

Jesen/zima 2018

CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost

/18

Intervju:
Medeja Lončar,
Siemens



/8

Mobilno:
Posel
nikoli ne
spi.
Pa vi?



28 Poslovna vozila



Kaj vozijo direktorji?

/04

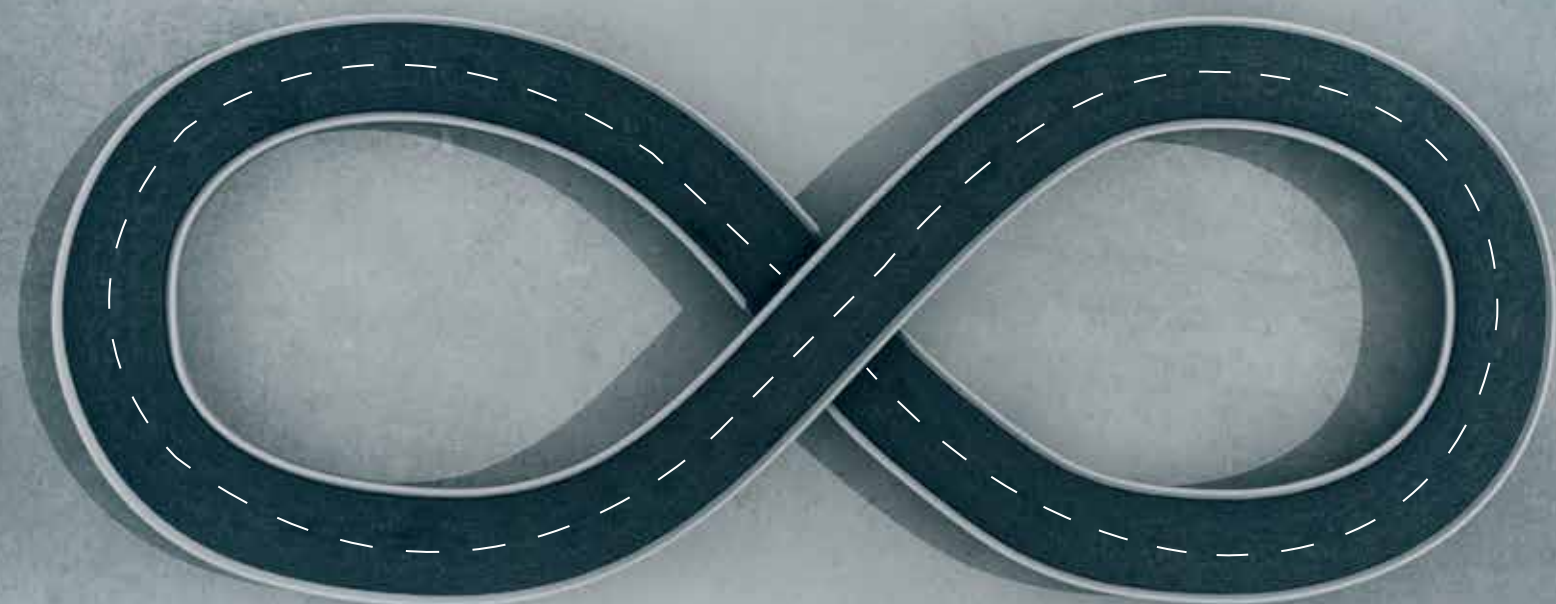
Prvi: Audi e-tron



PORSCHE
SLOVENIJA

Vrhunska definicija lojalnosti

Kartica zvestobe Porsche Group Card



Obiščite **porsche-group-card.si**, spoznajte ugodnosti, ki vam jih omogoča kartica lojalnostnega programa **Porsche Group Card**, in si izberite kartico znamke vašega vozila.

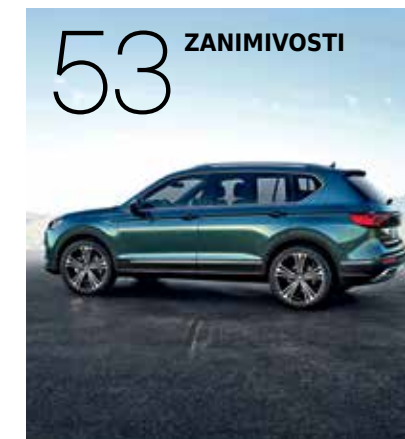
25 let PORSCHE
SLOVENIJA



14 DAN
PO TEM



24 POSLOVNA
POT



53 ZANIMIVOSTI

- 04 PRVI
Na polno
- 06 NOVA PERSPEKTIVA
Martin Wienerroither
- 08 MOBILNO
Posel nikoli ne spi.
Pa vi?
- 14 DAN PO TEM
Na prelomnici
- 18 INTERVJU
Medeja Lončar
- 24 POSLOVNA POT
Basel
- 28 POSLOVNA VOZILA
DX4
- 38 UPRAVLJAM
Kaj prinaša WLTP?
- 40 GOSPODARSKA VOZILA
Racionalna odločitev
- 42 PO MERI
Sedite
- 47 FINANCIRANJE
Si boste tudi vi (službeno)
vozilo jutri delili?
- 50 OBLIKA PRIHODNOSTI
»Na koncu odloča lepota«
- 53 ZANIMIVOSTI
Novice iz štirikolesnega
sveta



DANILO FERJANČIČ
in MARTIN
WIENERROITHER,
generalna
direktorja
Porsche Slovenija

VIZIJA NIČ. NAŠA VIZIJA.

Na slovenskih cestah v enem letu skupaj prevozimo več kot 18 milijard kilometrov. Na teh istih cestah v tem času umre prek sto ljudi. Kot podjetje, ki z avtomobilskimi znamkami Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila dosega tretjino slovenskega avtomobilskega trga, si ne moremo zatiskati oči pred dejstvom, da mobilnost prepogosto povzroča tudi žalost in trpljenje. Vrhunska mobilnost je naša zaveza, a naša misija je širša: kot uspešno podjetje in odgovoren član družbe želimo soustvarjati okolje, ki bo varno.

Prometne nesreče so žal sestavni del sodobne mobilnosti. Več kot 17 tisoč se jih letno zgodi v Sloveniji. Do njih pride, ko posamezniki v prometu ravnajo neodgovorno ali ko prometna infrastruktura ne zagotavlja ustrezne stopnje varnosti. Na slednje sami težko vplivamo, lahko pa aktivno sodelujemo pri prizadevanjih za odgovorno uporabo mobilnosti.

Želimo si varno mobilnost, ker je le takšna mobilnost lahko tudi vrhunska.

Vsaka smrtna žrtev na slovenskih cestah je nesprejemljiva. Zato podpiramo projekt Vizija NIČ in trdno verjamemo, da bi ga morali razumeti in živeti prav vsi, ki smo vsak dan, dan za dnem udeleženi v prometu. Vizija NIČ deluje na temeljnih področjih varne infrastrukture, varnih vozil, programov ozaveščanja ter vzgoje, medsebojnih odnosov in zakonodaje. A na koncu verige je vedno človek, posameznik. Kljub temu da morda vozite vozilo, ki vam s sodobnimi varnostnimi sistemi odpusti marsikatero napako, tudi vi sprejmite zavestno odločitev in se pridružite Viziji NIČ. Višja kultura v prometu se začne in konča pri nas samih.



Strateško partnerstvo z Zavodom Varna pot, ki izvaja projekt Vizija NIČ, je logična posledica skupnih vrednot. Verjame-mo, da bo z našim prispevkom - to sta dve novi vozili VW Crafter in Transporter - Zavod lažje izvajal vse projekte ozaveščanja o varnosti v prometu. Ob predaji vozil je 86 ljudi leglo na cesto in s tem simbolno prikazalo število do tega dne umrlih v prometnih nesrečah v letu 2018. Več o dogodku, partnerstvu in zavezah si preberite na www.poslo.si.

Na polno

Trije srebrni krogi in ena vtičnica: tu je Audijev prvi električno gnan model, luksuzni športni terenec e-tron. Do leta 2025 mu bo sledilo še 11 električno gnanih modelov te znamke.

Tekst: Matjaž Korošak

Audi e-tron se po velikosti uvršča med modela Q5 in Q8, saj v dolžino meri skoraj 4,9 metra, s svojo prostornostjo pa je bližje večjemu od obeh iz družine klasičnih predstavnikov priljubljenega segmenta SUV. In seveda, ker gre za športnega terenca, je zraven tudi stalni štirikolesni pogon quattro, ki je v tem modelu prvič – električen.

E-tron namreč poganja par električnih motorjev (po en za vsako os), ki vozilu zagotavljata odličen oprijem tako na asfaltu kot zunaj njega, pretok navora med osema pa uravnava računalnik. Med njima je v dnu, pod vozniško kabino, nameščen zmogljiv sklop baterij, ki zmorejo sprejeti za 95 kilovatnih ur energije. Takšna namestitve seveda pripomore k nizkemu težišču, uravnoteženosti (razporeditev teže v razmerju 51 : 49) ter s tem k boljši vodljivosti in legi vozila. Tekočinsko hlajena motorja zmoreta 125 oziroma 140 kilovatov, čeprav lahko omenjeno moč dosegata le 60 sekund. Največjo moč, torej izjemnih 300 kilovatov (408 konjskih moči), pa novinec zmore le v t. i. »boost« fazi, ko voznik pritisne na plin do konca, in to osem sekund, nakar se moč postopno zmanjšuje. V tem primeru e-tron do 100 kilometrov na uro pospeši v manj kot šestih sekundah, kar je za tako velik avtomobil res omembe vreden rezultat, pri 200 kilometrih na uro pa je pospeševanja konec.

Vozniška zabava torej le ni podrejena terenski postavi, o tem pa poleg zmogljivosti pričajo tudi serijski progresivni volan, ugodna aerodinamika in seveda zračno vzmetenje, s katerim je podvozje mogoče pripraviti tako na vožnjo po slabi podlagi kot na brzenje med zavoji (prilagoditi je mogoče tudi oddaljenost od tal, in to za največ 76 milimetrov).

Pri Audiju zagotavljajo, da voznika kljub električnemu pogonu ne sme biti strah daljših potovanj. Po novem (in strožjem) merilnem ciklu WLTP naj bi namreč e-tron omogočal 400 kilometrov doseg, pri čemer velja omeniti dodelan sistem regeneracije, ki naj bi k takšnemu dosegu prispeval celo do 30 odstotkov. Rekuperacijo oziroma regeneracijo je mogoče uravnnavati v treh stopnjah, tako da v 90 odstotkih klasična zavora sploh ni potrebna, saj do 0,3 g pojemka zagotavlja le sistem regeneracije oziroma rekuperacije, ko se oba motorja spremenita v dinama in tako proizvajata električno energijo, njun upor pa zavira vozilo. Po potrebi se lahko voznik zanesa celo na elektrohidravlični sistem, ki je prvi takšen v kakem električno gnanem modelu.

Ko je zaloga energije vendarle pri koncu, je mogoče v manj kot 30 minutah v litij-ionske celice prenesti 75 kilovatnih ur, tudi zaradi dodelanega uravnavanja temperature oziroma tekočinskega hlajenja, kar pomeni približno 80 odstotkov zmogljivosti. Seveda to velja za posebne ultrahitre polnilne postaje HPC (s 150 kilovati), ki jih bo v Evropi do konca leta okoli 200 (do leta 2020 pa 400). Baterijo bo mogoče polniti tudi pri domači vtičnici z 11 kilovati na izmeničnem toku (in z vsemi polnilnimi močmi vmes, od 11 do 150 kilovatov).

Še na nekaj opozarjajo pri Audiju: uspešno so rešili problem razpršenosti ponudnikov električne energije, ki je ena od največjih težav elektromobilnosti. Ponujajo namreč posebno kartico (e-tron Charging Service Card), ki omogoča polnjenje na 72 tisoč točkah pri 220 ponudnikih po vsej Evropi. Tako se lahko lastnik e-trona resnično poda tudi na pot, ki je bila še pred kratkim za veliko večino električnih modelov nepredstavljiva. Ob tem e-tron morebiten stres lajša tudi z navigacijo, ki pot računa glede na doseg in voznika usmerja mimo priporočljivih polnilnic.

Poleg vseh mogočih asistenčnih sistemov, ki vozniku lajšajo vožnjo, potnikom pa bivanje v avtomobilu, jih je kar nekaj posebej prilagojenih delovanju in zakonitostim električnega pogona. Tako na primer predvidevalna asistenca pomaga prilagajati stopnjo regeneracije glede na topografijo in razmere na cesti. Sem sodita (sprva le za Evropo) tudi virtualni zunanji ogledali, torej dve kameri, ki zamenjujeta klasični bočni zunanji ogledali, sliko pa predvajata na sedempalčna zaslona na prehodu med instrumentno ploščo in vrati. S tem so inženirji še zmanjšali zračni upor (za pet odstotkov) in širino avta (za 15 centimetrov). Seveda se seznam virtualnih pripomočkov še nadaljuje. Audi ponuja tudi virtualni ključ, s pomočjo katerega si lahko štirje posamezniki delijo kodo in odpirajo avto s pomočjo pametnega telefona. Vsak od njih si lahko na ključ shrani kar 400 osebnih nastavitev. Zraven je vse, kar je Audijevim inženirjem doslej že uspelo na področju povezljivosti: nadzor nad avtomobilom na daljavo z aplikacijo na pametnem telefonu, popolna povezljivost avtomobila in potnikov s spletom, brezžično polnjenje pametnih telefonov, voznikovo okolje pa je povsem digitalizirano, vključno z merilniki. Za udobje potnikov bosta skrbeli tudi ambientalna osvetlitev in štiriconska klimatska naprava z možnostjo odšavljanja in ionizacije prostora.

NOVA PERSPEKTIVA

Je izkušen maček v tem poslu. Govori slovensko, deluje pragmatično in igra z odprtimi kartami. Rad ima morje in gore, svoj zadnji dopust pa je preživel na jezi-kovnem tečaju švedščine. Dolgčas mu ni in mu ne bo, pravi. Izzivov pred njim je dovolj.

Tekst: Igor Savič
Foto: Jani Ugrin

Slovenščine ste se naučili dovolj dobro, da v njej tudi poslovno funkcionirate. Zakaj?

Jezika sem se začel učiti, že ko sem prvič prišel v Slovenijo in izvedel, da bom tu najmanj šest mesecev. Ponovno sem se slovenskega jezika začel učiti pred enim letom. Razlog je preprost: če želiš kaj doseči, če želiš bolje razumeti novo kulturo, imeti pristne stike z ljudmi, potem je bistveno bolje, da govoriš njihov jezik. Vedel sem, da to s poslovnega vidika ni potrebno. Je pa bilo potrebno zame osebno. To tudi ni edini jezik, ki ga govorim poleg nemščine. Govorim še francosko, angleško, italijansko in švedsko.

Pa vam je Slovenija všeč?

To je majhna dežela, kjer je vse blizu, kar je zame pomembno. Najprej morje, ker ga Avstrija nima, jaz pa zelo rad jadram. Zelo se veselim tudi zime. To je ena od stvari, zaradi katerih sem prišel sem. Potrebujem vodo in gore ter sneg, da lahko smučam ali tečem na smučeh. V Parizu, kjer sem živel pred tem, tega ni. Morje je predaleč, hribi so predaleč. Seveda je veliko kulture, kar je odlično, a danes marsikaj omogoča internet, kulturna ponudba pa je zdaj bogata tudi v manjših mestih.

Kako pa bi slovensko poslovno kulturo primerjali s francosko ali z avstrijsko, švedsko, poljsko ...?

Zelo je blizu tisti, ki jo najdemo v Avstriji, in je zelo pragmatična. Delamo tisto, kar je treba, enostavno in nekomPLICIRANO. To mi je pri vas všeč, saj sem tudi sam pragmatičen. Tak način prevladuje tudi na Švedskem, medtem ko so Francozi bolj politični, tam je pomembna forma.

Kaj pa je za vas pomembno pri poslovnem partnerju?

Odrpti odnosi, poštenost. Da lahko verjamem, kar poslovni partner govori, in da to na koncu res drži. Da se ne pretvarjamo, da igramo z odprtimi kartami. Da se pogovorimo o tem, kaj želimo doseči, in nato vsak naredi tisto, kar je rekel. To je zelo pomembno.

Je slovenska poslovna javnost takšna?

Povsod sicer najdeš takšne in drugačne ljudi, ampak mislim, da je, ja. Sem pozitiven človek, zaupam že vnaprej. Upam, da mi tega vtisa ne bo treba spremeniti.

Kaj je za vas vrhunska mobilnost, kar je slogan podjetja, ki ga vodite?

Mobilnost ni samo avto. To so tudi vse druge možnosti premikanja, ki bodo v prihodnosti vse bolj pomembne. In ključno bo, da bomo mi kot podjetje vse te rešitve imeli. Vrhunsko pa pomeni preprosto to, da imamo v ponudbi najboljše avtomobile, najboljše znamke, da je produkt vrhunski ter da lahko tudi servise in druge storitve ponudimo na visoki ravni.

Katere izzive vidite pred seboj?

Digitalizacijo in prilagoditev na električno mobilnost. Dolgčas nam ne bo! Smo sredi velikih sprememb. Spreminajo se nakupne navade, predvsem mlajši ljudje in večja mesta iščejo drugačne rešitve. Tu iščemo poslovne priložnosti, razvijamo rešitve in pridobivamo izkušnje. Vemo, da se nič ne bo spremenilo čez noč, da je to proces, moramo pa kot podjetje paziti, da bomo ves čas vedeli, kaj se dogaja, in soustvarjali mobilnost prihodnosti. Koncern ogromno vlaga v to.

Želimo ponuditi mobilnost kot storitev, ne le produkt. Je pa to seveda posel in slej ko prej se pojavi vprašanje rentabilnosti.

»Sem pozitiven človek, zaupam že vnaprej. Upam, da mi tega vtisa ne bo treba spremeniti.«

In kakšni so vaši kratkoročni cilji v podjetju?

Porsche Slovenija je podjetje na visoki ravni. Nima velikih težav, ki bi jih bilo treba rešiti. Največji izziv bo obdržati trenutni položaj na trgu, naš velik tržni delež. Zanimivo je, da imamo zdaj pred seboj dve skupini strank. Tu je generacija, ki še vedno kupuje na stari, recimo temu analogni način in obišče trgovca, na drugi strani pa obstajajo velike skupine strank, ki so navajene na digitalni način. Obvladovati moramo oboje. A kljub temu da mora biti vse pripravljeno za digitalni pristop, moramo ob najboljšem produktu še vedno imeti tudi najboljše trgovce. Tudi če vse preveriš na spletu, moraš enkrat priti v salon, se dotakniti avta, sesti vanj ... Osebni stik ostaja. Hkrati moramo ves čas pozitivno presenečati stranko. To je tisto, kar človeku ostane v spominu.

Kaj pa motivira vas osebno, kaj vas žene?

Delati moram z veseljem. In delati moram z ljudmi, ki ravno tako radi delajo to, kar počnejo. Če takšni ljudje delamo skupaj, pridejo tudi rezultati. Rad delam z ljudmi, rad jim pomagam, kolikor lahko, da se razvijajo, da se najdejo v svojem delu, da postanejo še boljši.



Martin Wienerroither

»V Porsche Holdingu sem zaposlen od leta 1989. Izkušnje sem nabiral v reviziji in na vodstvenih položajih v maloprodaji in pri uvoznikih v Avstriji, Sloveniji, na Poljskem in v Franciji. Natančneje: bil sem vodja uvoznikov za srednjo in vzhodno Evropo ter direktor podjetja Porsche Inter Auto v Sloveniji, PGA v Franciji in maloprodaje na Poljskem. Zadnji nalogi, ki sem ju uspešno izpeljal, sta bili integracija švedske maloprodajne skupine Din Bil in preobrazba nekdanjega PGA v Volkswagen Group Retail France v Parizu. V Sloveniji sem bil prvič leta 1977, ko sem bil star šestnajst let. Peljali smo se le mimo do Trsta. Bolj resno pa sem se s to deželo srečal na začetku podjetja Porsche Slovenija, pravzaprav se je podjetje takrat imenovalo še Porsche Inter Auto. V letih 1993 in 1994 smo razvijali trgovsko mrežo, tako da sem obiskoval potencialne kandidate za trgovske partnerje in tako videl skoraj vso deželo.«

Posel nikoli ne spi. Pa vi?

Z žrtvovanjem spanja zaradi preobilice dela menedžerji izzivajo kopico negativnih posledic, med njimi tudi nevarnost povzročitve prometnih nesreč in razvoj kroničnih bolezni. Kako dobro spijo slovenski poslovneži?

Tekst: Gorazd Suhadolnik

Foto: Getty Images

Pomanjkanje spanca ni šala. Že blaga izčrpanost zaradi neprespanosti vas lahko prizadene tako močno kot zastrupitev z alkoholom, so zapisali v znanstveni reviji Harvard Business Review. Ena neprespana noč je primerljiva s količino alkohola v krvi, pri kateri ne bi več smeli voziti avtomobila, pa pravi dr. Leja Dolenc Grošelj, vodja centra za motnje spanja v UKC Ljubljana.

