

Julij 2017

CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost

/26

Poslovna
pot: Dublin



/5

Prvi:
SEAT Ibiza



/16

Intervju:
Janez
Škrabec



/30

Poslovna vozila:
Ne največji,
a vsestranski



PORSCHE
SLOVENIJA

Prava pot do vrhunske poslovne mobilnosti.

Porsche Slovenija v novi digitalni podobi: aktualne novice, informacije o vseh naših produktih in storitvah ter prodajni mreži in še vrsto drugih vsebin najdete odslej na naši novi spletni strani.

Obiščite nas na www.poslo.si.

PORSCHE
SLOVENIJA

Poslovni Carzine

KAZALO



12
PO MERI



22
PROSTI ČAS



58
ZANIMIVOSTI

- 04 **PRVI**
Ikona: nova Ibiza
- 06 **MOBILNO**
Živela revolucija nove mobilnosti!
- 12 **PO MERI**
Lažje, bolje, varneje
- 16 **INTERVJU**
Janez Škrabec
- 22 **PROSTI ČAS**
Adrenalin ali knjiga?
- 26 **POSLOVNA POT**
Dublin
- 30 **POSLOVNA VOZILA**
Ne največji, a vsestranski!
- 44 **UPRAVLJAM**
Gorenje: Izpolnjena pričakovanja
- 46 **FINANCIRANJE**
Ključ do vašega vozila
- 48 **DAN PO TEM**
Zvestoba se z zvestobo vrača
- 50 **NOVA PERSPEKTIVA**
Sopotnik, gospod Vseved
- 56 **ZANIMIVO**
Novosti naših znamk

SLOVAR POSLOVNI CARZINE

Drive Select: Sistem, s katerim lahko voznik nadzoruje in spreminja način delovanja podvozja, volanskega serva, odzivnost motorja in menjalnika, varnostnih sistemov. V načinu sistema Audi drive select je vozilo še posebej učinkovito in vozniku aktivno pomaga pri varčnem načinu vožnje. Učinkovit način vožnje sistema Audi drive select omogoča tudi večji doseg na rezervoar goriva in manjše emisije CO₂. (Stran 33)

Front Assist: Sistem za nadzor prometa, pomoč za ohranjanje vozila v voznem pasu. S pomočjo radarjev zazna nevarnost trka in z glasnim zvočnim signalom opozori voznika ter po potrebi tudi samodejno zavira. Avtomobil samodejno zazna kritično zmanjšanje razdalje do spredaj vozečega avtomobila in po potrebi pomaga skrajšati zavorno pot. Z zvočnim signalom, opozorilno lučko in mehanskim opozorilom lahko prepreči trčenje. (Stran 36)

UVODNIK



DANILO FERJANČIČ
in HEINZ SLESAK
generalna
direktorja
Porsche Slovenija

Spoštovani,

prepričana sva, da v svojem poslu ob polovici leta – in pred zasluženim oddihom – analizirate rezultate, beležite, kje ste delali najbolje, in v mislih že načrtujete, kje se boste izzivov še lotili jeseni.

Ko se pri nas v Porsche Slovenija oziramo po rezultatih, ti pripovedujejo zgodbo o rasti. Celotna prodaja vozil v Sloveniji (tu je po podatkih za prvih pet mesecev leta 2017 tržna rast skoraj 12-odstotna) in še posebej številke o prodaji osebnih in gospodarskih vozil našega podjetja kot slovenske številke ena v svetu mobilnosti kažejo, da slovenski kupec išče nova, sodobna vozila. Kot uvoznik in zastopnik skrbimo, da se sadovi razvoja in kakovosti avtomobilskih znamk Volkswagen, Audi, SEAT in Škoda ter VW Gospodarska vozila kažejo v prodajnih rezultatih. Hkrati pa pospešujemo tempo tudi pri vseh drugih aktivnostih ter skrbimo, da je vaša izkušnja mobilnosti vrhunska v vseh segmentih.

S kartico zvestobe, Porsche Group Card (PGC), ponujamo številne ugodnosti. Tretjina lastnikov naših vozil jo že ima in uporablja, skupaj gradimo in razvijamo naš odnos. Enako velja za Asistenco Porsche Slovenija, projekt, ki ga po prvih nekaj mesecih prav tako že lahko ocenimo za uspešnega. V našem kontaktnem centru je živahno, 24 ur na dan skrbimo, da vam je asistenca na voljo kjerkoli, doma in v tujini.

Redna komunikacija je za nas ključna, zlasti danes, v digitalnem svetu, ko so poti izmenjave informacij še hitrejša. Seveda smo z vami tudi na spletu. Da bo informacij in koristnih materialov še več, pot do njih pa še hitrejša, preglednejša in privlačnejša, smo prenovili in nadgradili tudi našo spletno stran www.poslo.si, na katero vas seveda vabiva.

Dovolite nama, da se od vas do jeseni posloviva z željo, da bi bili vaši dopustniški dnevi čim daljši in lepši, ter da bi bile vaše poslovne in osebne poti tudi poleti čim prijetnejše in brez zastojev. Prijetno branje.

IKONA

V peti generaciji je zdaj Ibiza bolj sveža in sodobna, bolj povezana in prostorna. Še vedno pa z vsem genetskim materialom, ki ga mora imeti majhen SEAT.

Tekst: Matjaž Korošak

Ne glede na modelsko ofenzivo, ki traja že kar lep čas (in daje otipljive rezultate), so pri SEATu najbolj nestrpno čakali model, ki je steber SEATa od osemdesetih let. Seveda je govora o Ibizi, čisto novem modelu, ki je nastajal na belem listu papirja in je tudi že na našem trgu.

Da je Ibiza, ki je del prodajne palete tega španskega proizvajalca že od leta 1984, prodajni hit v vsaki generaciji, pravzaprav ni treba poudarjati, saj o tem govorijo tudi številke - kar 5,4 milijona so jih v tem času spravili na ceste, kar je impresiven podatek. In glede na tradicijo ter nakopičeno znanje španskih inženirjev in oblikovalcev je jasno, da bo peta generacija nadaljevala v tem slogu.

Oblikovalski jezik SEATove sodobnosti je prepoznaven tudi na zunanjih potezah nove Ibize, ki je v najnovejši reinkarnaciji precej sodobnejša že na prvi pogled, kar niti ni čudno, saj je četrta generacija zaradi uspešne prodaje zdržala na trgu kar osem let - kar ravno tako govori v prid posrečeni zasnovi. Tudi zato je nov model zadržal praktično enake dolžinske centimetre, toda bolj izdatno prostornost bodo potniki takoj čutili in opazili predvsem zaradi dodatne širine - avtomobil je širši kar za 8,7 centimetra, prostornost pa so inženirji uspeli pričarati v notranjosti tudi zaradi dodatnih 9,5 centimetra več v medosju. To so podatki, ki za potnike obetajo precej - med drugim tudi več kot 4 centimetre širše sedeže, pa 3,5 centimetra več za noge zadaj, kabinske širine je več za 5,5 centimetra ... Kažejo pa se tudi v

prostornini prtljažnika, ki je s 355 litri (kar 63 več od predhodnika) prav v vrhu svojega razreda. Spada torej v tako imenovani segment A0 in hkrati je to tudi prvi koncernski avtomobil (ček), ki je narejen na novi, zelo prilagodljivi platformi MQB A0, ki je namenjena okretnim, kompaktnim modelom. Kar nova Ibiza s svojimi 4,06 metra gotovo je.

Pri SEATu so lahko prav zaradi modularnosti nove platforme v Ibizo vgradili kup pogonskih motorjev, natančneje devet. Od tega je pet bencinskih tri- in štirivaljnih strojev (MPI in TSI) ter trije motorji TDI z razponom moči od 47 do 110 kW (od 65 do 150 KM), pri čemer se bo najsodobnejši 1,5-litrski štirivaljnik (110 kW) družini pridružil kasneje. Zato pa je zdaj zraven tudi posebno varčen in ekološki litrski trivaljnik s pogonom na stisnjen zemeljski plin (CNG), ki zmore 66 kW (90 KM). S tremi menjalniki so spojeni motorji - z ročnim pet- in šeststopenjskim ter sedemstopenjskim samodejnim (DSG).

