pārslēgs. Tavs kā industrijas speciālistes redzējums par to, pēc cik gadiem Latvijā vismaz piektā daļa automašīnu (pretstatā tai katrai piektajai, kas šobrīd ir 20 vai vairāk gadu veca) varētu būt pilnībā pašbraucošas?**

Jau šobrīd automobiļi tiek aprīkoti ar viedajām stāvvietā novietošanas sistēmām, sensoriem, kas nodrošina automobiļa virzību pa savu braukšanas joslu un sadursmes novēršanas sistēmām, kas spēj atpazīt gājējus. Šādi ikdienā mēs pamazām iepazīstam pašbraucošo automobiļu tehnoloģijas. Bet, lai pašbraucošas

automašīnas kļūtu par mūsu ikdienas pārvietošanās veidu, mums arī pašiem jābūt gataviem pieņemt šo tehnoloģiju. Daudzus vilina braukšanas prieks un vēlme būt kustībā, tāpēc atteikšanās no vadīšanas ne visiem varētu būt viegls lēmums. Būtiska ir finansiālā puse – cena un iedzīvotāju pirkstspēja. Pirmā masu ražošanā nodotā hibrīdsistēmas automašīna *Prius* tirgū parādījās pirms vairāk nekā 20 gadiem. Tās ienākšana tirgū mainīja turpmāko tehnoloģiju attīstības virzienu šajā nozarē. Hibrīdautomobiļi ir pierādījuši sevi, to modeļu kļāsts pastāvīgi palielinās un popularitāte turpina augt. Šī pozitīvā tendence pamazām, taču tuvina mūs brīdim, kad Latvijā piektādaļa automobiļu varētu būt hibrīdi. Latvijas lielais zemes ceļu īpatsvars, sliktā ceļu kvalitāte, pierastais ceļu marķējuma trūkums uz zemākas nozīmes ceļiem, kā arī zemais iedzīvotāju blīvums ar tam sekojošo infrastruktūras koncentrāciju Rīgā un lielākajās pilsētās ir objektīvi faktori, lai pie mums pašbraucošie auto kā reāla izvēle daļai iedzīvotāju varētu būt salīdzinoši tāla perspektīva nekā lielo metropoļu – Londonas, Parīzes vai Ņujorkas – iedzīvotājiem vai tādām valstīm, kas jau šobrīd soļo elektroauto virzienā, piemēram, Norvēģija.

**Tavs vēlējums mūsu lasītājiem, klientiem un draugiem šajā mums visiem tik nozīmīgajā gadā, gaidot Latvijas simtgadi?**

Novēlu katram atrast brīdi, lai novērtētu to labo, skaisto un gaišo, kas mums katram dzīvē ir dots. Sagaidot valsts simtgadi, neaizmirsīsim, ka Latvija, – tie esam mēs.

Foto: Jānis Vidmants.

AMSERV SADARBĪBĀ  
AR CITADELE PIEDĀVĀ:

TOYOTA  
**C-HR**

STYLE AR  
AUTOMĀTISKO  
TRANSMISIJU



JO  
**0% PIRMĀ IEMAKSA UN  
TEHNISKĀS APKOPES  
DĀVANĀ!**

Toyota C-HR 1,2 Turbo Style ar automātisko transmisiju, vidējais degvielas patēriņš no 5,9l/100 km, CO<sub>2</sub> izmeši no 135 g/km kombinētajā ciklā



SIA "Amserv Motors"  
Toyota autocentrs Rīgā, Krasta ielā 3.  
Gaidām uz testa braucieniem!  
Tālrunis: 67204750, www.amservmotors.lv

**PILNĪBĀ APRĪKOTS\* DIZAINA KROSOVERS TOYOTA C-HR STYLE  
AR AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU, ČETRĀM APKOPĒM DĀVANĀ\*\*  
UN 0% PIRMO IEMAKSU\*\*\*! Automašīnas aprīkojumā iekļauts:\*\*\*\***

- Adaptīvā krūza kontrole (ACC+ASL);
- Sadursmes novēršanas sistēma (PCS);
- Gājēju atpazīšanas funkcija PCS sistēmā;
- Bīdīnājuma sistēma par izbraukšanu no jostas (LDA);
- Stūres koreģēšanas funkcija LDA sistēmā;
- Ātruma ierobežojuma ceļazīmju atpazīšanas sistēma (RSA);
- Automātiskās tālās gaismas (AHB);
- LED dienas gaitas gaismas;
- Miglas lukturi un priekšējo lukturu tīrītāji;
- Bezatslēgas piekļuves sistēma;
- Divu zonu automātiskā klimata kontroles sistēma;
- Lietus un krēslas sensori;
- Elektriski regulējami, apsildāmi un nolokāmi sānu spoguļi;
- Elektriski regulējami visi sānu logi ar Auto funkciju;
- Elektrochromatisks salona spoguļis;
- El. regulējams jostasvietas atbalsts vadītāja sēdeklim;
- Apsildāmi priekšējie sēdekļi;
- Ādas apdares stūres rats ar apsildi;
- Atpakaļskata videokamera;
- ABS, EBD, BA, VSC, TRC, HAC drošības sistēmas;
- Haizivs spuras tipa antena;
- Toyota Touch 2 multivides sistēma ar 8" skārienekrānu;
- Audiosistēma ar Aux-in, USB, Bluetooth un 6 skandām;
- Gaīši zils dekoratīvs salona izgaismojums;
- Tonēti aizmugures logu stikli;
- 18" vieglmetāla diski ar 225/50 R18 riepiem.

Vairāk informācijas par piedāvājumu:

\*) Piedāvājuma cena ietilst signālziņā, metāliskā krāsa un reģistrācija. Akcijas automašīnas cena 23000 €, ieskaitot 21% PVN. Pilnā cena automašīnai ar iekļauto aprīkojumu sastāda 24680 €, klienta ieguvums, izvēloties akcijas automašīnu – 1680 €.

\*\*\*) Piedāvājumā lietvertas ražotāja noteiktās apkopes saskaņā ar ražotāja noteiktajām specifikācijām līdz 60000 km nobraukumam vai četru gadu automašīnas ekspluatācijai atkarībā no tā, kas iestājas pirmais.

\*\*\*\*) Lai saņemtu piemērotāko piedāvājumu, lūdzam sazināties ar mūsu pārdošanas konsultantiem. Reprerentatīvs piemērs šeit sniegtajiem operatīvā līzīngā aprēķiniem: piedāvātās automašīnas Toyota C-HR 1,2 AT Style FWD īpašā cena 23000 €, ieskaitot PVN. Pirmā iemaksa – 0%, operatīvā līzīngā termiņš – 4 gadi (48 mēneši), pieļaujamais nobraukums – 60000 km, atlikusi vērtība līzīngā termiņa beigās – 46%. Nomas maksājuma aprēķināšanā izmantotā procentu likme – 3,9% + 0% 6 mēnešu EURIBOR, Gada procentu likme (GPL) – 4,5%. Komisijas maksa par līzīngā noformēšanu – 1,5% no automašīnas cenas. Ikmēneša maksājums – 315 €. Norādītajā mēneša maksājumā neietilpst OCTA un KASKO apdrošināšanas izmaksas. Cenas, īpašie piedāvājuma nosacījumi un specifikācijas var tikt mainīti bez iepriekšēja brīdīnājuma. Finanšu pakalpojumu nodrošina "Citadele Līzings un faktoring" SIA. Attēliem ir tikai informatīva nozīme un tajos var būt redzams aprīkojums, kas nav iekļauts piedāvātajā komplektācijā. Piedāvājums nesummējas ar citām akcijām vai piedāvājumiem un ir spēkā no 03.04.2018. līdz 30.06.2018. Pirms līzīngā noslēgšanas izvērtējiet savas finanšu iespējas atmaksāt aizdevumu!

\*\*\*\*\*) Pilnu piedāvātās automašīnas aprīkojuma sarakstu, ļautājiet mūsu tirdzniecības konsultantiem vai meklējiet mūsu mājaslapā. Vienmēr ļautājiet par Jūsu izvēlētajai automašīnai pieejamajiem Toyota oriģinālajiem aksesuāriem. Akcijas laikā pasūtīt jaunu automašīnu, iespējams iegādāties Toyota Touch 2 & Go navigācijas sistēmu par īpašu cenu 490 €, ieskaitot 21% PVN. Piedāvājam par īpaši labu cenu KASKO polises. Apdrošināšanu piedāvā TOYOTA APDROŠINĀŠANA (ERGO Insurance SE). Apdrošināšanas prēmijas apmērs ir atkarīgs no jaunās automašīnas cenas, un līzīngā tiek slēgti uz vienu gadu.



TOYOTA

ALWAYS A  
BETTER WAY



TOYOTA

ALWAYS A  
BETTER WAY

JŪSU STILS  
JŪSU TOYOTA



AVENSIS EXECUTIVE LIMITED EDITION

IKMĒNEŠA MAKSĀJUMS NO / AKCIJAS CENA / CENAS IETAUPĪJUMS  
239 € / 24 100 € / 3820 €

ALCANTARA® ĀDAS SALONA APDARE / Bi-LED PRIEKŠĒJIE LUKTURI / TOYOTA SAFETY SENSE DROŠĪBAS KOMPLEKTS  
AIZMUGURES PARKOŠANĀS SENORI / AUTOMĀTISKĀ PĀRNESUMKĀRBA / NAVIGĀCIJA / 17" VIEGLMETĀLA DISKI

Kombinētais degvielas patēriņš 6,0–6,1 l/100 km, kombinētās CO<sub>2</sub> emisijas 140–142 g/km. Attēli ir ilustratīvi. Akcija ilgst līdz 30.06.2018. vai kamēr ir pieejami akcijas automobiļi. Ikmēneša maksājums, sākot no 239 €\*. \* Reprerentatīvs piemērs. Toyota Līzīngā aprēķins veikts Toyota Avensis par cenu 24 100 €, ieskaitot PVN 21%. 5 gadu operatīvais līzīngs (kreditēšanas/nomas līgums). Aizņēmuma likme: 1,49% (ko veido 3 mēnešu EURIBOR (0,0% (fiksēta 18.12.2017.)) + 1,49%), gada procentu likme: 2,05%. Pirmā iemaksa: 15%. Maksa par līzīngā sagatavošanu: 1,5% no automobiļa cenas. Atlikusi vērtība: 30%, nobraukums 100 000 km. Kredīta kopējā summa un kredīta kopējo izmaksu summa (neieskaitot pirmo maksājumu un ieskaitot atlikušo vērtību): 21893,24€ t.sk. PVN 21%. Finanšu pakalpojumu sniedz Lumīnor Līzings SIA. Aizņemieties atbildīgi, izvērtējot savas kredīta atmaksāšanas iespējas!





# AR LATVIJAS VĀRDU PASAULĒ

Šajā Latvijas valstij tik nozīmīgajā gadā pašsaprotama ir vēlme rast atbildi uz jautājumu – kāpēc šī valsts ir tik īpaša un ko mēs varam sniegt tās turpmākajā izaugsmē un labklājības veidošanā. Atbilžu ir daudz, katram sava, bet, raugoties plašākā mērogā, viens no neapšaubāmi spēcīgākajiem, izaugsmi veicinošajiem faktoriem ir veiksmīga uzņēmējdarbība. Latvijas uzņēmumi, ar kuriem mēs lepojamies, kuru vārdi zināmi tālu aiz mūsu valsts robežām, uzņēmumi, kas strādā ar peļņu un rada augstu pievienoto vērtību visai Latvijas ekonomikai. Arī mēs, izdevumā “Amserv Ziņas”, vēloties sniegt savu, kaut nelielu pienesumu Latvijas simtgades jubilejas gadā, gribam stāstīt par šādiem uzņēmumiem. Jā, nenoliegsim, tie ir arī mūsu klienti, taču šajā gadījumā stāsts nav par automašīnām. Tas ir stāsts par zināšanām, pieredzi un inovācijām, par to, ka Latvijas uzņēmumi var būt līdzvērtīgi savas nišas spēlētāji globālajā tirgū. Viss ir pašu rokās, pašu uzņēmībā un spītīgā mērķtiecībā, kas mudina izvirzīt arvien jaunus un jaunus mērķus. Mums ir tas gods iepazīstināt ar vienu no Latvijas atpazīstamākajiem zīmoliem pasaulē – uzņēmumu Olainfarm.

## Izaugsmei robežu nav

Iespējams, daudzi nezina, ka *Olainfarm* nav tikai medikamentu ražotne Olainē vien. Šobrīd koncernā ietilpst medikamentu un ķīmiski farmaceutisko produktu ražotājs AS *Olainfarm*, Latvijas zaļās farmācijas uzņēmums SIA *Silvanols*, aptieku tīkls SIA *Latvijas aptieka*, elastīgo medicīnisko izstrādājumu ražotājs SIA *Tonus Elast*, zāļu tēju, to maisījumu un ārstniecības augu pulveru ražotājs SIA *NPK Biotest*, ārstniecības iestādes SIA *Klīnika DiaMed* un SIA *Olainmed*, kā arī ekokosmētikas ražotājs SIA *Kivvi Cosmetics*.

Latvijā ir senas farmācijas tradīcijas un nozares attīstības potenciāls ir ievērojams. Latvijā ir divi reģionāli nozīmīgi uzņēmumi (*Olainfarm* un *Grindeks*), pētniecības institūti, vairākas augstākās izglītības iestādes, kurās apmāca speciālistus. Latvijā varam runāt par ķīmiķu un farmaceitu dzimtām, pasaules līmeņa izgudrojumiem, attīstītu nozares infrastruktūru. Protams, ir farmaceutiski pētnieciskās jomas, kuras nedaudz bremsē attīstību, taču, kā apliecina *Olainfarm* darbība, nozares var gaidīt vēl daudz vairāk.

Konkurence ar ārvalstu uzņēmumiem? Protams!

Jāņem vērā, ka Latvijas ražotāji nevar konkurēt ar Ķīnas un Indijas uzņēmumiem par cenām masu produktiem. Latvijas farmaceiti var konkurēt ar nišas medikamentiem un visām Eiropas prasībām atbilstošu kvalitāti. Šajā ziņā *Olainfarm* priekšrocība ir ķīmiski farmaceutiskā niša, kur ir savas aktīvi farmaceutisko vielu sintēzes jaudas un pietiekami spēcīgi noieta tirgi.

Pēm lielākie *Olainfarm* eksporta tirgi bija Krievija, Ukraina, Baltkrievija un Nīderlande. Pagājušā gadā vien *Olainfarm* produkti tika realizēti 51 valstī piecos kontinentos. Pieprasītākie ir medikamenti nervu sistēmas un sirds un asinsvadu veselībai, antibakteriālie līdzekļi, pretalerģijas un pretvīrusu līdzekļi, kā arī prettuberkulozes līdzeklis *PASS Nātrija sāls*, kuru *Olainfarm* piegādā Pasaules Veselības organizācijai.

Runājot par šobrīd jaunākajiem *Olainfarm* radītajiem oriģinālajiem medikamentiem, jāatzīmē oriģinālpreparāti kardioloģijā, neiroloģijā, pretvīrusu, pretalerģijas un pretinfekcijas jomā. *Olainfarm* izstrādājis vairākas ģenērisku pretvēža preparātu aktīvās farmaceutiskās vielas, kas šobrīd tiek reģistrētas daudzās pasaules valstīs sadarbībā

ar multinacionālām lielām kompānijām, kas nodarbošies ar šo medikamentu gatavo zāļu formu komercializāciju.

## Tableti vai kapsulu

Ikdienā, lietojot medikamentus, mums svarīgākais ir to sniegtais rezultāts, un tikai retu reizi pievēršam uzmanību tablešu vai kapsulu krāsai un veidam. Balta vai dzeltena? Apaļa vai ovāla, kapsula vai tablete – vai tam kāda nozīme? Farmaceiti norāda – ir gan! Parasti ar tablešu un kapsulu krāsu dažādas viena un tā paša medikamenta devas padara atšķirīgas, lai pacients nesajauktu medikamentus. Piemēram, 25 mg kapsula var būt balta, bet 50 mg kapsula – dzeltena, kas patērētājam nodrošina papildu aizsardzību pret nejaušu medikamenta vai tā devu sajaukšanu.

Tablete un kapsula var būt gan ekvivalentas, gan neekvivalentas gatavās zāļu formas. Piemēram, ir kuņģī nešķīstošas, bet zarnās šķīstošas kapsulas, kas nodrošina to, ka kapsula neatvērsies skābajā kuņģa vidē, bet gan viegli sārmainajā zarnu vidē. Tāpat ar dažādu palīgvielu palīdzību iespējams regulēt aktīvās vielas uzsūkšanās ātrumu un efektivitāti. Reizēm medikamentiem ir ļoti rūgta garša, kas



Hromatogrāfijas centrā tiek veiktas instrumentālās hromatogrāfiskās analīzes.



Tabletēšana niftrufurānu iecirknī.



Kapsulēšana gatavo zāļu formu ceļā.



Kapsulēšana niftrufurānu iecirknī.



Sagatavotie analīžu paraugi.

neapvalkotu tablešu gadījumā ir traucējoša – tad labāk ir izmantot kapsulas, kas pacientu pasargā no nepatīkamās garšas.

### Zāles lietojam par daudz

Zāļu valsts aģentūrai iesniegtie licencēto lieltirgotavu zāļu realizācijas pārskati liecina, ka 2016. gadā Latvijas tirgū nonāca 45 miljoni Zāļu reģistrā reģistrēto zāļu iepakojumu. Vidēji tie ir nepilni 23 iepakojumi uz vienu iedzīvotāju, tomēr arī šie dati jāvērtē piesardzīgi, jo iepakojumi mēdz būt dažāda lieluma – 10 tabletes, 30 tabletes vai pat 100 tabletes. Kā atsevišķu iepakojumu skaita arī, piemēram, vienu vakcīnas devu.

Lai arī mums gribētos domāt, ka zāļu patēriņa pieaugums liecina par to, ka cilvēki sākuši vairāk rūpēties par savu veselību, patēriņu veicina arī sabiedrības tieksme lietot pārāk

daudz dažādu medikamentu, pat ja tie nav nepieciešami. Tāpēc nemitīgi tiek atgādināts, ka par zāļu lietošanu nepieciešams konsultēties ar ārstu vai farmaceitu. Pirms zāļu lietošanas jebkurā gadījumā iepazīties ar zāļu instrukciju un atcerēties, ka zāļu nepamatota lietošana ir kaitīga veselībai.

*Olainfarm* piederošajā tīklā *Latvijas aptieka* nemainīgi pieprasīti ir pretspēju medikamenti. Ņemot vērā sezonālāti, arī produkti, kas mazina un ārstē saaukstēšanās simptomus – iesnas, klepu, drudzi. Nemainīgi augsti pieprasīti ir kardiovaskulāro medikamentu grupa, kā arī medikamenti, kas paredzēti gremošanas sistēmai.

Aptiekās ir ļoti daudz medikamentu, kas paredzēti vienam nolūkam, bet atšķiras ražotāji un cena. Daudzi no mums apmuls, ja aptiekārs uz letes noliek vismaz piecus dažādus

iepakojumus ar vienādu iedarbību. Vai izvēlēties to, kam zemāka cena? Kā novērojuši *Latvijas aptieka* farmaceiti, cilvēku uzvedība ir atšķirīga. Daļa uzticēsies ražotājam, kas radījis oriģinālās zāles, neizvēlēsies patentbrīvos medikamentus, citi izvēlēsies pēc ražotāja atpazīstamības, ražotāja valsts vai pēc tā, ka jau lieto citus šī ražotāja medikamentus, vēl citi izvēlēsies radnieku, draugu ieteikto, citi – pēc cenas. Galvenais, lai cilvēks paliek apmierināts ar veikto izvēli.

### Dabīgās alternatīvas

Arvien vairāk cilvēku izvēlas dzīvot pēc zaļā dzīvesveida principiem, un šajā kontekstā saprotama ir vēlme arī veselības uzlabošanā izmantot pēc iespējas dabiskākus medikamentus. Te būtiska loma ir uzņēmumam *Silvanols*, kas jo īpaši pēdējos gados papildinājis sortimentu ar virkni jauniem produktiem. Vai

medikamenti no dabīgām izejvielām var aizstāt sintētiskos medikamentus, vai arī to iedarbība ir atšķirīga? Atbilde rodama, analizējot produktu sastāvu. Sintētisko medikamentu sastāvā parasti ir viena vai divas aktīvās vielas, kamēr *Silvanols* produktu sastāvā tradicionāli tiek iekļauti vairāki ārstniecības augu ekstrakti, kas attiecīgi satur arī vairāk dažādu aktīvo vielu. Ārstniecības augu ekstraktu aktīvās vielas mijiedarbojas savā starpā, ar cilvēka organismu un ar uzņemtajām uzturvielām.