Nespeča elita?

Veliko vodilnih delavcev in poslovnežev se na ta opozorila požvižga ter prisega na varčevanje pri spancu. Večini sicer lahko nekaj časa uspeva prikrivati učinke izčrpanosti, redki med njimi (približno trije odstotki prebivalstva) pa so obdarjeni z gensko mutacijo, za-

radi katere delujejo normalno kljub zgolj trem ali štirim uram spanja. V časopisu Wall Street Journal so takšne poimenovali nespeča elita: medtem ko ves svet spi, oni delajo.

Izvršni direktor Appla Tim Cook vstaja pred četrto uro zjutraj in začne brati elektronska sporočila. Jack Dorsey vsak dan od osem do deset ur dela kot izvršni direktor Twitterja in od osem do deset ur kot izvršni direktor tehnološkega podjetja za finančne storitve Square. Vstaja ob petih zjutraj, pol ure meditira, 21 minut telovadi, popije kavo, potem pa le še dela. S skopuško odmerjenimi tremi do štirimi urami spanja se hvali tudi Donald Trump, milijarder in predsednik ZDA. »Kako bi lahko nekdo, ki spi dvanaest ur, tekmoval z nekom, ki spi tri ali štiri ure?« se je čudil za Daily News.

30 %

odraslih trpi zaradi kronične nespečnosti.

Letni ali zimski čas?

Konec oktobra smo spet premaknili urni kazalec za eno uro nazaj, na zimski čas, verjetno pa bomo to počeli le še kakšno leto ali dve. V anketi Evropske komisije se je namreč 84 odstotkov državljanov EU izreklo proti premikanju ure na poletni in zimski čas. Do aprila prihodnje leto naj bi se vsaka država članica EU odločila o izbiri enega od letnih časov. Po rezultatih ankete bi Slovenci raje videli, da bi imeli stalno poletni čas.

Medeja Lončar, direktorica slovenskega Siemens, premika ure skorajda ne opazi, raje pa ima letni čas. Enakega mnenja je direktorica Cankarjevega doma Uršula Cetinski. »Uživam v sončnih žarkih in dolgem dnevu,« pravi in dodaja, da premikanja ure ne potrebujemo, če nima ugodnih gospodarskih učinkov. Poslovnež Andrej Božič je proti premikanju ure. »Menjava poletnega in zimskega časa le še dodatno zmeša biološko uro,« pravi. »Vseeno mi je, kateri ostane, da se le ne spreminja.« »Opažam, da se telo samo začne prilagajati spreminjanju dolžine dneva, zato nisem prepričan, da je menjava ure sama po sebi res problematična,« meni Aleš Pustovrh, vodja programa v ABC pospeševalniku. »Lažje pa mi je spati pozimi, ker je zunaj tema.«

Pustovrhov argument je najbližje stališču strokovnjakov. Poletni čas, za katerega so glasovali anketiranci v Sloveniji, ni prava izbira, pravi strokovnjakinja za spanje dr. Leja Dolenc Grošelj. »Glede na geografsko lego Slovenije je za nas primernejši zimski čas. Pozimi je zjutraj, ko se začneta pouk in delo, še tema, zato bi bili ob poletnem času ljudje kronično neprespani, to pa bi vodilo v motnje spanja, povečano utrujenost in depresijo.« Jutranja oziroma sončna svetloba je pomembna, ker zavre izločanje melatonina. Če se ta hormon sprošča naprej, smo zaspani, težje delujemo v šoli, na delovnem mestu, težave imamo med vožnjo, kažejo pa se tudi na ravni višjih živčnih funkcij, pravi slovenska somnologinja.

Tudi Sergio Marchionne, direktor koncerna Fiat Chrysler, je redno vstajal ob pol štirih zjutraj, da je preverjal stanje na evropskih trgih. Njegovi sodelavci so trdili, da je izumil osemndnevni delovni teden. 25. julija letos je umrl, star 66 let.

Bezos, Gates in Zuckerberg spijo več
»Odrasli ljudje v povprečju potrebujemo od sedem do devet ur spanja,« pravi dr. Leja Dolenc Grošelj. Tako dolgo kakovostno nočno spanje bi moralo zadostovati za dobro delovanje podnevi

in za normalno opravljanje delovnih obveznosti. »Študije ne dokazujejo, da poslovneži potrebujejo več spanja kot splošna populacija,« nadaljuje dr. Dolenc Grošelj. »Njihov problem je obraten: po navadi zaradi narave dela, ki se razvleče tudi v pozne popoldanske in nočne ure, ne dosežejo minimalne količine spanja. Trenutno najbolj znan primer je Elon Musk, ki zaradi dolgotrajne deprivacije spanja slabše funkcionira podnevi, kar se kaže v njegovem spremenjenem vedenju in poslovnih odločitvah.«

Ustanovitelj in direktor Amazona Jeff Bezos je velik zagovornik cirkadianega ritma, telesne biološke ure, ki uravnava budnost in spanje. Kot je povedal za Wall Street Journal, se drži osemurnega spanca in skupnega zajtrka z družino. »Tako se skozi ves dan počutim veliko bolje,« pravi. Ustanovitelj Microsofta Bill Gates spi vsaj sedem ur, priznava pa, da zavida tistim, ki ne potrebujejo toliko spanja, saj imajo »tako veliko časa za učenje, delo in igro«. Tudi ustanovitelj Facebooka Mark Zuckerberg nikoli ne vstane pred osmo zjutraj, če se ponoči dolgo pogovarja s programerji, pa spi še dlje.

Andrej Božič, partner v BB Consultingu, strokovnjak za vodenje in prejemnik več gospodarskih priznanj, spi od šest do sedem ur na dan, med dopustom, ob koncu tedna in po napornih dnevih tudi malo več. »Seveda se zgodi, da spanca včasih ni dovolj, en ali dva dni lahko zdržim tudi s štirimi ali petimi urami spanja, a se takrat obveznosti lotim pozneje, da se prej prebudim,« pravi.

Slovenci ne spimo dovolj
Pomanjkanje časa za spanje ni le težava poslovnih ljudi. Lanska raziskava Nacionalnega inštituta za javno zdravje je pokazala, da skoraj 60 odstotkov Slovencev spi manj kot sedem ur na dan.

Janja Božič Marolt, direktorica Mediane, se zaveda, da spi premalo in v prepoznih urah. »Vendar pa zato v petek zvečer pogosto prosim domače, naj me zbudijo v ponedeljek zjutraj, da ne zamudim v službo,« se pošali. Uršula Cetinski, generalna direktorica Cankarjevega doma, spi od šest do osem ur na dan. »Pri poklicih, pri katerih je fizične akcije malo, kakr-

šen je moj, k spočitosti ne prispeva le spanec, temveč tudi telesna aktivnost. Tudi ta nas spočije,« pravi. Pred leti, ko je bila še samo-

Porušena biološka ura vodi v srčno-žilne bolezni, povečano tveganje za metabolične bolezni in povečano tveganje za pojav karcinomov.

zaposlena v kulturi, je pogosto več dni zapored prevajala skorajda brez spanca in lovila rok za oddajo teksta. »Ko sem besedilo oddala, sem si privoščila medvedje dolg počitek.«

Žal v Sloveniji nimamo populacijske študije o spanju poslovnih ljudi. »Glede na obisk v ambulantah za motnje spanja pa je mogoče sklepati, da je motenega spanja in jemanja uspaval, posledično pa žal tudi poživil podnevi med menedžerji več kot med drugimi prebivalci,« pojasnjuje dr. Dolenc Grošelj. Zaradi potrebe po čim večji storilnosti so poslovneži prisiljeni biti nenehno odzivni in delati tudi ponoči. »To povsem poruši njihove notranje, cirkadiane ritme, ki so izjemno pomembni. Za njihovo odkritje so lani trije ameriški znanstveniki prejeli Nobelovo nagrado za medicino.« Dr. Dolenc Grošelj še dodaja, da porušena biološka ura vodi v srčno-žilne bolezni, povečano tveganje za metabolične bolezni in povečano tveganje za pojav karcinomov.

V zahtevne odločitve le spočiti
Pomanjkanje spanja negativno vpliva tudi na višje živčne funkcije, kot sta spomin in koncentracija, spremeni se vedenje, kar pogosto vodi v povečano anksioznost, lahko tudi v depresivnost in izgorelost. »Neprespan sem nestrpen, kakovost odločanja bi lahko bila slabša,« pravi Andrej Božič.

MOBILNO

Ko avtomobil pove, da ste utrujeni

Študije kažejo, da je 20 odstotkov prometnih nesreč posledica povečane zaspanosti oziroma utrujenosti. »Povečana zaspanost je lahko posledica nespanja, lahko pa gre za patološko dnevno zaspanost, ki je najpogostejša pri bolnikih z motnjami dihanja v spanju,« pravi somnologinja dr. Leja Dolenc Grošelj in dodaja, da so te pogoste tudi med poslovneži zaradi njihovega načina prehranjevanja, sedečega dela in pomanjkanja spanja.

V zadnjih letih si pri zaspanosti med vožnjo čedalje več voznikov pomaga s serijskim asistenčnim sistemom za zaznavanje utrujenosti (Fatigue Detection), ki zazna tipične znake vožnje utrujenega voznika, na primer voznikovo neaktivnost, ostrejše premike volana in pritiskanje na stopalko, ter z akustičnim in optičnim signalom opozori voznika oziroma mu priporoči postanek.

»Ta asistenčni sistem v avtomobilu mi je v veliko pomoč, saj kar dobro zazna preutrujenost in predolgo vožnjo brez prekinitve,« pravi Andrej Božič, ki se ob morebitnem takšnem opozorilu ustavi, pretegne noge in potelovadi. Somnologinja dr. Leja Dolenc Grošelj pravi, da je asistenčni sistem za zaznavanje utrujenosti voznika izjemno pomemben in koristen. »Posamezniki se po navadi zaspanosti ne zavejo dovolj zgodaj, asistenčni sistem pa lahko ta mikrospanja med vožnjo prepozna in pravočasno opozori voznika, da je treba čim prej ustaviti avtomobil,« pravi. Medoja Lončar asistenčnega sistema v avtomobilu nima. »Utrujenost se mi je na daljših vožnjah že zgodila, zato se jim izogibam in raje čez noč prespim,« pravi.

Janja Božič Marolt v avtomobilu asistenčni sistem uporablja, kot pravi, pa ni narejen po njenih merilih. »Dokler ne bo personaliziran, individualno prilagojen, nima prave vloge, razen seveda, ko gre za opozorila na upoštevanje cestnoprometnih predpisov.« Za zaspanost med vožnjo ima direktorica Mediane preprosto rešitev. »Sredi nočne vožnje, ki se podaljšuje v zgodnje jutro, varno zapeljem na počivališče, prilagodim sedež v ležišče, si nastavim bujenje čez pol ure in kot nova nadaljujem zadnjo desetino vožnje proti domu,« pove. To je tudi edina prava odločitev. Zaspanost med vožnjo je mogoče premagati le s kratkotrajnim spanjem, pravi dr. Dolenc Grošelj. »Ob tem pomaga še skodelica kave, ki zavre izločanje hormona adenoizina, povzročitelja zaspanosti.« Poslušanje glasbe, odpiranje oken ali celo telefoniranje nimajo nobenega učinka na zmanjšanje zaspanosti, še pravi dr. Dolenc Grošelj.

»Nedvomno zaspanost vpliva na kakovost sprejetih odločitev,« se zaveda Aleš Pustovrh, soustanovitelj ABC pospeševalnika in vodja njegovega programa, ki spanju namenjuje od šest do sedem ur. »Najpomembnejše stvari najraje delam zjutraj, pred kosilom, saj po njem pogosto postanem zaspan. Ne želim preveč skrajševati spanca in po navadi delam največ do polnoči.« Pustovrhovo delo je pisarniško in bi bilo težko nevarno. »Sem pa že zaspal za računalnikom,« pravi. »Bolj resno pa je bilo, ko sem zaspal za volanom avtomobila in se zbudil na nasprotnem pasu, na srečo brez posledic.«

Janja Božič Marolt ni prepričana, da bi res sprejemala boljše poslovne odločitve, če bi več spala, zagotovo pa si pred vsako pomembno odločitvijo reče, da jo mora prespati. »Nemalokrat se je to izkazalo za koristno,« pravi direktorica Mediane, ki se zaradi zaspanosti še ni znašla v kakšni nevarnosti. »V (ne)želeni situaciji se znajde mož, ker mu ob koncu tedna ali na poti na počitnice spim na ramenih.«

Medoja Lončar, direktorica Siemensa Slovenija (daljši intervju z njo lahko preberete na strani 18), uporablja pametno uro, ki meri telesno aktivnost in ritem spanja. »Čez teden spim malo več kot šest ur, ob koncu tedna pa dvignem povprečje še za kakšno uro,« pove. »Seveda je lažje delati, če si spočit, utrujenost in znižano stopnjo koncentracije opazim proti popoldnevu in večeru.« Želela bi si več spanca, ki si ga ne more privoščiti, še pravi Medoja Lončar. »Vendar pa zdaj razmišljam racionalno in se prej odpravim domov ter se regeneriram za naslednji dan.«

Delovno hiperaktivni in nespečni

Med odraslimi prebivalci zaradi kronične nespečnosti trpi 30 odstotkov ljudi, pravi dr. Leja Dolenc Grošelj. Poslovneži so zaradi naračev svojega dela kronično neprespani, to pa lahko vodi v povečano anksioznost, ki še dodatno zakasni uspanje in moti nočno spanje, svoje pa dodajo še poslovne poti in stalen jet lag.

»Nespečnost čutim kot bolezen, skrajno neprijetno,« pravi Janja Božič Marolt. »Nespečnost se pri meni hrani z mojimi težavami in s problemi mojih podjetij, mojih otrok, beguncev in

lačnih v svetu. Prepričala sem se, da koristijo čajčki iz rmana, šentjanževih rožic in sivke.«

Dr. Dolenc Grošelj pravi, da je problem spanja pri poslovnem zelo kompleksen in ga je treba prepoznati ter reševati čim prej, saj sicer pride do prekomerne dnevne zaspanosti, povečane števila prometnih nesreč, lahko pa tudi kroničnih bolezni. »Pomanjkanje spanja vodi v debelost, ob kateri se v 40 odstotkih pojavijo obstruktivne motnje dihanja med spanjem, ki so dejavnik tveganja za možgansko kap in srčni infarkt. Motnje spanja lahko s pravočasnim prepoznavanjem uspešno preprečujemo oziroma zdravimo ter preprečimo razvoj dolgotrajnih posledic.«

»Včasih se zbudim sredi noči, ker se spomnim konkretnih nalog in aktivnosti,« pravi Aleš Pustovrh. »Vendar se to zgodi redko, zato enkrat nimam strategije za reševanje tega.« Andrej Božič, ki se mu nespečnost pojavi občasno, ob konicah psihičnega napora, ima strategijo: »Že leta kratko in na svoj način meditiram ter se pripravim na spanje, umirim misli, s tem pa večinoma dosežem, da ne trpim zaradi nespečnosti. Ob dobri in redni meditaciji se mi potreba po spanju zmanjša in zbudim se bolj naspan. Ob kulminaciji izzivov, ko zavestno in podzavestno iščem rešitve, pa se po nekaj urah spanja zbudim in po navadi v takih nočnih urah pridem do dobrih rešitev. Pomembno je, da tako nespečnost vzameš kot dobrodošlo za reševanje problemov in da te ne frustrira dejstvo, da ne spiš, saj se dogaja kreativni proces. Zanimivo je, da po takem aktivnem budnem stanju lahko zaspim nazaj in se zbudim svež.«

Na drugem koncu sveta

Cirkadiane ritme moti tudi potovanje čez časovne pasove. »Posledice jet laga lahko pomembno vplivajo na poslovnežev odločitve na novi destinaciji, zato je načrtovanje potovanj in sestankov s prilagoditvijo urnikov (dela, prehrane, fizične aktivnosti) ključno za dobro funkcioniranje v vseh časovnih okoljih,« pravi slovenska strokovnjakinja za spanje.

Andrej Božič pri menjavi časovnih pasov uporablja vse znane trike, od takojšnje nastavitve ure na čas končne destinacije, zmernosti pri

hrani in pijači do branja za umirjanje in izogibanja gledanju filmov, vseeno pa ima občasno težave drugi ali tretji dan bivanja v daljni tujini. Aleš Pustovrh pa pravi, da se čedalje težje navaaja na menjave časovnih pasov. Uršula Cetinski to težavo preskoči.

»Tik pred potjo imam vedno toliko opravkov, da potem na čezoceanskih letih spim kot ubita. Ko prispem v nov kraj, sem spet sveža kot rožica,« pravi in dodaja, da je napornejši povratek domov. Janja Božič Marolt šesturno razliko prenaša brez težav, dvanajsturna pa zanjo ni več preprosta. »Že letalo izkoristim za prilagajanje, rdeče oči očistim s kapljicami, zehanje me ne prevzema, koncentracija pa mi je doslej še uspevala. No, ko se ravno navadam na drugačen dnevni ritem ali drug letni čas, se pa vrnem.«

Skoraj 60 odstotkov Slovencev spi manj kot sedem ur na dan.

V postelji s telefonom

Še en, vse akutnejši motilec spanja so elektronske naprave, še posebej pametni telefoni, ki sevajo modro svetlobo, ta pa zmanjša izločanje hormona melatonina, ki se izloča med spanjem v temi. »Posledice so zakasnjeno uspanje, prekinjeno nočno spanje in težavno jutranje vstajanje,« pravi dr. Dolenc Grošelj. Za kakovostno nočno spanje bi morali prenehati uporabljati telefon in pametno tablico vsaj dve uri pred želenim uspanjem.

Te naprave tudi ne sodijo v spalnico. Sogovorniki to praviloma upoštevajo. Telefon Uršule Cetinski ponoči »pridno čaka v sosednji sobi«. Andrej Božič v spalnici nima nobenih elektronskih naprav, občasno izklopi tudi Wi-Fi. Aleš Pustovrh pusti telefon v sosednji sobi, razen kadar ga uporabi kot budilko. Janja Božič Marolt pa priznava, da ga ima na nočni omarici. »Odslej ga bom puščala v delovni sobi,« obljublja. »No, ne še – na drugem koncu spalnice.«



Volkswagnova modularna platforma za električna vozila obeta prelomnico v električni mobilnosti, zaradi katere bo po letu 2020 na cestah precej več električnih vozil. Tudi na slovenskih.

Tekst: Jure Benko

Za električno ofenzivo koncerna Volkswagen ključno orožje je nova skupna platforma za električna vozila (Modularer Elektrobaukasten ali MEB). Ta ni pomembna le z vidika prilagodljivosti in modularnosti, ampak tudi stroškovne učinkovitosti. Nižji stroški izdelave namreč pomenijo večjo cenovno dostopnost električnih vozil. »Volkswagnova električna mobilnost bo zares namenjena vsem. Obljubimo lahko, da bomo petvratno električno kombilimuzino I.D. trgu ponudili za ceno, kakršno ima danes dobro opremljen Volkswagen Golf z dizelskim motorjem,« napoveduje Thomas Ulbrich, član uprave Volkswagna, pristojen za električno mobilnost.

Skupna osnova

Modularne platforme niso nič novega; za velike serije avtomobilov jih poznamo že dolgo. Platformo avtomobila poenostavljeno sestavljajo samonosna karoserija, elementi podvozja in vpetja koles, krmilni mehanizem in še nekaj skupnih mehanskih ali električnih delov. Prav Volkswagen je v preteklosti z modularno platformo za prečne motorje (MQB) močno vplival na razvoj in izdelavo velikoserijskih avtomobilov. Veliko skupnih sestavnih delov za različne avtomobile pač pomeni precej nižje stroške razvoja, močno pa znižuje tudi stroške izdelave. Hkrati modularnost sodobnih tehničnih platform omogoča dovolj veliko mero individualnosti, da uporabniki oziroma vozniki avtomobilov praviloma sploh ne vedo, da si njihov avto tehnično osnovo deli s številnimi drugimi oziroma drugačnimi avtomobili.

Modularna platforma za električne avtomobile ima v osnovi enako funkcijo kot platforma za klasične avtomobile z motorji z notranjim zgorevanjem. S skupnimi sestavnimi deli, a tudi z veliko prilagodljivimi elementi predstavlja tehnično osnovo, na katero lahko inženirji in oblikovalci postavijo različne dimenzijske, karoserijske, zmogljivostne, opremske in še kakšne različice avtomobilov.

Tudi platforma MEB ponuja zvrhano mero prilagodljivosti, z nekaterimi svojimi elementi celo še precej več kot modularne platforme za klasične avtomobile. Dimenzijsko (in po

teži) manjši električni motorji pri vgradnji v karoserijo ponujajo več inženirske in oblikovne svobode, pri snovanju pa morajo inženirji upoštevati mere in maso velikega baterijskega sklopa, brez katerega električni avto ne pride daleč.

