

03/2013

CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost



12

POSLOVNA AVANTURA

Na skrajni
sever Evrope
po otroške sanje

/

INTERVJU

VINKO FILIPIČ,
član posloводства
Pošte Slovenije

Pošta je veliko
več kot pismo
in znamka

/



16



28

POSLOVNA VOZILA

Izberite avtomobil
po načelu
zlate sredine

/

PORSCHE
SLOVENIJA



Z vami
že 20 let.

PORSCHE
SLOVENIJA

KAZALO



04 PRVI
Ekipa več kot treh kraljev

12 POSLOVNA AVANTURA
Na skrajni sever Evrope
po otroške sanje

16 INTERVJU
Vinko Filipič, član
posloводства Pošte Slovenije
Pošta je veliko več kot
pismo in znamka

26 UPRAVLJAM
Podjetja brez skrbi

28 POSLOVNA VOZILA
Izberite avtomobil
po načelu zlate sredine

50 ZA VOLANOM
Porsche Slovenija v slikah
in številkah

52 FINANCIRANJE
Konec dilem

54 IZ NAŠIH VRST
Rupert Stadler, predsednik
uprave družbe Audi AG
o prihodnosti pogona

SLOVAR POSLOVNI CARZINE

Samostojno vozilo: vozilo, ki je sposobno voziti brez pomoči voznika. (stran 6)



Trollstigen: ena najslikovitejših cest na svetu. Njeno ime prevedeno pomeni »trolove lestve«. (stran 14)

Celotni stroški lastništva (total cost of ownership ali TCO): kompleksen skupek različnih dejavnikov, ki vplivajo na skupno ceno mobilnosti. (stran 53)

UVODNIK



HEINZ SLESAK in
DANILO FERJANČIČ
generalna
direktorja
Porsche Slovenija

Kaj pa vam vliva optimizem?

Govoriti o optimizmu v teh časih? Marsikdo bi zlahka našel razloge proti temu ... Toda kot je na podelitvi slovenskih gospodarskih »oskarjev« dejal slovenski psiholog Aleksander Zadel, optimisti niso neumni ali naivni ljudje, ki bi pač slepo pričakovali dober izid v prihodnosti. Optimisti so ljudje, ki vedo, da s svojimi dejanji v sedanosti lahko vplivajo na to, kakšna bo prihodnost. Optimist se zaveda trenutne realne situacije, a obenem razume, da je ne more izboljšati, če v to možnost ne verjame. In če je njegovo zaupanje utemeljeno v strokovnosti in znanju, lahko tudi zares učinkovito deluje tako, da odpira možnost za pozitivne spremembe.

Optimizem je torej povezan s strokovnostjo, odgovornostjo in zaupanjem v lastne ekipe, partnerje ter ne nazadnje kupce, kar so tudi temeljna vodila podjetja Porsche Slovenija. Izhaja iz zaupanja vase, timskega dela, iz dosedanjih dosežkov in jasnih načrtov za prihodnost.

Posel je – enako kot življenje – niz odločitev. Te vplivajo na sedanji trenutek podjetij in organizacij, še pomembnejši pa je njihov dolgoročni vpliv. Kar naredimo danes, določa našo prihodnost. Energija, ki jo prispevamo v sedanosti, bo postala sestavni del časa, ki prihaja. Ker delamo dobro, bomo dobro prejeli. Ker širimo pozitivno energijo, se bo k nam tudi vrnila. To je zakon narave, življenja in ne nazadnje tudi poslovanja, ki ga v podjetju Porsche Slovenija razumemo in se ga držimo. In zakaj vemo, da je izbrana pot optimizma prava? Ker je za nami že dvajset uspešnih let zagotavljanja vrhunske mobilnosti podjetjem in posameznikom na slovenskem tržišču. Verjamemo, da jih sledi še zelo veliko.

Da živimo v času zahtevnih gospodarskih razmer, nam ni treba posebej poudarjati. Da pa smo s svojim razmišljanjem in ravnanjem v tem trenutku soodgovorni za prihodnost, pa je vredno razmisleka in poudarka tudi v uvodniku tokratne številke revije Poslovni Carzine.

Ekipa več kot treh kraljev

ZA USPEHOM TROJICE FÄSSLER, LOTTERER IN TRELUYER, KI SI PODAJA VOLAN NAJBOLJŠEGA DIRKALNIKA NA VZTRAJNOSTNIH DIRKAH NA SVETU, STOJI VEČ KOT STO ČLANOV EKIPE AUDI SPORT. ŠE VEDNO MENITE, DA JE AVTOMOBILSKI ŠPORT BOLJ PRIMEREN ZA INDIVIDUALISTE?

Tekst: Matjaž Korošak

Foto: Bor Dobrin in Audi

Audi je svojo pot uspeha na vztrajnostnih dirkah sprva začrtal z osvajanjem lovorik na legendarni dirki 24 ur Le Mansa, zatem pa še v ameriški in evropski istoimenski seriji, ki je lani dobila svoje mesto na koledarju mednarodne avtomobilistične organizacije FIA kot svetovno prvenstvo v vztrajnostnih dirkah ali WEC (World endurance championship). V vseh teh letih je Audi na področju vztrajnostnih dirk pridobil svojstven status ekipe, ki ne pozna porazov, če pa jih že doživi, vrne udarec z dvakratno močjo! Navedeno potrjuje devet zmag na legendarni dirki 24 ur Le Mansa in osvojeno svetovno prvenstvo WEC že v prvi sezoni. Zadnji dve leti pa zgodovino pišejo trije mladeniči, prijatelji še iz mladih let, ki so jih različni življenjski izzivi razkropili po svetu, Audijev projekt pa jih je ponovno združil.

NEVIDNI, A POMEMBNI

Nasprotniki jim pravijo ekipa treh kraljev. Marcel Fässler, Andre Lotterer in

Benoit Treluyer so izkušen tim, ki bo tudi letos v hibridnem Audiju R18 e-tron quattro branil naslov in zmago v Le Mansu. Osvojili so že prvi naslov novoustanovljenega prvenstva in kar dva Le Mansa. Sploh za zmago leta 2011 vsi trije – skoraj v en glas – zatrjujejo, da je bila nekaj posebnega. »To je bila čisto posebna dirka za vse tri; zelo intenzivna, vztrajnostna dirka, toda vozili smo, kot bi šlo za sprint. Več verjetno res ne bi mogli storiti in mirno lahko trdim, da smo vsi dali vse od sebe,« razlaga Treluyer med obiskom podjetja Akrapovič.

Čeprav so v ospredju vozniki, pa gre pri tej disciplini za zares ekipni šport. »V tem delu dirkanja je ekipno delo še toliko bolj pomembno. Za našimi dosežki se skrivajo številni mehaniki, inženirji, testniki, ljudje v ozadju, brez katerih naših uspehov ne bi bilo. Kljub temu da jih komajda vidite, pa so enako pomembni kot mi za volanom,« je pojem ekipe na kratko opisal Fässler.

TIK PRED DIRKO ...

Kljub veliki ekipi so vozniki v trenutkih priprav in dolgih dirk najrajši sami. »Dobro, da se razumemo med seboj, saj

se tistih nekaj dni zapremo v svoj neprodušen krog in vanj ne spustimo nikogar. Takrat je pomembna samo dirka,« opisuje rituale in stres pred in med dirko Lotterer. Treluyer z nasmehom pravi, da bi si želel spati, da bi celo moral, pa ne gre. Napetost je prevelika, dogajanja preveč: »In ravno ko mi le uspe za nekaj minut zapreti oči, me zbudi glas napovedovalca, ki se razburi, in sem spet pokonci, ker seveda mislim, da je nekaj narobe ravno pri nas.«

NAJLEPŠI AVTO NA PROGI

Brez vrhunske tehnologije uspeh ni mogoč – tako je pomemben del ekipe tudi prvi hibridni dirkalnik, ki je osvojil Le Mans. Audi R18 e-tron quattro je zmes učinkovitega TDI-ja in električnega motorja, ki (občasno) poganja prednji kolesi. »To je dirkalnik, ki ga je najlažje opisati kot bolid F1 s kabino. Seveda je kakšnih 300 kilogramov težji in večji, toda vse drugo je zelo podobno vrhunski tehnologiji F1,« pravi Fässler, Lotterer pa ga dopolni: »Gre za enega najlepših avtomobilov na progi. Pri tem bolidu, ki oživi šele v dolgih in hitrih zavojih, čutiš stabilnost in zanesljivost. Poleg tega pa je seveda tudi izjemno učinkovit.«

Pripravljeni na nove zmage v letu 2013: vozniki, direktorji ekipe Audi Sport in vodja Audi Sporta dr. Wolfgang Ullrich (v drugi vrsti na skrajni desni).



Benoit Treluyer

Kot vsak francoski dirkač je šel skozi Renaultovo šolo formule campus in F3 ter se že leta 2000 preselil na Japonsko, kjer je osvojil tamkajšnje prvenstvo F3. Drugo leto je presedel v formulo Nippon in prvenstvo GT. Od takrat je osvojil oba naslova (2006 – formula Nippon; 2008 – GT) in naposled leta 2010 prišel k Audiju.



Marcel Fässler

Po rodu je Švicar in tako je prvi iz države ur ter bankirjev, ki mu je uspelo priti do naslova prvaka. 37-letni dirkač ima za seboj že vrsto let uspešnega dirkanja v osnovnih serijah enosedov in v nemški seriji DTM, leta 2006 pa je začel z nižjimi razredi na vztrajnostnih dirkah. Prvič je v Audija sedel leta 2008. Z nizanjem uspehov je leta 2010 prepričal vodilne pri Audiju.



Andre Lotterer

Z 32 leti ima za seboj kilometrino v skoraj vseh razredih. Začel je s kartingom in se nato preselil v formulo tri, kjer je leta 2002 osvojil status testnega voznika za ekipo Jaguarja. Toda naslednje leto je ekipa izbrala Webbra in Piccinija in Andre je v ZDA odpeljal dirko prvenstva IndyCar ter sprejel še izziv na Japonskem, kjer je dosegel tri naslove v seriji Super GT in formuli Nippon. Leta 2010 je postal del Audijeve ekipe.

Tempomat > ABS > ESP > ultrazvočna parkirna tipala > elektromehanski servo

volan > kamera za vzvratno vožnjo > aktivni radarski tempomat > kamere za prepoznavanje

pešcev (in ovir) med nočno vožnjo > aktivni parkirni pomočnik > radarski nadzor mrtvega kota > prepoznavanje obcestnih oznak in znakov > aktivni žarometi > internetna povezljivost >

infrardeča kamera za prepoznavanje

Avtomobil

ki vozi sam

OSEBNA MOBILNOST JE PRIŠLA DO TOČKE, KO JE AVTOMOBIL BREZ VOZNIKA TEHNIČNO MOGOČ IN POVSEM URESNIČLJIV. POSKUSI, KI SO JIH MNOGE ZNAMKE ŽE OD OSEMDESETIH LET NAPREJ IZVAJALE SRAMEŽLJIVO, ZA ZIDOVI TOVARN IN LABORATORIJEV, SE DANES SELIJO NA ODPRTE CESTE, KJER PRVI AVTOMOBILSKI ROBOTI USPEŠNO POSNEMAJO NAJBOLJŠE VOZNIKOVE SPRETNOSTI.

MOBILNO

Tekst: Matjaž Korošak

Novica je verjetno šokantna le za tiste, ki ne spremljajo silnega razmaha raznoraznih sistemov, ki so jih znanstveniki ustvarili v zadnjih letih, da bi voznikov vsakdan naredili preprostejši, lažji, predvsem pa varnejši. Ti sistemi ne koristijo le vozniku, ampak tudi potnikom v avtomobilu in seveda vsem, s katerimi si deli življenjski prostor na (in ob) cesti. Začelo se je s prvim revolucionarnim voznikovim elektronskim »angelom varuhom«, tj. sistemom proti blokiranju zaviralnih koles ali sistemom ABS, ki ga je sredi sedemdesetih let uvedel Chrysler. Drugi, morda še pomembnejši korak je bil razvoj stabilnostnega sistema (ESP) ob koncu osemdesetih let. Sistema, ki se medsebojno dopolnjujeta in si delita glavne komponente, sta nekakšen temeljni kamen za dolgo razvojno pot, ki je danes pokazala, da lahko avtomobil s trenutno razpoložljivim znanjem in tehnologijo že pelje sam. Kako dolgo, kako hitro in s kakšnimi omejitvami, pa so že vprašanja bližnje prihodnosti.

Audi je (poleg Googla) edini proizvajalec, ki je v ZDA dobil možnost registracije svojega prototipa in tako nadaljnjega razvoja na odprti cesti.

POT DO SAMOSTOJNOSTI

Kup prototipov danes že povsem legalno vozi po cestah kot nekakšni mobilni laboratoriji za bližnjo prihodnost. V ZDA jih je mogoče videti na cestah kot zakonito registrirane avtomobile. Toda pot do povsem samostojnega oziroma avtonomnega vozila je bila vendarle dolga nekaj desetletij in polna na trenutke nepremostljivih ovir. Od funkcionalnega sistema ESP do avtomobila, ki se znajde in reagira sam v gostem prometu velemesta in na neskončni avtocesti, so minila skoraj tri desetletja. Šele v zadnjih desetih letih je napredek na področju računalništva, optične industrije, fizike in mehatronike omogočil tako velik preskok, da res lahko govorimo o komercializaciji tovrstnih vozil.

Po ABS-u in ESP-ju so torej nastali tipala za zaznavanje ovir pri parkiranju, računalniški nadzor plina (drive-by-wire), elektromehanske zavore (in nadzor nad njimi s signali) ter radarski tempomat, ki je samodejno vzdrževal razdaljo avtomobila do

vozila pred njim in zmogel tudi zavirati v sili, celo do zaustavitve. Sledile so kamere za prepoznavanje okolice, znakov – in oseb, kar je pripeljalo do razvoja pomočnika za izogibanje nalletom na pešce v mestih. Ko je svoje mesto neizpodbitno dobil tudi elektromehanski volanski mehanizem, so ga strokovnjaki povezali z ultrazvočnimi tipali za prepoznavanje statičnih ovir in nastal je aktivni parkirni pomočnik (samodejno parkiranje). Sočasno s temi sistemi so nastajali tudi elektronski pomočniki za vožnjo po svojem pasu, ki so s pomočjo kamer prepoznavali rob ceste in vozni pas. Voznika so s tresenjem volana, pozneje pa tudi s smernimi impulzi volana opozarjali, da je treba biti pazljiv (že pred leti je prvi Volkswagen, takrat še Passat CC, zmogel nekaj trenutkov slediti cesti, tudi če je voznik dvignil roke z volana). Tudi termična kamera za pomoč pri vožnji ponoči in v megli (prepoznavanje pešcev in živali na cesti ter omogočanje izogibanja) je že nekaj časa na trgu, ravno tako tudi kamere, ki nadzirajo mrtvi kot in opozarjajo voznika na morebitno vozilo. In ko je bilo mogoče k temu dodati še zmogljivo navigacijo (Google Maps) z dobro kartografijo in obdelavo prometnih podatkov, je bilo le še vprašanje časa, spretnosti in seveda denarja, kdo in kako bo vse omenjene dosežke povezal v funkcionalno celoto.

PROTOTIPI REGISTRIRANI, REZULTATI OSUPLJIVI

Danes je na cestah že kak ducat prototipnih vozil, ki zmorejo povsem ali skoraj povsem samostojno voziti po začrtani poti, se izogibati oviram, izbirati bližnjice, prehitevati in panično zavirati v sili. Izjemen napredek na tem področju je prepričal zakonodajalce v treh ameriških zveznih državah, da so omogočili celo registracijo prototipov za poskusne namene in njihovo uporabo na odprtih cestah (s posebnimi, rdečimi tablicami). Najdlje je menda prav Google, ki že nekaj let intenzivno vlaga v to tehnologijo, saj je eden od pogojev za samodejno vozeče vozilo odlična kartografija, ki jo mora uporabljati avtomobilska navigacija – in Google seveda vse to ima. Revija Forbes je izračunala, da je razvoj takega avtomobila (Google ima v testni floti sicer kar nekaj modelov) stal najmanj milijardo dolarjev! Vsaj en avto naj bi prevozil več kot 220.000 kilometrov, ne da bi pri tem doživel eno samo nevšečnost, kaj šele nesrečo. Pri Googlu trdijo, da bi tovrstna mobilnost pomenila vsaj za 90 odstotkov manj nesreč, 90 odstotkov manj avtomobilov na cesti, za enak odstotek pa naj bi se zmanjšala tudi poraba časa in energije. Četudi so podatki le hipotetični, je izračun samo za ZDA osupljiv: okoli 33.800 manj mrtvih na leto in približno 22.000 manj poškodovanih, privarčevanih pa kar 300 milijard dolarjev! Pri gneči in gorivu je znesek spet strahoten – 100 milijard prihranka. In če gre Googlu verjeti na besedo, se je treba zamisliti ob globalni projekciji teh odstotkov. Po podatkih

Svetovne zdravstvene organizacije namreč zaradi prometnih nesreč na svetu letno umre okoli 1,2 milijona ljudi.

GOOGLE ŠE ZDALEČ NI EDINI

Vsi pomembnejši proizvajalci vozil so že pred časom začeli raziskovati možnosti samodejno vozečega avtomobila in vlagati v njegov razvoj. Poleg ameriškega programskega giganta sta verjetno najdlje – vsaj uradno – Audi in Lexus, ki sta svoje modele pokazala že na sejmu zabavne elektronike CES (Consumer Electronics Show) v Las Vegasu na začetku leta. Prav Audi pa je (poleg Googla) edini proizvajalec, ki je v ZDA dobil možnost registracije svojega prototipa in tako nadaljnjega razvoja na odprti cesti. Tudi Volkswagen, ki je že pred osmimi leti uspešno sodeloval pri projektu Grand Challenge v ZDA (pionirski projekti avtonomnega vozila), in BMW sta že pokazala svoja avtomobila, ki zmoreta voziti sama, napoveduje ga še Daimler. Omenjene znamke so pri razvoju vztrajale ves ta čas, mnogi pa so tik pred razvojno eksplozijo računalništva in mehatronike načrte že zamrznili, sedaj pa hitijo popraviti zamujeno – med njimi sta na primer Ford in GM, ki si prav tako želita registrirati prototip.