Daudzu sintētisko medikamentu aktīvās vielas izstrādātas, balstoties uz ilgstošiem augu aktīvo vielu pētījumiem. Modernos sintētiskos medikamentus, piemēram, plaša spektra antibiotikas, trombus šķīdinošas zāles u. c., kuras palīdz ārstēt smagas slimības, nevar aizstāt ar ārstniecības augiem vai uztura bagātinātājiem, taču ir virkne situāciju, kuru risināšanā ārstniecības augu ekstraktus saturoši produkti ir lieliska alternatīva sintētiskajiem medikamentiem.

*Silvanols* portfeli pieejami medikamenti, medicīnas ierīces, uztura bagātinātāji, pārtika un kosmētika cilvēku labsajūtas un dzīves kvalitātes uzlabošanai. Jāņem gan vērā, ka *Silvanols* neražo homeopātiskās zāles. Savā ziņā farmācija iet roku rokā ar kosmētikas ražošanu, tāpēc loģiska bija *Olainfarm* vēlme paplašināt savu darbību, iegādājoties kosmētikas zīmolu *Kivvi Cosmetics*. Uzņēmums *Kivvi Cosmetics* izstrādā un ražo ekoloģiski

## Latvijā varam runāt par ķīmiķu un farmaceitu dzimtām, pasaules līmeņa izgudrojumiem, attīstītu nozares infrastruktūru.

sertificētus sejas un ķermeņa kopšanas produktus. *Kivvi Cosmetics* produkti ir sertificēti atbilstoši ECOCERT standartam, kas nozīmē, ka gala produkts satur vismaz 95% dabisku sastāvdaļu. *Kivvi* produktos netiek izmantoti parabēni, ģenētiski modificētas sastāvdaļas un tādas sastāvdaļas, kas iegūtas no naftas produktiem.

Kas svarīgs dāmām jebkurā vecumā? Apturēt ādas novecošanu. Šajā ziņā jaunākie produkti ir *Kivvi Skin Renewals* līnija ikdienas kopšanai ādai ar novecošanās pazīmēm. Produktu sastāvā iekļautā *Spring Vitality Complex* ir krokusu, sniegpulkstenīšu un narcīšu sīpolu ekstrakti. Puķu sīpolu ekstraktu efektivitāte ir pierādīta zinātniskajās laboratorijās. Tie padara ādu elastīgāku un tvirtāku, veicina kolagēna un elastīna veidošanos un izlīdzina grumbas.

Produkti, kuri pieejami Latvijas un ārvalstu tirgos: ir atjaunojošs serums sejai, serums sejai pigmentācijas plankumu mazināšanai ar ādu balinošu kompleksu, dienas krēms, acu krēms un sejas pilinga maska.

### Zaļi strādāt, zaļi pārvietoties

Uzņēmums, kas rūpējas par sabiedrības veselību, arī pats ir viens no „zaļākajiem” un videi draudzīgākajiem ražotājiem Latvijā. Te darbojas mūsdienu vides pārvaldības sistēma, tiek nodrošināta saudzīga attieksme pret vidi, racionāli izmantoti resursi, nepārtraukti ieviestas modernas tehnoloģijas un īstenoti energoefektīvi pasākumi. Konsekventi tiek veikts vides monitoring, lai sekotu līdzi vides piesārņojuma līmenim un nodrošinātu emisijas atbilstoši uzņēmumam izvirzītajām prasībām. Arī automašīnu izvēlē *Olainfarm* dod priekšroku modeļiem ar hibrīddzinēju. *Olainfarm* autoparkā ir vairāk nekā 120 automašīnu. No tām vairāk nekā 100 ir *Toyota*, 26 modeļi ir ar hibrīddzinēju. Turklāt automašīnu ar hibrīddzinēju īpatnību *Olainfarm* autoparkā plānots palielināt. Kādēļ dominējošā izvēle pieder *Toyota*? Pavisam vienkārši – uzņēmuma vajadzībām ērts servisa centru tīkls, attieksme pret klientu, labvēlīgi nosacījumi automašīnu iegādei un viens no spēcīgākajiem argumentiem – lieliskā *Toyota* kvalitāte.

Foto: no *Olainfarm* laboratorijām un gatavo zāļu formu ražotnēm.



Pakošana gatavo zāļu formu ceļā.



## SVARĪGĀKIE MEDIKAMENTI MĀJAS, VASARNĪCAS, BIROJA, AUTOMAŠĪNAS APTIECIŅAI

**Pret brūcēm.** Noderēs kāds dezinficējošs, piemēram, joda vai briljantzaļais šķīdums (ar jodu jāīkkojas piesardzīgi, jo tas var radīt ādas apdegumu!) vai ar dezinficējošo līdzekli piesūcinātas salvētes. Pret apdeguma brūcēm noderēs ziede, kas satur infekcijas riskus mazinošas aktīvās vielas. Aptiecinā vēl nepieciešamas marles saites, vate, leikoplasts vai kāds cits pārsienamais materiāls.

**Pret sāpēm.** Universāls sāpju noņēmējs ir, piemēram, ibuprofēnu saturoši preparāti. Kakla sāpēm labāk izmantot dabisku, dezinficējošu līdzekli, kas satur, piemēram, kliņģerīšu un smiltsērķšķu eļļu.

**Pret paaugstinātu ķermeņa temperatūru.** Paracetamols vai to saturoši medikamenti, arī ibuprofēnu saturoši preparāti, kurus drīkst lietot gan bērni, gan pieaugušie.

**Pret vemšanu un caureju.** Vīspirms nepieciešams absorbēt un izvadīt no organisma visus toksīnus. Šo uzdevumu lieliski veic aktīvā ogle. Nākamais – atjaunot dabisko mikrofloru kuņģa – zarnu traktā pēc vīrusu izraisītas caurejas un vemšanas. Ar šo uzdevumu tiks galā jogurta kapsulas vai tamlīdzīgi dabīgās baktērijas saturoši preparāti.

**Pret iesnām.** Dodiet priekšroku medikamentiem, kas saudzē deguna ādu un gļotādu. Parūpējieties par to, lai aptiecinā būtu arī viss nepieciešamais inhalācijai (ar kumelītēm vai citiem dabiskiem līdzekļiem).

**Pret alerģiju.** Noderēs kāds no antihistamīna preparātiem. Ieteicamas būs arī lokāli lietojamās ziedes, kas mazina niezi, pietūkumu un diskomforta sajūtu.

**Termometrs.** Lai objektīvi spriestu par situāciju, nepieciešams izmērīt ķermeņa temperatūru. Termometrs ir neatņemama aptiecinā sastāvdaļa.



## ĪPAŠI IETEIKUMI DAŽĀDĀS SITUĀCIJĀS

**Ieteikums īpaši biroja aptiecināi** – pilieni acīm, kas mazina to nogurumu, apsārtumu. Drošībai, higiēnai un ērtībai ir pieejami mazi flakoniņi- vienreizējai lietošanai.

**Ieteikums izbraucieniem brīvā dabā** – pretinsektu līdzeklis. Ieteikums pašsajūtas uzlabošanai pēc ballītes - ja sāp galva, putojošā tablete palīdzēs atgūt labu pašsajūtu. „Otrās dienas sindroms” parasti asociējas ar smaguma sajūtu kuņģī. Signālus raida arī aknas – palīdziet tām, lietojiet aknas attīrošus preparātus.

### Atcerieties:

- Aptiecinā turiet tikai tās zāles, kuras pazīstat!
- Noteikti saglabājiet zāļu lietošanas instrukcijas!
- Ik pēc noteikta laika pārskatiet aptiecinā, vai krājumi nav jāatjauno, un pārbaudiet zāļu derīguma termiņu. Tas attiecas arī uz zāļu tējām!



## IETEICAMĀS APTIECIŅAS SATURS LĪDZŅEMŠANAI VASARAS CEĻJUMĀ

**Brūču dezinficēšanai.** Nelielus ādas savainojumus, grieztu brūci, plēsumu, nobrāzumu vai jebkuru cita veida brūci vīspirms dezinficē. Noderēs ūdeņraža pārskābe, briljantzaļā šķīdums vai cits universāls dezinficējošs līdzeklis.

**Pārsēji brūcēm.** Aptiecinā noteikti jābūt marles saitei, arī elastīgajai saitei un plāksteriem – ūdensnecaurlaidīgie brūci pasargās no mitruma un netīrumiem, bet baktericīdie noderēs, piemēram, ja uzberzta tulzna. Ir arī īpaši plāksteri jutīgai ādai.

**Pret paaugstinātu ķermeņa temperatūru.** Aptiekā var iegādāties temperatūru mazinošus medikamentus. Iegādājiet atsevišķi bērniem un pieaugušajiem paredzētos.

**Pret iesnām.** Izvēlieties pretiesnu līdzekļus, kas ir saudzīgi deguna ādai un gļotādai! Aptiekās piedāvājums ir ļoti plašs.

**Pret sāpēm.** Ceļā var piemeklēt dažādas sāpes, piemēram, galvassāpes, vēdera, muguras vai kakla sāpes, tāpēc iegādājieties atbilstošus medikamentus. Nodrošinieties arī ar krēmu (ziedi) pret sastiepumiem un iekaisumiem.

**Pret kuņģa un zarnu trakta traucējumiem.** Ceļojuma aptiecinā sarūpējiet līdzekļus pret caureju, aizcietējumiem, sliktu dūšu, vēdera uzpūšanos, gremošanas uzlabošanai.

**Pret alerģiju.** Nav iespējams paredzēt, kādas alerģijas var piemeklēt ceļā (izsitumi pēc insektu kodieniem, reakcija uz putekļiem, putekšņiem utt.), tāpēc svarīgi nodrošināties ar kādu no antihistamīna preparātiem. Odu efektīvi atbaida augu valsts ēteriskās eļļas, piemēram, krustnagliņu eļļa.

**Pret saules apdegumiem.** Noderēs krēmi pirms un pēc saulpošanās.

**Pret nemieru un satraukumu.** Vienkāršs, maigs, bet iedarbīgs līdzeklis – baldriāna tabletes, bet, ja piemeklējusās sāpes sirds apvidū, palīdzēs valdīdols.

- Par ceļojuma aptiecinā saturu konsultējieties ar savu ģimenes ārstu un farmaceitu.
- Atcerieties pierakstīt un paņemt līdzī savai ģimenes ārsta tālruna numuru.
- Grūtniecēm ieteicams ņemt līdzī savu grūtniecības pasi.



## KĀ PAREIZI RĪKOTIES AR MEDIKAMENTIEM, KAM BEIDZIES DERĪGUMA TERMIŅŠ

Nederīgās zāles nekādā gadījumā nedrīkst izmest sadzīves atkritumos. Nepareizi izlietotas, tās var radīt kaitējumu gan cilvēkiem, gan apkārtējai videi. Visi nederīgie medikamenti jānogādā jebkurā jums tuvākajā aptiekā!

### Utilizācijai paredzētās zāles sagatavo šādi:

- ievietojiet zāles (tabletes, kapsulas u. tml.) bez iepakojuma kastītēm, instrukcijām polietilēna maisiņā;
- pārļiecinieties, vai pudelītēm ar šķidrumiem un ziežu iepakojumiem vāciņi ir stingri noslēgti;
- aerosoliem un izsmidzinātājiem noņemiet plastmasas uzgaļus;
- maisiņu, kurā esat ievietojis nederīgos medikamentus, rūpīgi noslēdziet;
- dzīvsudraba termometri – gan veseli, gan saplīsuši – uz aptieku jāaizgādā slēgtā traukā, piemēram, burkā.



# Fenkarol®

ātri atvairā alerģijas simptomus!

## Pretalerģijas līdzeklis bērniem un pieaugušajiem

Fenkarol® piemērots visu formu alerģijas simptomu ārstēšanai:

- polinoze (siena drudzis),
- pārtikas alerģija,
- nātrene, ādas nieze,
- kukaiņu kodumi,
- alerģisks rinīts,
- medikamentu izraisīta alerģija.



Lietošana:

Bērniem no 2–3 g.v. deva ir 5 mg (1/2 tablete) 2–3 reizes dienā; 3–7 g.v. – 10 mg 2 reizes dienā; 7–12 g.v. – 10–15 mg 2–3 reizes dienā.

Bērniem no 12 g.v. – 25 mg 2–3 reizes dienā.

Pieaugušajiem deva ir 25–50 mg 2–4 reizes dienā.

[www.fenkarol.com/lv](http://www.fenkarol.com/lv)

\*[www.zva.gov.lv](http://www.zva.gov.lv)

Reklāmdevējs:



Konsultējieties ar ārstu vai farmaceitu par zāļu lietošanu. Pirms lietošanas iepazīstieties ar zāļu instrukciju.

# ZĀĻU NEPAMATOTA LIETOŠANA IR KAITĪGA VESELĪBAI



## DIZAINA AUTO NO JAPĀNAS – TOYOTA C-HR CIEMOS PIE EKSKLUZĪVU ĀDAS SALONU RADĪTĀJIEM – UZŅĒMUMA VIGILIA

Kopš brīža, kad cilvēks iemācījās medīt, tas apguva arī nodedītā dzīvnieka ādas izmantošanu. Tiek lēsts, ka tas bijis vairāk nekā pirms 100 tūkstošiem gadu p. m. ē. Mūsdienās izcilas kvalitātes dabīgās ādas izstrādājumi tiek augstu vērtēti, jo īpaši ādas interjera priekšmeti un ādas apdare automašīnu salonos, jahtās un lidmašīnās. Arī Latvijā kopš 1997. gada darbojas uzņēmums Vigilia, kas profesionāli veic auto, jahtu un lidmašīnu salonu apdari ar dabīgo ādu, izgatavo unikāla dizaina mēbeles, atjauno senus interjera priekšmetus un antīko auto salonus. Šeit valda īpaša gaisotne – noslēpumaina un reizē izsmalcināta, jo katrs pasūtījums ir individuāls un ekskluzīvs. Protams, šādā vidē iederas tikai izcili auto, piemēram, Toyota C-HR, kas ir viens no labākajiem pēdējo gadu auto dizaina paraugiem. Pateicoties uzņēmuma Vigilia viesmīlībai, mums bija iespēja izveidot īpašu Toyota C-HR fotosesiju un arī jums piedāvāt kaut nedaudz ielūkoties maģiskajā ādu pasaulē.

**Uzņēmums Vigilia Latvijā veiksmīgi darbojas jau vairāk nekā 20 gadu. Kā radās ideja darboties ādas apstrādes un dizaina jomā?**

Savulaik 1994. gadā mums piedāvāja izveidot Lielbritānijas uzņēmuma *Yarwood Leather Ltd.* pārstāvniecību Baltijas un Austrumeiropas valstīs, lai eksportētu dabīgo ādu mēbeļu izgatavošanai, automašīnu un aviācijas transporta interjeru apdarei. Mēs piekritām, un pēc laika, darbojoties šajā biznesā, sapratām, ka mūsu piedāvāto plašo ādas sortimentu nav, kas Latvijā kvalitatīvi izmantotu ādas izstrādājumu ražošanai, tādēļ radās doma atvērt pašiem savu ražotni un sākt darbu pie automašīnu interjeru apdares, piedāvājot izmantot ādu, kas speciāli izgatavota un sertificēta izmantošanai tieši šim nolūkam. Mēs bijām pirmais un vienīgais

uzņēmums, kas 1997. gadā sāka importēt dabīgo ādu no tādiem pasaulē slaveniem ādu ražotājiem kā *Yarwood Leather, Ltd.*, *Hans Reinke HmbH, Wollsdorf, Mastrotto un Heller Leder.*

**Vai atceraties savu pirmo pasūtījumu?**

Jā, sākām piedāvāt auto salonu apdari ar ādu automašīnu dileru centriem. Pirmais pasūtījums bija no toreizējā uzņēmuma *TBF grupa*. Pa šiem gadiem esam iemantojuši klientu atzinību, un šobrīd izpildām pasūtījumus ne tikai auto dileriem Latvijā, bet arī Lietuvā un Igaunijā.

**Kādu ādu veidus izmanto jūsu uzņēmumā?**

Strādājam tikai ar dabīgajām ādām. Mūsu piedāvājumā ir ap 70 000 krāsu toņu, un varam

īstenot jebkuru klienta vēlmi attiecībā uz auto salona vai mājas interjera iekārtošanu. Pieņemam arī individuālus, dizaineru izstrādātus pasūtījumus.

**Vai ādas, ko izmantojat, atšķiras no tām, ko izmanto apģērba aksesuāriem, somām un apaviem?**

Mēs izmantojam visaugstākās kvalitātes liellopu ādas, kas apstrādātas atbilstoši paredzētajam izmantošanas mērķim. Piemēram, ādu, ko izmanto aviācijas transporta interjeriem, ražošanas procesā apstrādā ar speciāliem līdzekļiem, lai degot tā neradītu dūmus. Šādu ādai piešķirts speciāls drošības sertifikāts FAR25. Savukārt automašīnām paredzētā āda ir apstrādāta, lai paaugstinātu tās nodilumizturību un tā nemainītu savu izskatu un īpašības pie krasām temperatūras maiņām, piemēram, ziemā no mīnus 20 °C līdz plus 70 °C vasarā. Ādām, kas paredzētas apģērbam, aksesuāriem, somām un apaviem, nav nepieciešami tik augsti kvalitātes standarti, te noteicošais faktors ir virsmas vizuālais izskats.

**Kāda ir atšķirība starp jaunākajiem sintētiskajiem materiāliem un dabīgo ādu?**

Pēdējā laikā plaši izplatīta mākslīgā āda, ko dēvē par ekoādu. Pēc izskata tā atgādina dabīgo ādu. Mūsdienās auto ražotāji plaši izmanto mākslīgo ādu, jo salona izgatavošanas procesā iesaistīta robotu tehnika. Mākslīgajai ādai nemēdz būt defektu, tā nav jāšķīro, un tas viss samazina salona apdares izmaksas. Ar laiku mākslīgās ādas saloni būs izplatītāki, taču īstām luksusa klases automašīnām salona interjers ar dabīgo ādu saglabāsies.

**Vai konkrētais priekšmets – mēbele, interjera detaļa – nosaka to, kāds ādas veids būs tam piemērotākais, vai arī visām lietām der visa veida ādas?**

Katram izstrādājumam tiek piemēlēta āda, kas atbilst gan konkrētā izstrādājuma funkcijām, gan klienta vēlmēm un prasībām. Piemēram, āda, kas paredzēta sienas paneļu vai grīdas apdarei, atšķiras no ādas, ko izmanto mīksto mēbeļu izgatavošanā.

**Kādas modes tendences šobrīd valda attiecībā uz interjera apdari ar ādu automašīnās, lidmašīnās, jahtās?**

Šobrīd aktuāls ir nubuks un zamšāda jeb velūrs, kas ir ļoti "kaprīzs" materiāls. Tomēr tieši šīs ādas visvairāk izmanto ekskluzīvajos interjeros.

**Kura ir 2018. gada krāsa ādām?**

Āda šogad noteikti ir zelta toņos, taču automašīnu saloniem šogad aktuāli ir šokolādes toņi.

**Jūsu uzmanības lokā ir arī antīko automobiļu salonu atjaunošana. Kas tajā ir būtiskākais, ar ko tas ir īpašs un atšķirīgs?**







Antīko automašīnu salonu restaurācijas process ir ļoti sarežģīts un laikietilpīgs, jo agrāko laiku tehnoloģijas un materiāli apgrūrina atjaunošanu. Šajā gadījumā darba procesa gaitu un ilgumu nav iespējams prognozēt. Bieži vien trūkst informācijas par automašīnas interjera oriģinālo izskatu, tas arī palēnina visu procesu. Tomēr līdz šim visi pasūtījumi izpildīti vislabākajā kvalitātē un atšķirību no oriģināla praktiski nav. Klienti bijuši ļoti apmierināti.