Ceneje in bolj prostorno

Pri Volkswagnu so zato svojo platformo za električne avtomobile zasnovali na najlogičnejši in najpreprostejši način. Platforma ima grobo obliko ploščate rolke, pri kateri je baterijski sklop položen v karoserijsko dno, električni motor v del karoserije nad zadnjo osjo, krmilna elektronika nad prednjo os, informacijska in zabavna elektronika pa v prostor med potniško kabino in prednjim delom platforme. Vmes je prostor za potnike in prtljago.

Zaradi dovršene arhitekture in poenotenih sestavnih delov je prostor za potnike odmerjen radodarnije kot pri klasičnih avtomobilih. »Naš prvi električni avto bo velik kot Golf, v njem pa bo toliko prostora za potnike, kot ga danes ponuja Passat,« napoveduje Thomas Ulbrich.

Ena osnova, številne karoserije

Volkswagnova platforma MEB omogoča različne dimenzijske in karoserijske različice. Tako bo platforma na voljo v variantah z več medosnimi razdaljami, kar omogoča različne prostornine potniškega prostora, prilagodljiva pa bo tudi širina kolotekov. Prvim štirim električnim Volkswagnom, postavljenim na to skupno platformo, bodo sledili številni drugi. Do leta 2022 bo koncern Volkswagen s svojimi blagovnimi znamkami Volkswagen, Audi, SEAT in Škoda predstavil kar 27 električnih avtomobilov, osnovanih na platformi MEB.

MEB za manjše, PPE za večje električne avte

PPE (Premium Platform Electric) je nova platforma za električne avtomobile višjih cenovnih razredov, ki naj bi v serijsko izdelavo prišla leta 2021. Njen razvoj skupaj vodijo inženirji Porscheja in Audija, nanjo pa bodo postavili dva Porschejeva in en Audijev model. Prvi Porschejev in prvi Audijev električni avtomobil – Porsche Mission E in Audi e-tron quattro (slednji bo na cestah že konec tega leta) – sta narejena še na različnih, posebej razvitih platformah.

Do konca leta 2020 naj bi bilo na cestah 150.000 novih električnih vozil znamke VW, do leta 2025 pa že milijon.

INFORMACIJSKA IN ZABAVNA ELEKTRONIKA

Izraz skupna platforma že dolgo ne zajema zgolj pločevinastih in mehanskih sestavnih delov, ampak tudi različne sisteme, od varnostnih do komunikacijskih. Tudi platforma MEB je zasnovana za modularno vgradnjo različnih dodatnih sistemov. Tako je na primer prostor med armaturno ploščo in prednjim delom

potniškega prostora namenjen varnostnim sklopom ter informacijski in zabavni elektroniki. Med njimi bodo tudi sistemi obogatene resničnosti (Augmented Reality), ki bodo na vetrobranskem steklu prikazovali različne vrste podatkov. Za nadzor in upravljanje teh sistemov so pri Volkswagnu razvili centraliziran računal-

niški sistem z lastnim operacijskim sistemom vw.OS. Posodobitve in nadgradnje sistema bodo potekale samodejno in brezžično. Sistem je pripravljen tudi na avtonomno vožnjo, saj bo omogočal povezavo z drugimi vozili na cesti in s cestno infrastrukturo, na voljo pa bodo tudi vsi naj sodobnejši asistenčni sistemi.

POGONSKI ELEKTRIČNI MOTOR

Z novo serijo električnih avtomobilov se Volkswagen – vsaj pri pogonski zasnovi – vrača nazaj v čase originalnega hrošča in legendarnih kombijev serije T. Električni Volkswagni bodo namreč motor in pogon imeli zadaj. Platforma MEB predvideva namestitev električnega motorja nad zadnjo os, motor pa bo poganjal zadnji kolesni par. Idealna razporeditev mase med obe osi in preprosta konstrukcija sta narekovali namestitev pogonskega

motorja zadaj. Ob pomoči zmogljive elektronike je vselej zagotovljen odličen oprijem gnanih koles. Prototip I.D., ki ga je Volkswagen javnosti predstavil na pariškem avtomobilskem salonu pred dvema letoma, je imel vgrajen električni motor z močjo 125 kilovatov (170 konjskih moči), kar je dovolj za največjo hitrost 160 kilometrov na uro in za pospešek do 100 kilometrov na uro v manj kot osmih sekundah.

A modularnost električne platforme omogoča tudi drugačno rešitev. Električni SUV-i, ki bodo narejeni na tej platformi, bodo ob motorju zadaj imeli še enega spredaj. S tem bodo dobili štirikolesni pogon, saj bo motor spredaj poganjal prednji kolesni par. Prostor za dodatni motor spredaj so inženirji predvideli že pri snovanju nove platforme, delovanje obeh motorjev pa bo uravnavala zmogljiva elektronika.

KRMILNA
ELEKTRONIKA

PROSTOR,
NAMENJEN
POTNIŠKI KABINI

Volkswaagen

SKLOP LITIJ-IONSКИH AKUMULATORJEV

Baterijski sklop je posamično največji, najtežji in tudi najpomembnejši tehnični element električnega avta. Tudi zato njegova zasnova in umestitev inženirjem predstavljata velik izziv. Pri Volkswagnu so ga rešili s ploščato zasnovo pod karoserijskim dnom, kjer baterijski sklop ne zavzema veliko uporabnega prostora, hkrati pa zagotavlja nizko težžišče. V čvrst aluminij-

jast okvir z dodatno talno zaščito vpeti moduli litij-ionskih baterij omogočajo prilagodljivost. Z dodajanjem modulov v okvir bodo lahko kupcem ponudili tri zmogljivostne pakete baterij za tri različne dosege v treh cenovnih razredih. Kupci bodo lahko izbrali baterijski sklop, ki bo zagotavljal 330, 400 ali 550 kilometrov realnega dosega. Thomas Ulbrich, član Volkswag-

nove uprave, ob tem pravi: »Ne potrebujejo vsi vozniki največjega dosega. Mnogi na svojih vsakodnevnihih poteh prevozijo malo kilometrov in ti bodo lahko ob nakupu izbrali cenejšo možnost baterijskega sklopa.« Volkswagenovi baterijski sistemi so pripravljeni tudi na nove tehnologije, kot je na primer indukcijsko, brezžično polnjenje.

Ena osnova, številine karoserije



Volkswagnova platforma MEB omogoča različne dimenzijske in karoserijske različice. Tako bo platforma na voljo v variantah z več medosnimi razdaljami, kar omogoča različne prostornine potniškega prostora, prilagodljiva pa bo tudi širina kolotekov. Prvim štirim električnim Volkswagnom, postavljenim na to skupno platformo, bodo sledili številni drugi. Do leta 2022 bo koncern Volkswagen s svojimi blagovnimi znamkami Volkswagen, Audi, SEAT in Škoda predstavil kar 27 električnih avtomobilov, osnovanih na platformi MEB.

Pri Volkswagnu napovedujejo, da bo leta 2020 na ceste najprej zapeljal petvratni kombilimuzinski avto velikosti Golfa, kakršnega napoveduje že znani prototip I.D. Še isto leto naj bi na ceste zapeljal SUV oziroma cestni terenec, kakršnega je napovedal prototip I.D. Crozz. Prototip I.D. Buzz v podobi legendarnega Bullija napoveduje električni kombi za aktivno preživljanje prostega časa, najnovejši prototip I.D. VizZION pa je vpogled v električno limuzino višjega razreda. Na platformi MEB je postavljen tudi električni prototip Škoda Vision E.

INTERVJU

MEDEJA LONČAR, DIREKTORICA SIEMENSA SLOVENIJA IN HRVAŠKA

»TUDI KO NIČ NE DELAM, DELAM«

Prva dama slovenskega - in od pomladi tudi hrvaškega - Siemens je energična ženska, ki razume, da so spremembe v dobi vseprisotne digitalizacije edina stalnica v življenju, ter v njih naravnost uživa. Fleksibilnost in pogum sta pač njeni značajski lastnosti, ki ju odlično dopolnjuje še tretja: občutek odgovornosti do svojega okolja.

Tekst: Igor Savič

Foto: Domen Grögl

Gospa Lončar, kaj vas je poslovno najbolj zaznamovalo?

Delo v tehnološko naprednem podjetju je zahtevno in kompleksno. In čeprav po izobrazbi nisem inženirka – sem ekonomistka –, me privlači inovativna naravnost podjetja, ki mi je blizu tudi osebnostno. Dobro se počutim tam, kjer čutim, da lahko razvojno delujem. In ravno tehnološka panoga nosi to s seboj, še posebej v zadnjem času. Smo v času ključnih sprememb, digitalizacija že spreminja ustaljeno. Zaradi izkušenj, ki sem jih pridobivala v različnih okoljih, v različnih podjetjih, lahko rečem, da sem dovolj prilagodljiva in fleksibilna za hitre spremembe, ki se dogajajo v okolju. Vodijo me imperativ razvoja novih idej, implementiranje strategij in ustvarjanje vizij. Lahko rečem, da mi menedžerski poklic daje veliko zadovoljstva. Rada imam dinamiko in v dinamiki teh sprememb, ki smo jim priča, se izkažejo moje močne lastnosti. Sem prilagodljiva, rada grem naprej s trendi.

Nekaterim je fleksibilnost bližje kot drugim, a brez tega ne bo šlo. Načeloma se je ljudem težko spreminjati, zapustiti ustaljene okvire. Vsakdo se počuti varno v svojem trenutnem okolju. Tudi naloga menedžerjev se danes spreminja. Včasih smo zaposlenim delegirali naloge, kontrolirali izvajanje, danes pa jim moramo ponuditi takšne razmere, da lahko razvijajo svoje ideje in sodelujejo med seboj. Včasih to ni enostavno, delovati zunaj ustaljenosti in preverjenih okvirov v marsikom sproža negotove občutke, tudi strah in averzijo.

V svojih izjavah večkrat omenjate tudi pogum.

Letos spomladi sem prevzela še vodenje podjetja Siemens na Hrvaškem. Sodelavec mi je ob tem dejal, da moraš imeti kar dovolj poguma, da kot ženska, Slovenka, narediš kaj takega. Res, morda se niti ne zavedam, da nekatera dejanja v mojem okolju veljajo



INTERVJU
MEDEJA LONČAR, DIREKTORICA SIEMENSA SLOVENIJA IN HRVAŠKA

za pogumna. Že od malega sem samozavestna, vedno sem hodila svojo pot in sledila svojim ciljem.

Pogum je torej nekaj, kar menedžerji morajo imeti.
Definitivno. Biti moraš namreč tudi zelo dober zgled drugim. Če menedžer nima poguma, bo težko postavljaj strategije, kajti te vodi v prihodnost, v prihodnosti pa so stvari nejasno definirane. Potreben je pogum, da greš v neznano. Precej poguma.

Koliko pa ga je v slovenskem menedžmentu?
Rekla bi, da smo Slovenci kar pogumni. Če nisi fleksibilen, proderen, pogumen, te nihče ne bo opazil. Slovenska podjetja pa so opazena. Tudi globalno dosegajo uspehe. In za to je potreben pogum – da se pozicioniraš, da tekmuješ z ekonomsko precej močnejšimi. Mislim torej, da nam ne manjka poguma. Morda nam manjka samo na nekaterih področjih. Tudi v javnem sektorju bi kdaj lahko bili pogumnejši, odločnejši, hitrejši.

Nekje ste izjavili, da če strokovnjakov v javni upravi nismo pripravljeni dobro plačati, so temu primerne tudi njihove odločitve, ki krojijo našo prihodnost.
Vsi, ki delujejo v javnem sektorju, imajo izjemno odgovorno nalogo. Zagotavljajo našo prihodnost, prihodnost naših otrok in zelo pomembno je, da imamo na teh položajih v javnem sektorju, na ministrstvih res profesionalne ljudi. Ne gre le za to, da morajo biti dobro plačani ljudje v zasebnem sektorju, tudi javni sektor mora imeti dobre ljudi. In če hočeš imeti dobrega človeka, ga moraš primerno plačati. Še vedno stojim za tem.

Kaj pa je za vas vrhunska mobilnost?
Svoboda. Zame je mobilnost povezana predvsem s svobodo, s tem, da lahko s čim manj napora prideš tja, kamor si želiš. Pred štirinajstimi dnevi sva šla z možem z avtom v Rotterdam in nama ni bilo nič hudega, izmenjevala sva se v vožnji ...

Radi potujete?
Zelo rada. Zato je mobilnost zame povezana predvsem s pozitivnim vidikom tega, da rada spoznavam nove kraje.

Ta služba, ki zdaj vključuje delo tako v Sloveniji kot na Hrvaškem, v Ljubljani in Zagrebu, vam je spremenila življenje ...
Precej. Posebej poleti je zaradi zastojev na meji to lahko tudi obremenjujoče. Hkrati ugotavljam, da je Zagreb prometno precej bolj zahteven kot Ljubljana. Ko prideš do Zagreba, potrebuješ še ogromno časa, da prideš na svoj cilj. In tu vidim, koliko časa v bistvu preživljam v avtomobilu. Vrhunska mobilnost je pravzaprav povezana tudi s tem, da lahko v avtomobilu oddelaš še druge stvari, tako da poskušam čas med vožnjo izkoristiti tudi za del svojih sestankov. Po drugi strani pa iz avta pokličem tudi tiste, za katere sicer nimam časa. Ko se zvečer peljem iz Zagreba in imam že polno glavo vsega, pa je to zame

tudi čas, ko se lahko v miru pogovorim s kakim prijateljem, ki ga že dolgo nisem slišala.

Poslušate radio?
Ja, tudi. Sem kar precej klasična. Kadar je z mano mož, poslušava najrazličnejšo glasbo, jaz pa rada poslušam tudi radio, ker me ta preplet, ki ga radio ponuja, vedno znova razveseljuje. Dobri intervjuji, glasba, ki te preseneti ... Na Hrvaškem poslušam hrvaški radio, da slišim tudi tamkajšnje novice, ko grem v Slovenijo, pa preklopim na klasiko, Val 202.

»V dinamiki teh sprememb, ki smo jim priča, se izkažejo moje močne lastnosti. Sem prilagodljiva, rada grem naprej s trendi.«

Torej se zdaj veliko vozite.
To pa ja (smeh). Sicer rada vozim, nisem pa tip, da bi me to obremenjevalo. Vožnja je zame nekaj posebnega, posebno doživljanje. Dostikrat se peljem na Dunaj, ravno prejšnji teden sem bila tam, pa mi ni to prav nič neprijetno. Odlično je, če imaš dober avto, ki ti omogoča neko cono varnosti in udobja.

Vozite v petkah?
Ne, v avtomobilu se preobujem, ker sicer uničim čevlje. To so ti ženski triki (smeh). Pa tudi varneje in udobneje je tako.

Kakšen tip voznice ste?
Zanimivo, tisti, ki se vozijo z mano, pravijo, da mi kar zelo zaupajo. Ogromno sem v avtu, naredim po 30, 40 tisoč kilometrov na leto in vse te izkušnje se akumulirajo. Nisem predrzna voznica, sem pa včasih malo raztresena, predvsem na parkiriščih. Tam se kdaj celo dotaknem kakega avtomobila. Se mi zgodi, ker imam toliko stvari v glavi. Na cesti pa skušam biti skoncentrirana, umirjena in se ne podajam v kritične situacije. Nisem ne prepočasna ne prehitra, kolikor toliko se držim omejitev. Ampak pogosteje jih malo presežem. Tu se moram malo korigirati, še posebej v Avstriji, kjer hitro dobiš kako položnico.

V avtomobilih je danes cela vrsta podpornih sistemov. Kaj je za vas najpomembnejše – pomoč pri parkiranju, kaj drugega?
Ko izbiram avto, se usmerim na zelo ženske attribute. Včasih je prav smešno. Ni treba, da je avto zelo močan, mora pa imeti ogrevane usnjene sedeže in prtijažnik, v katerega lahko spravim veliko



INTERVJU

MEDEJA LONČAR, DIREKTORICA SIEMENSA SLOVENIJA IN HRVAŠKA



stvari, pa tudi psa. Da pa bi potrebovala ne vem koliko konjskih moči, da bi se super počutila v avtu, to pa ne. Pomembnejša je zame varnost.

Če bi primerjali poslovno kulturo, poslovni milje, način razmišljanja na Hrvaškem in v Sloveniji, kje so največje razlike?

Morda smo Slovenci bolj pragmatični, manj odvisni od političnih odločitev. Poskušamo bolj sami odločati o svoji usodi. Hrvati se mi zdijo nekoliko stoični. Tudi povezovanje je več v Sloveniji. Dosti bolj smo zazrti v prihodnost. Na Hrvaškem je še ogromno debat o preteklosti, ampak trg tega žal ne tolerira. Tekmuješ z vsemi drugimi in hitro moraš pozabiti preteklost ter se usmeriti v prihodnost.

Ni veliko žensk na takšnih položajih, kot je vaš. Zakaj je tako? Kako si to razlagate?

Nikoli nisem imela občutka, da bi kot ženska imela manjšo možnost razvoja. Je pa res, da je to morda povezano tudi s tem, kakšen tip osebnosti sem. Nikoli nisem videla večjih ovir za svoj razvoj, objektivnih ali subjektivnih. Res pa je, tudi ko gledam mednarodno okolje, da razlike so. Že v Avstriji ali Nemčiji je za ženske še težje kot pri nas. Še manj jih je na vodilnih položajih. Zdaj se sicer vedno bolj zavedajo potrebe po bolj diverzificiranem menedžerskem okolju. Gre predvsem za to, da je malo žensk na zelo visokih menedžerskih položajih. Do srednjega menedžmenta smo še relativno dobro zastopane, potem pa res obstaja neki nevidni zid.

Do neke mere se ženske res same ne odločamo za take položaje, ker smo bolj pragmatične, bolj tehtamo, po drugi strani pa je tudi mnogo nekih drugih skritih mehanizmov, ki vplivajo na to. To kažejo tudi raziskave. V Združenju Manager smo se s tem ogromno ukvarjali, posebej v sekciji menedžerk, kjer sem tudi sama v upravnem odboru. Kar nekaj elementov je, ki ženske ovirajo, in pomembno je, da se jih zavedamo. O tem bo treba aktivneje razmišljati, tudi zato, ker nam zmanjkuje talentov. In če je velik del bazena talentov neizkoriščen, je treba pač razmisliti, zakaj je tako.

Ob zahtevnem top menedžerskem položaju ste oziroma ste bili angažirani še v drugih organizacijah in društvih, od menedžerskih, marketinških ... Zakaj? Vas to izpolnjuje, mislite, da je tako preprosto prav?

Na neki način je to poslanstvo. Ko dozoríš kot menedžer, je tvoje poslanstvo, da vračaš nazaj družbi tako, kot veš, da lahko. In moja dolžnost je, da to naredim tam, kjer imam veliko znanja. Nekaj časa sem bila kot predsednica slovenskega Unicefa angažirana tudi v Unicefu. Zadnje čase je tega manj, saj mi ta deljena menedžerska funkcija res ne omogoča več toliko angažmaja. Mislim tudi, da vračamo okolju, v katerem delujemo, tudi z delovanjem v korporaciji, kjer prenašamo znanje in prakse iz tujine v slovenski prostor.

Siemens je stoletna zgodba.

Ja, obstaja že 170 let in je ena od redkih takih korporacij.

Katere pa so trenutno najzanimivejše zgodbe v povezavi s Siemensom in Slovenijo?

Kar nekaj jih je. Čeprav smo majhni, skušamo pokazati, da smo lahko tudi na takem trgu izjemno inovativni. Zelo ponosni smo, da smo lani v Nuklearni elektrarni Krško vgradili prvi 3D tiskani rezervni del. Tu gre zahvala za pogum tudi kupcu, našemu partnerju Nuklearni elektrarni Krško in njegovemu timu, ki je želel narediti nekaj tako revolucionarnega za to panogo.

Drugo področje, na katerem smo izjemno aktivni, je digitalizacija v industriji. Tu je Siemens globalni trendsetter in tudi v slovenski industriji smo zelo močno prisotni. Področje je še na začetku, ampak obstaja nekaj zelo zanimivih zgodb. S Steklarno Hrastnik smo denimo imeli svetovalni projekt, kako zastaviti koncept digitalizacije v njeni proizvodnji. V podjetju imajo željo, so prodorni. Saj pravim, v Sloveniji je veliko pogumnih menedžerjev, ki se želijo globalno profilirati in so si zastavili koncept razvoja proizvodnje v digitalno smer. Ravno zdaj smo na Glasstecu v Nemčiji za ta projekt dobili tudi nagrado.

Na vseh področjih, na katerih delujemo, poskušamo prenašati trende v naše okolje. Takšno je tudi področje elektrodistribucije, kjer smo del najnaprednejših inovativnih projektov. Eden takih je hrvaško-slovenski projekt Sincro.Grid, digitalizacija prenosnih sistemov.

Siemens je povezan tudi z elektrifikacijo, takšno in drugačno, tudi v avtomobilski industriji. Kako vidite elektromobilnost?