ČEZ NEKAJ (DESET) LET

Toda preden bo avtomobil, ki zmore voziti povsem sam, postal tako izpopolnjen, da bo njegova prodaja ne le zakonsko in tehnično povsem mogoča, ampak tudi smiselna in cenovno dostopna, bo vendarle minilo še nekaj let. Ocene, kdaj bi se to lahko zgodilo, so različne – od obdobja treh do petih let, kakor napoveduje Google, pa do petindvajsetih let, kakor so to ocenili pri Continentalu, enem največjih dobaviteljev avtomobilskih komponent, tudi takih za »pametne avtomobile«. Razlogov za tako velike razlike je več, še največjo oviro pa proizvajalci vidijo v dejstvu, da tehnika na tem področju močno prehiteva zakonodajalce.

Poleg splošnih zakonskih omejitev – na prvem mestu med njimi je od leta 1949 veljavna Dunajska konvencija, ki predpisuje, da mora biti voznik vselej v avtomobilu in imeti nadzor nad njim – obstaja še veliko lokalnih zakonskih omejitev s podobno dikcijo. Zato se bodo morali proizvajalci in zakonodajalci še večkrat srečati ter določiti veljavne standarde, minimalne pogoje ipd. Zaskrbljeni so za varovalničarji, pa čeprav naj bi bili ti avtomobili varnejši, saj bo potrebno kljub vsemu ugotoviti, kdo je kriv, če do nesreče, čeprav zgolj trka, res pride.



Audi v garažni hiši parkira sam

Audi je tehnologijo avtonomnega vozila predstavil na sejmu CES in za rešitev samodejnega parkiranja v garažni hiši prejel nagrado. Proces poteka s pomočjo pametnega telefona. Voznik naloži posebno aplikacijo, s katero se poveže z avtomobilom in mu ukaže, naj parkira v garažni hiši. Avto se poveže z garažnim WiFi-jem, ki mu javi koordinate prvega prostega mesta in ga z lasersko senzoriko vodi do njega. Avto prepozna okolico z 12 ultrazvočnimi tipali, v načrtu so še 4 kamere.



Oglejte si videoposnetek samodejnega parkiranja vozila Audi A7. S pametnim telefonom, ki ima nameščen bralnik kode QR, odčitajte sliko kode. Če bralnika še nimate nameščenega, obiščite <http://qrcode.si>.

SMO ZAPELJALI PREDALEČ?

Že zdaj je iz vrst proizvajalcev slišati besede lastnega omejevanja. Mnogi namreč trdijo, da je popolnoma samostojen avtomobil vendarle vsaj en korak predaleč v dojamanju samostoj-

ne mobilnosti. Bližja in lažje dosegljiva možnost je avtonomni avtomobil, ki naj bi vozniku le pomagal voziti varneje, udobneje in z manj stresa. Praktično to pomeni, da bi moral voznik še vedno sedeti za volanom in imeti nadzor nad dogajanjem, avto pa bi lahko manevriral sam le pri majhnih hitrostih, na primer ob zastojih, v gosti mestni gneči, morda na avtocesti, kjer je motečih dejavnikov bistveno manj. Pri vsakem bolj tveganim opraviu bi avto opozoril voznika, naj prevzame nadzor, obenem pa bi vozilo lahko popolnoma samostojno opravilo morebitne stresne manevre, kot sta

parkiranje v garažni hiši in povratek iz nje. Takšno samodejno parkiranje, ki ga voznik koordinira kar po pametnem telefonu, je že pokazal Audi in na sejmu CES za to rešitev dobil tudi

Googlov samodejno vozeči avto je brez težav prevozil že 220.000 kilometrov.

MOBILNO

nagrado. Tudi pri Volkswagnu so (v sklopu evropsko podprte raziskave HAVEit – Highly automated vehicles for intelligent transport s 17 partnerji) že pred letom in pol predstavili Passata, ki zmore voziti sam – ob nadzoru voznika do hitrosti 130 km/h, nato pa ga prijazno opozori, da mora prevzeti vajeti. Tudi ta projekt je bil usmerjen zgolj v pomoč vozniku in njegovo razbremenitev na cesti.

AVTOMOBILSKI VLAK

Korak v smeri polavtonomnega načina vožnje je tudi evropski projekt Sartre. Gre za avtomobilski »vlak«, ki bi ga na avtocesti vodil profesionalni voznik s tovornjakom, vanj pa bi se lahko vključilo in povezalo kar nekaj vozil, ki bi komunicirala med seboj in z vodilnim vozilom (ter si izmenjavala podatke o smeri vožnje, hitrosti, spremembah na cesti, nevarnostih ...). Evropski konzorcij Car 2 Car si je zadal cilj, da sistem vzpostavi do leta 2015. Tudi ta projekt jasno kaže, da je ena od glavnih tehničnih omejitev še vedno razvoj učinkovitega in predvsem poenotenega protokola za uspešno brezžično (WiFi) komuniciranje vozil med seboj (V2V – vehicle to vehicle). Dodatnih

12 odstotkov večjo varnost na cesti naj bi po podatkih ameriškega ministrstva za transport dosegli s pametno prometno infrastrukturo (V2I – vehicle to infrastructure), ki bi avtomobil ravno tako brezžično opozarjala na prometna križišča, spremembe omejitev hitrosti, nevarne cestne odseke, gnečo ipd.

VARNO, VARČNO IN POSLU PRIJAZNO

Zelo verjetno bo torej vsaj na stari celini glede možnosti (pre)-hitrega uvajanja povsem samostojnih vozil prevladala zdrava skepsa, saj je tveganje še vedno preveliko. Zato pa je pričakovati hiter razvoj sistemov, ki bodo sprva omogočili avtonomno vožnjo v gneči, najverjetneje tudi v parkirnih hišah in na avtocestah, vsaj do neke omejene hitrosti. Zagotovo pa vsaj še nekaj časa ne bo šlo brez prisotnosti voznika, ki lahko prevzame popoln nadzor nad vozilom. Že ta stopnja razvoja (pol)avtonomnega avtomobila bo nedvomno prinesla precej koristi in dobre volje osebnim voznikom, predvsem pa tudi podjetjem: večjo varnost voznikov in potnikov, manj ur za volanom, učinkovitejšo porabo goriva in varnejše komuniciranje z zunanjim svetom – predvsem v trenutkih polavtonomne vožnje.

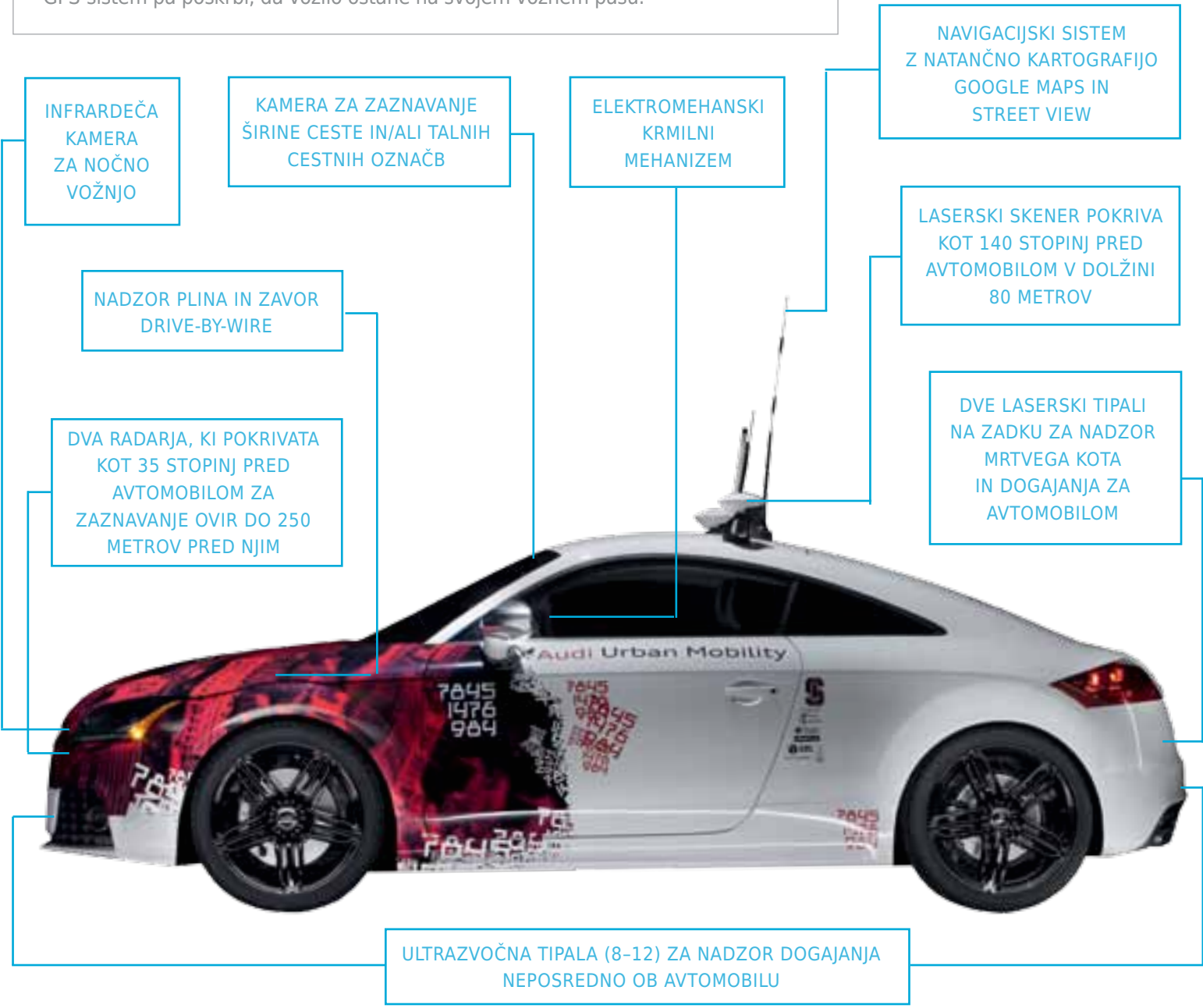
Do samostojnega avtomobila, dostopnega posamezniku, nas loči še kar nekaj let. Pa vendar je tehnološki napredek vozil že v tem trenutku osupljiv in številni modeli znamk pod okriljem Porsche Slovenija že danes ponujajo najnaprednejše sisteme.

Na poti do samostojnosti

Asistenčni sistem	Razlaga	Znamke Porsche Slovenija
Radarski tempomat/ Adaptive Cruise Control (ACC)/ Adaptive Cruise Assistant (ACA)	Tempomat, ki je kombiniran s stalnim radarskim nadzorom razdalje do spredaj vozečega vozila. Radar nenehno zaznava hitrost vozila pred seboj in podatek o tem pošilja v centralno nadzorno enoto, ki nadzoruje plin in po potrebi tudi zavore.	Volkswagen, Audi, Škoda
Kamere za prepoznavanje voznega pasu/ (Active) Lane Assist	Videokamera zaznava robove ceste in oznake voznega pasu ter po potrebi (če se avtomobil preveč približa robu ali ga prevozi) pošlje impulz elektromehanskemu servonadzoru krmila, da s smemim impulzom popravi smer vožnje.	Volkswagen, Audi, Škoda, SEAT
Infrardeča kamera za prepoznavanje pešcev (in ovir) med nočno vožnjo/ Night Vision Assistant	Infrardeča kamera (FIR) v nosu vozila zaznava toploto, ki jo oddaja telo daleč pred snopom dolgih žarometov (do 300 metrov), in te signale računalnik pretvori v svetlejšo obliko telesa na zaslonu ter po potrebi tudi opozori voznika.	Volkswagen, Audi
Aktivni parkimi pomočnik/ Park Assist	S pomočjo tipal kratkega dosega, nameščenih v odbijačih spredaj in zadaj, ter računalnika, ki ustvarja »sliko« položaja vozila, avto sam zazna, če je dovolj prostora za bočno ali vzvratno parkiranje. Na to opozori voznika, ki potem med procesom parkiranja nadzoruje samo plin in zavoro.	Volkswagen, Audi, Škoda
Radarski nadzor mrtvega kota/ Side Assist	Dva radarja na zadku avtomobila nadzorujeta dogajanje za avtom in zaznavata predvsem spremembe v mrtvem kotu. Na varno menjavo voznega pasu ali prehitevanje voznika opozarjata svetlobni signal v bočnem ogledalu in zvočni signal.	Volkswagen, Audi
Aktivni žarometi/ (Dynamic) Light Assist/ High Beam Assist/ Adaptive Light/ Intelligent Light Assist	Pri klasičnih halogenskih žarometih (Light Assist) gre za sistem, ki z videokamero zaznava nasproti vozeče vozilo in preklaplja med dolgim in kratkim snopom žarometa. Pri naprednejšem sistemu (Dynamic Light Assist) pa biksenonski žarometi dejansko prilagajajo snop svetlobe nasproti vožečemu in svetijo ravno toliko, da voznika ne zaslepijo. Pri Audiju ponujajo razpršenost svetlobnega snopa glede na vozne okoliščine (mesto, odprta cesta, križišče ...). Ti žarometi ponujajo tudi funkcijo sledenja vozilu v zavoje.	Volkswagen, Audi, Škoda, SEAT

Audi, ki vozi sam

Audi TTS, ki vozi brez pomoči voznika, je bil prvič predstavljen na ženevskem salonu 2011. Na oder se je seveda pripeljal kar sam, prav tako je v septembru 2010 brez težav samostojno prevozil znamenito 20 kilometrov dolgo progo Pikes Peak International Hill Climb v ameriški zvezni državi Kolorado. Hardver v vozilu TTS se ne razlikuje pretirano od povprečnega prenosnega računalnika. Vozilo upravljata dva računalnika, nameščena v prtljažniku, eden poganja varnostne algoritme (Java RTS), drugi pa dinamične algoritme. Ti omogočajo vozilu, da se ustrezno odziva na različne podlage in vozne razmere ter prilagaja svojo hitrost, GPS-sistem pa poskrbi, da vozilo ostane na svojem voznem pasu.



POSLOVNA AVANTURA



Osem noro oblikovanih mostov povezuje 17 otočkov, še bolj zanimivo pa je, da je Atlantska cesta najbolj oblegana takrat, ko je vreme najslabše, ker želi vsak doživeti moč Atlantika, ki se tepe z obalo.

Na skrajni sever po otroške sanje

UŽIVAM V VOŽNJI IN POTOVANJU, V ODKRIVANJU NOVEGA IN V SVOBODI ODLOČANJA. VEČ KOT DESET LET JE V MENI TLELA IN GORELA ŽELJA, DA BI SE Z AVTOM ODPRASIL NA NAJSEVERNEJŠO TOČKO EVROPE, NORDKAPP, JUNIJA LANI PA SE MI JE PONUDILA PRILOŽNOST, DA JO URESNIČIM. PO SKORAJ DESET TISOČ PREVOŽENIH KILOMETRIH, PRIZORIH NARAVE, KI ŠIROKO ODPREJO USTA, IN NEPONOVLJIVIH DOGODIVŠČINAH Z VREMENOM LAHKO Z GOTOVOSTJO ZATRDIM: VRNEM SE ŠE KDAJ.



Tekst: Matej Mihinjač
Foto: Matej Mihinjač

Najdirektnjša pot bi bila lahko dolga le dobrih 3.700 kilometrov v eno smer. Ampak bila bi preveč dolgočasna. Gozdovi, nekaj skritih jezer, nekaj gora in to je to. Ne, Skandinavija skriva toliko lepega, da je treba narediti velik ovinek in se podati na zahodno obalo. Tam pa je kaj videti in doživeti! Ker na tako dolgi poti brez zanesljivega, varčnega in prostornega vozila ne gre, sem za podvig izbral Volkswagen Amaroka. Po opravljenem servisu vozila se je tako konec junija začela tritedenska vožnja tja in nazaj, adrenalin v krvi je v nočeh pred odhodom naraščal, pričakovanja

so bila velika. Tako, kot mora biti pred vsako pravo pustolovščino.

NORVEŠKE CESTE SO PRAVA POSLASTICA

Sezonski zastoji na cestah v Avstriji in Nemčiji so me na poti na sever malo zadržali, ampak k sreči sem pravočasno ujel trajekt, za katerega sem odštel slabih sto evrov. Vožnja z Danske na Norveško je tako najugodnejša ter traja tri ure in petinštirideset minut. Po dnevu vožnje in več kot 2.000 kilometrih sem naredil prvi postanek v olimpijskem mestu Lillehammerju, takoj naslednje jutro pa sem že bil na poti na streho Norveške. Ta izredno gorata dežela je polna izjemnih cest, ki so lahko odlična preizkušnja tako za jeklene konjičke kot voznika. Večinoma so te ceste, ki peljejo na

res nedostopne terene, zelo dobro vzdrževane, tako da je bil Amarok še veliko preveč zmogljiv za vse podvige.

Za začetek sem izbral cesto skozi nacionalni park Jotunheimen in cesto Sognefjell, ki vključuje tudi najvišji cestni prelaz v severni Evropi. Res je lepa, slapov ne boste zmogli prešteti, toliko jih je, na prelazu pa je bilo kot v evropskih Alpah sredi zime. Na poti sem se ustavil ob še enem izjemnem ledeniku, ki sem ga videl s ceste, po špagetih in spanju pa me je naslednji dan čakala največja poslastica na tem izletu – Trollstigen. To je cesta, o kateri sem sanjal že kot mulec, tisti dan pa sem se že zelo zgodaj odpravil tja, da me ne bi prehitele horde turistov. Vzpon je dolg šest kilometrov, višinske razlike je samo kakšnih šeststo

POSLOVNA AVANTURA

metrov, pogled pa je neverjeten. Ogromni slapovi padajo praktično navpično, cesta pa je pozimi seveda zaprta. Osem let so jo gradili, stara je že skoraj osemdeset let, pa je (z verjetno rednim vzdrževanjem) še vedno v odličnem stanju. Le zelo ozka je, tako da se skoraj nikjer ne moreta srečati dva avtomobila, kaj šele avtobusa. Če bi si radi dali duška, je najbolje, da pridete sem zjutraj ali ponoči in se tako izognete trumam počasnih turistov. Svetlo je tako ves čas.

Ker se dan v bistvu sploh ne konča, sem se ob enajstih zvečer odpravil še na en biser med cestami – sto kilometrov oddaljeno Atlantsko cesto na skrajnem zahodu Norveške. Nazivi, kot sta najlepša turistična cesta na svetu in največji gradbeniški dosežek 20. stoletja, zares niso namenjeni le privabljanju množic. Sam sem se ves čas vozil z odprtimi usti.