**Jūs restaurējat arī ādas mēbeles. Vai tās atjaunot iespējams visos gadījumos? Vai arī mēdz būt situācijas, kad izdevīgāk būtu izgatavot esošās mēbeles jaunu analogu?**

Pirms restaurācijas jāveic mēbeles novērtēšana, lai saprastu, vai to vispār ir vērts atjaunot. Parasti tiek restaurētas antīkas vai ļoti ievērojama zīmolu mēbeles.

**Kas bijis līdz šim tehniski sarežģītākais restaurācijas pasūtījums?**

Jo unikālāks un retāks automobilis, jo sarežģītāks viss atjaunošanas projekts. Maz pieejama tehniskā literatūra, nav pieejamas rezerves detaļas, bieži vien tās ir jāremontē vai jāizgatavo no jauna. Šādi pasūtījumi ir bijuši.

**Vai ādas kopšanai der arī tie līdzekļi, kas nopērkami lielveikalos, vai tomēr labāk izvēlēties profesionālus līdzekļus? Kur tādus var iegādāties?**

Mēs saviem klientiem iesakām izmantot ādas ražotāja piedāvātos kopšanas līdzekļus, kas paredzēti konkrētajam ādas veidam. Tā ir sava veida garantija, ka, ievērojot kopšanas norādījumus, āda ilgstoši saglabās savu izskatu. Šos līdzekļus var iegādāties pie mums.

**Ja, piemēram, suns saskrāpē auto ādas sēdekli, vai būs jāmaina viss sēdekļa pārvalks vai var salabot tikai saskrāpēto vietu?**

Ja klientam ir suns, mēs piedāvājam sēdekļu pārvalkus, kas aizsargā ādas sēdekļus. Bojājumu gadījumā piemeklējam līdzīgas krāsas ādu un salabojam bojāto vietu.

**Kā pareizi kopt ādas mēbeles vai sēdekļus, lai tie, piemēram, vasarā, nesasmērētos no dzīnsa auduma vai saskarsmes ar kosmētiku?**

Klienti parasti rēķinās ar šādu iespējamību, tāpēc lielākoties auto salonam izvēlas tumšus toņus. Gaišas krāsas salonam ir lielāks risks tikt sasmērētam nekā tumšam.

**Kāda ir atšķirība starp jahtu, lidmašīnu un automašīnu ražotāja izgatavotajiem ādas saloniem un jūsu veidotajiem saloniem?**

Individualitāte. Pasūtot ādas interjeru piemums, klients var izvēlēties sev tīkamo dizainu, var izvēlēties iestrādāt savus iniciāļus, logo. Piemēram, dizaina elementiem piedāvājam izveidot dubultās dekoratīvās šuves, kur varam iestrādāt klienta izvēlēto personalizācijas apliecinājumu, kas padarīs viņa automašīnu vai interjera priekšmetu īpaši unikālu. Katram automašīnas salonam tiek piešķirts unikāls kods, kas ar lāzergravējumu tiek iestrādāts automašīnas salonā. Pirmkārt, tas kalpo kā drošības aspekts zādzības gadījumā, atšķirot to no citiem standarta saloniem. Šis kods ir apliecinājums par kvalitāti un garantē, ka salons ir izgatavots uzņēmumā *Vigilia* ar ekskluzīvu individualitāti.

**Paldies par sarunu un iespēju rīkot stilīgā Toyota C-HR fotosesiju tik interesantā un daudziem pilnīgi nezināmā un neierastā vidē!**

Materiālu sagatavoja Antra Veļķere  
Foto: aģentūra "Bulterjers"



# TOYOTA C-HR HYBRID

Ir pagājis mazliet vairāk par padesmit mēnešiem, kopš stilīgā dizaina īpašnieks Toyota *C-HR* ir ieripojis Latvijā. Pirms gada mēs AMSERV ZIŅAS tirgus apskatā salīdzinājām jauno auto ar izmēros un pielietojumā līdzīgiem auto. Ikvienas automašīnas virsbūves garums un riteņu garenbāze (attālums starp riteņu centriem) ir viens no būtiskākajiem raksturlielumiem, lai noteiktu auto piederību kādai no klasēm, tātad salīdzinoši arī cenu un iespēju "plauktiņiem". Toyota *C-HR* ar garumu 4,36 metri ir par 22,5 cm garāks par Nissan *Juke* un tikai par 1 cm īsāks par Range Rover *Evoque* vai 1,7 cm īsāks par Nissan *Qashqai*. Toyota pilsētas SUV ir gandrīz 17 cm garāks par Audi *A2* un mazliet vairāk nekā par 6 cm garāks par MINI *Countryman*. *C-HR* 2,64 metru garenbāze ir par 11 cm garāka par *Juke* un gandrīz par 4 cm garāka par Audi *A2*, bet tikai 3 cm īsāka par BMW *X1* un *Countryman* garenbāzēm\*. Tas apstiprina faktu, ka novatoriskā dizaina dēļ *C-HR* ir ļoti grūti tieši salīdzināt ar konservatīvākiem auto, jo vizuāli tas no daudziem rakursiem izskatās mazāks, nekā tas ir īstenībā vai pēc skaitļiem. Tieši tāpat kā lielākā daļa piektās paaudzes kara lidmašīnu, kuras ir neredzamas vai vismaz ļoti grūti pamanāmas ar esošo radiolokācijas iekārtu palīdzību, fotogrāfijās pārsvarā izskatās gandrīz kā rotaļu lidmašīniņas, bet to īstās proporcijas un izmēri ir ļoti mājīgi un īstenībā bieži vien ir lielāki nekā līdzīgiem iepriekšējās paaudzes lidaparātiem. Toyota *C-HR* būtībā ir "starpklasu" auto, jo tas ir tikai nedaudz mazāks par Toyota *RAV4* un tā sāncenšiem, bet ievērojami lielāks par mazās klases SUV. Būtiski, ka Toyota *C-HR* ir nopērkams gan komplektācijā ar pilnvērtīgu 4x4 transmisiju, gan ar hibrīddzinēju. Abas iespējas šobrīd ir ļoti retas tirgū, pieejamo mazo un kompakto SUV cenu lapās. Ne velti viens no Toyota reklāmas saukļiem Baltijā jaunajam *C-HR* ir „Pilnīgi citāda Toyota”, ko tikpat labi varam transformēt arī kā "Pilnīgi citāda automašīna". Iekāpiet un izbrauciet un jūs noteikti sapratīsiet, ka tas ir tieši tā un ne citādi.

Pat tik nelielā laika sprīdī tirgū ir ieripojusi vesela komanda izmēru un koncepcijas ziņā līdzīgu jaunu auto, kas tikai apliecina Toyota vīzonnārās jeb tirgus paredzēšanas spējas, jo *C-HR* tāpat kā savulaik *RAV4* ir aizsācis pats savu automašīnu klasi – pilsētas SUV, kas ir lielāks un līdz ar to arī drošāks un ietilpīgāks par mazajiem krossoveriem, bet reizē arī ievērojami ekonomiskāks gan iegādes, gan uzturēšanas izmaksās par agrāk kompaktajiem SUV, kas pamazām jau pietuvojušies īstu luksusa auto izmēriem, izmaksām un statusam. Auto, kurus izvēlas to dizaina, jaunajām tehnoloģijām un stila dēļ, kas spēj apkārtējiem vairāk pastāstīt par jaunā saimnieka vai saimnieces uzskatiem un izjūtām.

Šoreiz mūsu tirgus apskatā viesojas *C-HR* ar hibrīda dzinēju, kas Toyota vienmēr tiek komplektēts tikai ar automātisko transmisiju un tam degvielas patēriņa ziņā samērojami konkurenti – ar automātiskajām transmisijām un priekšējo piedziņu. Apskatā šoreiz pārstāvēti triju veidu dzinēji – hibrīds, benzīna un dīzeļdzinēji. Visām apskatītajām automašīnām iekļauta navigācija un signalizācija (kā papildu aprīkojums, ja nav iekļauts rūpnīcas komplektācijā) un metāliskā krāsa, kā arī reģistrācijas izmaksas. Skatiet mūsu sagatavoto subkompakto krossoveru tirgus apskata tabulu nākamajā žurnāla atvērumā!

\* AMSERV ZIŅAS, 1/2017, Nr.44, 26., 27. lpp.





# NĀKOTNE ATNĀCA ŠODIEN

Piezīmes par šāgada Ženēvas autoizstādi un notikumiem pēc tās. Teksts: Jānis Ozers. Foto: Vīneta un Jānis Ozers, aģentūra "Bulterjers"



Šveices konfederācijas Federālais padomnieks Gijs Parmelans (Guy Parmelin) ierodas uz 88. Ženēvas starptautiskā autosalona atklāšanu 2018. gada 8. martā Palexpo izstāžu centrā.

Gadi ir dažādi – kalendārais, finanšu, dzīves, un tā līdz bezgalībai, jo katram tie būs citādi, lai arī visiem mums daži ir kopīgi. Eiropas autopasaule jauns gads tradicionāli aizsākas ar **Ženēvas ikgadējo starptautisko autoizstādi**, kas šā gada martā durvis vēra jau 88. reizi. Cilvēku un laba vīna pasaulē tas ir jau nobriedis vecums. Atšķirībā no Frankfortes izstādes rudenī Ženēvā apmeklētājiem nebija jāskumst, ka automašīnas aizvietotas ar inženieru un programmētāju stendiem, kuros pasaules gudrākie tehniskie prāti savā starpā intensīvi "vārās" par pasaules glābšanas vai tieši otrādi – iznīcināšanas jautājumiem. *Palexpo* viss bija saprotami un gandrīz vai saskaņā ar teicienu "puiši pa kreisi, meitenes pa labi". Mašīnas pie mašīnām, bet **ceturtais industriālās revolūcijas** tapināšanas pasākumiem bija atvēlēta vieta konferencē *Symposium on the Future Networked Car within the Geneva Motor Show*. Ar sarkano paklāju, ar mediju un prominentu personu klātbūtni. Vienīgā blakne – konference aizņēma ēdnīcu un restorānu bloku, kas izstādes pirmajās dienās laupīja iespēju pusdienot ierastajā vidē. Pamazām sākam pierast ne vien pie domas, ka jau tuvākā nākotnē pārsēdīsimies elektromobiļos un pašbraucošās automašīnās, bet arī pie fakta, ka vidē un sabiedrībā ļoti daudz kam jāmainās. Automašīna ar elektromotoru un datoru pie stūres pati par sevi ir tikai aisberga redzamā daļa. Būtbūt tā ir tikai niecīgs puteklītis visā tajā jaunajā pasaulē, kurā cilvēkiem un dzīvniekiem, kas vairākus miljonus gadu sadzīvojuši uz šīs planētas, kā līdztiesīgi pievienosies reāli roboti. Tie varbūt neizskatīsies tā, kā mēs tos zīmējam vai apjūsimojam filmās, bet dzīvā daba arī nav tikai cilvēks vai zilonis. Vīrusi, baktērijas, vienšūņi – prātam netverams apjoms dzīvās masas atrodas mums visapkārt. Tieši tas pats būs ar mākslīgo intelektu – vai tā būs mikroshēma vai milzīga iekārta, tā pieņems lēmumus pati un sazināsies cita ar citu neatkarīgi no mums un vairumam no mums nezināmā valodā. Īstenībā tas jau tā notiek kādu laiku.

Laikposmā starp Ženēvas izstādi un žurnāla iznākšanu atgadījās kas ļoti būtisks. 18. martā ASV, Arizonas štata *Tempe* pilsētā, pirmo reizi mākslīgā intelekta vadīts auto sabrauca cilvēku. Lai cik jocīgi vai ciniski tas liktos – šī it kā ikdienišķā traģēdija (saskaņā ar *European Transport Safety Council*

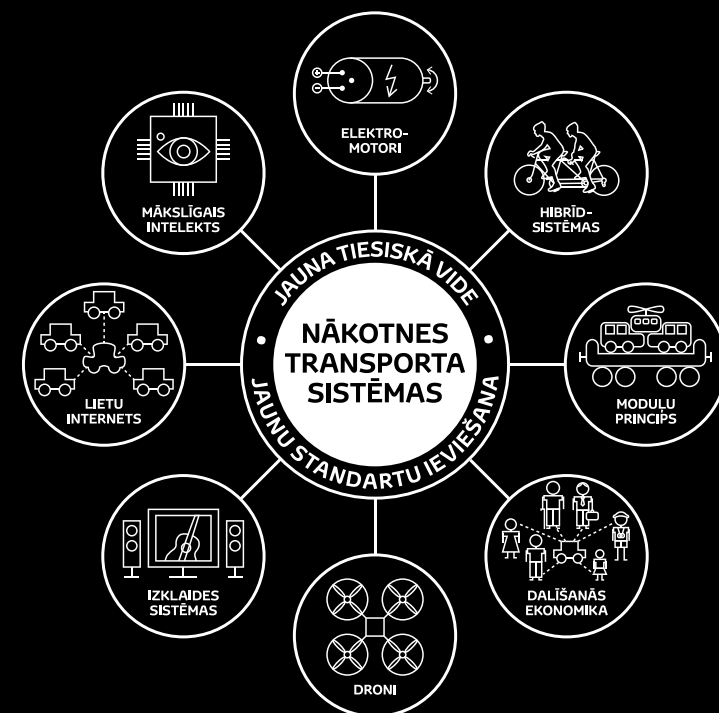
datiem Eiropas Savienībā ir 51 bojāgājušais ceļu satiksmes negadījumos uz miljonu iedzīvotāju 2016. gadā, bet ASV pēc *National Safety Council* datiem pagājušajā gadā vien ceļu negadījumos dzīvību zaudējuši 40 100 cilvēku) cilvēces attīstības vēsturē paliks kā pavērsiena punkts. Rūpniecībā ik gadu no traumām un negadījumiem, kurus radījuši automātiskie manipulatori vai rūpnieciskie roboti, bojā iet daudz cilvēku, un tas nevienam neliekas kas ļoti nozīmīgs cilvēces mērogā, jo tas notiek slēgtā teritorijā, veicot profesionālo darbu. Tesla avārija 2016. gada maijā Floridā, kurā bojā gāja tās vadītājs, arī tika plaši atspoguļota medijos, bet tā nav salīdzināma ar šā gada traģisko notikumu. *Autopilot* iespēja Tesla automašīnās ir paredzēta tikai īslaicīgai vadītāja aizvietošanai, un pirms negadījuma Tesla sistēma vairākas reizes bija brīdinājusi vadītāju, ka tam pašam jāpārņem auto vadība. Cilvēks šajā gadījumā pats uzņēmās nepieļaujamo risku. Transporta tehnoloģiju uzņēmumam *Uber* piederošais *Volvo XC90*, kas ir pārbūvēts par **pilnībā autonomu pašbraucošu auto** un uzņēmuma testa programmas ietvaros bija saņēmis **pielaidi daļībai kopīgajā satiksmē**, būtiski atšķiras no Tesla, kuras vadītājs var izmantot zīmola radītās *Autopilot* adaptīvās kruīza kontroles paplašinātās iespējas, bet ne vairāk. Notikušais no jēdzieniskā viedokļa nekļūst mazāk svarīgs, lai gan *Uber* "bezpilotnieka" vadītāja krēslā atradās snauduļojošs *homo sapiens* pārstāvis, kura viens no uzdevumiem bija iekļauties robotu darbībā, ja tās kļūtu neprognozējamas vai bīstamas. 2015. gada 9. maijā tikai programmatūras vainas dēļ Spānijā netālu no Seviljas nogāzās pilnīgi jauna militārā transporta lidmašīna *Airbus A400M Atlas*. Četri no sešiem apkalpes locekļiem gāja bojā. Arī šādi notikumi mūsdienās nešķiet ievērojami vērti ilgāk kā dažas dienas vai nedēļas pēc notikušā, lai gan par vainīgu mēs varam uzskatīt nevis cilvēku, bet elektroniku. Kāpēc tad Arizonas avārijai būtu jāpievērš tāda uzmanība? Šis notikums ir apstiprinājums faktam, ka mākslīgais intelekts ir sācis savu **pilntiesīgu un patstāvīgu dzīvi mums blakus un var mūs nogalināt bez dzīvas radības grības**. Šī ir **robeža starp vienkārši tehnisku kļūdu un tehniku kā leģitīmu sabiedrības daļībnieku**. Tā ir milzīga atšķirība, kuras nozīmīgumu, šķiet, vēl neapjauš 99% no mums. Miljardu desmitus vērtu pašbraucošo testa mašīnu programmu apturēšanas kalpo tikai kā

pierādījums tam, cik to sāpīgi uztvēra industrija, jo neviens cits negadījums nespēja izsaukt tādu vispārēju un visas industrijas reakciju kā *Uber* testa automašīnas sadursme ar 49 gadus veco *Elaine Herzberg*, kura stūma pāri ielai savu velosipēdu diennakts tumšajā laikā, visdrīzāk, vienkārši nepamanot strauji tuvojošos Volvo un nenojaušot, ka viņas vārds pēc nāves tiks tīrāts visas pasaules medijos un video ar avāriju īsā laikā noskatīsies vairāki miljardi cilvēku visos kontinentos.

Visi zināja, ka tas reiz notiks, industrija to gaidīja, bet reizē arī nebija tam gatava. Vismaz tam, kādā veidā viss norisinājās. Bez emocijām un ietekmes uz evolūcijas vēsturi šajā notikumā slēpjas ļoti daudz pārdomu vērtu un tīri tehnisku jautājumu un apstākļu, kas noder kā labs kopsavilkums visam tam, par ko jau vairākus gadus spriež industrijas un politikas līderi gan lielākajās autoizstādēs, gan visdažādākajos starptautiskajos pasākumos.

Kas būs uzskatāms par vainīgu šajā negadījumā (ja kā vienīgo vainīgo neatzīs pašu upuri un mēs norobežojamies no domas par vainīgu atzīt pagātnes "rudimentu", kas atradās piespārdzēts vadītāja sēdekļī, jo citādi laikam nebija iespējams saņemt atļauju daļībai satiksmē)? Automašīna kā tehnikas vienība, *Uber* kā tās īpašnieks, *Uber* kā projekta virzītājs, autonomās braukšanas tehniku uzstādījušais inženieris (vai apakšuzņēmums), programmatājs, borta dators kā ierīce, Volvo kā "tehniskās čaulas" izgatavotājs vai pilsētas pašvaldība? Kā katru no šiem subjektiem vai "dzelžiem" sodīt, ja tos atzītu par vainīgiem? Zināmi precedenti cilvēces vēsturē jau ir – viduslaikos visā Eiropā (līdz pat 18. gadsimtam dažās valstīs!) pierastas bija pilnīgi nopietnas tiesas prāvas pret dzīvniekiem, pat tādiem kā visparastākās peles, žurkas un pat kukaiņi. Tomēr tās ir dzīvas būtnes, kuras var iespundēt, fiziski sodīt, nogalināt. Kā tiks sodīta programmatūra? Aizliedzot turpmāk lietot tās versiju? Ieslogot programmatājus? Pasaulē visi jau tūkstošiem gadu ir samierinājušies, ka ārsts par neveiksmi darbā, pat ja tās sekas ir nāve, reti kad tiek sodīts, jo visi apzinās, ka tad mums vienkārši nebūs ārstu. Ķirurgs pēc neveiksmīgas operācijas var vakarā izdzert pudeli viskija (izvēles var būt visdažādākās, seksu ieskaitot) un aizmirst bēdas, lai rītdien dotos uz darbu. Vai mēs esam gatavi tam, ka programmatājs, kura kļūdaini uzrakstītais kods, piemēram, programmas 17 457 rindīņā, ir nogalinājis vienu vai vairākus cilvēkus, arī vakarā dosies uz bāru un "aizskalos" skumjas? Jautājumi, kas attiecas uz tehnisko pusi, arī ir gana skarbi – kādēļ *Lidar* (*light detection and ranging*) sistēma nepaveica to, kas tai jā dara, – nepamanīja ceļu šķērsojošo objektu? Šajā gadījumā tas bija viegli paveicams tieši instrumentam, nevis cilvēkam.