Avtomobilska industrija je v tem trenutku v globalnem pogledu najnaprednejša industrija, vsaj kar se tiče klasične proizvodnje. Ravno tu je digitalizacija trenutno najdlje. Fascinira me uvedba digitalnih dvojčkov, torej to, da z uvajanjem novih t. i. »product lifecycle management« programov prototipi pravzaprav niso več potrebni, ker lahko vse testiraš v digitalnem okolju. V digitalizaciji proizvodnih procesov je Siemens eden vodilnih in sodeluje z vsemi najmočnejšimi svetovnimi proizvajalci. Tako so omogočene individualizacija pri proizvodnji avtomobilov, optimizacija dela, večja fleksibilnost. V kako kratkem času je zaradi uvedbe vseh teh novih pristopov mogoče narediti nov model od dizajna do implementacije, do postavitve na cesto, dokazuje eden najhitreje lansiranih modelov, Maserati Ghibli. Tu se je ta cikel skrajšal na manj kot dve leti! V Sloveniji je veliko industrije vezane na avtomobilsko in se že prilagaja vsem tem trendom. Ogromno je podjetij, ki se pripravljajo na to, kako ostati del te verige tudi v prihodnje.

Elektromobilnost je torej vezana na vse spremembe, ki se nam dogajajo na področju proizvodnje, tudi z večjo usmerjenostjo

v zaščito okolja, v obnovljive vire. Vezana pa je tudi na področje elektroenergetike. Nikoli več ne bo, kot je bilo. Tu uvajamo pametna omrežja. Elektromobilnost bo namreč zelo vplivala tudi na distribucijska omrežja, česar se niti še ne zavedamo dobro. Ogromno vlaganj bo potrebnih, veliko več fleksibilnosti. Spremenila se bo vloga nas uporabnikov, ki ne bomo več le potrošniki, ampak postajamo veliko bolj aktivni, celo proizvajali bomo energijo. Vse to je širok ekosistem, ki bo spremenil vloge vseh akterjev.

»Rekla bi, da smo Slovenci kar pogumni. Če nisi fleksibilen, prodoren, pogumen, te nihče ne bo opazil. Slovenska podjetja pa so opažena.«

In katera je pri vsem tem vaša ključna vloga?

Povezovanje ljudi. Kar se tiče mojih zaposlenih, mojega tima, gre trenutno za neke vrste »change management« proces, proces spreminjanja ustaljenih procesov. Kar je v tem trenutku moja primarna naloga, je to, da svoj tim v eni in drugi državi pripravim na spremembe, ki se dogajajo na trgu, da lahko skupaj na to pripravljamo tudi naše kupce. In to je eden najtežjih izzivov.

Pogovor sva začela s tem, kako težko je včasih iti iz nekih ustaljenih okvirov, ampak vse te spremembe bodo od nas zahtevale točno to. Tu je Siemens eden od vzorčnih primerov, saj gre ravno v tem trenutku skozi proces velike transformacije v sami organizaciji. Podjetje obstaja že več kot 170 let, toda vedno se je bilo sposobno prilagajati spremembam. V tem trenutku smo sicer zelo uspešni, za nami je eno najuspešnejših let, delamo tudi ogromne spremembe pri sebi.

Kaj pa delate, ko nič ne delate?

Še vedno delam, ja (smeh). Mogoče se ne znam ustaviti. Imam toliko različnih interesov, da ... Naši sosede na morju, kjer imamo vikend, v katerem se z možem zelo rada resetirava, pravijo: pri vas pa ves čas nekaj delate, ves čas imate obiske, saj se nič ne odpočijete. Ampak ko pridejo prijatelji na obisk, to daje energijo. Saj se moraš potruditi zanje, ampak vse dobiš povrnjeno. Z možem zelo aktivno preživljava vse počitnice, tisti čas, ki ga imava zase, od kulture do potovanj. Rada imava kulinariko, v Istri sva ogromno ...

In tista največja, ultimativna sprostitve?

Branje dobre knjige, v miru. Za to imam vedno premalo časa. A k temu stremim. Pa tudi kak film dobro dene.

Logistično in kulturno središče Švice, v katerem se vrhunska sodobna arhitektura in umetnost prepletata z bogato zgodovino in industrijo, ni ravno tipično švicarsko mesto. O tem se strinjajo tudi domačini, in to ne samo zato, ker Baslu manjka klasična alpska kulisa.

Tekst in foto: Ivana Krešić

Če povprečen Slovenec Basel pozna kot domicil Novartis, farmacevtskega giganta, ki je prevzel Lek, je za njegovo prepoznavnost v svetovnem merilu zaslužna večstoletna akumulacija tako kapitala kot znanja. Že davnega leta 1460 je bila tu ustanovljena prva univerza v Švici, bančne velesile pa so Basel pet stoletij kasneje, leta 1930, izbrale za sedež Banke za mednarodne poravnave. Celotna regija cveti na račun farmacevtske, biotehnoške in zdravstvene industrije (tu imajo sedež Roche, Novartis, Syngenta, BASF, Bayer, Medartis ...), kar je pritegnilo tudi mnoge uspešne start upe. Ker je po Renu povezan z največjim evropskim pristaniščem Rotterdamom, pa je Basel tudi edino švicarsko pristanišče.

Mesto najbolj zaživi v času sejmov, med katerimi sta najpomembnejša Art Basel, največji sejem sodobne umetnosti, ko Basel preplavijo ustvarjalci in poznavalci umetnosti z vsega sveta, in Baselworld, znameniti sejem ur in nakita. Za oba je treba sobo rezervirati najmanj pol leta vnaprej. Prizorišče obeh prireditev, Messe Basel, so projektirali domači arhitekti biroja Herzog & de Meuron, ki niso pomembno sooblikovali samo ba-

selske urbane krajine, ampak tudi sam vrh sodobne svetovne arhitekture.

Že na prvi pogled je jasno, da je to premožno, učinkovito organizirano in ugajeno mesto. Pa vendar Baselčanov ne boste videli, da se kitijo s svojim bogastvom. V sodelovanju z najrazličnejšimi fundacijami raje izdatno vlagajo nazaj v mesto, kar se odraža v visoki kakovosti bivanja vseh meščanov. Kilometri urejenih nabrežij ob Renu, zelene površine s sodobnimi otroškimi igrišči, nove vsebine v prenovljenih industrijskih obratih, festivali, koncerti ... pripomorejo k sproščenemu vzdušju in strpnosti v mestu, ki kot tretje največje v Švici šteje manj kot 200 tisoč prebivalcev, od tega pa je kar 35 odstotkov tujcev.

Večjezičnost je Baselčanom položena v zibelko. Basel namreč leži na tromeji Švice s Francijo in Nemčijo, ob renskem kolenu na severu države. Mnogi suvereno preklapljajo med nemščino in francoščino ter prvim tujim jezikom, angleščino. V Baslu sicer govorijo švicarsko nemščino v lokalnem dialektu, ki ga še tako dober govorec nemščine ne bo takoj razumel, zato ne oklevajte in jih povprašajte po »Hochdeutsch«. Prijazni, kot so, se vam

bodo prilagodili. Tako v vsakodnevni kot v poslovni komunikaciji so Švicarji izredno vljudni in tudi vašega dela ne bodo nikoli neposredno kritizirali, ampak bodo konstruktivno kritiko izrazili zelo obzirno. Vpliv švicarske participativne demokracije se definitivno preliva v poslovno okolje in na sestankih se v dolgem procesu, ki vodi do končne odločitve, upošteva prav vsako mnenje.

Iz Slovenije boste sem najlažje prišli z letalom: iz Ljubljane boste do Züricha potrebovali eno uro, do Basla pa nato še uro z vlakom. Iz Benetk boste prileteli naravnost na baselsko letališče, od koder je do mesta še slabih 20 minut vožnje z avtobusom. Sicer ima tudi večurna pot z avtom svoje čare, če se namesto skozi predor zapeljete po stari cesti čez znameniti alpski prelaz Gotthard, ki vas bo nagradil z neštetimi serpentinami in spektakularnimi pogledi.

Za Basel velja, da se peš daleč pride, zanesete pa se lahko tudi na odlično razvejen sistem javnega prevoza s tramvaji in avtobusi, katerih točnost je pregovorno švicarska. Domačini sicer prisegajo na kolo oziroma »velo«. Še nekaj boste na lep sončen dan pogosto srečali na baselskih ulicah: oldtajmerje, ki jih lastniki prav radi zapeljejo kak krog po mestu.

Basel

POSLOVNA POT



2 UR

Sprehodite se

Časa ni prav veliko, zato najprej pokukajte v mestno hišo, ki z barvitim pročeljem značilne temno rdeče barve in freskami ter z impresivnim notranjim dvoriščem izstopa na Marktplatzu, glavnem mestnem trgu, kjer čez teden domuje tržnica. Levo od mestne hiše vodijo stopnice v središče srednjeveškega dela mesta, ki se razteza čez grič nad reko vse do osrednjega trga Münsterplatz, kjer kraljuje stolnica iz rdečega peščenjaka. Münsterplatz leži na mestu nekdanjega rimskega vojaškega tabora Basilea; Rimljani so že zdavnaj odšli, ime pa je ostalo.

Z visokega stolpa stolnice boste deležni čudovitega razgleda na mesto in Ren, ki loči Grossbasel, najstarejši del mesta na južnem bregu, od Kleinbasla na njegovem severnem bregu. Ne boste mogli zgrešiti žerjavov, sestavnega dela baselske panorame, saj se tu nenehno gradi. Poleg najvišje stolpnice v državi, Roche-Turma, ki s 178 metri štrli visoko v nebo nad Baslom in so ga seveda načrtovali arhitekti biroja Herzog & de Meuron, gradijo še ambicioznejšega dvojčka.

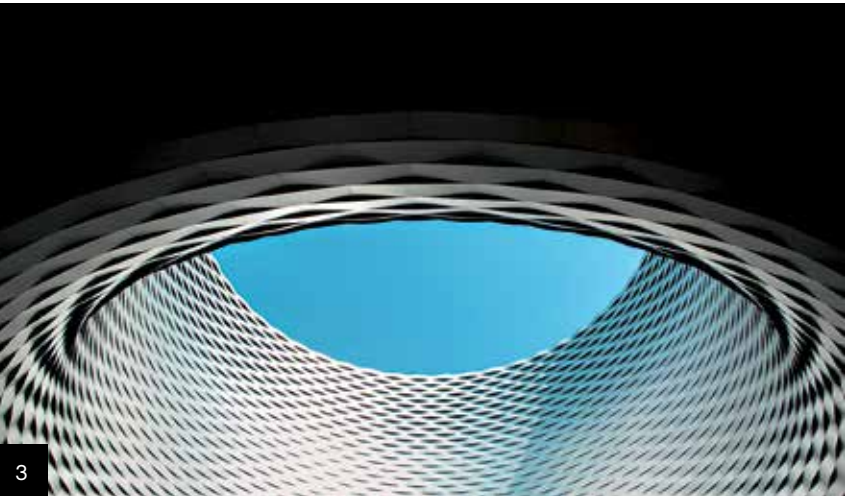
Z Münsterplatza nadaljujte pohajkovanje po glavni nakupovalni ulici, Freie Strasse. Za unikatnejšo nakupovalno izkušnjo in spominke pa se raje sprehodite po starih mestnih ulicah, kot so Spalenberg, Nadelberg in Schneidergasse, kjer so nekoč domovali rokodelci, obrtniki in mali trgovci, danes pa je tu še vedno mnogo izvornih trgovinic. Ljubitelji čokolade se ne boste mogli odtrgati od xocolatla, butične prodajalne vrhunske čokolade z vsega sveta na Marktgasse. Pot nadaljujte naprej do znamenitih gotskih vrat Spalendor iz leta 1370, dela nekdanjega obrambnega obzidja.

6 UR

Na sonce

Basel se ponaša s 300 sončnimi dnevi letno, popoldneve pa je daleč najlepše preživeti ob kozarcu vina ali piva pod krošnjami lip in kostanjev, opazujoč mimoidoče na nabrežjih Kleinbasla. V Baslu boste sicer našli kar nekaj butičnih pivovarn z odličnimi pivi, kot so Birtel, Ueli Bier ali Unser Bier.

Poleti se rečno nabrežje prelevi v pravo mestno plažo. Za hitro ohladitev se pridružite množicam domačinov in turistov, ki se vijejo vse do muzeja Tinguely, vstopne točke za plavanje po Renu. Za podvig potrebujete samo kopalke in kultno vodotesno torbo v obliki ribe, Wickelfish, v katero spravite svoje imetje. Nato se le še prepustite rečnemu toku, da vas ponese skozi center vse do mostu Johanniterbrücke, kjer poiščete izstopno točko,



se oprhate in preoblečete. Če vam ni ravno do tega, da bi plavali v Renu, ga lahko še vedno doživite čisto od blizu, če ga namesto po mostu prečkate z eno od štirih ladjic, ki že več kot 150 let povezujejo oba bregova.

Lačni? Vpliv priseljencev se še posebej odraža v gastronomski ponudbi. Pod kupolo Markthalle najdete zanimiv koncept odprte kuhinje z okusi z vsega sveta. Za bolj klasičen zajtrk obiščite Bäckerei Kult, najbolj znano baselsko pekarno. V strogem centru mesta lahko spijete odlično kavo v Unternehmen Mitte, ki mnogim služi tudi kot dnevna pisarna. Lahko pa si seveda (dovolj vnaprej) rezervirate mizo v vrhunski francoski restavraciji Cheval Blanc, ki domuje v Grand Hotelu Les Trois Rois. Kuharski mojster Peter Knogl ji je prisluzil tri Michelinove zvezdice. Pa naj vas ne preseneti baselska ljubezen do žara: naj gre za poletne večerje s prijatelji, praznovanja rojstnih dni ali druženja ob koncu tedna, žar kraljuje na tukajšnjih rečnih nabrežjih, v parkih in okoliških zelenih oazah.



12 UR

Čas za umetnost

Kot se za kulturno prestolnico Švice spodobi, boste že med sprehodom naleteli na mnoga umetniška dela. Ob baselskem gledališču je znamenita fontana Tinguely, dinamična vodna skulptura, za katero se dviguje 20-tonski kip Intersection Richarda Serre. Na Aeschenplatzu si oglejte 13,5 metra visoko skulpturo Hammering Man Jonathana Borofskyja. Po mestu je posejanih 24 Space Invaderjev, zelo živahna pa je tudi grafitarska subkultura.

Basel sicer premore kar 40 muzejev. Med njimi izstopata Kunstmuseum Basel, najstarejši javni umetnostni muzej na svetu z bogato zbirko del od 15. stoletja dalje, in Fundacija Beyeler, v kateri je razstavljena zasebna zbirka več kot 200 neprecenljivih umetniških del, ki sta jih 50 let skrbno zbiral Hildy in Ernst Beyeler.



24 UR

Čez mejo

Če se navdušujete nad sodobnim oblikovanjem in arhitekturo, morate vsaj nekaj ur nameniti obisku Vitrinega kampusa, proizvodno-prodajnega in izobraževalnega centra legendarnega proizvajalca pohištva Vitra v Weilu ob Renu, takoj čez mejo v Nemčiji. Po velikem požaru leta 1981, ki je uničil mnogo prvotnih stavb, so pri obnovi sodelovala največja arhitekturna imena našega časa. Vitrina gasilska postaja je tako prvi uresničen projekt svetovno priznane arhitektke Zaha Hadid. Svojo prvo priložnost v Evropi je tu dobil tudi Frank Gehry, ki je oblikoval muzej. Več o arhitektih, ki so obogatili Vitrin kampus, izveste med vodenim ogledom. Avtomobilski navdušenci pa morate zaviti v Mulhouse v Franciji, pol ure vožnje iz Basla, kjer v Cité de l'Automobile hranijo impresivno zbirko avtomobilskih starodobnikov zbiratelja Fritzja Schlumpfa.

In zabava? Zanj je odlično poskrbljeno! Ne boste je našli le v klubih in barih, temveč tudi na mestnih ulicah in nabrežjih. Poleti festival Imfluss poskrbi, da s plavajočega odra na Renu odmeva glasba najrazličnejših izvajalcev. Daleč najbolj odštekana ulična zabava v mestu pa je pustovanje, ki se v središču mesta, zaprtem za promet, začne z enotedenskim zamikom, v ponedeljek po pepelnični sredi. Da gre za neprecenljivo izkušnjo, se strinjajo tudi v Unescu, ki je baselski karneval uvrstil na seznam svetovne kulturne dediščine.

1. Münsterplatz postreže z najboljšim razgledom na Basel in reko Ren.
2. Poleti je najbolj živahno na desnem bregu Rena.
3. Okno v svet ali najbolj fotogeničen pogled v mestu, Messe Basel.
4. Vpadljivo rdečo mestno hišo je nemogoče zgrešiti.
5. Najznamenitejša gasilska postaja na svetu; Zaha Hadid za Vitro.



X

4

Tekst: Matjaž Korošak in Jak Vrečar
Foto: Miran Juršič

avtomobili

znamke

direktorji

Kdo so ljudje, odgovorni za uspeh avtomobilskih znamk Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila v Sloveniji? Katere avtomobile vozijo, pa čeprav bi lahko izbrali kar koli v ponudbi svoje znamke? Spoznajte direktorje Marka Škribo, Francija Bolto, Simono Mavsar in Petra Podlipnýja.

Marko Škriba

**direktor znamk Volkswagen
in Volkswagen Gospodarska vozila**

Menjava službenega vozila je zanj vedno priložnost, da spozna nekaj novega, in zato zavestno menja modele. »Danes je pri nas novost T-Roc, jutri bo na primer T-Cross – novih modelov res ne manjka,« se nasmeji. »Odkrivam, kdo ima od kakega modela lahko največjo korist, komu je namenjen. V zadnjih 12 letih sem takole na prst zamenjal vsaj 30 avtomobilov.«

»Danes vozim model Volkswagen Tiguan. Daje mi občutek stabilnosti, robustnosti, varnosti in je privlačen.« A doma je večjega odobravanja deležno še eno vozilo. »Če se kdaj pripeljem iz službe z Multivanom, je navdušenje največje. Moja vnukinja in vnuk vpijeta 'Kombi, kombi!' in oči se jima zasvetijo,« pove z neskrito ljubeznijo do družine. »Ne gre le za prostornost, ampak za energijo, ki jo čutiš ob teh vozilih.«

Pri okrog 40 tisoč z užitkom prevoženih kilometrih letno si Škriba baterije najraje polni v družinskem krogu. »Z ženo zelo rada hodiva, Jelovica je najin domači hrib in redna točka za pohode. Na drugi strani pa naju čaka in razvaja najina 20 let stara jadrnica, in če se le da, tudi na njej preživiva čim več časa.«

»Zelo velik del svojega časa namenim strateškim vprašanjem, analizam, študijam, napovedim, idejam za prihodnost. Veseli me izreden razvoj znamke Volkswagen v preteklem obdobju, ki ga označujejo širina produktne ponudbe, lep dizajn, številne inovacije in velik nabor asistenčnih sistemov za zagotavljanje varnosti in udobja naših strank.«

Tiguan R-Line Edition 2.0 TDI SCR 4M



MERE IN OBLIKA

Tiguan je Volkswagnova SUV-stalnica. R-Line je oznaka za bolj dinamično orientirano zunanost, ob kateri kupec v izvedbi Edition med drugim dobi še paket Business (navigacijski sistem Discover Media, žarometi LED PLUS, kamera za vzvratno vožnjo, Dynamic Light Assist), električno odpiranje prtljažnih vrat – ter seveda privlačno zunanost z 19-palčnimi platišči, večjim sprednjim in zadnjim odbijačem, izdatnejšimi pragovi in razširitvami kolotekov v črni barvi.



POGONSKI SKLOP

Dvolitrski štirivaljnik TDI je sodobna klasika, s sistemom SCR posodobljen dizel, ki ga odlikuje najboljše razmerje med ekonomičnostjo in dinamiko. S 110 kilovati in 340 njutonmetri motor seveda nima nobene težave s težo avtomobila, v pomoč pa mu je tudi inteligentni štirikolesni pogon z večploščno sklopko 4Motion, ki ga nadzira in prilagaja sistem Active Control. DCC uravnava delovanje blažilnikov, hkrati pa Edition dodaja še progresivno krnilno letev.



UDOBJE

Tiguan je od predhodnika daljši za šest, njegova medosna razdalja pa kar za sedem centimetrov. Pregovorno dobra ergonomija je izrazitejša, zadnja klop prostornejša in vzdolžno pomična za 18 centimetrov, prtljažnik pa pogoltno 520 litrov prtljage. Da se v Tiguanu potuje prijetno, skrbijo posamične obese in DCC, tu pa je še zvočna izolacija in kup elementov za več udobja na poti.



VARNOST

Najsodobnejši varnostni asistenčni sistemi na voznika in potnike pazijo kot angel varuh. Tu so tako med drugimi tudi sistem za ohranjanje smeri, sistem za nadzor prometa z mestno funkcijo zaviranja v sili in funkcijo zaznavanja pešcev, sistem za avtomatsko uravnavanje razdalje (ACC) in sistem za menjavo voznega pasu Side Assist.