Nova Ibiza, tokrat le v petvratni karoserijski podobi, bo na voljo s štirimi paketi opreme, kjer začenjata Reference in Style. Paket FR tradicionalno poudarja dosegljivo športnost, ne le z vznemirljivejšo zanjostjo, temveč tudi s posebno nastavitvijo podvozja, ki je 15 mm nižje, z blažilci, ki zagotavljajo več čvrstosti, ter debelejšimi stabilizatorji, hkrati pa blažilci ponujajo dva programa delovanja, normal in sport. Za več luksuza in daljši spisek funkcionalne opreme poskrbi oprema Xcellence, kjer je na primer serijska tudi notranja ambientalna osvetlitev LED.

4 cm širši sedeži
za potnike obetajo
precej več prostora.

Da je zdaj daljši spisek serijske opreme, je jasno, ravno tako kot je dejstvo, da je več tudi doplačilne varnostne opreme in najsodobnejših asistenčnih sistemov, zaradi katerih bo vožnja še prijetnejša in varnejša. Tako bo moč izbrati na primer tudi radarski tempomat (ACC), prepoznavanje pešcev in zaviranje, funkcija zaznavanja pešcev je vključena v sistem za nadzor prometa Front Assist, ki je vključen serijsko, pa samodejno zaviranje v sili, večnaletno zavoro, brezkontaktni ključ, vzvratno kamero, pa vozne programe, polno tehnologijo žarometov LED ...

Prvič v zgodovini bo v Ibizi na voljo tudi velik osem-palčni osrednji zaslon, ki je občutljiv na dotik in opremljen s tipalom za zaznavanje približevanja prsta. Seveda pa je tudi povezljivost pomembna tema pri Setu in Ibizi, zato ponuja novi model povezljivost in integracijo telefona v sistem infotainment avtomobila preko treh vmesnikov (Apple Car Play, Android Auto, Mirror Link). Hkrati ponuja možnost polnjenja telefona brezžično, vrhunski zvočni sistem s 300 W moči pa so razvili skupaj s specialisti iz znamke Beats.



Živela revolucija nove mobilnosti!

Kakšen bo promet čez 20 ali 30 let? Kdo bo krmilil večino vozil, človek ali avtonomna tehnologija? Čigava bodo vozila, zasebna ali v skupni lasti? S kakšno hitrostjo se bomo v prometu gibali, s petdeset ali s tisoč kilometri na uro? Vprašanj je ogromno in vsakdo si poskuša z iskanjem pravih odgovorov pridobiti prednost pred konkurenco in si zagotoviti poslovni uspeh. Ne glede na to, komu bo uspelo, je jasno, da se bo svet, kakršnega poznamo, spremenil v temeljih. Prihodnost bo vznemirljiva.

Tekst: Aleš Kovačič

Foto: Getty Images

Nove tehnologije in novi inovatorji spreminjajo svet. Akterji, ki spreminjajo industrije, oprijel se jih je izraz motilci oziroma (iz angleščine prevzeti) disruptorji, so tako že spremenili na primer finančništvo.

Kdor si sodobne borzne kovačnice kapitala londonskega Cityja ali newyorškega Wall Streeta še zmeraj predstavlja kot odlomek iz znamenitega filma Wall Street, kjer hudo preznojeni moški nervozno vpijejo v telefonske slušalke, živi v hudi zmoti. Danes je dogajanje na parketu legendarnega The Big Board na ulici Wall Street številka 11 neprimerno bolj pusto in nerazburljivo. Vse skupaj spominja na delovno okolje povprečnega specialista IT v kateremkoli podjetju. Prelivanje orjaških količin kapitala in sklepanje ogromnih poslov danes poteka po bliskovito hitri kanalizaciji silicijevih čipov in optičnih kablov.

Nas čaka nekaj podobnega tudi v novem svetu mobilnosti? Se bo tudi današnji promet zdel čez nekaj desetletij ostanek iz »srednjega veka«, bodo pogovori o digitalnem cestniženju, o katerih se danes še krešejo mnenja in zaradi njih dviguje prah v Evropski uniji, le spomin na neke druge čase? Kdove. Ne moremo napovedati, kako hitre bodo spremembe v prometu, v uporabi in ne nazadnje v produkciji vozil. Lahko pa čutimo tresljaje, ki napovedujejo tektonske premike. Se bo uresničila zamisel o potovanju v »hyperlooppu«, prevozu znotraj cevi z nizkim tlakom, ki naj bi omogo-

čal potovalne hitrosti okrog 1.200 kilometrov, bodo mesta zavzela avtonomna vozila, v katerih bomo ljudje samo še potniki, si bomo vozila delili in izmenjevali, s sosedi pa se ne bomo več gledali postrani zaradi vprašanja, kdo ima novejši in večji avto v svoji garaži?

Na razvoj in smer, v katero nas bo peljala prihodnost, ne bodo vplivale le tehnološke inovacije, čeprav se v njih zlivajo milijardne investicije. Seveda bo razvoj prinesel marsikaj, a prav tako pomembno je, kako se bomo spreminjali uporabniki. Naše zahteve, potrebe in želje bodo tiste, ki bodo krojile mobilnost jutrišnjega dne.

POZOR, PRIHAJAJO MILENIJCI

Eden razlogov sprememb oziroma disruptivnih tudi v tem, da smo na eni največjih medgeneracijskih prelomnic v sodobni zgodovini. Resda je posploševanje v najboljšem primeru površno početje, pa vendar se današnja generacija t. i. milenijcev v svojem odnosu do sveta, v svojih vrednotah, močno razlikuje od starejših, denimo generacije X in babyboomerjev. Zato je v obdobju silovitega preoblikovanja praktično vse, od popolnih trivialnosti, kot je moda, do temeljnih družbenih struktur, kot je družbeno-ekonomski sistem. Kot so pred leti nakazale že raziskave znanstvenikov ameriške univerze Berkeley, je avtomobil za današnjo mladino, ki tvori jutrišnjo potrošniško avantgardo, le eden od pripomočkov. Za del te populacije so avtomobili oziroma natančneje lastništvo osebnega avtomobi-

la »out« kot s testosteronom in znojem prepojeni wallstreetski brokerji starega kova.

Za te milenijce je avtomobil neprimerno manj pomemben od generacij pred njimi in v njem iščejo predvsem funkcionalnost. Prevozno sredstvo, ki jih s čim manj nepotrebnih zapletov pripelje iz točke A v točko B. Lasten avtomobil v obstoječi podobi zanje tako ne pomeni več statusnega simbola. Potrebe te generacije bodo (so)oblikovale avtomobilski svet, v katerem dobivajo velik ali večji pomen učinkovitosti raba vozil in prometne infrastrukture, obvladovanje stroškov nakupa ali najema, tudi okoljska vzdržnost ter drugi dejavniki, ki vplivajo na odločanje.

POROKA KONCERNOV IN METROPOL

Zato avtomobilski koncerni vse bolj resno razmišljajo o temeljitem preoblikovanju lastnega poslovnega modela. Nihče ne spi na lovorikah in čeprav je naziv »največji proizvajalec vozil na svetu« nedvomno laskav, strateški dokumenti vodilnih proizvajalcev izpostavljajo pomembnost prevzemanja pobude na izjemno dinamičnem področju ponudbe mobilnostnih storitev. Zato ne čudi, da si je koncern Volkswagen kot globalna vodilna družba slednje zadal celo za svoj srednjeročni strateški cilj. S tem se kaže zavedanje in razumevanje generacijskih in družbeno-kulturnih pogonov, na katere deluje tehnološki napredek, saj je ta posledica oziroma spremljevalec širših socialnih sprememb in ne, tako kot se morda zdi, obratno.