SAMODEJNO CESTNINJENJE IN CENE ČRNEGA ZLATA

Cesta je od Trondheima naprej zelo dolgočasna, ampak še vedno je najhitrejša in najcenejša, čeprav so cestnine na nekaterih delih zelo zasoljene. Imajo

samodejno cestninjenje, kamere posnamejo tablico, vi pa si morate najpozneje v dveh tednih na internetu odpreti račun, s katerega potem trgajo denar. Večino ovir v obliki fjordov prečkate s kratkimi 15-minutnimi vožnjami, pri čemer boste za do 6-metrski avtomobil odšteli povprečno nekje od 15 do 20 evrov. In nafta: Norveška ima bogata nahajališča črnega zlata, pa je cena te dobrine vseeno zelo visoka – liter je v času mojega obiska stal okoli dva evra. Obvezno se je treba ustaviti tam, kjer pokrajino navidezno seka polarni krog, saj si lahko v potni list odtisnete potrdilo in postavite svojega trola (kupček kamnov).

VONJ PO DENARJU NA RAJSKIH LOFOTIH

Komaj sem ujel zadnje mesto na trajektu, vreme pa se je začelo slabšati in prvi pogled na Lofote – otoke, ki jih obiskovalci sicer opisujejo najmanj kot čarobne – ni bil preveč vabljiv. Temni oblaki so zastrli pogled na jug in tiste veličastne vrhove, ki jih tako opevajo. Dvesto kilometrov južneje je bilo vreme potem bistveno lepše, čeprav zelo vetrovno, in pripeljal sem se v enega najlepših kotič-

kov na Zemlji. Na Lofotih so barve videti kot v kakšni videoigri ali po obdelavi v fotošopu, ko je vse nastavljeno na pretiravanje. Dejansko sem potreboval nekaj časa, da sem se navadil na to neverjetno spremembo v pokrajini in barvah, ki so kar žarele. Tam so idilične ribiške vasice, v katerih se ljudje ukvarjajo s čim drugim kot ribolovom. Na posebnih stojalih sušijo polenovke, okoli katerih se širi zoprni smrad in gredo marsikateremu turistu dobesedno v nos, ampak domačini pravijo temu vonj po denarju. Odpeljal sem se tudi na skrajni jug Lofotov, kjer je vasica z najkrajšim imenom na svetu: A.

Ko boste videli plaže, ki jih je izoblikovala narava, boste na smrad takoj pozabili. In če ne bi grozno pihalo in bilo manj kot deset stopinj, bi lahko mirno komu poslali razglednico in bi mislil, da ste nekje v tropih – s pomembno razliko, da je v gorah okoli vas še sneg. Kot da vse to še ne bi bilo dovolj, je tam še izjemna cesta. Povezuje številne otočke z značilnimi mavričnimi mostovi, kjer je morje dovolj plitvo, pa so izvrtali kar tunele. Ampak tukaj je narava tista, ki osupne.



Trollstigen je ena najslikovitejših cest na svetu. Prevedeno pomeni »trolove lestve« in res je videti kot kakšna lestev, ki se vije nad dolino, da bi jo preplezali ogromni trolji, ko bi želeli čez goro.



Ura: ena zjutraj. Na severu je dan precej daljši, nad polarnim krogom pa sonce poleti sploh ne zaide. Plinska svetilka, ki sem jo vzel s seboj, je ostala zapakirana do konca potovanja.



Gore, ki se vzpenjajo iz morja in so tudi poleti zasnežene, tvorijo nepozabno kuliso za vse, ki se vozijo mimo. Amarok je bil na idiličnih Lofotih kot doma.

KITL, JELENI IN BOJ Z VREMENOM

Če želite videti kite, se podajte še na krasen severni otok Andoya, kjer vam v kraju Andenes jamčijo srečanje z njimi, pa tudi delfinov ne bo manjkalo. Na poti na sever boste opazili le še severne jelene, ki jih je ob cesti vse polno. Ponoči so me med zasluženim pivom obiskali tudi v kampu v Hammerfestu, kjer sem se ustavil zato, ker pravijo, da je to naj-severnejše mesto na svetu. V bistvu ne ponuja kaj dosti, saj je tam vse povezano z naftno industrijo. A bolj kot to me je skrbelo vreme, saj nisem imel več možnosti povratka, zato sem lahko le upal, da bo na vrhu kaj bolje; ves čas, preden sem zapeljal na otok Mageroya, je namreč lilo kot iz škafa. Nordkapp leži na otoku, ki je s celino povezan s tunelom, speljanim kar 212 m pod morjem! In ker sem prišel po 1. juliju, ko so predčasno ukinili cestnine, ker se je strošek gradnje v vseh teh letih že poplačal, sem privarčeval še trideset evrov.

ADRENALINSKI TRENUTKI PRED CILJEM

Ko sem premagoval še zadnje kilometre do ciljne točke, je z juga močno pihal

veter in s seboj nosil zlovešče temne oblake. Amaroka sem gnal v ovinke, da bi prehitel dež. Že dolgo nisem čutil toliko adrenalina, kar se mi zdi danes, ko udobno sedim v pisarni in zbiram vtise, precej smešno, saj nisem bil na nikakršni dirki, sploh pa ne s športnim vozilom. Uspelo mi je – ujel sem točno deset minut suhega vremena na Nordkappu, da sem lahko naredil nekaj fotografij in posnel izjavo, takoj zatem pa se je ulilo kot iz škafa in ni prenehalo še skoraj dva dni. Uf! In vse to za kraj, ki sploh ni najsevernejša točka Evrope, ampak je le komercialno in z avtomobilom preprosto dostopno stičišče turistov (resnična najsevernejša točka Evrope leži bolj zahodno in je dosegljiva le peš). Tam kampirajo na velikem parkirišču in upajo na lepo vreme ter s tem nemoten ogled polnočnega sonca, ki na obzorju skoraj pade v morje, potem pa se začne vzpenjati nazaj na nebo. Fantastičen pogled ponuja ta ogromna skala, ki štrli več kot tristo metrov iz vode, ampak sam sem to doživel že južneje na otoku Andoya, zato nisem bil preveč razočaran. Sem pa začutil veselje otroka, ki vse leto hodi v šolo in na koncu ob uspehu v spričevalu dobi novo kolo. Res lepi občutki.

NA FINSKEM DOBIJO RAVNE CESTE NOV POMEN

Ko sem nazaj grede prevozil mejo s Finsko in se peljal mimo jezera Inari, so dobile ravne ceste nov pomen. Skoraj ves čas gre pot samo naravnost ter gor in dol, tako da fino masira želodčke. Kmalu sem še drugič na tem potovanju prečkal polarni krog in že takoj se je poznalo, da je bilo topleje. Finsko tako poetično imenujejo dežela tisočerih jezer, jaz pa bi ji po izkušnjah rekel dežela milijarde komarjev. Amarok je bil že čisto prerešetan, postanki pa so bili zelo kratki. Super je bilo, če pozabim na veter in dež (ter komarje!), ampak doma je bil takrat 4. julij in bilo je 35 stopinj, v mestu Rovaniemi, kjer sem užival na sončku in malo obračunaval stroške, pa prijetnih 22. Tako sem še malo posedel.



Oglejte si videoposnetke potovanja na Nordkapp z Volkswagen Amarokom. S pametnim telefonom, ki ima nameščen bralnik kode QR, odčitajte sliko kode. Če bralnika še nimate nameščenega, obiščite <http://qrcode.si>.



Vozni park Pošte Slovenije d. o. o.

Vozila: Volkswagen, Renault, Fiat, Mercedes

Velikost: 2631 vozil, od tega 1052 avtomobilov (tovornjaki, kombiji, manjši dostavniki) in 12 tovornih prikolic ter 1567 dvokoles (skuterji in motorna kolesa ter kolesa s motorjem in kolesa s pomožnim motorjem) brez klasičnih koles

Način financiranja: lastništvo

Posebnosti: Lani smo testirali tri električne tricikle, ki imajo možnost priklopa prikolice in precejšnjo nosilnost. Letos jih bomo dvajset vključili v vozni park, pozneje verjetno še več, ker so se dobro izkazali. Tudi naše klasično kolo Krpan nadgrajujemo z električnim kolesom Krpan – ima pomožni motor, je hitrejše in prenese večjo obremenitev ter lažje vozi navkreber.

Poslovni Carzine

/

INTERVJU

VINKO FILIPIČ, član posloводства Pošte Slovenije



Pošta je veliko več kot pismo in znamka

VINKO FILIPIČ JE ČLOVEK ODPRTEGA DUHA. OPAZUJE, KAKO HITRO SE SVET SPREMINJA, IN ŠE VEČ – SAM JE NJEGOV GENERATOR. JE ČLAN POSLOVODSTVA POŠTE SLOVENIJE, ODGOVOREN ZA PODROČJE TRŽENJA. VE, DA NA POŠTI DELA V NAJVZNEMIRLJIVEJŠEM OBDOBJU. V ZADNJIH DESETIH LETIH SE JE SPREMENILO VEČ KOT PREJ V PETIH STOLETJIH.

INTERVJU

VINKO FILIPIČ, član posloводства Pošte Slovenije

Tekst: Igor Savič in Primož Inkret

Foto: Borut Peterlin

Ko govorimo o Pošti Slovenije, še vedno velikokrat pomislimo na tradicijo, na pisma, na znamke. Ampak Pošta je danes več kot to.

Pomembni so trije vidiki Pošte. Danes smo v komunikacijski panogi. Lahko rečemo, da prenašamo informacije, še vedno tudi pisma, ampak nikakor ne več samo to. Po drugi strani je Pošta tudi posrednik tržne komunikacije. Govorim predvsem o direktni pošti, elektronskih pismih. Tretji vidik pa je prenos blaga. Pošta je vedno bolj podaljšana roka spletnih trgovcev, dejavna v e-gospodarstvu. Vsak, ki se danes ukvarja s prodajo blaga, fizičnega stika s kupcem pa nima, ga lahko ima prek našega poštarja, ki blago dostavi končnemu naslovníku.

Pošta je torej zelo drugačna in v sodobne tehnologije ter načine delovanja zasidrana organizacija?

Pošta se spreminja. V vseh razvitih državah je ta proces izrazit. Na eni strani elektronska zamenjava krči osnovno dejavnost, ki jo poznamo v obliki pisem in dopisnic. Vsi vse manj pišemo. Po drugi strani pa vse več kupujemo po spletu. Ta logistični element je torej vedno bolj prisoten v poslovanju Po-

šte. V zadnjih desetih letih je bilo na tem področju zelo veliko storjenega, je pa res, da so to storitve, ki so splošni javnosti, torej fizičnim osebam, manj poznane. Predvsem so namenjene poslovni javnosti, recimo nadomestni arhivski center, kvalificirana digitalna potrdila, e-arhiviranje dokumentacije. Zadnji novosti, ki smo ju predstavili, pa sta digitalizacija fizičnih gradiv in poslovni center. Gre za to, da lahko podjetja opremo, ki jo potrebujejo za poslovanje, kot so na primer računalniki in aplikacije, najamejo.

Da lahko spremlja trende, razume potrebe sodobnih podjetij, komunikacijske tokove, je najbrž Pošta morala spremeniti tudi sebe?

Prvi ključ je ekipa ljudi. Precej smo morali spremeniti način razmišljanja. Če pogledamo v preteklost: leta 2000 je Pošta praznovala 500-letnico organiziranega prenosa pošiljk in v teh petstotih letih se ni veliko spremenilo. V zadnjih petih, desetih letih pa se je Pošta zelo spremenila. Jaz sem na Pošti šestnajst let. Prišel sem malo zatem, ko se je bivši PTT Slovenije razdelil na Telekom in Pošto Slovenije.

Na Pošti delate v njenem najvznemirljivejšem obdobju.

Res. (*Smeš.*) V šestnajstih letih je to najzanimivejše obdobje. Spremembe so na vseh področjih in bistveno je, da jim slediš.

Je bila pa naša osnova dobra. Če govorimo o fizični mreži, je ta predpogoj za logistiko, da lahko sledimo spletni prodaji, pa ne zgolj dostavi; v verigi dodane vrednosti želimo iti navzgor. To pomeni, da skrbimo tudi za skladiščenje blaga, od nabavnega kanala do končnega kupca. Druga osnova je bila IT-infrastruktura. Z omrežjem več kot petstotih pošt imamo najbolj razvejano IT-omrežje v Sloveniji. Lahko bi rekli, da bo Pošta v naslednjih desetih do petnajstih letih bolj IT- in logistično podjetje kot pa klasična pošta, kakršno smo poznali pred petnajstimi leti.

Potem je ta čas tudi nevaren, z vidika konkurence, globalizacije.

Vsak čas ima veliko priložnosti, seveda so tudi nevarnosti. Vpliv elektronskih medijev, na primer, je dvoplasten. Po eni strani se spreminjajo komunikacije in zato se zmanjšuje količina pisem, po drugi strani pa se spreminjajo tudi nakupne navade. Tu je velika priložnost za



Z omrežjem več kot petstotih pošt imamo najbolj razvejano IT-omrežje v Sloveniji.



Pošto: v elektronski ekonomiji. Nevarnost vedno razumem v povezavi s priložnostjo. Nevarno postane šele, če ne reagiraš.

Za manjše podjetje, ki ima dober izdelek in ga želi distribuirati, je pomembno, da se lahko zelo zanese na Pošto.

Poskušamo razumeti procese, ki potekajo pri strankah in so tudi panožno specifični. Prav ta primer malega podjetja je dober, saj Pošta lahko ponudi celovito rešitev: od tega, da blago pripeljemo iz skladišč, nabavnih kanalov, ki so lahko tudi v tujini (pri tem sodelujemo s hčerinsko družbo Feniksšped, ki sodi v skupino Pošte), da ga uskladiščimo in dostavimo končnim kupcem. A ne gre zgolj za ta proces. Strankam želimo pomagati tudi pri tržni komunikaciji z direktno pošto; imamo preferenčno bazo podatkov, ki smo jo vzpostavili pred dvema letoma z novim produktom Povej naprej.

Pošta je bila vedno povezana s pojmom varnosti. Danes je ta verjetno še bolj pomembna.

Kakor hitro smo v elektronski komunikaciji, je varnost verjetno še bolj pomembna kot pri klasični dostavi. Tu je velika količina podatkov, tudi osebnih, na enem mestu, prej pa je bila razpršena na več fizičnih pošiljk. Varnosti posvečamo zelo veliko pozornosti. Zato so naše IT-storitve akreditirane tudi s strani Arhiva RS in ustrezajo vsem varnostnim standardom.

Ste imeli kakšne primere vdorov? Ali se to dogaja na vsakodnevni ravni?

Poskusi so. Vendar v vsej zgodovini poslovanja še ni prišlo do vdora v sistem. S tem se res lahko pohvalimo. Glede na to, da so v tej mreži tudi bančne storitve, imamo konec koncev vsako leto tudi pregled Banke Slovenije, ki je zelo strog. To nam daje še dodatno varnost.

Zofo je bilo težko pripeljati skozi ulico, ko pa so jo prinesli do hiše, so ugotovili, da ne gre niti skozi vrata. Poštarji so se znašli in jo z vitlom spravili skozi okno.

Tega se zaveš šele takrat, ko te kača ugrizne. Ima pa to seveda svojo ceno.

Že vstop v naš center zahteva posebno najavo, poseben pregled, je izredno omejen. Vsak, ki vstopi, je stehtan. Ti postopki so zelo zahtevni. Sistemi so protipotresno in protipožarno varovani, duplicirana je električna energija, v komorah so dvojni gasilni sistemi. Skratka, dosti zahtevno tudi z vidika izvedbe.

Kam od 0 do 100 bi uvrstili Pošto na lestvici tehnološke razvitosti v slovenskem prostoru?

Definitivno smo v zgornji četrtini te razvitosti.

Pošta veliko ve o Sloveniji, njenih prebivalcih. Vsak ima naslov, elektronski ali fizični. Razpolagate z veliko podatkovno bazo.

Ne le da poznamo Slovence, tudi Slovenci zelo dobro poznajo svoje poštarje. Vsaj v manjših krajih je to absolutno pravilo. Ko sem začel delati na poštni enoti, je poklicala stranka – kako pa to, da danes ni mojega poštarja, da je prišel drug? Ljudje imajo še vedno zelo pristen stik s poštarji.

Fizični stik je še vedno pomemben del zgodbe. Ne živimo še v popolnoma virtualnem svetu.

Ne, seveda ne, in tudi ne bomo. Vsaj upam, da ne. Še posebej pri dostavi blaga bo osebni stik ostal pomemben.

Mrežo in znanje lahko izkoristite, da podjetjem ponudite storitve tržnega komuniciranja.

Da. Že za samo dostavo imamo t. i. geografski informacijski sistem, v katerem je vsak naslov definiran z geokoordinatami, kar nam pomaga optimizirati dostavo na terenu. To je en vidik. Drug vidik pa je preferenčna baza podatkov, v tujini jo imenu-

INTERVJU

VINKO FILIPIČ, član posloводства Pošte Slovenije

jejo lifestyle baza. Šli smo v širšo akcijo in smo vprašali Slovence, kaj so njihove preference, kaj jih z vidika tržne komunikacije bolj zanima: avtomobili, potovanja, morda izdelki za vrt. Tako smo poskušali želje končnih kupcev povezati s tem, kar ponujajo poslovni partnerji, ki prodajajo tovrstne izdelke.

Ker se v tej reviji ukvarjamo z mobilnostjo: obstajajo na tem področju pri Pošti kakšne temeljne usmeritve?

Vse pomembnejši postaja ekološki vidik. To smo podprli z aplikacijo za vozni park, sicer ni mogoče upravljati takega voznega parka. Precejšnji del vozil je opremljen z GPS-sistemi, tako da naš dispečerski center vedno ve, kje je vozilo. To je pomembno tako z vidika organizacije kot varnosti voznikov in blaga, ki ga prevažamo.

Gre samo za družbeno odgovornost ali je za tem tudi ekonomska logika?

En del je seveda družbena odgovornost. Električni skuterji trikolesniki so zelo primerni za dostavo po mestnih središčih, sploh tam, kjer je dostop omejen. Kmalu jih boste lahko videli v Ljubljani. Seveda za tem stoji tudi ekonomska logika. Ni pa še mogoče napovedati, kako bo to vplivalo na vidik celotnih stroškov v življenjski dobi vozil. S tem še nihče nima izkušenj, ker so tovrstna vozila na trgu šele nekaj let.

Kakšni so standardi glede menjave?

Število let, število kilometrov in uporabna doba.

Kako ste jih definirali?