## Pilnīgi citādākas automašīnas neparādīsies uz ceļiem tāpat vien, jo tām nepieciešama jauna ekosistēma, infrastruktūra un likumdošana



Sieviete iznira no tumsas joslas, šķērsojot brauktuvi no tukšās kreisās joslas, tātad *Uber* Volvo mašīnredzei bija pamanāma savlaicīgāk par cilvēku, un tieši šāds ir viens no argumentiem par labu tehnikai. Miljoniem automašīnu jau ir uzstādītas pirmssadursmes drošības sistēmas ar gājēju atpazīšanas funkciju. To uzdevums – novērst tieši šādas avārijas, kad ar tehniskiem līdzekļiem ir iespējams ātrāk pamanīt un novērst iespējamo sadursmi. Kas notika realitātē? Kāpēc mākslīgais intelekts nepieņēma nekādu lēmumu? Tehniskais defekts *Lidar* sensorā? Bezpilota testa mašīnām bez tā ir vēl virkne citu sensoru, kas skenē telpu visapkārt transporta līdzeklim, un gan jau, ka sistēma bija dublēta vai pat trīskāršota drošības nolūkos. Lai arī bija tumšs, nespēja, nebija miglas vai spēcīga lietus, sensoriem nevajadzēja būt pārklātiem ar putekļiem, kādi neizbēgami rodas, braucot pa zemes ceļu, kādu Latvijā, piemēram, ir vairāk nekā asfaltēto. Iespējams, pat laikus ieslēgts skaņas signāls vai tālās gaismas būtu novērsušas nāvi. Nemaz nerunājot par to, ka pat *iPhone* procesors varētu tehniski izkalkulēt laikā, kas ātrāks par cilvēka reakcijas laiku, trajektoriju, kādā jāvirza auto, lai nenotiktu sadursme. Bet nekas neiedarbojās, it kā *Uber* auto būtu "uzkāries", kā tas nereti mēdz būt ar viedtāruņiem un galda datoriem. Mūsu secinājums par iespējamo spriedumu – **nāve patstāvīgi rīkoties tiesīgas ierīces noziedzīgas bezdarbības rezultātā**. Skan uzmundrinoši?

Šo visu uzrakstījām tā vietā, lai stāstītu par brīnišķīgo Šveices gaisu, kas, nenoliedzami, nomierina un gaismās mirdzošo izstādi, kurā visi jūsmo par elektromobiļiem un nu jau arī par droniem, kas var pacelt gaisā mazlitrāžas auto un pārvietot jūs dažās minūtēs pāri citādi vairāku stundu garumā "stāvošam" sastrēgumam, ja vien nejausi tas niepianēs kādā biroģā pa logu (nosplaujamiem pār kreiso plecu) vai par milzīgām superērtām pašbraucošām kapsulām uz riteņiem, kas neatkarīgi no visām ķibēlēm kādreiz aizstās maršruta mikroautobusus. Jo mēs tiešām esam uz jaunas sabiedrības un jaunas pilsētvides sliekšņa. Katras izmaiņas ir sāpīgas. Un neviena revolūcija nav notikusi bez upuriem. Viņi ir tie, kas "atslēdz" durvis uz nākamo līmeni. Kaut kas šajā gadu tūkstošiem ilgušajā upurēšanas tradīcijā vēsturē tomēr ir arī racionāls. Bet turpmāk – par pozitīvo! Infografikā apkopojām visu to, kas šobrīd ir aktuāls, ja runājam par rītdienas vai tālākas nākotnes transportu, ko **Ženēvā vismaz kuluāros mēģināja pārdot visi, kas sevi uzskata par piederīgiem auto industrijai**. Precīzēsim, arī informāciju tehnoloģiju "grandi", kas noskatījuši sev gardu kumosu auto rūpniecībā. Bet ir viens vārds, kas Ženēvā vienmēr stāvējis pāri tehnikas pasaulei – **DIZAINS**. Arī nākotnē mēs pirksim ar acīm :)

**Elektromotori** – mazāk kustīgo detaļu, labāka piemērotība automātiskām vadības sistēmām, mazāki izmēri, griezes momenta maksimums tiek sasniegts jau pirmajos darbības mirkļos. Elektromotori tiek izmantoti arī vairumā **transportlīdzekļu ar ūdeņraža degvielu**.

**Hibrīdsistēmas** – vairāku atšķirīgu darbības principu un/vai degvielas veidu dzinēju izmantošana vienā transportlīdzeklī.

**Moduļu princips** – automašīnas tehniskajā daļā nekas netiks vairs remontēts uz vietas servisā, bet tikai nomainīti viegli savienojami standartizēti moduļi. Paša transportlīdzekļa "arhitektūrā" – pasažieri izmantos galveno moduli līdzīgi kā konteineru kravu loģistikā, kur to var saslēgt gan ar zemes (sliežu vai šosejas), gan gaisa transportu (dronu). Šādus moduļus vajadzības gadījumā var arī savienot sastāvā gluži kā vilcienu.

**Dalīšanās ekonomika** – maksā tikai par to, ko lieto un tikai par izmantoto laiku. Pat salīdzinoši augsta maksa par nobraukto kilometru ar koplietošanas auto, salīdzinot ilgtermiņā ar tradicionālajām auto uzturēšanas izmaksām, var izrādīties zemāka, bet ieguvums – vienmēr jauns auto un nekādu rūpju par to.

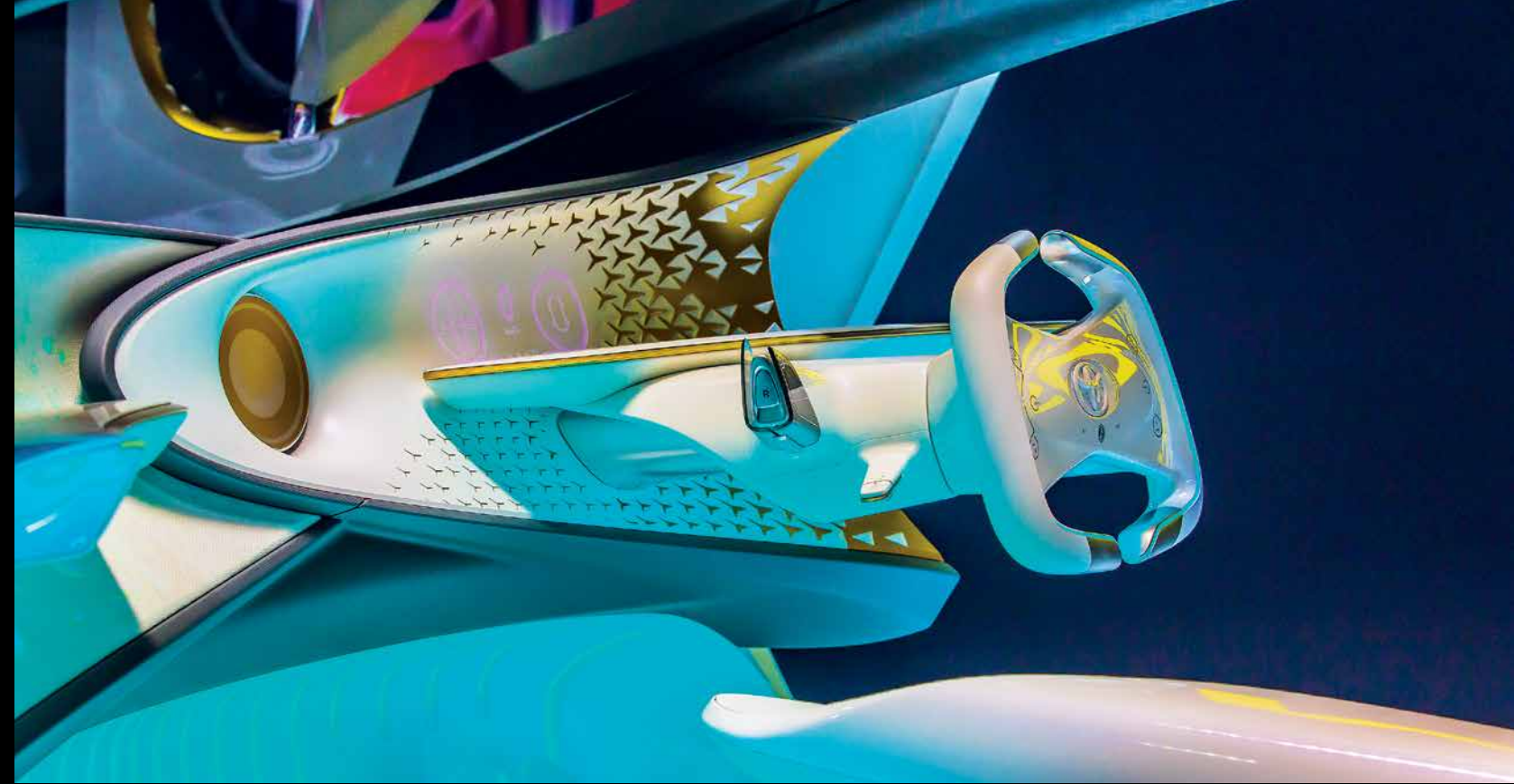
**Droni**. Viss pēdējo desmitgažu it kā milzīgais progress transporta sistēmās dažādu apstākļu dēļ mūsu ceļošanu no punkta A līdz punktam B ir padarījis tikai ilgāku. Droni varētu būt reāla revolūcija.

**Izklaides sistēmas** – jo mazāk uzmanības vēltīsim auto vadīšanai, jo vairāk mūs interesēs izklaides iespēju pieejamība un kvalitāte. Ne velti daudzi pasaulslaveni izklaides tehnikas zīmoli ir šobrīdza autoindustrijas inovatoru pirmajās rindās.

**Lietu internets** – atsevišķu ierīču **patstāvīga** un pastāvīga datu savstarpēja apmaiņa globālajā tīmeklī, tostarp izmantojot bezvadu sakaru tehnoloģijas.

**Mākslīgais intelekts**. Transporta jomā – sarežģītās sistēmas, kas var **patstāvīgi** un pastāvīgi uzņemties transportlīdzekļu un pat transporta plūsmu pārvaldību un aizstāt vadītājus. **Artificial Intelligence** – datorzinātņu un ar to saistītu zinātņu nozare, kas pēta un pārvalda mašīnu saprātīgu izturēšanos, apmācību un pielāgošanos.



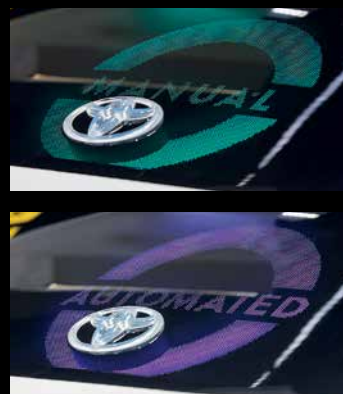


**TOYOTA FINE-Comfort Ride** – ūdeņraža šūnu auto nākotnes vīzija, kura signalizē par virzienu, kādā varētu veidot nākamās paaudzes Toyota FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) automobiļus. Uzsvārs uz dizainu, komfortu un apjomīgāku interjera telpu, ko nodrošina elektrodzinēji, kas izvietoti tieši riteņos. Pievēršam uzmanību sēdekļiem – jauns un stilīgs risinājums!

**TOYOTA Concept-i** – šogad uz Ženēvu Toyota bija atvedusi virkni i-sērijas vizionāru konceptu, kas apliecina uzņēmuma un zīmola pretentijas kļūt par tuvākās nākotnes viedokļu noteicēju. Dažas no šajos konceptauto redzamajām idejām varētu tikt testētas reālos apstākļos jau 2020. gadā. Auto aprīkots ar *Human-Machine Interface* tehnoloģijām, kas ļaus veidot automašīnas datorsistēmas kontaktu ar vadītāju un pielāgoties katra konkrētā klienta īpašajām vajadzībām vai paradumiem. Būtiskākais, ko redzam, – Toyota savās nākotnes projekcijās ir nopietni virzījusies elektromobiļu un ūdeņraža auto virzienā. Gan *FINE-comfort Ride*, gan visi i-sērijas koncepti ir uzskatāmi par trešās paaudzes elektromobiļiem, kur pilnībā apgūta telpa, ko mēs iegūstam, bateriju izvietojot grīdā, bet dzinējus – pie riteņiem. Pirmās paaudzes (pēc arhitektūras) elektromobiļus šobrīd vēl joprojām mēģina producēt visi lielākie auto ražotāji, liekot likmes uz patērētāju konservatīvo domāšanu. Tesla nosacīti ir arhitektoniski otrās paaudzes elektromobilis, kuram jau ir unikāla īpaši elektroenerģijai paredzētā platforma un virsbūve ar salonu klasisko automašīnu atgādina vairs tikai vizuāli un, iespējams, drošības apsvērumu dēļ. Ja bateriju un virsbūvju kompozītmateriālu tehnoloģijas attīstīsies pietiekami strauji, – “kosmiskie” dizaini būs brīvi pieejami masām, ja vien paši būs gatavi to visu akceptēt ar saviem pirkumiem. Tieši to šobrīd “tausta” Toyota, pavisam kautrīgi konceptus novietojot stenda ēnā :)



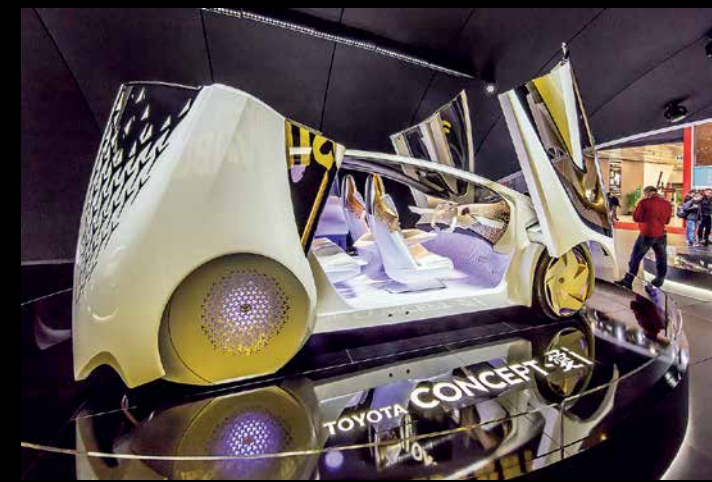
**TOYOTA trendi Ženēvā** – pievēršam uzmanību niansēm! Klasiskie pedāļi un stūre nozīmē pilnvērtīgas manuālas vadības iespēju arī nākotnē! **Ornamenti kā dizaina valoda** – šā gada jaunums!



**TOYOTA Concept-i RIDE** – universāls divvietīgs transporta līdzeklis pilsētai, kas īpaši piemērots gan *car-share* pakalpojumiem, gan invalīdiem vai veciem cilvēkiem. Iespēja lietot auto gan autonomā, gan rokas sviru režīmā. Krēsli pārvietojami arī uz sāniem!

**TOYOTA Concept-i-WALK**. Elektriskais mikroskūteris ar maināmu riteņu bāzi. Paredzēts lietojumam gājēju zonās.

**Aktuāla ideja** – izspīdināt automašīnas vadības statusu. Vadītājs ir pie stūres vai arī – auto vada mākslīgais intelekts.





**TOYOTA Aygo** – atjaunotā modeļa pirmizrāde. Mums pamazām jāpierod, ka pat bagātājā Šveicē zīmola stends iesākas ar mazauto. Domāšana mainās, un pēc 10 gadiem tā būs arī Latvijā.)



**TOYOTA PROACE VERSO 4x4** – prieks, ka viedokļu daudzveidība progresē arī mums tikamākā virzienā. Šveicē šogad uzsvars bija arī uz 4x4 tehniku. Reklāmas "zirdziņš" gan tāds savdabīgs.)



**GR Supra Racing Concept** – visvairāk gaidītais Toyota stenda eksponāts, kas arī pēc izstādes atstāj daudzus jautājumus bez atbildēm. *Supra* vārda parādīšanās uz *Palexpo* skatuvēs viennozīmīgi signalizē par Toyota stratēģisko vēlmi kļūt par **braukšanas prieku sniedzēju auto ražotāju**. Čiņā par vīdi draudzīga autoražotāja lauriem pēdējā desmitgadē uzmanība ir mazāk pievērsta baudai, ko var gūt pie auto stūres dinamiskā braucienā, iespējams, aiz ceļu satiksmes noteikumu limitiem. Viedtālruni laikmetā tā vairs nav pirmā pozīcijā jauna auto izvēlē un pēc Toyota *GT86* rinda nestāv, lai gan tas ir izcils auto, kuram savā klasē īsti nav konkurentu. *GT86* ir sava leģenda, bet tā nav tik spēcīga kā *Supra*. **Toyota Supra ir visu laiku mīļākā un populārākā Toyota sporta automašīna**, kas savu statusu nav zaudējusi arī padesmit gadus pēc ražošanas beigām. *Supra* vārdam šogad aprit 40 gadu. 1978. gadā tas pirmo reizi apzīmēja lielāku un jaudīgāku otrās paaudzes Toyota *Celica* versiju, pirms kļuva par patstāvīgu modeli 1981. gadā. *Supra* ir viens no populārākajiem modeļiem *Gran Turismo*® braukšanas simulatora spēlē un slavas spozmī ieguva pirmajās kulta seriāla *Fast and the Furious* sērijās, nemaz nerunājot par miljoniem drifteru visu pasaulē, kuriem acis sāk spīdēt jau tikai pie šī vārda izdzirdēšanas. Konceptu ir izgatavojuši **TOYOTA GAZOO RACING** – struktūrvienība sacīkšu aktivitāšu nodrošināšanai, kas ir radījusi arī *Yaris WRC* rallija auto. *Supra* ir kompakta klasiskā *front-engine/rear-wheel drive* kupeja, kas jau sākotnēji ir izgatavota pilnvērtīgā sacīkšu versijā. Vai tā kļūs par sērijveida auto un ar kādu zīmolu – Toyota vai GR, nav atklāts. Varbūt GR tiks atstāts kā jauns zīmols īpaši dinamiskiem auto. Šāda stratēģija šobrīd ir modē – Ženēvē teju katrā trešajā stendā rīpina ja āru zīmolu.

TOYOTA  
*Fine-Comfort Ride*



**TOYOTA New Auris** – jaunās trešās paaudzes pasaules pirmizrāde. *Auris* būs uz tās pašas *TNGA* platformas, kas mums pazīstama no jaunajiem Toyota *Prius* un *C-HR* modeļiem, kas sevi pierādījuši kā teicami vadāmus un komfortablu auto, pateicoties aizmugurējai daudzviru neatkarīgajai piekarei, kas mūsdienu sacensībās pēc zemākas cenas un lielākas peļņas sāk atkal kļūt par luksusa auto priekšrocību. Auto ir par 25 mm zemāks un 40 mm garāks nekā priekštecis, bet ar mazākām virsbūves pārkarēm, 2640 mm garenbāzi un par 47 mm zemāku kapota augstumu, kas kopumā nodrošina slaidāku, sportiskāku un iekārojamāku siluetu un dārgāka auto tēlu. *Under Priority Catamaran* un *Keen Look* dizaina valoda rezultējies patiesi uzrunājošā auto!

**TOYOTA Dual Hybrid Strategy** – divu atšķirīgu hibrīda dzinēju pieejamība visiem populārākajiem Toyota modeļiem, godīgi sakot, ir gaidītāks jaunums par pašu jauno *Auris*, kuram lemts to pirmajam ieviest dzīvē. Kamēr vēl nav izzuduši visi puīši un meitenes, kuri pie auto stūres jūtas jauni jebkurā vecumā un nav aizmirsuši, ka izstrādājums ar vārdu "automašīna" nav tikai drošs, sertificēts un daudziem Eiropas Savienības normatīviem atbilstošs pārvietošanās līdzeklis, daļa Toyota uzticīgo fanu samērā atklāti skuma, ka izturīgās un uzticamās samuraju zemes automašīnas globālās sasīšanas apturēšanas vārdā palikušas politikorekti lēnas. Tagad tam gaidāms gals – 2 litru 180 Zs hibrīds kā garantēta izvēles iespēja ir klāt!





**LEXUS RC F 10-th Anniversary Special Edition.** Šogad Lexus F-sērijas komplektāciju idejai aprit desmit gadi. Jubilejai par godu klajā laistas 350 tpaša dizaina automašīnas. Tiešām labs.



**Jaunais LEXUS RX L – septiņvietīgs luksusa krossovers.** 110 mm garākais RX lepojās ar nedalītu uzmanību stendā. Iespējams, pat ne trešās sēdekļu rindas dēļ, bet gan prestižāka koptēla dēļ.

**LEXUS UX vispasaules pirmizrāde.** Pasaulē pirmais Lexus pilsētas kompaktais krossovers. Visstraujāk augošā automašīnu klase Eiropā. Īpaši stilīgs vadītāja panelis un riteņu arkas.