MOBILNOST

Mnogi poznavalci so prepričani, da bo revolucija, ki čaka avtomobilsko industrijo z vidika ponudnikov mobilnostnih storitev, tako drastična, kot je bila pred več kot sto leti paradigmatična izbira motorja z notranjim izgorevanjem in začetek njegove masovne proizvodnje. Pa to ne velja samo za proizvajalce, kajti nudenje mobilnostnih storitev je proces, ki zaobjema izjemno široko paleto deležnikov. Eden izmed njih so mesta. Več kot polovica svetovne populacije namreč že živi v urbanih središčih, pri čemer gre za trend, ki se bo po ocenah strokovnjakov v prihodnje stopnjeval. Zato si je skoraj nemogoče zamisliti jutrišnjega ponudnika mobilnostnih storitev za fizičnega ali poslovnega uporabnika brez pomembne vloge mest, kar ne nazadnje kažejo nekateri skupni projekti (joint venture) v najgostejše naseljenih državah oziroma mestih na svetu. Tako denimo v indijski Kalkuti in japonski Osa-ki že potekajo projekti, kjer največji avtomobilski koncerni mestnim oblastem pomagajo pri nadgradnji in posodobitvi uveljavljenih sistemov javnega prevoza, mrež kolesarskih izposojevalnic, različnih sistemov »park + ride« ipd.

MOBILNOST KOT VELIKI IZENAČEVALEC

Avtomobilska industrija s storitvami mobilnosti šele dobro vstopa na področje digitalizacije oziroma prevzema številne prednosti, ki jih prinaša evolucija povezljivosti v kombinaciji z digitalizacijo in avtomatizacijo.

Podobno kot digitalizacija borznega trgovanja tudi ideja preoblikovanja lastništva in transporta v storitev mrežne mobilnosti v sebi nosi velikanski demokratični oziroma družbeno egalitarni naboj. Kajti v njenem bistvu gre za pomembno orodje socialne enakosti in vključenosti (slepi avtomobilov denimo ne morejo voziti, lahko pa s pomočjo mobilnih aplikacij uporabljajo mobilnostne storitve). Medtem ko je osebni transport privilegij in stvar prestiža posameznika ali kvečjemu njegove najožje družine, je množična mobilnost, zaradi ekonomije obsega, po definiciji dostopna širokemu krogu ljudi iz različnih družbeno-ekonomskih slojev. Je storitev, ki jo lahko uporabnik izkorišča

Avtomobilski koncerni prihodnosti imajo fantastično priložnost, da postanejo pospeševalci pozitivnih družbenih sprememb in se tako ne osredotočajo zgolj na tehnološki razvoj ali poslovno uspešnost.

in plačuje, vendar ni stvar, ki bi si jo lahko las-til in hkrati zanjo plačeval stroške vzdrževanja. Tudi oziroma predvsem takrat, ko je ne uporablja, kar je denimo pri osebnih avtomobilih kar 90 odstotkov vsega časa. Znatni in predvsem fiksni stroški transporta kar naenkrat postanejo variabilni, saj so odvisni od frekvence uporabe in zahtev uporabnika storitev.

S tega vidika imajo avtomobilski koncerni prihodnosti fantastično priložnost, da postanejo pospeševalci pozitivnih družbenih sprememb in se tako ne osredotočajo zgolj na tehnološki razvoj ali poslovno uspešnost. Če se avtomobilska industrija odloči za takšen korak, se lahko z enim velikim paradigmatičnim obratom preobrazi iz simbola stare tehnologije in razmišljanja 20. stoletja v vizionarskega nosilca pozitivnih družbeno-ekonomskih in posledično tudi tehnoloških sprememb, kar je priložnost, ki se ne ponudi pogosto. Koristi z vidika družbenega ugleda in marketinga so tu izjemne, kajti za milenijce je skrb za okolje in soljudi, sodeč po anketah, pomembna vrednota. Vsekakor pomembnejša od avtomobila, ki bi bil le privlačen na prvi pogled in bi veljal za statusni simbol.

Koncern Volkswagen je v tem dinamičnem razvoju dogodkov pričakovano v glavnini inovatorjev, na kar kaže s svojim mobilnostnim projektom MOIA. Projekt je prva praktična demonstracija omenjene mobilnostne strategije

podjetja, s katerim imajo Volkswagnovi vodilni ambiciozne načrte. Kako ne, saj si v Wolfsburgu že leta 2025 obetajo, da bodo prek trženja ponudbe mobilnostnih storitev ustvarili večino svojih prihodkov.

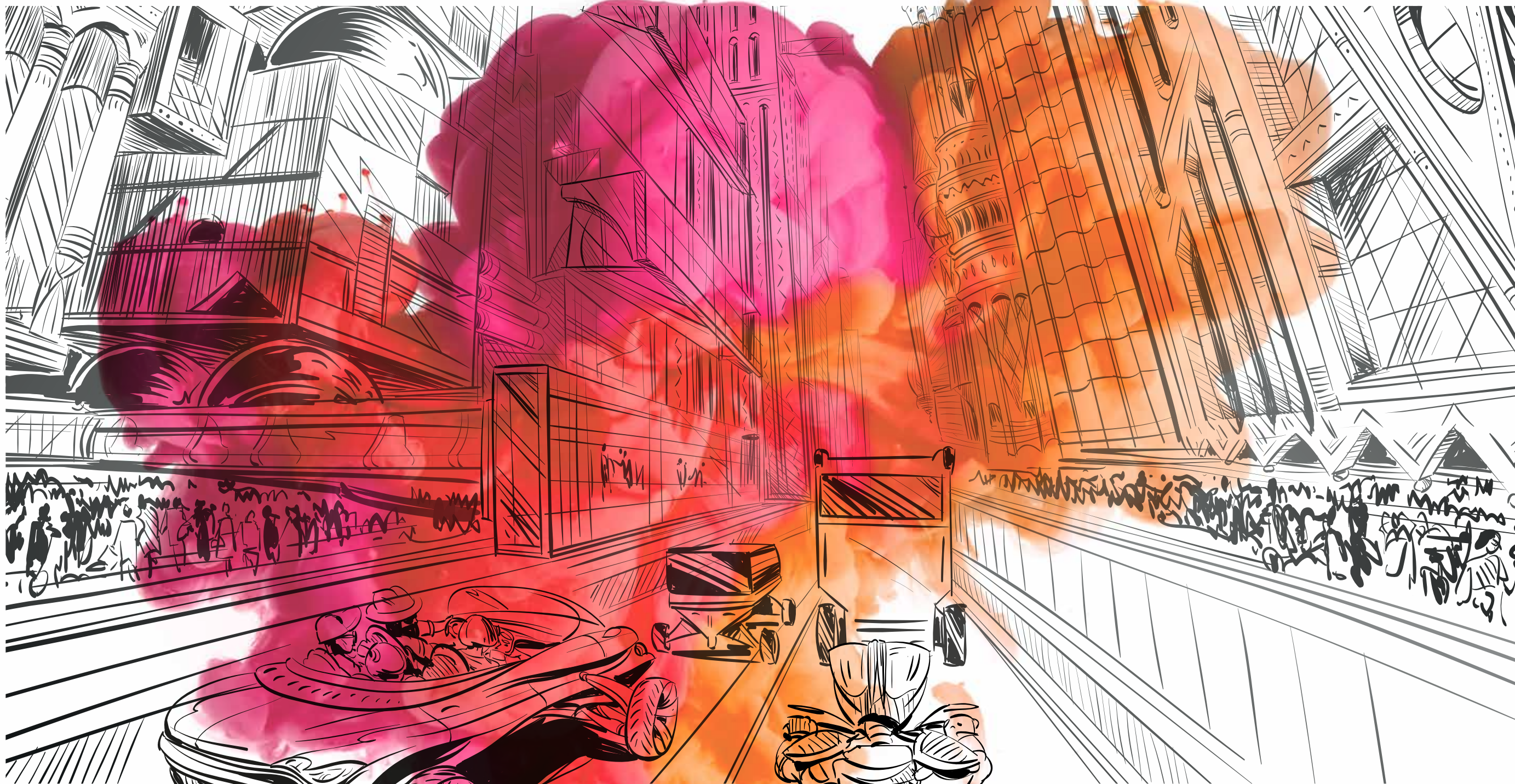
Samostojno podjetje MOIA tako predstavlja gonilno silo revolucije na področju mobilnosti, ki jo z veliko odkrite in zdrave ambicije napoveduje Volkswagen. »V srednjeročnem obdobju želimo postati največji ponudnik storitev mobilnosti na svetu.« je odločen prvi mož podjetja s sedežem v Berlinu Ole Harms in dodaja: »Pri tem si želimo in tudi bomo aktivno iskali partnerstva na strani mestnih oblasti, s katerimi bomo poskušali nadgraditi njihove obstoječe transportne sisteme.« Prvi sadovi sodelovanja so že tu, kajti MOIA vodi skupni projekt oblikovanja mobilnostnih storitev jutrišnjega dne skupaj z nemškim pristaniškim velikonom, mestom Hamburg.

