

Pomlad 2019

CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost

/16

Poslovna pot:
New York



/04

Prvi:
Volkswagen
Passat



/26

Intervju:
Aleksander
Mervar,
ELES



/54

Zanimivosti:
Novosti
Ženeve
2019



PORSCHE
SLOVENIJA

Vrhunska definicija lojalnosti

Kartica zvestobe Porsche Group Card

Obiščite **porsche-group-card.si**, spoznajte ugodnosti, ki vam jih prinaša kartica lojalnostnega programa, naročite kartico znamke vašega vozila ali jo nadgradite v plačilno kartico, ki vam omogoča brezgotovinsko plačevanje blaga in storitev po vaši meri v prodajno-servisni mreži Porsche Slovenija.

PORSCHE
SLOVENIJA



06 PROSTI
ČAS

04 PRVI
Digitalizacija za ikono

06 PROSTI ČAS
Na adrenalinu

10 MOBILNO
Višja sila

16 POSLOVNA POT
New York

20 PO MERI
Oblika svetlobe



20 PO MERI

26 INTERVJU
Aleksander Mervar, ELES

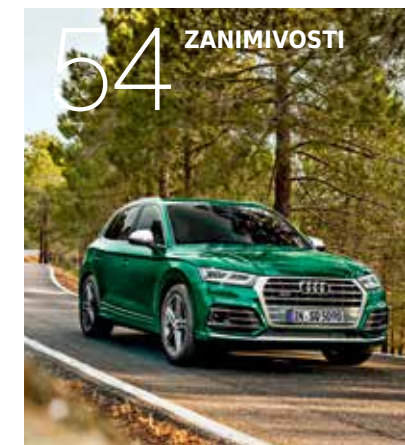
32 POSLOVNA VOZILA
Pogled z vrha

42 GOSPODARSKA VOZILA
V čisti tišini

44 FINANCIRANJE
Vse na enem mestu

46 UPRAVLJAM
Čas za novo floto

48 V OBJEKTIVU
Nasprotja



54 ZANIMIVOSTI

54 ZANIMIVOSTI
Novice iz štirikolesnega sveta

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

Izvršna urednica:

Barbara Bizjak, barbara.bizjak@p-m.si

Fotografije: Arhiv Porsche Slovenija,
Getty Images, Miran Juršič, Aleš Rosa,
Shutterstock, Jani Ugrin

Tisk: SCHWARZ PRINT d. o. o.

Datum natisa: marec 2019

Naklada: 1.900 izvodov

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



DANILO FERJANČIČ
in MARTIN
WIENERROITHER,
generalna
direktorja
Porsche Slovenija

VRHUNSKA E-MOBILNOST

Ideja vrhunske mobilnosti je bila dolgo povezana predvsem z varnostjo, udobjem, cenovno racionalnostjo, uporabnostjo vozil in morda tudi hitrostjo naših potovanj. To seveda ostaja. Vendar sodobne vrhunske mobilnosti v prihodnosti ne bo več brez upoštevanja dodatnega pomembnega načela, ki nagovarja našo dolgoročno odgovornost do naravnega okolja. Na elektriki zasnovani pogoni vozil so zgodovinski odgovor in znanilci pomembnih sprememb.

Leto 2019 bo ključnega pomena za električno ofenzivo koncerna Volkswagen. Ta bo do leta 2025 poleg 30 priključnih hibridov predstavil kar 50 novih povsem električnih modelov, med njimi tudi modele in študije, ki so bili v začetku marca predstavljeni na avtomobilskem salonu v Ženevi – Audi e-tron GT, Škoda Vision iV, SEAT el-Born in Volkswagen ID. Buggy.

Cilj skupine Volkswagen je jasen: postati globalna številka ena na področju e-mobilnosti. Električni avtomobil bo tako iz nišnega produkta postal množični fenomen, dostopen najširšemu krogu ljudi. Ključno vlogo pri tem bo odigrala koncernska platforma MEB, na kateri bo temeljilo kar 27 modelov, ki jih bodo v prihodnjih štirih letih predstavile blagovne znamke koncerna. Povedano drugače: v tem novem ciklu bodo proizvedle 15 milijonov vozil, od mestnih malčkov do velikih limuzin.

Začenja se torej izjemno pomembno obdobje, ki bo velike napore in vrsto novih storitev zahtevalo tudi od uvoznikov vozil koncerna Volkswagen in prodajno-servisne mreže. V Porsche Slovenija se tega zavedamo in zato že razvijamo nove kompetence ter nove storitve in ponudbo, ki bo podprla e-mobilnost.

Izjemno pomembno vlogo pa bodo morali odigrati tudi energetska omrežja in politični odločevalci. E-mobilnost bo namreč uspela le, če bo voznikom na voljo razvejena, zanesljiva in uporabna polnilna infrastruktura, zares smiselna pa je lahko zgolj v povezavi z zeleno energijo – tudi v Sloveniji.

Izzivi so veliki, a obenem tudi obetavni. Veselimo se jih.

Digitalizacija za ikono

Še preden bodo pri Volkswagnu izdelali 30 milijonov Passatov, bo na trgu že korenito prenovljen model osme generacije. Napredek je tokrat osredotočen na povezljivost, digitalizacijo in (pol)avtonomno vožnjo.

Tekst: Matjaž Korošak

Ko gre za nadgradnjo in izboljšavo ikone – in Passat to gotovo je –, so snovalci vedno postavljeni pred velik izziv. Ne gre le za to, kako nadgraditi nekaj že tako zelo dobrega, ampak kako to storiti tako, da se pri tem lastniki prejšnje izvedenke ne bi počutili, kot da naenkrat vozijo zastarel avto. Po eni strani torej čim bolj revolucionarno, po drugi diskretno. A to pri Volkswagnu dobro znajo že desetletja. Na prenovljenem Passatu boste torej na pogled težko našli v nebo vpijoče novosti, čeprav je sprednji del sedaj bolj v skladu z najnovejšimi oblikovalskimi trendi znamke. Predvsem žarometi, maska in odbijač so še najbolj podobni tistim na prestižnem Arteonu. Ampak – bistvo je očem skrito.

Najprej velja izpostaviti nadgradnjo voznih asistenčnih sistemov, med katerimi izstopa nov sistem Travel Assist, ki omogoča delno avtomatizirano vožnjo (2. stopnja) v razponu od 0 do 210 kilometrov na uro. Gre za aktivni sistem, ki podatke poleg radarja dobiva tudi od navigacije in nove kamere za prepoznavo prometnih znakov (ta pomaga tudi Lane Assistu), s čimer zmore uravnavati hitrost glede na topografijo in omejitve. Na avtocesti deluje v spreji z nadgrajenim sistemom Lane Assist, ki samodejno nadzira (preprečuje) prečne premike vozila in prepozna tudi neoznačen rob ceste oziroma asfaltne

površine, toda voznik mora v rokah še vedno držati volan. Novost pa je kapacitivni volanski obroč, ki tokrat zaznava že rahel stik.

Poleg cele armade varnostnih asistenčnih sistemov (Side Assist Plus, Rear Traffic Alert, Front Assist s prepoznavo pešcev, ki se ponša s krajšim reakcijskim časom zaradi nove tehnologije elektromehanske zavore, pa Trailer Assist, Park Assist itd.) sta tu še Emergency Assist, ki pomaga varno ustaviti vozilo, če voznik ni več aktiven, in Emergency Steering Assist, ki pomaga varno obiti oviro, ki se nenadno pojavi na cesti. Celotno paleto aktivne varnosti bo Volkswagen poslej združeval pod imenom IQ.DRIVE.

Novo poglavje piše Passat tudi na področju osvetlitve in s tem še dviguje raven aktivne varnosti. Matrični LED-žarometi IQ.Light so tako pri Volkswagnu na voljo prvič po njihovi vpeljavi v Touarega. Kar 32 LED-svetil je nameščenih v matrico, vseh skupaj pa je v enem samem žarometu kar 44. Sistem se samodejno prilagaja in zatemnjuje potrebne diode pri nasprotnem prometu, zaznava vožnjo po avtocesti, regionaliki in naselju ter ustrezno prilagaja svetlobni snop, ravno tako pa se prilagaja poteku ceste. Tudi zadnje LED-luči so nove, podobne Touaregovim.

V novem Passatu premierno predstavljena tretja generacija informacijsko-zabavnega sistema MIB3 (Modular Infotainment Matrix) združuje napravo z digitalno platformo We, ki ponuja kup novih mobilnostnih storitev. Poleg druge generacije aktivnega informacijskega zaslona (11,7 palca), ki bolje nadomešča merilnike, so na voljo tri izvedbe novega sistema z zaslonom, telefon pa se lahko na zaslon zrcali brezžično. Tako je mogoče pretakati glasbene vsebine, poslušati digitalni radio, vzpostaviti dostopno točko za Wi-Fi, dostopati do avtomobila in nekaterih funkcij na daljavo, določiti položaj vozila, v oblak spraviti osebne nastavitve (in jih priklicati za drug avto) ...

Storitve We pomenijo vstop v digitalni svet. Mogoče bo plačevati nekatere storitve in naročati aplikacije kar po vgrajenem sistemu, na primer za plačevanje parkirnine (We Park) in za dostavo paketov (We Deliver), flotni uporabniki pa se bodo razveselili aplikacije We Connect Fleet, ki spremlja vso zgodovino in podatke

flote. In pametni telefon je mogoče končno uporabiti kot mobilni ključ (kodo pa poslati na primer prijatelju). Seznam uporabnih aplikacij še raste.

Nadgrajena je seveda tudi mehanika: vsi motorji ustrezajo najstrožji normi Euro 6d in imajo filter trdih delcev, tudi nov motor 2.0 TDI Evo (110 kilovatov/150 konjskih moči), ki je glasnik nove dizelske dobe z izpustom CO₂, ki je kar za 10 gramov na kilometer manjši kot pri njegovem predhodniku. Na voljo bo še šest motorjev – trije TSI in trije TDI z razponom moči med 88 in 176 kilovati (od 120 do 240 konjskih moči). Intenzivnejšo nadgradnjo je doživel (priključni) hibridni GTE, ki je zdaj še učinkovitejši zaradi baterije z večjo gostoto energije. Hrani za 31 odstotkov več elektrike, kar je dovolj za električni doseg 55 kilometrov (po WLTP, kar bi ustrezalo približno 75 kilometrom po starem standardu NEDC). Sicer pa je sistemska moč še vedno zelo spodobnih 160 kilovatov (218 konjskih moči).



Na adrene- nalinu

Tenis in golf nista več zaščitni znak poslovnežev. Zdaj tečejo maratone, plezajo, se potapljajo, jadrajo s padalom ... Adrenalinski športi pa jim (lahko) pomagajo tudi v poslu.

Tekst: Gorazd Suhadolnik

S krajno zahtevni, akcije polni športi so pogosta strast uspešnih poslovnežev, pa naj gre za adrenalinske zvrsti, pri katerih je napaka lahko tudi usodna, ali za vztrajnostne športe, kot je triatlon. V obeh primerih gre za aktivnosti, ki zahtevajo veliko napora ter doseganje in preseganje lastnih meja. Intenzivne izkušnje iz adrenalinskih športov nas lahko naučijo različnih veščin in pripeljejo do dragocenih spoznanj: kako načrtovati, trenirati (se izpopolnjevati), kako si povrniti moči, kako premagati izzive, kako ostati osredotočen in kako preseči svoje omejitve.

Prvaki v poslu in športu

Larry Ellison, veliki šef podjetja Oracle, in Ted Turner, ustanovitelj TV-mreže CNN, sta tekmovala na najprestižnejših (in najnevarnejših) jadranih regatah, a se zdita le krotka ovna v primerjavi z Richardom Bransonom, ustanoviteljem podjetja Virgin in enim najbolj navdihujočih poslovnežev na svetu. Leta 1986 je z dirkalnim motornim čolnom rekordno hitro preglisiral Atlantski ocean, leto pozneje ga je kot prvi na svetu preletel s toplozračnim balonom. Za svoj šestdeseti rojstni dan je poskušal s kajtom prejadрати Rokavski preliv, ima tudi svojo podmornico za raziskovanje morskih globin, zadnja leta pa si močno prizadeva za raketoplan Virgin Galactic, s katerim želi poleteči v vesolje.

Med slovenskimi poslovneži sicer ni tako ekstremnih adrenalinskih šampionov, kljub temu pa med njimi ne manjka predanih športnikov. Geslo ironmana, najtežje discipline triatlona, se glasi: »Plavaj 3,86 kilometra! Kolesari 180,2 kilometra! Teci 42 kilometrov! Širokousti se do konca življenja!« Do konca življenja se lahko s tem dosežkom hvalita podjetnika Dušan Olaj in Mirko Tuš, pa tudi nekdanji finančni minister Uroš Čufer in novi guverner Banke Slovenija Boštjan Vasle.

Poslovnež in jadralec Igor Simčič iz znane vinarske rodbine je s tekmovalno jadrnico Esimit (in odličnim moštvom) osvojil kopico regatnih lovorik. Marko Lukić, lastnik in direktor podjetja Lumar, je bil eden od najboljših alpinistov svoje generacije, zdaj pa se najraje spušča z gorskimi kolesom. V tem je užival tudi Toni Balažič, prvi

mož Panvite, ki zdaj raje plava in teče. Mirko Tuš je še bolj kot v triatlon zaljubljen v kajtanje. Joc Pečecnik, eden od najbogatejših Slovencev, prisega na turno smučanje. Andrej Gradišnik, direktor jeklarne SIJ Metal Ravne, pa je s koroškimi soplezalci osvojil vrh osemtisočaka Broad Peak.

Podjetništvo in poslovni svet sta razburljiviji disciplini in številni podjetniki v prostem času iščejo sprostitev tudi v adrenalinskem športu.

Radovljčan Tomaž Rotar, eden od najuspešnejših zobozdravnikov v Sloveniji, se je vzel na obe najvišji gori na svetu, Mount Everest in K2. Smisel alpinizma je zanj v tveganju, izpostavljanju nevarnosti - in preživetju. »Nekateri bi temu rekli avantura, podajanje v neznano, pomeni pa stalno preizkušanje samega sebe in s tem potiskanje svoje vzdržljivosti do meje, ki je ne poznaš. Najboljši del pri vsem je spoznavanje samega sebe in presečenje nad tem, kako slabo se v bistvu poznaš,« pravi Rotar.

Pa ga ni bilo nič strah vzpona na K2, goro, na kateri se statistično vsak četrti smrtno ponesreči? »Priznam, da me je bilo strah, morda bolj, kot si lahko ljudje predstavljajo,« odgovarja. A strah je bistvo preživetja, saj nam pomaga dozirati tveganje v pravi meri, da dogodek preživimo, dodaja. »Razvil sem metode, s katerimi strah obvladujem in si ga odmerjam kot zdravilo, po malo, z rezervo, ravno prav, da ostanem živ in mi ne povzroča škode, torej panike, nesposobnosti za ocenjevanje situacije in telesne oslabelosti.« Rotar pravi, da gre pri dojemanju adrenalinskega športa v bistvu za paradoks: »Občasno sproščanje adrenalina pomeni sprostitev po končanem dejanju, ki to sproščanje povzroči. Užitek je omejen na trenutke po dejavnosti, za katero menimo, da v njej uživamo. V resnici se vnaprej veselimo trenutka, ko dejav-

nost končamo. Sčasoma taka dejanja povzročijo odvisnost, saj je sprostitev hormonov tako prijetna, da se ji težko odrečemo.«

Tveganje in užitek

Tveganja, ki se jim izpostavimo pri adrenalinskem športu, in izkušnje, ki jih lahko prenesemo v poslovni svet, so odvisni od vsakega posameznika. Najpomembnejše je, kako zavestna je odločitev za izbrano adrenalinsko dejavnost, pravi Marjana Laibacher Rogelj, psihologinja in specialistka za razvoj vodij in kulture. Nekateri ljudje so v primežu nezavednih impulzov, ki imajo korenine v nezadovoljenih potrebah v njihovi preteklosti, in lahko nezavedno iščejo občutek potrditve. V takšnih primerih je razumno delovanje omejeno, s tem pa je tveganje večje. »Za vsakega poslovneža je zato izjemno pomembno, da res dobro razume samega sebe malo bolj v globino,« pravi psihologinja. Rajko Dolinšek, solastnik in direktor Informe Echo, agencije za integrirano komuniciranje, že štirideset let jadra na deski. »Gre za izziv, da dosežem, kar lahko,« pravi. »Rad tudi improviziram ob glasbi na drsalkah in na rolerjih. Pri vseh teh športih gre za to, da se misli in čustva zlijejo z gibanjem v doživetje celovitosti in harmonije. Ne gre za adrenalin in tveganje. To, kar počnem, je rezultat vztrajnega treninga in doživljanja svoje celovitosti.«

Tomaž Rotar, ki se na alpinističnih preizkušnjah spoprijema s tveganjem in strahom ter se v tekmah z naravnimi dejavniki uči skromnosti, pravi, da je v službi ravno nasprotno: »Tveganja moram skraj v celoti izničiti, saj bi sicer s svojimi dejanji lahko povzročil škodo človeku, ki mi zaupa. Zdravljenje dejansko pomeni odstranjevanje dejavnikov tveganja iz pacientovega okolja. Pri opravljanju poklica me nikoli ne sme biti strah, pri dejanjih moram biti suveren in si popolnoma zaupati. Le tako mi lahko zaupa tudi pacient in se v mojih rokah počuti varnega.«

A v poslu se tveganju le ni mogoče izogniti. Sergej Petkovšek, vodja prodaje motornih koles v Moto centru AS Domžale, pravi, da ima srečo, ker je motociklizem hkrati njegov posel in največji hobi. »Vožnja z motociklom je zame pravi užitek, pa naj gre za vožnjo z zmogljivim športnim motociklom

po dirkališču ali za križarjenje po mestu s skuterjem.« Skupaj s prijatelji se občasno odpravi preizkušat svoje meje in meje motocikla v relativno varno okolje dirkališč Grobnik, Misano in Brno. »To je svojevrsten izziv. Brutalna pospeševanja, močna zaviranja in globoki nagibi vsekakor predstavlja jo tveganje in adrenalina ne manjka. V dvajsetih letih hobi voženj po dirkališčih sem trikrat okusil asfalt ter jo odnesel s počenimi rebri in zlomljenim mezincem. Tudi to sodi zraven. Sicer zase ne morem reči, da sem nagnjen k pretiranemu tveganju. Tako v poslu kot na motociklu si želim biti vedno boljši – vsak krog na dirkališču, vsako sezono v poslu. Pri obojem sta potrebni polna predanost in koncentracija. Brez tveganja tudi v poslu dandanes ne gre, pomembno je le, da se trudiš tveganje ohranjati v razumnih mejah.«

Zakaj?