Na osnovi izkušenj in parametrov, ki jih dajo proizvajalci. Naša strategija na tem področju je taka, da bomo v naslednjih petih letih imeli dovršen del voznega parka takšen, da bo okoljsko bistveno bolj sprejemljiv. Govorim o električno gnanih vozilih, sploh v mestih.

So vozila v vaši lasti ali drugače financirana?

Iskali smo različne možnosti. Do zdaj smo imeli vsa vozila v lasti, sploh dostavna vozila. Če govorimo o delu, ki je na štirih kolesih: začeli bomo s pilotom, del vozil bomo nabavili v obliki poslovnega najema. Želimo narediti primerjavo med lastništvom in poslovnim najemom. Do sedaj so te analize bolj kazale v prid lastnim vozilom.

Verjetno je razlika ravno v ljudeh oziroma v urah oseb, porabljenih za vzdrževanje in upravljanje voznega parka. Vi te ljudi imate. Kjer pa jih nimajo, je verjetno logika povsem drugačna.

Tudi tu se stvari spreminjajo, zato želimo s tem pilotom ugotoviti, kaj je tisto, kar je poslovno in z vidika upravljanja bolj-

ša rešitev. Ne izključujem, da bo prišlo do sprememb, če bo pilot pokazal razliko. Vse bolj vstopamo v logistične storitve, v oskrbne verige. Še posebej je za nas pomembno vstopati v verige distribucije rezervnih delov, v katerih veljajo posebni standardi. Do jutra naslednjega dne dostaviš dele, na primer za Porsche Inter Auto. To pomeni, da bomo potrebovali večje volumske kapacitete, več vozil in nujne bodo tudi druge investicije. Tudi s tega vidika se zadeve spreminjajo.

Pa vi in mobilnost? Koliko kilometrov prevozite?

Okoli 40.000.

Na kolesu? (Smeh.)

Na kolesu nekoliko manj. Zelo veliko sem na terenu. Imam veliko stika s partnerji, kupci. Sam se počutim zelo mobilnega.

Kaj vam je pomembno pri vašem vozilu?

Zanesljivost in varnost. Vse drugo bi dal na nižja mesta.

Torej ste varen voznik?

Bi rekel, da sem.

Ali svoje voznike tudi šolate?

Da, temu področju posvečamo kar veliko pozornosti. Bilo je kar nekaj tečajev varčne vožnje. To ima dva učinka: poslovni vidik - zmanjšanje povprečne porabe, pa tudi ekološki vidik, po katerem se ravnamo. Naj omenim, da smo leta 2010 dobili nagrado zeleni logist ravno zaradi teh družbeno odgovornih prizadevanj za zmanjševanje CO₂ odtisa v Sloveniji.

Kakšna pa je bila najbolj nenavadna poštna pošiljka?

Da, o tem res obstaja zgodba, ki jo velja povedati. Pred časom smo za dva največja kataloška trgovca v Sloveniji dostavljali pohištvo - od zof, omar, velikih objektov ... Naši kolegi so to pošiljko dostavljali v manjšem slovenskem mestu, v katerem so zelo ozke ulice. Zofo je bilo zelo težko pripeljati skozi ulico, ko pa so jo prinesli do hiše, so ugotovili, da ne gre niti skozi vrata. Ampak poštarji - takšni, kot so - so se kar znašli. Na pomoč sta priskočila dva kolega in zofo so z vitlom skozi okno spravili v stanovanje. Ne morete verjeti, kako je bila ta stran-ka zadovoljna! In potem je naročila še več pohištva. (Smeh.) Tudi ta vidik, da Pošta dostavlja zgolj pakete, že davno ne drži več. Dostavljamo tudi hladilnike, pohištvo, avtomobilске dele ipd. Le del so klasični paketi v kartonskih škatlah.

Kdaj pa boste začeli kupovati letala? (Smeh.)

O tem so bili razmisleki v preteklosti. A glede na trenutni volumen, ki ga ima Slovenija, je v okviru EU-ja bistveno bolj smiselno dostavljati po cesti, tudi z vidika avtocestnega omrežja.



Zakaj je rumena barva Pošte?

To izhaja iz zgodovine - sicer pa niso vse pošte v Evropi rumene barve. Ta izhaja iz nemškega dela Evrope, drugje so rdeče, modre, zelene. Zakaj točno pa je nemški del rumen, vam ne znam odgovoriti. Verjetno je to povezano s poštnim rogom, ki je bil običajno iz medenine, ki je rumene barve. Ko je poštar prišel v vas, je zatrobil v rog in vaščani so prišli po pošiljke. Zaradi vplivov, ki so bili v preteklosti na našem prostoru, je slovenska poštna barva postala in ostala rumena.

IT-barva pa je verjetno modra.

Nekatere pošte so celo menjale rumeno za drugo barvo. Moja ocena je, da bi bila to škoda, morda bi bilo smiselno rumeno samo nadgraditi še s kakšno nianso druge barve in tako sporočiti, da Pošta ni samo pismo in znamka, ampak je še veliko več.

Pošto poznamo kot slovenski nacionalni steber. Kako pa je na drugih trgih? DHL, FedEx sta zasebni podjetji.

V Evropi govorimo o treh velikih poštah - nemški, nizozemski in angleški, lahko bi omenili še četrto, francosko pošto. V

preteklosti je prišlo do precejšnje konsolidacije trga. TNT je v lasti nizozemske pošte, DHL je v lasti nemške pošte, GLS kot prenašalec paketov je v lasti nizozemske pošte, DPD pa je v lasti francoske pošte. Danes pravimo, da sta od regionalnih igralcev zunaj lastništva pošte zgolj UPS in FedEx. Drugi so se skonsolidirali v lastništvo posameznih pošt. Tako si danes posredno konkuriramo tudi z drugimi poštami v Evropi. V tujini se je na srečanjih razvil izraz »coopetition« - po eni strani si konkuriramo, po drugi pa sodelujemo.

Znano je, da se zahtevnost menedžerskega dela povečuje. Pritiski lastnikov, uprav so veliki, zahtevnost trgov se povečuje. Okolje je relativno stresno, zato ni pomembno, kako to osebno prenašamo, kakšne strategije pri tem razvijemo. Kakšne so vaše?

Moj glavni cilj in želja je, da čim več prostega časa preživim z družino. Otroci so še relativno majhni in zahtevajo veliko pozornosti, kar je seveda tudi prav in lepo. Zelo vesel sem, da je sin star že devet let in tako lahko skupaj kolesariva ter naredi-va že kar konkretne poti.

Leta 2000 je Pošta praznovala 500-letnico organiziranega prenosa pošilk in v teh petstotih letih se ni veliko spremenilo. V zadnjih petih, desetih letih pa se je Pošta zelo spremenila.

Naj bo luč!

TEHNOLOGIJA OSVETLJEVANJA AVTOMOBILOV JE ENO NAJNAPREDNEJŠIH PODROČIJ V INDUSTRIJI, IN TO NE ZGOLJ ZARADI VARNOSTI. VERJETNO SE TAKO VELIK PRESKOK NE BI ZGODIL BREZ UZAKONITVE DNEVNIH LUČI V ŠTEVILNIH DRŽAVAH, V LETU 2011 TUDI V EU-JU. JASNO JE BILO, DA BOSTA VEČJI PORABA GORIVA IN HALOGENSKIH ŽARNIC TER OBRABA ŽAROMETOV. INDUSTRIJA OSVETLJEVANJA AVTOMOBILOV, KI V TRENUTKU PRVEGA NAVALA ŠE NI BILA PRIPRAVLJENA, JE ZAJELA SAPO IN REZULTATI SO IZJEMNI.

Tekst: Matjaž Korošak

Poleg novih, varčnejših LED-svetil (light-emitting diode - svetlobne diode) so zalet dobili tudi izjemni ksenonski žarometi, z naraščajočimi varnostnimi zahtevami pa je bila ustvarjena podlaga tudi za svetilne sisteme, ki lahko učinkovito sodelujejo v vožnji, prilagajajo smer in svetilnost snopa ter s svojo naprednostjo pomagajo vozniku zmanjšati stres nočne vožnje. Obenem je postal avto bolj opazen, v slabših vremenskih razmerah viden tudi drugim voznikom in udeležencem v prometu. Še več - svetlobna telesa so postala raznolika in začela aktivno sooblikovati zunanjo podobo avtomobila.

Razvoj sistemov je sovpadal z razvojem sijalk. Ksenonski žarometi so v začetku devetdesetih let prinesli izjemno svetilnost (dvakrat večjo kot halogenski) in prilagodljivost, hkrati so smerni žarometi dobili nov zagon. Nadzor in usmerjanje svetilnega snopa sta bila nujno povezana z napredkom mehatronike ter optike za prepoznavanje in zaznavanje okolice.

Kot pionir napredne svetilne tehnologije je Audi z modelom A8 W12 leta 2004 postal prvi serijski proizvajalec z LED-si-

jalkami na trgu. Zdaj dnevne LED-luči dopolnjujejo zunanjo podobo vsakega modela. Prednosti LED-sijalk so varčnost (so od 70 do 75 odstotkov varčnejše), odzivnost (polno svetilnost dosežejo 25 odstotkov hitreje kot halogenske) in vzdržljivost (tudi do 10.000 ur, halogenske le kakšnih 1.000 ur), tu so še nižje temperature in neobčutljivost za tresljaje. Tako so primerne za obremenjene dnevne luči, zaradi odzivnosti za zavorne luči, smernike, osvetlitev notranjosti in kot zasenčene ter celo dolge luči.

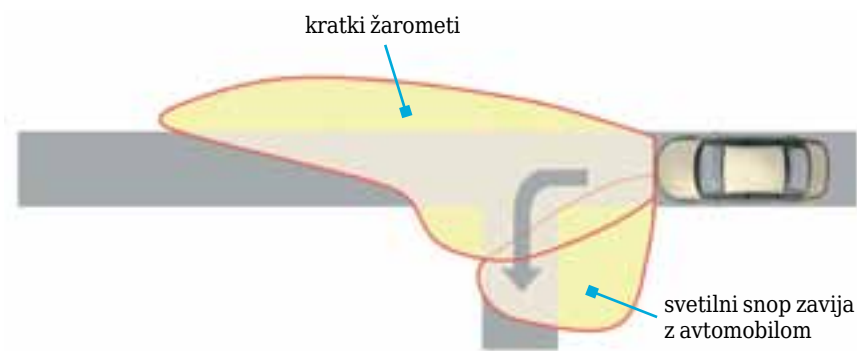
Vse kaže, da bodo LED-sijalke sčasoma izrinile energetsko potratne halogenske žarnice, s svojo prilagodljivostjo in svetlobno temperaturo (s približno 5.500 kelvini je podobna dnevni svetlobi) pa postale tudi resna konkurenca svetilno izjemnim ksenonskim žarometom. Ti žarometi z značilnim modrikastim odsevom so precej dragi, saj mora imeti avtomobil vgrajen tudi sistem samodejnega uravnavanja prav zaradi moteče svetlobe ob nepravilni nastavitvi. Ker pa so tako LED- kot ksenonski sijalke in sistemi še precej dragi in zahtevni za vgradnjo, bodo izpopolnjene in poceni halogenske sijalke zagotovo na trgu še kar nekaj časa.

Poslovni Carzine
/

Najpomembnejši svetilni sistemi in tehnologije danes

Smerni žarometi

V osnovi je tehnologija znana že iz tridesetih let prejšnjega stoletja. Žarometi se prilagajajo smeri vožnje skozi zavoj in svetilni snop zavija z avtomobilom za nekaj stopinj, saj prepozna kot in hitrost zavijanja. Pri dinamičnih sistemih »zavijajo« zasenčene luči (med 15 in 7 stopinjami), pri statičnih pa se pri manjših hitrostih vklaplajo posebne halogenske sijalke v sklopu žarometov ali pa le meglenke na levi ali desni.



Prilagodljivi žarometi (Audi adaptive light)

Gre za napreden sistem s ksenonskimi žarometi, ki se prilagajajo potrebam voznika, razmeram in cesti, po kateri se vozi (mesto, regionalna cesta ali avtocesta). Sistem uporablja tudi podatke navigacijskega sistema in z vgrajeno kamero prepozna okolico ter nasproti vozeče ali oddaljujoče se avtomobile. Tako samodejno prilagaja smer in višino svetlobnega snopa, hkrati pa uporablja toliko svetilnosti, kolikor je mogoče. Voznik lahko delovanje tega sistema prilagaja prek sistema MMI.



Dinamični smerokazi

Prvič uporabljeni na prenovljenem modelu Audi R8. V vrsto povezanih je 30 LED-sijalk, ki se vklaplajo v sedmih zaporednih segmentih in časovnem intervalu 150 milisekund ter tako dodatno nakazujejo smer, v katero bo zavil avtomobil.



LED-žarometi

Še vedno gre za precej zahteven podvig, pri katerem Audi spet velja za pionirja - prvi model, v katerega so bili vgrajeni LED-žarometi, je bil športni kupe R8. V sistem je povezanih več LED-elementov, pri modelu A8 je na primer v žaromet povezanih 22 belih in rumenih (za smerokaz) sijalk, za preklop pa skrbi odbojni sistem, ki preklaplja med zasenčenim in dolgim snopom. Poleg prijaznejše svetlobe je tak LED-sistem tudi še pet odstotkov varčnejši od ksenonskih žarometov.

PO MERI

Svetilni sistemi
in tehnologije prihodnosti



OLED-tehnologija

Gre za polprevodne kristale, ki so organskega izvora, o čemer govori tudi kratica: OLED ali organske svetlobne diode. Ob stiku z elektriko fotoni odsevajo svetlobo. Prednost tega materiala je njegova izjemna tankost, saj ga je mogoče nanesti na gladke površine. Naslednja stopnja OLED-sijalk je združevanje v roj. OLED-sijalke lahko na primer reagirajo na smer avtomobila in združene v roj to nakazujejo z gibanjem v smeri, kot ribe v jati.



Oglejte si Audijevo predstavitev **OLED-tehnologije na sejmu CES.** S pametnim telefonom, ki ima nameščen bralnik kode QR, odčitajte sliko kode. Če bralnika še nimate nameščenega, obiščite <http://qrcode.si>.



Laserska signalna luč

Laserski svetlobni žarek, ki ga bo sistem projiciral za avtomobil na cesti, tako da bo voznik zadaj v megli ali slabem vremenu natančno videl, koliko se lahko približa. Žarek bo lahko projiciral tudi drugačne oblike, kot je varnostni trikotnik daleč za avtomobilom.

Matrični LED-sistem

Sistem, v katerem bo v žarometu vgrajenih kup drobnih LED-sijalk, ki bodo združene v segmente (matrice) in bodo skrbele za osvetljevanje posameznih ciljnih sklopov. Tako bodo posamezni sklopi odgovorni za dolge ali kratke luči, za osvetljevanje vožnje v zavoj ipd., ne da bi za kaj takega žaromet potreboval še poseben preklopni odbojni sistem ali elektromotor za sledenje zavoju.



AMOLED

Kratica, znana iz uporabne elektronike, pomeni le aktivne matrične svetlobne diode, ki tvorijo monitor. To tehnologijo lahkega in tankega monitorja (7 mm) so uporabili pri dirkaškem Audiju R8 e-tron quattro v povezavi s kamero namesto vzratnega ogledala. Tak ekran je desetkrat bolj kontrasten in 30 odstotkov energetsko učinkovitejši od LCD-ekrana.

Hella in Volkswagen
sta dober tim

Mednarodni koncern Hella razvija in izdeluje vrhunske izdelke ter sisteme svetlobne opreme in elektronike za avtomobilsko industrijo. Zgodovina Helle je tesno prepletena s koncernom Volkswagen, njuni skupni začetki segajo v leto 1936, ko sta sodelovala pri predhodniku hrošča (VW Käfer). Od tedaj sta povezana pri uvajanju novih tehnologij in osvajanju novih tržišč, tako na področju osebnih kot gospodarskih vozil.

Strokovnjak dr. Tomaž Jurejevčič, univ. dipl. inž., direktor razvojnega sektorja pri Helli Saturnus Slovenija, je z nami spregovoril o prihodnosti žarometov.

Lahko napoveste, kakšni bodo žarometi čez dvajset let?

Zelo težko. Mogoče jih takrat celo ne bomo več potrebovali, saj se sodobne tehnologije razvijajo z enormno hitrostjo. Trende razvoja svetlobne opreme narekujejo varnostne zahteve, ergonomija uporabe in ekologija. Prihajajo novi izvori svetlobe, optični sistemi so vse bolj kompleksni. Uporablja se veliko mehatronskih sistemov, pri katerih osnovno funkcionalnost žarometov, to je osvetljevanje vozišča, dopolnjujejo elektronika in softverske rešitve na področju doseganja večje učinkovitosti in kakovosti osvetljevanja cestišča ter objektov na cestišču in v bližnji okolici. Tipičen primer takega preskoka tehnologije je bil prehod s klasičnih žarnic z žarilno nitko na ksenonske izvore, danes pa lahko ta proces opazujemo pri uvajanju LED svetlobnih izvorov. Preskok na novo tehnologijo se navadno zgodi, ko ta ponudi boljše performanse – LED svetlobni izvori se tako niso širše uveljavili, dokler njihova svetilnost ni dosegla nivoja prejšnje tehnologije.

Kaj pa prinaša bližnja prihodnost?

Že danes so v vozila višjih razredov vgrajene rešitve, ki prevzemajo aktivno krmilno vlogo in pri tem uporabljajo informacije o hitrosti, legi vozila ter o njegovi okolici. To so sistemi za bolj ali manj avtonomno krmiljenje žarometov, ki se prilagajajo voznim razmeram in od voznika ne zahtevajo aktivnega poseganja v upravljanje. Tipični primeri so sistemi AFS (Advanced Front-lighting System), pri katerih se svetlobni snop prilagaja hitrosti vozila in smeri vožnje. V prihodnje bodo taki sistemi vedno bolj povezani z inteligentnimi krmili za evalvacijo podatkov, zajetih npr. s pomočjo kamere, IR-kamere ali radarja. Za obdelavo takih količin podatkov bo treba imeti v vozilo vgrajene velike procesorske moči in velike količine spomina. Za uspešno delovanje pa so tu pomembni predvsem učinkoviti računski algoritmi, ki omogočajo oceno stanja na

cestišču v realnem času in prožijo krmilne signale za upravljanje žarometa. V bližnji prihodnosti (mogoče že čez deset let) lahko pričakujemo povezavo tovrstnih sistemov v vozilih v medsebojna omrežja (na primer peer-to-peer), po katerih se bodo informacije prenašale od vozil spredaj na vozila zadaj. S tem bodo omogočeni novi načini vožnje, ki bo optimizirana v ekološkem in časovnem smislu (na primer več vozil, virtualno povezanih v »vlak«), tudi varnost in udobje se bosta izdatno povečala. Razvoj svetlobne opreme se dogaja tudi na področju novih materialov, ki so učinkovitejši in okolju prijaznejši.