# LEXUS LF-1 Limitless

**LEXUS LF-1 LIMITLESS CONCEPT** – vienkārši ļoti skaists auto. Jau vairākus gadus stilīgākie dizaina auto mazliet ir atgādinājuši kupejas un *shooting brake* sakausējumu. LF-1 nav izņēmums. Nojaušams, ka Lexus zīmols varētu turpmākos modeļus veidot līdzīgā stilistikā. Jāatzīst, ka Lexus dizaina komandai ir izdevies atrisināt grūtāko no uzdevumiem – radīt "gaisīgu" lielo SUV!

**LEXUS Limitless possibilities** – četras iespējamās dzinēja/degvielas izvēles. Esošais Lexus pašuzlādes hibrīds, *Plug-in* hibrīds, ūdeņraža degvielas šūnu auto un klasisks elektromobilis. Interesantākais arī šajā konceptā ir faktā, ka *Toyota Motor Corporation* ļoti delikāti un uzmanīgi izturas pret nākotnes pareģojumiem, atstājot vietu izvēlei starp dažādiem risinājumiem.





**Pininfarina Green GT H2 SPEED 2018.** Pasaulē pirmais sērjveida ūdenraža sporta superelektromobilis. Leģendārais itāļu dizaina ateljē Pininfarina auto un mākslas gardēžiem komentārus neprasa, bet šoreiz tas atkal ir pārsteidzis gan ar superkāru pasaulē novatorisku un harmonisku dizainu bez āriskībām un sadrumstalotības detaļās vai gadžetos, gan ar spēju 2016. gada konceptu divu gadu laikā novadīt līdz potenciālai ražošanas uzskāšanai, tiesa, ekskluzīvā un ierobežotā 12 spēkratu sērijā, kurā visi auto būs paredzēti tikai sacīkšu trasēm. 653 Zs + Zero izmeši! 300 km/h, un 3,4 sekundes līdz simtam ar tīru ūdeni no izplūdes sistēmas. Nākotne tiešām ir atnākusi, un, liekas, tā nebūs garlaicīga!



**Zenvo TSR-S,** publikajai satiksmei legāla tikai slēgtajām trasēm paredzēta TSR modifikācija. Dāņu superkārš, kas daudziem maz pazīstams, bet tā veikspēja dramatiska – 1177 Zs pie 8500 apgriezieniem minūtē, 2,8 sekundes 0-100 km/h un 6,8 sekundes līdz 200 km/h. Ja Dānijas mazpilsētas uzņēmīgie puīši padsmīt gados var ko tādu, – kādēļ mēs nevaram?



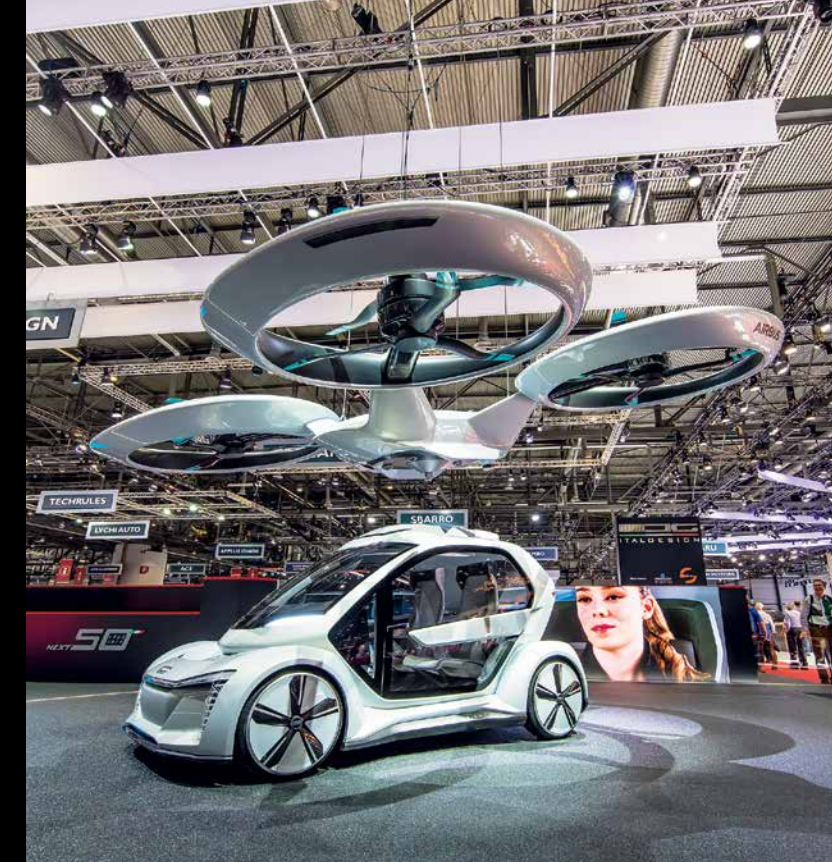
**GFG Style and Envision Sibylla – GIORGETTO & FABRIZIO GIUGIARO,** auto dizaina grandu jaunākais veikums sadarbībā ar Ķīnas enerģētikas jomas uzņēmumu. Būtībā tas vairāk uztverams kā **augstā auto mode.** Austrumu nauda + vecās Eiropas dizains – panākumu formula, ko šobrīd lieto jau daudzi. Bet auto patiesi skaists.



**FENYR SUPERSPORT no W-Motors.** Pirmais Tuvo Austrumu superkāru ražošanas uzņēmums, kas šobrīd bāzējas Dubajā, bet sākotnēji dibināts 2012. gadā Beirūtā (Lībānā). Ražošana izvietota Turīnā (Itālijā). Sadarbības partneru vidū ir tādi vārdi kā *Magna Steyr* un *RUF Automobile GmbH*, kas auto pasaulē liecina par ļoti nopietnu pieeju tehniskiem jautājumiem. Viens no pasaulē visbrīvāk individualizējamiem superauto. 800 Zs 3,8 litru bokserdzinējs, 980 Nm griezes moments jau pie 4000 apgriezieniem minūtē, 2,7 sekundes līdz 100 km/h un maksimālais ātrums 395 km/h. Kombinētais degvielas patēriņš tikai 13,5 l/100 km un CO<sub>2</sub> izmeši – 311 g/km. Nav slikti zīmolan, kuram ir tikai seši gadi!



**PAL-V Liberty.** Iespējams, pasaulē pirmā komerciāla un sertificēta lidojošā automašīna, kas tiks piegādāta pirmajam klientam nākamgad. Prezentēta pagājušajā gadā. Tas nav auto un helikoptera krustojums, bet gan žiroplāns, kuram lielo rotoru iegriež (pret)vējš, bet uz priekšu virza propelleris gondolas aizmugurē. Lai iestātos rindā, jāiemaksā 10 000 EUR par lētāko modeli vai 25 000 EUR par īpašo atklāšanas sērijas **Pioneer** modeli, kas maksā 499 000 EUR salīdzinājumā ar 299 000 par "bāzīti", kas gan būs jāgaida ilgāk. Ir zināmas aizdomas, ka šo "Karlsonu" nav nemaz tik viegli iemācīties vadīt, sorry, – pilotēt. :)



**Italdesign un Airbus Pop.Up Next projekts** – viens no ambiciozākajiem **Palexpo** hallēs. Viss ģeniālais ir vienkāršs vismaz idejas līmenī. Kapsula ar pasažieru kabīni, autonomi braucoša šasija un autonomi lidojošs superdrons. Kombinējot un attālināti plānojot maršrūtus, daudziem šādiem komplektiem varam panākt fantastisku mobilitāti sastrēgumu pārņemtā pilsētā. Protams, sākotnēji tā būs miljonāru rotaļlieta, bet tādi ir bijuši gan gaisa drošības spilveni, gan ABS bremzes to attīstības sākumā. Šobrīd projektam ir pievienojies arī Audi. Projekta nosaukums pasaka visu – **pirmā pilnībā elektriskā bezzīmešu moduļārā transporta sistēma satiksmes sastrēgumu pārvarēšanai.**



**RINSPEED SNAP – 2018. gada īpašais vēstījums Ženēvas izstādei.** Lielāka izmēra koplietošanas moduļu transporta sistēma, kurai mazliet līdzīgu vismaz izskata ziņā izstādē piedāvāja arī Renault. Tikai Šveices auto vizionārs Franks Rinderknechts (*Frank M. Rinderknecht*) savā četrdesmitajā ekspozīcijā **Palexpo** hallē ideju bija izstrādājis ievērojami pilnīgāk, revolucionārāk, un šajā projektā kopā ar viņu bija iesaistījušies vairāki desmiti sadarbības partneru praktiski no visām šābrīža auto industrijā iesaistītajām jomām. Šobrīd mēs saskaramies ar situāciju, kurā gandrīz katrai automašīnas komponentei ir cits dzīves cikla garums. Elektroniskās daļas attīstās un arī novoco ievērojami straujāk par mehāniskajām. Pastāv daudz standartu, kā pievienot sistēmas, bet arī tie ir nepārtraukti attīstībā, tādēļ bieži vien šodien legādāta lieta var vairs nefunkcionēt nevis tādēļ, ka salūzusi vai beidzies tās resursi, bet savstarpējas nespējas dēļ turpmāk "komunicēt" ar citām tehnikas komponentēm. Dažādu dzīves ciklu savietojamības studijas ir viena no SNAP kompetencēm. Protams, mēs šajā dārzā mājīgas, grīlētu vistu kioska un mikroautobusa krustojumā ar skeiborda dēli un mākslīgo intelektu atradīsim gan ultravioleto staru salona dezinfekcijas sistēmu, gan izpalīdzīgo "konsjeržu" klasiska robota izskatā, gan lāzerstaru projektorus, kas uz SNAP logiem varēs izspīdēt aktuālo informāciju apkārtējiem satiksmes dalībniekiem. Kaut kas šajā Šveices ideju ģeneratorā tomēr ir!

# TAKUMI MEISTARU PIESKĀRIENS RĪGAI

Lexus kā luksusa zīmols ir ieguvis stabilu vietu augstākās raudzes automašīnu zvaigznājā un pamazām kļuvis par viedokļu līderi, nevis sekotāju. Lexus dzimšana idejiski ir projekts “uzbūvēt pasaulē labāko auto”, un tā iniciators ir pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu sākuma *Toyota Motor Corporation* vadītājs *Eiji Toyoda*. 1983. gadā pēc *Toyota* iniciatīvas tika likti pamati ilgtermiņa plānam ar slepeno kodu un nosaukumu *F1 – Flagship One* un izaicinājumu agrāk vai vēlāk uzbūvēt pasaulē labāko automašīnu.

Pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu vidus bija laiks, kad Uzlēcošās saules zemes smagā industrija un elektronikas rūpniecība bija veikusi gigantisku izrāvieni un varēja pieteikt sevi dalībai pasaules attīstītāko valstu vidū, ar savu produkciju iekarojot ASV un Eiropas tirgus. Reizē tas bija laiks, kad Japānas autoražotāji nonāca līdz savu luksusa zīmolu radīšanai, lai turpmāk varētu labāk pozicionēt savu piedāvājumu un veiksmīgāk konkurēt ar Vecajā pasaulē izveidojušos vērtību sistēmu. 1986. gadā Honda pieteica savu luksusa zīmolu *Acura*, un cīņa par bagātāko amerikāņu maciņiem starp Eiropas un Japānas autorūpniekiem bija sākusies. 1986. gadā Toyota tālaika reklāmas partneris – aģentūra *Saatchi & Saatchi* – izveidoja īpašu nodaļu *Team One*, kurai bija jāvada jaunā Toyota *premium* zīmola izveide. Piesaistot vairākas citas šaurāk specializētas mārketinga, konsultāciju un sabiedrisko attiecību firmas (t.sk. *Lippincott & Margulies*), tika sagatavots piedāvājums ar vairāk nekā 219 perspektīvajiem vārdiem, bet, kā vēsta reklāmistu leģendas, – *Lexus* starp tiem nebija, un tas nebūt netika radīts kā atvasinājums no angļu valodas vārda *Luxury*, kas mūsdienās liktos gandrīz vai pašsaprotami. Līderis no piedāvātajiem nosaukumiem esot bijis *Alexis*, bet tas vairāk varētu tikt attiecināts uz cilvēku, nevis tehniku. Mēģinot rast izeju no šķietamā strupceļa, radošajiem prātiem lemjot atnest “A” un nomainot “i” pret “u”, radās ģeniālais Lexus, kas tikai vēlāk tika piesaistīts latīņu vārdam *luxus*, franču *luxe* un grieķu *lexicon*, kas kopumā apzīmē luksusu un eleganci. Patiesi nav arī atsevišķu mārketinga asprāšu savulaik

**Mūsu viesis – Ingus Selezņevs, Baltijā pirmā Lexus jaunā zīmola koncepta autocentra LEXUS RĪGA KRASTA vadītājs.**

**No kura gada “Amserv Motors” klientiem piedāvā Lexus zīmola automašīnas un to pēc pārdošanas apkalpošanu?**

Kopš 2001. gada.

**Vai ir zināms, kāds bija pirmais “Amserv” pārdotais Lexus modelis Latvijā un kāds – pirmais LEXUS RĪGA KRASTA autocentrā?** Pirmais “Amserv” klientam piegādātais Lexus modelis Latvijā bija tumši zaļās krāsas Lexus *GS300*. Savukārt pirmais klientam piegādātais Lexus modelis atjaunotajā autocentrā Lexus Rīga Krasta – Lexus *RX450h*.

**Kāds bijis tavš ceļš līdz auto tirdzniecībai un Lexus zīmolam?**

Tā kā automašīnu tēma man vienmēr ir bijusi tuva, sasniedzis gana apzinīgu vecumu, nolēmu pamēģināt savas spējas jaunu automašīnu tirdzniecībā. 2006. gadā pieteicu savu kandidatūru Toyota un Lexus pārstāvniecībā “Amserv Motors”, kaut gan tobrīd vakantu vietu nebija. Taču man par pārsteigumu es tiku uzaicināts uz darba interviju un pēcāk arī veiksmīgi uzsāku savas darba gaitas kā

piedāvātāis skaidrojums, ka vārds ir akronīms vēstījumam *Luxury Exports to the US*. Pašai Lexus zīmei šogad aprit apaļi trīsdesmit! Gan vārds, gan tā grafiskā forma tika prezentēti sabiedrībai 1988. gadā trijos Ziemeļamerikas autošovos – Čikāgā, Losandželosā un Ņujorkā. Zīmols bija dzimis, un pirmā automašīna sekoja gadu vēlāk – 1989. gadā NAIS (*North American International Auto Show*), pašā Amerikas autoražošanas sirdī – Detroitā – tika prezentēts Lexus *LS 400*. Projektā kopumā bija piedalījušies ap 60 dizaineru, vairāk nekā 20 inženieru komandas ar 1400 inženieru kopskaitu, kā arī 2300 tehniķu. Tika izgatavoti aptuveni 450 auto prototipi, kopējās izmaksas sasniedza miljardu dolāru (pēc tālaika vērtības).

Varam uzskatīt, ka Lexus zīmols ir vienaudzis Latvijas un Baltijas neatkarības atjaunošanas sākumam, jo tieši 1989. gadā norisinājās gan Baltijas ceļš kā akcija pret Ribentropa-Molotova paktu, gan tā paša gada rudenī notika Latvijas Tautas Frontes 2. kongress, kurā tika deklarēts kurss uz Latvijas valsts neatkarības atjaunošanu. Šajā gadā Latvijā tiek oficiāli atjaunotas tādas būtiskas svētku dienas kā Latvijas Republikas proklamēšanas diena, Lāčplēša diena un Ziemassvētki. Un gan Latvija, gan Lexus – abi sākas ar burtu “L”. Labi auto – labā vietā! AMSERV GRUPAS Latvijas uzņēmumu devīze ir atbilstoša gan Lexus zīmolam, gan Latvijas simtgadei!

Sasniedzot briedumu, Lexus no atsevišķiem kontinentiem vai tirgiem specializēta mārketinga un vēstījuma šobrīd virzās uz vienotu globālu identitāti un vienu vēstījumu visai pasaulei. Katra auto zīmola identitātes stūrakmens ir tā autocentrs, salons un serviss. Tādēļ šobrīd visā pasaulē Lexus autocentri tiek pārveidoti pēc vienota jauna zīmola koncepta. “Amserv Motors” ir ļoti lepns, ka tieši mūsu autocentrs ir Baltijā pats pirmais un arī viens no pirmajiem visā Eiropā, kas ir izveidots un iekārtots saskaņā ar jauno zīmola valodu un standartiem. Arī centra vārda izveide tagad visur ir vienota – Lexus + pilsēta + vieta, kurā izvietots centrs. LEXUS RĪGA KRASTA – Lexus autocentrs, kas atrodas Rīgā, Krasta ielā.

Toyota tirdzniecības konsultants. Tā kā toreiz Toyota un Lexus saloni vēl nebija nodalīti un Toyota konsultantiem bija iespēja pārdot arī Lexus zīmola automašīnas, es savu pirmo pārdoto Lexus automašīnu svinīgi nodevu klientam 2007. gada vasarā. Patiesībā jau toreiz biju aizdomājies par iespēju kļūt par Lexus tirdzniecības konsultantu, taču visam savs laiks.

**Piedaloties LEXUS RĪGA KRASTA projektā, tu noteikti esi izstudējis arī Lexus zīmola valodu un īpašā zīmola interjera izveides pamatnosacījumus. Kas, tavuprāt, jaunajā luksusa autocentra konceptā ir atšķirīgs no pārējo jauno auto saloniem gan Latvijā, gan pasaulē?**

Lai gan Lexus joprojām ir salīdzinoši jauns zīmols, vēsturiski tas vienmēr saglabās savu pioniera godu gan hibrīdtehnoloģiju ieviešanā *premium* auto segmentā (*RX400h* modelis, 2005. gads), gan pirmā *premium* klases apvidus auto radīšanā (*RX300* modelis, 1997. gads), gan arī uz savstarpējas uzticības attiecību principu pamatiem veidotas klientu apkalpošanas kultūras aizsākšanā (vēsturiski pirmais automašīnu atsaukums, *LS400* modelis, 1989. gads).

Pēdējos astoņos gados Lexus ir kardināli mainījies, un to var novērot ne tikai jauno

modeļu drosmīgajā dizainā, dažādu funkciju inovācijās un jaunākajās tehnoloģijās, bet arī vēlmē dalīties un nodrošināt klientiem japāņu viesmīlības labākās tradīcijas (*Omotenashi*) Lexus pārstāvniecībās visā pasaulē, it sevišķi Eiropā, kur līdz šim ir valdījuši vācu autobūves smagsvari. Jaunā autocentra konceptam nav līdzīgu ne dizaina, ne arī satura ziņā. Dizainā tradicionāli kontrastē gaišie un tumšie toņi, ar japāņiem tradicionālās papīra figūriņu locīšanas tehnikas jeb origami motīviem sienu apdarē un fasādes logos. Pateicoties daudzajiem diožu gaismas ķermeņiem, kas iebūvēti „L” jeb samuraja loka un zobena cirtienam līdzīgas formas padziļinājumos salona griestos, iespējams mainīt apgaismojuma krāsas, tādējādi mainot arī noskaņu visā salonā. Tā ir digitāla vide, katram izstādītajam auto ir pievienots “klusais konsultants” (*silent salesman*) - skārienjutīga planšetes platforma ar detalizētu informāciju par konkrēto automobili un cenas piedāvājumu. Salonā ir pieejamas vairākas telpas ar iebūvētiem ekrāniem, kā arī viens īpaši liels ekrāns, uz kura konsultanti kopā ar klientiem var tiešsaistē konfigurēt savus sapņu auto, izvēloties virsbūves un salona krāsu kombinācijas, kā arī virtuāli izvēlēties dažādus aksesuārus. Īpašā klientu zona atgādina kosmosa kuģa vadības kontroles telpu kādā no





“Zvaigžņu karu” epizodēm, ar ekskluzīva dizaina un komforta krēsliem, stāvlampām, galdiem, jaunākajiem preses izdevumiem, ērtu interneta piekļuvi, kā arī iespēju mierīgā gaisotnē izbaudīt augstākās kvalitātes kafijas vai tēju izlasi, kā arī citus atspirdzinošus dzērienus un uzkodas. Lekārtota vēl kāda īpaša telpa, kurā norisinās jauno automašīnu saņemšanas ceremonijas.