Podjetništvo in poslovni svet sta razburljivi disciplini in številni podjetniki v prostem času pač iščejo sprostitev tudi v adrenalinskem športu, pravi Marjana Laibacher Rogelj. Na vprašanje, zakaj se nekdo ukvarja z adrenalinskimi športi, ni le enega odgovora. Vsak išče svojo izkušnjo, poskuša zadovoljiti svoje potrebe. »Ne definira nas to, kaj počnemo, temveč to, zakaj in kako nekaj počnemo,« pravi psihologinja. »V ozadju sta vedno namen, ki izvira iz naših potreb, in naš mentalni model, skozi katerega dojemamo svet okoli sebe.«

Za primer lahko vzamemo letenje z jadralnim padalom. Nekdo v tem najde način fizične, lahko tudi čustvene in mentalne sprostivte. Drugi s tem zadovolji svojo potrebo po pripadnosti in povezanosti z neko skupino ljudi. Tretji vidi v tem priložnost za dokazovanje lastnih sposobnosti in krepitev občutka lastne vrednosti. Tu je še zadovoljevanje svoje potrebe po svobodi ali iskanje občutka povezanosti z naravo. »Vse te naštete potrebe so univerzalne, vsi jih imamo in vsi iščemo načine, kako jih zadovoljiti. Razlika med nami pa je v tem, da so nam potrebe različno pomembne, to pa je odvisno od naše življenjske zgodbe in tudi od starostnega obdobja, v katerem smo.«

Tudi pri športu kot prizorišču raznolikih izkušenj, ki nas bogatijo in jih lahko prenašamo v poslovni svet, je torej treba upoštevati perspektivo posameznika in očala, skozi katera gleda na šport, pravi Marjana Laibacher Rogelj. »Za ljudi, ki v poslovnem svetu vse doživljajo kot boj za obstanek, bo tudi v športu edino merilo zmaga ali poraz. Pravo bogastvo pa se odpre tistim, ki športa ne dojemajo le kot fizično izkušnjo, temveč spremljajo in raziskujejo tudi svoj emocionalni in mentalni svet. Tako kot v poslovnem svetu tudi v športu pridemo do meje, ko ne moremo več preseči lastnega rekorda. Takrat ne pomaga še več sile oziroma treninga ali nova prehrana,

pomaga le to, da krepimo svoj način razmišljanja in gradimo na osebnem mojstrstvu.«

Rajko Dolinšek pravi, da se pri športu uči procesnega razmišljanja, zaupanja vase in vztrajnosti. »V glavi oblikujem predstavo o tem, kaj želim doseči. Razvijem zaupanje, da mi bo uspelo, in z vztrajnostjo ter osredotočenostjo so rezultati zagotovljeni,« pravi. »Za obrat v skoku (air jibe) sem potreboval pet let. Ves trud se obrestuje, ko lahko izvedem trik, za katerega se mi je na začetku zdelo, da ga ne bom nikoli usvojil. Tudi pirueta na ledu mi po nekaj letih že kar dobro uspeva.«

Športni ljubezni Marjane Laibacher Rogelj sta jadranje na deski in turno smučanje, in kot pravi, ji je windsurfing dal veliko uvidov za njeno podjetniško pot. »Zaradi dolge krivulje učenja, s katero se srečuje vsak surfer, sem postala bolj občutljiva, razumevajoča in potrpežljiva v coaching procesih. Naučila sem se, da je velika razlika med surfanjem s tehniko in sproščenostjo v primerjavi s silo in močjo. To zakonitost prenašam na vsa področja svojega življenja. Zame kot podjetnico pa je najpomembnejši uvid ta, da znam izkoriščati okoliščine, ki so mi dane, in ne čakam v pisarni ali na obali na najidealnejše razmere, saj se vedno zgodijo takrat, ko sem na vodi.«

Za ljudi, ki v poslovnem svetu vse doživljajo kot boj za obstanek, bo tudi v športu edino merilo zmaga ali poraz. Pravo bogastvo pa se odpre tistim, ki športa ne dojemajo le kot fizično izkušnjo, temveč raziskujejo tudi svoj mentalni svet.



VIŠJA SILA

Kdaj ste nazadnje zamudili povezovalni let, ker je imelo vaše letalo zamudo? Ste že bili prisiljeni prenočiti na letališču ali prestaviti, če ne celo odpovedati poslovno srečanje, na katero ste potovali? Veste, koliko vas je stala taka zamudna pot? Bi bilo z avtomobilom bolj racionalno?

Tekst: Jak Vrečar
Foto: Getty Images in Shutterstock

Veste, kako dolgo traja polet iz Frankfurtu v Tunis? Po voznem redu boste za pot iz enega največjih prometnih vozlišč v Evropi potrebovali dve uri in petnajst minut. Kaj pa, če vam jo zagode vreme? Potem se lahko krajši polet spremeni v pravo nočno moro.

Maraton
»Iz Nemčije smo vzleteli ob predvideni uri in nič ni kazalo, da bo kaj narobe. Potem pa se je deževje, ki je nad severno Afriko trajalo že ves dan, spremenilo v hujšo vremensko motnjo. Prav nad prestolnico Tunizije se je razvilo neurje z močnimi padavinami in sunki vetra,« pripoveduje o svoji izkušnji Uroš Grošelj, specialist za načrtovanje letalskih informacij v Kontroli zračnega prometa Slovenije. Strokovnjak, ki je v letalih vsaj tako domač kot na cestah, se je kot predavatelj odpravil na strokovno srečanje, a je obtičal na poti.

»Namesto v Tunisu je letalo po krajšem kroženju v zraku pristalo na Djerbi, kakih petsto kilometrov od prvotne destinacije. Tam naj bi počakali, da se neurje umiri, in nato znova vzleteli. Glede na to, da je bil večer, delovne obveznosti v Tunisu pa sem imel načrtovane za jutraj, si nisem posebej belil glave. Računal sem, da bom pač izgubil nekaj ur spanja,« opisuje Grošelj. A vreme se ni spremenilo. Po večurnem čakanju, iskanju alternativnih možnosti, preračunavanju in pričakovanju odobritve za nadaljevanje poti je letalo končno vzletelo šele proti četrti uri zjutraj – a ne v Tunis, temveč nazaj v Frankfurt. »Po okroglih desetih urah v letalu smo se izkrcali tam, kjer smo začeli. Odpovedal sem svoje predavanje in se vrnil domov.«

Bi lahko težave načrtoval, se jim izognil? Morda tako, da bi se na pot odpravil še dan prej, ampak v poslovnem svetu za sestanek ali srečanje, ki traja en dan, praviloma pač nimaš treh dni časa. »Včasih je vreme preprosto premočno. In žal je takih primerov vse več.«

Pozor, neurje
»Zaradi močne nevihte in vodnih tromb sem zamudil povezovalni let, s katerim sem se s službene poti vračal v Slovenijo, in pot sem lahko nadaljeval šele naslednje jutro. Ker so bile v mestu, v katerem sem čakal, zaradi velikega mednarodnega sejemskega dogodka zasedene vse nastanitvene kapacitete, sem prenočišče našel v drugem kraju dve uri od letališča. Celotna pot nazaj v Slovenijo, torej z nenačrtovano zamudo povezanega leta in vsem, kar je sledilo, je tako trajala bistveno dlje, kot če bi se domov vrnil z avtomobilom,« pot, ki mu je ostala v spominu, opiše Uroš Ivanc, član uprave Zavarovalnice Triglav.

Podobno zgodbo ima tudi Aleš Škerlak, direktor Adventura holdinga: »Zaradi neurja je letalo pristalo v Bologni namesto v Benetkah. Na letališču smo morali čakati nekaj ur, preden smo pot lahko nadaljevali, in seveda so se posledično vse poslovne obveznosti tega dne časovno povsem spremenile.«

V poslovnem svetu zamuda ni zgolj izgubljen čas, ampak vedno tudi denar.

Cena zamude
Z zapleti in krizno komunikacijo s poti ima svojo izkušnjo tudi Janja Božič Marolt iz Mediane. »V času, ko se je pri nas veliko govorilo o Adrijinih zamudah, sem doživela nepričakovano zamudo s Swissairrom. Vračala sem se s službene poti in po zapletu na relaciji Berlin-Zürich pristala v prenočišču, oddaljenem za 118 švicarskih frankov vožnje s taksijem. Hkrati pa sem morala odpovedati tudi jutranji sestanek naslednji dan v Ljubljani, na katerem bi se morala dogovarjati o potencialnem sodelovanju pri projektu leta s pomembnim in uglednim naročnikom. Na srečo je razumel višjo silo, sestanek smo prestavili in

MOBILNO

posel smo na koncu sklenili, a še ena izkušnja je bila dobro opozorilo za prihodnost.«

Zato odtlej še pozorneje načrtuje poti. Izbira polete z domačega letališča in s čim manj postanki, hkrati pa optimizira tudi druge dele poslovnih poti, k čemur šteje tudi rezervacijo hotela čim bližje točki sestanka ali dogodka. Pomaga pa tudi mirnost, še doda. »Z leti sem se naučila obvladovati izbruhe jeze ob zamudah in znam preživeti tudi brez prtljage, če mi jo dostavijo dan pozneje. Spoznanje, da prav vse res ne more biti vedno v tvojih rokah, je izjemno koristno v poslu in življenju nasploh.«

Pri več kot stotih poletih in več kot 200.000 miljah v letalih v enem letu so težave na poti za Jerka Bartolića, direktorja družbe Booster Precision Components, povsem normalen pojav. Še posebej pogosto nanje naleti v nemški finančni prestolnici, kjer ima družba sedež. »Sploh se ne spominjam poleta z Dunaja ali iz Ženeve v Frankfurt brez zamude, so pa zato poleti v Ljubljano veliko bolj točni,« opisuje svoje izkušnje. Mednje sodi tudi maratonsko potovanje na Japonsko z dnevom prisilnega čakanja, prenočevanjem v hotelu in šele nato odhodom na pot. Tudi Bartolić poudarja, kako pomemben je v poslu čas. V podjetju zato poti načrtujejo z zunanjo agencijo, ob ceni, seveda, pa so najbolj pozorni na hitrost povezav.

Kaj se dogaja na nebu?

Zaradi vse močnejših neviht in intenzivnih padavin v toplejših mesecih na eni strani ter pozimi snega, pogosto tudi tam, kjer ga prej niso bili vajeni, zamude v letalskem prometu skokovito naraščajo, ugotavljajo pri Eurocontrolu. Od leta 2013 se je čas zamud zaradi vremenskih razmer v evropskem zračnem prometu skoraj podvojil.

Pri krovni evropski organizaciji za varnost zračnega prometa opozarjajo, da je vreme povzročilo četrtno vseh zamud v pretoku zračnega prometa in petino vseh zamud na letališčih. A to so le neposredno izmerjene zamude. Zaradi seštevanja dejavnikov, na primer vremenskih vplivov in gneče na letališčih, se izgubljen čas nabira, potnikov, ki zamujajo, pa je vse več.

Preden se poglobimo v podrobnosti, še nekaj števil. V letu 2017 je letalo v EU pristalo s povprečno 12,4 minute zamude. Pri tem štejejo vsi poleti, od tistih, pri katerih so letala pristala predčasno, do tistih, pri katerih so zamujala več ur. Vsak deseti polet je imel več kot pol ure zamude. Če gre za potnika, ki ima dovolj časa, gre lahko le za manjšo nevšečnost, če gre za poslovno pot, pri kateri morate ujeti povezovalni let, se prebiti z letališča do kraja sestanka in seveda pravočasno priti na srečanje s partnerji, pa se načrt zelo hitro podre kot (zelo draga) hišica iz kart.

Spoznanje, da prav vse res ne more biti vedno v tvojih rokah, je izjemno koristno v poslu in življenju nasploh.

Se da vreme vračunati v pot?

Najbolj kritičnim destinacijam se z vnaprejšnjim načrtovanjem in včasih tudi na račun cenovno manj ugodne vozovnice sicer včasih da izogniti, vsekakor pa vremena ne moremo predvideti za nekaj mesecev naprej. Pri daljših poletih se ga splača spremljati vsaj zadnji teden pred odhodom, in če se še vnaprej kaže, da bo vreme prineslo težave, imate vsaj nekaj časa, da si pripravite rezervni načrt.

A veliko bolje je, če celotno potovanje že od začetka načrtujete tako, da morebitna zamuda prinese čim manj nevšečnosti, sploh če gre za daljše poti. Načrtovanje potovanj, ki se začnejo zjutraj, je že prvi in eden ključnih korakov, ki jih v boju proti vremenskim zamudam uporabljajo izkušeni poslovni potniki.

Vzemimo domač primer. Tako Lufthansin dopoldanski kot popoldanski let iz Frankfurta na JFK v New Yorku odleti približno dve uri in pol po pristanku Adrijinega letala iz Ljubljane v Frankfurtu. Ampak če se zamude zaradi težav

80 %

Za se je povečal čas zamud zaradi vremenskih razmer v evropskem zračnem prostoru od leta 2013.

Vir: Eurocontrol



AVTO, VLAK ALI LETALO?

Pri poteh čez lužo je letalo seveda edina možnost, ko potujemo po stari celini, pa imamo več alternativ. Dokler gre za krajše poti – pri tem govorimo tudi na primer o 500 ali 600 kilometrov dolgih poteh v Nemčijo –, se številni poslovneži pri nas raje odločajo za vožnjo z avtomobilom. Take poti omogočajo tudi hitrejše odzive na vremenske nevšečnosti. A hkrati se je treba zavedati, da kljub vsem najsodobnejšim povezljivostnim možnostim pot z avtomobilom pogosto ni optimalna, razen če imate voznika in lahko na zadnjem sedežu v celoti izkoristite vse prednosti, ki vam jih ponujajo štirikolesne mobilne pisarne.

Kot uporabna alternativa se vsaj v razvitejših državah tudi v poslovnem svetu (spet) ponuja železniški promet. Hitri vlaki z vsem poslovnim udobjem in infrastrukturo tako od konca leta 2017 na primer povezujejo nemški mesti München in Berlin v manj kot štirih urah (šest vlakov na dan opravi pot v treh urah in 55 minutah, vlaki, ki potujejo štiri ure in pol, pa so v najbolj zelenih terminih na voljo skoraj vsako uro). A vsaj za potnike iz Slovenije predstavlja pri tem oviro lokalna infrastruktura, kombiniranju poti (del z avtom, del z vlakom) pa so za zdaj naklonjeni le redki.

MOBILNO

VERE OVIRA POLETE VSE LETO. KJE NAJBOLJ?

Je vreme dejavnik le v nekaterih obdobjih leta? Če ste pomislili, da vremenske zamude v letalskem prometu narastejo samo v zimskem času, ste se ušteli. Že res, da pri nas predvsem na krajših poletih z brniškega letališča v druge evropske kraje občasno občutimo posledice sneženja, zmrzali in drugih zimskih dejavnikov, a pogled na širšo statistiko hitro pove, da je zgodba o razpršenosti vremenskih vplivov skozi leto veliko bolj kompleksna. Že v letu 2017 so zamude zaradi vremena v Evropi poskočile julija in avgusta, ko so večje dele kontinenta prizadele vremenske ujme in je bilo na evropskih letališčih v enem samem dnevu skupaj tudi po sto vremenskih pojavov, ki so povzročali težave v prometu.

A leto 2018 je bilo v tem pogledu še mnogo slabše. Kumulativno se je nabralo še za skoraj 50 odstotkov več zamud kot v letu prej. Največ preglavic z vremenom imata med velikimi destinacijami London zaradi vetra in padavin ter evropski »prvak« Amsterdam. Tamkajšnji Schiphol je še posebej izpostavljen močnim nevihtam, katerih število podobno kot nasploh v zahodni Evropi narašča.

Medtem ko o neurjih in močnih padavinah na stari celini še vedno govorimo kot o sicer vse pogostejših, a še vedno nepričakovanih pojavih, so na drugi strani Atlantika orkanov vajeni oziroma jih tudi vsaj delno načrtujejo. Tako vremenske zamude v ZDA praviloma naraščajo poleti ali zgodaj jeseni, ko je neurij največ. Statistično je tropskih neviht in orkanov, ki prizadenejo vzhodni del ZDA

in posledično povzročajo težave v prometu, največ avgusta, septembra in oktobra.

Kaj pomeni neurje za promet, lahko iz lastnih izkušenj povedo tudi člani slovenske marketinške odprave, ki so lani obtičali na poslovni poti v ameriški Cleveland. Po večkrat prestavljenem povezovalnem letu iz Chicaga, dolgih urah čakanja na nov čas odhoda in zmedi, ki je zaradi gneče in vrste odpovedi letov vladala v zraku in na letališču, je del ekspedicije na terminalu preživel še nenačrtovano noč, celoten čas potovanja pa se je razvlekel na krepko čez trideset ur.

Vremenske zamude so pogosto povezane tudi s specifikko kraja, iz katerega vzletite oziroma v katerega priletite. V ZDA se, kar je zanimivo, na vplive orkanske sezone najboljše odzivajo na trenutno najprometnejšem letališču na svetu, Hartsfield-Jackson v Atlanti. Po drugi strani je največ zamud zaradi vremena med majem in novembrom na vstopnih točkah za New York City, to je na letališčih Newark Liberty, LaGuardia in JFK. Vseh 365 dni v letu je med omenjenimi najbolj kritičen Newark. Točka, na kateri povprečno kar sedem od desetih zamud povzroči vreme, je znana po zamudah zaradi poletnih in zimskih neviht, hkrati pa vzlete in pristanke čez leto pogosto ovira tudi (pre)močan veter. Na letni lestvici povprečnih zamud zaradi vremena Newarku sledita najbolj kritično letališče na zahodni obali, San Francisco, znano po številnih dneh z meglo ali nizko oblačnostjo, ter Chicago, letališče z veliko zastoji zaradi snega, neviht in vetra.

z vremenom (ali pa katerega koli drugega dejavnika) začnejo nabirati že zjutraj doma, bodo vaše možnosti za nadaljevanje poti isti dan veliko večje, če boste v Nemčijo prišli dopoldne ali sredi dneva, kot pa če pristanete šele popoldne.