Koliko časa traja razvoj in proizvodnja enega žarometa?

Trajanje razvoja je odvisno od tehnološke zahtevnosti izdelka, za katerega se kot dobavitelj potegujemo. Razvoj žarometa, ki je tehnično najzahtevnejši del svetlobne opreme, traja od 25 do 36 mesecev, pri manj zahtevnih izdelkih, kot so meglenke, pa polovico manj. Dinamiko proizvodnega procesa novega modela avtomobila določajo predvidene količine na letnih ravneh skozi celotno življenjsko dobo. Ta je bila pred desetletjem daljša, danes je okrog pet let. Nov model avtomobila praviloma po treh letih doživi »facelift«, ki je na trgu nato še dve leti, po petih letih pa nastane spet nov model. Danes oblikovalci novih avtomobilov namenjajo žarometu vedno večjo pozornost, saj odločilno vpliva na videz in vsečnost modela.



TOMAŽ JUREJEVČIČ
direktor razvojnega sektorja, Hella Saturnus Slovenija

Hella KGaA Hueck & Co. • že od leta 1899 • 27000 zaposlenih ↳ 4800 na področju raziskav in razvoja • na 70 lokacijah v 30 državah • med 50 najboljšimi dobavitelji avtomobilске industrije na svetu • med 100 največjimi nemškimi industrijskimi podjetji	Hella Saturnus Slovenija d. o. o. • že od leta 1921 • 1900 zaposlenih ↳ 200 inženirjev v razvoju • letna prodaja: 3 milijone žarometov, 9 milijonov meglenk in dnevni svetilk • letni prihodki: približno 200 milijonov evrov
---	--

Podjetja brez skrbi

VSAJ BREZ TAKŠNIH, POVEZANIH Z UPRAVLJANJEM VOZNEGA PARKA. VETERINARSKA POSTAJA TREBNJE IN SKUPINA LASTNIŠKO POVEZANIH PODJETIJ SPLOŠNO GRADBENO PODJETJE POMGRAD IMATA NA PRVI POGLED RES BOLJ MALO SKUPNEGA. KO PA POGOVOR NANESE NA MOBILNOST, JE PRAV ZANIMIVO, KAKO PODOBNO RAZMIŠLJAJO PRI OBEH, PA NAJ NA LETO PREVOZIJO NEKAJ TISOČ ALI KAR NA MILIJONE KILOMETROV.

Tekst: Matej Meglič



IGOR BANIČ
član uprave SGP
Pomgrad

Trije milijoni kilometrov na leto

SEAT Ibize, Škode Fabie, Octavie, Superbi, Volkswagen Golfi, Passati, Audiji A4 in A6. Malo, če sploh še kateri ob Volkswagnu, je avtomobilskih koncernov, ki bi znali tako suvereno ustreči raznolikim potrebam podjetja, kot je SGP Pomgrad. Skupina desetih podjetij je ena redkih, ki v teh časih v gradbeni panogi še dobro poslujejo. »Čeprav se tudi pri nas pozna kriza,« je odkrit član uprave Igor Banič.

Njihova službena flota vozil je pisana in velika, šteje kar 90 osebnih avtomobilov, a še precej več je gospodarskih vozil. Pisali bomo o prvih, dobro polovico jih ima podjetje v poslovnem najemu All Inclusive. »Preostala vozila so naša lastna flota, gre za 35 SEAT Ibiza, ki jih bo kmalu treba zamenjati. Lani smo jih zamenjali deset, letos jih bomo petnajst, v dveh do treh letih bo tudi ta del voznega parka obnoven,« pravi Banič in dodaja, da Ibize nadomeščajo Škode Fabie: »Pred tremi leti smo se odločili, da se 'predamo' skupini Volkswagen, av-

tomobile nabavljamo na osnovi pravilnika, potrebujemo jih za dnevno uporabo, sklepanje poslov, delo na gradbiščih, operativno delo, obiske investitorjev ...«

Manjši avtomobili, predvsem Škode, so namenjeni uslužbencem, Volkswagen Golfi komercialistom, direktorji uporabljajo Audije A4, člani uprave Audije A6. »Vozila direktorjev in vodij projektov se uporabljajo tudi za zasebne namene, zanje se plačuje boniteta, druga vozila pa so izključno službena, nabavljena po sistemu in v skladu s pravilnikom,« pojasnjuje Igor Banič, zadovoljen z rešitvijo All Inclusive: »Želja je, da bodo vsa vozila v prihodnje najeta po tem sistemu. Pri lastnih vozilih nikoli ne veš, kaj te čaka, še posebej v teh hudih časih pa je načrtovanje stroškov izjemno pomembno.« A četudi za vozila, najeta pri Porsche Slovenija, plačujejo fiksne

stroške, sta iz ponudbe izvzeta registracija in zavarovanje, kajti SGP Pomgrad kot veliko podjetje za ti področji dobi še ugodnejše pogoje.

Obdobje najema je pet let, velja pa, da z večjimi avtomobili prevozijo 40.000 kilometrov letno, z manjšimi 30.000, skupno pa zaposleni v podjetju vsako leto naredijo kar tri milijone kilometrov. Banič še pohvali predstavnika Volkswagna, Škode in Audija v Murski Soboti, podjetje Ferdinand Posedi, a doda: »Za servise sicer uporabljamo celotno mrežo Porsche Slovenija, kajti tudi gradbišča so povsod po Sloveniji.« Za vozni park, a predvsem za tovrnega, ki je precej večji od osebnega, skrbijo štirje zaposleni v prometni pisarni, ki zagotavljajo tehnični del vzdrževanja (cestni sklad, zavarovanje ...), vse drugo urejajo uporabniki vozil sami prek admini-

stracije. Za naročanje vozil na servis in drugo dokumentacijo skrbi sodelavka iz financ, uporabniki pa so dolžni poročati o kilometrih. »Nabava na podlagi pravilnika, v katerem sta definirani delovno mesto in pripadajoče vozilo, je kontinuiran proces brez zastojev, s krovnim dogovorom se zmanjša število ljudi, potrebnih za upravljanje takega voznega parka, in stroški so povsem nadzorovani. Zagotovljena je unificirana zunanja podoba voznega parka (barva, tip, ozna-

čenost ...), kar je dolgoročno pomemben dejavnik pri pojavnosti družbe,« pravi Banič in dodaja, da flota, po večini dizelsko gnana (le Fabie so bencinske), ostaja konvencionalna in da o plinsko gnanih avtomobilih za zdaj ne razmišljajo.

SGP Pomgrad

Število avtomobilov: 90
Modeli vozil: SEAT Ibiza, Škoda (Fabia Combi, Octavia Combi, Superb), Volkswagen (Golf, Passat, Tiguan), Audi (A4, A6)
Način financiranja: lastništvo in operativni lizing All Inclusive, fiksno vzdrževanje
Število zaposlenih: ca. 700

Brez presenečenj ob koncu meseca

Za veterinarske ambulante na podeželju, daleč od večjih mestnih središč, je delo na terenu še pomembnejše od dela v ambulanti. Pred približno letom dni so se v Veterinarski postaji Trebnje odločili za najem flote službenih vozil, natančneje za ponudbo All Inclusive, operativni lizing, ki pomeni predvsem več brezskrbnosti pri načrtovanju stroškov namesto beleženja in izplačevanja kilometrine zaposlenim.



DIONIZIJ VALJAVEC
direktor
Veterinarske
postaje Trebnje

Po dva veterinarja uporabljata en službeni avtomobil; zdaj so v floti že trije, dva Škodina Praktika in Volkswagen Caddy s štirikolesnim pogonom, še eden, najverjetneje Caddy 4motion, pa bo na Dolenjskem začel »služiti« v kratkem. »Prej so veterinarji uporabljali svoje avtomobile, predvsem terenske, zdaj poti na težje dostopne lokacije zagotavlja štirikolesno gnani Caddy in razmišljamo, da bo tudi četrti avtomobil v floti Caddy, pozneje pa bomo morda kupili še kakšen avtomobil. Ogromno je terenskega dela, oskrba v zimskem času je problem, še posebej ob dolgi zimi, kot je bila letošnja, in včasih smo imeli težave z oskrbo v nujnih primerih, saj ima ambulanta delno tudi koncesijo,« razla-

ga direktor trebanjske veterinarske postaje Dionizij Valjavec, ki na vprašanje, kako to, da so se odločili za vozila iz koncerna Volkswagen, pravi, da ob dobrih izkušnjah s temi avtomobili odločitev ni bila težka. Prisegajo na uporabne in prostorne avtomobile, saj je na teren treba peljati tudi opremo, občasno še male živali, prav izbira pravejšega avtomobila pa je po mnenju sogovornika ključna za učinkovit vozni park.

Ponudba All Inclusive, operativni lizing, za veterinarsko ambulanto pomeni predvsem več brezskrbnosti pri načrtovanju stroškov, saj so ti fiksni in ob koncu meseca ni presenečenj. »To je odlična rešitev, saj predstavlja tudi olajšavo, predvsem pa ni skrbi, ali se bo izračun stroškov ob koncu meseca izšel,« pove Valjavec, prepričan, da se bo šele zdaj, po koncu prvega leta uporabe službene flote, natančno videlo, koliko službenih kilometrov opravijo veterinarji ambulante v Trebnjem. »Med 30.000 in 50.000 kilometri na leto že naredimo z

vsakim avtomobilom, a kilometrino je bilo prej težje nadzirati, zdaj pa bo bolj jasno, koliko smo dejansko prevozili,« meni sogovornik, ki načrtuje, da bodo avtomobile zamenjali po petih letih.

O nakupu ne razmišljajo; preprosto se to ne zdi smotrna naložba, saj podjetje denar rajši namenja za druge naložbe. Zazrti v prihodnost razmišljajo celo o prevzemu oz. nakupu še ene veterinarske postaje, kar bo tudi priložnost za širitev optimiziranega voznega parka.

Veterinarska postaja Trebnje

Število avtomobilov: 3
Modeli vozil: Škoda Praktik, Volkswagen Caddy 4motion
Način financiranja: operativni lizing All Inclusive, fiksno vzdrževanje, registracija vozila, povračilo za ceste
Število zaposlenih: 8



ZLATA SREDINA

Aristotel, eden največjih mislecev starega veka, je verjel, da so skrajnosti škodljive. Prav tako, kot za človeka ni dobra pretiranost, mu ne koristi nezadostnost. V skladu z zdravo pametjo mora tako poiskati zlato sredino ali srednjo mero, saj je to edina prava pot k srečnosti.

S katerimi vozili pa bi se lahko zapeljali do nje?

Prepoznavna klasika

DAS AUTO – ALI KAR DAS PASSAT? V POSLOVNEM SVETU JE POSTAL PREPOZNAVNA IKONA, KAR POTRjujejo TUDI TRIJE NASLOVI POSLOVNEGA AVTOMOBILA LETA. ŽE KAKŠNO DESETLETJE PA IMAJO VOZNIKI, KI ŽELIJO ALI POTREBUJEJO ŠE VEČ PROSTORA, V TEM RAZREDU TUDI ZANIMIVO ALTERNATIVO – VOLKSWAGEN TOURANA.

Volkswagen Passat – odločno posloven

Ob predstavitvi je bila poslovna javnost zadržana, a z leti je Passat zaradi svojih spretno izrisanih linij in prepoznavnih potez postal vse bolj priljubljen model srednjega razreda. Njegovo popularnost še dopolnjujejo revolucionarni dizelski motorji, uporaben kombijevski zadek in štirikolesni pogon.



VRHUNSKA IZBIRA MOČI

Sedma generacija Passata je opremljena z asistenčnimi sistemi, ki so bili prej namenjeni le luksuznemu razredu (tempomat z avtomatskim nadzorom razdalje, asistenca za ohranjanje smeri vozila na voznem pasu). Obenem je novi Passat vzorčni primer optimizacije pogonskih agregatov z zmanjševanjem prostornine, neposrednim vbrizgom in prisilnim polnjenjem. Na voljo je šest- ali sedemstopenjski dvosklopni menjalnik (DSG), ki je hiter in energijsko varčen. Prav tako je v ponudbi tudi štirikolesni pogon, različica Alltrack pa Passatu da zanimivo (pol)terensko podobo.



LAHKOTNO UPRAVLJANJE

Pri razvoju novega Passata je bil poudarek na opremljenosti in podobi notranjosti. Vozniku so na voljo brezkontaktni ključ, ogrevan volan in ogrevano vetrobransko steklo ter kup informacijske in komunikacijske tehnologije, kot so vrhunski navigacijski sistem s praktičnim glasovnim upravljanjem, bluetooth tehnologija, DVD-predvajalnik ipd. Med varnostnimi sistemi gre izpostaviti tempomat z avtomatskim nadzorom razdalje, opozarjanje na nevarnost mrtvega kota in sistem prepoznavanja utrujenosti voznika ter parkirno asistenco, ki zmoro parkirati vzvratno in bočno.



NEZGREŠLJIVO VOLKSWAGEN

Tako bi lahko mirno opisali novega Passata, ki ohranja prepoznavnost potez, s katerimi je postal uspešnica v razredu. Še vedno je precej nevpadljiv, še vedno izrazit. S svojimi 477 centimetri je že blizu zgornje meje razreda in je prostoren kot kombi, še posebej v verziji Variant, ali pa izrazito pustolovski, privzdignjen in robusten kot Alltrack. Bolj vpadljivo in samosvojo športno noto pa predstavlja Volkswagnov R-Line s posebnimi dodatki in platišči.



Volkswagen Touran – večopravilna ikona

Zadržane, konvencionalne poteze so tiste, ki so se izkazale za prednost. Kompaktni velikoprostorec je prav zaradi spodobne vozne dinamike postal eno bolj sprejetih tovrstnih vozil med poslovnimi uporabniki.



PRILAGODLJIVOST, UPORABNOST, PRIJAZNOST

Druga generacija ponuja ljubiteljem prostornosti prilagodljivo notranjost, ki bo všeč potnikom, trgovcem in obrtnikom, hkrati pa zelo sodobne in učinkovite motorje – prav vsi so takšni z neposrednim vbrizgom in prisilnim polnjenjem. Paleta sega od 1,2-litrskega bencinskega motorja do zmogljivega dvolitrskega dizelskega motorja, zraven pa je tudi posebno čist in ekonomičen motor na stisnjeni zemeljski plin. Da je vozno udobje na visoki ravni, poskrbi tudi sistem za dinamično uravnavanje blaženja (DCC).



ZA POSEL ČEZ DAN ...

S številnimi predali, strešnim oknom, preklopnimi sedeži in poklopno tretjo vrsto sedežev (kar 500 prostorskih kombinacij so našteji!) je Touran pravi multipraktik. Zaradi prostornosti je čez dan uporaben za službo in posel, zvečer za družino in konec tedna za šport. Izvedba Cross, ki je prirejena za zahtevnejše terene, bo uporabna za tak način preživljanja prostega časa. Sicer pa prepriča že osnovna raven opreme s popolno vgrajeno varnostjo, ki jo je mogoče nadgraditi tudi s smernimi žarometi, parkirno asistenco, zmogljivo navigacijo s hi-fi sistemom ...



IZSTOPA V MNOŽICI PODOBNIH

S svojo pojavnostjo je predvsem velikoprostorec, oblikovna zasnova notranjosti pa je povsem v limuzinskem slogu in sedenje je (lahko) nižje kot pri konkurenci. Po dolžinskih merah je res nekje med spodnjim srednjim in srednjim razredom, toda po izkoristku notranjosti je gotovo predstavnik srednjega razreda – poleg sedmih potnikov namreč lahko prepelje še kar nekaj prtljage. Sicer oglata zasnova (s prilagodljivo notranjostjo) omogoča skoraj dva kubična metra prostora, če ga zares potrebujete!



Brihtna odločitev

ZNAMKA IZ MLADE BOLES LAV DOŽIVLJA PREPOROD, KI SE KAR NE KONČA. TUDI POSLOVNI UPORABNIKI SO SPOZNALI KOREKTN O PONUDBO, KI STAVI PREDVSEM NA PROSTORNOST, SODOBNO TEHNOLOGIJO, VZDRŽLJIVOST IN UPORABNOST – IN VSE TO ZA ZMERN O CENO. KOT DA BI BRALI PRIROČNIK ZA UPRAVLJAVCA VOZNEGA PARKA.

Škoda Octavia – spretna poslovna poteza

Sinonim za prostorsko darežljiv, tehnično dovršen in cenovno sprejemljiv avtomobil. S ponudbo tako kombilimuzinske kot kombijevske verzije, štirikolesnega pogona in vrhunske opreme je zanimiva tudi za zahtevne poslovne uporabnike. V novi, drugi generaciji, ki je na našem trgu od marca, pa še toliko bolj.



NOVO IN DRUGAČE

Na najnovejši platformi MQB je nastal avtomobil, katerega komponente so izbrane tako skrbno, da ni ničesar premalo in ničesar preveč. Zato je novi model do sto kilogramov lažji od predhodnika in s tem je njegova poraba manjša. Skrbno preiščljeno je vpetje koles, šest sodobnih varčnih in vzdržljivih motorjev v kombinaciji z ročnimi ali samodejnimi DSG-menjalniki ter sodoben elektromehanični servo krmilni mehanizem tvorijo osnovo nove Octavie. Limuzina bo ugajala poslovnim uporabnikom, željnimi klasične elegance, kombi s 610 litri prtljavnika pa tistim, ki želijo še več prostora.



PRAV NIČ NE MANJKA!

Varnost na poti je najpomembnejša, zato ima Octavia do devet varnostnih blazin (tudi kolensko), ESP in ABS, funkcijo večnaletnega zaviranja, sistem za zaznavanje utrujenosti voznika in aktivne vzglavnike. Na testu Euro NCAP je dosegla najvišjo oceno 5 zvezdic. Ne manjkajo ji niti napredni sistemi, kot so prilagodljivi tempomat, aktivni biksenonski žarometi, prepoznavanje prometnih znakov in pomoč pri vožnji po svojem pasu. Ponuža tudi navigacijo, večfunkcijski volan, bluetooth povezljivost, phone box pred ročico menjalnika in zmogljiv hi-fi sistem z desetimi zvočniki.