Dame in gospodje, zaženite svoje aplikacije! Že znani koncepti z najrazličnejših vidikov avtomobilskega posla, kot so denimo realnačasna dobava, ki je tesno povezana z elektronskim in ažurnim vodenjem zalog, so preprosto prenosljivi na področje mobilnostnih storitev. Pri tem ključno vlogo igrajo najrazličnejše med seboj povezljive elektronske platforme, od osebnih računalnikov, tablic, pa do pametnih telefonov, kjer lahko preko nameščenih aplikacij uporabnik oziroma naročnik storitev v vsakem trenutku spremlja zalogo in lokacijo vozil ter obenem seveda tudi odda zahtevo za izposajo.

V ospredje razvoja storitev se prebija dinamično področje kombiniranja velikih količin podatkov (t. i. big data), ki je za vzpostavljanje učinkovite, hitre, logistično sloke in okoljsko vzdržne mreže mobilnostnih storitev pravzaprav neobhodno. Vsaj tako kažejo podatki nedavne analize ameriškega računalniškega giganta Dell. Ta v svojih letnih raziskavah trga, v katere so vključena mnenja 2900 anketiranih računalniških strokovnjakov, ugotavlja, da tista podjetja, kjer za oblikovanje ponudbe svojih mobilnostnih storitev kombinirajo tehnologije podatkovnega oblaka ter big data, beležijo rast, ki je za vsaj petdeset odstotkov večja od tiste, ki jo izkazuje konkurenca, ki teh orodij ne uporablja.

KAJ AVTOMOBILSKE DRUŽBE ČAKA V PRIHODNOSTI?

Razvoj avtomobilske industrije bo v prihodnje krojil zlasti uporabnikovo pojmovanje osebnega prevoznega sredstva in posledično njegov odnos do transporta. Tehnološki napredek, zlasti na področju povezljivosti vozil in cestne infrastrukture ter obdelovanja in interpretiranja večjih količin podatkov, na eni strani in družbeno-demografske spremembe na drugi, avtomobilskim proizvajalcem vsiljujejo drugačno razvojno oziroma poslovno paradigmo. Ker je prehod iz proizvajalcev vozil v ponudnike mobilnostnih storitev kompleksen, obenem pa mlajše generacije z drugačnim dojemanjem avtomobila in povpraševanjem po mobilnostnih storitvah že vplivajo na preoblikovanje trga, se trend povezovanja tradicionalnih avtomobilskih koncernov s tehnološkimi start-upi krepi. Obenem pa tovrstne spremembe na široko odpirajo vrata vrsti podjetij, ki doslej niso imela nikakršne povezave z avtomobilsko industrijo, imajo pa izkušnje in znanje s področij logistike, strojnega učenja, podatkovnega rudarjenja ipd.



Morda še bolj osupljiv in za nadaljnji razvoj mobilnostnih storitev za poslovnega uporabnika ključen je podatek, da več kot sedemdeset odstotkov vprašanih verjame, da je kompleksnost zahtevanih podatkov tako velika, da so tehnologije, povezane z obdelavo big data, za razvoj in rast podjetij nujne. V Franciji denimo se je delež podjetij v vseh gospodarskih panogah, ki prakticirajo uporabo tehnologij big data, samo v lanskem letu povečal za 12 odstotkov.

INTERNET PREMİKAJOČIH STVARI

Zato nikakor ne preseneča ugotovitev, da nekateri ponudniki mobilnostnih storitev za poslovne uporabnike, ki ni nič drugega kot nadgradnja mobilnostnih sistemov za fizične

uporabnike, govorijo o internetu mobilnih stvari. Če besedna zveza spominja na še enega v vrsti trendovskih pojmov, konkretnije na internet stvari, to vsekakor ni naključje. Vsaj tako meni Robin Chase, ustanoviteljica podjetij Zip Car in Buzzcar, ki se ukvarjata z nudenjem mobilnostnih storitev in carsharinga. Najnovejši startup gospe Chase je podjetje z imenom Veniam, čigar ambiciozno poslanstvo je povezovanje več kot milijarde vozil po vsem svetu v eno omrežje. Grobi tehnološki in infrastrukturni nastavki tega na videz monumentalnega podviga so v nekaterih primerih na voljo že sedaj. A podjetje načrtuje mrežo povezanih vozil v prihodnje razširiti z opremljanjem mestnih avtobusov, avtomobilov in celo koles prek brezžičnega omrežja (wifi). Ključno

prednost uporabe digitalizacije mobilnosti tudi Chaseova vidi v številnih senzorjih, vgrajenih v našo cestno infrastrukturo in vozila, s katerimi bi lahko z vključitvijo v brezžično omrežje ustvarili globalno meta sliko prometa. Pregled nad zalogami vozil voznih parkov podjetij, gostoto prometa, prometnimi konicami in drugimi metričnimi podatki, povezanimi s prometom, v dobi interneta premikajočih stvari te mobilnostne storitve za poslovne uporabnike predstavljajo pomembno konkurenčno prednost.

Če pogledamo širše, bi bile posledice uporabe tovrstne tehnologije znova pozitivne za celotno družbo. Ena izmed zanimivih idej je denimo ta, da bi bil promet lahko urejen po logiki

gibanja cen električne energije, ki je cenejša v času, ko je na omrežje priklopljenih manj uporabnikov. Po logiki dinamičnega prilaganja cen bi uporabniki mobilnostnih storitev za uporabo vozil v prometnih konicah plačali več in obratno. S tem bi se tudi znatno zmanjšala prometna obremenitev v urbanih okoljih.

KAJ PA ZASEBNOST?

Od uporabe big data za ureditev sodobnega prometa in s tem tudi racionalizacije in demokratizacije ponudbe mobilnostnih storitev do postavitve strateško razporejene mreže logističnih centrov, t. i. hubov oziroma depojev, ki bi podjetjem s celotno ponudbo vozil in storitev omogočala postopno opuščanje dragih službenih voznih parkov, je zgolj korak. Ame-

riška znanstvenica z univerze Berkeley, Susan Shaheen, ki vodi tamkajšnji raziskovalni center trajnostnega transporta, meni, da je takšen korak v prihodnosti relativno predvidljiv.

Shaheenova namreč izpostavlja, da je denimo računalniške algoritme že danes moč zasnovati tako, da hitro in učinkovito usklajujejo ponudbo in povpraševanje, kar je pri zadoševanju potreb uporabnika mobilnostnih storitev ključnega pomena. »Sodobni globalni nomadi v tuji državi ali mestu pogosto nimajo časa za spoznavanje tamkajšnjih prometnih in infrastrukturnih specifik, zanje je odveč že iskanje in rezervacija storitev rent-a-car,« pravi ameriška raziskovalka in zaključuje: »Zato se tukaj odpira prostor in izjemna priložnost za

Samostojno podjetje MOIA predstavlja gonilno silo revolucije na področju mobilnosti, ki jo z veliko odkrite in zdrave ambicije napoveduje Volkswagen. V srednjeročnem obdobju želi postati največji ponudnik storitev mobilnosti na svetu.

ponudnike mobilnostnih storitev. Ti lahko z uporabo pametne tehnologije v realnem času odgovorijo na zahteve poslovnih uporabnikov, ki jih zanima predvsem čim hitreje premagovanje razdalje med točko A in B.«

Vseeno pa raziskovalka na prihodnost mobilnostnih storitev za podjetja in poslovne uporabnike ne gleda izključno z rožnatimi očali, saj opozarja na vseprisoten in pereč problem skrbnega ravnanja z osebnimi podatki uporabnikov. Po njenem bi se lahko ponudniki mobilnostnih storitev pastem negativne javne podobe velikega brata v primeru ravnanja z zasebnimi podatki izognili s popolno transparentnostjo, kar pa je že tako ali tako največji izziv sodobne, medsebojno vse bolj povezane in digitalizirane družbe.