Prav tako vsi izkušeni potniki daljše poti načrtujejo s čim manj postanki. Na papirju cenejši polet, pri katerem potnik namesto enkrat letalo zamenja dvakrat, lahko ob morebitni zamudi povzroči veliko višje stroške že na sami poti. Vsaj v Evropi (npr. ZDA so pri tem potniku zakonsko manj naklonjene) lahko uveljavite povračilo stroškov zaradi slabega vremena. To področje natančno ureja uredba EU 261/2004, a tu gre le za materialna povračila. Posledice, ki jih ima morebitna zamuda sestanka ali izguba poslovne priložnosti, so seveda veliko usodnejše.

»V Zavarovalnici Triglav stremimo k časovno in stroškovno čim bolj optimiziranim potem. Zame osebno je najpomembnejše to, da je let do lokacije čim bolj direkten, nastanitev pa venomer prilagajam glede na naravo dogodka, vrsto srečanja in podobno,« potovalno strategijo, povezano prav z osredotočenostjo na cilj poti, pojasni Uroš Ivanc.

Alternativni načrt - in kartica v denarnici
Kaj se ob optimizaciji poti z izbiro pravih poletov in izogibanjem odvečnim prestopanjem še da storiti, da bodo posledice vremenskih tegob na poti čim manjše? Včasih, sploh pri poteh po ZDA, se da izbirati letališča, na katerih boste prestopali (izognete se lahko npr. »zloglasnemu« Newarku). Nekateri potniki svetujejo izbiro manjših oziroma manj prometnih letališč, a to je lahko tudi dvorezen meč. Sicer drži, da je na nekoliko manjših letališčih manj prometa in zato letališke obveznosti lahko potekajo bolj tekoče, a hkrati obstaja večja nevarnost, da boste tam tudi obtičali, če gre kaj narobe, saj bo poletov, na katere bi se lahko preusmerili, manj.

V dobro pripravo pa vsekakor šteje tudi preverjanje, ali se vaša poslovna pot časovno morda ne prekriva s počitnicami ali drugimi večjimi premiki potnikov. Dinamika na letališčih je povsem drugačna tudi ob dogodkih, na kate-

re doma ne pomislimo takoj, na primer v času romanj v Meko, počitnic ali praznikov na Kitajskem in podobnega. Če potujete v dele sveta, kjer tovrstni dogodki vplivajo na promet, računajte še na dodatni čas. Če jo zagode vreme, bodo zamude ob omenjenih dejavnikih gotovo daljše, kot bi bile sicer.

Za vsak primer pa imejte - bodisi sami ali s pomočjo specialistov, ki vam pomagajo načrtovati in organizirati poti - za potovanja, pri katerih je še posebej pomembno, da na končni cilj res pridete ob pravem času, še rezervni scenarij. Že vnaprej preglejte alternativne lete. Če boste imeli pripravljen plan B, se boste lahko na poti, kjer koli bo to potrebno, v skrajnem primeru hitro preusmerili na drug polet, tudi če bo to zahtevalo dodatni strošek. Pri tem je ključno še to, da imate vselej pri sebi tudi kreditno kartico, s katero lahko takoj plačate morebiten nadomestni polet. Hitrost je pogosto ključnega pomena. Neredko boste za prosta mesta na drugem letu teknovali z drugimi poslovneži, ki bodo obtičali skupaj z vami in iskali pot iz zagate.

Vremena in z njim povezanih tegob nikoli ne morete v celoti predvideti, lahko pa se nanje dobro pripravite. Nevarnosti, da bi obtičali sredi poti, bo tako manj, ko bo višja sila res močnejša, pa vam bo ostala vsaj tolažba, da ste storili vse, kar je bilo v vaši moči.

New York

Ugriznite v Veliko jabolko

NYC, New York City. Eklektični ekscentrik, stisnjen med reki Hudson in East River, je psihedelična zmes utopije in distopije. To je babilon 21. stoletja na turbo pogon, simbolna mešanica nebrzdanega potrošništva, boleče izpraznjenosti, divje naglice in končne dekadence Zahoda na eni ter neustavljivega optimizma, svetovljanske strpnosti, pobalinske inovativnosti in umetniške avantgarde na drugi strani.

Tekst: Aleš Kovačič

Foto: Shutterstock in Petra Cvelbar

V orjaškem mešalniku kakofonije globalnih kultur na neverjetno zgoščenem koščku ameriške vzhodne obale namreč sobivajo milijoni popolnoma nekompatibilnih posameznikov, ki sestavljajo to fantastično barvito multikulturno mavrico. Če kaj, potem je New York dokaz, da je mogoče praktično vse.

New York je metropola, v kateri človek na vsakem koraku vidi, vonja, sreča in otipa nasprotja, ki verjetno nikjer drugje na svetu ne bi mogla mirno soobstajati. Japonci in Kitajci, Korejci in Japonci, Rusi in Američani, Angleži in Irci, Srbi in Hrvati ter vsi drugi nekompatibilni narodi in kulture se tukaj vsak dan pririvajo na pločnikih in tiskajo na podzemni železnici. Česar v desetletjih prizadevanj ni zmogla komunistična internacionala, je New Yorku, temu svetilniku zahodnega kapitalizma, uspelo s podzemno železnico. Kako genialno preprost socialni izenačevalec! Kakor rapajo Beastie Boys, se tu srečujejo klošarji, hipiji, boemi, uredniki, delavci, wallstreetski trgovci z novci ... Če tako pravijo beli raperji židovskega porekla iz srednjega razreda, bo že res. Da, samo v New Yorku.

Če vam uspe tukaj, vam bo uspelo kjer koli, je vedel že Frank Sinatra. To je mesto, ki najbolj časti zmagovalce. Kuje jih v zvezde, potem pa jih ob prvi priliki zabije v trd mestni beton. Nenavadno, a zato je newyorški brezkompromisni pogled na življenje najbolj pristen izraz ameriškega sna. Da je prav New York City najboljši približek zveličanega vzpenjanja po družbeni lestvici, je vsekakor paradoks. Newyorčanom je za vaše poreklo in zgodovino namreč malo mar. Lahko si črn, bel, rumen, rjav ali vijoličen, lahko si zadnja zguba, ki je doslej zapravila celo življenje, ali izjemno uspešen poslovnež – velja le to, kaj boš storil v naslednjem trenutku. Vprašanje je samo, kako hitro in visoko se boš povzpel po družbeni lestvici.

Individualizem, unikatnost in izražanje samega sebe so tu na radiu življenja naviti do konca, celo toliko, da že mejijo na egoizem. Če imate unikatno idejo ter iznajdljivost in vztrajnost, da jo uresničite, potem ni kraja na svetu, ki vas bo izdatneje nagradil. A pazite se, če se vam zalomi!

2 UR

Izgubite se v betonski džungli

Za začetek boste morali za taksi do Manhattna z letališča John Fitzgerald Kennedy, na katero se v primerjavi z LaGuardio in Newarkom steka večina mednarodnega letalskega prometa, plačati približno 65 dolarjev. New York je namreč edino mesto na svetu, ki te v slogu pobalina za dobrodošlico sune v trebuh. Takšni so tudi Newyorčani, ki so na svojo brezbriznost ponosni. Pa vendar mestu in njegovim prebivalcem te osornosti nekako ne zameriš, ker je tudi ta del šarma.

Tempo in način življenja se tu prepletata z wallstreetsko kulturo sklepanja poslov, saj so vsi podobno brutalni in brezkompromisni. Pristop k poslu je pristno ovekovečen v filmski uspešnici Wall Street. »Pohlep je dober. Pohlep je pravilen. Pohlep deluje. Pohlep je bistvo evolucije.« To so brezčasne besede, ki jih je Michael Douglas resda izrekel v vlogi fiktivnega lakomnega poslovneža Gordona Gekka, vendar ima v epicentru finančnega sistema, v katerem se ustvarjajo vrto-glavi zaslužki in prav tako glavobolne izgube, ta citat status mantre. Že samo dejstvo, da je New York baza številnih bank in finančnih institucij, kot so Goldman Sachs, JPMorgan Chase in hedge sklad Elliott Management v lasti famoznega Paula Singerja, ki je v noro tveganem finančnem pokru pokoril Argentino, priča o tem, da je to mesto, ki ga poganja neustavljiva želja po zaslužku. Noben posel ni neizvedljiv, vse je samo vprašanje cene. »Bodi brutalen, bodi neizprosni,« je vodilo velikega newyorškega poslovneža, ki se je nazadnje povzpel celo na ameriški politični Olimp, Donalda Trumpa.

Čas je denar, pravijo Newyorčani. Zato obisk mesta nadaljujete v srcu pošasti. Times Square je za utrujenega popotnika, ki ga muči časovna razlika, kot gigantska injekcija adrenalina naravnost v srce. Nevralgična točka Manhattna je še kar zgledno urejena pešcona znamenitega Broadwaya. Glede na gnečo, nad katero se dvigajo orjaški svetleči napisi in ekra-ni, se človek niti ne začudi preveč, ko izve, da gre za enega najbolj obiskanih krajev na planetu. Menda ga na leto obišče kar 50 milijonov ljudi, zaradi česar trditev, da gre za središče veselja, niti ni tako (zelo) pretirana.

Ko se boste prenajedli vseh vizualnih in zvočnih dražljajev, vključno s pojočimi golimi kavboji, liki iz Sesame Streeta in lažnimi budističnimi menihi, ki bodo v newyorško agresivnem stilu iz vas iztisnili kakšen dolar, je čas, da se sprehodite mimo znamenitih broadwajskih gledališč. Za ogled predstave sicer ne bo dovolj časa, vendar so paša za oči že njihova barvita in domiselna pročelja

6 UR

Naužijte se kulturne in kulinarične barvitosti

Ker je časa malo in gneča precejšnja, vam ne preostane drugega, kot da si privoščite hiter obisk kakšnega nebotičnika, z vrha katerega se je mogoče naužiti neverjetne panorame mesta. 70. nadstropje Rockefellerjevega centra oziroma The Rocka bo vsekakor primerna vizualno baročna točka, saj se višek artdecojevske revolucije, Empire State Building, zdi kot na dlani. Lahko pa se odpravite kar na razgledno ploščad Empire Stata in spotoma občudujete njegovo masivno marmorno vežo. Iz 86. ali 102. nadstropja, kjer je bilo sprva načrtovano pristanjališče za cepeline, si lahko ogledate vseh pet mestnih četrti.

POSLOVNA POT

POSLOVNA POT

POSLOVNA POT

Ko se oglasi želodec, New York ponuja toliko kulinaričnih možnosti, kolikor je kulturno-etničnih manjšin. In seveda ni bolj reprezentativne in kulinarično mogočnejše priseljenjske skupnosti, kot je italijanska. Lombardi's na ulici Spring številka 32 se ponša z naslovom prve picerije v državi. Uživate v slastni enostavnosti margerite, ki jo po tradicionalnem neapeljskem receptu še zmeraj pečejo v stari pečici na oglje iz leta 1905.

Obisk restavracije Buddakan v opuščeni tovarni piškotov na deveti aveniji sredi okrožja Meatpacking pomeni pohoditi stopalko hedonističnega užitka do konca. Fuzija sodobne azijske kuhinje in pariške bravuroznosti izpod rok glavnih šefov Briana Raya in Yanga Huanga bo vaše brbončice privedla do ekstaze, spodnja čeljust pa vam bo omahnila ob pogledu na glamurno, skorajda katedralsko notranjost z mogočnimi lestenci. Brancin, odet v poparjene zeljnatе liste z ingverjem, je samo eden izmed vrhuncev ustvarjalnosti in veščin kuharskih mojstrov.

Čeprav ob obisku New Yorka misel na dobro kavo doslej ni bila pri vrhu seznama pričakovanj, se mesto tudi v tem pogledu pospešeno prebija v ospredje. Časi Starbucksa so minili, kajti vablјivih in prijetnih kavarnic je vsak dan več. Med njimi pa je najbolj vredna obiska Le Pain Quotidien. To še posebej velja za tisto v trendovskem hotelu Ace na Broadwayu, kjer s svojimi kofeinskimi napitki navdušujejo hipsterski baristi.

Po kulinaričnih mojstrovinah je pravi čas za spoznavanje umetniških. Metropolitan Museum of Art (Met) na peti aveniji je newyorški odgovor na znameniti pariški Louvre. In kakšen odgovor je to! Čeprav se za svoj prostor pod galerijskim soncem prerivajo Renoirjeva, Tizianova in Monetova dela, je nesporna zvezda umetniškega kolosa vsekakor več kot dva tisoč let star rimski tempelj Dendur.

Obisk Museum of Modern Art (MoMA) vzdolž 53. ulice, ki v vseh pogledih konkurira pariškemu centru Pompidou, je poslastica za oboževalce moderne umetnosti. Če vam teknejo Picasso, Warhol, Pollock in Marina Abramović, potem se lahko v tej zakladnici modernistov in abstraktnih ekspresionistov mudite več dni. Mimogrede, januarja se je zaprla razstava o jugoslovanski umetnosti. Eden največjih pokroviteljev MoME in še bolj avantgardne MoME PS1 je z več kot 30 razstavami koncern Volkswagen.

12 UR

It's game time!*

Newyorčani bi za uspeh košarkarjev (Knicks) in hokejistov (Rangers) v Madison Square Gardnu, še bolj pa za bejzbolsko moštvo Yankees dali obe roki. Posebej divje je, ko na od leta 2009 novem stadionu Yankee gostujejo rivali iz Bostona (Red Sox). To je tudi idealen čas za obisk tekme. Takrat namreč mesto diha za bejzbol, na plan pa pridrvijo vneti navijači Bleacher Creatures.

Po norenju z navijači je čas, da si na glavo nataknete slušalke, navijete Beastie Boys in se poklonite bogati newyorški glasbeni tradiciji. Tu je točka nič, popek globalnega vala punkerske, rockerske in hiphop

scene, ki je vključno z znamenitimi porednimi belskimi raperji v svet pljusnil iz pritlične sobe na križišču avenije A in sedme ulice. In le kaj je bolj tipično newyorškega od dejstva, da je nekdanje prizorišče alternativnih koncertov, ki so na začetku osemdesetih let razburkali svetovno glasbeno sceno, danes neopazen bar Niagara?

Brez trenutno najbolj vroče četrti Brooklyn s sprehodom čez istoimenski najlepši most v mestu s prelepimi razgledi na spodnji Manhattan ne bo šlo. Soseska Williamsburg vas bo prevzela s koncerti, vintage trgovinami, trendovskimi galerijami, kavarnami, bari in bistroji, kot sta Sunday in Brooklyn ter Beasts & Bottles. V Barcadu na aveniji Union lahko ob kozarcu butičnega piva z ingverjem igrate na fliperjih (Pacman, Donkey Kong ipd.) in tako podoživite otroštvo. Vaš Instagram profil pa bo nedvomno oživel z obiskom unikatnega parka Domino. Nedavno odprti javni prostor, ki je del megaprojekta prenove in gentrifikacije opuščene tovarne sladkorja, je izvrstna vaja v ponovni uporabi in spremembi namenskosti delov težke industrije (žerjavi, kotli, mešalniki ipd.). Park krasijo barvita igrala, domiselni vodometi, dvignjena promenada, s ka-



tere je mogoče občudovati Manhattan, njegova posebnost pa je med drugim tudi ta, da je vključen v sosednjo obnovljeno bivanjsko četrt.

24 UR

Z ladjo v preteklost

Čas je za ogled mesta z vodne perspektive. Spotoma se obvezno ustavite še v srčiki globalnih finančnih trgov, ob znameniti borzi na ulici Wall Street. Vstop v stavbo zaradi varnostnih omejitev ni mogoč, a bi bil tako ali tako razočaranje, kajti v zadnjih dvajsetih letih se je glavnina trgovanja (80 odstotkov) preselila na računalniške strežnike v brezdušne skladiščne hale v New Jerseyju. Vseeno vas bo osupnila ogromna ameriška zastava, ki se bohoti na pročelju borze, medtem ko je v neposredni bližini mogoče obiskati newyorški sedež zveznih rezerv Fed in se fotografirati pred skulpturo bika, borzno ikono na ulici Morris. Nato ujemite enega od trajektov na Staten Islandu, ki vsak dan prepelje 70 tisoč potnikov. Najboljše pri uživanju v razkošnih panoramah spodnjega Manhattna, Kipa svobode in otoka Ellis je, da je skoraj pol ure trajajoča plovba zastonj. New York si je zagotovil naziv talilnega lonca zaradi milijonov prišlekov, ki so se od druge polovice 19. stoletja priseljevali v ZDA. Obisk muzeja imigracije na otoku Ellis je poučen in informativen



- Times Square je eno redkih območij za pešce v središču New Yorka, kjer pa je kljub temu več neonskih napisov in ekranov kot ljudi.
- Ena od ikon mesta je Brooklynski most, ki ponuja izjemne razglede na Manhattan.
- Vizura vele mesta, nad katerim kraljuje stolpnica Empire State Building, ki je bila sprva zamišljena kot pristajališče za cepeline.
- Museum of Modern Art (MoMA) se ponša z eno najbogatejših zbirk sodobne umetnosti na svetu, zato velja za ameriško različico pariškega Pompidouja.
- Kip svobode so kot simbol strpnosti in odprtega duha Newyorčanom podarili Francozi.
- Sloviti rumeni taksiји so v časovni stiski najpriročnejši in relativno poceni način premikanja po mestu.

ter zaradi živosti prezentacije danes vnovič aktualen. V nekdanji zgradbi urada za migracije, ki ima status spomenika, so namreč sprejeli prednike 40 odstotkov vseh Američanov.