OHRANJA SVOJ ŠARM

Razen povsem nove maske in prednjega dela je Octavia obdržala svojo prepoznavnost. Karoserijska zasnova z limuzinsko podobo ostaja kot petvratna izvedba, pri kateri se odpirajo peta, prtljažna vrata v celoti s steklom, kar pomeni praktičen dostop do ogromnega, kar 590-litrskega prtljažnika, v katerem se izgubijo potovalni kovčki in poslovne torbe več potnikov. Sicer pa tudi poteze notranjosti zgovorno povedo, da je prva na seznamu racionalnosti. Zato ima avtomobil tudi zgledno ergonomijo in številne praktične predele ter predalčke, vse seveda v slogu Simply Clever.



Škoda Superb Combi – preprosto več

Če se Octavia dotika srednjega razreda, se Superb od njega skoraj že odmika. Avtomobil, s katerim Škoda jasno nagovarja zahtevno klientelo in menedžerske strukture, ki pa želijo tudi pri poslovni limuzini (ali kombiju) dobro razmerje med ceno in kvaliteto.



PONUDBA ZA ZAHTEVNE

Superb se lahko pohvali z izjemno ponudbo agregatov, ki segajo od 1,4-litrskega štirivaljnika z ročnim menjalnikom, ki bo zadovoljil predvsem varčne uporabnike in navdušil skrbnike voznega parka, pa do zmogljivega 3,6-litrskega šestvaljnika, pri katerem Superbu serijsko pripada še stalni štirikolesni pogon in seveda dvosklopčni menjalnik. Vse to ustreza zahtevam in željam najzahtevnejših voznikov, ki znajo trezno pogledati najprej na zmogljivosti in ceno vozila, šele pozneje na prestiž. In seveda ne prezrejo tudi vsega, kar je vmes, vključno z ekonomičnimi dizelskimi štirivaljniki, prednjim ali štirikolesnim pogonom in ročnim ali samodejnim menjalnikom.



POPOLN PAKET

Za tak avtomobil sta pomembna izpopolnjen osnovni paket opreme in seveda poleg njega še dolg spisek dodatkov. Možnih je devet zračnih blazin, ESP in ABS sta serijska, za udobje pa je mogoče dodati še veliko strešno okno, samodejno odpiranje prtljažnika, brezkontaktni ključ, usnje na sedežih in ogrevanje, ogrevano vetrobransko steklo, zmogljivo navigacijo in TV-sprejemnik, MDI-konektor za povezljivost z zunanji napravami in še bi lahko naštevali. Superb Combi uspešno izpolnjuje svojo nalogo – je elegantna kombinacija prostornosti, zmogljivosti in udobja.



COMBI JE PRAVI LEPOTEC

Večina se z izjavo v naslovu z lahkoto strinja. Toda za skladnimi potezami velikega Combija z dinamično oblikovanim, položnim zadkom, ki meri že 484 centimetrov, se skriva racionalnost. Prtljažnik ima namreč prostornino kar 633 litrov, opremiti pa ga je mogoče s številnimi dodatki za urejanje prtljage ter izvlečnim in dvojnim dnom. Superbove poteze torej razkrivajo, da gre za avto, ki želi lastniku in uporabniku ponuditi udobje in prostor. Veliko prostora.



Sinonim za uspeh

ZNAMKA, S KTERO SE MNOGI POSLOVNEŽI NAJRAJŠI POISTOVETIJO. PONUJA IZBRANE MODELE ZA SAM VRH ZAHTEVNEGA MENEDŽMENTA, ŽE VRSTO LET PA SO PRILJUBLJENI TUDI MANJŠI MODELI. IMAJO NAMREČ ENAKO MERO UDOBJA IN VRHUNSKE TEHNOLOGIJE, VENDAR NA SKROMNEJE ODMERJENEM PROSTORU IN ZA ZMERNEJŠI ZNESEK.

Audi A3 Sportback – športna praktičnost

Nič več noče biti nekaj daljši (sedem centimetrov) in prostornejši Sportback, kot le nekakšen derivat pred časom predstavljenega trivratnega modela. Je torej zrelejši in uporabnejši, predvsem pa ima še bolj jasne in odločne poteze.



OD TURBINE DO HIBRIDA

Kompaktni Audi želi poleg doživetja in veselja ob vožnji ponuditi še ekološko neoporečnost, zato so (oziroma bodo) v ponudbi poleg štirih bencinskih in dveh dizelskih štirivaljnikov (v kombinaciji z ročnim ali dvosklopčnim menjalnikom) še motor na stisnjeni zemeljski plin (CNG), motor z odklopom dveh valjev in na koncu še priključni hibrid, predstavljen v Ženevi (še kot koncept e-tron). Predvsem CNG-motor (tudi kot g-tron) bo spretna alternativa varčnim dizlom v voznih parkih.



KOT SE ZA AUDI SPODOBI

V ponudbi so trije paketi opreme in vsak poudarja drugačen značaj. Ambition je športen, z drive selectom, športnim podvozjem in sedeži. Mogoče je naročiti paket S line (zunanost, notranost, podvozje) ali pa odpreti katalog individualizacije Audi exclusive, najizrazitejši primerek črno-oranžne ekskluzivnosti pa je paket Capriorange. Seveda bodo poslovne uporabnike bolj zanimali funkcionalna oprema, ki olajša delo med potjo (Audi connect za internetno povezljivost, navigacija MMI s funkcijo touch, Audi phone box, bluetooth sistem ...), in vsi najsodobnejši varnostni sistemi.



ČISTO, JASNO, ODLOČNO

Od trivratne različice se razlikuje za dodatni par vrat in v liniji strehe, ki ne pada enako proti petim vratom. Tudi sicer je Sportback za šest in pol centimetra daljši, hkrati pa ima tudi za štiri centimetre daljšo medosno razdaljo in dodatni par oken na bokih, ki skrivajo še za odtenek večji prtljažni prostor (380 namesto 365 litrov). Praktičnost dostopa do zadnje klopi in več prostora za glavo pa bosta verjetno odločilna dejavnika pri poslovni publiki.



Audi A4 Avant – klasika racionalnih

Najuspešnejša Audijeva limuzina je od leta 1994, ko je zapeljala na ceste, doživela številne popravke, izpeljanke in kar štiri generacije. S svojim zadržanim, pa vendar prepoznavnim videzom klasične, četudi ne prevelike limuzine je med poslovnimi uporabniki postala prava uspešnica.



OČARLJIVO ŠIROKO

Audi je v tem razredu z modelom A4, še posebej z Avantom, pokazal, da razume različne želje in potrebe zahtevnejših poslovnih uporabnikov. Nabor motorjev dokazuje, da nobena želja ne ostane neuslišana – od 88 do 200 kW (od 120 do 272 KM) ponujajo bencinski motorji (do 331 kW/450 KM model RS4) in od 88 do 180 kW (245 KM) dizelski motorji. Mogoče jih je kombinirati z ročnimi, dvosklopčnimi in avtomatskimi menjalniki, ti pa lahko poganjajo vsa štiri kolesa (quattro).



VZEMITE SI ČAS

Že vstopni model ponuja kar nekaj opreme, toda zahtevnejši kupci bodo vedno želeli svoj avto še nekoliko obdelati in opremiti. Ravno tako kot pri manjšem A3 je mogoče izbrati med številnimi platišči (do 19 palcev), barvami, kombinacijami notranje opreme in barv, luči, steklenih streh, paketa S line, večstransko nastavljivih sedežev, športnega in uravnavanega podvozja ... Varnost? Brez strahu, na voljo so vsi najboljši varnostni sistemi, ki so na trgu – od radarkega tempomata, aktivnega parkirnega pomočnika do sistema za vožnjo po svojem pasu itd.



LEPIM KOMPIJEM PRAVIMO TUDI ...

Avant! Prav zares. Zato ni čudno, da je odstotek bolj praktičnih kombijevskih verzij pri Audiju tako velik. Napeta strešna linija in padajoča zadnja vrata določajo neko dinamiko in še vedno dovolj optimalen izkoristek prostora, ki meri spodobnih 490 litrov.



Izrazit karakter

ŠPANSKA ZNAMKA JE ŽE KAKŠNO LETO VPETA V TAKO INTENZIVNO MODELSKO OFENZIVO KOT ŽE DOLGO NE. VOZILA IZRAŽAJO SVEŽO, JASNO DOLOČENO USMERITEV, KI JI PO NOVEM PRAVIJO ENJOYNEERING. GRE ZA ZMES DOSTOPNE TEHNOLOGIJE, ZMOGLJIVOSTI, VOZNE DINAMIKE, UČINKOVITOSTI IN SREDOZEMSKEGA TEMPERAMENTA. OLE!

SEAT Alhambra – prostor z veliko začetnico

Družinskost seveda ni edini uporabni element tega velikoprostorca, ki z dimenzijami skoraj skače iz srednjega razreda. Alhambra je namreč lahko tudi idealen poslovni sopotnik, predvsem tam, kjer si prostor v avtomobilu deli več potnikov, ali tam, kjer nerodni deli prtljage niso nič nenavadnega.



UČINKOVITOST IN ZMOGLJIVOST

Za udobno premagovanje kilometrov ima na voljo pet zmogljivih motorjev, pri čemer je dvolitrski turbodizel (v treh različicah moči, najmočnejši zmora 130 kW/177 KM) najbolj iskan. Kombinacija medvedjega navora in ugodne porabe seveda prepriča. Svoje pri porabi doda še dvosklopčni menjalnik, zanimiva pa je tudi verzija s stalnim štirikolesnim pogonom. Prav bo prišla tistim poslovnim uporabnikom, ki si ne morejo privoščiti zamud zaradi vremena. Za udobje in dobro povezavo s podlago skrbijo posamično vpeta kolesa spredaj in zadaj.



KULT PROSTORA

Z dvema dodatnima sedežema je Alhambra udoben minibus, če je vgrajenih le (osnovnih) pet pomičnih in zložljivih sedežev, pa še vedno ostane kar 2340 litrov prtljažnika – dovolj za opremo seriserja, vzorce trgovskega potnika ali kovčke velike družine. Varnostna oprema je popolna, drsna vrata so dvojna, mogoče jih je elektrificirati. Da je vozna dinamika mišljena resno, dokazujejo tudi doplačljivo športno podvozje in sedeži ter uravnavanje zadnje preme. Dolgemu spisku opreme lahko dodamo še parkirno avtomatiko, usnje na sedežih, zvočni sistem, navigacijo, bluetooth itd.



BISTVO JE PRAKTIČNOST

Vse na tem avtomobilu je načrtovano in narejeno tako, da je praktičen in prostoren, hkrati pa lahko ponudi prevoz sedmim potnikom. Višina je zato izrazitejša, zadek strmo odrezan in prednji del klinasto oblikovan, kolesa pa so potisnjena kar se da v robove karoserije. Značilnost Alhambre so tudi dvojna bočna drsna vrata in peta dvizna prtljažna vrata. Notranja arhitektura bo s sistemom Easy Fold (preprosto zlaganje vseh sedežev) ugajala poslovnim in obrtniškim uporabnikom, ki potrebujejo prostor za prevoz oseb in tudi tovora.



Altea XL – za tisto nekaj več

Preprost dodatek pri preimenovanju pove vse. SEAT je uslišal želje uporabnikov in podaljšal Alteo za 19 centimetrov. XL je postal hit ter tudi po sedmih letih ostaja zelo cenjen in popularen model.



DOSTOPNE REŠITVE

Ponudba motorjev je na prvi pogled morda malce skromnejša, toda štirje različni agregati so natanko tisto, kar uporabnik išče. Opazimo sodobnost, učinkovitost in ravno dovolj dinamike za voznika, ki v tem velikoprostorskem modelu za volanom išče nekaj zabave. Zato so na voljo tudi trije menjalniki – pet- in šeststopenjski ročni ter sedemstopenjski DSG. Štirikolesni pogon je mogoče dobiti v posebni verziji Freetrack, ki je pravzaprav samosvoj, nekoliko bolj terenski model. Obstaja pa tudi okolju prijazna in varčna različica Ecomotive.



PREDVSEM RACIONALNOST

Za udobje potnikov zadaj skrbijo vzdolžno pomični sedeži, ki jim je hkrati mogoče prilagajati naklon, kar je še kako koristno, ko je v Altei več odraslih potnikov. Praktični so tudi mizice na hrbtni strani sedežev, velik prtljažnik (532 litrov), tempomat, biksenonski žarometi, strešno okno, speljevalna asistenca in seveda radio z bluetooth sistemom. Za varnost med vožnjo pomagata skrbeti ESC in ABS v kombinaciji s sedmimi oziroma devetimi zračnimi blazinami.



SAMOSVOJE POTEZE

Ostro klinasto izrisan prednji del je še vedno prepoznaven del znamke SEAT, enako velja za izrazit bočni zavihek oziroma bočno linijo Altee, ki povezuje oba blatnika in je v novih modelih manj opazna. Visoka silhueta prispeva k udobju potnikov z dodatnim prostorom za glave, dokaj strmo odrezan zadek pa pomeni prostornost in uporabnost prtljažnika s 532 litri. Volumen, ki nekaj pomeni lastniku ali poslovnemu uporabniku.



VOLKSWAGEN GOSPODARSKA VOZILA

Izbira po meri

PONUDBA VOLKSWAGEN GOSPODARSKIH VOZIL JE TAKO RAZLIČNA IN PRILAGODLJIVA ZAHTEVAM IN POTREBAM (PA TUDI ZMOŽNOSTIM) KUPCA, DA JE KOMBI, FURGON ALI PA DOSTAVNIK UKROJEN PO MERAH LASTNIKA KOT DOBRO NAREJENA OBLEKA. GOSPODARSKO VOZILO JE NA CESTI ZATO, DA PRINAŠA DENAR, IN ŠTEJE PRAV VSAK CENT.

Volkswagen Amarok – uporabna dvoživka

Dostavnik s terenskimi geni, vzdržljiva delovna sila in obenem uporaben avto za preživljanje prostega časa. Amarok je lahko vse to in še več. Mnogi vidijo v njem tudi svoj modni slog, ki diši po ameriškem Zahodu.

**ROBUSTEN, A PRIJAZNO UPORABEN**

Urbana džungla zahodne Evrope ni ravno njegov prvinski trg, toda ravno tako drži, da se tudi v tem okolju dobro znajde. Seveda, saj ima robustno šasijo, vzdržljivo in na najhujše pripravljeno togo zadnjo premo, štirikolesni pogon (v treh izvedbah) in celo terenski paket s terenskim prenosom ter mehansko zaporo zadnjega diferenciala. Poleg modernih turbodizelskih motorjev (najmočnejši zmore kar 132 kW/180 KM) in dvosklopčnih menjalnikov je za Amaroka na voljo tudi moderen osemstopenjski samodejni menjalnik.

**PREHODNOST IN PRIJAZNOST**

Ravno zaradi njegove večopravnosti je seznam opreme tega dostavnika že sicer precej dolg. Poleg dvojne kabine, ki bo prišla prav občasnim obrtnikom (za prtljažni prostor je mogoče dokupiti pokrov), so tu še stilski dodatki in možnosti ojačanega ter močnejšega podvozja. Ob vsej vgrajeni varnosti pa je mogoče dobiti še vse povsem limuzinske dobrote, ki delajo vozniki dan bolj preprost in varnejši: navigacijo, zmogljiv hi-fi sistem, prostoročno telefoniranje, kamero za vzvratno vožnjo, parkirna tipala, tipalo za dež itd.

**KO VEŠ, KAJ POTREBUJEŠ**

Prvi vstop v segment dostavnikov je torej nedvomno uspel. Robustna zunanja podoba poudarja namenskost, skoraj 5,3 metra dolžine pa pomeni, da je Amarok umeščen med kompaktnjše modele, primerne za evropski trg. Njegova prednost je vsekakor kvalitetno izdelana notranjost z zgledno ergonomijo in udobjem, ki se ne razlikuje od precej bolj limuzinskih modelov.



Volkswagen Transporter furgon BlueMotion Technology – nič ni neizvedljivo!

Približno šestdeset let izkušenj vendarle nekaj pomeni. Zato je Transporter na voljo v kar petih različicah, od katerih je prav furgon za posel najuporabnejši in najpopularnejši. Poleg nespornih transportnih kvalitete znajo lastniki ceniti tudi odlične vozne lastnosti in prijazno udobje za voznika.



ZA VSAKO POSLOVNO IDEJO

Pomembna je predvsem tehnologija učinkovite izrabe prostora – in tu je Transporter prvak. Pri furgonu so na voljo dve različni medosni razdalji, pet različnih izvedb tovarnega prostora, tri različne višine prtljažnega prostora in kup dodatkov, kot so večja nosilnost (skupna celo do 3,2 tone), dodatna drsna vrata (tudi električno vodena), dvizna ali krilna vrata zadaj, vzmetenje za slabšo podlago itd. Ne manjkajo tudi sodobni in varčni motorji; vsi so dvolitrski s prisilnim polnjenjem in v različnih izvedbah moči. Omisliti si je mogoče še robotizirani DSG-menjalnik – prvi v tovrstnih lahkih gospodarskih vozilih – in seveda stalni štirikolesni pogon z oznako 4Motion. Opcijski paket BlueMotion Technology poskrbi za varčnost vozila: vključuje sistem start/stop, regeneracijo zavorne energije, gume z manjšim kotalnim uporom in tempomat. Paket lahko kombiniramo z vsemi verzijami motorjev in menjalnikov.



KOMBI ALI LIMUZINA?

Tako kot oprema za varnost in udobje voznika ter potnike (furgon je na voljo tudi z dvojno kabino) je pomemben prtljažni prostor. Tu je Transporter v kateri koli obliki blizu limuzinskemu pojmovanju udobja, vsekakor pa ga je moč v tej smeri še nadgraditi. Mogoče si je omisliti poseben nastavljiv in komforten sedež za voznika, ki omogoča bolj sproščeno in tako osredotočeno vožnjo ter opravljanje dela, posebno oblaženje, samodejno klimatsko napravo, ogrevanje mirujočega vozila, zmogljiv radio, navigacijo, tempomat, tipala za parkiranje ... Skoraj nuja je tudi popolna varnostna oprema (ESP, ESR, ABS, zračne blazine), saj posredno pomeni manj stroškov popravil.