Tudi vprašanje zasebnosti bo v prihodnjih letih pod drobnogledom. Bo prevladala skrb za zasebnost ali želja po še več storitvah, pisanih na kožo uporabniku? Počakajmo na 2025 ali pa 2040. Tudi na ta vprašanja bomo dobili odgovor, od katerega bo odvisen naš mobilnostni vsakdan prihodnosti.

LAŽJE, BOLJE, VARNEJE

Nabor asistenčnih sistemov, ki iz ozadja pomagajo vozniku voziti varneje in bolj sproščeno, je vse obsežnejši. Vožnja postaja še večji užitek, na prvem mestu pa je seveda varnost.

Tekst: Matjaž Korošak

Foto: Arhiv

PO MERI

Časi, ko je bil stabilizacijski sistem ESP ali ESC (le dve od njegovih imen) vrhunec dosega inženirjev na področju pomoči vozniku med vožnjo, pravzaprav še niso tako daleč, saj so ga začeli proizvajalci množično vgrajevati šele pred kakšnimi 15 do 20 leti, v EU pa je postal obvezen pripomoček leta 2014. Toda dejstvo je, da je prav ta sistem, ki so ga mnogi strokovnjaki ocenili za najpomembnejši pripomoček za reševanje življenj, pospešil razvoj tako tistih sistemov, ki temeljijo na mehanskih osnovah ESP, kot številnih drugih, ki nam danes aktivno pomagajo voziti bolj sproščeno in predvsem varneje.

Od začetka osemdesetih let prejšnjega stoletja, ko so prvi primerki tega sistema našli pot v serijska vozila, pa do danes je preteklo le kakšnih 35 let, toda zdi se, kot bi bilo to že davno, saj imamo zdaj na trgu že toliko sistemov, da zmorejo posegati kar v vsak element vožnje.

Toda znameniti ESP je bil vendarle kvantitativni in kvalitativni preboj, kar mu je omogočil tudi sistem ABS z vso svojo kompleksnostjo pred njim. Medtem ko je ABS zaznaval možnost blokiranja kolesa pri zaviranju (kar potem onemogoči krmiljenje, usmerjanje), je šel ESP naprej. Prek številnih tipal v avtomobilu zaznava možnost izgube oprijema koles in zdrsa avtomobila, zato z drobnimi zavornimi impulzi na posameznem kolesu ter zmanjšanjem navora motorja poskuša ohraniti zamišljeno smer avtomobila. Predvsem pa obdržati avtomobil na cesti in v zavoju ... Logiko delovanja sistema so inženirji potem razvijali naprej, hkrati pa dopolnjevali njegovo funkcionalnost, na njegovi mehaniki (tipala, povezave, nadzor motorja in hidravlični sistem zavor) pa razvijali nove in nove sisteme. Tako so dodali na primer še sistem za nadzor oprijema koles (ali trakcije), pa simulacijo delovanja zapore diferenciala (zavorni učinek na zdrsavajočih kolesih), pa sistem porazdelitve navora po kolesih (popularneje - vektoriranje navora) ... Pri koncernu VW so denimo razvili izjemno učinkovit sistem XDS+, ki aktivno pomaga pri dinamični vožnji in z drobnimi, skoraj nezaznavnimi zavornimi impulzi na notranjem kolesu v zavoju

pomaga vozniku usmerjati avto v zavoj. Tudi nagrajena funkcija večnaletne zavore, ki pomaga preprečiti (ali vsaj ublažiti) serijo trkov po nesreči, je del razvoja koncerna VW in za osnovo uporablja sistem ESP. In če večkrat vozite enoosno prikolico (recimo bivalno), potem veste, kako nevarno je lahko nihanje priklopnika. No, tudi sistem za preprečevanje nihanja priklopnika nadgrajuje sistem ESP.

Sodobni sistemi zmorejo prepoznavati tudi pešce in kolesarje v mestu ter zavreti avtomobil, če voznik ni povsem osredotočen na vožnjo.

RADAR NADZIRA ...

Eden od najbolj popularnih in uporabljenih aktivnih sistemov je seveda aktivni ali radarski tempomat, ki je sicer uporabil nekaj mehanike, znane že desetletja, in jo posodobil z mehatronskimi sistemi iz devetdesetih let. Radarski sistem (kratko- ali srednjevalovni, lahko tudi laserski skener - lidar ali kamera z globinsko zaznavo) je »nadomestil« voznikovo delo in dodal komponento prilagodljivosti razmeram na cesti. Tako radar na prednjem delu vozila nadzira cesto, s pomočjo radarskih valov zazna vozilo pred seboj, njegovo hitrost in svojo samodejno prilagodi spredaj vozečemu. Seveda deluje najboljše, če je tehnika vozila temu prilagojena - na primer s samodejnim menjalnikom. Tehnologija namreč omogoča, da sistem v sili tudi sam povsem ustavi avtomobil - in tudi speljevanje. Kar pomeni, da je povsem uporaben pripomoček tudi v gneči in počasnem prometu, saj najboljši sistemi delujejo od hitrosti nič do 210 kilometrov na uro.

Zmogljivosti sistemov za nadzor neposredne okolice so potem strokovnjaki seveda hitro izkoristili tudi za nadgradnjo in postopoma začeli razvijati rešitve, ki so avtomobilu omogočali celo opozarjanje na verjetnost naleta (prek podatkov o hitrosti, bližini objekta, gibanju obeh ...), za kar so uporabili številne zahtevne algoritme. Tak sistem zmore z glasnim zvokom (in/ali vizualnim signalom) opozoriti voznika na možnost naleta, v skrajni sili pa tudi zavreti avtomobil, in če ne prepreči naleta, potem vsaj bistveno omili posledice. Sodobni sistemi zmorejo prepoznavati tudi pešce in kolesarje v mestu ter zavreti avtomobil - če voznik ni povsem osredotočen na vožnjo. In glede na njihovo gibanje celo ugotoviti in predvideti možnost trka (tako imenovana predvidevalna asistenca). Kako zelo pomemben je tak pripomoček in kako uporaben je, govori tudi podatek, da ga v koncernu vgrajujejo celo v najmanjši avtomobil - v model Up!

Radarska tipala pa učinkovito pomagajo vozniku nadzorovati tudi dogajanje za avtomobilom in v tako imenovanem mrtvem kotu, na kar ga opozori utripanje v vzratnem ogledalu. Ta tipala so še kako učinkovita denimo pri vzratnem speljevanju s parkirišča, saj zlahka in dovolj hitro zaznajo prihajajočega kolesarja ali celo avto, ki se približuje, in opozorijo voznika. Boljši sistem pa ob nepredvidnem vozniku celo sam zavre avto.

Seveda gre tehnologija neustavljivo naprej - najsodobnejši sistemi uravnavanja hitrosti zmorejo namreč kombinirati tudi podatke, ki jih dobijo od cestne infrastrukture (trenutno sicer samo prek posebnih večnamenskih kamer), torej predvsem omejitve hitrosti in posebne oznake, ter jim prilagoditi hitrost (gre torej za kombinacijo s sistemom za prepoznavanje oznak). Gre pa razvoj še naprej - najboljše tempomati, ki jim tako preprosto ime skoraj ne ustreza več, zmorejo vse omenjene podatke kombinirati tudi s podatki, ki jih dobivajo prek vgrajenih zemljevidov navigacije. Tako lahko sistem prepozna bližino nevarnega zavoja, krožišča, zožitve ceste ... in sam zmanjša hitrost do



Varna vožnja, varno ustavljanje, varno parkiranje: sistemi so vozniku v pomoč ves čas.

ravni, ki jo oceni za varno. Seveda je sistem aktiven, tudi če voznik pred tem ni aktiviral navigacije ali določil cilja. Tak inteligentni sistem je prvi uporabil Audi v modelu Q7, podatke zemljevidov pa uporabljajo tudi drugi sklopi avtomobila, da s tem prilagajajo oziroma optimizirajo delovanje. Menjalnik, na primer, lažje določi pravo prestavo, če »ve«, ali je za zavojem vzpetina ali spust, hkrati tako deluje tudi motor.