Leta 1886 so Francozi ob stoti obletnici neodvisnosti ZDA podarili 46 metrov visok kip, ki vse odtlej uteleša odprt in strpen duh vele mesta. Kip svobode je interpretacija rimske boginje svobode Libertas francoskega kiparja Frederica Augusta Bartholdija in že s samo postavitvijo ob ustju reke Hudson simbolizira ideal multikulturalnosti. Bil je namreč prva stvar, ki so jo po dolgi in težki plovbi čez Atlantik uzrli priseljenci. Zato je kot nalašč za vaše slovo od mesta luči.

* Čas je za igro!



Oblika svetlobe

Z napredkom tehnologije avtomobilskih luči v zadnjih letih je izjemen pospešek dobilo tudi oblikovanje avtomobilov. Vozila posamezne znamke imajo zdaj prepoznaven svetlobni podpis, barve so začinile vzdušje v potniški kabini, voznik pa vidi dlje in bolje kot kadar koli doslej. A razvoj se je komaj dobro začel.

Tekst: Matjaž Korošak

ZAČETKI

Komaj verjetno se zdi, da prvi avtomobili sploh niso imeli razsvetljave. Ne samo to: tudi ko so jo postopoma prevzeli, bolj ali manj po tehnologiji, ki so jo vzpostavile kočije, ta ni bila obvezna. Odločitev je bila tako prepuščena proizvajalcem in voznikom. Acetilenska svetila so bila uveljavljena v zgodnjih letih avtomobilizma, predvsem zato, ker so bile karbidovke odporne proti vetru in dežju. Šele na prelomu stoletja so se začele pojavljati prve električne žarnice, ki so bile revolucionarna iznajdba, podobno kot je danes laserski žaromet. Toda v tistih pionirskih časih so svetilno tehnologijo pestile številne tegobe, od nezanesljivih žarnic, neučinkovite usmeritve snopa, slabega tesnjenja in slabotnega napajanja do velikih dinamov v avtomobilih in velike porabe svetil.

KONEC 30. LET

Avtomobili so dobili tungstenove žarnice (z žarilnimi nitkami), parabolične reflektorje in boljše leče za učinkovitejši svetlobni snop. V to obdobje sodijo tudi prvi smerniki, prekllop med dolgim in zasenčenim snopom (kratke luči) ter zadnje luči.

60. LETA

Prvi resen preboj so predstavljale halogenske žarnice H1, ki jih je že na začetku šestdesetih let prejšnjega stoletja uveljavil poseben konzorcij proizvajalcev.

DO 90. LET

Realno se vse do devetdesetih let nato ni zgodilo prav nič dramatičnega ali revolucionarnega, vsaj ne na področju svetlobnih virov. Seveda smo lahko videli prve zametke smernih luči; žarometi so napredovali predvsem tako, da so natančneje nadzirali in usmerjali svetlobni snop čez reflektor in leče, ki so skrbele za usmerjanje. Žarnica je postopoma postajala le še vir svetlobe, vse drugo je urejal vse bolj zapleten sistem žarometa, od parabole, zaslonk za zasenčenje do leč za koncentracijo snopa.

PO LETU 1990

Začela se je uveljavljati tehnologija ksenonske žarnice kot novega, mnogo bolj učinkovitega svetlobnega vira, za katerega uporabljajo tudi tujo kratico HID (high intensity discharge). Namesto žarilne nitke, ki jo imajo tudi halogenke, je vir svetlobe plamen med dvema elektrodama v plinu – ksenonu. Ksenonske žarnice oddajajo dvakrat bolj intenzivno svetlobo, ki je tudi bistveno bolj bela od svetlobe halogenk in podobna dnevni svetlobi, imajo daljšo življenjsko dobo, saj zdržijo vsaj dvakrat dlje od halogenk, so učinkovitejše in porabijo manj energije (več energije zahtevajo le za zagon).

OD LETA 2004

Če ne bi že nekaj let zatem skozi velika vrata v avtomobilsko tehnologijo vstopila tehnika svetilnih diod (LED – light emitting diode), bi HID verjetno doživel precej večjo popularnost, tako pa je ostal namenjen večjim in dražjim modelom. Prvi model, ki je imel serijske LED-luči, je bil Audi R8 leta 2004. Pri tej tehnologiji svetlobo oddaja polprevodnik, barvo pa je mogoče spreminjati in prilagajati. Ta vir svetlobe je že tako bolj usmerjen od žarnic, predvsem pa ekonomičnejši in energijsko izredno učinkovit, saj LED-svetilo porabi kar 85 odstotkov manj energije od halogenke, poleg tega pa se kar 80 odstotkov energije pretvori v svetlobo, le 20 pa v toploto. In glede na okoljske zahteve sodobnega sveta je seveda vsak vat, ki ga prihrani LED-svetilo, dobrodošel, ker s tem manj obremenjuje alternator, ta pa motor (ki ga žene) – in prihranek je jasen. Prihranimo pa tudi zaradi izjemne življenjske dobe LED-svetil, ki je praktično enaka življenjski dobi avtomobila (halogenke zdržijo manj kot 1000 ur, HID-žarnice 2000 in LED-svetila kar 50.000 ur).

Dodatna prednost LED-svetil je tudi njihova enostavna oblika, tako da je mogoče dobiti skoraj kakršno koli svetlobno obliko, kar so seveda s pridom izkoristili oblikovalci, saj je tako imenovani svetlobni podpis (spredaj in zadaj) postal prepoznaven del oblikovalskega jezika posamezne znamke. Ne le preprostost oblikovanja, na intenzivno rabo LED-svetil so vplivali tudi enostavnost njihovega sestavljanja in nadzora svetilnosti, velikost (oziroma majhnost) in dejstvo, da skoraj ne proizvajajo toplote, torej tudi na potrebujejo posebnega hlajenja. Za svoja pa so jih vzeli tudi oblikovalci notranjosti, saj so lahko končno učinkovito in diskretno osvetlili in poudarili vse notranje oblike, hkrati pa brez prevelike porabe omogočili dobro osvetlitev kabine. Še več: LED-svetila ponujajo tudi možnost nadzorovanja barvnega spektra osvetlitve, zato je mogoče notranjost avtomobila osvetliti glede na trenutno razpoloženje in osebne preference (na voljo je tudi do 30 barv).

LASERSKA SEDANJOST

Ne glede na očitne in jasne prednosti svetlečih diod je kot vir svetlobe na pohodu že nov, revolucionaren vir, ob katerem je tudi najboljše LED-svetilo potisnjeno v kot: laser. Gre za laserski žarek modre svetlobe, ki je usmerjen na drobno mehansko vodeno zrcalo, to pa pošilja snop svetlobe skozi fosforni »filter« ali konverter, da spremeni barvo v prijazno belo (dnevni podobno z barvno temperaturo približno 5500 kelvinov) in jo čez leče usmeri na cesto. Ne le da je laserski žaromet zaradi manjših laserskih diod (so desetkrat manjše od LED-diod) lahko precej bolj kompakten in s tem oblikovalcem pušča več svobode, ampak je hkrati energijsko še učinkovitejši od LED-svetil, in to za približno 50 odstotkov. Ob tem pa – in to je tudi njegova glavna prednost – laserski žaromet ponuja do štirikrat boljšo osvetlitev kot LED-sistem. Preprosteje povedano, laserski žaromet zmore osvetliti cesto pred voznikom do razdalje 600 metrov, kar je dvakrat več kot najboljši LED-sistem. Je pa žaromet še vedno kombiniran z LED-svetili za kratki (zasenčeni) snop, medtem ko se laserski vklopi pri večjih hitrostih (70 kilometrov na uro). Pionirsko vlogo je tu spet odigral Audi, ki je ta sistem uporabil v modelu R8 LMX leta 2015. Zdaj je na pohodu že druga, še kompaktnjša generacija laserskih žarometov.

Usmerjanje in digitalizacija osvetlitve

Od časov prvih močnejših žarometov je bila skrb voznika, da je sprva z mehansko, potem pa z električno napravo preusmeril svetlobni snop navzdol, stran od prihajajočega vozila in predvsem oči njegovega voznika. Pravočasen preklon med dolgim in zasenčenim snopom je tako ostal primarna skrb proizvajalcev, zato so se na prelomu tisočletja pojavili sistemi za nadzor svetlobnega snopa s podatki kamere. Gre za mehanske sisteme z nadzorom smeri projektorja in/ali z brezstopenjskim maskiranjem višine svetlobnega snopa. Tako voznik ni več obremenjen s stalnim preklapljanjem. Smerni modul pa lahko ob tem spremlja tudi smer vožnje, osvetljuje pot v zavoj, krožišče, ozko ulico. Hkrati je razvoj omogočil tudi spreminjanje načina osvetlitve (avtocestni način, način za podeželsko cesto, vožnjo v mestu ...).

Naslednji korak je ponudila LED-osvetlitev v obliki matričnega sistema. Matrico sestavlja nekaj vrstic svetilnih diod, ki delujejo kot dnevne luči, smerniki, dolge luči oziroma žarometi. Tako lahko matrični žarometi nadgradijo sistem AFS, in to brez mehanskih elementov, obenem pa ponudijo več funkcij, predvsem prepoznavanje enega ali več vozil, ki vozi(jo) v nasprotno smer (ali pa tudi pred vozilom), in ustvarjanje nekakšne maske oziroma svetlobnega tunela v predelu nasproti vozečega vozila, ki ga sistem potem spremlja. To storijo preprosto z zatemnitvijo in vklapljanjem ustreznih diod (za do osem vozil), da ne slepijo voznikov, medtem ko je preostali del cestišča polno osvetljen. Matrični LED-žarometi omogočajo še mnogo več: učinkovitejšo osvetlitev poti v zavoj, povezavo z navigacijskimi podatki za osvetlitev ceste, prepoznavanje in označevanje pešcev in kolesarjev (s svetlobnimi impulzi).

Prihodnost pa pripada HD matričnim žarometom, ki jim pravijo tudi prva povsem digitalna osvetlitev oziroma natančnejše digitalna distribucija svetlobe. Za vir svetlobe uporabljajo matrični LED, toda prava čarovnija se tu šele začne. Svetloba diod je namreč usmerjena na milijon drobnih, računalniško nadzorovanih mikroogledal

(imenovanih tudi piksli), ki to svetlobo povsem razgradijo in jo spet sestavijo v želeno obliko. Takšni žarometi – prvi serijski so tik pred začetkom proizvodnje, od pet do sedem let pa je menda oddaljena velikoserijska proizvodnja – zmorejo vse, kar so zmogli najboljši matrični in laserski žarometi, hkrati pa lahko bistveno natančneje oblikujejo svetlobni snop žarometa glede na potek ceste, vremenske in topografske razmere ter glede na prihajajoči in mirujoči promet.

Še več, to je tehnologija, ki je povsem v skladu z zahtevami avtonomne vožnje, saj bodo računalniško nadzorovana mikrozrcala lahko s projekcijsko svetlobo tudi nadgradila funkcionalnost žarometov ter pomagala komunicirati z okolico in voznikom. Tako bo lahko žaromet na cesto pred avtomobilom (do razdalje 30 metrov) izrisal nekaj simbolov, ki se zdaj pojavljajo le na projekcijskem zaslonu (znaki, različne prepovedi, navigacijski simboli), lahko bo komuniciral s pešci s pozdravom ali izrisano zebro, vozniku pa bo avto s svetlobnim snopom, s katerim bo dodatno osvetlil kolesarja, pešca ali prometni znak, pokazal, da spremlja oziroma zaznava nevarnosti. Še boljši prilagodljiv in vsestranski sistem za povsem dinamično projekcijo znakov na cesto bo uporabljal LCD-zaslon, skozi katerega bo stekel svetlobni vir, ima pa nekaj pomanjkljivosti glede svetilnosti, kar bi seveda lahko rešil močnejši laserski snop.

In kaj nas še čaka v prihodnosti? Matričnim LED-žarometom se bodo postopoma pridružile tudi zadnje matrične LED-luči. Ko bo to dovoljevala zakonodaja, bo avtomobil tudi na LED-matrici zadnjih luči lahko izpisal sporočilo drugim udeležencem v prometu. Hologramske 3D-projekcije bodo dobile več veljave, zlasti za prometne znake in označbe, posebno koristen pa bi bil hologram lahko pri smernikih (vidnost iz več kotov). Optična pomoč pri parkiranju s projekcijskimi črtami bo v prihodnosti učinkovito nadomeščala kamero, predvsem takrat, ko bo treba na ta način posvariti mimoidoče in jim pokazati, kam je avto namenjen.

NEVARNOSTI NOČNE VOŽNJE

KAR 90 ODSOTKOV PODATKOV, KI JIH VOZNIK POTREBUJE ZA VARNO VOŽNJO, TEMELJI NA VIDU. ZATO JE TOLIKO BOLJ RAZUMLJIV PODATEK (VIR: FROST & SULLIVAN), DA KAR 50 ODSOTKOV VOZNIKOV, KI ZA VOLANOM SEDIJO PONOČI OZIROMA V SLABI VIDLJIVOSTI, VOZI V STRESU. PO PODATKIH AMERIŠKE AGENCIJE NSC (NATIONAL SAFETY COUNCIL) SE KAR 62 ODSOTKOV NESREČ S HUJŠIMI POSLEDICAMI ZGODI PONOČI, IN TO NE GLEDE NA DEJSTVO, DA PONOČI OPRAVIMO LE 25 ODSOTKOV VOŽENJ. STRAŠLJIVA STATISTIKA SE ŠE NADALJUJE: PO PODATKIH RAZISKAVE AMERIŠKEGA INŠTITUTA NIH (NATIONAL INSITUTE OF HEALTH) IMAJO NESREČE PONOČI IN V SLABI VIDLJIVOSTI VSAJ DVAKRAT HUJŠE POSLEDICE KOT TISTE, DO KATERIH PRIDE PRI BOLJŠI VIDLJIVOSTI, NA CESTAH BREZ OSVETLITVE PA SO POSLEDICE CELO TRIKRAT HUJŠE. RAZVOJ AVTOMOBILSKIH LUČI JE ZATO KLJUČNEGA POMENA ZA ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI VOZNIKA, POTNIKOV V VOZILU IN DRUGIH UDELEŽENCEV V PROMETU, TUDI NAJŠIBKEJŠIH, TOREJ KOLESARJEV IN PEŠCEV. PREJ OMENJENI PODATKI SO PRECEJ PODOBNI STATISTIKI SLOVENSKE POLICIJE. GLEDE NA PODATKE O ŠTEVILU NESREČ V SLABI VIDLJIVOSTI (MEGLA, OBLAČNOST ...) JE MOGOČE REČI, DA SE PRIBLIŽNO 40 ODSOTKOV NESREČ ZGODI V RAZMERAH S SLABŠO VIDLJIVOSTJO (NE PA NUJNO ZARADI TEGA), PRIBLIŽNO 33 ODSOTKOV PA SE JIH ZGODI MED 18. URO ZVEČER IN 7. URO ZJUTRAJ, TOREJ V ČASU MRAKA OZIROMA TEME.



INTERVJU

ALEKSANDER MERVAR

»POGANJA ME POZITIVNA ENERGIJA«

Zasavec v Ljubljani, ekonomist v elektroenergetiki, sproščen in neposreden sogovornik v okolju, v katerem je včasih kar malo preveč politične korektnosti in premalo konkretnih dejanj – to je direktor družbe ELES. O priložnostih in izzivih družbe, v kateri je v ključne odločitve vpet od leta 2009, vodi pa jo od leta 2013, govori hitro, a premišljeno, z jasno idejo, kako bo prišel do odgovorov na vprašanja, od katerih bo odvisna energetska prihodnost Slovenije.

Tekst: Jak Vrečar

Foto: Miran Juršič

INTERVJU
ALEKSANDER MERVAR

Gospod Mervar, izhajate iz revirjev. Bi rekli, da s seboj nosite kakšne posebne vrednote, ki vam danes pomagajo pri delu?

Ja, v Zasavju smo mogoče res malce drugačni, če ne drugega, že po govorici. Ponosen sem na vztrajnost, premagovanje naporov, pripravljenost na izzive, sposobnost priznavanja lastnih napak, korektnost do podrejenih ...

Sprašujem zato, ker v pogovorih vzbujate občutek, da ste za prvega moža tako velike družbe, kot je ELES, zelo neposredni, odprti.

Tak sem. Ko sem leta 2001 iz Zasavja prišel na položaj direktorja v ljubljanski TE-TOL, so mi, vsaj v krogu takratne mestne elite, prilepili še kako manj laskavo oceno. Na primer, imeli so me za neotesanca. A nisem se pustil posebej motiti.

Zdi se, da se vaša nepopustljivost in ciljna usmerjenost kaže tudi v vašem delu. Temeljna dejavnost ELES-a je zagotavljanje varnega in zanesljivega obratovanja slovenskega elektroenergetskega sistema. Najbrž bo kdo rekel, da gre za precej utirjeno družbo, v kateri se ne dogaja veliko sprememb. Ampak pogled na vaše aktivnosti kaže povsem drugačno sliko.

Strinjam se, da bi poslanstvo lahko uresničeval z bolj utirjenim vodenjem, a le, če bi se kot direktor sprijaznil z udobnostjo svoje funkcije, pa se ne morem. Verjetno je ELES tudi zaradi tega v zadnjih letih malce drugačen, usmerjen v prihodnost. Smo na začetku zelo dinamičnega obdobja, v katerem bomo v omrežje investirali 340 milijonov evrov. Gradimo prihodnost delovanja prenosnega elektroenergetskega sistema. Zaznamovali jo bodo razpršena proizvodnja



električne energije, električna mobilnost in še kaj ter s tem povezani problemi obvladovanja zanesljivosti delovanja elektroenergetskih omrežij. Z investicijskim ciklom, ki se bo zaključil z letom 2022, bomo pripravljeni na vse te izzive vsaj za naslednjih deset ali petnajst let. Zato nam v Evropi tudi priznavajo, da smo med naprednejšimi. Leta 2016 smo recimo pri nas imeli najboljši EU-projekt iz spektra pametnih omrežij – SINCRO.GRID. Vreden je bil preko 80 milijonov evrov in zanj smo prejeli 50 odstotkov nepovratnih sredstev iz EU-sklada CEF.

Ustaviva se pri Evropi. Države EU imajo zelo različne strategije glede virov, ki naj bi bili v prihodnosti najpomembnejši. Kakšna je prihodnost elektroenergetike na stari celini?