POVEZLJIVOST

Tiguan je s sistemom Car-Net Guide & Inform lahko povsem povezan avtomobil, saj omogoča povezavo in upravljanje nekaterih sklopov na daljavo, sprotno posodabljanje potovalnih podatkov, informacije, klic v sili ... Poleg tega lahko pametni telefon enostavno povežete z multimedijско napravo (App-Connect) in aplikacije uporabljate na osrednjem zaslonu.

Q5 2.0 TDI quattro Sport



MERE IN OBLIKA

Tudi z drugo generacijo Q5 ni šel čez oznako »kompakten«, čeprav s 4,66 metra seveda ni majhen. Je pa to zdaj nedvomno prostornejši avtomobil, ki lažje prepriča tudi kupce z družinskimi potrebami.



POGONSKI SKLOP

Novi Q5 je sicer na voljo le v dveh izvedbah moči, vselej pa s sodobnim dvolitrskim štirivaljnikom (120 kilovatov/163 konjskih moči in 140 kilovatov/190 konjskih moči), samodejnim sedemstopenjskim menjalnikom S tronic in s stalnim štirikolesnim pogonom quattro, pri katerem za optimalen oprijem in porazdelitev navora med osema skrbi sredinski samozaporni diferencial. Tu je še nabor voznih programov, s katerimi lahko voznik izbira odzivnost in odločnost vožnje.



UDOBJE

To gre pri Audiju vedno z roko v roki z varno lego in okretnostjo. Poleg posamičnega vpetja vseh koles lahko kupec izbira kar med štirimi tipi podvozja. Ob serijskem v paketu Sport, ki ponuja dober kompromis med udobjem in dinamiko, so tu še športno podvozje, podvozje z uravnavanimi blažilniki ter zračno vzmetenje z največjo možno prilagodljivostjo med športnostjo in udobjem, hkrati pa dodatni odmik od tal.



VARNOST

Za varnost skrbijo inteligentni matrični žarometi, asistenca za žaromete, asistenca za menjavo in ohranjanje voznega pasu, speljevalna asistenca, sistem Audi pre sense, ki pripravi vozilo in potnike na morebiten nalet, prepoznava prometnih znakov, kamera za vzvratno vožnjo, parkirna asistenca, prilagodljivi tempomat ...



POVEZLJIVOST

V Q5 si je mogoče omisliti dostopno točko za povezavo s spletom, najzmogljivejši paket multimedije z navigacijo in Audi connect, pri katerem ponujajo tudi spletno posodobitev in 3D-kartografijo, USB-vmesnike in povsem digitaliziran virtualni prikazovalnik.

Franci Bolta

direktor znamke Audi

Franci Bolta je v Porsche Slovenija zaposlen že 15 let. Začel je pri Škodi, se po petih letih za leto in pol preselil k Volkswagnu, nato pa prestopil k Audiju. »Vse od mojega prvega Audija me spremlja enak občutek. To je znamka, ki pooseblja vrhunske vozne lastnosti, napredne in inovativne rešitve ter zagotavlja kakovost na najvišjem nivoju. Ko sedeš v avto, je to preprosto drug svet. Audi že danes zagotavlja avtonomno vožnjo tretje stopnje. Seveda bo za to treba urediti tudi infrastrukturo. Prepričan sem, da bom ne glede na napredek še kar nekaj časa vozil sam, ker mi je to preprosto v užitek. Z Audijem se vselej rad odpeljem, pri čemer cilj ni pomemben.

»Slogan 'Prednost je v tehniki' še vedno najbolje opiše našo znamko, saj jo odlikujejo legendarni pogon quattro, inovativne rešitve in napredne tehnologije. Tu je Audi v samem svetovnem vrhu na področju digitalizacije, asistenčnih sistemov in drugih inovacij, ki prinašajo ne le udobno in varno vožnjo, ampak tudi veliko užitkov v njej. In ko dodamo še dizajn in vrhunsko kakovost celotnega vozila, dobimo tisto zmagovalno formulo, ki nas odlikuje.«

V svoji karieri je Bolta uporabljal vsaj 20 vozil znamke vseh razredov. Danes je njegovo vozilo Audi Q5, za katerega najde samo pohvalne besede: »Avto je vsestranski, uporaben, multipraktik, ki je poslovno vozilo za vse priložnosti in hkrati ponuja vse, kar rabim v prostem času.«

Pri okrog 30 do 35 tisoč prevoženih kilometrih letno, med katerimi se seveda nabere tudi kar nekaj voženj proti centrali znamke v Ingolstadt, je treba poskrbeti tudi za polnjenje baterij. »Za sprostitev si poskušam vzeti dovolj časa za šport. Včasih sem našel več časa za tek, danes si privoščim tudi kako partijo golfa. Hkrati pa se tudi v prostem času kar pogosto znajdem v avtomobilu. Starši smo danes tudi taksisti svojih otrok, tudi ob koncu tedna je kakšna tekma in je treba otroka kam peljati. In tukaj dober avto pride še kako prav.«



Simona Mavsar

direktorica znamke SEAT

Ateca FR 2.0 TDI 4x4



MERE IN OBLIKA

To je 4,4 metra dolg športni terenec, s katerim so pri SEAT-u dokazali, da znajo narediti uspešnico v razredu, v katerem jih dolgo ni bilo. Z modelom FR so ostali zvesti tudi športnemu izročilu. Tako je FR poleg nove maske, v barvo karoserije obarvanih obrob kolesnih izrezov, poudarjenih pragov z aluminijastimi vložki in spojlerskega zavihka dobil tudi velika 19-palčna platišča (s pnevmatikami 245/40 R19).



POGONSKI SKLOP

110 kilovatov (150 konjskih moči) je ravno prav za motor, ki navdušuje z darežljivim navorom, saj ga zmore kar 340 njutonmetrov že pri 1.750 vrtljajih. Pri tem je seveda nujen štirikolesni pogon 4Drive z računalniško vodeno sklopko na zadnji osi. Tako je z devetimi sekundami do stotice to poskočen SUV, ki zmore skoraj 200 kilometrov na uro končne hitrosti.



UDOBJE

Tudi kompakten model je lahko udoben. Vozno udobje je mogoče nadzorovati z uravnavanimi blažilniki. Ateca se tako v hipu spremeni v agilno vozilo, v katerem k dinamični vožnji vzpodbujajo tudi športni sedeži in progresivna volanska letev.



VARNOST

Seznam je dolg: tu so aktivni radarski tempomat (ACC) z možnostjo prilagajanja hitrosti spredaj vozečemu (in zaviranja), zaviranje v sili v mestu, parkirni pomočnik (samodejno parkiranje – prečno in vzdolžno), opozarjanje na prečni promet zadaj (Rear Traffic Alert), prepoznavanje prometnih znakov, pomočnik pri vožnji v gneči ...



POVEZLJIVOST

V Ateci je mogoče pametni telefon integrirati v multimedijski sistem avtomobila, in to ne glede na operacijski sistem, za kar poskrbi SEAT-ov Full Link. Tu so klasični brezžični način povezave (Bluetooth), brezžično polnjenje, USB-vmesnik, glasovni nadzor ter hitra in zmožljiva navigacija.

»Še vedno se živo spominjam svojega prvega SEAT-a,« pove Mavsarjeva, ki je družbi Porsche Slovenija zvesta že vse od začetka, torej okroglih 25 let. Za SEAT je začela delati pred desetletjem in takoj preizkusila sposobnosti vozil te znamke. »Bilo je mrzlega januarja, vremenske razmere so bile vse prej kot ugodne. Moj avto je bila Altea Freetrack in spomnim se, kako sem sedla za volan in se vprašala, kaj zmore španski avto s pogonom na štiri kolesa. Odgovor sem dobila takoj. V snegu in močnem vetru sem se iz notranjosti odpeljala proti obali in se na tisti prvi vožnji prepričala, da je moj SEAT zanesljiv sopotnik. Tako je še danes.«

»V zadnjih letih prodaja SEAT-ovih vozil raste, v prvih devetih mesecih letos je bila rast 13-odstotna. Danes je znamka SEAT veliko bolj prepoznavna kot v preteklosti, vsi, ki smo del njene zgodbe, pa tudi bolj motivirani. Imamo odlične modele, širšo paleto vozil, jasnejšo strategijo, kje smo in kam si želimo priti. Naši avtomobili so tehnološko dovršeni in zelo privlačni na videz. Za uspeh je pomemben tudi tim. Dobro delamo, fino vzdušje imamo, na neki način živimo SEAT-ove vrednote in pred sabo imamo jasn cilj. Užitek je delati za SEAT.«

»Če bi lahko izpostavila eno samo lastnost svojega avta? Super se pelje. Ampak privlačen je tudi. Ne gre, vsaj dve prednosti moram izpostaviti,« se nasmeji. Na leto prevozi okrog 30 tisoč kilometrov, precej jih naredi tudi dnevno, saj ima do službe kar dolgo pot. »Ampak vedno in povsod se rada vozim. Nikoli mi ni odveč sesti za volan, raje šofiram, kot sem sopotnica. Še posebej pa uživam kje višje, recimo na ovinkastih cestah, na katerih lahko hkrati spoznavam, kako se obnaša avto, ter uživam v vožnji in pogledu v naravo.«

Tudi v prostem času se Mavsarjeva najbolje počuti v višjih legah. Sprošča se na pohodih višje proti nebu in ima za seboj lep seznam doseženih dvatisočakov. Zadnje čase pa korak tudi upočasni in se razveseli osvojenih precej nižjih točk v najboljši družbi. »Z energijo me zdaj polni – in si kdaj z njo seveda tudi postreže – moj mali triletnik.«

Petr Podlipný

direktor znamke ŠKODA

Kodiaq SportLine 2.0 TDI 4x4



MERE IN OBLIKA

Zunanjih mer (4,7 metra) najbolj dinamični Kodiaq ni spreminjal, a zunanost kljub temu jasno kaže, da gre za športnega terenca. Tu so serijska aluminijasta 19-palčna platišča Triglav v antracitni barvi, dekorativni elementi v sijajni črni barvi in črn difuzor. Zraven sodijo športni sedeži, alcantara s srebrnimi šivi in športni trikraki več-funkcijski volan.



POGONSKI SKLOP

Kodiaqa SportLine poganja z navorom obdarjen motor 2.0 TDI s 110 kilovati (150 konjskimi močmi), hkrati pa ima serijsko tudi stalni štirikolesni pogon s sklopko na zadnji osi. Za več užitka je tu sistem nadzorovanih blažilnikov (DCC), s katerim lahko voznik spreminja njihovo odzivnost.



UDOBJE

Kodiaq razvaja s prostornostjo in prtljažnim prostorom, ki meri 720 litrov, ko v njem ni tretje sedežne klopi za dodatna dva potnika in je druga vrsta pomaknjena povsem naprej. Tu je še cel kup Simply Clever rešitev, na primer dežnik v vratih, samodejna zaščita robov vrat, paket mrež in kljuk v prtljažniku, potnikom prijazen spalni paket ...



VARNOST

Številni sodobni vozniki in varnostni asistenčni sistemi skrbijo za več varnosti: tu so asistent za samodejni vklop luči, LED-žaromete in dnevne luči, tempomat, sistem za samodejno zaviranje, opozarjanje na mrtvi kot, aktivni tempomat s sistemom Traffic Jam Assist ...



POVEZLJIVOST

Škoda Connect pomeni popolno povezljivost s spletom, možnost nadzora nekaterih funkcij na daljavo (z aplikacijo na telefonu), povezavo z izbranim servisnim centrom in klic v sili. S sistemom SmartLink je mogoče pametni telefon povezati v multimedijski sistem avtomobila in preverjati podatke telemetrije iz avtomobila (SmartGate).

»Škoda je bila moja logična izbira. Že pradedek je delal za znamko Laurin in Klement, dedek in moj oče pa sta delala za znamko Škoda. V mestu Mlada Boleslav, kjer sem rojen in sem odrasčal, je tovarna Škoda največji delodajalec z dolgo tradicijo. Že kot študent sem veliko delal v tovarni, na fakulteto v Prago sem odšel kot tovarniški štipendist.«

»Slovenija je optimalna lokacija, morda na svoj način edina, kjer sem lahko združil srečo in zadovoljstvo nove družine, zadovoljstvo pri delu in s tem hkrati zaživel bolj uravnoteženo življenje v lepem okolju, prekrasni naravi in med prijaznimi ljudmi. Počutim se zelo dobro in menim, da je bila selitev sem najboljša odločitev v mojem življenju. Pravzaprav je zadnjih deset let najboljše obdobje v mojem življenju. Vse delam za to, da bo tako tudi ostalo.«

»Leta 2000 sem prevzel odgovornost za češki trg. Takrat je na Češkem Škoda s samo dvema modeloma, Fabio in Octavio, obvladovala več kot polovico trga in njena prepoznavnost je bila skoraj absolutna. Bili smo tarča vseh konkurentov in naš izziv je bil čim dlje ohraniti ta položaj. Leta 2010 pa mi je bilo v Sloveniji precej jasno, da ima znamka Škoda na tem trgu še zmeraj veliko obremenitev iz preteklosti in da je pred nami še veliko dela in vlaganja. Danes lahko rečem, da nam je uspelo. Imamo sedem modelov, prenovljeno mrežo, čisto drugačen ugled, smo številka tri in z 10-odstotnim tržnim deležem smo v klubu 'najbolj pridnih Škodinih držav'.«

Od prve Škode Forman, karavanske različice Favorita, je Podlipný vozil kakih 50 Škod. Bi lahko pri svoji trenutni, Kodiaqu, izpostavil eno lastnost, ki ga najbolj navdušuje? »Eno? To je skoraj nemogoče. Ampak naj bo: uravnoteženost!«

Podlipný zdaj prevozi »ravno prav«, po okrog 25 tisoč kilometrov letno. Dnevno je na relaciji Kranj-Ljubljana, sicer pa uživa povsod, kjer ni prometa. »Svoj čar ima moja Gorenjska, enako kot Primorska, Štajerska, Dolenjska ali Prekmurje. Zelo rad se peljem na izlet do izhodiščne točke za kakšno kočjo, kopanje v Bohinju ali družinsko odpravo s kolesi. Rad pa vozim tudi po Istri, kjer so motivacija morje, vino in dobra hrana. Pa tudi sicer sem najraje v naravi: peš, s kolesom, kot tekač ali plavalec v čisti, lahko tudi hladni vodi. Lepota narave v meni utiša vse misli, me napolni z mirom, hvaležnostjo in spoštovanjem.«

KAJ PRINAŠA WLTP?

Gotovo ste že slišali za kratico WLTP. A kaj WLTP sploh je, zakaj je tako zelo pomemben in kako vpliva na vaše delo, denarnico in upravljanje voznega parka?

Tekst: Matjaž Gregorič

Od 1. septembra 2018 so lahko v prodaji le še tisti modeli avtomobilov, ki imajo opravljene meritve porabe goriva in izpustov po novem protokolu WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Ta nadomešča 45 let star standard NEDC (New European Driving Cycle oziroma po slovensko NEVC, Novi evropski vozni cikel).

Medtem ko je slednji pretežno odražal rezultate laboratorijskih meritev, se meritve po postopku WLTP opravlja v okoliščinah, ki so precej bližje realnim voznim razmeram. Meritev namreč traja dlje časa, preizkusni cikel je bolj dinamičen, večje so tako povprečne kot tudi maksimalne hitrosti, več je zaviranja in pospeševanja, nižje so laboratorijske temperature, vse to pa seveda vpliva na večjo porabo goriva in višje vrednosti izmerjenih izpustov.

Zahtevnejši postopki, več koristi

Ker je po novem protokolu treba upo-

štovati tudi vpliv dodatne opreme na količino izpustov, izmerjene vrednosti ne veljajo za vsa vozila istega tipa z enakim motorjem in menjalnikom, kot je to veljalo doslej, ampak odražajo dejansko opremljenost konkretnega vozila. Tako je treba preizkuse WLTP opraviti za vse kombinacije motorjev in menjalnikov ter opreme. In ker je teste po novem postopku treba narediti ne le za nove modele vozil, ampak za vsa vozila, ki so v prodaji, so proizvajalci avtomobilov in tudi izvajalci testov razumljivo naleteli na precejšnje izzive. Uvajanje novega standarda je tako lahko pri nekaterih znamkah povzročilo zastoje v proizvodnji in zamude pri dobavi nekaterih avtomobilov, saj so morali proizvajalci opraviti meritve in prilagoditi motorje ter izpeljati homologacijske postopke, nekatere pogonske stroje ali celo modele avtomobilov pa so zaradi prevelikih stroškov posodobitve tudi ukinili.

A ključno je, da zaradi WLTP kupci vozil pridobijo realnejše podatke o porabi goriva in izpustih škodljivih snovi ter se za nakup lažje odločajo tudi na podlagi stopnje



1. 9. 2018 je datum, ko je začel veljati standard WLTP za vsa motorna vozila, ki so v prodaji.



Za 25–36 % večje so izmerjene vrednosti izpustov po standardu WLTP kot po prejšnjem standardu NEVC.



Dve leti časa ima Slovenija, da poskrbi za zakonsko prilagoditev sistema obdavčitve.



Izpusti CO₂ vplivajo na obdavčitev vozil po zakonu o davku na motorna vozila.

obremenjevanja okolja, ki ga povzroča posamezno vozilo. To velja tako za individualne kupce kot tudi za upravljavce voznih parkov.

Armin Villingier, vodja Group Fleet International v koncernu Volkswagen, je tako prepričan: »Upravljalci voznih parkov bodo na podlagi rezultatov WLTP bolje upravljali izpuste CO₂ v svojih voznih parkih. Ker so novi postopki natančnejši in predstavljajo realnejše podatke, bo to koristilo tako državam, ki bodo lahko podrobneje spremljale doseganje državnih ciljev na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, kot tudi podjetjem, ki so si zadala nalogo zmanjšati ogljični odtis svojega voznega parka.«

Po novem bodo podjetja namreč lažje ocenila, v kolikšni meri na zmanjšanje izpustov CO₂ v celotnem voznem parku poleg izbire posameznih modelov in motorjev vpliva tudi oprema vozil. S tem se odpirajo nove možnosti za uravnavanje skupnih izpustov CO₂.

Se obetajo podražitve?

»Dejstvo je, da so izpusti CO₂, ki so izmerjeni po postopku WLTP, občutno večji od dosedanjih vrednosti. Ker je obdavčitev vozil z davkom na motorna vozila v Sloveniji vezana na emisije CO₂, bi to seveda lahko vplivalo na višino davka in posledično na ceno vozil. Na srečo se to zaenkrat ne bo zgodilo,« zagotavlja Slavko Ažman, vodja oddelka poslovnega upravljanja pri Porsche Slovenija, in pojasnjuje: »Od 1. septembra letos sta namreč za vsako vozilo, ki se proda na področju Evropske unije, na voljo dva emisijska podatka: izpusti CO₂, ki so izmerjeni po novem postopku WLTP, in iz-

pusti po starem postopku NEVC, ki so izračunani na osnovi izmerjenih vrednosti. Konec avgusta je Finančna uprava objavila navodilo, v katerem je pojasnila, da se za namene obdavčitve vozil uporabljajo preračunane NEVC-vrednosti. Ker so te primerljive z dosedanjimi vrednostmi, to pomeni, da do nadaljnjega, torej do spremembe Zakona o davku na motorna vozila, na področju obdavčitve motornih vozil ne bo večjih sprememb. Zaradi navodila Finančne uprave tako zaenkrat ne pričakujemo, da bi prehod na nov način merjenja emisij imel večji vpliv na ceno vozil, kar seveda še posebej velja za že naročena vozila.«

Vendar pa gre le za začasno rešitev. Ker bodo preračunane NEVC-vrednosti na voljo le še dve leti, bo v tem času treba ustrezno prilagoditi Zakon o davku na motorna vozila (ZDMV). Priporočilo Evropskega združenja avtomobilskih proizvajalcev ACEA evropskim vladam je, da zagotovijo, da se sprememba načina merjenja izpustov ne bo odrazila v povečanju obdavčitve vozil. Večina evropskih držav, ki imajo obdavčitev vozil vezano na izpuste CO₂, je že določila datum prehoda na sistem WLTP za namen obdavčitve in hkrati davčne stopnje tudi že ustrezno prilagodila dejstvu, da so vrednosti izpustov WLTP višje od sedanjih po sistemu NEVC. Ta izziv Slovenijo še čaka.

Potrebne bodo prilagoditve zakonov

»Mislim, da so spremembe zakona nujne in da si Slovenija res ne more privoščiti obdavčitve vozil po novih emisijah CO₂ ter z uporabo starih davčnih stopenj. To bi bil najslabši možni scenarij. Nove WLTP-vrednosti izpustov CO₂ so v primerjavi s

stariimi vrednostmi po sistemu NEVC v povprečju višje za 25 odstotkov, pri nekaterih modelih pa tudi do 36 odstotkov. Zaradi ozko postavljenih mej davčnih razredov to pomeni, da bi ob nespremenjenem zakonu v večini primerov prišlo ne le do preskoka v višji davčni razred, ampak do preskoka za dva ali celo tri davčne razrede! Ker je sistem obdavčitve zelo progresiven in obdavčitev zelo hitro narašča, to tudi pomeni, da bi bilo povečanje davka precej večje, kot je povečanje izmerjenih emisij. Zaenkrat simulacije kažejo, da bi se obračunan davek na motorna vozila ob nespremenjenem zakonu povečal kar za 220 odstotkov, obdavčitev nekaterih modelov pa bi se povečala celo za petkrat. Zato je seveda nujno, da ustrezno prilagodimo sistem obdavčitve,« dodaja Ažman.