UPORABNOST NAREKUJE SLOG

Skozi vsa leta postopne evolucije Transporterja si je oblika s škatlastim zadkom, kratkim pokrovom motorja in položnim vetrobranskim steklom ustvarila prepoznavnost, ki jo tudi zadnja, peta generacija (od tod oznaka T5) spretno neguje. Kljub prostornosti Transporter z manj kot 4,9 metra dolžine ostaja umeščen v srednji razred in tako mobilien ter okreten v mestnem vrvežu, s skoraj 5,3 metra dolgo medosno razdaljo in desetimi kubičnimi metri prostornine pa še kako uporaben za najokornejše in najnerodnejše tovore. Za prav posebno oblikovalsko ikono pa so označili terenškega Rocktona.

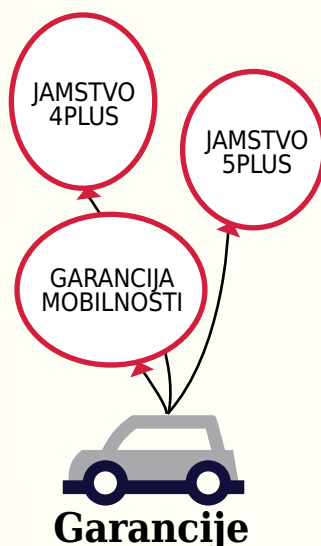


ZA VOLANOM

PORSCHE SLOVENIJA V SLIKAH IN ŠTEVILKAH

Ponudba

Generalni uvoznik in zastopnik za vozila znamk



Slovensko tržišče

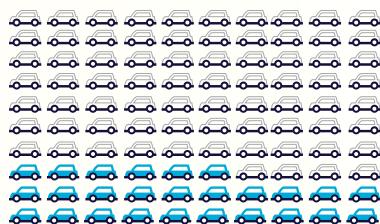
Že **20 let** del slovenskega gospodarstva.

102 ZAPOSLENA

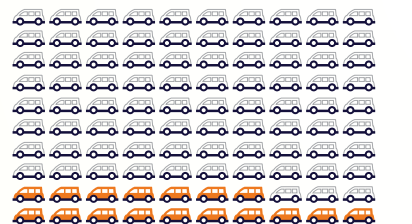


TRŽNI DELEŽ 2012:

26 % tržni delež v segmentu osebnih vozil



17 % tržni delež v segmentu lahkih gospodarskih vozil



Partnerstva

51 pooblaščenih trgovcev vozil

53 pooblaščenih serviserjev vozil

Porsche Kredit in Leasing = »interna banka«

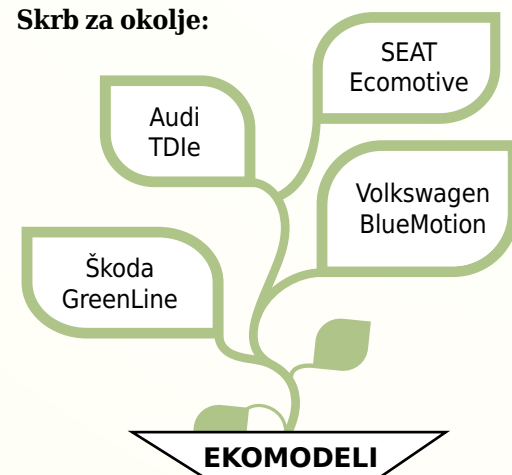


Družbena odgovornost

Šport: sponzor Teama Slovenija

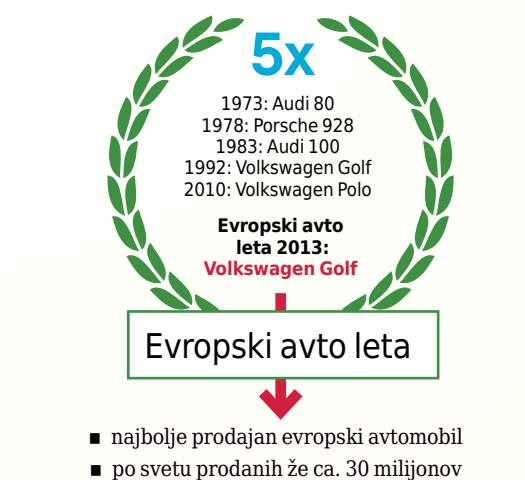


Skrb za okolje:



Dosežki in nagrade

8. mesto na lestvici 50 NAJUGLEDNEJŠIH SLOVENSКИH PODJETIJ 2012



izbran tudi za
SVETOVNI AVTO LETA 2013

Lastni mediji

MESEČNO nova objava
www.poslo.si/blog



LETNO tiskana/digitalna revija za poslovno mobilnost – **Poslovni Carzine**

Širša slika

Porsche Slovenija je hčerinsko podjetje avstrijskega koncerna Porsche Holding s sedežem v Salzburgu, ki deluje pod okriljem

KONCERNA VOLKSWAGEN.

NAJVEČJI PROIZVAJALEC VOZIL v Evropi in med vodilnimi v svetu.

VSAKO 4. VOZIL V ZAHODNI EVROPI je narejeno v koncernu Volkswagen.

ZDRUŽUJE

12

Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Gospodarska vozila, Scania in MAN

100 PROIZVODNIH OBRATOV V **27** DRŽAVAH (od tega je 19 evropskih držav)



REKORDNO PRODAJNO LETO: V letu **2012** je bilo prodanih **9,3 milijona** vozil.

Tržni delež svetovnega tržišča osebnih vozil: **12,8 %**

FINANCIRANJE

Konec dilem

BODISI POTREBUJETE LE ENO VOZILO ALI VEČJO FLOTO, UČINKOVITA MOBILNOST JE POMEMBEN PREDPOGOJ ZA USPEH PODJETJA, ZATO MORA BITI STRATEŠKO NAČRTOVANA. SKUPAJ S STROKOVNJAKI PORSCHE FINANCE GROUP SLOVENIA SMO ZBRALI NAJPOGOSTEJŠA VPRAŠANJA, S KATERIMI SE PODJETJA SREČUJEJO PRI IZBIRI POSLOVNIH VOZIL, IN POISKALI REŠITVE, KI LAHKO OLAJŠAJO MARSIKATERO KLJUČNO ODLOČITEV.

Tekst: Primož Inkret

Kako visok je limit za financiranje?

V zaostrenih ekonomskih razmerah je dostopnost virov financiranja za podjetja postala pomemben element preživetja. Večina podjetij ima svojo primarno in sekundarno banko ter odprte možnosti financiranja v določenih okvirih. V glavnini primerov je višina financiranja omejena, vedno namreč obstaja zgornji limit izpostavljenosti posamezne finančne institucije podjetju. Porsche Finance Group Slovenia je lahko partner, ki

podjetju omogoča financiranje vseh vrst vozil oziroma mobilnosti brez dodatnih zahtev ali omejitev. Tako pri svojih stalnih bankah ohranite vse bonitete in najvišjo mejo potencialne zadolžitve.

Je boljša izbira nakup ali najem?

Prvi korak, ki nam omogoči primerjavo med lastništvom in najemom, je razumevanje vseh stroškov – velikokrat spregledamo logistične stroške, stroške komunikacije in človeškega dela, ki je potrebno za ustrezno vzdrževanje in upravljanje vozil. Če lahko izberemo en podatek, ki bi ga bilo dobro poznati pred nakupom ali financiranjem vozila, so to gotovo celotni stroški lastništva vozila (total cost of ownership ali TCO; glej okvir). So kompleksen skupek različnih dejavnikov, ki glede na posamezno vozilo oziroma blagovno znamko soodvisno vplivajo na skupno ceno mobilnosti.

Kaj so prednosti poslovnega najema?

Poslovni najem vozila obsega operativni leasing (finančni del), h kateremu so lahko priključene dodatne storitve, na primer celovito vzdrževanje vozila (vsi redni in izredni servisi), neomejeno število letnih in zimskih pnevmatik, 5 let garancije za vozila (v primeru dobe najema 60 mesecev), zavarovanje vozila (AO, AO+, AK), povračilo za uporabo cest, stroški registracije in tehničnega

pregleda. Kaj je vključeno, je odvisno od dogovora, v vsakem primeru pa je dodana vrednost poslovnega najema za podjetje jasna: večji pregled nad stroški voznega parka, manj skrbi in tveganja dodatnih nepričakovanih finančnih izdatkov, manj vezanih sredstev kot pri lastništvu in s tem več varnosti.

Pri poslovnem najemu je strošek mesečne najemnine odvisen tudi od števila letno prevoženih kilometrov. Kako najlažje predvidimo to število?

Na podlagi dosedanjih izkušenj ali pavšalne ocene. Napake pravzaprav ne moremo narediti, saj naši svetovalci vsako leto opravijo pregled aktualnega stanja in na podlagi ugotovitev so izpeljane tudi ustrezne spremembe:

- rotacija med različnimi vozili v floti,
- zamenjava vozila, ki je naredilo veliko kilometrov.
- prilagoditev pogodbeno določenih kilometrov in mesečnega zneska najemnine dejansko prevoženim kilometrom v času dobe najema (če število kilometrov ob izteku dobe najema kljub vsemu odstopa od pogodbeno dogovorjenega, se poračun naredi ob izteku).

Kaj je politika voznih parkov in ali jo res potrebujemo?

Politika voznih parkov je pomembna, ker omogoča večji red, optimizacijo in

poenotenje voznega parka ter je dodana vrednost, ki jo ponuja Porsche Finance Group Slovenia. Pri določanju politike voznega parka je pomembno definirati nekaj ključnih točk, ki so izhodišče kvalitetnega upravljanja voznega parka:

- različne razrede vozil (vrednostne, funkcionalne ...) in blagovne znamke, ki pripadajo posameznim razredom,
- kakšni so postopki upravljanja bonitetnih vozil (ki se uporabljajo tudi v osebne namene) in vozil flote (ki se uporabljajo izključno za poslovne poti),
- kako potekajo rezervacije vozil,
- ali in kako se spremlja ustreznost vožnje posameznih voznikov in ali se vozniki tudi dodatno izobražujejo.

Svetovalci iz Porsche Finance Group Slovenia imajo na voljo predloge in rešitve iz primerov najboljših praks ter bodo podjetju najbolje svetovali glede na njegove specifične potrebe.

S kom se pogajamo za ceno vozila?

Če govorimo o ceni vozila, pogajanja vedno potekajo z izbranim trgovcem. Ko je dogovor s trgovcem sklenjen, pa se obrnemo na Porsche Finance Group Slovenia, s katerim določimo podrobnosti financiranja vozil. Podjetje je sicer v stalnem stiku z 51 pooblaščenim trgovci Porsche Slovenija po vsej državi, zato ni bistveno, s katerim od teh se najprej dogovarjamo. Najbolje je, da se vedno obrnemo na najbližjega lokalnega trgovca, saj tako dolgoročno privarčujemo pri stroških in času (npr. poti na servis, menjave pnevmatik, popravila itd.).

Pri poslovnem najemu so v mesečno ceno vključeni vsi redni in izredni servisi. Koliko serviserjev bomo imeli na voljo?

Skupaj s poslovnim najemom prejmete servisno kartico Porsche Leasing, ki omogoča opravljanje pooblaščenih servisnih storitev pri katerem koli izmed 53 pooblaščenih serviserjev Porsche Slovenija po vsej Sloveniji.

Dejavniki za izračun celotnih stroškov lastništva (TCO):



Oportunitetni prihodki (npr. stopnja dobičkonosnosti podjetja)

Če večjo vsoto sredstev investiramo v vozilo, izgubimo možnost, da bi v tem času ta sredstva investirali v osnovno dejavnost podjetja in tako ustvarili dodano vrednost/zasluzek. Če upoštevamo običajno stopnjo dobičkonosnosti podjetja v višini 10 odstotkov, bi nam investicija ca. 30.000 evrov za vozilo srednjega razreda v treh letih, če bi jo uporabili za dejavnost podjetja, ustvarila skoraj 10.000 evrov dodane vrednosti.



Izguba vrednosti vozila

Predstavlja mesečno/letno izgubo vrednosti vozila v primerjavi z nabavno vrednostjo novega vozila in zavzema največji del celotnih stroškov lastništva. Po enem letu vozilo srednjega razreda izgubi 30–35 odstotkov vrednosti, po dveh letih dodatnih 20 odstotkov, po treh letih pa znaša skupna izguba vrednosti okoli 60–65 odstotkov. Vozilu v vrednosti 30.000 evrov se bo vrednost po treh letih zmanjšala za ca. 18.000–19.500 evrov.



Vrednost porabljenih ur oseb, ki so potrebne za upravljanje

Ob uporabi storitve upravljanja voznega parka lahko podjetje osebe, prej odgovorne za vozni park, prerazporedi v dejavnosti, ki so temeljni vir zasluzka. Če je povprečni strošek zaposlenega ca. 20.000–25.000 evrov letno, so to prihranki, ki jih je pri nabavi in vzdrževanju voznega parka nemogoče doseči.



Zavarovanje

Vozilo mora biti kakovostno zavarovano, da v primeru nesreče nimamo dodatnih težav z nepotrebni stroški. Ker je danes težko imeti pregled nad vsemi ponudbami in paketi zavarovanja, je ta del pametneje prepušiti strokovnjakom, ki bodo omogočili maksimalen obseg kritja za minimalno zavarovalno premijo.



Vzdrževanje

Zelo pomembno je imeti strokovnega servisnega partnerja, ki mu zaupamo in nam lahko omogoči ugodno ceno servisiranja. Če mora za servis poskrbeti posameznik v podjetju, je njegova naloga veliko težja, saj je pogajalska moč podjetja z nekaj vozili bistveno manjša kot moč podjetja, specializiranega za upravljanje voznega parka, z več sto ali tisoč vozili.



Nepredvidene situacije

V primeru prometne nesreče ali okvare je pomembno imeti podporo partnerja, ki nas vodi po korakih in za nas uredi vso potrebno administracijo s pristojnimi ustanovami (zavarovalnica, policija ...).



Tveganje (v primeru nesreče, kraje ...)

Naj gre za izgubo vrednosti, premoženja zaradi neprimerne zavarovanja ali pa časovni okvir ureditve postopkov in zagotovitve čim hitreje mobilnosti – pomembno je imeti zanesljivega partnerja, ki lahko uredi vse naenkrat.

IZ NAŠIH VRST

RUPERT STADLER, predsednik uprave družbe Audi AG

Hrabrost naših inženirjev je zavidanja vredna

KAKO BODO GNANA VOZILA JUTRIŠNJEGA IN POJUTRIŠNJEGA DNE? PREDSEDNIK UPRAVE AUDIJA RUPERT STADLER O PRIHODNOSTI KONVENCIONALNEGA IN ELEKTRIČNEGA POGONA TER O TEM, KOGA MORA AVTOMOBILSKA ZNAMKA PRI RAZVOJU VES ČAS IMETI PRED OČMI.

Avtomobilska industrija je v pravem pomenu besede v gibanju. Kaj je tisto, kar nas bo najprej doletelo?

V industriji smo pred veliko družbeno, pa tudi podjetniško nalogo. Avtomobilska mobilnost išče nove razvojne spodbude, predvsem tehnološke. Motor z notranjim zgorevanjem je dolgoročno že postavljen pod vprašaj, vsaj v pomenu, kakršnega ima danes, torej kot edini vir pogona.

Kje so največje ovire na poti do električne mobilnosti?

Za naše potencialne stranke je še vedno kar nekaj pomanj-

kljivosti, zaradi katerih je povsem električni avtomobil nezanimiv. Avtonomija je premajhna, mreža polnilnih postaj je pomanjkljiva, stroški nakupa so visoki in napredek konvencionalnih pogonskih sklopov je vse bolj intenziven.

Kako vidite te pomanjkljivosti?

V očitno premajhni avtonomiji električnih vozil vidim predvsem psihološko težavo. Večina voznikov vsak dan prevozi od osem do deset kilometrov v mestnem prometu. Velika težava je tudi cena, saj so zmogljivi elektromotorji, pripadajoča nadzorna elektronika in seveda baterije izredno dragi. S tem je povezano tudi število t. i. »early adopterjev«, tistih, ki prvi sežejo po novi tehnologiji. Na Kitajskem so leta 2011 registrirali le 7.000 električnih avtomobilov. Pri pravem prodoru bi to moralo biti precej drugače. Ovira je tudi izjemen razvoj klasičnih pogonskih sistemov; prizadevanja proizvajalcev v sklopu prostovoljne obveze ACEA (Evropsko združenje avtomobilskih proizvajalcev, op. p.) že kažejo rezultate. Celoten sklop vseh ukrepov že zmanjšuje izpuste in porabo – Audijeva modelska paleta ima že blizu štirideset modelov z izpustom, ki je manjši od 120 gramov CO₂ na kilometer!

Potencial konvencionalnih pogonov še ni povsem izčrpan, je še za kakšnih 15 % rezerve.

Kaj pa govori v prid električno gnanim avtomobilom?

Predvsem rast prebivalstva v kombinaciji z napredujočo urbanizacijo. Izhajamo lahko iz predpostavke, da bo do srede tega stoletja na našem planetu živelo že približno devet milijard ljudi, in tako nujno potrebujemo uporabne koncepte za CO₂ nevtralno mobilnost. Z lokalnim razbremenjevanjem okolja s pomočjo brezemisijских vozil bi lahko zelo pomagali mega- in velemestom. Druga točka je seveda tekmovanje med proizvajalci, ki poteka po načelu »boljši gre naprej« – na eni strani je optimizacija konvencionalnih pogonskih sklopov in na drugi uporaba električnega pogona. Našim inženirjem je uspelo porabo motorjev z notranjim zgorevanjem zmanjšati za 25 odstotkov, nadaljnjih 15 odstotkov je zagotovo še mogoče pričakovati. In ko govorim o elektrificiranih vozilih v ponudbi, smo naredili že velik korak naprej s hibridi Q5, A6 in A8 ter predvsem s priključnim hibridom A3 e-tron, ki mu bo sledil še Q7. Poleg tega smo naše znanje dokazali že z električnim športnikom R8 e-tron, ki je nedvomno pionir v svojem segmentu in je postavil rekord na Nürburgringu. Vse to dokazuje, da je hrabrost Audijevih inženirjev zares na zavidljivo visoki ravni, in to na obeh straneh omenjenih tehnologij.

Ampak vse to še ne rešuje težav s ceno ...

Zadnjo besedo pri odločitvi o nakupu ima seveda res cena goriva, ta pa je osnovana na dostopnosti fosilnih goriv, po drugi strani pa je odvisna tudi od davčne politike države. Trenutno je treba za eno kilovatno uro baterije še vedno odšteti okoli 500 evrov, ampak pričakujemo, da bo cena dokaj hitro padla pod polovico tega zneska, še do konca desetletja naj bi bila že okoli 100 evrov. To pomeni, da bi bila cena baterije s 25 kilovatnimi urami okoli 2.500 evrov.