Elektroenergetika je ključ vsega. Kakršna koli motnja na našem področju ustavi delovanje celotne družbe. Vsaka država išče svoje prednosti in politika posamezne države je odvisna od vpliva elektroenergetike na njen BDP. Večkrat sem že jasno povedal, da je Slovenija na tem področju premajhna, da bi kopirala zgled drugih, še najmanj Nemčije. Slep, prehitro sledenje strategiji, v kateri prevladujeta vetrna in sončna energija z obilico nastajajočih hranilnikov električne energije, bi cene pri nas pognalo v nebo. Nemci imajo svoje razloge, da zagovarjajo take korake. S subvencioniranjem proizvodnje električne energije iz vetra in sonca so zgradili močno industrijo teh tehnologij, za katero je treba iskati nove trge.

Napovedali so tudi zaprtje svojih jedrskih elektrarn.

Zakaj že? Jedrska tehnologija ima v času svoje življenjske dobe manjši ogljični odtis kot na primer sončne elektrarne. Slovenija je bila v letu 2017 po deležu proizvedene električne energije iz nizkoogljicnih virov za 49 odstotkov pred Nemčijo in 24 odstotkov nad povprečjem držav EU. Do leta 2035, kar je po moji oceni prvi možen čas pričetka obratovanja morebitnega drugega bloka v Krškem, bosta pri nas NEK in TEŠ ključna za zagotavljanje stabilnega slovenskega elektroenergetskega sistema. Stvar pa bi se obrnila na glavo, če bi se potrdile govorice o usihanju pridobivanja lignita iz premogovnika Velenje.

Kaj bi se zgodilo, če zmanjka lignita?

Če pride do tega pred omenjenim letom 2035 in drugim blokom, bomo imeli v Sloveniji precejšnje težave. Če bi se ustavila proizvodnja v TEŠ, bi Slovenija postala najmanj tretja v Evropi po uvozni odvisnosti. Oskrba z električno energijo v normalnih razmerah ne bi bila problematična, v primeru izjemno nizkih temperatur ali pa dolgotrajne suše pa ne bi bilo preprosto.

Drži, da bodo tudi brez takih črnih scenarijev cene elektrike v prihodnje občutno višje, kot so danes?

Napovedi so nevhvaležne, a vseeno: pred kratkim sem javno napovedal, da se bodo cene pri nas v naslednjih petnajstih letih povi-

Če bomo vsi pričakovali, da nas bo električna energija čakala na črpalki kot danes bencin, bodo posledice zelo negativne. Za tak scenarij bi potrebovali množico dodatnih investicij v omrežje, hranilnike in še kaj. Vozniki se bomo morali naučiti spremljati, kje in kdaj je elektrika najlažje dostopna in s tem najcenejša.

šale za 40 odstotkov. Na zvišanje končnih cen električne energije bodo vplivali vstop novih tehnologij s polno amortizacijo, izgradnja novih elektroenergetskih omrežij, njihovo prilagajanje novim pogojem delovanja elektroenergetskih sistemov ... Za koliko se bodo končne cene dejansko povečale, pa bo, kot rečeno, precej odvisno od pravilnosti izbrane elektroenergetske strategije naše države in njene časovne izvedbe.

Cene bodo imele velik vpliv tudi na pojem, ki postaja vse bolj oprijemljiv - e-mobilnost. Kako vidite to področje?

V tem trenutku e-mobilnost vidim kot neko razvojno ali raziskovalno nalogo. Strategije še niso usklajene. Ne govorim samo o avtomobilski industriji, ampak na splošno o elektroenergetiki, saj je ta ključna. Ni še usmerjenega, na primer vseevropskega koncepta. Nimamo natančnih izračunov, kako bo e-mobilnost vplivala na prihodnje delovanje elektroenergetike. Avtomobilska industrija dela korake naprej, prilagaja se trendu. Rezultati so vidni v naraščanju števila proizvajalcev in modelov e-vozil. Ampak po drugi strani se na primer električne polnilnice postavljajo stihijsko, brez upoštevanja prihodnjih problemov obvladovanja napetostnih profilov v elektroenergetskem omrežju. Še bi lahko našteval.

Potrebe po energiji se bodo z naraščanjem števila e-vozil močno povečale. Smo pripravljeni na izziv?

Električna energija je odjemalcem zelo lahko dostopna, elektroenergetika skrbi za veliko zanesljivost dobave. Le redki pa se zavedajo, kako krhko je v resnici ravnoesje v električnem sistemu. Za množičen prehod na e-mobilnost se bomo morali energetiki znova in krepko potruditi in na ta izziv smo priprav-

INTERVJU
ALEKSANDER MERVAR

ljeni. Ob upoštevanju vseh drugih sprememb v naslednjih letih pa je največje vprašanje, koliko nas bo stal prihodnji elektrosistem in ali bomo kot odjemalci pripravljeni plačati vrsto novih investicij, da bo elektrika še naprej tako lahko dostopna kot v preteklosti.

Bo ključ v infrastrukturi ali odnosu uporabnikov?

Pogledati je treba ne samo v omrežje, temveč predvsem v prihodnje navade voznikov. Če bomo vsi pričakovali, da nas bo električna energija čakala na črpalki kot danes bencin ali nafta, bodo posledice zelo negativne. Za tak scenarij bi potrebovali nepregledno množico dodatnih investicij v omrežje, hranilnike in še kaj. Vozniki se bomo morali naučiti spremljati, kje in kdaj je elektrika najlažje dostopna in s tem najcenejša. Omrežje pa bo moralo z novimi pametnimi napravami sodelovati z vozniki in izkoristiti njihovo pripravljenost za ekonomično in trajnostno naravnano električno vožnjo. V ELES-u razmišljamo o takih scenarijih. Razvili smo koncept E8.

Za kaj gre?

Voznikom je treba ponuditi napredne polnilnice v službi, doma in povsod drugod, kjer pustijo avto parkiran dlje časa, ter polnjenje električnih vozil uglasiti s trenutnimi zmožnostmi in potrebami elektroenergetskega sistema. V skladu z E8 bi vozniki osebnih vozil hitre polnilnice uporabljali samo takrat, ko bi zaradi daljše vožnje njihovo vozilo nujno potrebovalo kratek vmesni postanek in polnjenje. Namesto občasnega in hitrega prenosa velikih količin energije iz omrežja v avtomobil torej E8 bodoče voznike opozarja na nujnost čim pogostejšega in čim daljšega prenosa manjših količin energije iz omrežja v avtomobile.

Voznike torej čaka kar nekaj prilagajanja. Kaj pa vozila? Kakšna menite, da bodo v prihodnosti?

Razvoj bo šel v smeri robotiziranih vozil, najprej za mestni in pri-mestni prevoz, nato za druge relacije. V njih bo kup elektronike, prikazovalnikov. Vozilo bo postalo »brez duše«, na električni, vodikov in še kak drug pogon. Ne bo vonja, ne bomo si več mazali rok z brskanjem po motorju. Če sem iskren, se takih vozil ne veselim preveč. A ker se tempo vsakdanjih aktivnosti stopnjuje, bodo pač postala eden od pogojev za lažje premagovanje vsakodnevni izzivov.

Se že vidite v inteligentnem, samovozečem vozilu?

Zelo pošteno: ne. To ne pomeni, da sem tradicionalist ali nazadnjak. V notranjosti teh novih vozil vsekakor začutim, da so to avti prihodnosti. Si pa še težko predstavljam, da bi me avto sam vozil po cesti. Seveda pa se bom, če bo potrebno, na stara leta navadil tudi na to, tako kot sem se moral v življenju na kup drugih novitet.

Kakšen avto vozite danes?

Za zdaj še čisto klasiko in ne električnega. Menim, da za polno uporabo električnih avtomobilov še niso izpolnjeni čisto vsi po-

V Zasavju smo mogoče res malce drugačni, če ne drugega, že po govorici. Ponosen sem na vztrajnost, premagovanje naporov, pripravljenost na izzive, sposobnost priznavanja lastnih napak, korektnost do podrejenih ...

goji. Ni dovolj polnilnic, avtonomija električnih vozil še ni optimalna, imajo prekratek doseg. Moje trenutno vozilo je dizelski Volkswagnov Touareg. In mimogrede, ker se pogovarjava za Poslovni Carzine, se lahko pohvalim s podatkom, da sem vozilom znamk, ki jih zastopa Porsche Slovenija, zvest že okroglih 25 let.

Ste veliko na cesti?

Sem. Letno prevozim od 30 do 40 tisoč kilometrov. Pred leti, ko sem bil zaposlen v tedanji družbi Istrabenz Gorenje, sem jih prevozil tudi 100 tisoč.

Kaj pa za vas pomeni vrhunska mobilnost?

Odlično počutje v vožnji, h kateremu štejem varnost, udobje, možnost komuniciranja. Zato tudi dajem prednost SUV-om z avtomatskim menjalnikom in pogonom 4x4.

Vozite sami, se med vožnjo sproščate ali razmišljate o delu?

Raje vozim sam in priznam, da sem v avtu tudi najraje brez družbe. Včasih je vozilo moja premična pisarna, iz katere uradujem. Drugič pa se sproščam ob precej glasnem poslušanju glasbe. Zadnje čase je moja priljubljena postaja Rock Radio na sistemu DAB.

Zaključiva z vprašanjem o prostem času. Kje se sproščate, kakšna energija vas poganja?

Pozitivna, seveda (smeh)! Zadnja leta sem – v svojo škodo – opustil fizično sproščanje, tek, nordijsko hojo, kolesarstvo, plavanje, smučanje. Delno so vzrok delovne obveznosti, žal pa imam tudi težave s hrbtenico. A ker sem po naravi zmeren optimist, načrtujem, da se bom večine naštetih aktivnosti letos spet lotil. Sicer pa me sprošča tudi poslušanje glasbe, predvsem rocka in popa. In da ne pozabim, uživam tudi v kuhanju. Lani za božič sem recimo pripravil govedino Wellington z reducirano omako iz portovca, grahovim pirejem ter parjeno cvetačo in brokolijem.



An aerial photograph of a large crowd of people walking on a plaza. The plaza is divided into large, colorful geometric sections: a large pink section on the left, a light green section on the top right, and a dark grey section on the bottom right. The people are seen from above, appearing as small figures moving across the different colored areas.

Pogled z vrha

Od višine se lahko zvrtil, a racionalen poslovnež bo vsaj v avtu od zgoraj navzdol zrl varno: z odličnim pregledom nad cesto (in poslovnim okoljem) ter s suverenostjo v vseh (tudi službenih) razmerah bo samozavestno dosegel svoj cilj. In četudi bo morda za volanom sedel sam, bodo z njim na poti številni najsodobnejši asistenčni sistemi. Brez pomoči uigrane ekipe namreč tudi najboljšim ne more uspeti.

Tekst: Matjaž Korošak

Volkswagen Touareg

Touareg je dobesedno največ, kar si je mogoče privoščiti pri znamki Volkswagen. V zadnji generaciji je namreč ta SUV še zrasel in je s 488 centimetri dolžine največji v vsej družini. Ne le to, iz robustnega modela prve generacije je v tretji postal vozilo, ki zmore in zna pri znamki ponuditi največ prostora, udobja in premijske vsebine.



600 njutonmetrov
navora porine na glavno
gred motor 3.0 TDI.



POGONSKI SKLOP

Sodobni šestvaljni TDI je s svojim izjemnim navorom in ugodno porabo še vedno najbolj smiselna in najlogičnejša različica pogona tako velikega (in ustrezno težkega) terena. Trenutno pri Volkswagnu ponujajo motor v dveh verzijah, in sicer s 170 in 230 kilovati (210 in 285 konjskimi močmi), prihajata pa še izjemni V8 TDI (310 kilovatov/421 konjskih moči), s katerim bo to najmočnejši Volkswagen sploh, in V6 TFSI (250 kilovatov/340 konjskih moči). Ampak že oba motorja V6 TDI ponujata izjemen navor, ki ga je dovolj za vse vzpetine, za izlete po brezpotjih in za avtocestno neskončnost. Seveda je stalni štirikolesni pogon 4MOTION v obeh primerih serijski, ravno tako kot osemstopenjski samodejni menjalnik, ki se odlično prilagaja potrebam in razmeram pod kolesi. Sicer pa lahko to z voznimi programi nadzira tudi voznik in vpliva tako na delovanje pogonskega sklopa kot podvozja. Touareg ponuja kar tri dodatne izvedbe podvozja: športno pasivno, zračno vzmetenje z uravnavanjem oddaljenosti od tal in štirikolesnim krmiljenjem ter zračno vzmetenje z elektromehanskima stabilizatorjema. Prihodnje leto prihaja tudi priključni hibrid.



UDOBJE

Da je zaradi dolgih hodov vzmeti in blažilnikov udobno že serijsko podvozje s posamičnim vpetjem koles, ni treba posebej poudarjati, toda zračno vzmetenje takšno udobje še nadgradi s prilagodljivimi zračnimi blazinami namesto jeklenih vzmeti in s prilagodljivim delovanjem blažilnikov. Na to lahko seveda vpliva tudi voznik. Za več vozne dinamike in hkrati udobja je tu še možnost krmiljene zadnje preme, ki navidezno skrajša medosno razdaljo (ali jo poveča), kar pomeni tudi praktično okretnost in lahkotnost manevriranja v mestu. Tu sta še elektromehanska stabilizatorja, ki preprečujeta nadležno nagibanje karoserije ob hitrejšem vstopu v zavoj. Vrhunska ergonomija je samoumevna, ravno tako prostornost, ki jo zagotavljajo skoraj dva metra širine, 810 litrov prtljažnika ter pomična in prilagodljiva zadnja klop. Na voljo je kup pripomočkov za udobno preživljanje ur za volanom, na primer sedež ergo-Comfort s 14-smerno nastavitvijo in masažno funkcijo, vrhunsko ozvočenje, ambientalna osvetlitev (30 barv), štiriconska klimatska naprava in samodejno zapiranje vrat.



VARNOST

Ni sistema, ki bi ga pri novem Touaregu lahko pogrešili, vključno z vsemi klasičnimi elementi pasivne varnosti in čvrsto karoserijo. In ne pozabite, da sta vrhunska vodljivost in predvidljiva lega na cesti ravno tako (aktivni) del paketa varnosti. Sicer pa vozniku (in potnikom) pomagata prilagodljivi tempomat oziroma sistem za uravnavanje razdalje s tempomatom in asistenca za zastoje, pri kateri sistem sam dodaja plin in zavira, tu pa je še pomoč v križiščih, pri kateri radarska tehnika gleda prečni promet in opozarja voznika nanj. Brez asistence za ohranjanje smeri na voznem pasu (in menjavo pasu) ravno tako ne gre. Serijska sta tudi LED sprednja žarometa z dinamičnim uravnavanjem višine in samodejnim vklopom LED dnevnih luči. Vožnjo ponoči dela varnejšo asistenca za nočni vid, pri kateri infrardeča kamera zaznava toploto živih bitij in prikazuje sliko na zaslonu.



POVEZLJIVOST

Doba vsesplošne digitalizacije in povezljivosti se pri tem modelu kaže v primeru tako imenovanega Innovision Cockpita z navigacijskim sistemom Discover Premium in 15-palčnim zaslonom ter z digitalnimi merilniki oziroma instrumentno ploščo, s čimer odpadejo praktično vsa mehanska stikala v avtomobilu. Sistem prinaša še integriran vmesnik Car-Net App-Connect, s katerim lahko aplikacije za pametni telefon prenašate na osrednji zaslon, in sistem za nadzor multimedije s povezanimi pametnimi napravami Volkswagen Media Control. Tu je seveda še naprava za prostoročno telefoniranje z indukcijskim polnjenjem naprav (druge je mogoče polniti prek štirih USB-vmesnikov). Sistem Car-Net povezuje avto s svetovnim spletom; z avtom se lahko povežete tudi prek aplikacije na pametnem telefonu in preverite njegovo stanje.



Več o Touaregu si preberite na volkswagen.si.

4,66
metra je dolžina
novega Q5.



Audi Q5

S tem modelom si je Audi dokončno ustvaril ime v svetu športnih terencev, ki ga je do pojava prve generacije Q5 obvladoval le njegov veliki brat (Q7). Prva generacija je bila pravzaprav zgodba o uspehu, v svetu in pri nas, nobenega dvoma pa ni, da bo tako tudi z novo, večjo, a hkrati lažjo in v mnogočem sodobnejšo drugo generacijo, narejeno na platformi za vzdolžno postavljene motorje MLB.



POGONSKI SKLOP

Trenutno so na voljo dva zmogljiva motorja TDI, oba dvolitrski štirivaljnika, vendar z novim poimenovanjem - 35 in 40 (zmogljivost motorjev), ter bencinski dvolitrski motor 45 TFSI quattro. Šibkejši dizel zmore 120, močnejši 140 kilovatov (163 oziroma 190 konjskih moči), TFSI pa 180 kilovatov (245 konjskih moči). Vsi so serijsko spojeni s samodejnim dvosklopčnim menjalnikom S tronic, in ker gre za Audijev SUV, je stalni štirikolesni pogon quattro nekaj samoumevnega. Sredinski diferencial je samozaporni (Torsen), kardansko gred pa zmore nov pogon ultra odklopiti že pri prednjem diferencialu ter tako še dodatno zmanjšati trenje in porabo. Sedanjima motorjema bo sledil še kakšen, predvsem prestižni trilitrski V6.



UDOBJE

Prvič je v Q5 na voljo tudi zračno vzmetenje, kar pomeni vrhunsko udobje, obenem pa tudi večjo oddaljenost od tal, če je to na terenu potrebno (podvozje je mogoče dvigniti do 45 milimetrov nad osnovno nastavitev in spustiti 15 milimetrov pod njo). Seveda je tu še opcija prilagodljivih blažilnikov s tremi programi, podvozje s pasivnimi vzmetmi in blažilniki je serijsko, za tiste, ki prisegajo na dinamiko, pa je tu še možnost športnega podvozja. S pomočjo serijskega sistema Audi drive select lahko voznik način vožnje v petih programih prilagaja še bolj učinkovito. Sicer pa je počutje v notranjosti boljše tudi zaradi dodatnih centimetrov (plus 4,3 centimetra, zdaj je Q5 dolg 4,66 metra) in zaradi boljših sedežev, ki so lahko športni ter seveda tudi ogrevani, prezračevani, oblečeni v najboljše usnje in opremljeni z masažnim sistemom. Udobje prvega razreda lahko potnikom poleg vrhunske izdelave in materialov ponuja tudi zadnja klop z nastavitvijo pomika in naklona naslonjala.