VOLAN POMAGA VRTETI ELEKTROMOTOR

Ko so začeli električni motorji v krmilnem sistemu zamenjevati hidravlične sklope, se to seveda ni zgodilo samo zaradi prihranka pri porabi in teži. Tak sistem (sprva elektrohidravlični, zdaj elektromehanski) je lažji in enostavnejši za vgradnjo, hkrati pa elektromotor deluje le, ko voznik zasuče volan (hidravlično črpalko žene motor vedno).

S stališča cele vrste asistenčnih sistemov je namreč pomembnejše, da je elektromotor bistveno bolj prilagodljiv, odziven in samozadosten. In tako idealen za vgradnjo v nove asistenčne sisteme, ki vključujejo tudi po-

moč vozniku pri usmerjanju ali krmiljenju in celo samostojno vrtenje volana. Eden najbolj uporabljenih asistenčnih sistemov, ki aktivno pripomore k varnosti, predvsem na hitrih cestah in avtocestah, je pomoč vozniku pri vožnji v svojem voznem pasu. Kamere (na primer v zunanjih ogledalih) nadzorujejo cestne oznake in opozarjajo voznika, da je preblizu ali celo zunaj svojega voznega pasu. Še več - sodobnejši sistemi, ki so v uporabi tudi v koncernu, zmorejo aktivno pomagati vozniku ostati v svojem pasu (celo v sredini), saj krmilni mehanizem sam usmeri avto nazaj oziroma pomaga z blagim sunkom volana v pravi smeri. Elektromehanski sistemi pomagaj vozniku tudi, ko je treba hitro vrteti volan v pravi smeri, na primer pri hitrem manevru izogiba. Takrat sistem omogoči polno moč elektromotorja, poleg tega pomaga vozniku, da pri takem nenadnem manevru zavrti volan v pravo smer. Zmore pa ta sistem, v sodelovanju s kupom tipal in računalnikov, zaznavati na primer tudi bočni veter ali naklon ceste in to z ustrežno silo na volan v pravi smeri tudi korigirati.

Seveda pa omogoča elektromehanski servo tudi bolj praktične in manj hektične manevre

- na primer manever (bočnega) parkiranja. Parkirni asistent s pomočjo tipal najprej (med vožnjo mimo) ugotovi, ali je prostora dovolj, na to opozori voznika, ta pa mora le še prestaviti v vzratno in - izpustiti volan. Zahtevno in natančno vrtenje volana ter nadzor okolice opravi elektronski pomočnik, voznik le še nadzoruje plin in zavoro, kmalu pa ne bo potrebno niti to. Seveda lahko avtomobili iz koncerna parkirajo tako vzdolžno kot prečno na smer vožnje. Še več - sistem zmore pomagati tudi pri odparkiranju, saj se lahko hitro zgodi, da bo avtomobil ob vrnitvi stisnjen med dva manj večša voznika. Da je vse skupaj manj stresno, lahko poskrbi tudi sistem štirih kamer (spredaj, zadaj in na bokih), ki na osrednjem zaslonu prikažejo združeno sliko (ptičja perspektiva), pri tem pa lahko voznik zelo natančno opazuje, kjer so morebitne ovire. In seveda izbere tudi kot pogleda, ki mu najbolj ustreza. Kar je seveda še kako uporabno tudi pri tesnih parkiranjih, terenski vožnji, tesnem izogibanju ...

Da bo smiselna in učinkovita povezava vseh sistemov v samozadostno in interaktivno celoto pripeljala do samovozečega avtomobila, pa ste verjetno ugotovili že sami ...

ENERGIJA, VESELJE, POSLOVNI IZZIVI

Običajno intervju začnem s kratkim neformalnim pogovorom. Janez Škrabec mi je že v tem delu nehote odgovoril na eno ključnih vprašanj, saj mi je mimogrede svetoval zanimivo aplikacijo, ki jo sam uporablja na potovanjih, omogoča pa dostop ter branje in hkrati poslušanje knjig v angleščini. Za Škrabca velja, da mobilnost, in to v širšem pomenu, preprosto živi. Prvega moža Rika pot z njegovimi projekti vodi po vsem svetu. Koledar njegovih aktivnosti se bere kot zanimiva zgodba, ki se dogaja v številnih državah sveta. Kot poslovnež, menedžer, filantrop, mecen se zelo dobro zaveda pomena ravnovesja med delovnimi izzivi in projekti ter osebnim in človeškim nivojem, kar mu daje energijo in veselje do tega, kar dela. To seva skoraj iz vsake izrečene besede.

Tekst: Igor Savič

Foto: Nejc Lasič



INTERVJU

JANEZ ŠKRABEC, DIREKTOR PODJETJA RIKO

Zaradi narave svojega dela veliko potujete. Kje ste bili nazadnje?

Ravno sem se vrnil z Otoka. Na Škotskem, v bližini Aberdeena, smo s prijatelji igrali golf na igrišču v lasti novega ameriškega predsednika. Del družinskih vezi namreč veže Donalda Trumpa na tisti konec, a nisem povsem prepričan, da so domačini posebej navdušeno sprejeli njegove poslovne ideje. Pot sem nato nadaljeval sam v London in Cotswolds, kjer gradimo prestižno naselje The Lakes. Naslednja postaja je bila Belorusija, nato pa se odpravljam še na Dansko, od tam pa na Grenlandijo, ki jo bom obiskal prvič v življenju.

Ste poskusili kdaj beležiti, koliko kilometrov naredite letno?

Ne, to delajo letalske družbe, ko štejejo milje (smeh), ampak oni imajo drugačno štetje in se na to ne moremo popolnoma zanesti. Potujem zelo veliko, če ocenjujem na grobo, lahko rečem, da polovico svojih delovnih dni preživim v tujini.

Potovanja so najbrž zelo dober čas za rojevanje novih idej, projektov, zamisli ...? Kako vas tisto, kar vidite in spoznavate, spodbuja v poslu?

Menim, da so potovanja pomemben dejavnik pozitivnega razvoja vsakega človeka. Potovanja in stik z drugimi deželami in kulturami odpirajo nova obzorja, polnijo arzenal novih izkušenj, mamijo raziskovanja, omogočajo spoznavanja novih ljudi in tradicij ter dvigujejo stopnjo tolerance. Ta pa, vsaj kot kaže prerez zadnjih let, zelo upada, žal so jo nadomestili strahovi in fobije. Če bi več potovali, se soočali z drugimi kulturami, bi zagotovo znali gojiti tudi večje spoštovanje. Ne glede na standard in čas sem se trudil od nekdaj obiskati čim več dežel. In če ne bi tako rad potoval, zagotovo tudi moje podjetje ne bi bilo tako internacionalizirano.

Imate pri potovanjih kak ritual, določen način, kako se pripravite nanje?

Ko se le da, poskušam ob poslovni poti vsrkati tudi čim več novega o krajih, ki jih obiščem. Danes je vir internet, včasih sem si pomagal tudi z vodniki, kot je Lonely Planet. Še vedno zelo rad berem tudi tiskane revije, predvsem tiste »lifestyle«. Revija Monocle je recimo moje priljubljeno čtivo o mestih, hotelih, dogodkih. A najboljši vir so prijatelji, ljudje, ki živijo v krajih, kamor grem. V Londonu se recimo vselej srečam z Nino Kojimo, ki že kot prava domačinka streže z izkušnjami Londona, ki so mimoidočemu popotniku bolj nedosegljive. In če že omenjam nedavni obisk Anglije, ne smem izpustiti obiska dirkališča Silverstone, kamor so nas povabili glede možnosti nadaljnjega sodelovanja pri gradnji lesenih hiš. Dobra arhitektura se ne nazadnje povezuje z dobrimi avtomobili, gre za stvar okusa in tudi prestiža. Kar predstavljajte si odlično oblikovano leseno hišo, ki ima na eni strani igrišče za

golf, zraven »spa« za razvajanje telesa in duha, na drugi pa dirkališče, na katerem lahko preskusite svojega Porscheja.

Prišla sva do avtomobilov. Tudi na štirih kolesih naredite toliko poti kot z letali?