V Sekciji za osebna motorna vozila pri Trgovinski zbornici Slovenije so že pripravili predlog sprememb Zakona o davku na motorna vozila. Ažman tudi zagotavlja, da so že navezali stik z Ministrstvom za finance, in verjame, da jim bo skupaj uspelo pripraviti zakonske spremembe, ki bodo omogočale prehod na sistem WLTP brez pretiranih pretresov na avtomobilskem trgu in brez nesorazmerne podražitve vozil.

Kot vsak skrben gospodar si je tudi Matej Ambrožič, direktor podjetja Simbol d. o. o., pred končno odločitvijo o nakupu novih vozil izračunal mesečno porabo goriva. In se odločil za CNG.

Tekst: Matjaž Korošak
Foto: Miran Juršič

Sicer so v podjetju, ki upravlja šest objektov, med katerimi sta dva uspešna ljubljanska hostla, že prej uporabljali Volkswagnove modele, predvsem Transporterja. Ta je s svojo prostornostjo blizu potrebam hotelske in turistične dejavnosti, tokrat pa je padla odločitev v korist najekonomičnejšega energenta, stisnjenega zemeljskega plina, ki je tudi ekološko najprijaznejši (fosilni) energent. »Plinski pogon je v primeru metana oziroma goriva CNG izredno ugodna alternativa dizlu in bencinu, zato smo se odločili, da kupimo kar tri Caddyje. Tovorna verzija je podaljšana, torej Maxi, dva običajna modela pa sta namenjena prevozu oseb. Vse o porabi in varčevanju je mogoče povedati zelo na kratko: pred dnevi sem peljal sodelavki na letališče v Benetke, do tja in nazaj pa sem prišel za borih 20 evrov,« navdušeno razlaga Ambrožič, ki pravi, da je vožnja s takšnim Caddyjem udobna, avtomobil je prostoren in tudi oblikovno mu je blizu.

Tri Caddyje imajo v Simbolu že pol leta in tisti, ki je najpogosteje v uporabi, ima že resnih 22 tisoč kilometrov. Težav ni nobenih, zadovoljni so tako vozniki kot gostje, ki jih s Caddyji občasno prevažajo (in jim kak avto tudi posodijo). Tudi prihranki so že jasni: »Kot smo takole na hitro računali, sem za približno enako uporabo moral na teden prej odšteti okoli 100 evrov, zdaj pa je ta strošek le še 20 evrov!« Ambrožič se čudi le temu, da mreža polnilnic v Sloveniji kljub jasnim prednostim energenta CNG ni obsežnejša. »Saj ne, da doseg ne bi zadovoljeval potreb po Sloveniji, potrebne je le malo več discipline, saj je poraba v primeru preklopa na rezervo bencina kar velika.«

Že prihodnje leto bi Ambrožič svojo floto s pogonom na stisnjeni zemeljski plin rad razširil še za dva modela, oba Caddyja Maxi TGI, ki sta odlična rešitev za hotelirsko oziroma turistično panogo, s katero se uspešno ukvarja že 14 let. »Seveda pa bi imel tudi kak večji avtomobil tipa Transporter, zato čakam, kdaj bo Volkswagen razširil paleto modelov s pogonom na stisnjeni zemeljski plin.«

Racionalna odločitev



GORIVO

Prav gotovo sta najprepričljivejša argumenta za nakup pogonskega stroja, ki ga poganja stisnjeni zemeljski plin (CNG, pri nas metan), njegova učinkovitost in istočasno čistost zgorevanja. CNG je namreč najčistejše fosilno gorivo. Hkrati je energijsko bogatejši od bencina in nafte (kaj šele od LPG), in to za približno 35 oziroma 25 odstotkov. Pri zgorevanju se sprošča za okoli 25 odstotkov manj osovraženega CO₂ (pri utekočinjenem naftnem plinu za 10 do 15 odstotkov), bistveno manj je drugih škodljivih sestavin. Prihranki so tako lahko precejšnji, kljub temu da je cena CNG od 0,9 do 0,99 evra na kilogram, tudi do 50-odstotni!



POGONSKI SKLOP

Predelan 1,4-litrski pogonski stroj zmore 81 kilovatov (110 konjskih moči) moči in 200 njutonmetrov navora med 1.500 in 3.500 vrtljaji, doseže pa 174 kilometrov na uro v primeru ročnega in 172 kilometrov na uro v primeru dvosklopčnega menjalnika DSG. Plin je spravljen v štirih rezervoarjih pod dnom, vanje je mogoče spraviti 26 kilogramov stisnjenega zemeljskega plina (37 kilogramov v različici Maxi), takle TGI pa porabi 4,1 kilograma plina na 100 kilometrov. In ko zmanjka plina, je na voljo še rezerva bencina (13 litrov), saj je motor bivalenten.



UDOBJE

Na voljo sta dve dolžinski verziji, pri čemer je osnovna še vedno dolga 4,4 metra in torej z merami zvesta urbanemu okolju in kompaktnemu vozilu ali dostavniku. Zato pa zmore daljši brat z dodatnimi 47 centimetri (od tega jih je kar 32 zaradi povečane medosne razdalje) že bolj resne transportne naloge. Mogoče je prevažati do sedem oseb (z dodatno tretjo vrsto sedežev, ki se lahko postavi) ali pa v Caddyja naložiti do neverjetnih 3.030 litrov prtljage (celo 3.880 litrov v verziji Maxi), njegova nosilnost pa je tudi v primeru verzije TGI med dobrimi 600 in 760 kilogrami.



VARNOST

Novi Caddy prinaša v razred številne asistenčne sisteme in zmogljiv infotainment, ki je redkost v tem segmentu. Tako so na voljo tudi radarski tempomat, kamera za vzvratno vožnjo, funkcija zaviranja v sili v mestu (Front Assist), Light Assist, ki samodejno preklaplja snop žarometov, pomočnik za parkiranje, večnaletna zavora, 360-stopinjski pregled nad okolico vozila ...

SED i RTE

Je vaš najintimnejši stik z avtomobilom. Od njega je odvisno, kako poskočno boste izstopili na cilju in kako prijetna bo vaša pot. Le pomislite, v avtomobilskem sedežu presedite dobra štiri leta svojega življenja! Zato še zdaleč ni nepomembno, kakšen je.

Tekst: Matjaž Korošak



Osnovno oblažjenje vsakega sedeža, ki določa tudi njegovo obliko, je iz poliuretanske pene, ki jo vbrizgajo v model, zatem pa se začne oblačenje. Izbor materiala za prevleke določa in/ali omogoča dodatne opcije, kot so greetje, zračenje in masažne funkcije.

Sedež mora biti dovolj varen, torej čvrst, in preprečevati zdrs pod varnostni pas ter učinek biča ob trku, kar prepreči vzglavnik, ki se premakne naprej.

Že pri snovanju osnovne konstrukcije sedeža morajo oblikovalci upoštevati ključne zahteve ergonomije. Sedež mora zagotavljati temeljito podporo telesu, zmanjšati obremenitev glavnih mišičnih skupin in omogočati dobro prekrvavljenost. Posebej je izpostavljen položaj hrbta oziroma hrbtenice in ledvenega dela.

Voznik mora poskrbeti, da sedež nastavi tako, da je hrbtenica vedno v S-položaju, kolena pa bi morala biti nižje od kolkov in noge v sproščenem položaju, tako da noga tudi ob pritisku na zavoro ostane blago pokrčena.

PO MERI

Udoben, velik, školjkast, ogrevan, masažni, premičen ... Da, vse to je avtomobilski sedež. Kolikokrat razmišljate o njem, ko sedete nanj? Se zavedate, da so avtomobilski sedeži danes tehnološki biseri, ki vozniku pomagajo in omogočajo, da izkoristi ves potencial avtomobila, predstavljajo pa od pet do deset odstotkov stroškov celotnega avtomobila?

Ne sedež, izkušnja sedenja!

Daleč so časi, ko so bili sedeži v avtomobilu le z usnjem ali tkanino prevlečeno kovinsko ohišje, pod katerim so bile še vzmeti in ki ga je bilo v najboljšem primeru mogoče poriniti za kak centimeter naprej ali nazaj (v pionirskih časih pa še to ne). V teh dobrih stotih letih, odkar se avtomobili premikajo po cestah, so sedeži postali samostojne, tehnološko dovršene celote, s katerimi se ukvarjajo tako inženirji kot zdravniki. In če so bile investicije pred časom namenjene povečanju udobja, so prizadevanja zdaj poleg tega usmerjena še v varnost in popolno prilagodljivost za čim bolj sproščeno sedenje.

Seveda so sedeži že v osnovi oblikovani tako, da ustrezajo predvsem temeljni namembnosti avtomobila. Tako bodo inženirji za hiter in športni model pripravili ogrodje (in sedež), ki bo bolje (predvsem čvrsteje, temeljiteje) objelo telo, pri čemer je udobje drugotnega pomena. Pri družinskem modelu je treba upoštevati predvsem udobje, prostor in prilagodljivost. Pri potovalni limuzini je ob udobju poudarek še na ergonomiji in pravih razmerjih. Pri manjših avtomobilih je poleg namembnosti sedeža treba upoštevati tudi njegovo težo in volumen, ki ga zavzema. In poslovna limuzina? Ta ima namesto zadnje klopi običajno dva prilagodljiva posamična sedeža. Toda ne glede na vse mora sedež hkrati skrbeti še za to, da bo med dolgim sedenjem dobro podpiral trup (še posebej hrbet in ledveni del) ter stegna, da bo lahko voznik (in seveda potniki) tudi naslonil glavo in da bo izbrani material ustrezen za sedenje. Ob tem mora biti sedež dovolj varen, torej čvrst, preprečevati mora učinek biča ob trku (ko glava najprej zaniha naprej, potem pa še siloviteje nazaj, kar prepreči vzglavnik, ki se pomakne naprej) in zdrs pod varnostni pas.

Osnovna kovinska konstrukcija in vzdržljivost oziroma obstojnost oblažjenja so seveda pomembnejše od materiala, iz katerega so izdelane prevleke. Vse to dodobra testirajo z roboti, ki kakšnih 50.000-krat sedejo v avto, preden je sedež pripravljen za serijsko izdelavo. Osnovno oblažjenje vsakega sedeža, ki določa tudi njegovo obliko, je sicer že od poznih šestdesetih let minulega stoletja iz poliuretanske pene, ki jo vbrizgajo v model, zatem pa se začne oblačenje, ki je v najdražjih modelih ali v takšnih s posebnim usnjem lahko tudi povsem ročno, prepuščeno spretnim rokam usnarja ali krojača.

Povprečen odrasli v zahodnem svetu presedi več kot polovico svojega budnega življenja. Sedimo v avtomobilu, pri delu, pri jedi, pred televizijo ...

Kaj izbrati?

Že osnovna ponudba materialov za prevleke je velika, toda večina proizvajalcev med doplačljivimi opcijami ponuja še precej več. Vedeti pa je treba, da tip materiala običajno določa tudi udobje sedenja in vzdržljivost ter način vzdrževanja.

Tekstilne prevleke so najbolj običajne, toda tudi med njimi je razlika v kvaliteti izdelave, udobju na dotik, vzdržljivosti ... Izdelane so namreč iz različnih materialov oziroma je vsaj njihova osnova različna, najbolj pa je uporabljan velur. Tudi usnje, najbolj klasičen premiumski material, je lahko v različnih kakovostnih izvedbah (mekoba, napake v materialu ...), lahko je obarvano (skoraj poljubno), prešito, brušeno in kombinirano s tkanino, umetnim usnjem (ki v svoji najnovejši izvedbi že prav dobro konkurira naravnemu usnju) ali s tehničnimi materiali, med katerimi je gotovo najprepričljivejša in najdražja (ter lastnostim brušenega usnja najbližja, hkrati pa vzdržljivejša) alkantara.

Ta se zaradi svojih dobrih lastnosti in oprijema pojavlja tudi povsem samostojno, najbolj pa je priljubljena v premiumskih in športnih modelih.

Izbor materiala za prevleke sedeža določa in/ali omogoča še dodatne opcije, kot so predvsem gretje, zračenje in masažne funkcije, pa tudi uporabo v posebnih modelih, zaradi izpostavljenosti vremenskim pojavom predvsem v kabrioletih.

Pazite na hrbtenico

Že pri snovanju osnovne konstrukcije sedeža morajo oblikovalci upoštevati ključne zahteve ergonomije. Sedež mora omogočati enostavno sedanje in vstajanje, dobro gibljivost rok in nog ter dobro preglednost iz avtomobila, predvsem pa zagotavljati temeljito podporo telesu, tako zmanjšati obremenitev glavnih mišičnih skupin (in s tem utrujenost), hkrati pa omogočati dobro prekravljenost. Ne gre pozabiti niti na vibracije avtomobila, ki jih mora sedež dobro vpijati. Pri tem je položaj hrbta oziroma hrbtenice in ledvenega (lumbalnega) dela še posebej izpostavljen. Zato snovalci sedežev sodelujejo tudi z zdravniki, da bi zagotovili kar najbolj optimalno in zdravo sedenje (nemško združenje AGR proizvajalcem izdaja tudi potrdila, da je sedež hrbtu prijazen).

Sedež mora torej biti kar se le da prilagodljiv različnim višinam voznikov, njihovi telesni zgradbi, teži ... Sisteme in mehanizme za prilagoditev sedeža (višina, sedalni del, naklon, ledveni del ...) morajo zato snovati že pred končno zunanjo podobo. A še tako idealno grajen sedež za optimalno prilagoditev zahteva nekaj osnovnega predznaja, to pa je seveda delo voznika. Ta bi moral poskrbeti, da je hrbtenica vedno v značilnem S-položaju (pri čemer je ključna podpora ledvenega dela), kolena pa bi med daljšim sedenjem morala biti nižje od kolkov.

Zanimivo, tudi najvarnejši in najpriporočljivejši položaj v avtomobilu je podoben: torej sproščena drža, pri kateri položaj oziroma naklon hrbta (naklon naslonskega dela med 100 in 110 stopinjami) določa pokrčenost rok na volanu (približno pod kotom 90 stopinj) in pri kateri za vrtenje volana uporabljamo le roke, ne pa ramenskega dela. Tudi noge morajo biti v sproščenem položaju; tako ob





Človeško telo ni narejeno za dolgotrajno sedenje. Zato varnostni asistenčni sistemi opozarjajo tudi na nujnost postanka.

skrajnem pritisku na sklopko (ali zavoro, če sklopke ni) noga še vedno ostane blago pokrčena, voznik pa lahko obvladuje avtomobil.

In ne nazadnje je pri položaju sedenja treba upoštevati tudi dejstvo, da voznik kar nekaj informacij o tem, kaj se dogaja z avtomobilom med vožnjo, prejema neposredno prek sedeža, zato je dobro sedenje s temeljito oporo še toliko pomembnejše. Dirkači bi o tem znali povedati marsikaj, zato so tako strogo namembni školjkasti sedeži pravzaprav podaljšek hrbtenice s kar najmanj vmesnimi filtri.

Prilagoditve, nastavitve, masaže ...

Bi verjeli, da je avtomobilski sedež mogoče nastavljati v kar 32 smereh? Seveda je, vendar si proizvajalci iz sedeža ne želijo narediti neuporabnega sistema, ki ga je težko nadzirati in upravljati. Zato jih večina ponuja le upravljanje v nekaj smeri. Izjema so luksuzne limuzine, ki imajo povsem prilagodljive sedeže tudi v zadnji vrsti.

Osnova je ročna nastavitve, boljša vozila pa omogočajo nastavitve s pomočjo elektromotorjev, mnogo je tudi kombinacij obojega. Tako je mogoče nastavljati pomik naprej in nazaj, pomik naslona, dvig sedalnega dela (višina), naklon sedalnega dela, višino sedeža in globino ledvenega dela ... In tu, jasno, še ni konec: mogoče je nastavljati tudi naklon zgornjega dela naslona, bočni oprijem v ledvenem (in/ali ramenskem delu) in dolžino sedalnega dela (podpora stegen – pri tem je pomembno, da je konec sedeža dva do tri prste pred zgibom kolena).

Ob še tako natančni nastavitvi in prilagoditvi osebnim meram zdravniki priporočajo redne pos-

tanke in razgibavanje, saj človeško telo preprosto ni narejeno za dolgotrajno sedenje. Tega se zavedajo tudi proizvajalci avtomobilov, zato varnostni asistenčni sistemi opozarjajo tudi na nujnost postanka (in počitka). Avtomobilski proizvajalci ravno zato ponujajo tudi masažno funkcijo, ki lahko razbremeni mišice, vezi in sklepe. Sistemov je več, najboljši ponujajo več masažnih programov s spremenljivo intenzivnostjo in hitrostjo delovanja, ki so celo osredotočeni na natančno določen del telesa ali imajo posebej definiran namen. V splošnem pa gre pri tem za zračne blazince (16–18), ki so nameščene pod prevlekami, sistem pa jih s kompresorjem za vsak sedež napihuje (0,5 bara) in prazni po določenem algoritmu ter s tem masira telo in stimulira mišice.

A za dobro počutje ni dovolj le idealen položaj, ampak tudi čim ugodnejša klima. Tokrat govorimo o klimi na površini sedeža. Večina proizvajalcev ponuja ogrevanje sedežev, še posebno usnjenih (kdor je že sedel na usnje sredi zime, ve, zakaj), številni pa tudi zračenje (kar ne pomeni le hlajenja!). Pri ogrevanju gre za večstopenjsko nastavljen sistem, pri katerem grelni žičke pod prevleko ustvarjajo prijetno temperaturo na površini sedeža. Prednost tega sistema je njegova odzivnost v primerjavi z ogrevanjem avtomobila z odvečno energijo motorja. Zračenje je nekoliko bolj zapleten sistem. Usnjene prevleke so v tem primeru nujne, saj morajo biti po celotnem sedalnem in naklonskem delu tudi perforirane. Sistem več ventilatorjev, razporejenih po površini sedeža, lahko potem večstopenjsko odsesava vroč zrak in s tem preprečuje (oziroma vsaj zmanjšuje) potenje ali pa zrak vpihuje na pregret del hrbta, zadnjice in stegen.

JE TUDI VAŠ AVTO MOBILNA PISARNA?

Kadar niso za volanom, številni poslovneži dolgo ure na daljših poteh, torej čas, ki bi ga sicer izgubili, izkoriščajo za delo na računalniku, telefonske in (video)konference, navsezadnje pa tudi za krepčilen spanec. Vse to jim lahko omogočita predvsem prostornost zadnjega dela kabine in morebiten sistem povsem prilagodljivih sedežev v drugi vrsti (v kombinaciji z drugimi dodatki). Tako je mogoče v večjih limuzinah naročiti sistem zadnjih sedežev, ki omogočajo spremembo naklona sedalnega dela in naklona naslonskega dela. S tem si potniki sedeže lahko prilagodijo tako, kot to ponuja poslovni (ali celo prvi) razred v letalu. Ni se mogoče le udobno zlekniti in si nastaviti nežno masažo, ampak tudi povsem iztegniti noge in jih položiti na podaljšek, ki se pripele izpod sedeža (ali jih odložiti na poseben podstavek, poličko). Hkrati je mogoče pomakniti naprej desni prednji sedež in njegov naslon celo podreti (Audi to na primer omogoča kar s sistemom Rear Seat Remote), nanj odložiti noge – in potem vklopiti celo masažo z osmimi blazinicami, ki stimulirajo refleksne cone na podplatih. Še več, vklopiti je mogoče tudi ogrevanje stopal.

Vse to ob popolni povezljivosti, brezžičnem polnjenju telefona, oddaljenem dostopu do multimedijskega sistema (aplikacija na telefonu), potrebni zatemnitvi za več zasebnosti, ambientalni razsvetlitvi in zložitljivih mizicah ali pa zgolj nosilcih za pametni telefon (ali tablični računalnik) pomeni, da bo lahko poslovnež zares koristno, delovno – ali pa samo sproščeno – preživel tudi nekaj ur na udobnem zadnjem sedežu avtomobila.

Si boste tudi vi (službeno) vozilo jutri delili?

»Car sharing« ni več le oddaljena obljuba, ampak realnost, ki prihaja v mesta in na ceste po vsem svetu. Tudi pri nas – in tudi za podjetja.

Tekst: Jak Vrečar

Gotovo se še spominjate svojega prvega avtomobila. Ste si ga kupili sami, zanj varčevali, ga posedovali, zanj vzeli kredit? Zelo verjetno se spominjate tudi tistih, ki so sledili prvemu jeklenemu konjičku. Ampak v prihodnosti morda ne bo več tako. Vozila, v katera boste sedali in se z njimi prevažali po kratkih dnevnih opravkih, na izletih ob koncu tedna ali po službenih poteh, boste lahko menjavali skoraj tako pogosto kot svojo garderobo.