VARNOST

Asistenčnih in varnostnih sistemov zadnje generacije je v novem Q5 cel kup, med drugim aktivna asistenca za ohranjanje smeri, pomoč pri speljevanju, parkirna asistenca in parkirna avtomatika (za samodejno parkiranje), prilagodljivi tempomat, prepoznavanje prometnih znakov, asistenca za žaromete, sistem za opozarjanje na mrtvi kot ... Seveda pa je še pomembnejša aktivna varnost. Zato so ksenonski žarometi serijski (nadgraditi jih je mogoče z inteligentnimi LED matričnimi) in zato ima Q5 posamično vpetje koles spredaj in zadaj, zmogljive zavore in štirikolesni pogon serijsko, za več suverenosti in boljši občutek na cesti pa je mogoče dodati še progresivno krmiljenje ter športni zadnji diferencial, ki pomaga pri vektoriranju navora v zavojih.



POVEZLJIVOST

Poleg povezave Bluetooth za prostoročno telefoniranje in pretok glasbenih vsebin ter udobnega brezžičnega (indukcijskega) polnjenja telefona je mogoče Q5 prek sistema Audi Connect povezati s spletom (posodobitve navigacije, Google Earth ...), v avtomobilu vzpostaviti še dostopno točko LTE ter uporabljati nekatere vsebine z računom myAudi. Seveda pa ima multimedijski sistem MMI tudi bolj klasične vmesnike, kot so USB, AUX in čitalnik podatkovnih kartic SD.



Več o Q5 si preberite na audi.si.



POGONSKI SKLOP

Tarraca seveda ne gre razumeti kot zgolj in predvsem SUV, ampak je tudi vsestransko uporaben, prilagodljiv križanec med prostornim (družinskim) modelom in terenskim vozilom, kakor to kdo razume – in temu je prilagojen tudi pogonski sklop. Tako je lahko gnan le na prednji kolesni par ali pa ga poganjajo vsa kolesa (4Drive). V tem primeru gre seveda za elektromehansko večplošno sklopko pred zadnjim diferencialom, ki je računalniško vodena in povsem prilagodljiva. Sicer so na voljo štirje sodobni motorji, dva štirivaljnika TSI in dva TDI, vsi s prisilnim polnjenjem in neposrednim vbrizgom, ponujajo pa med 110 in 140 kilovati (150 in 190 konjskimi močmi). Močnejše motorje je mogoče kombinirati tudi s sedemstopenjskim samodejnim menjalnikom DSG, za šibkejša pa je na voljo šeststopenjski ročni. Najmočnejši TDI in TSI do 100 kilometrov na uro pospešita v osmih sekundah, dosežeta pa 210 (oziroma 211) kilometrov na uro.



UDOBJE

Tarraco do sedmim potnikom ponuja obilo prostora z vrhunsko ergonomijo potniške kabine in voznikovega delovnega prostora. S sistemom prilagodljivih blažilnikov DCC še poudari svojo prilagodljivost, saj je lahko hiter in dinamičen športnik ali udoben družinski potovalnik, voznik pa lahko naravo avtomobila spreminja z odzivnostjo blažilnikov in voznimi programi. Hkrati je prostor celotne kabine povsem prilagodljiv trenutnim potrebam, sedeže je mogoče zlagati poljubno, s tem pa zloženo drugo in tretjo sedežno vrsto pridobiti tudi do 1920 litrov prostornine. Sicer pa Tarraco ponuja vse priboljške v tem razredu: od povsem digitalizirane in prilagodljive instrumentne plošče, zmogljive klimatske naprave in samodejnega parkiranja do ogrevanja mirujočega vozila, električno pomičnih sedežev (s spominsko funkcijo), avtomatiziranih prtljažnih vrat z virtualnim pedalom pod odbijačem itd.

10,25

palca meri zaslon digitalne instrumentne plošče.



VARNOST

Tudi pri SEAT-u je ta pisana z veliko začetnico. V novi model so vgradili kar se da veliko asistenčnih sistemov za bolj sproščeno vožnjo in pomoč vozniku v trenutkih, ko se ta sicer morda ne bi odzval pravočasno ali pravilno. Voznik in potniki se lahko zanesejo tudi na vgrajene zadrževalne sisteme in čvrsto gradnjo, LED-osvetlitev, odločen zavorni sistem ... Tu so še radar-ski tempomat z avtomatskim uravnavanjem razdalje (ACC), asistenca za ohranjanje smeri (Lane Assist), sistem za nadzor prometa s prepoznavanjem pešcev (Front Assist), prepoznavanje prometnih znakov, sistem za pripravo vozila in potnikov na morebitno nesrečo ter sistem za preprečevanje prevračanja. Če pride do najhujšega, je tu – kot pri vseh drugih v članku predstavljenih vozilih – še sistem za samodejni klic v sili, ki o nezgodi obvesti reševalce.



POVEZLJIVOST

SEAT je eden vodilnih pri zrcaljenju pametnih naprav v multimediji sistema avtomobila in uporabi aplikacij (Full Link) na osrednjem t. i. plavajočem zaslonu na dotik, ki je v tem modelu lahko velik do osem palcev. Uporablja se lahko kup aplikacij. Hkrati je voznik vključen v dogajanje prek velikega, 10,25-palčnega zaslona z vsemi merilniki, saj gre za digitalno instrumentno ploščo, ki jo je mogoče povsem prilagoditi svojim potrebam. Novi SUV je tudi prvi model te znamke, v katerem bo sodobno multimedijsko napravo mogoče upravljati tudi z gestikulacijo. Pametni telefon se lahko polni indukcijsko, hkrati se poveže z avtomobilsko anteno za boljši sprejem signala (Connectivity Box).



Več o Tarracu si preberite na seat.si.

SEAT Tarraco

Tarraco je znanilec oblikovalske evolucije znamke SEAT in hkrati nosilec njenega hitrega tehnološkega napredka. S 4,73 metra dolžine je to največji SUV te španske znamke in drugi največji SEAT, ki poleg Alhambre edini ponuja tudi možnost prevoza sedmih potnikov.



ŠKODA



POGONSKI SKLOP

Kodiaq RS je model, ki s svojimi zmogljivostmi in celotnim pristopom predstavlja največ, kar je mogoče dobiti pri Škodi. Za pogon je na voljo motor 2,0 BiTDI, dizelski štirivalnik, ki mu pri dihanju pomagata dva serijsko postavljena polnilnika. Rezultat je precej impresiven: ta motor zmore 176 kilovatov (240 konjskih moči) in še bolj zanimivih 500 njutonmetrov navora pri nizkih 1750 vrtljajih. Seveda je pogon speljan na vsa štiri kolesa, saj bi bil tak medvedji navor preveč za prednji pogon. Učinkovit prenos navora na podlago pa pomeni, da RS do 100 kilometrov na uro pospeši v borih 6,9 sekunde. Da gre za učinkovit pogonski sklop, govori tudi podatek, da naj bi v povprečju porabil le 6,4 litra goriva. Če vas poraba in ekonomičnost zanimata bolj kot zapeljiv udarec navora v hrbet, preverite široko ponudbo nekoliko šibkejših motorjev za druge različice Kodiaqa (tudi L&K, SportLine in Scout), med katerimi bo gotovo kaj za vas, saj je razpon moči precej širok, od 110 do 140 kilovatov (od 125 do 190 konjskih moči).



UDOBJE

Ne glede na dejstvo, da oznaka RS pomeni najprej vrhunsko vodljivost in lego, je pri Kodiaqu RS vendarle v ospredju kompromis med uporabnostjo in vozno zabavo. Zato so vzmeti in stabilizatorji prilagojeni, platišča pa so kar 20-palčna, toda v serijski opremi je tudi sistem vodenih blažilnikov (DCC), ki ga voznik (tako kot kup drugih parametrov) nadzira s sistemom Driving Mode Select (vozni programi), kjer je na voljo tudi program Comfort za vsakodnevno rabo. Ta nadzoruje tudi odzivnost motorja, menjalnika – v serijski opremi je namreč sedemstopenjski DSG –, pa tudi volanskega serva in celo zvoka. Enostavnost in okretnost uporabe v urbanih naseljih dviguje še progresivno ozobljena krmilna letev. Za udobno vožnjo skrbijo bogata vgrajena oprema in najboljši materiali, predvsem pa temeljiti športni sedeži, oblečeni v žlahtno alkantaro in prešiti s kontrastnimi šivi, kup elementov v usnju, številne Simply Clever rešitve za enostavnejši vsakdan (tudi električno gnaneta vrata), tretja sedežna klop in seveda ogromen prtljažnik (725 litrov v petsedežni različici).



VARNOST

Ne glede na dinamično poslanstvo je RS izjemno varen avtomobil. Poleg klasičnih pasivnih elementov, med katere sodi na primer devet varnostnih blazin, so tu še vsi nujni sistemi, kot sta ABS in ESP z vsemi mogočimi podsistemi. Vse to dopolnjuje nekaj naprednih voznikovih asistenc, denimo prilagodljivi tempomat ACC z možnostjo zaustavitve, sistem za zaviranje v sili in prepoznavanje pešcev, sistem za zaznavanje utrujenosti voznika, varnostni sistem Crew Protect Assistant, parkirna tipala ... Ne gre pa prezreti vseh pripomočkov za aktivno varnost, od inteligentnega štirikolesnega pogona, sistema virtualne zapore diferenciala XDS in prilagodljivih blažilnikov do LED-žarometov s funkcijo samodejnega vklapljanja in zmogljivega zavornega sistema s kar 17-palčnimi (seveda rdečimi) zavornimi diski.



POVEZLJIVOST

Škoda Connect je skupno ime za celo paleto povezljivostnih storitev, ki jih lastniku ponuja Kodiaq in temeljijo na povezavi avtomobila z internetom (prek podatkovne kartice ali povezanega telefona). Gre za dva ločena podsistema, ki sta na voljo pod imenoma Infotainment Online in Care Connect. Pri prvem gre za kup informacij, ki jih sistem pridobiva v realnem času za podporo vozniku na poti (posodabljanje navigacije, prometne informacije, Google Earth ...), vključno z nekaterimi dodatnimi informacijami, kot je na primer vreme na poti. Pri drugem pa gre za proaktivne storitve (klic servisnega centra, povezava in izmenjava podatkov s servisom ...) ter za oddaljen dostop do vozila. Voznik tako lahko dostopa do vozila z aplikacijo na telefonu, preveri, kje je avto parkiran, kakšen je njegov doseg, kakšno je stanje svetil itd. Kodiaq pa omogoča tudi vzpostavitev dostopne točke (WLAN) v avtomobilu, brezžično polnjenje telefona, udobno prostoročno telefoniranje (Bluetooth) in zrcaljenje pametnega telefona na osrednji zaslon ter uporabo nekaterih aplikacij (SmartLink+). Poleg tega lahko potniki nadzirajo multimedijski sistem (Media Command 2) s povezanimi pametnimi napravami (največ dvema).



Več o Kodiaqu RS si preberite na skoda.si.

Škoda Kodiaq RS

Če sodobnim urbanim terencem pravimo, da so športni, zakaj ne bi kupcem ponudili čisto zares športnega modela? In tako je znamenita kratica RS dobila prvega SUV-predstavnika v zgodovini Škode. Ne le to, Kodiaq je s 4,7 metra dolžine tudi največji RS v zgodovini, hkrati prvi sedemsedežni, poleg tega pa še model z najmočnejšim dizelskim motorjem pri tej češki znamki.



725 litrov
ponuja ogromen
prtljažnik.

V čisti tišini

Dostavniki z električnim pogonom so primerna rešitev zlasti za mesta. Volkswagen e-Crafter se zdi kot naročen za paketno in ekspresno dostavo, nič manj pa ni primeren tudi za vse tiste, ki v urbanih središčih opravljajo obrtne in servisne storitve.

Tekst: Matjaž Gregorič
Foto: Miran Juršič



In kako je videti dostava z električnim dostavnikom? Seveda se mora voznik najprej privaditi na drugačen občutek za volanom. Na začetku kar nekoliko manjka značilen hrup dizelskega pogonskega stroja, kajti električni motor s 100 kilovati moči deluje popolnoma tiho, kar pomeni, da lahko e-Crafter svoje dostavne naloge povsem brez hrupa opravlja tudi v nočnih ali zelo zgodnjih jutranjih urah. In prav to sproščujočo tišino bo znal voznik hitro ceniti.

Hkrati je presenetljiva hipna odzivnost motorja, saj ta veliki dostavnik brez težav, celo zabavno odločno speljuje ob zeleni luči na semaforju in se ne upeha niti s polno obremenitvijo tovornega prostora. Največja hitrost je res omejena na 90 kilometrov na uro, kar pa je več kot dovolj tako za mestno središče kot tudi za denimo ljubljansko obvoznico, ki je običajno prometno zelo obremenjena. Tudi evropske raziskave kažejo, da hitrost na urbanih dostavnih poteh ne presega 90 kilometrov na uro, velika večina dostavnih vozil pa dnevno prevozi povprečno 70 kilometrov.

Ker je smiselno prevažati čim več tovora hkrati, je pomembno, da lahko električni Crafter s 3,5 tone skupne dovoljene mase v svoj tovorni prostor z 10,7 kubičnega metra prostornine sprejme do 970 kilogramov tovora. Z drugimi besedami, prostornina tovornega prostora je enaka kot pri izvedbah z dizelskim motorjem in zadnjim oziroma štirikolesnim pogonom, notranje višine pa je 10 centimetrov manj kot pri izvedbi s prednjim pogonom. Baterija je namreč nameščena v dnu vozila. Tovorni prostor z nedrsečo talno površino, pritrdilnimi vodili in oblogami stranic je pripravljen za naknadno vgradnjo različnih regalov in druge opreme.

Čeprav je Crafter med dostavniki pravi orjak, v vožnji izkazuje presenetljivo podobne vozne lastnosti kot osebni avtomobili, ima prijetno neposreden krmilni mehanizem, je zelo lahkotno vodljiv in tudi okreten. K enostavnemu upravljanju pripomore tudi urejeno voznikovo delovno okolje, ki se začne z udobnim in vsestransko nastavljivim sedežem ter nadaljuje s preglednimi merilniki in dobro oprijemljivim večfunkcijskim volanom. Namesto merilnika količine goriva je pred voznikovimi očmi prikaz napolnjenosti baterije, z enostavnim izbirnikom pa lahko voznik dostopa tudi do podatkov o povprečni porabi, trenutnem pretoku energije in o preostalem dosegu.

Navor električnega motorja se na pogonski kolesi prenaša prek enostopenjskega menjalnika, ki poenostavlja vožnjo na mestnih prometnicah s pogostimi zastoji, medtem ko za upočasnjevanje skrbi generator z rekuperacijo zavorne energije. Pojemki so tako izraziti, da se jih je treba privaditi, in resnično zmanjšujejo potrebo po zaviranju, regenerirana energija pa lahko za nekaj kilometrov podaljša doseg. Ta je sicer po tovarniških podatkih do 173 kilometrov, v realnosti pa – odvisno od značilnosti ceste, vremena in prometnega režima – je mogoče z enim polnjenjem brez težav prevoziti okoli 120 kilometrov.

Polnjenje baterij si lahko vsak uporabnik prilagodi v skladu s svojimi potrebami in zmožnostmi. Kadar vozilo ni v operativni uporabi, lahko polnjenje litij-ionske baterije zagotavlja tok iz običajne gospodinjske vtičnice. Celoten polnilni cikel v tem primeru traja resnih 17 ur, na garažni



V Sloveniji vsaj na mestnih dostavnih poteh e-Crafter nikoli ne bo ostal brez pogonskega vira.

VOLKSWAGEN E-CRAFTER L3H3
Prostornina tovornega prostora: 10,7 m³
Motor: električni (100 kW/136 KM)
Navor: 290 Nm
Baterija: litij-ionska (35,8 kWh)
Povprečna poraba: 21,5 kWh/100 km
Energijski razred: A+
Doseg (standard NEDC): do 173 km
Mere: 5,99 m x 2,03 m x 2,59 m
Medosna razdalja: 3,64 m

polnilni postaji pa že bistveno bolj ugodnih 5 ur in 20 minut. Kombinirani sistem polnjenja omogoča tudi priključitev na javne polnilnice ali na polnilno postajo v podjetju, ki uporablja to vozilo. Če pa se mudi z dostavo in je na voljo hitra polnilnica, je mogoče 80 odstotkov baterije napolniti v približno 45 minutah. Kakor koli že, v Sloveniji vsaj na mestnih dostavnih poteh e-Crafter nikoli ne bo ostal brez pogonskega vira.

Poleg tega je e-Crafter dobro založen z opremo za varnejšo in udobnejšo vožnjo, da lahko vozniki med vožnjo v prijetno klimatizirani kabini poslušajo radio ter uporabljajo pametne mobilne naprave in vodenje s pomočjo navigacijskega sistema. In brez skrbi, številni asistenčni sistemi pomagajo pri parkiranju, speljevanju v klanec, ohranjanju voznega pasu, obvladovanju vozila pri bočnem vetru in zaviranju v sili.

Ker pa se tudi pri lahkih gospodarskih vozilih bolj ali manj vse vrti okoli cene in operativnih stroškov, velja e-Crafterja ovrednotiti še s te plati. Splošno znano je, da so električna vozila dražja od tistih s klasičnimi pogoni, in prvi Volkswagnov električni dostavnik s ceno dobrih 75 tisoč evrov tu ni izjema. A od te cene je treba odšteti še državno vzpodbudo, nižje stroške vzdrževanja in cenejši pogonski vir, ki ima v skupnem seštevku izjemno pomemben delež. Zato je naložba v vozilo, kakršno je e-Crafter, vsaj dolgoročno skrbno pretehtana in racionalna odločitev.