Ne bi rad razočaral bralcev revije o avtomobilski mobilnosti, ampak iskreno sem danes na cesti precej manj kot v zraku. Včasih, še v mladosti, sem v vožnjah zelo užival. Prekrižaril sem kraje po Evropi, se veliko vozil do Münchna in Frankfurta, Beograda in Budimpešte, vožnja do Firenc je bila mačji kašelj. Tudi ko sem potoval po nekdanji Sovjetski zvezi ali pa po Britanskem otočju in ZDA, sem veliko prevozil. Danes pa delam sam le krajše razdalje, recimo do dvesto kilometrov. Takrat sem še vedno rad za volanom, a predvsem gre za prostočasne vožnje. V poslu, predvsem ko je pot nekoliko daljša, me običajno vozi šofer, da pridem na cilj spočit in pripravljen.

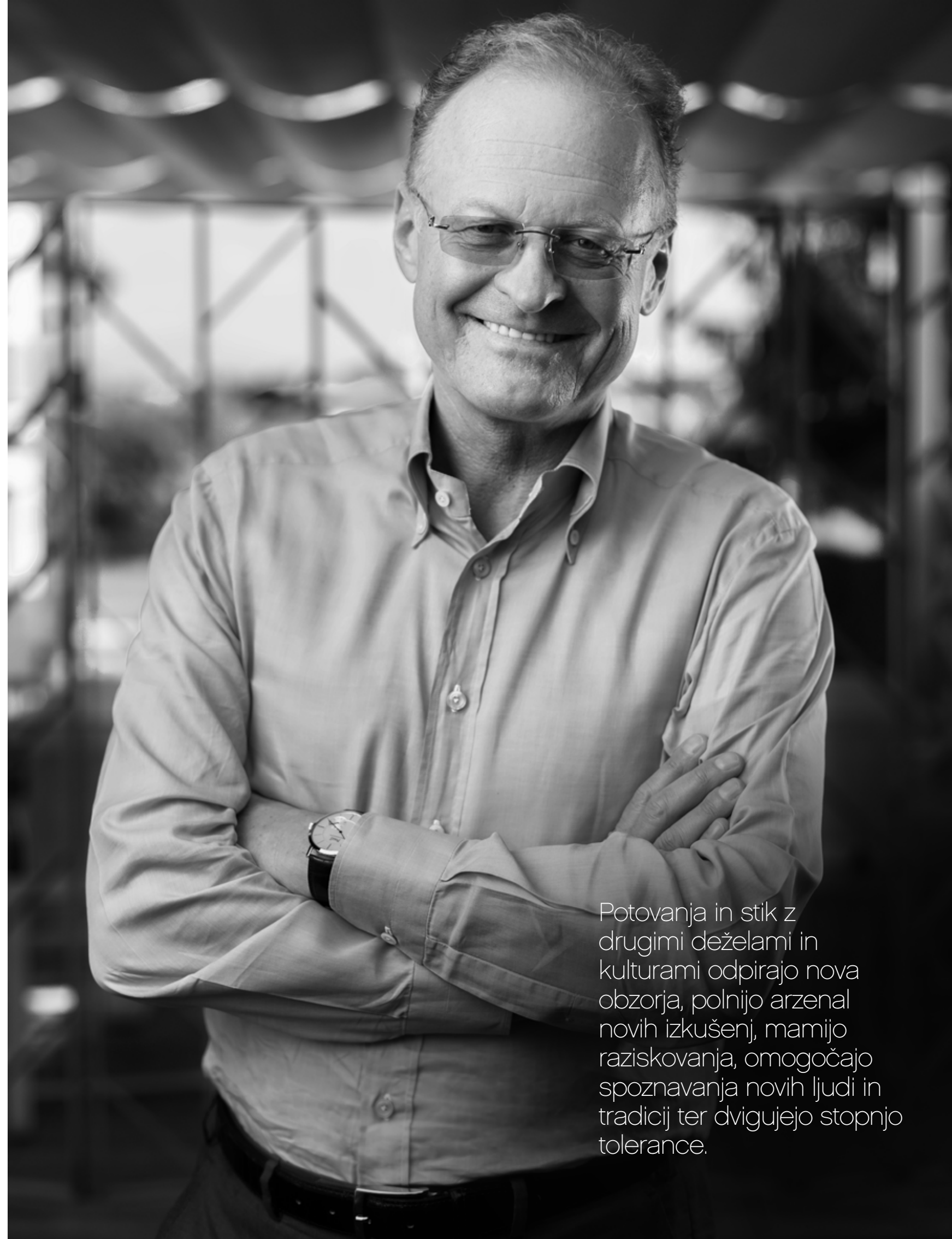
Včasih, še v mladosti, sem v vožnjah zelo užival. Prekrižaril sem kraje po Evropi, se veliko vozil do Münchna in Frankfurta, Beograda in Budimpešte, vožnja do Firenc je bila mačji kašelj.

Uporabljate avto tudi kot delovno pisarno?

Tudi. Po eni strani mi omogoča, da izkoristim čas med vožnjo in se pripravljam na delovne obveznosti. Po drugi strani pa je moje vozilo tudi moj asistent pri dejavnostih, ki jih imam rad, ko imam čas zase. Tako boste, če pokukate v moj prtljajnik, našli v njem palice za golf, rezervna oblačila, primerno obutev, da lahko kadarkoli izkoristim kak trenutek in se odpravim na svoje priljubljene točke - hiter vzpon na Šmarno goro, Sveto Ano pri Ribnici, sprehod okrog Bleda ...

Ko govorimo o vožnji, ne moremo brez pogleda v prihodnost. Kaj menite o samovozečih avtomobilih?

Menim, da je odnos do takih vozil odvisen od namena vožnje. Če govorimo le o transportu med točko A in točko B, se pravi o mobilnosti v res zelo osnovnem pomenu, potem mislim, da bomo v prihodnosti uporabljali tudi avtonomna vozila. Ampak obstaja pa še druga vožnja. Tako kot sem se sam recimo že kot otrok veselil voženj z gokarti ali z vozili v lunaparkih,



Potovanja in stik z drugimi deželami in kulturami odpirajo nova obzorja, polnijo arzenal novih izkušenj, mamijo raziskovanja, omogočajo spoznavanja novih ljudi in tradicij ter dvigujejo stopnjo tolerance.

INTERVJU

JANEZ ŠKRABEC, DIREKTOR PODJETJA RIKO



ljudje tudi v odrasli dobi v voznjah še vedno uživamo. Tisti, ki si bodo kupili hišo »za vogalom« Silverstonea, si bodo želeli tudi v prihodnje držati volan. Tam bo šlo za zadovoljstvo ob vožnji, ob stiku z vozilom. Začutiti obrate, slišati zvok motorja in vonjati vonj bencina med vožnjo, pa tudi videti svojega jeklenega lepota parkiranega v transparentni garaži. To so občutki zadovoljstva, ki bodo, prepričan sem, ostali.

Bodo »klasični« avtomobili morda v prihodnje kot vinilne plošče? Del preteklosti, ki ohranja svojo vrednost in tudi danes poznavalcem in zbiralcem pomeni veliko?

Ja, to je prava primerjava. Poglejte, kako so se plošče vrnile, čeprav so jih že zdavnaj odpisali. In nič ni narobe s tem, če kje malo »zaškripa« ali pa »zaropota«. Je integralni del celostne izkušnje.

Spregovorila sva o fizični mobilnosti. Kaj pa intelektualna? Digitalni svet nam omogoča veliko hitrejše gibanje v tej sferi. Kako ga izkoriščate vi kot poslovnež?

Tehnologija je pomembna. Sam sem vedno izredno rad bral.

Ko sem se vračal z daljših poti, sem se zakopal tudi v nekaj tednov stare časopise in revije, da sem prišel do informacij in zanimivih zgodb. Če pomislimo, koliko lažje je to danes, je to resnično revolucija. Zdaj kjerkoli na svetu recimo po enajsti zvečer – ali pa ob kaki drugi uri, če sem v drugem časovnem pasu – preberem novice. In dovolite opombo – čeprav ves čas govorimo o globalizaciji in navkljub temu, da imamo na dosegu roke medije z vseh koncev sveta, vendarle še vedno največ črpamo iz domačega okolja. Berem Spiegel, Guardian in podobne, ampak največ časa pa še vedno namenim slovenskim virom. So pa ažurne informacije neprecenljive.

Je danes menedžer sploh še lahko uspešen, če ne uporablja novih tehnologij?