Velika zgodba

Če se bodo uresničile napovedi – in marsikaj kaže v to smer –, avtomobilov ne bomo več kupovali, ampak si jih bomo delili. Souporaba vozil – tudi pri nas je vsaj za zdaj še veliko bolj razširjen angleški izraz »car sharing« – je ena velikih zgodb mobilnosti. Uporaba vozila za krajši čas, skupaj z drugimi uporabniki se vse bolj kaže kot uporabna rešitev, ki je alternativa lastništvu vozil, javnemu prevozu ali taksijem. Zaradi fleksibilnosti, ki omogoča dostop do različnih modelov ali tipov vozil za različne potrebe in cenovno optimizacijo stroškov, pri



FINANCIRANJE

katerih se za marsikoga car sharing izplača bolj kot lastništvo in vzdrževanje vozila, postaja souporaba vozil vse bolj razširjena.

Leta 2015 so pri podjetju Boston Consulting Group število uporabnikov car sharinga ocenili na 5,8 milijona. Do leta 2021 so napovedali več kot petkratlen skok njihovega števila, to je na 35 milijonov. Če pogledamo še nekaj let naprej in če se bodo napovedi uresničile, bomo uporabnike šteli v stotinah milijonov, prihodke pa v milijardah. Popravek, v bilijonih: Philipp Kampshoff iz McKinseyja tako za leto 2030 vrednost trga storitev mobilnosti, mobilnosti v skupni rabi in povezljivosti ocenjuje na mogočnih 1.500 milijard evrov oziroma na 1,5 bilijona.

Náčrti postajajo resničnost

Če pogledamo v drzne načrte koncerna Volkswagen, globalne avtomobilske številke ena, lahko vidimo, kako na široko se plete mreža souporabe in kakšne učinke lahko prinese. Koncern je različne oblike »nelastniške« uporabe vozil zapisal v svojo strategijo in jih že aktivno udejavnja. Deljenje voženj, »ride-sharing«, torej koncept, ki so ga razširile družbe, kot so Uber, Lyft in Gett (ta tudi v sodelovanju s koncernom VW), je Volkswagen AG s samostojno družbo MOIA začel uresničevati leta 2016, zdaj pa ta vožnje že ponuja v nemškem Hannovru. In medtem ko ambicije v podjetju MOIA segajo še precej dlje od deljenja voženj, tudi do avtonomnega prevoza različnih potnikov, sočasno znotraj koncerna poteka vrsta velikih projektov souporabe. Car sharing električnih vozil pod krovnim imenom We Share bodo tako lahko predvidoma v drugem četrtletju leta 2019 uporabljali Berlinčani. Tem bo na voljo 1.500 e-Golfov, sledilo bo 500 vozil e-up!, od leta 2020 pa naj bi jih že nasledila prva vozila iz družine Volkswagen I.D.

Medtem si več znamk koncerna z velikimi koraki utira pot v car sharing po vsem svetu. Audi na primer v ZDA ponuja različne oblike. Uporabniki lahko izbirajo ne le kategorijo vozila, ampak tudi tip (na primer SUV za eno priložnost, limuzino za drugo). Pri tem bo Audi že leta 2025 z digitalnimi storitvami presegel prvo milijardo prihodkov, napoveduje Bettina Bernhardt, v družbi odgovorna za poslovne inovacije. Medtem pa Volkswagen na drugem koncu sveta, v afriški Ruandi, gradi lastno tovarno. Do 5.000 modelov Polo in Passat, izdelava-

nih letno, bo namenjenih predvsem souporabi. Večina od 12 milijonov prebivalcev države si svojega avta ne more privoščiti, marsikdo pa ga bo lahko (so)uporabljal.

Car sharing za podjetja

Storitve souporabe vozil nikakor niso rezervirane samo za posameznike, temveč tudi za podjetja. Korporativni car sharing v zavest marsikatero družbe že prihaja kot alternativna rešitev in način za preseganje ovir, ki so značilne za uporabo obstoječega voznega parka. Prinaša ugodnejše razmerje med potrebami po mobilnosti in s tem povezanimi stroški. Ti so

3 koraki za preprosto uporabo

1. Rezervacija

Uporabnik rezervira vozilo z aplikacijo na računalniku, tablici ali telefonu. Tam vidi, katera vozila so dostopna v želenem terminu rezervacije. Dobi tudi informacije o stanju goriva posameznega vozila in izračunan strošek rezervacije glede na vnesene parametre trajanja uporabe, tako da lahko izbere med paketi, ki so cenovno najugodnejši.

2. Dostop s telefonom

Izbrano vozilo na lokaciji za prevzem odpre s svojim pametnim telefonom. Sistem preveri, ali je uporabnik upravičen do uporabe vozila v danem terminu, in vozilo odklene. Po koncu vožnje se vozilo tudi zaklene s pametnim telefonom. Ključi vozila se tako uporabijo le izjemoma.

3. Preprosto plačilo

Stroški se obračunajo in poravnajo hitro in preprosto. Uporabnik prejme račun in vso potrebno dokumentacijo po pošti ali spletu. Sistem avtomatsko preračuna tudi strošek posamezne rezervacije, tako da se da v aplikaciji končnemu uporabniku zaračunati tudi posamezna uporaba.

pri car sharingu tudi bolj nadzorovani, odpade pa tudi vrsta skrbi, povezanih s klasičnim lastništvom vozil, na primer z zavarovanji ali vzdrževanjem. Še en adut, na katerega stavijo snovalci korporativnega car sharinga, je podiranje meje med poslovnim in zasebnim, saj lahko podjetje, ki uporablja storitev car sharinga, svojim uporabnikom omogoča uporabo vozil tudi za zasebni namen.



Tudi v Sloveniji

Za zgled, kaj omogoča car sharing za podjetja, danes ni več treba pogledati niti čez mejo. Na naših cestah lahko že opazite prva vozila, označena z logotipi znamke »sharetoo«. Gre za korporativni car sharing, ki ga bo v Sloveniji v prihodnje izvajala skupina Porsche Finance Group Slovenia. »Sharetoo ponuja celovito storitev uporabe vozila. Uporabniku se ni treba ukvarjati z vprašanji, kot so nakup, vzdrževanje, zavarovanje in podobno. Zato lahko le uživa v vožnji raznolikega, kakovostnega in varnega voznega parka, ki mu je na voljo takrat, ko vozilo dejansko potrebuje,« izpostavlja Borut Črešnik, vodja projekta sharetoo pri Porsche Finance Group Slovenia.

Storitev sharetoo (testno se že uporablja) bo mobilna rešitev za podjetja z variabilnimi razširjenimi potrebami po mobilnosti, prav tako pa je primerna na primer za ponudnike nepremičnin ali stano-

5 prednosti, ki jih prinaša sharetoo

1. Fleksibilnost

Lahko prilagodljiv vozni park, tudi po številu vozil, glede na spremenljive mobilnostne potrebe posameznega podjetja.

2. Nižji stroški

Hitra uresničitev, prilagodljivost potrebam, uporaba najnovejše tehnologije. Večja učinkovitost uporabe vozila, popoln nadzor nad rabo in stroški.

3. Raznolikost

Pestra izbira vozil v voznem parku, lahek dostop do različnih modelov vozil in konfiguracij glede na potrebe po mobilnosti.

4. Varnost

Zaposlenim zagotavlja kvaliteten prevoz v varnih okoliščinah tako za poslovne kot tudi osebne namene.

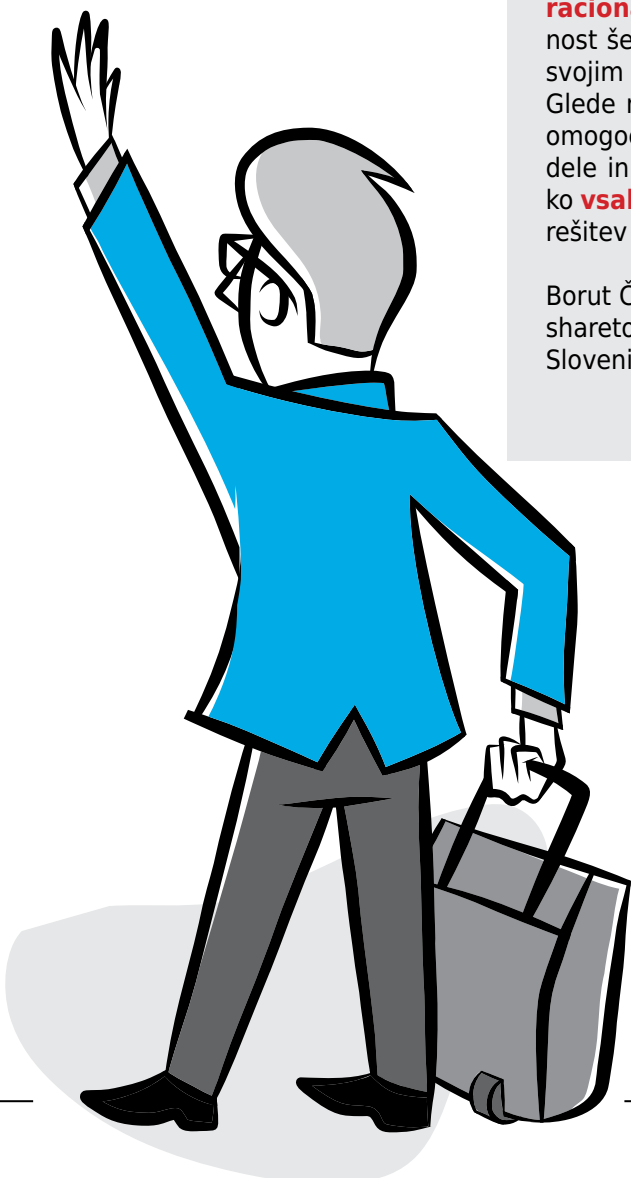
5. Zvestoba

Večja zvestoba zaposlenih, ki jim je omogočena inovativna mobilna rešitev za usklajevanje poslovnih in zasebnih potreb po mobilnosti.

vanjske komplekse. Ko bo uporabnik v podjetju, v poslovni stavbi, v kateri ima podjetje sedež, ali pa v novem večstanovanjskem kompleksu, v katerem prebiva, potreboval vozilo, torej s storitvijo sharetoo ne bo več iskal ključa svojega vozila, ampak bo z aplikacijo rezerviral in nato odklenil vozilo iz flote, ki bo na voljo.

Prednosti, ki jih vidijo v Porsche Finance Group Slovenia, je torej dolga vrsta. Car sharing s storitvijo sharetoo prinaša učinkovito mobilnost strankam (podjetjem in zaposlenim), na voljo bo lahko široka paleta vozil skupine, ki jo zastopa družba Porsche Slovenija, partnerski odnos z mrežo pooblaščenih trgovcev bo zagotavljal dobro pokritost po vsej Sloveniji, hkrati pa gre tudi za trajnostno rešitev mobilnosti.

Sharetoo naj bi bil po napovedih širši javnosti oziroma podjetjem na voljo v prihajajočem letu. V

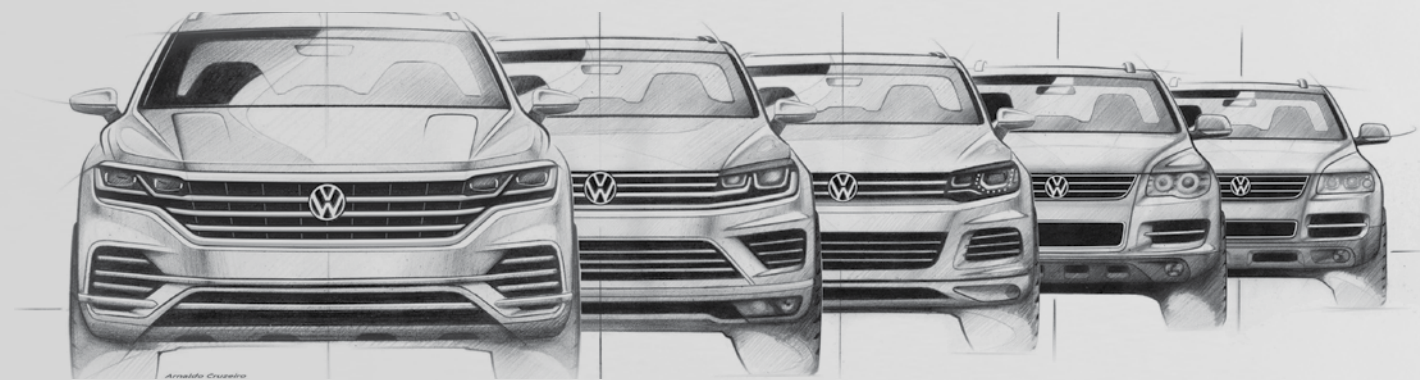


družbah, v katerih so vaše potrebe po mobilnosti in vozilih spremenljive, hkrati pa želite obvladovati stroške, boste tako že lahko uporabljali sharetoov lastni sistem za rezervacije na računalniku, tablici ali telefonu, uporabniki pa bodo vozila na fiksnih prevzemnih mestih odklepali s pametnimi telefoni namesto ključev. Prihodnost car sharin-ga – tudi za podjetja – je torej že pri nas. Čas je za novo poglavje mobilnosti.

»Sharetoo zaradi svoje **fleksibilne** možnosti uporabe, s ponudbo vozil za čas od ene ure do enega meseca, hkrati pa zaradi podprtosti z ustrezno opremo ponuja enostavno mobilnost kadar koli. Še posebej sharetoo priporočamo podjetjem, skupnostim in organizacijam, ki želijo uporabo svojega voznega parka **digitalizirati** in **racionalizirati** ter hkrati mobilnost še **približati** oziroma dodati svojim partnerjem in zaposlenim. Glede na svojo zasnovo sharetoo omogoča neštete poslovne modele in načine uporabe, zato lahko **vsakdo** v njem najde primerno rešitev mobilnosti.«

Borut Črešnik, vodja projekta sharetoo, Porsche Finance Group Slovenia

“Na koncu odloča lepota”



Kot vodja oblikovanja pri koncernu Volkswagen je Michael Mauer odgovoren za videz avtomobilov vseh dvanajstih znamk podjetja. Z njim smo spregovorili o vplivih tehnologij sedanjosti na oblikovanje vozil jutrišnjega dne.

Tekst in foto: VW Group Fleet Magazine



Digitalizacija, avtomatizacija, elektromobilnost ... Avtomobilski panoga je v fazi globokih, vseobsegajočih sprememb. Smo torej v obdobju naslednje evolucije razvoja avtomobila?

Prav zares se zdi, da so te spremembe – in z njimi tudi vse nove možnosti, ki se ponujajo – v primerjavi z zadnjimi dvajsetimi leti veliko večje. Hkrati pa nas čaka obdobje še večjih sprememb.

Kaj pomenijo tako korenite spremembe za vas kot oblikovalca?

Doslej smo oblikovalci delovali v okviru možnosti, ki nam jih je dajala obstoječa tehnologija. Zdaj pa prihaja tehnika, ki ponuja čisto drugačne možnosti. Kaj je konec koncev električni avto? To je rolka z baterijo na sredi in kompaktnim pogonom spredaj ali zadaj. In s štirimi kolesi, potisnjenimi na skrajne robove. S tem lahko delamo – in imamo pri tem novo svobodo. V prihodnosti bomo torej imeli čisto proste roke pri oblikovanju prostora. S to novo tehnologijo različnih možnosti smo razvili že ogromno idej. Z njimi lahko pokrivamo mobilnost sedanjosti in tudi mobilnost jutrišnjega dne. In celo dneva za tem.

Koncern Volkswagen stavi na sodelovanje med videzom in uporabniško izkušnjo vozila. Kaj natančno to pomeni za kupca?

Zelo preprosto: ljudi smo postavili v središče! To morda zveni preprosto, toda več svobode ko nam ponujajo nove tehnologije pri oblikovanju, toliko bolj lahko prilagodimo avtomobil življenjskemu slogu in željam vsakega posameznika.

Bo oblikovanje zunanosti postajalo vedno manj pomembno, tudi zaradi spremenjenih navad strank? Govorimo predvsem o premiku od kupca k uporabniku avtomobila.

Prepričan sem, da bo videz avtomobila tudi v prihodnje igral pomembno vlogo. Dejstvo pa je tudi, da bo notra-

OBLIKA PRIHODNOSTI



njost, predvsem pa interakcija med vozilom in uporabnikom, igrala vse pomembnejšo vlogo.

Bo avtomobil tako v nekaj letih postal manjvredno prevozno sredstvo?

Zgodilo se bo ravno obratno. V avtomobil bomo namreč vpeljali številne nove tehnologije in mu dali novo uporabno vrednost. Ostal bo tako fascinanten, kot je vedno bil.

»Ravno oblikovanje bo v prihodnosti določalo razliko med vozili.«

Zakaj ste tako prepričani?

Ker trije ključni dejavniki nikoli ne bodo izgubili pomembnosti: to so lepota, inovacije in morda še najpomembnejši med vsemi – čustva. Ravno čustva določajo naše celotno življenje. Kar 90 odstotkov naših odločitev naredimo na podlagi čustev, po občutku. Tudi pri avtomobilih naposled o tem, ali bo nekega dne končal v tiskalnici ali pa na dražbi najdražjih klasikov, ne odloča nič drugega kot lepota.

Stopnja digitalizacije in z njo tudi stopnja povezljivosti v vozilih se strmo dvigujeta. Kam pelje razvoj? Uporabnik bo pač imel na voljo bistveno več informacij. Naša naloga pa bo, da bomo podatke, ki si jih bo zaželel uporabnik, ustrezno uredili in jih naredili čim lažje dostopne.

Kako tesno pri razvoju sodelujete oblikovalci in strokovnjaki za digitalizacijo?

V naših tako imenovanih Future Centrih oblikovalci in strokovnjaki za digitalizacijo ne le delajo skupaj, ampak tudi živijo v skupnem miselnem svetu. Tam imamo možnost avtomobil misliti in razviti povsem na novo, hkrati pa poiskati tudi radikalno nove rešitve za mobilno življenje, in to brez vsakodnevnega pritiska, ki je tako značilen za razvoj serijskih vozil. Za ta privilegij sem še posebej hvaležen.

Razvoj uporabniških vmesnikov, multimedijskih rešitev, zabavnih vsebin – katere možnosti za oblikovanje notranjosti boste v osnovi ponudili?

Največ truda in energije vlagamo v to, da bi lahko uporabniku ponudili vse možnosti, ki jih dajejo nove tehnologije, in to v takšni obliki, da bi bila njihova uporaba čim bolj preprosta in intuitivna.

Kako se bodo avtomobili prihodnosti sploh še lahko razlikovali med seboj? In ali bo avtomobil izgubil svojo vrednost kot statusni simbol?

Čisto mogoče, da se bo to res zgodilo, ampak osebno mislim, da do tega ne bo prišlo prav hitro. Ravno oblikovanje bo v prihodnosti določalo razliko med vozili, in to ne le pri videzu, ampak tudi na vseh drugih področjih, ki jih bodo dosegla človeška čutila.

Bomo na cestah videvali avtomobilске klone?

Sploh ne, prav nasprotno. Slika na cestah prihodnosti bo še bolj pestra in raznolika, barvita, še bolj emocionalna kot doslej.

Kaj za vas osebno pomeni tako pogosto uporabljan izraz digitalizacija?

Predvsem pomeni možnost bistveno hitrejšega dostopa do informacij. Pospešitev vseh procesov pomeni sicer tveganje, da bi se morebiti izgubil fokus. Ampak prava umetnost pri vsem tem je ločiti bistveno od nebitvenega.

Kako pripravljen na tveganje mora biti pri svojem delu oblikovalec?

Če želiš biti zares inovativen, moraš vedno znova pod vprašaj postavljati vse, kar ti je znano. To pa

seveda vedno ne naleti na odobravanje okolice. In prav zato moraš biti kot oblikovalec vedno pripravljen sprejeti neko stopnjo tveganja.

Kako velik je prostor za ustvarjalnost v koncernu Volkswagen?

V primerjavi s številnimi drugimi podjetji se mi zdi, da je večji, saj se koncern zaveda, kako pomembno je oblikovanje.

Naj vam zastavim še zadnje vprašanje. Kaj je za vas primer uspešnega oblikovanja, seveda tudi zunaj polja avtomobilске industrije?

Apple. Kljub temu da ga za primer dajejo skoraj prepogosto, jasno dokazuje, da oblikovanje ne vpliva le na to, kako je nekaj videti, temveč tudi na to, kako to deluje. In prav v tem je pomembna razlika.

ZANIMIVOSTI

Kupejevska terenskost



Tu je Q8, nov premijski športni terenec znamke Audi. V primerjavi s starejšim in večjim bratom Q7 je 35 milimetrov širši, prav tako 40 milimetrov nižji, ima krajše previse, poudarjene kolesne izreze, vpadljivejši pa je tudi zaradi izrazitejših potez in nove, edinstvene osemkotne maske.