VSE NA ENEM MESTU

Izbirate vozila za svoje podjetje ter iščete najugodnejši načrt za njihovo uporabo in vzdrževanje? V sodelovanju s Porsche Finance Group Slovenia lahko preprosto in gospodarno upravljate vaš vozni park.

Tekst: Jak Vrečar

Vozni park lahko predstavlja velik izziv za marsikatero podjetje. Kako sploh izbrati vozila, za kakšno obliko financiranja se odločiti, kje zavarovati vozila in kako jih vzdrževati? Iskanje odgovorov na ta vprašanja je lahko precej obremenjujoče in časovno potratno. Zato velja pri tem poiskati pravega partnerja. »V skupini Porsche Finance Group Slovenia smo prepričani, da je v interesu podjetij, da se popolnoma posvetijo svojemu poslu. Za vse, povezano z njihovim voznim parkom, pa lahko poskrbimo mi s širokim naborom vozil in stori-

tev, strokovnimi sodelavci in odlično podporno mrežo,« pojasnjuje Borut Črešnik, vodja oddelka Upravljanje voznega parka (Fleet Management) v Porsche Finance Group. »Zavedamo se, da ima vsako podjetje drugačne potrebe, zato se prilagajamo njegovi strategiji in oblikujemo našo ponudbo po njegovi meri, in to v vsakem koraku življenjskega cikla voznega parka. Posebna prednost je tudi naša dostopnost z možnostjo, da vse potrebno uredite na enem mestu, saj smo prisotni v celotni pooblaščenih prodajno-servisni mreži Porsche Slovenija.«

CELOSTNA IN USKLAJENA REŠITEV

Prednosti celovite ponudbe Porsche Finance Group Slovenia



ODLOČITEV ZA PRAVA VOZILA

Koliko vozil potrebujete? Koliko časa jih boste uporabljali? Koliko kilometrov boste prevozili z njimi? S strokovnjaki boste najprej odgovorili na vsa ta vprašanja. Skupaj boste analizirali, kakšen vozni park potrebujete – koliko vozil, katere znamke, kakšnega tipa. Pri tem je pomembno upoštevati velikost, delovne procese in druge specifikke podjetja. Izračunali boste tudi stroške (na kilometer). Tako boste skupaj izbrali prava vozila znamk, ki jih v Sloveniji zastopa Porsche Slovenija.

FINANCIRANJE

Kako boste financirali vozila v voznem parku? Poiskali bomo način, ki je najprimernejši za vaše podjetje. Je to finančni ali operativni lizing, kredit ali morda takojšnji nakup? Strokovna pomoč in svetovanje sta tu izjemno pomembna. Finančni lizing je sicer najpogostejša oblika financiranja, a pretehtali bomo vse možnosti. Glede na želeno lastništvo vozila, pogoje odobritve financiranja in prevzem tveganja boste izbrali tisto, kar vam bo skozi celotno obdobje uporabe najbolj ustrezalo.

ZAVAROVANJE

Ker želite optimizirati stroške in vozila uporabljati brez skrbi, je dobro zavarovanje ključnega pomena. Izbirate lahko med ponodbami največjih zavarovalnic v Sloveniji in naše lastne zavarovalnice Porsche Zavarovanje. Tu vam je med posebnimi opcijami na voljo tudi sklenitev permanentnega kasko zavarovanja, ki velja do preklica. Svetovalci vas bodo seznanili tudi z drugimi ugodnostmi ter s paketnimi produkti oziroma kombinacijami zavarovanja, financiranja in vzdrževanja.

VZDRŽEVANJE

Vaša vozila bodo vedno primerno vzdrževana in tehnično brezhibna. S sklenitvijo vzdrževalne pogodbe si ne zagotovite le servisov, ki jih predpisuje proizvajalec, ampak tudi nižje stroške popravil in druge ugodnosti. Tako boste lahko natančno načrtovali stroške, names-to obsežne administracije pa boste vse uredili z enim mesečnim računom. Ne spreglejte tudi opcij All Inclusive (s fiksnimi zneski v času uporabe vozila), Top-Service (mesečni znesek vključuje predpisane servisne storitve in menjave vnaprej določenih delov) in možnosti individualnih rešitev.

ODPRODAJA

Brez skrbi in odvečnih poti, tudi ko je čas za menjavo. Ko se bo doba uporabe vozila v vašem voznem parku končala, boste deležni enake podpore kot v vseh prejšnjih obdobjih. Če se odločite za lizing, investirate le v uporabo vozila. Tveganje za negotovo tržno vrednost in prodajo vozila ob izteku najema 100-odstotno prevzema družba Porsche Leasing. Ta poskrbi za ovrednotenje in prodajo vozila, ko ga po izteku pogodbe vrnete. Za morebiten presežek ali primanjkljaj prevoženih kilometrov in poškodbe vozila se ob izteku pogodbe pripravi obračun stroškov.

Porsche Finance Group Slovenia - del podjetja s tradicijo

Družbe Porsche Kredit in Leasing, Porsche Leasing, Porsche Zavarovalno Zastopništvo in Porsche Versicherungs AG, Podružnica v Sloveniji so hčerinska podjetja Porsche Bank AG. So del organizacije z več kot 50-letnimi izkušnjami s financiranjem vozil po meri kupcev v Avstriji in številnih drugih državah, v katerih je avstrijski Porsche Holding prisoten kot uvoznik ali trgovec. Porsche Holding je od leta 2011 v 100-odstotni lasti koncerna Volkswagen AG, največje avtomobilске skupine na svetu.



Čas za novo floto

Sodobnost, tehnološka naprednost in ustrežanje visokim varnostnim standardom so tiste prednosti, ki so ključne za odločitev pri izbiri vozil za podjetje. Tako je tudi v OMV Slovenija, družbi, ki se znova ponaša s povsem novimi vozili v svojem voznem parku.

Tekst: Jak Vrečar
Foto: Aleš Rosa

OMV Slovenija je del Skupine OMV, ki je z več kot 2000 bencinskimi servisi in preko 20.000 zaposlenimi v Evropi prepoznana kot vodilna družba na področju predelave in trgovanja z nafto. Osnovna dejavnost družbe OMV Slovenija je trgovanje z naftnimi derivati, ki ga dopolnjuje s široko paleto servisnih storitev.

Na skupno 108 bencinskih servisih po Sloveniji OMV svojim gostom ponuja vrhunska goriva lastne blagovne znamke OMV MaxxMotion, ki veljajo za goriva najvišje kakovosti na slovenskem trgu in se ponašajo z več nagradami po izboru strokovnjakov in potrošnikov. Poleg vrhunskih goriv OMV Slovenija na kar 43 bencinskih servisih ponuja tudi bogato gastronomsko ponudbo VIVA na čelu s kavo VIVA Cafe (ta

nosi priznani certifikat pravične trgovine Fairtrade). Skrb za dobro počutje gostov in brezskrbno funkcionalnost vozil pa se v družbi prenaša tudi na lastni vozni park, v katerem ima v veliki večini vozila znamk, ki jih zastopa Porsche Slovenija.

Enotno na ravni skupine

»Sodelavci obiskujejo mrežo bencinskih servisov, ključne kupce po Sloveniji in zunaj slovenskih meja. Udeležujejo se sestankov na sedežu matične družbe OMV AG na Dunaju, sestankov na Slovaškem, obiskujejo poslovne partnerje na Hrvaškem, v Italiji, Srbiji ...,« povzema najpogostejše poti ekipe OMV Slovenija Iris Ščulac, specialistka za splošne zadeve, v družbi med drugim odgovorna za upravljanje voznega parka.

Pri tem se zanašajo na zanesljiv in poenoten vozni park vozil. Na nivoju skupine OMV AG je natančno določena politika izbire in uporabe vozil. Zaposlenim so nato vozila dodeljena na podlagi funkcije ter zahtev in potreb delovnega mesta,« pojasnjuje korake, ki omogočajo preprost in učinkovit način upravljanja z voznim parkom.

Leto 2019: flota novih vozil

V OMV Slovenija ima že nekaj časa največ vozil značko avtomobilske znamke Škoda. Trenutni pogled na vozila v centrali podjetja v Kopru kaže, da gre za povsem nov vozni park. Iris Ščulac ob pogledu na avtomobile v poenoteni beli barvi, ki bodo odslej vsak dan varno spremljali zaposlene na njihovih poteh, pojasnjuje, da so v skladu s politiko voznega parka skoraj v celoti prenovili floto avtomobilov. »Zamenjali smo 21 osebnih vozil, od tega imamo zdaj 19 vozil z bencinskimi motorji Škoda Octavia Combi Ambition, TSI DSG,« pove ob pogledu na novosti, ki bodo v uporabi naslednja štiri leta.

Skupaj v družbi trenutno uporabljajo 23 vozil. Večino jih uporabljajo zaposleni, ki so na poti vsak dan ali večkrat tedensko in imajo avtomobile tudi v zasebni uporabi, štiri vozila pa imajo v tako imenovanem »poolu«, torej v skupni uporabi. Ta so namenjena vsem drugim zaposlenim, ki sicer nimajo svojega »stalnega« službenega vozila, občasno pa ga potrebujejo za službene poti.

»Obseg voznega parka zadošča našim potrebam in z izborom smo zadovoljni. Seveda pa v naši družbi sledimo tudi trendom na področju mobilnosti,« pove Iris Ščulac na vprašanje o morebitni vključitvi na primer e-vozil v prihodnjih odločitvah o floti v OMV Slovenija.

Brezskrbna uporaba

V družbi sodelujejo z družbo Porsche Leasing SLO, delom skupine Porsche Finance Group Slovenia. V OMV za financiranje uporabljajo poslovni najem v obliki operativnega leasinga z »all inclusive« vzdrževanjem, s katerim lahko svoja vozila uporabljajo povsem brez skrbi in brez nepričakovanih stroškov v času uporabe.

»Ker smo dogovorjeni za servisni paket All Inclusive, je uporaba vozil brezskrbna. Na vprašanja, kot so zavarovanje, stroški registracije, povračila dajatev in podobna, so odgovori vselej že dogovorjeni vnaprej in nejasnosti ni,« poudari prednosti – kakovost storitev, zanesljivost, preprostost – tovrstnega sodelovanja Iris Ščulac.

Vozni park družbe OMV Slovenija, d. o. o.

Število zaposlenih v Sloveniji: 72

Skupno število vozil: 23

Delež vozil blagovnih znamk skupine Porsche

Slovenija: več kot 90 %

Povprečna starost vozil: vozila so nova

Povprečna prevožena pot na leto: 50.000 kilometrov

Nasprotja

Lepo in grdo sta stvar perspektive, življenje in smrt ne. V vsaki moji fotografiji sta. Za sleherno sliko, zamrznjeno v času, je minevanje. In za vsako podobo raja je nekogaršnji pekel.

Tekst in foto: Arne Hodalič

Etiopija

Črte smrti

Mladenič je pripadnik ljudstva Kara, ki šteje le še dva tisoč ljudi in naj bi po predvidevanjih antropologov v naslednjih desetih letih povsem izginilo. Ključno vlogo pri tem je odigralo turško podjetje, ki je s koncesijo etiopske države preoralo obsežna plemenska savanska območja in zdaj tam goji bombaž. Hidroelektrarna, ki so jo zgradili na reki Omo, bo plemenu odvzela tudi ključni vodni vir.





Nova Kaledonija



Hrvaška



Krog je sklenjen

Otočje s številnimi endemitskimi rastlinskimi in živalskimi vrstami je hkrati izjemno obsežno nahajališče dragocenega niklja, saj je tam kar četrtna vseh svetovnih zalog. To je v pokrajini pustilo globoke sledi. A sredstva, ki jih je prisiljena plačevati industrija niklja, zdaj vlagajo nazaj v replantacijo območij nekdanjih rudnikov.



Nevidno zlo

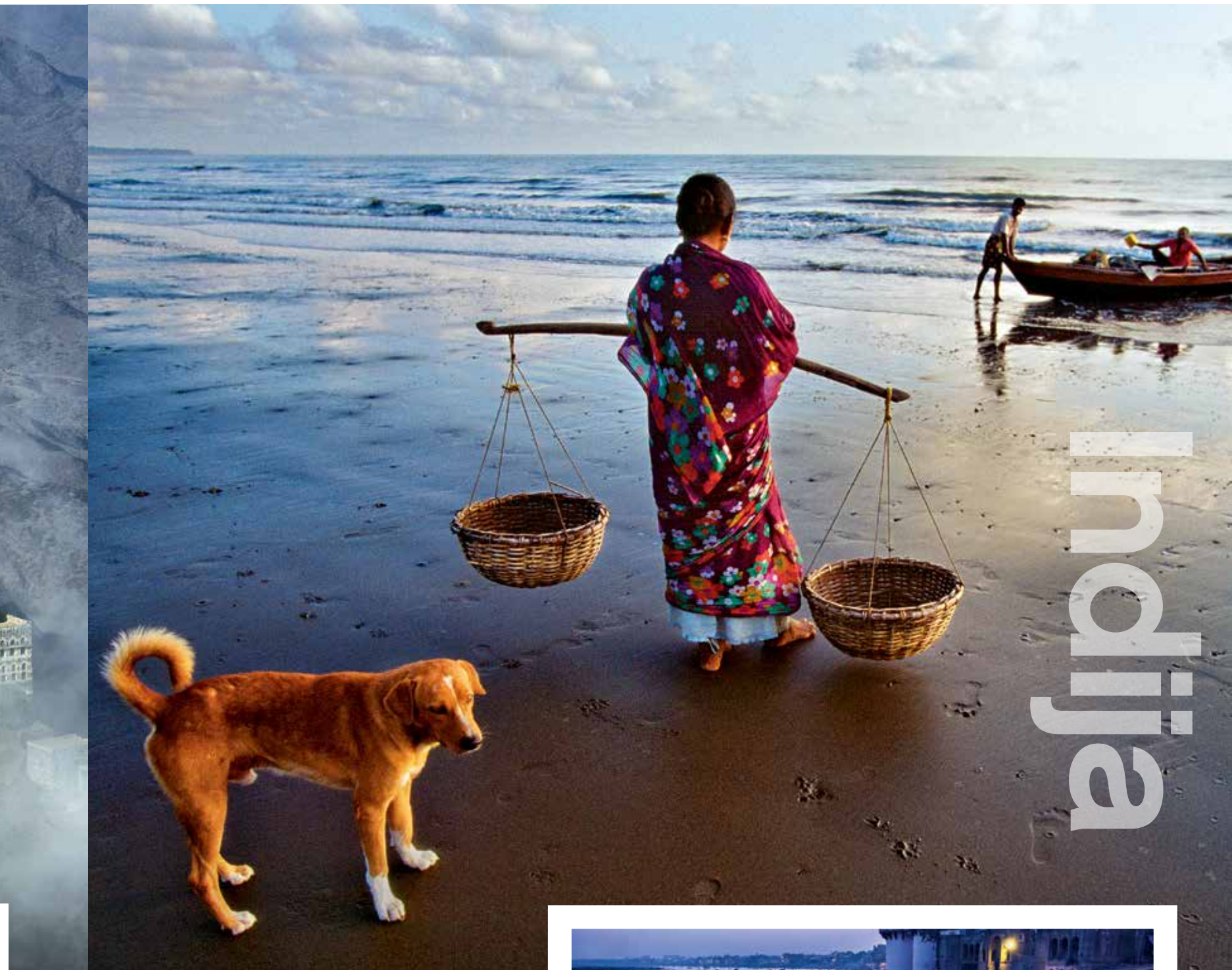
Pod površjem »Mediterrana, kot je nekoč bil«, se kopiči današnja resničnost. Meter debela plast plastičnih odpadkov, ki jih morje prinese predvsem iz Albanije in južne Italije, se nabira na dnu Jadrana (fotografija je z Mljeta) in ogroža morski živelj, tudi občutljivo lastovico, ki živi pri dnu in se plazi po njem.

ne
je
n



Kat(astrofa)

Dežela kmetov, navezanih na zemljo. Država, v kateri se je čas ustavil. Svet, ki bi moral biti nedotaknjen, a je postal smetišče. Tudi zaradi kata. Ta legalna droga, ki jo žveči večina prebivalstva, se namreč prodaja v majhnih plastičnih vrečkah. Milijone jih po uporabi vsak dan preprosto odvržejo. Kamor koli.



indija

Ekstremi

Milijarda tristo tisoč milijonov ljudi živi v Indiji. A tudi v tej prenaseljeni državi obstajajo povsem drugačni kotički. Kraji, ki jih človek ne more izkoriščati. Kjer ne more preživeti. In kraji, v katere ne sme. Takšni so predeli Andamanskega otočja s še zadnjimi ostanki pragozda, kamor je vstop popolnoma prepovedan vsem, tudi Indijcem. Razlog za prepoved je zaščita plemen Sentinel in Jarawa, temnopoltih prvobitnih prebivalcev, ki so sem prišli iz Afrike.



Jasen pogled naprej

ŠKODA VISION iV



Že prihodnje leto naj bi Škoda predstavila svoj prvi model, ki bo narejen na inovativni koncernski platformi MEB, namenjeni za vozila z električnim pogonom. Koncept Vision iV je torej prvi konkreten vpogled v bližnjo prihodnost češke znamke, ki bo seveda v veliki meri elektrificirana.

Kupejevski SUV, ki se ponaša z zanimivo atletsko postavo, čvrstimi visokimi boki, 22-palčnimi platišči in novo heksagonalno masko, bo ponujal doseg kar 500 kilometrov (standard WLTP). Za pogon tega kompaktnega modela s 4,66 metra dolžine bosta skrbela dva elektromotorja, vsak na svoji osi, s sistemsko močjo 225 kilovatov (306 konjskih moči). Baterijo (83 kilovatnih ur), ki je nameščena

plosko v dnu in tako skrbi za nizko težišče, je mogoče do 80 odstotkov napolniti v zgolj 30 minutah. Pri Škodi pravijo, da bo lahko koncept Vision iV do 100 kilometrov na uro pospešil v zgolj 5,9 sekunde, s čimer upravičuje svoje izrazito dinamične poteze.

Kljub kompaktnim meram je notranjost prostorna, za kar imata zasluge tudi ravno dno in medosna razdalja, Vision iV pa ima poleg tega še 550 litrov prtljažnega prostora. Za pomoč vozniku in nadzor okolice služijo kamere, radarska tipala in skenerji, ki pomagajo delovati kupu asistenčnih sistemov. Vision iV bo tudi povsem povezan, kot tak pa sposoben avtonomne vožnje tretje stopnje in komunikacije z infrastrukturo in drugimi vozili na cesti.