#### Kā jaunā zīmola valodu un vidi uzņem klienti?

Klienti novērtē jauno vidi un apstākļus, viņiem šeit patīk uzturēties. Mūsdienās daudzviet joprojām ir ierasts, ka klienti atstāj savus auto servisā uz kārtējo apkopi vai garantijas remontu un dodas ikdienas gaitās, taču mēs bieži novērojam to, ka klienti labprāt paliek un pavada pie mums pat vairākas stundas, turklāt bieži vien atbrauc nevis ar mērķi apmeklēt servisu vai izrunāt jauna auto iegādi, bet vienkārši pavadīt kādu brīvo brīdi, aprunājoties par dzīvi vai politiku, vai arī satikties ar kādu savu draugu, paziņu vai sadarbības partneri.

#### Kas tev vislabāk patīk jaunajā salonā?

Man ļoti patīk salona vide, jo to veido ne tikai ekskluzīvas mēbeles, automašīnas vai digitālās iekārtas, bet arī kolēģi, ar kuriem ikdienā nodrošinām komfortu mūsu klientiem. Ar lepnumu varu atzīt, ka mums ir izveidojusies ļoti saliedēta un profesionāla komanda.

**Lexus zīmola komunikācijā bieži tiek izmantots Takumi vārds. Latvijā zināmas paralēles varam saskatīt ar tautas daiļamata meistariem. Kā līdz ar jauno**

#### konceptu Takumi idejas, veikums un dzīvesziņa ir nonākuši līdz Eiropai un Rīgai?

Lai arī pasaulē turpina attīstīties jaunās tehnoloģijas, kas bieži vien aizvieto fizisku cilvēka darbu, tomēr nevienam datoram vai robotam nepiemīt talants un meistarība, un to nav iespējams ieprogrammēt, tādēļ cilvēka veikums vienmēr tiks vērtēts augstāk. Un tas tiešā veidā attiecas gan uz mūsu tautas daiļamata meistariem, gan arī uz japāņu Takumi meistariem, kuru talants un meistarība ir redzama un jūtama ikvienā Lexus automašīnā. Eiropas tirgum paredzētie automobiļi joprojām tiek būvēti Japānā, kur uz vairāku tūkstošu rūpnīcas darbinieku skaitu ir tikai padsmīti Takumi meistaru, kuri atbild par konkrētu automašīnas ražošanas posmu vai pat konkrētu detaļu, vai tas būtu koka apdares stūres rats, vai origami tehnikā veidota durvju ādas apdare, vai senas japāņu stikla gravēšanas tehnikā (kiriko) veidoti salona apdares elementi.

Ļoti liels nopelns Lexus zīmola straujajā attīstībā ir *Toyota Motor Corporation* prezidentam *Akio Toyoda*, kurš ne tikai piedalās visos Lexus projektos, bet ir arī auto braukšanas Takumi jeb *Lexus Master driver*. Viņš pats testē katru jauno modeli, pirms tas nonāk ražošanā, lai pieņemtu lēmumu, vai konkrētais auto sniegs patiesu prieku un baudījumu tā lietotājiem.

#### Kādas varētu būt īpašības, ar kurām jebkura jaunākā Lexus automašīna atšķiras no pārējo luksusa zīmolu spēkratiem?

Nemainīgi tā joprojām ir izpildījuma tehniskā kvalitāte, dizains, tehnoloģijas, augsti drošības standarti, komforts un, protams, uzticamība.

Nemaz nerunājot par ļoti konkurētspējīgu cenu attiecībā pret citiem *premium* zīmolu automobiļiem.

#### Lielākā vērtība, ko klienti iegūst, izvēloties Lexus zīmola auto?

Bez jau pieminētajām Lexus automobiļu īpašībām, manuprāt, lielākā vērtība, ko mūsu klienti iegūst, ir viesmīlība – tā ir mūsu komandas attieksme un vēlēšanās veidot ilgstošas attiecības, jo ar automašīnas iegādi nekas nebeidzas. Mēs varam uzcelt vēl vienu Versaļas pili, aprīkot to ar ekskluzīvām mēbelēm un jaunākajām tehnoloģijām, piedzīt pilnu pagalmu ar jaunākajiem Lexus modeļiem, piedāvājot klientiem plašāku pakalpojumu klāstu nekā konkurentiem, taču bez cilvēcīgas un godīgas attieksmes pret klientiem greznā pils kļūs par bezjēdzīgu un tukšu ēku.

#### Kāds ir tavs iedvesmojošākais piedzīvojums, kas saistās ar Lexus vārdu?

Pārstāvēt Lexus zīmolu un braukt ikdienā ar Lexus automobili jau ir iedvesmojošs piedzīvojums, tomēr viens no maniem neaizmirstamākajiem piedzīvojumiem bija pagājušogad, apmeklējot Lexus modeļu apmācības Marbeljā (Spānija), kuru ietvaros bija nodrošināti individuāli testa braucieni ar jaudīgākajiem Lexus spēkratiem (izņemot LFA). Man bija iespēja testēt sporta luksuskupeju Lexus *LC500*. Jāsaka godīgi, ka traukties pa slēgtu trasi ar 200 km stundā, izbaudot pieclitrīga motora rēkoņas liego pavadījumu, bija tiešām iedvesmojošs piedzīvojums.

Foto: Jānis Vidmants un no Lexus Rīga Krasta arhīva.





# “AMSERV MOTORS” ROKU ROKĀ AR VOLEJBOLU

## Golfs? Golfs!

Strauji tuvojas vasara ar daudzpusīgu aktīvās atpūtas klāstu, kurā katrs var atrast sev piemērotāko nodarbi. Visbiežāk cilvēks izvēlas to, kas ir pazīstams, vai to, par ko ir labas atsauksmes no uzticamiem avotiem.

Palielinājies to cilvēku skaits, par kuriem var teikt, ka viņiem ir ne tikai viedoklis par golfu, bet reāla pieredze. Golfa spēle ienāk Latvijā ar pieaugošu skaitu golfa laukumu un aizvien vairāk spēlētāju, kuri veido Latvijas golferu vidi. Uz pasaules golfa attīstības fona esam vēl pirmsākumos, kas ir tikai pozitīvi, jo laukumos valda demokrātiska attieksme un draudzīgas cenas, kā arī īpaši pretimnākoša attieksme pret tiem, kuri tikai plāno sākt golfera gaitas.

Tiem, kuri mēdz visu izvērtēt ar "par" un "pret" argumentiem, piedāvājam šādu ieskatu:

### Par

- Aizraujoša aktivitāte visai ģimenei gan kopā, gan atsevišķi
- Nav nepieciešama iepriekšēja fiziskā sagatavotība
- Sporta veids, kurā attīsta prāta spējas, koordināciju un izturību
- Vislabākais veids, lai iegūtu jaunus paziņas
- Ceļojumā golfs ir lieliska laika pavadīšanas iespēja visiem
- Iknedējas turnīri, kuros var uzvarēt ikviens, un gūtās emocijas motivē pārspēt pašam sevi katrā spēlē
- Efektīvs veids, lai atslēgtos no ikdienas un uzņemtu pilnas plaušas svaiga gaisa
- Attīsta laika plānošanu, jo mīlestība uz golfu prasa laiku
- Iespēja laimēt jaunu Toyota C-HR, izdarot vienu sitienu

### Pret

- Golferu iedegums...

Golfa klubs "Reinis" gaida ciemos gan uz spēli, gan uz pirmo soļu speršanu golfā. Pašiem mazākajiem ik nedēļu piedāvājam bezmaksas nodarbības. Motivāciju un azartu nodrošinās iknedējas turnīri dažādu prasmju spēlētājiem.

Šis būs otrais gads, kad visas sezonas garumā spēlētājiem būs iespēja iegūt jaunu Toyota C-HR automašīnu, iesitot ar pirmo sitienu bedrītē, kā arī "Amserv" turnīra dienā laimēt vērtīgas balvas sev un savam auto par teicamu spēles sniegumu.

Sākoties sezonai, golfa klubs "Reinis" laipni gaidīs visus interesentus Vislatvijas golfa dienā, kad bez maksas varēs apgūt pirmās iemaņas profesionāla trenera vadībā un noskaidrot visus interesējošos jautājumus pie kafijas tases. Noteikti nemiet līdzī bērnus – aizraujoša diena garantēta visiem!

Vairāk informācijas par Vislatvijas golfa dienu, golfa apmācībām, turnīriem un citām aktivitātēm "Reinis" mājaslapā – [www.reinatrase.lv](http://www.reinatrase.lv) vai arī – vienmēr laipni gaidīsim jūsu zvanus pa tālruni 29 27 22 55.



Eiropas U-22 čempionāts pludmales volejbolā šogad notiks Jūrmalā no 26. līdz 29. jūlijam.



Jau trešo gadu autocentrs "Amserv Motors" un "Amserv" zīmols spēlē volejbolu vienā laukuma pusē ar Latvijas Volejbola federāciju (LVF). Sadarbība sākas, atbalstot pludmales volejbola pasākumus Jūrmalā. 2016. gadā tas bija Eiropas čempionāta "Masters" sērijas turnīrs, bet 2017. gadā Majoru pludmalē Eiropas čempionāts, kas kļuva par nozīmīgāko pludmales volejbola pasākumu, kāds rīkots Baltijas valstīs. Eiropas Volejbola konfederācija (CEV) augstu vērtē Latvijas un Jūrmalas spēju sarīkot augsta ranga sacensības dabīgā vidē un ir piešķirusi Latvijai tiesības nozīmīgu turnīru sarīkot Majoru pludmalē arī šogad. Tas būs Eiropas U-22 čempionāts, kas Jūrmalā notiks no 26. līdz 29. jūlijam.

Liela loma nozīmīgo sacensību rīkošanai Jūrmalā ir Latvijas pludmales volejbolistiem, kuri ir starp favorītiem visos Latvijā notiekošajos turnīros. Izņēmums nebūs arī šis gads, jo vienas no sacensību galvenajām favorītēm būs Tina Laura Graudiņa un Anastasija Kravčenoka, kuras Eiropas U-22 čempionāta uzvarētāju titulu 2016. gadā jau izcīnīja. Tieši Graudiņa kopā ar Paulu Nikolu Ņečiporuku 2015. gadā triumfēja Rīgā notikušajās Eiropas U-18 meistarsacīkstēs. Tieši ar šīm teicami sarīkotajām sacensībām Latvija pievērsa CEV uzmanību, izpelnoties arvien nozīmīgāku turnīru rīkošanu.

Ši būs jau trešā reize, kad Latvijā notiks kāds no Eiropas jaunatnes čempionātiem pludmales volejbolā. Jūrmalā 1996. gadā norisinājās

pirmais Eiropas U-20 čempionāts, kurā par uzvarētājiem kļuva mājinieki Austris Štāls un Armīns Vensbergs. 2015. gadā Rīgā notika jau pieminētais U-18 čempionāts, kurā arī uzvarēja Latvijas duets.

Latviju pārstāvēs trīs pāri gan sieviešu, gan vīriešu konkurencē. Vīriešiem lielākās mājinieku cerības būs Mihails Samoilovs un Kristaps Šmits, kuri pagājušogad Ķīnā izcīnīja pasaules U-21 bronzu, bet vēl gadu iepriekš tika pie pasaules U-19 tāda paša kaluma medaļām. Tomēr ceram, ka patīkamus pārsteigumus, kā jau tas junioru pludmales volejbolā ierasts, spēš sagādāt arī divi Latvijas dueti.

Edgars Zaiženijs, LVF ģenerālsekretārs: "Mēs



esam ļoti priecīgi par to, ka lielais pludmales volejbols atgriezies Latvijā un Jūrmalā arī šovasar. Vēl ir tik daudz jāizdara, lai tumirs noritētu tik raiti, kā mēs to esam iedomājušies. Ar nepacietību gaidām Majoru smilšu laukumus ne tikai pašmāju labākos sportistus, bet arī uzlēcošās zvaigznes no visas Eiropas. Mums ir pamatotas cerības, ka Latvijas līdzjutējiem būs iespēja vērot mūsu labākos sportistus līdz pat pēdējai sacensību dienai. Cerēsim, ka arī laika apstākļi būs pludmales volejbolam labvēlīgi un no Latvijas apmierināti ar sacensību norisi un Jūrmalas piedāvāto unikālo dabu aizbrauks mājās visi – gan sportisti un treneri, gan līdzjutēji, žurnālisti un sporta funkcionāri.”

Šogad spraiga vasara gaidāma arī zāles jeb klasiskajā volejbolā. Jaunus galvenos trenerus ir ieguvusi gan Latvijas vīriešu, gan sieviešu izlase. Turklāt pēc 10 gadu pārtraukuma igauņu speciālista Avo Kēla vadītā vīriešu izlase atkal piedalīsies Eiropas līgas sacensībās, atsākot dalību tajā ar startu Sudraba līgā. Tomēr tas būs tikai sagatavošanās posms svarīgākajām vasaras sacensībām – Eiropas čempionāta kvalifikācijas turnīra pirmajai daļai gan vīriešu, gan sieviešu izlasēm. Sīva Latvijas un Igaunijas volejbolistu sāncensība ir bijusi vairāku gadu desmitu garumā, un šobrīd tai piešķirta papildu intriga – Igaunijas un Latvijas izlases būs

pretinieces Eiropas meistarsacīkšu kvalifikācijas turnīrā. 19. augustā latvieši uzņems kaimiņus “Arēnā Rīga”. Latvijas izlasi vadīs Igaunijas speciālists Avo Kēls. Vārds viņam.

**Jūs vadījāt Igaunijas volejbola izlasi gandrīz 10 gadus. Kādēļ pieteicāties Latvijas vīriešu volejbola galvenā trenera amatam?**

Ir pagājuši 4 gadi, kopš vadīju Igaunijas izlasi un vēlējos jaunus izaicinājumus. Liels paldies Latvijas Volejbola federācijai par to, ka man šī iespēja ir dota.

**Latviešiem diezgan labi padodas basketbols un hokejs, bet kas ir igauņu panākumu atslēga volejbolā?**

Kādreiz Latvija volejbolā bija Igaunijai tālu priekšā... Tagad situācija ir tāda, kāda tā ir, un – kas zina, kāda tā būs pēc 5-10 gadiem. Hokejā tā droši paliks nemainīga arī pēc 10 gadiem, bet volejbolā un basketbolā... Kas attiecas uz volejbolu, domāju, ka igauņu treneri savā darbā ir mazliet veiksmīgāki.

**Igauņi joko par to, ka latviešiem ir seši kāju pirksti. Vai, jūsuprāt, tas varētu palīdzēt volejbolā?**

Godīgi sakot, es pat nezinu, no kurienes šis joks ir nācis. Tādas replikas kaimiņu starpā ir visā

pasaulē. Mēs, igauņi, taču arī esam pazīstami kā “karstie un ātrie igauņu puiši”.

**Jūs esat spēlējis pludmales volejbolu. Mums ir ļoti labi pludmales volejbolisti, pat olimpisko medaļu ieguvēji. Vai viņi nebūtu labi papildspēki pašreizējai vīriešu izlasei?**

Latvijas pludmales volejbols ir ļoti spēcīgs. Acīmredzot, treneri veic ļoti labu darbu. Noteikti tur ir pāris tādu spēlētāju, kuri mani interesētu. Esmu pats kādreiz aicinājis Jāni Šmēdiņu uz “Selveru” (agrāk Avo Kēla vadībā Tallinas klubs bija vadošais Igaunijā). Tas bija viņa pludmales volejbola karjeras sākuma gados. Kaut gan zināju, ka viņš nenāks, es vismaz mēģināju. Viņš pieklājīgi man atteica, un, kā laiks rādīja, darīja pareizi.

**Nav šaubu, ka esat profesionālis, bet Latvijas izlase aizvadīs spēles arī pret Igaunijas izlasi. Jūs nebaidā, ka latviešu uzvaras gadījumā igauņi būs uz jums dusmīgi?**

Absolūti nebaidā. Labprāt ar mieru paciestu to naidu, dusmas. (..) Igauniju uzvarēt ir liels izaicinājums. Tāpat, sazinoties ar izlases kandidātiem, jūtu, ka spēlētājiem ir psiholoģiskā gatavība un vēlēšanās uzvarēt Igaunijas izlasi. Tas arī ir pats svarīgākais.



**Mēs varētu uzvarēt igauņus? Esat bijis Igaunijas izlases treneris un pazīstat spēlētājus kā savus piecus pirkstus. Zināt viņu stiprās un vājās puses...**

Igaunija ir stipra komanda. Mana pēdējā spēle ar Igaunijas izlasi bija 2014. gada janvārī. Četru gadu laikā mainās katra komanda. Būdam Igaunijas valsts vienības galvenais treneris 10 gadus, pazīstu igauņu vīrus vairāk nekā kāds cits treneris. Tomēr mums kopā ar Borisu (Boris Kolčins – trenera asistents) un Gunti (Guntis Atars - trenera asistents) noteikti būs jāpieliek daudz pūļu, lai vēl labāk iepazītu igauņu spēli.

**Pastāstiet, lūdzu, par spēli pret Igauniju.**

Ar Igauniju spēlēsīm 19. augustā “Arēnā Rīga”. Zinu, ka igauņu fani sola ieņemt Rīgu un nokrāsot to zilā krāsā. To nekādā gadījumā

nedrīkst pieļaut. No Igaunijas noteikti ieradīsies 3000 vai vairāk fanu. Pie tā Tallinā jau strādā. Mums būtu jāspēj savākt vēl vairāk fanu (4000-5000), pretējā gadījumā Rīga tiešām var tikt nokrāsota zilā krāsā. Tas noteikti būs grandiozs pasākums kaimiņu starpā, un Latvijas izlasei būs nepieciešams katra Latvijas iedzīvotāja atbalsts šajā spēlē. Mēs šo spēli saucam par gadsimta cīņu, jo gan Latvija, gan Igaunija šogad svin 100 gadu jubileju. Padarīsim šo par tādu notikumu, lai par to runātu arī citur, ne tikai Baltijā.

**Kas ir jūsu galvenais mērķis, trenējot Latvijas izlasi?**

Visaugstākais mērķis ir tikt uz Eiropas čempionāta finālturnīru. Man ir bijis liels prieks kā trenerim tur būt divas reizes. Pavasarī ir mērķis iekļūt arī Eiropas Sudraba līgas

**LATVIJAS VĪRIEŠU VOLEJBOLA IZLASES 2018./2019. GADA KALENDĀRS**

**EIROPAS SUDRABA LĪGA 2018. gads**

**19. maijs**  
Austrija-Latvija (Klāgenfurte)



**23. maijs**  
Latvija-Maķedonija (Daugavpils OC)



**26. maijs**  
Latvija-Kosova (Daugavpils OC)



**30. maijs**  
Kosova-Latvija (Priština)



**3. jūnijs**  
Maķedonija-Latvija (Skopje)



**6. jūnijs**  
Latvija-Austrija (Jelgava, Zemgales OC)



**15.-16. jūnijs**  
“Final four” turnīrs (Maķedonija, Skopje)

**EIROPAS ČEMPIONĀTA KVALIFIKĀCIJA 2018. gads**

**15. augusts**  
Izraēla-Latvija (Telaviva)



**19. augusts**  
Latvija-Igaunija (Rīga)



**2019. gads**

**5. vai 6. janvāris**  
Igaunija-Latvija (Tallina)



**9. janvāris**  
Latvija-Izraēla (spēles vieta vēl nav zināma)



finālturnīrā, bet tas ir blakusmērķis. Galvenais ir Eiropas čempionāta finālturnīrs.

**Jūs nerunājat latviešu valodā. Vai esat mēģinājis kaut ko iemācīties?**

Alus, pirts, iela, saldējums, johaidi (vismaz no Aivja Eidas\* mutes to esmu dzirdējis)... Pamazām nāk. Patiesībā solju sākumam iemācīties Latvijas himnas pirmo pantu, lai pirms spēles sākuma varētu ar izlasi kopā dziedāt. Tas ir pašsaprotami, ka izlases dzied līdzī. Un tā (ir) būs arī Latvijas izlasē. Dziedāsim skaļi, kaut vai nepareizi, bet dziedāsim visi no sirds.

\* Aivis Eida – bijušais izlases spēlētājs, kurš 1995. gadā piedalījās Eiropas čempionāta finālturnīrā Grieķijā.

Foto: Vadims Morozovs, Renārs Buivids (48. lpp) un no LVF arhīva.