Zato pa prestižna notranjost bolj spominja na največjo hišno limuzino, model A8, predvsem z dvema velikima digitalnima zaslonoma na osrednji konzoli in s povsem digitalizirano instrumentno ploščo (Audi virtual cockpit). Potniki zadaj se ne bodo pritoževali, tudi zaradi pomične zadnje klopi (za 10 centimetrov), praktičnost pa dodaja kar 605 prtljažnih litrov.

Svojo prodajno pot začenja s trilitrskim motorjem TDI z 210 kilovati (286 konjskimi močmi) in kar 600 njutonmetri navora. Pogon je seveda štirikolesni, ki v osnovi prenaša 40 odstotkov navora na prednji in 60 odstotkov na zadnji kolesi, a se razmerje po potrebi spreminja. Zračno vzmetenje je doplačljivo (prav tako štirikolesno krmiljenje), prinaša pa tudi možnost prilagoditve višine karoserije za devet centimetrov (dvig do 245 milimetrov). Sicer podvozje v osnovi ponuja klasične vzmeti in prilagodljive blažilnike, 48-voltna tehnologija pa pomeni tudi blago hibridizacijo, saj med drugim omogoča jadranje po avtocesti z izključnim motorjem do 40 sekund. Drugo leto bodo na voljo še šibkejši motor TDI, dva bencinska motorja in tudi športni SQ8 s 320 kilovati (435 konjskimi močmi) in RS Q8 s 441 kilovati (600 konjskimi močmi).

ZANIMIVOSTI

O tem, kako zelo resno pri Volkswagnu razmišljajo o napredku na področju digitalizacije, jasno priča pred kratkim sklenjeno partnerstvo z Microsoftom. Podjetji bosta skupaj razvili namenski oblak Volkswagen Automotive Cloud, ki bo ponujal in združeval vse Volkswagnove digitalne storitve in mobilnostne ponudbe v prihodnosti. Tako bo Volkswagen še pospešil svojo digitalno preobrazbo. Že od leta 2020 naj bi na trg vsako leto prišlo približno pet milijonov vozil Volkswagen, ki bodo povsem povezana v oblaku in tako del t. i. interneta stvari. Rešitve, ki bodo nastale v okviru tega strateškega partnerstva, se bodo dolgoročno prenesle na druge koncernske znamke in v vse regije po svetu. Oblak Volkswagen Automotive Cloud tako ponuja osnovo za vse digitalne storitve in ponudbe z dodano vrednostjo koncernskih znamk.

Partnerja bosta razvila tudi enotno koncernsko digitalno platformo One Digital

Partnerstvo velikanov



Platfrom, zasnovano na osnovi Microsoftove oblačne platforme Azure, s katero bodo v prihodnosti med seboj povezani avtomobili koncerna Volkswagen kot mobilna vozlišča v

internetu stvari. Tako bo koncern optimiziral povezavo med vozilom, oblakom in servisnimi centri za vse znamke ter s storitvami, ki jih ti ponujajo svojim strankam.

2020 JE LETO, KO NAJ BI NA TRG VSAKO LETO PRIŠLO PRIBLIŽNO PET MILIJONOV VOZIL VW, KI BODO POVSEM POVEZANA V OBLAKU IN TAKO DEL T. I. INTERNETA STVARI.



Razprodan dirkaški biser

Pred dvema letoma so se pri Volkswagnu uradno poslovili od svetovnega prvenstva v reliju, potem ko so osvojili štiri naslove zapovrstjo. Prejšnja generacija Pola WRC

se je izkazala za nepremagljivo na vseh podlagah. Zdaj pa je svoj ognjeni krst na reliju v Španiji uspešno preстал novi Polo GTI v razredu R5, torej v tistem razredu, ki je

stopnjo nižje od dirkalnikov WRC in stopnjo bližje serijskim modelom. Novi Polo GTI R5 je seveda čisto resna dirkaška specialka, ki so jo snovali kaki dve leti, s številnimi testniki za volanom prevozili vsaj devet tisoč testnih kilometrov ter preverjali njegovo delovanje pri minus 16 in plus 40 stopinjah Celzija. Za projektom stojita tako tehnični šef François-Xavier Demaison, ki je pripravil tudi Pola WRC, kot šef projekta Gerard-Jan de Jongh (ki je skrbel tudi za rekorderja v zmagah, Sebastiena Loeba).

Polo GTI R5 je sicer štirikolesno gnan dirkalnik (za razliko od serijskega brata), poganja ga 1,6-litrski motor TSI (serijski 2,0, vendar z enako osnovo EA888), zmore pa 200 kilovatov (272 konjskih moči) in 400 nju-tonmetrov navora. Petstopenjski sekvenčni menjalnik skrbi za prenos, do stotice pa ta novi dirkalnik pospeši v 4,1 sekunde. Ne glede na dejstvo, da je za osnovno verzijo treba odšteti 190 tisoč evrov, je Polo za letos že razprodan, kar dovolj jasno govori o visokih pričakovanjih kupcev.

Novo poglavje

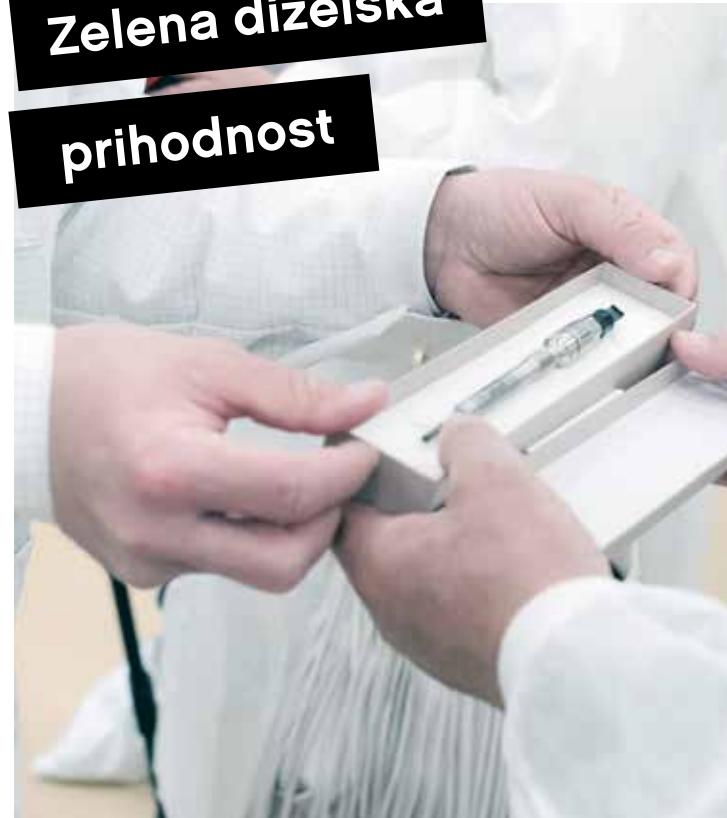
Oznaka RS se je pri Škodi končno preselila tudi na SUV-model. Prvi, ki je bil deležen korenite športne preobrazbe, je Kodiaq RS, ki je na salonu v Parizu doživel svojo svetovno premiero. Pri Škodi so tako dokazali, da znajo in zmorejo združiti na videz nezdružljivo – visoko in težko postavo športnega terenca z agilnostjo in hitrostjo športnika.

Poleg številnih opaznih zunanjih elementov športnosti, kot so dodatni usmerjevalniki zraka in pragovi ter svetleča črna, je nov tudi logotip RS, ki je dobil izrazitejši V (kot »victory«, zmaga). Toda bistvo je očem skrito: za pogon skrbi najmočnejši dizel v zgodovini znamke. Gre za dvolitrski štirivaljni BiTDI, ki mu pri dihanju pomagata dve turbini za več potiska in hitrejši odziv. Motor tako zmore že 176 kilovatov (240 konjskih moči), še bolj impresivnih pa je 500 njutonmetrov navora, ki ga štirivaljnik razvije že pri 1.750 vrtljajih. Vsa ta silna moč se na podlago prenaša prek serijskega štirikolesnega pogona, za prenos pa skrbi

sedemstopenjski menjalnik DSG s svojimi bliskovitimi časi pretikanja. Ne glede na dejstvo, da ima tak Kodiaq (prazen) že resnih 1.805 kilogramov, pa zmore do 100 kilometrov na uro pospešiti v samo sedmih sekundah, igla na merilniku hitrosti pa se ustavi na oznaki 220 kilometrov na uro. Tudi voznodinamično so novega RS dobro obdelali in opremili: vozni programi (sedem jih je) so serijski, uravnavani blažilniki (DCC) ravno tako, volanski mehanizem je progresiven, pod 20-palčnimi platišči pa so zavorni diski, ki v premeru merijo kar 431 milimetrov, tako da za učinkovit pojemek ni skrbi.



Zelena dizelska prihodnost



Idrijsko visokotehnološko podjetje Hidria je pred kratkim začelo proizvodnjo inovativnega sistema za hladen zagon dizelskega motorja, ki bo bistveno pripomogel k doseganju okoljskih standardov prihodnosti.

Mednarodno nagrajena inovacija namreč obljublja do 30 odstotkov manjšo porabo goriva sodobnih dizelskih motorjev, posledično pa tudi manj izpustov. »Optimus PSG ni le žarilna svečka, marveč tudi merilnik tlaka v sistemu. Tako zmanjšujemo in optimiziramo zgorevanje, porabimo manj goriva in posledično proizvedemo manj emisij ogljikovega dioksida. Ob vsem tem pa je zgorevanje boljše, zaradi česar nastaja manj dušikovih oksidov,« poudarja Rudi Kragelj,

vodja Hidrijine ekipe v Tolminu. »To je korak bližje k razogljčenju prometa. Kar 95 odstotkov ga še vedno temelji na nafti in cestni promet k celotnemu onesnaževanju prispeva več kot 60 odstotkov. Če želimo do leta 2050 doseči ničelno stopnjo onesnaženosti, so prebojne inovacije in nove tehnologije zato nujno potrebne,« je ob tem povedala evropska komisarka za transport Violeta Bulc. Hidrijin sistem, ki je zaščiten s kar 15 mednarodnimi patenti, bomo kmalu našli v vsakem tretjem sodobnem dizelskem avtomobilu v Evropi. V svoja vozila ga namreč že vgrajujejo Volkswagen, Audi, SEAT in Škoda. Njihovi motorji bodo posledično že izpolnjevali nove emisijske predpise, ki bodo sicer začeli veljati leta 2020.

30% MANJŠO PORABO GORIVA SODOBNIH DIZELSKIH MOTORJEV, POSLEDIČNO PA TUDI MANJ IZPUSTOV OBLJUBLJA SLOVENSKA SVEČKA OPTYMUS PSG.

V Parizu predstavljena študija-Vision RS je zasnovana na pogonskem sistemu zmogljivega priključnega hibrida (PHEV), s čimer jasno kaže razvojne možnosti prihodnjih Škodinih športnikov z legendarno končnico RS. Obenem njene poteze pričajo o novi evoluciji v oblikovalskem jeziku znamke, predvsem pri kompaktnih modelih, kjer bo koncept serijsko obliko prvič dobil v novem modelu, nasledniku Rapida; spomladi namreč prihaja povsem nova Škoda Scala.

Pogonski sklop Vision RS sicer združuje 1,5-litrski štirivaljnik z največjo močjo 110 kilovatov (150 konjskih moči) in električni motor s 75 kilovati (102 konjskima močema). Tako

je sistemska moč resnih 180 kilovatov (245 konjskih moči), kar pomeni, da lahko študija do 100 kilometrov na uro potegne v zgolj 7,1 sekunde, končna hitrost pa je omejena na 210 kilometrov na uro. Pri tem je skupni izpust CO₂ le 33 gramov na kilometer.

In še nekaj je pomembno: izključno z električnim pogonom in s tem lokalno brezemisijsko zmoro to vozilo prevoziti do 70 kilometrov. Litij-ionsko baterijo s kapaciteto 13 kilovatnih ur je na polnilni postaji mogoče napolniti v dveh urah in pol. Alternativno je mogoče Škoda Vision RS polniti pri gospodinjski električni vtičnici ali med vožnjo z regeneracijo energije.



Največji v družini



S prihodom največjega športnega terenca so pri španski znamki zapolnili praznino ob kompaktni Ateci in manjši Aroni. Tarraco, ki je ime dobil po rimskem imenu mesta Tarragona, je poleg tega, da je prevzel naslov admiralske ladje znamke, tudi znanilec SEAT-ovega novega oblikovalskega jezika, kar je opazno po maski z novo obliko in elegantno ozkih žarometih (s tehnologijo LED) ter tudi zanimivi rešitvi motornega pokrova, ki se konča precej pred masko.

Kar 4,74 metra meri v dolžino novi SUV, ki bo lahko prevažal do sedem potnikov v treh vrstah, v darežljivo odmerjen prtljažni prostor pa bo mogoče odložiti kar za 760 litrov prtljage (petse-dežna verzija). Novi model s svojimi posamezno vpetimi kolesi ponuja zanimivo vozno izkušnjo, hkrati pa je udobje, ki ga ponuja

potnikom, na vrhunski ravni. Dopolniti ga je mogoče z dinamičnim uravnavanjem podvozja (DCC), k vozni dinamiki pa gre šteti še štirikolesni pogon z računalniško nadzorovano sklopko na zadnji osi, računalniško nadzorovano simulacijo zapore diferenciala XDS in cel kup vozno-asistenčnih sistemov, ki lajšajo delo vozniku in bivanje potnikom.

Svojo pot bo Tarraco začel s štirimi motorji, in to dvema bencinskima motorjema TSI s prostornino 1,5 in 2,0 litra ter dvema motorjema 2,0 TDI. Vsi so prisilno polnjeni štirivaljniki z močjo 110 oziroma 140 kilovatov (150 oziroma 190 konjskih moči), omisliti pa si bo mogoče tudi samodejni (sedemstopenjski) menjalnik z dvema sklopkama DSG. Že leta 2020 bo Tarraco dobil tudi alternativni pogon v obliki priključnega hibrida (PHEV).

Športnejši



Druga generacija Q3 je zrasla v vse dimenzije. Predvsem je novi Q3 skoraj deset centimetrov daljši, hkrati je avtomobil širši in nižji, s tem pa tudi na pogled prepričljivejši. Sicer je ravno tako kot mnogi njegovi sorodniki iz koncerna zrasel na uspešni in prilagodljivi platformi MQB, zato so mu inženirji medosno razdaljo lahko povečali kar za 7,7 centimetra, s tem pa so poleg voznega udobja omogočili tudi dodatni prostor v potniški kabini, ki je v dolžino zrasla za pet centimetrov. Poleg voznika in sopotnika so pridobili tudi potniki na zadnji klopi, ki je zdaj deljiva v razmerju 40 : 20 : 40 in vzdolžno pomična za 15 centimetrov, ob tem pa je naslon prilagodljiv v sedmih stopnjah. Tako je lahko za drugo vrsto potnikov na voljo med 530 in 675 litri

prtljažnega prostora, za še več prilagodljivosti pa je tudi dno nastavljivo v treh stopnjah. Pred voznikom je seveda povsem digitalen svet, ki ga predstavljata Audi virtual cockpit (v dveh izvedbah) in osrednji zaslon MMI (tudi v dveh izvedbah).

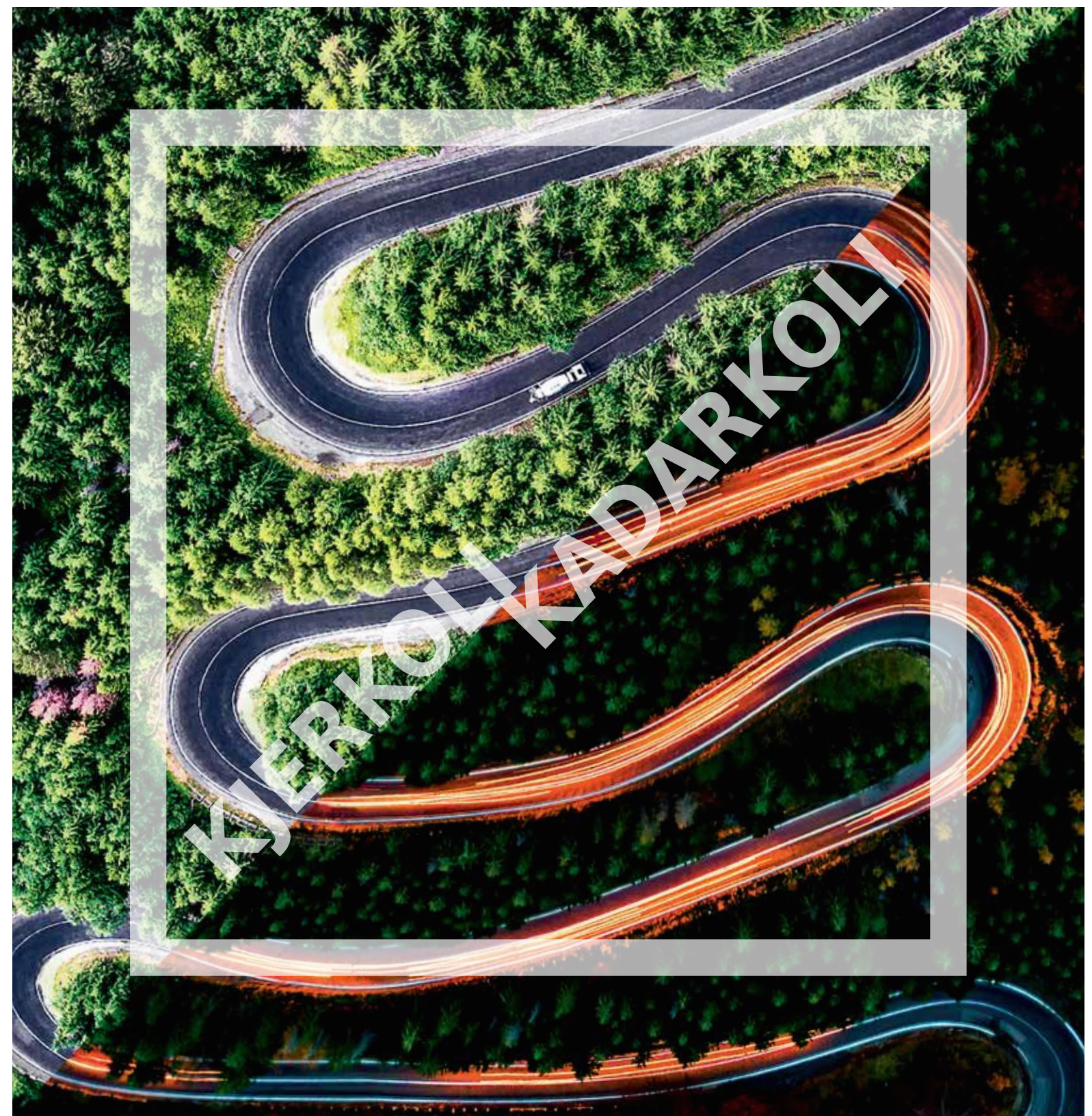
Za pogon bodo zaenkrat skrbeli motorji z močjo med 110 in 169 kilovati (med 150 in 230 konjskimi močmi), na voljo pa bo tudi dvosklopčni menjalnik S tronic. Le vstopni motor je 1,5-litrski, vsi drugi pa so dvolitrski prisilno polnjeni stroji. In seveda – najšibkejši ima pogon speljan na prednji kolesni par, vsi drugi pa so serijsko ali za doplačilo na voljo s štirikolesnim pogonom quattro z večploščno sklopko.

PORSCHE
SLOVENIJA

Izdajatelj: Porsche Slovenija d. o. o.,
Bravničarjeva ulica 5, 1000 Ljubljana
www.porsche-slovenija.si, www.poslo.si
Odgovorna urednica: Sabrina Pečelin, sabrina.pecelin@porsche.si
Idejna in oblikovna zasnova ter uredništvo:
PM, poslovni mediji, d. o. o., www.p-m.si
Glavni urednik: Igor Savič, igor.savic@p-m.si

Na revijo Poslovni Carzine se lahko naročite na spletni strani www.poslo.si (Medijsko središče).

Izvršna urednica: Barbara Bizjak, barbara.bizjak@p-m.si
Fotografije: Arhiv Porsche Slovenija, Domen Grögl, Miran Juršič, Jani Ugrin, Shutterstock, Getty Images, VW Group Fleet Magazine
Tisk: SCHWARZ PRINT d. o. o.
Datum natisa: november 2018
Naklada: 2.300 izvodov



Vozila Volkswagen
080 19 18



Vozila Audi
080 19 15



Vozila SEAT
080 19 40



Vozila Škoda
080 19 41



Gospodarska vozila Volkswagen
080 19 17

Klici iz tujine za vse znamke:
+386 1 58 25 102

PORSCHE
SLOVENIJA

Asistenca



Vrhunska **mobilnost** je naše poslanstvo.

Obiščite nas na **poslo.si**.

25 let PORSCHE
SLOVENIJA