Poklon ustanovitelju



Kot potencialno rešitev vse aktualnejšega problema mikromobilnosti v mestih je Škoda predstavila dvokolesno in električno gnano študijo Klement, ki je posrečena kombinacija električnega skuterja in polnovzmetenega kolesa. V pestu zadnjega kolesa je vgrajen elektromotor, ki je sposoben Klementa pognati do hitrosti 45 kilometrov na uro, hkrati pa hidravlične zavore (opremljene s sistemom ABS) skrbijo za učinkovito ustavljanje. Voznik zavira in pospešuje s pedali, za učinkovito rabo energije skrbi tudi rekuperacija zavorne energije, vozniku pa je na voljo nosilec za pametni telefon z brezžičnim polnjenjem. Za zalogo energije skrbita dve odstranljivi litij-ionski bateriji, vsaka s kapaciteto 1,25 kilovatne ure, kar je dovolj za 62 kilometrov dosega.

Naslednji v vrsti



Tretji model v družini e-tron naj bi v prodajo prišel že prihodnje leto, še pred njim pa naj bi kupce dosegel tudi e-tron Sportback. Novi model je zanimiv tudi zato, ker je prvi Audi, narejen na koncernski platformi MEB za kompaktne električne avtomobile. Konceptni Q4 je očitno blizu serijske podobe, o čemer priča tudi njegova dodelana notranjost, ki je evolucija oblikovalskih potez najnovejših Audijev. Skoraj 4,6 metra dolgi model je umeščen med Q3 in Q5, a je občutno širši od obeh, saj v širino meri kar 1,9 metra. Študija je seveda električno gnana, za energijo skrbi baterija z 82 kilovatnimi urami v dnu avtomobila, dva elektromotorja, vsak na svoji osi, pa skrbita za pogon in tako tvorita električni quattro (štirikolesni) pogon, ki ga nadzoruje računalnik. Sistemska moč naj bi znašala 225 kilovatov (306 konjskih moči), kar naj bi zadoščalo za pospešitev do 100 kilometrov na uro v 6,3 sekunde, največja

hitrost pa bo omejena na 180 kilometrov na uro. To so obetavni podatki, ravno tako kot doseg, ki naj bi bil okoli 450 kilometrov. Baterijo bo mogoče napolniti do 80 odstotkov v zgolj 30 minutah pri največji moči 125

kilovatov. Pri Audiju seveda obljublajo tudi vrhunsko vozno izkušnjo, saj ima koncept idealno razporeditev teže po oseh (50 : 50), izredno nizko težišče, posamične obese spre-daj in zadaj ter nadzorovane blažilnike.

60 LET PRAZNUJE OCTAVIA, PREGOVORNO PROSTORNA LEGENDA ZNAMKE ŠKODA, PRILJUBLJENA TUDI MED POSLOVNIMI UPORABNIKI.

Elektrifikacija v kompaktnem razredu



Tudi SEAT je na avtomobilskem salonu v Ženevi pokazal svoj konceptni model, osnovan na Volkswagnovi modularni platformi za električna vozila (MEB). In

zanimivo, ne gre za SUV-model, ampak za svež oblikovalski pristop, ki celo nekoliko spominja na velikoprostorsko zasnovo v kompaktnem razredu. Po mnenju mnogih

gre celo za nekatere oblikovne rešitve, kot jih bo mogoče videti na novem Leonu. Kompaktni el-Born (ime je dobil po delu Barcelone) je seveda električni model, s katerim bo SEAT leta 2020 začel pisati svojo zgodovino elektromobilnosti. Baterijski sklop v dnu vozila, ki ponuja zmogljivost 62 kilovatnih ur, zagotavlja dovolj energije za pogon električnega motorja v zadku z močjo 150 kilovatov (204 konjske moči), s pomočjo katerega lahko el-Born do 100 kilometrov na uro pospeši v spodobnih 7,5 sekunde. Pri SEAT-u pravijo tudi, da je s polno baterijo mogoče prevoziti do 420 kilometrov, baterijo pa potem napolniti (do 80 odstotkov) na hitri polnilnici (s 100 kilovati moči) v zgolj 47 minutah. Koncept je opremljen z vsemi najsodobnejšimi sistemi električnih modelov, tudi s toplotno črpalko za ogrevanje kabine, s katero je mogoče dobiti do 60 kilometrov večjo avtonomijo. Seveda bo v avtomobilu mogoče najti tudi vse elemente avtonomne vožnje, asistenčne sisteme in popolno digitalizacijo.

ZANIMIVOSTI

Z najbolj športnim Audijem SQ5 TDI je tukaj nova generacija učinkovitih in zmogljivih dizlov. Trilitrski TDI je dobil 48-voltno električno platformo in dodatno litij-ionsko baterijo (ob običajni 12-voltni). Vse to omogoča vgradnjo zahtevnejših električnih porabnikov, med drugim tudi kompresorja. Hkrati je SQ5 TDI tudi blagi hibrid, saj omogoča učinkovito rekuperacijo z jermenskim alternatorskim zaganjalnikom z močjo 12 kilovatov. Električno gnani kompresor (7 kilovatov) pomaga tistemu s pogonom na izpušne pline, le da se vrti brez povezave z energijo motorja. Svojih 65.000 vrtljajev doseže v borih 300 milisekundah in zmore ustvariti do 1,4 bara tlaka. Tako učinkovito pomaga predvsem pri speljevanju in pospeševanju pod 1600 vrtljaji motorne gredi, ko polno moč (2,4 bara) doseže klasična turbina. Šestvaljnik zmore kar 255 kilovatov (347 konjskih moči) in izjemnih 700 njutonmetrov navora. Štirikolesni pogon s samozapornim sredinskim diferencialom je serijski (60 odstotkov moči na zadnji kolesni par), ravno tako uravnavano blaženje (SQ5 je nižji od običajnih dizelskih modelov za 30 milimetrov), športni zadnji diferencial je doplačljiv tako kot

Dizelska hibridizacija



zračno vzmetenje in prilagodljivo krmiljenje. Zraven je še obilo serijske opreme, na primer 20-palčna kolesa z zavornimi diski premera 375 milimetrov. SQ5 TDI bo do 100 kilometrov

na uro potreboval le 5,1 sekunde, njegova končna hitrost je 250 kilometrov na uro, poraba pa naj bi se gibala med 6,6 in 6,8 litra goriva na 100 kilometrov.

10,83

MILIJONA PRODANIH VOZIL V LETU 2018 V SVETOVNEM MERILU (+0,9 ODSOTKA) JE ABSOLUTNI REKORD KONCERNA VOLKSWAGEN VSEH ČASOV.

ID. Buggy



Na najlepši možen način so oblikovalci povezali kulne Buggyje iz šestdesetih let, ki so kraljevali na peščenih kalifornijskih plažah, z električno mobilnostjo. Če morda niste vedeli: večina teh Buggyjev je bila narejenih na šasiji legendarnega Volkswagrovega hrošča, ki je s svojo zasnovo motorja in po-

gona zadaj ter robustnostjo ponujala idealno osnovo za zabavno vozilce z nadgradnjo (karoserijo) iz stekloplastičnih materialov. Tako je tudi ID. Buggy pravzaprav nazoren prikaz zelo široke možnosti uporabe nove vsestranske platforme MEB za električna vozila.

Zato je tudi koncept povzel podoben recept – na šasiji s pogonskim sklopom, ki ga predstavljata električni motor s 150 kilovati (204 konjskimi močmi) in baterijski paket s podvozjem. Električni motor je nameščen v zadnjem delu in žene zadnji kolesi, seveda pa prilagodljivost platforme pomeni tudi možnost alternativne vgradnje dodatnega motorja za prednjo os, s čimer avtomobil dobi štirikolesni pogon 4MOTION. Z izjemnim navorom 310 njutonmetrov, odlično razporeditvijo teže, kar 240 milimetri odmika od tal in 18-palčnimi terenskimi pnevmatikami je tak Buggy zmogljiv tudi zunaj utrjenih poti, na asfaltu pa zmore do 100 kilometrov na uro pospešiti v 7,2 sekunde. Atraktivno odprto dvosedežno nadgradnjo v minimalističnem slogu legendarnih puščavskih Buggyjev, ki je narejena iz kombinacije aluminija, jekla in plastičnih materialov, pa je mogoče tudi sneti ali zamenjati.

Žepna raketa



Z zadnjo, najizvirnejšo in predvsem najvznemirljivejšo izvedbo še vedno svežega kompaktnega SUV-modela so pri Volkswagnu dokazali, da znajo prisluhniti tudi bolj nevsakdanjim željam in se približati najzahtevnejšim kupcem. V 4,23 metra dolgi SUV so vgradili zahtevno tehniko in pogon, ki sta znana iz izjemnega Golfa R. T-Roc se je tako iz pohlevnega družinskega uporabneža prelevil v oster športni, a hkrati še vedno vsakdanje uporaben model. Dvolitrski štirivaljnik namreč zmore kar 221 kilovatov (300 konjskih moči) in 400 njutonmetrov navora, kar je v povezavi s stalnim štirikolesnim pogonom 4MOTION in menjalnikom DSG dovolj za pospešitev (s startnim programom) do 100 kilometrov na uro v 4,9 sekunde. Seveda so inženirji prilagodili tako podvozje s 17-palčnimi platišči

kot zavore in celo krmilni mehanizem, ki ima serijsko vgrajeno progresivno letev za več neposrednosti. Za več vozne zabave

so omogočili tudi prilagoditev parametrov z voznimi programi, pri čemer je mogoče celo povsem izključiti program ESC.

Kupejevsko samosvoj



Znamka CUPRA prvo obletnico svojega obstoja zaznamuje z razkritjem osupljivega, dinamičnega in atraktivnega vozila – konceptnega avtomobila CUPRA Formentor, ki je bil zasnovan s ciljem, da znamko popelje v prihodnost. Formentor je seveda SUV, toda z izrazito kupejevskimi potezami in svežim oblikovalskim jezikom. Zaenkrat gre za koncept, toda serijski avtomobil na osnovi tega modela bi lahko CUPRA javnosti predstavila že leta

2020. Seveda pa bi bilo zelo nenavadno, če bi ta SUV ostal zgolj CUPRA. Zato bo kar hitro po predstavitvi manj zmogljiv model v segmentu C dobil tudi SEAT. Osnova za koncept je priključni hibridni pogonski sklop, ki je pri CUPRI zaenkrat omejen na 1,4-litrski štirivaljnik in električni motor. Sistemska moč naj bi znašala kar 180 kilovatov (245 konjskih moči), pri znamki pa za zdaj ne navajajo zmogljivosti, razen seveda izjemnih voznih lastnosti zaradi

navora in moči na eni strani ter dosega zgolj s pomočjo električnega motorja na drugi. Ta je (po ciklu WLTP) kar 50 kilometrov in tako je lahko tudi izpust CO₂ ustrezno manjši. Pri CUPRI radi poudarijo vozne lastnosti: tako je pogonski sklop spojen z menjalnikom DSG, podvozje je vpeto posamično, blažilniki so vodeni (DCC), avtomobil pa ponuja vso najnovejšo tehnologijo povezljivosti in vse znane asistenčne sisteme.

Digitalizirani Bulli

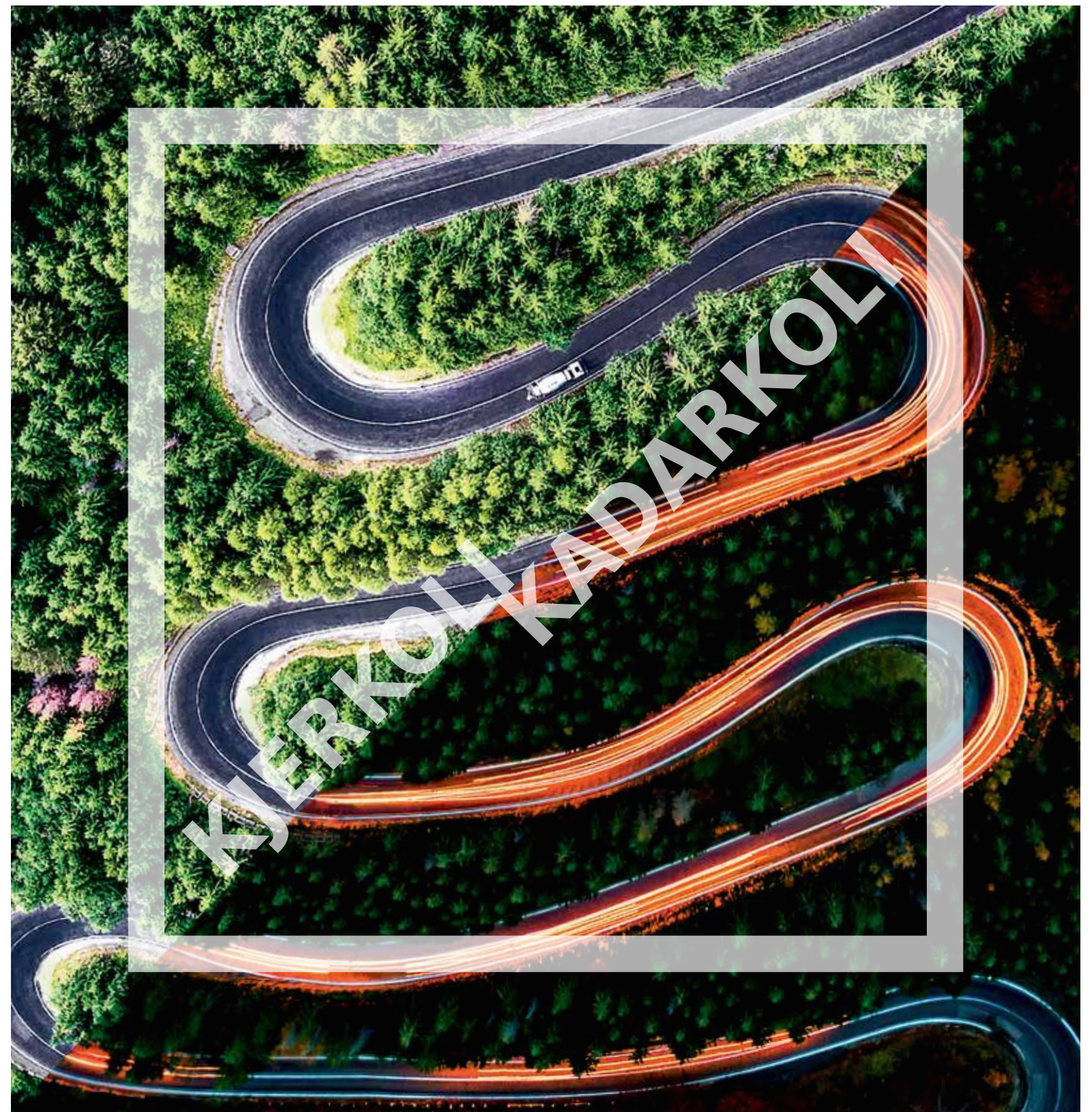


Že tako dodelan legendarni Bulli T6 je dobil prenovljeno verzijo, pri kateri je glavni poudarek na najsodobnejših asistenčnih in varnostnih sistemih, poveztljivosti in digitalizaciji. Zato ne preseneča uradno ime prenovljene izvedbe – Bulli T6.1 Toda novinec je dobil tudi sveže oblikovan prednji del vozila, kjer je maska precej večja in spominja na Arteona. Za novo obdobje so pri Volkswagnu izdatno prenovili tudi motorno paleto: vsi motorji ustrezajo standardu EU 6d-Temp, vsi so najsodobnejši motorji TDI z močjo od 66 do 146 kilovatov (od 90 do 199 konjskih moči), v ponudbi pa ostajata štirikolesni pogon 4MOTION in seveda samodejni menjalnik DSG. S partnerjem ABT bo T6.1 na voljo tudi z električnim pogonom. Z močjo 82 kilovatov (112 konjskih moči) in kapaciteto baterije, ki je 38,8 ali 77,6 kilova-

tne ure, bo lahko prevozil več kot 400 kilometrov (NEDC). Uvedba elektromehanskega krmiljenja pomeni možnost številnih novih asistenčnih sistemov, od pomoči pri parkiranju in parkiranju s prikolico do asistence za ohranjanje smeri. Prenovljena je tudi armaturna oziroma instrumentna plošča, saj je zdaj na voljo prilagodljiva digitalna instrumentna plošča (na 10,25-palčnem zaslonu) ali digitalna instrumentna plošča, zraven pa je tudi tretja generacija multimedijskega sistema MIB3 z do 9,2-palčnim osrednjim zaslonom na dotik. Ta sistem omogoča tudi popolno poveztljivost z vgrajeno eSIM-kartico, Apple CarPlay deluje brezžično, omogočen je zvočni nadzor z digitalnim pomočnikom ... Hkrati so vse verzije dobile obsežnejši paket opreme.

Mobilne polnilnice za lažji prehod v e-mobilnost

Ker je elektromobilnost nujno povezana z razvojem polnilne infrastrukture, ta pa v bližnji prihodnosti še ne bo povsod ravno optimalna, so pri Volkswagnu pripravili koncept mobilne polnilne postaje, ki deluje podobno kot dodatna prenosna baterija pri pametnem telefonu (powerbank). Koncept je v zaključni fazi razvoja, z njim pa bodo omogočili hitro polnjenje električnih vozil tudi tam, kjer ga infrastruktura ne omogoča ali pa ni rentabilno, na primer v središčih mest, na festivalih, plažah ... Takšna postaja ponuja zmogljivost polnjenja do 360 kilovatih ur s polnilno močjo največ 100 kilovatov z enosmernim tokom za največ štiri avtomobile. Mobilne polnilne postaje bo mogoče hitro zamenjati, ko bodo prazne, ali jih priključiti na omrežje, v prihodnosti pa bodo lahko pomagale izenačevati nihanja v omrežju in shranjevati dobršen del presežka električne energije iz obnovljivih virov (vetna, sončna energija). Volkswagen Group Components naj bi prve primerke serijsko izdelal že leta 2020.



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 e-mobilnost