# LAIŽAM UZ PALIO SJĒNĀ



Teksts: Jānis Ozers  
Foto: Vineta un Jānis Ozeri  
aģentūra "Bulterjers"



Divas nedēļas un gandrīz trešdaļa Itālijas. Mūsu izmēģinātā intensīvā Itālijas brauciena karte ar galvenajām pieturvietām.

## IDEJA

Itālija ir iemīļots ceļojumu galamērķis vai pieturas punkts garākā braucienā daudzziem. Un mēs neesam vientuļi šajā izvēlē – aptuveni 40 000 000 tūristu no visas pasaules ik gadu ierodas apciemot Eiropas kartes “zābaku” klātienē. Salīdzinot ar aptuveni 60 000 000 iedzīvotājiem, tūrisma bilance ir iespaidīga! Noteikti varam apgalvot, ka **uz katru pieaugušo itāli ir viens tūrists gadā** :)

Laika gaitā bijām braukājuši pa daudziem reģioniem un pilsētām gan saistībā ar darbu, gan “pieķerot” Itāliju klāt biznesa braucieniem tās tuvumā, gan arī atļaujoties spontāni nobraukt dažus simtus kilometru no kaimiņos esošās Austrijas, kad tur atvaļinājuma laiku ir neglābjami sabojājušas ilgstošas lietusgāzes. **Saule** ir viens no atslēgvārdiem Itālijas šarmam, un uzreiz jāatgādina, ka līdzīgi citām dienvidu zemēm +35 grādi Itālijā nereti ir komfortablāki par +25 grādiem mūsu ziemeļu klimatā. **Dolomiti, itāļu saldējums, kultūra, māksla, mode, reliģija, vēsture un Vidusjūra** – tikai nedaudzi no vārdiem, kas pamato valsts milzu popularitāti. Laikam ritot un vasaras saulgriežu laika nelielajiem ceļojumiem pamazām dreifējot no Alpiem Itālijas virzienā, materializējās ideja vienam mērķtiecīgākam un produktīvākam Itālijas trieciembraucienam, aptverot tās vietas, kurās nav būts vai bija tikai izskriets cauri. Pavisam nejausi palaimējās nokļūt arī pašā Palio epicentrā *Piazza del Campo* Sjenā. Tās ir vienas no senākajām zirgu skriešanās sacīkstēm, kurās filmā “Mierinājuma kvants” ir paviesojies arī Džeimss Bonds.

Lai gan no Mīnhenes līdz Romai īsākais ceļš ir veicams mazliet ilgāk par 9 stundām, mēs nobraucām 2600 kilometru 10 dienās un varam apstiprināt, ka tas bija reāli un to spēja paveikt arī mūsu kompānijas vecākie cilvēki. Tomēr tas nemaina mūsu viedokli, ka **minimālais laiks šādam braucienam ir divas nedēļas**. Par optimālo vai maksimālo nav jēgas runāt, jo ar labu auto un pietiekamu daudzumu naudas, ja rītdien nav jādodas uz darbu, – nauda noteikti atpūksies ātrāk nekā vēlme pamest šo nodarbi, ja vien neesat miljonārs, kuram Dženovā noenkurota jahta.

## MĀJASDARBS

Uzreiz jāteic, ka aprakstīt blakus slejā esošajā kartē atzīmētās vietas ar daudziem simtiem apskates objektu ir neprāts, un to mēs nedarīsim, jo tad būtu jāpieraksta viss žurnāls, un individuālais laikmetā katram uzsvāri tāpat būs citādi. Mēs varam padalīties ar maršrutu un tā pieturvietām kā vienu no idejām, lai sāktu plānot savu Itālijas ziemēdājas apciemojumu, ja tāds ir sagaidījis savu kārtu no jūsu apjomīgā *wish list*, kā arī pastāstīt par dažiem sīkumiem, kas mums likās nozīmīgi. Svarīgākā vēsts – **Itālija prasa mājadarbu!** Un sakām to pavisam nopietni, lai gan paši pārsvārā grēkojam un braucam, kur acis rāda!



**Renon (Ritten) kalns (pietura Nr. 1).** Dolomītu panorāmas klasika un Dienvidtiroles burvība. Jāņem vērā, ka šajā reģionā runā gan vācu, gan itāļu valodā, bet galvenokārt vācu! Lai atrastu ceļu uz pacēlāju, mazliet jāpiepūlas sarunās ar navigāciju, bet rezultāts ir tā vērts, jo pats ceļš uz augstkalnu ciematiņu sniedz fantastiskus skatus. Lelejas piekalnēs aug vīnogas, un vietējās vīna darītavās var iegādāties produkciju, kas nav lēta, bet ir cenas vērtā. Kalnā ir daudz pastaigu taku un maršrutu, kā arī restorāns ar terasi.



**Lauku tūrisms.** Ritten apkaimē ir daudz zemnieku saimniecību, kurās tiek pedāvātas naktsmājas. Serviss ir līmenī, brokastis – brīvo vīstū olas, un vakarā saimnieks ar bīsi sēž un gaida stīmas.



**Viens mazs Gaiznš.** Pēc uzbraukšanas ar gondolu Ritten kalnā var doties dažu stundu pastaigā ar iespēju uzkāpt virsotnē, no kuras paveras izcila 360° panorāma. Ir stāvs un arī lēzens ceļš.



**Bolcāno (Bolzano, Bozen, pietura Nr. 2).** Dienvidtiroles galvaspilsēta atrodas kalnu iepakā. Arkādēs izbūvēta iepirkšanās iela. Jūlija vidējā temperatūra pilsētā ir +29 °C.



**Bolcāno augļu tirgus.** Iepirkšanās iela vienā tā galā krustojas ar augļu un dārzeņu tirgu, kas piešķir īpašu šarmu šai Tiroles pērlei. Tirgus ir vietējo vajadzībām, un tas ir vēl jo jaukāk.



**Museo Casa Enzo Ferrari (Modēna, pietura Nr. 3).** "Benzīngalvu" un visa vecuma puiku Meka. Kamēr vēl neesam sākuši tieši konkurēt ar itāļu superkāriem, atļaujieties nopublicēt arī dažus attēlus :) Īstenībā diēnā Enco memoriālā māja un muzejs patiks vairākumam, jo atšķirībā no netālu esošā Museo Ferrari Maranello, kas pārvērties par tūristu "gaļasmašīnu", Modēnas ekspozīcija ir vairāk izziņoša un uz tehniku kā mākslas baudījumu orientēta. Redzam ieskatu dzinēju zālē, bet augstāk – centrālo ekspozīciju, kurā iespējams baudīt izstādītās automašīnas izmeklētu klasiskās mūzikas pavadījumā un no dažādiem rakursiem. Svaigs kondicionēts gaiss, skaista arhitektūra, skaistas automašīnas. *Enjoy slowly!*



**Modēna (Modena, Pietura Nr. 3).** Modēnas vecpilsēta vien jau ir ilgākā pastaigas vērtā, un tur noteikti vajag papildus dienot, raugoties tūristu nebeidzamajā plūsmā, jo vietējie diendusas laikā apkārt nekļējo. Modēnas katedrāle – *must see, must visit!*



## SĀKUMPUNKTS

Kādēļ mēs sākam ceļojumu no Minhēnes, ja var lidot tieši uz Milānu vai Romu? Summa nemainās no saskaitāmo secības un ekonomija vienā pozīcijā nereti ģenerē krietnus tēriņus citās. Katrs gads un katra reize mēdz būt citādāki, tādēļ vienmēr jāveic viens neliels *due diligence*, ja runājam par ceļojuma finansēm. Starpība starp autonomas cenu Minhenē, kas ir ievērojams *rent-a-car* biznesa hubs, un dažādiem iespējamajiem sākumpunktiem Itālijā, mums veidojās teju 900 EUR robežas! Nemaz jau nerunājot par to, ka modeļu un aprīkojuma izvēle Vācijā bija līmeni labāka. Minheņe varbūt ir *top destination* ziemā, bet noteikti mazāk noslogota vasarā un jo īpaši – līdz 1. jūlijam, kad Rietumeiropā sākas trakais vasaras brīvdienas laiks. Tas pats sakāms par lidmašīnas biļetēm. Tur ekonomija, šķiet, bija tuvu 150 EUR uz cilvēku. Viena vai divas papildu dienas vai arī šāds pat dienu skaits mazāk Itālijai, kuras pavadītas pie laba auto stūres, nobraucot 300+300 km pa gleznainākajiem Alpu ceļiem ar iespēju baudīt vakaru kārtīgās Bavārijas noskaņās, noteikti nav defekts, par kura novēršanu mēs būtu gatavi pārmaksāt vairāk par 1600 EUR.

## ČETRRITĒŅU DRAUGS

Auto izvēle ir būtiska, bet tas jau sen vairs nav noslēpums, ka piecivietīgs auto, ja vien tas nav minibuss, diemžēl ir divvietīgs + bagāža, vai arī – piecivietīgs tikai "pēc papīriem" un tikai rokas bagāžai. Piecas *check-in* bagāžas vienības, fototehnika un dažas rokas bagāžas vienības, minerālūdens bloki un daži iepirkumu maisiņi Toyota izpildījumā sākas no PROACE VERSO iespējām. Sākot no pieciem braucējiem, jau būtiski ir atsevišķi un patstāvīgi regulējami sēdekļi, klimata kontrole arī aizmugures sēdekļu rindai, saulesargi sānu logiem. Automātiskās slīddurvis arī nenāktu par ļaunu. Bet ar izmēriem nedrīkst "pārsāļt" – par lielo busu jeb *people mover* samaksāties vairāk, pēc somām bagāžas nodalījumā stiepieties kā pēc ķiršiem koka galotnē un "pilota krēslā" jūs sagaidīs stipri viduvējs izpildījums pat *luxury* zīmolu "stallī". Labākā izvēle ir maksimāli "nopakots" vidēja lieluma busiņš ar šeit uzskaitītajām ekstrām, bet tas nav sameklējams visās nomās, turklāt jārezervē savlaicīgi. Ja braucāt divatā – Minhenes nomas piedāvā plašā izvēlē kabrioletus. *Must have!* Viens šāds brauciens noteikti atsver viena gada *ownership* šāda tipa auto Latvijā. Citādi – lieli un jaudīgi auto Itālijas virzienam nav nepieciešami, tiem piemērotāki ir ne mazāk gleznainie Vācijas autobāni un tādas nelielas maksas izpriešanas kā "izgāšana" ar močiem vai, piemēram, Lexus LC 500 pa *Silvretta-Hochalpenstraße*. Itālijā, ja nebūtu jāpārvieta bagāža, īpaši jau pēc neskaitāmo butiku un outletu apmeklējumiem, un karstumā nepieciešamais un veselīgais Alpu ūdens, – jo mazāks auto, jo komfortablāk jutīsieties mazo pilsētu ieliņu labirintos, kas saglabājušies vēl no Senās Romas laikiem.

## VĒSTURE JEB MĀJASDARBS Nr.2

Itālijas vēsture, kas aizsniedzas līdz etrusku civilizācijai un, protams, Senā Roma, ir likusi pamatus lietu kārtībai mūsdienu pasaulē. Itālijā ik uz soļa var pilnīgi nejauši sastapties ar mākslas vai arhitektūras artefaktiem, kuru vecums ir mērāms ar vairākiem simtiem gadu pirms Kristus, jo attīstīta sociāli ekonomiskā dzīve Apenīnu pussalā ritēja jau 1000 gadus pirms mūsu ēras un saudzīgais klimats un seno meistaru prasmes ir ļāvušas daudzām tālaika liecībām saglabāties līdz mūsdienām. Ja nepiedalāmies organizētās ekskursijās, ko autobraucēji parasti dara reti, šajā gadījumā kādam no mazās grupiņas būtu vēlams vēltīt daļu brīvā laika pirms brauciena, lai sagatavotu kaut nelielu izziņas materiālu par to, ko labvēlīgu apstākļu sakritības rezultātā varētu ieraudzīt un varbūt pat aptaustīt. Citādi var paskriet garām vērtībām, kuru dēļ mēs citādi, iespējams, pat būtu gatavi braukt speciāli, lai tās apskatītu. To īpaši var teikt par daudzajām svētvietām. Ja ņem vērā faktu, ka Romas impērijā tās ziedu laikos dzīvoja līdz pat 20% visas pasaules iedzīvotāju, ir vērts ieklausīties un ieskatīties tā laika vēstnešos. Katrā ziņā pat Vikipēdijas lasījumi ir jauka izzinoša izklaide pārbraucieni laikā, ja gadās, ka superīgo ainavu izlūtināto publiku ceļš pēkšņi ved pa mazāk pievilcīgu apkārtni vai sāk jau krēslot. Vērts ir iepazīt arī dažu slavenību dzīves ceļu, piemēram, Asīzes Franciska. Pat ja lasītājs vai klausītājs nav pret reliģiju atvērts persona, maz kurš mūsdienu laikmetā var palikt vienaldzīgs pret faktiem, kādā ģeogrāfiskā areālā spēja ceļot tālaika cilvēki, cik daudz varēja paspēt, paveikt bez datora un bez jebkādiem vadu vai bezvadu sakariem. Gribot vai negribot, tas vienlaikus liek pārdomāt daudz mūsu ikdienas steigā darītā jēgpilnumu, kā arī apbrīnot personības, kuras spējušas daudzus gadu simtus pēc savas nāves saglabāt liecības par sevi un saviem darbiem. Tas viss ir apbrīnas vērts un arī vēl viens iemesls, lai apciemotu zemi ar tik senu un spožu vēsturi.

## MĀJVĪETAS

Mēs izvēlējamies visdažādākā tipa mājvietu mikslī – no standarta daudzstāvu viesnīcas industriālā Boloņas pievārtē, kas atradās uz Vladimira Iljiča Leņina vārdā nosauktas ielas (iedomājieties, ka kaut kas tāds varētu būt Rīgā! Tātad no citām tautām un valstīm mums vēl ir ko mācīties attiecībā uz toleranci pret vēsturi un tās personāžiem), līdz lauku tūrisma mitnēm, kuru serviss un aprīkojums nereti pārspēj pat daudzvaiģžņu viesnīcu, vai īrejiem dzīvokļiem tūkstoš gadu vecā mājā, kur apjūsmodām tā acīmredzami savdabīgo plānojumu un autentisko dabiskās vilkmes ventilācijas sistēmu. Jārēķinās, ka Itālijā ne vienmēr varēs par apartamentu nomu norēķināties ar kredītkarti, un vienmēr vēlams turēt gatavībā arī kādu skaidras naudas summu. Tas pats, protams, sakāms arī par degvielas uzpildes stacijām.



**Spirālveida kāpnes bez balstiem Rocca di Vignola (pietura Nr. 4).** Viduslaiku pils, kas slavena ar arhitekta *Jacopo Barozzi* veidotajām kāpnēm. Vietējā gida pakalpojumi ieteicami!



**Ainava Emilia-Romagna reģionā** pa ceļam no *Vignola* uz Boloņu. Braucām pa mazajiem lauku ceļiem, ko arī iesakam darīt, ja laiks to mazliet atļauj.



**Boloņa (Bologna, pietura Nr. 5).** Emilijas-Romanjas reģiona galvaspilsēta. Viens no stāstiem – 1158. gadā dibinātā universitāte, kas tiek uzskatīta par vienu no vecākajām Rietumvalstīs. Pilsētas apskatei vajadzīga vismaz viena pilna diena, jo tā ir liela un tās tuvumā ir daudz ko redzēt, piemēram, svētceļojumu vieta ar skaistu kāpienu kalnā – *Santuario Madonna di San Luca*. Attēlā – slavenie Azinelli un Garizendas torņi, kas izceļas ar slīpumu, un viens no tiem ir augstāks par Pizas torni. Torņus cēla, lai apliecinātu ģimenes varenību, un tiem nebija īsti praktiska pielietojuma. Senākos laikos Boloņā bijuši pat 200 torņi – tāpat pilsēta bijusi ļoti bagāta :) Labais tonis prasa atrast Boloņā arī tās miniatūro gleznaino kanālu un uztaisīt *pašīņu*.



**Palazzo dei Consoli (Gubbio).** Pils celta no 1332. līdz 1349. gadam un ir viena no tūristu iecienītākajām apskates vietām laukumā dēļ tās priekšā, kas tehniski ir jumts! Otra atrakcija – pacēlājs tuvākajā kalnā ar skatu uz pilsētu. Gondolu vietā ir romantiski "putnu būrīši", ko novērtēs iemīļjušie pāriši:) Pilsēta ir slavena ar savu keramikas skolu, un skaistus traukus un dekorus var iegādāties vairākās vietās vecpilsētā. Patīkami, ka *Gubbio* nav tūristu pārpludināta, un, ja nedodas braucienā ar īpatnējo pacēlāju, tās apskatei kopā ar gardām pusdienām pietiks ar pāris stundām!



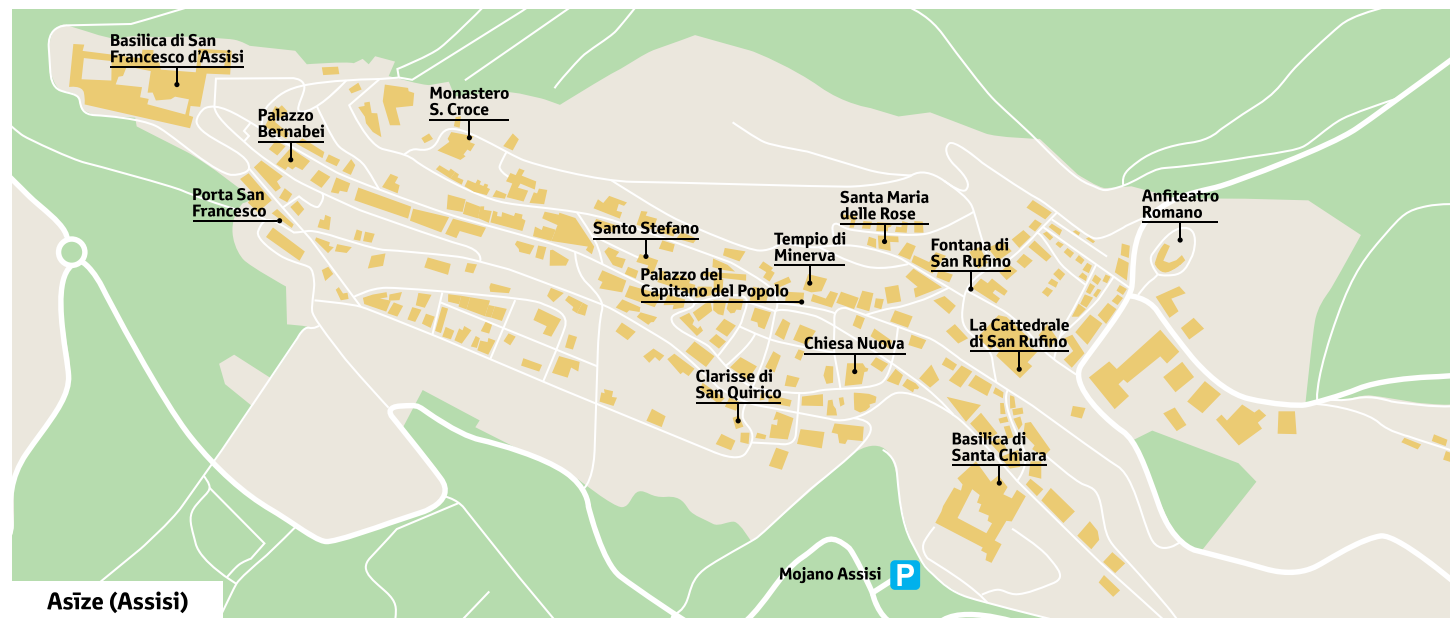
**Gubbio (Gubbio)**



**Gubbio (pietura Nr. 6).** Sena Umbrijas reģiona pilsēta. Pakalni ap pilsētu bijuši apdzīvoti jau Bronzas laikmetā. Nelielā, bet ļoti gleznainā pilsēta mūs uzrunāja vairāk par lielpilsētām.



**Saulespuķu lauks ceļā uz Asizi (Asisi pietura Nr. 7).** Asīzes apmeklējumam jāatvērš diena, un pilsētā jāierodas pēc iespējas agrāk, lai izbaudītu rīta burvīgumu, nevis tūristu un svētceļnieku burzmu. Norādītais parkings – ar liftu uz pilsētu!