Kakšno vlogo imajo v razpravi o prihodnosti pogonskih sistemov zakonodajalci?

Z nadzorom prometnega sektorja ob naboru raznih davčnih vzvodov, ki se kažejo predvsem v ceni goriva, lahko seveda pomembno vplivajo na prihodnost. Po eni strani lahko zakonodajalec predvidi sankcioniranje vožnje v center mesta za konvencionalni pogon, določi agresivne ciljne vrednosti izpustov in porabe ali pa dodatne davke za večje porabnike. Po drugi strani pa pripravi številne bonitete za voznike elektroavtomobilov, ki bi lahko pozitivno vplivale na odločitev o nakupu, na primer posebna poceni parkirišča v središču mesta. S takšnimi spodbudnimi programi bi lahko elektrificirani avtomobil dokazal povsem nove prednosti za voznika: manj porabljenega časa za vožnjo in parkiranje, udobje ob vsakodnevni uporabi in tudi finančne ugodnosti. Mnoge države ponujajo bonus za nakup električnega avtomobila, od nekaj tisoč pa do kar 17.000 evrov na Norveškem in Danskem.

CV: Rupert Stadler, Audi AG

Rodil se je 17. marca 1963 v nemškem Tittingu. Študiral je na visoki šoli za poslovno ekonomijo in po diplomu začel svojo poslovno pot pri podjetju Philips Kommunikation Industrie AG v Nürnbergu. K Audiju je prišel leta 1990 in tam prevzel različne naloge na področju nadzora prodaje ter marketinga. Potem je leta 1994 kot vodja prodaje odšel v Barcelono v podjetje Volkswagen/Audi Espana SA. Tam je bil do leta 1997 odgovoren za prodajo, računovodstvo in kadrovske zadeve, nato pa je postal vodja generalnega sekretariata predsednika uprave koncerna Volkswagen. Leta 2002 je ob tem prevzel še produktno načrtovanje za ves koncern.

Rupert Stadler je 1. januarja 2003 postal član uprave Audijske AG, štiri mesece zatem pa je prevzel področje financ in organizacije. Predsednik uprave je postal 1. januarja 2007. Kot član uprave Audijske AG je bil Stadler leta 2010 vpoklican tudi v upravo koncerna Volkswagen AG.

Si drznete napovedati, kakšna bo pot do avtomobila naslednje generacije?

S stališča proizvajalca lahko trdim, da bodo samo največje znamke zmogle tako intenziven razvoj na obeh področjih, torej na konvencionalnem in električnem. Denar za razvoj pogonskih sistemov prihodnosti bodo še nekaj časa služili konvencionalni pogoni in tako pomagali, da bo e-mobilnost izšla iz nišnega položaja. Hkrati bo treba dinamiko razvoja še pospešiti, saj lahko že napredna motorna elektronika poveča doseg za kakšnih 20 odstotkov. Do avtomobila druge generacije bomo nedvomno prišli, določiti pa moramo pot do njega. Nekaj pa moramo na tej poti venomer imeti pred očmi – našega kupca, ki mora za to plačati.

(Vir: Fleet Magazine 3/2012)

Od inspiracije do inovacije

KO SE SPREHODIMO PO RAZSTAVI O GENIJU LEONARDU DA VINCIJU, NE MOREMO DRUGAČE, KOT DA SE ČUDIMO NJEGOVIM VSESTRANSKIM TALENTOM, IZUMOM TER BISTRIM IZREKOM. OB NEPOJMLJIVIH ZMOŽNOSTIH NJEGOVEGA UMA SE PORODI VPRAŠANJE: LE KAJ BI IZUMIL DANES, ČE BI BIL ŠE ŽIV?

Tekst: Andreja Cepuš
Foto: Shutterstock

Da Vincijev duh je še kako prisoten. V času, ko iščemo načine, kako izboljšati in preseči stare sisteme delovanja ter ustvarjalno prispevati k boljši in inspirativno inovativni družbi, si lahko vzamemo za zgled njegovo prehojeno pot, sledenje lastnim vizijam in vztrajnost pri preizkušanju teh v praksi.

Iz njegove filozofije in delovanja ter ob pomoči knjige Postanite ustvarjalni kot Leonardo da Vinci lahko izluščimo sedem načel in jih implementiramo v vsakdan, še posebej pa v poslovno življenje. Za navdih pri širjenju obzorij.

Da Vinci je v svojih slavnih beležkah prvi skiciral vozilo, ki se giblje na vzmetni pogon. Še danes ga pojmujejo kot predhodnika sodobnega avtomobila.

RADOVEDNOST: NENASITNA ŽELJA PO SPOZNAVANJU NOVEGA.

»Najveličastnejši užitek je veselje razumevanja.«

Samo radoveden duh lahko človeka vodi v spoznavanje življenja tako zelo intenzivno, kot je to počel markantni renesančni genij. Človek mnogovrstnih talentov, rojen 15. aprila 1452 v slikovitem Vinciju, z oljčnimi nasadi in vinogradi obkroženem mestecu italijanske Toskane, je imel poseben dar. Česar koli se je lotil, čemur koli je posvetil svojo pozornost, v vsem je lahko postal mojster. Zanimala ga je vsaka veja človeške znanosti tistega časa (bil je izumitelj, slikar, znanstvenik, inženir, kipar, anatom, biolog, glasbenik, arhitekt, filozof) in s svojimi originalnimi zamislimi, dosežki ter eksperimenti je pomembno prispeval k prav vsaki od njih. Tisti, ki je videl več, bi ga lahko opisali. In tako posledično tudi (iz)vedel več. Radovednost je vir novih odkritij, spoznanj, strasti do življenja in pogon evolucije, zato je dobro, da tudi sami ohranimo košček čiste otroške vedoželjnosti, ko želimo prestopiti meje poznanega.

PREIZKUŠANJE: PRIPRAVLJENOST, DA ZNANJE UPORABIMO V PRAKSI.

»Vedno sem bil navdušen nad nujnostjo delovanja. Vedenje ni dovolj, treba ga je uporabiti. Biti pripravljen ni dovolj, treba je narediti.«

Kot vajenec priznanega slikarja Verrocchia je imel da Vinci že zgodaj priložnost podpreti svoj ustvarjalni duh z okoljem Firenc, ki so takrat cvetele v umetnosti in bogastvu. Tamkajšnje ozračje je vsekakor prispevalo k umetnikovi širini in brušenju vseh slikarskih veščin, ki si jih je pridobil z neverjetno hitrostjo in lahkoto. Opazovanje sveta okoli sebe je bilo zanj naravno in temeljnega pomena za njegove izume. Spremljanje leta ptic ga je na primer vodilo v izum padala in neke vrste helikopterja. Ni se ustavil le pri skicah, saj se je zavedal, da mora vsako spoznanje dejansko uporabiti v življenju, sicer bo ostalo le pri domišljiji. Čeprav njegov »helikopter« ni deloval, saj mu je manjkal motor, je osnovna ideja zelo blizu tega, kar poznamo danes. Poskusiti. Tudi če

poskus ni uspešen, je nujen, da lahko idejo razvijamo naprej in jo uporabimo v življenju. Razvoj je nenehen tok poskusov, padcev in vzponov. Če izpustimo en korak, morda nikoli ne pridemo do cilja.

ZAZNAVANJE: NENEHNA OSTRITEV ČUTOV.

»Vse znanje izhaja iz naše percepcije.«

Bolj kot v kar koli drugega je da Vinci verjel v sposobnosti človeškega očesa (da opazuje naravo) in razuma (da dojame to, čemur je bil priča). Pri tem se ni omejeval le na spoznavanje umetnin, temveč ga je zanimala širša slika, celoten ustroj narave in vesolja. Njegova moč zaznavanja in razumskega doje-manja spada med najžlahtnejše darove in navdihuje še danes. Bolj ko ostrimo svoje čute in smo sposobni videti več kot le tisto, kar razkrije prvi pogled, prej bomo doumeli, da so vsi odgovori skriti v nas samih, razodeva pa nam jih okolje, ki nas obdaja. Ob jasni zaznavi so naše sposobnosti večje in bistrejše.

NEJASNOST: PRIPRAVLJENOST SPREJETI NEGOTOVOST.

»V rekah je voda, ki se je dotakneš, zadnje, kar je ravnokar šlo mimo, in prvo pri tem, kar prihaja. Prav tako je s sedanjim časom.«

Zakoni narave so bili da Vinciju jasni. Njena urejenost ter matematična in geometrijska razmerja v njej so mu predstavljali vir navdih za ustvarjanje novega. Da Vinci ni posnemal, on je odkrival. Pri tem je postavil nove standarde kreacije umetniškega dela, standard originalnega uma, ki se z naravo spaja direktno, brez posrednikov: »Temu, ki ima dostop do izvira, ni treba hoditi do vrča.« Pri tem se je zavedal obstoja protislovja, dvoumnosti, zamegljenosti,

ki se rodi v procesu kreacije. Dvom lahko prinese novo rešitev. Pluti s tokom ustvarjanja pomeni znati sprejeti negotovost, kam nas bo pot pripeljala in kako nas bo pripeljala do tja.

UMETNOST IN ZNANOST: RAZVIJANJE RAVNOVESJA MED UMOM IN DOMIŠLJIJO.

»Zakaj oko vidi bolj jasno v sanjah kot pa v domišljiji, ko je budno?«

Znana levoročna zrcalna pisava od desne proti levi, ker naj bi bilo pero lažje vleči kot potiskati, je dober znak uglašenosti uma in domišljije da Vincija. Poleg umetnosti je združeval anatomijo, astronomijo, biologijo, botaniko, geologijo, matematiko, vsak pojav pa opisal in izrisal do najmanjše podrobnosti. Še danes navdihujejo njegove študije o umetnosti in znanosti, ki obsegajo kar 13.000 strani zapiskov in risb, med njimi pa je najbolj znana Razmerja človeškega telesa po Vitruviju. Ko znamo povezati umetnost in znanost, ugotovimo, da ju vodi ista sila. Uravnotežen in celosten človek zna domišljijo povezati z razumom in s nje pripeljati v resničnost.

ODNOS DO TELESA: OHRANJANJE TELESNE SPRETNOSTI IN VZDRŽLJIVOSTI.

»Železo zarjavi, če ga ne uporabljamo, če voda ne teče, izgubi čistost ... tako tudi neaktivnost zmanjšuje agilnost misli.«

Da bi pridobil popolno znanje človeške anatomije, se je Leonardo da Vinci udeleževal avtopsij in na podlagi opazovanj izdelal izjemno podrobne anatomske risbe. Okupiran je bil s strukturo stvari, z mišicami pod kožo, s kostmi pod mišicami. To ga je pripeljalo tudi k zasnovi prvega zabeleženega robota v zgodovini. Da Vinci je na podlagi opazovanj prvi odkril poapnenje žil, struktura idealne-

ga telesa z zlatim rezom pa je plod preučevanja telesnih razmerij žensk, moških in otrok. A telo ne predstavlja le predmeta preučevanja. Ob idealnih proporcijah in njihovem vzdrževanju z nenehnim učenjem, premikanjem in aktivnostjo pomeni čvrst steber, skozi katerega lažje potuje duh ter tečejo jasne in čiste misli. Tako pridobljene ideje so bolj originalne in prispevajo k napredku.

POVEZANOST: SPOŠTOVANJE POVEZANOSTI MED VSEMI STVARMI IN POJAVI.

»Kjer duh ne deluje skupaj z roko, tu ni umetnosti.«

Njegovo napravo z zobniki so razlagali kot prvo mehanično računalno, osnoval je avtomobil na vzmetni pogon, narisal načrt za podmornico, tank na človeški ali konjski pogon, tudi razvijanje alternativnih virov energije ima svoje zametke v njegovem razmišljanju. Vse skupaj je povezoval z glasbo, izjemnim slikarstvom in kiparstvom. Predstavil je vizijo nove francoske prestolnice, ki jo je zasnoval za kralja Franca I., in v načrtu povezal vse elemente: matematično strukturo po zakonih narave, moč vode, zemlje in zraka, izjemno pretočnost in smiselnost. Leonardo da Vinci se je zavedal povezanosti med stvarmi in pojavi. Ko to spoštujemo, sodelujemo z naravnimi zakoni in naše misli ter dejanja so usklajeni. Projekti, ki izhajajo iz takšnih temeljev, pomenijo dobrobit za družbo in svet.

Čeprav vsi izumi Leonarda da Vincija niso zaživel v realnosti, saj je bil s svojim delovanjem veliko pred časom, so nekateri še danes navdih za inovacije. In če ugibamo, kakšna vizija bi se mu porodila danes, smo morda na pragu novega revolucionarnega odkritja, ki bi rešilo naš svet pred vsemi krizami in mu povrnilo sijaj najžlahtnejšega planeta v galaksiji. Si lahko predstavljate?

ZANIMIVO

Avtomobil z najlepšim namenom

Univerzitetni rehabilitacijski inštitut Soča (URI - Soča) je od podjetja Porsche Slovenija prejel kombinirano vozilo Volkswagen Crafter kombi, ki je prirejeno posebej za potrebe prevozov gibalno oviranih oseb.

Zaposleni v URI - Soča s tovrstnim vozilom dnevno opravijo številne prevoze pacientov v Ljubljani in okolici, na letni ravni pa prevozijo približno 20.000 kilometrov. Pacientom v delovnem času omogočajo prevoze na preglede v druge javne zavode, popoldanski čas je namenjen obiskom kina, prireditve, živalskega vrta in drugih aktivnosti, ob koncih tedna pa se podajo na razne izlete.

Za uspešno izvajanje vseh aktivnosti, ki pripomorejo k hitrejši in bolj kakovostni rehabilitaciji bolnikov, URI - Soča potrebuje prilagojena vozila, pri čemer je zelo pomembna pomoč donatorjev. Med njimi je tudi Porsche Slovenija, ki inštitutu že drugič podarja avtomobil. »Zagotavljanje vrhunske mobilnosti za vsakogar je temeljna vrednota podjetja Porsche Slovenija, zato smo se odločili, da nadaljujemo zastavljeno sodelovanje z URI - Soča. Verjamemo, da se bodo pacienti v podarjenem kombiniranem vozilu znamke Volkswagen med vožnjo počutili varneje in udobneje,« je prepričan generalni direktor Porsche Slovenija Danilo Ferjančič. Da bo tako, potrjujejo tudi besede prof. dr. Antona Zupana, dr. med., vodje Rehabilitacijskega inženiringa na URI - Soča: »Tovrstno vozilo uporabnikom zagotavlja veliko lažjo uporabo. Tisti, ki so vezani na invalidski voziček, preprosto zapeljejo v vozilo in tako odpade zamudno presedanje na sedež oziroma posteljo. V reševalnih vozilih namreč prevoz oseb na invalidskih vozičkih ni mogoč.«



Direktor URI - Soča mag. Robert Cugelj in generalni direktor Porsche Slovenija Danilo Ferjančič ob predaji vozila.



Volkswagen Crafter kombi 35 2.0 TDI 100 kW je prirejen posebej za potrebe prevozov gibalno oviranih oseb.

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

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

Volkswagen XL1 je s količnikom zračnega upora (cx) 0,189 najbolj aerodinamično serijsko vozilo vseh časov. Doseže največjo hitrost 160 km/h, za pospeševanje od 0 do 100 km/h pa potrebuje 12,7 s.



Manj kot liter goriva za 100 km

Vizija je postala dejstvo - avtomobil Volkswagen XL1 za 100 kilometrov porabi le 0,9 l goriva. Dvosedežnik je priklonni hibrid, ki lahko izključno z elektromotorjem in torej brez emisij prevozi do 50 kilometrov. Zgrajen je po načelih športnih avtomobilov: majhna masa (795 kg), optimalna aerodinamika (cx 0,189) in nizko težišče (višina 1.153 mm). Že 6,2 kW (8,4 KM) zadošča, da po ravni cesti vozi s hitrostjo 100 km/h. Pri pogonu na elektromotor več kot kilometer prevozi z manj kot 0,1 kWh.

Novim zmagam naproti

Promet koncerna Volkswagen se je v poslovnem letu 2012 izboljšal kar za 20,9 odstotka in dosegel 192,7 milijarde evrov. Tudi začetek leta je obetaven, obseg prodaje se je v prvih dveh mesecih namreč povečal za 8,3 odstotka, v svetovnem merilu pa je koncern prodal 1,4 milijona vozil (brez znamk MAN in Scania). Predsednik uprave delniške družbe Volkswagen Martin Winterkorn je tako razkril tudi načrte za prihodnost: »Koncern želimo do leta 2018 pripeljati do vodilnega položaja v avtomobilski industriji - rentabilno, trajnostno in dolgoročno.«

Glavni urednik: Igor Savič, igor.savic@p-m.si
Izvršna urednica: Špela Zakotnik, spela.zakotnik@p-m.si
Fotografije: Arhiv Porsche Slovenija
Tisk: SCHWARZ PRINT d.o.o.
Datum natisa: 19. 04. 2013
Naklada: 2600 izvodov

več kot
22.000
obiskovalcev

več kot
50
objavljenih
člankov

vsaj
4
objave/
mesec



Pravi naslov za podjetja,
ki jim je mobilnost pomembna.

Vsebine na blogu Porsche Slovenija:

- primeri in analize dobrih praks upravljanja v slovenskih podjetjih,
- intervjuji z uspešnimi slovenskimi podjetniki in upravljavci voznih parkov,
- nasveti in rešitve za optimiziranje stroškov mobilnosti,
- ključne informacije o možnih načinih financiranja voznega parka,
- vpogled v najnovejše tehnične rešitve v svetu avtomobilizma.

PORSCHE
SLOVENIJA



PORSCHE
SLOVENIJA

KUPOTREBUJETE
ZA PISO INO UČBARNI

5 vrhunskih
avtomobilskih znamk.

Več kot
130 modelov vozil.

Več kot
1400 modelskih različic vozil.

Naj bo pot od točke, kjer ste, do tiste, kjer želite biti, preprosta. Premikanje je namreč temelj tako človeškega bivanja kot tudi poslovanja vsakega uspešnega podjetja. Vi določite cilj, nam pa zaupajte, da vam do njega pomagamo priti varno, udobno, ekološko prijazno in ekonomično. Poslovna mobilnost namreč ni področje, na katerem bi sprejemali kompromise.