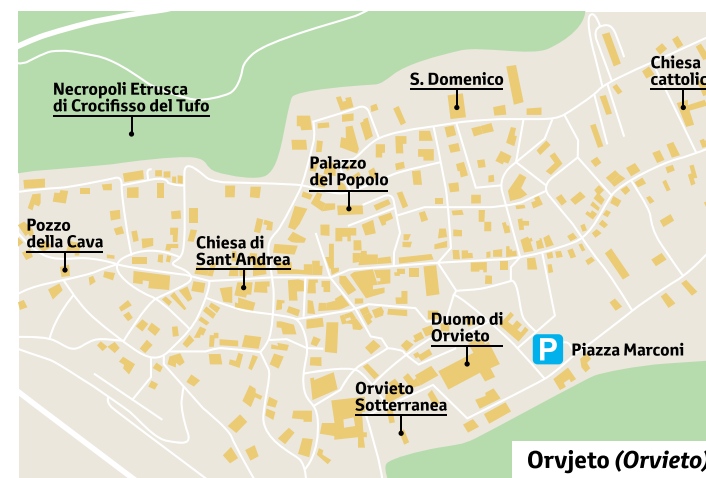
**Asizes mirkļi un Asizes Franciskam veltītais Dievnama komplekss Basilica di San Francesco d'Assisi (attēli augšā).** Pastaiga pa pilsētu nemaz nav tik nevainīga, un dienas laikā sanāk uzkāpt stāvos pakalnos, tādēļ apgādāšanās ar ūdeni ir vēlama. Assize ir ievērojama ar to, ka tajā dzimis franciskāņu ordeņa aizsācējs Sv. Francisks, kā arī Sv. Klāra.



**Perudža (Perugia, pietura Nr. 8).** Umbrijas reģiona galvaspilsēta. Arī šai pilsētai nepieciešama pilna diena, ja vēlamies apskatīt daudzus muzejus un Galleria Nazionale dell'Umbria. Mums sanāca tikai viens vakars, un ar to bija par maz. Autostāvvietā ar slidošajām kāpnēm, jo tāpat kā Assize, Perudža atrodas uz kalna. Kā jau istai universitāšu pilsētai pieklājas, tajā kūsā naktsdzīve, un, iestājoties tumsai, dažviet varētu kļūt arī mazliet bīstami. Perudža ir viens no nozīmīgākajiem etrusku centriem.



**Civita di Bagnoregio (pietura Nr. 8).** Fotografu paradīze. Būtībā ļoti traģiskas dabas kataklīzmas liecinieks. Grūti noticēt, ka attēlā redzamā vecpilsēta īstenībā ir fragments no daudz lielākas pilsētas, kas ir nogruvis ielejā. Ieleja ir izveidojusies, "apēdot" pilsētu un dzīvus aprokot daudzus simtus iedzīvotāju. Erozijs turpinās arī mūsdienās, un neviens nezina, cik gadu vēl atvēlēts, lai skatītu šo ainavu. Naktī neviens te nepaliek – bailes ir saglabājušās gadsimtiem ilgi. Brauciet agri no rīta – vēl pirms saullēkta, kad tiek solīti skaistākie skati. Mēs bijām ievērojami vēlāk, un tā bija vienīgā apmākusies diena. Gājienus uz no Civita di Bagnoregio prasa zināmu laiku, kas jāierēķina plānos. Pieturvietā ceļā uz Orvieto un Sjēnu.



**Orvieto (Orvieto, pietura Nr. 9).** Pilsēta izvietojusies un vulkāniskas izcelsmes plakankalnes, un viens no galvenajiem tās apskates objektiem – Orvieto katedrāle. Tāpat kā Perudža, Orvieto ir nozīmīgs etrusku civilizācijas centrs.

## SJĒNA (SIENA)

Šī pilsēta bija viens no mūsu brauciena mērķiem, un tajā pavadījām visvairāk laika. Tāpat kā braucieniem uz jebkurām īpaši senām vai vēsturiski nozīmīgām pilsētām, arī Sjēnas apmeklējuma ir jāgatavojas laikus un vairākas stundas jāvelta pieejamās informācijas izpētei. Iebraukt ar automašīnu īsti legāli teritorijā aiz aizargvalņa nevar. Bet tieši tā pilsētas daļa arī ir tūristu mērķis, ne jau Sjēnas Purvciems vai Zolitūde. Var, protams, izmantot publiskās stāvvietas ap vecpilsētu, kas ir gana liela un kalnaina, vai izmantot taksometra pakalpojumus, bet tas noteikti nesniegs to baudījumu, kā dēļ ir braukts tik tālu. Vecpilsētā ir pieejams samērā plašs apartamentu piedāvājums, jo tāpat kā Venēcijā, arī citur auto aizliegtās teritorijas pamazām tiek nodotas tūrisma apkalpojošajai industrijai. Neko iepriekš nezinot par transporta organizāciju kārotajā pilsētā, pašāvēmies uz paziņojumu sludinājumā, ka apartamentiem ir sava auto stāvvietā – ko gan lētīcīgam tūristam vairāk vajag, ja ne *parking, free wi-fi un kitchenette*? Tālāk nācās pašauties tikai uz spēju dažās sekundēs novērtēt jauno partneru godaprātu, jo shēma vienkārša. Dažas dienas pirms ierašanās jūs saņemiet īsziņu ar instrukciju. Jūs braucat nevis uz savu nomāto dzīvokli, bet gan uz garāžu ar *wallet parking* iespēju, kas izskatās tā, kā tas izskatās Itālijas nomalē, nevis Abū-Dabī, un sirdi mierina tas, ka starp veciem močiem tur stāv arī pāris "poršeniēki", kas nav vēl antīko auto klasē vai arī tieši jau to ir sasnieguši, tātad maksā vēl dārgāk. Pūsis apsēžas pie jūsu auto stūres, ieliek logā savu caurlaidi un aizved uz mājvietu vecpilsētā. Kad laipnais itālis ir palīdzējis izkraut bagāžas nodalījumā, jūs redzat, kā jūsu nomātais auto ar visām atslēgām pazūd nezināmā virzienā. Nojaušot šo scenāriju, bet puisim nenojaušot mūsējo neuzticību, visi auto un tā nomas dokumenti pirms šī pasākuma pārceļo drošākā vietā, ko sauc par dāmu rokassomiņu. Pirmajā vakarā varbūt arī vajadzēja domāt par ko nomierinošu, bet Sjēnas burvība dzēsa bažas par to, vai redzēsim vēl savu vairākus desmitus tūkstošu vērtu busiņu, kas mums bija uzticēts pavisam jauns un spožs. Un nav jau par ko uztraukties, jo citu variantu nav. Pieņem šo pakalpojumu vai jau laikus plāno citādu dzīvošanas un piekļūšanas shēmu. Paldies Dievam, viss beidzās labi, un vēlāk paši internetā lasījām, ka Sjēnā tas ir normāli, tā pieklājas un ka par viesiem rūpējas un neviens negrib sabojāt pilsētas labo slavu, jo tūrisms ir zelta telš, kas baro visu reģionu. Tā nu mēs dažas dienas izbaudījām dzīvošanu īstenībā nevis vecpilsētā, bet vecpilsētas antīkajā daļā, un varam to ieteikt kā fantastisku piedzīvojumu, jo ir tik grūti noticēt, ka uz griestiem, ko redzi, cilvēki ir skatījušies tūkstoš gadus un ka reālas "piecstāvenes", nevis laukakmeņu pilskalnus kāds ir "uzrāvis" tad, kad mums ritēja Dzelzs laikmets un nevienam nekas tāds pat sapņos nerādījās. Fantastika. Dzīve laika mašīnā, kādu laikam var izbaudīt tikai nelielā daļā vietu uz pasaules, un Sjēna ir viena no tām.



Sjēna (Siena, pietura Nr. 11). Lielais attēls no Palio – raksta sākumā. Šai pilsētai varētu veltīt vismaz pusi mūsu žurnāla, tādēļ te tikai daži akcenti. Trīs vai četras dienas Palio būs OK!



San Džiminjano (San Gimignano, pietura Nr. 12). Vēl viena pilsēta ar stāstu par torņiem. Daudz svētvieta. Gardas maizītes un kafija. Jābauda nesteidzoties, vēlams – rīta agrumā.



Ferrāra (Ferrara, pietura Nr. 13). Atgriezīamies Emīlijā-Romanjā. Būtībā mēs uz Ferrāru devāmies īsā izbraucienā, kad bijām Boloņā, un atceļā tai pabraucām garām pa autopista :) Mūsaprāt, viena no brauciena izcilākajām pērlēm. Pilsēta nav liela, baudījumam pietiks ar pusi dienas, un te bija, šķiet, labākais gelato! Visa pilsēta ir iekļauta UNESCO pasaules mantojuma sarakstā, un tas par kaut ko liecina. Attēlos – Este Castle ar sarežģīto aizsargbaseina konstrukciju un laukums ar katedrāli. Ļoti romantiska pilsēta. Īpaši uzrunāja savdabīgā tirgus kiosku iebūve katedrāles sienā.



Kjodža (Chioggia, pietura Nr. 14). Ja būts Venēcijā, pietiks ar vienu dienas otro pusīti un saulrietu. Laba daudz nevajag!



Vičēna (Vicenza, pietura Nr. 15). Viena no šābrīža industriāli attīstītākajām un bagātākajām pilsētām ar fantastisku vecpilsētu. Veneto reģions ir uzlicis pilsētai varenības zīmogu, un ēkas pārsteidz ar plašumu un arhitektonisko vērienu.

**PALIO DI SIENA**

Divas reizes gadā Sjēnā notiek īpašas zirgu skriešanās sacīkstes centrālajā laukumā, kas tam arī īpaši ir izveidots. Šogad tās norisināsies 2. jūlijā un 16. augustā. Pat ja neesat zirgu vai mitisko vienradžu fans, šis ir pasākums, kas vismaz reizi dzīvē ir noteikti jāredz. Vispirms jau tāpēc, ka tā nav tūristiem paredzēta izklaide! Nopietni! Tā ir tradīcija, kas norisinās Sjēnā vairākus simtus gadu, un tās izpēte pieder pie kārtējā mājasdarba. Informāciju tūristiem par šo pasākumu visi sniedz ļoti skopi, un uz vietas būs grūti orientēties grafikā, kas nepārtraukti var tikt mainīts, atkarībā no laikapstākļiem un mums nenojaušamām niansēm. Pilsēta Palio laikā pārvēršas līdz nepazīšanai un sniegs jums citādi nenotveramas sajūtas. Ļoti daudz vietējo no visas apkārtnes. Sacīkstes ir veltītas Dievmātei, un augusta pasākums ir idejiski tuvs mūsu Aglonā atzīmētajai Dievmātes Debesbraukšanas dienai – tikai pilnīgi pēc citas koncepcijas, un daudziem varbūt pat mati ceļas stāvus, ka zirgu skriešanās var būt saistīta ar baznīcas svētkiem. Pilsēta ir iedalīta 17 rajonos, bet šobrīd tikai desmit no tiem pārstāv žokeji, kas piedalās sacīkstēs. Visu nakti tiek dziedātas reliģiskas dziesmas, kurām līdzīgas neesam dzirdējuši nekur citur. Protams, tiek lietots arī kas stiprāks, bet nekādas nekārtības neredzējam. Policijas specvienību ir daudz, bet to visi uztver normāli. Sacensību dalībnieku faniem ir īpaši uzbūvēti "dārzi" pilsētas laukumos, un tur dzīve mutuļo visu nakti, un tā vairākas diennaktis pēc kārtas. Saprotais, ka iedzīvotājs parastais ir "miris" no tā visa. Lai dabūtu sēdvietu vai stāvvietu kafējnīcās, kas izvietotas apkārt laukumam, jāmeģina nopirkt ielūgumus daudzus mēnešus iepriekš, bet labākās vietas ir izpirktas gadiem uz priekšu. Mēs atradāmies laukumā, kur vienā brīdī vairs nav iespējams (legāli) nedz ieiet, nedz iziet dažū stundu garumā (saule, nav ēnas, nav tualetu, bet ir pūlis). Tas jāņem vērā, lai prieks nepārvērstos sarūgtinājumā. Autentiskās darbības ir fascinējošas, lai arī mēs grūti izprotam noteikumus un valodu, bet Palio kā *action* tiešām ir klātbūtnes vērts! Ne velti te filmēta arī Bondiāde.

**VENĒCIJA, KAS NAV VENĒCIJA**

Aptuveni 25 kilometrus uz dienvidiem Venēcijas lagūnā uz salas atrodas neliela pilsēta – Kjodža (Chioggia). Daudzi to sauc par mazo Venēciju, un tādas sajūtas pārņem, to ieraugot. Viens centrālais kanāls *Canale Vena* un gleznainās ļoti šaurās ieliņas *calli*. Viss izstaigājams dažās stundās, un tajā ir savs izsmadzošs, ka nav nekur jāsteidzas, nekas nav jāplāno – tikai jābauda. Saulrieta krāsas un mēnesnīcas atnākšana ir īpaši burvīga. Auto jāliek stāvvietā uz pussalas nelielas pastaigas un ostas kanāla šķērsošanas attālumā no galvenajām apskates vietām, bet pašā pilsētā vismaz vietējiem nav lieguma pārvietoties ar auto, un tā ir vizuāli lielākā atšķirība ar Venēciju. Iesakām gan pirms, gan pēc Venēcijas. **Jauku vasaru!**

Neapturamais **Toyota Hilux**,  
ietilpīgais **Toyota PROACE**  
komercitransports un **Toyota**  
**PROACE VERSO** pasažieru  
vajadzībām

**5** gadu  
GARANTIJA /  
200 000 KM\*



**PARTNERI  
JEBKURAM  
DARBAM.  
UZTICĪBAS VĒRTI.**

\*) Toyota PROACE un PROACE VERSO automašīnām – Toyota oriģinālā 3 gadu/ līdz 100 000 km garantija (kas iestājas ātrāk)  
+ Toyota EXTRACARE papildu 2 gadu/ līdz 200 000 km garantija (kas iestājas ātrāk). Piedāvājums ir spēkā līdz 30.06.2018.

TOYOTA.LV

Kombinētais degvielas patēriņš 5,1–7,8 l/100 km, kombinētā CO<sub>2</sub> emisija 133–204 g/km. Attēls ir ilustratīvs.



ALWAYS A  
BETTER WAY

AMSERV MOTORS SERVISS PIEDĀVĀ:  
**GUDRĀ TĪRĪŠANA**



**DĀVANĀ**  
NANO PĀRKLĀJUMS  
RITEŅU DISKIEM



ALWAYS A  
BETTER WAY

Līdzīgi kā rudenī, kad automašīna tiek sagatavota mūsu ziemas skarbajiem apstākļiem, pavasarī veicami darbi, lai mazinātu ziemas sezonas atstātās pēdas uz auto virsbūves. Papildus jāveic apstrāde ar aizsarglīdzekļiem, kas auto palīdzēs saglabāties tīram un spožam vēl ilgāku laiku pēc mazgāšanas.

**Virsbūves mikropulēšana un nanopārklājuma uzklāšana**  
Auto vasaras skaistumkopšanas komplekts\* – € 149, ieskaitot 21% PVN.  
Dāvanā – automašīnas vieglmetāla disku apstrāde ar nanopārklājumu!

- 1) profesionāla auto mazgāšana;
- 2) bituma, sāls atstāto traipu un dažādu citu sīkraipu noņemšana;
- 3) virsbūves attaukošana un mikropulēšana vietās, kur tas nepieciešams;
- 4) auto krāsojuma spīduma atjaunošana\*\*;
- 5) nanopārklājuma aizsargslāņa uzklāšana vai atjaunošana.

**Pakalpojuma galvenās priekšrocības:**

- auto ilgāk saglabāsies tīrs pēc mazgāšanas;
- auto būs vieglāk un ātrāk nomazgāt un, ievērojot zināmu regularitāti, iespējams, pietiks tikai ar auto skalošanu, lai tas atkal būtu tīrs un spožs;
- ziemas radītā aplikuma profesionāla noņemšana no virsbūves pasargās to no sāli saturošo netīrumu tālākas agresīvas iedarbības;
- krāsojuma spīduma atjaunošana ilgāk saglabās pārliedzošu auto vizuālo izskatu un iepriecinās tā īpašnieku.



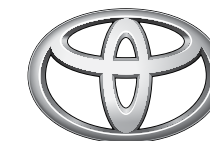
Tālrunis pieteikumiem: 67358005  
"Amserv Motors", Rīga, Krasta iela 3, LV-2003

\*) Lūgums veikt iepriekšēju pierakstu pie mūsu servisa konsultantiem, kā arī ielānot 4–5 stundas, lai varam kvalitatīvi veikt plānotos darbus pilnā apmērā. Pakalpojumā iekļauta logu mazgāšana, nav iekļauta vēstikļa, sānu un aizmugures logu stiklu apstrāde ar nanopārklājumu. Šo pakalpojumu iespējams papildus pasūtīt.

\*\*\*) Ja automašīnas lakas pārklājuma spīdums ir sabojāts līdz noteiktai pakāpei, iespējams, tā atjaunošanai nepieciešams virsbūvi pilnībā pārklāt ar jaunu lakas slāni. Šāda pakalpojuma cena ir aptuveni 430 EUR, ieskaitot 21% PVN, un tā var mainīties atkarībā no apstrādājamās automašīnas virsbūves izmēriem un konfigurācijas.  
Akcija ir spēkā no 09.04.2018. līdz 31.08.2018.



**TOYOTA PLUS**  
GLUŽI KĀ JAUNS. GARANTĒJAM.



**TOYOTA**

ALWAYS A  
**BETTER WAY**

# Izvēlies sev jaunu lietoto automobili

Pie Amserv Motors



Vairāk:  
<http://amserv.riga.toyotaplus.toyota.lv>



Rīga, Krasta iela 3. Tālrunis 67204750

# 20. STARPTAUTISKAIS BIZNESA KONTAKTU FORUMS



2018.GADA 19.OKTOBRĪ  
KONFERENČU CENTRĀ CITADELE



OFICIĀLAIS INFORMĀCIJAS PARTNERIS



JAUNI  
IZAICINĀJUMI,  
IDEJAS,  
BIZNESA KONTAKTI  
un  
INVESTORI



## ĀZIJAS BIZNESS: JAUNIE IZAICINĀJUMI UN IESPĒJAS



VIETA: Republikas laukums 2a, Rīga  
DALĪBAS MAKSA: līdz 18. septembrim 140 EUR,  
sākot no 19. septembra 200 EUR

FORUMĀ PIEDALĀS: uzņēmumu vadītāji un īpašnieki, pārdošanas un biznesa attīstības vadītāji, investori un to pārstāvji, nozaru eksperti, ministriju vadošās personas, Eiroparlamenta un valstu nacionālo parlamentu deputāti, pašvaldību vadītāji un deputāti, valstu vēstnieki, augsta ranga diplomāti un inteliģences pārstāvji



Forumā organizē STARPTAUTISKAIS FORUMU KONSORCIJS  
© STARPTAUTISKAIS FORUMU KONSORCIJS

www.sfk.lv  
Pasākums tiks filmēts un fotografēts, un uzņemtie materiāli tiks izmantoti pasākuma popularizēšanai  
Dalībnieku saraksts foruma dalībniekiem ir pieejams no 17.10.2018

Biznesa padoms



# Ja piedalies iepirkumos, tad



iepirkumi.lv  
pircējam un pārdevējam



## Vai Tu jau lieto?

**10%**  
ATLAIDE  
VISĀ  
PASAUĻĒ\*

# Mūsdienīgi mobilitātes risinājumi



67222637  
europcar@europcar.lv  
europcar.lv  
Turpiniet ceļu!

**Europcar**  
moving *your* way

\*Rezervē auto jau Latvijā, saņem 10% atlaidi visā pasaulē!



Auto rezervācijas iespējas  
no Latvijas visā pasaulē



Lojalitātes  
programma



Transportlīdzekļa aizvietošana  
bez ierobežojuma



24  
stundu  
palīdzība uz ceļa



Priekšapmaksas un pēcapmaksas  
rēķinu administrēšanas iespējas  
no Latvijas visā pasaulē



Vienvirziena nomas iespējas  
Baltijā, Skandināvijā un Polijā



Vienoti nomas risinājumi  
visā Baltijā



Apdrošināšanas gadījumu  
administrēšana visā Baltijā