Vloge in poti do cilja se ves čas menjajo. A človek je še vedno enak, z istimi vrednotami, s podobnimi potrebami. V mnogih knjigah o sodobnem voditeljstvu in menedžmentu se avtorji sklicujejo na voditeljske kanone osebnosti iz preteklosti. Načela in principi, ki so jih za doseganje svojih ciljev in dodanih vrednosti uporabljali oni, danes še vedno veljajo. Tehnologija prinaša nove možnosti, nove načine, ne revolucionalizira pa toliko vsebin. Zame so to orodja, ki jih rad uporabljam in ki mi lajšajo delovanje in komuniciranje. Če le pomislim, kako težko je bilo pred dvema desetletjema, ko sem v tujini recimo iskal telefon ali faks sredi noči, da bi prejel nujno sporočilo! Mobilno telefonijo lahko samo hvaležno pozdravim. Novi mediji nas niso zaslužnili, temveč osvobodili. Vsaj jaz imam tako izkušnjo, ko znam in zmorem tudi izklopiti.

Korak naprej se zdi ves čas tudi eno od vodil v vašem delu, v Riku. Kaj so ključni elementi vaše uspešnosti?

Predvsem želim izpostaviti naš duh, naše vrednote v podjetju. Smo podjetniško naravnani, proaktivno usmerjeni, vselej na preži za novimi aktivnostmi in priložnostmi. Na piedestalu naših temeljnih vrednot je tudi timsko delo, ki je za podjetje ključnega pomena. Zame je pomembno, da se moji sodelavci dobro počutijo, da rastejo ne le poslovno, temveč tudi osebno. In svojo odgovornost prepoznavam v tem, da ustvarjam take pogoje v Riku.

Družba Riko je prisotna na številnih trgih. Projekte imate v Rusiji, Belorusiji, Angliji ... kateri trgi so še izziv za Riko?

Čeprav je globalizacija pogosto uporabljana beseda, smo jo vendarle malce precenili. Raziskave izpričujejo, da posamezniki, podjetja in države delujemo oziroma posluujemo redkokdaj globalno, temveč regionalno. Tudi Riko. Delujemo na trgih, s katerimi nas veže kulturna bližina, izkušnja polpreteklosti in poznavanje birokratskih ustrojev; to so države nekdanje Ruske federacije in Jugoslavije. Sodobni Riko tu stoji na 30 letih podlage, kar je za-

INTERVJU

JANEZ ŠKRABEC, DIREKTOR PODJETJA RIKO

gotovo tudi neke vrste prednost. Seveda smo prisotni tudi v EU, za zdaj predvsem z leseno gradnjo, iščemo pa priložnosti tudi na novih trgih, kot je na primer Iran.

V Belorusiji ste letos dobili posel, vreden skoraj 40 milijonov evrov, za obnovo največje beloruske transformatorske postaje. Dejavnosti ste na številnih področjih, katera mislite, da bodo ključna v prihodnosti?

Menim, da tista, kjer smo aktivni že danes. Razvijamo kompleksne projekte na področju energetike, okoljevarstva, industrijskega inženiringa, gradbeništva in logističnih sistemov. Če je bilo slednje v zadnjem času nekoliko v ozadju, si obetamo v prihodnosti tu malo večjo dinamiko. Na področju visokoregalnih skladišč imamo odlične reference. Naredili smo največje avtomatizirano skladišče v Evropi, in sicer za Ikeo v Moskvi, Rikov podpis prav tako nosi Krkin v Ruski federaciji, podobne projekte smo izpeljali tudi za Lek, Ljubljanske mlekarne. Če se zopet vrnemo na področju digitalizacije – tudi naše nakupovalne izkušnje so se digitalizirale, vse več nakupov opravimo od doma, kar pomeni, da so bo marsikateri nakupovalni center spremenil v visokoregalno skladišče. In tu so naše priložnosti. Drugo področje je ekologija. Vemo, da je zahodna Evropa že čista, jugovzhodna pa ne. Vode na Balkanu so še vedno umazane. Prihajajo kohezijska sredstva, sosednja Hrvaška je recimo nov izziv. Znanje, ki smo ga nabrali v Sloveniji v preteklem obdobju, ko smo zgradili veliko novih kanalizacij, vodovodov, regijskih centrov za upravljanje z odpadki in podobno, bomo ponudili na Hrvaškem. In če se sprehodim še po energetiki, smo aktivni tudi pri zeleni energiji. Ravno kar načrtujemo vetrne elektrarne v Belorusiji, v Ukrajini sončno elektrarno, doma v Sloveniji ravno končujemo hidroelektrarno pri Brežicah in se pripravljamo še za eno na reki Savi.

Kaj pa področje mobilnosti?

Kar zadeva industrijski inženiring, smo zelo aktivni v Ruski federaciji. Tam so naši številni partnerji v avtomobilski industriji, predvsem pri rešitvah na področju mehanske obdelave. Vstopili pa smo tudi v nov segment pri ruskih železnicah. Proizvodnja vagonov, obrati za vzdrževanje, tudi tam bomo poskusili narediti čim večje korake na trg.

Ne smeva pozabiti na hiše Riko.

Seveda, nikakor ne. Poglejte, kako se odpirajo vrata na primer z našim sodelovanjem z oblikovalskim zvezdnikom Philippom Starckom. Z znamko P.A.T.H. by Starck With Riko smo prepoznavni na najzahtevnejših trgih, pri najzahtevnejših kupcih. Primer je Velika Britanija, prišli smo tudi v ZDA. V New Yorku se recimo zaključuje naša hiša za petično družino, ki smo jo pripravili z našo celovito ponudbo.

Ogromno projektov ste našli, ogromno idej, in omenili ste tudi energijo. Kje pa črpate tisto zase?

Preprosto. Redna fizična aktivnost, druženje s prijetnimi in zanimivimi ljudmi, obisk kulturnih dogodkov in pravo ravnotežje je vzpostavljeno. Ob vsem tem pa se držim načela, da v življenju ni nič podarjeno. Vse, kar smo pridobili, moramo vzdrževati in negovati. Tega se kar držim pri vzdrževanju svoje psihofizične kondicije. Če opazim, da mi peša angleščina, investiram svoj čas v izboljšave. Če pridobim kakšen kilogram preveč, pazim na prehrano. Če se mi zdi, da sem izgubil stik z najboljšim na kulturni sceni, se posvetim kulturnemu dogajanju. Tako ohranjam zadovoljstvo in sproščenost, ki mi čedalje več pomenita.

Naredili smo največje avtomatizirano skladišče v Evropi, in sicer za Ikeo v Moskvi, Rikov podpis prav tako nosi Krkin v Ruski federaciji, podobne projekte smo izpeljali tudi za Lek, Ljubljanske mlekarne.

V tej številki Carzina pišemo tudi o aktivnostih v prostem času. Vam je bližje adrenalin ali kaj bolj umirjenega?

Ekstremni športi me ne zanimajo. Moje delo je dovolj stresno, zato ne potrebujem še dodatnih adrenalinskih potrditev, temveč pritiutež temu. Rekreativno jemljem kot sestavni del življenja, s katerim ohranjam dobro kondicijo in bistro glavo. Tu si želim čim več predvidljivosti. Rad točno vem, koliko časa mi to vzame. Ne nazadnje, šport mi mora omogočati prednosti pri mojem delu, ne sme me še dodatno ovirati. In pomemben del aktivnosti zunaj pisarne so tudi redno branje, obožujem namreč zgodovino, obiski razstav, predstav in koncertov. To potrebujem, da moj svet ni preveč enoličen in da moj pogled na svet ohranja tako pomembno večdimenzionalnost.

Kje se vidite čez deset let?

Upam, da v podobnem okolju in razmerah kot danes. Rad imam svoje delo in svoj življenjski slog. Resnično in iskreno si želim, da ga bom lahko ohranil do konca svojega življenja. Izkoristil vse, kar življenje omogoča in ponuja, in pustil dobre sledi za seboj.

ADRE NALIN ALI KNJI GA?

Poletje je čas za počitek in sprostitev. Za ljudi na vodilnih mestih je dopust prav tako pomemben kot intenzivno delo skozi vse leto. Kako ga izkoristiti za učinkovito »polnjenje baterij« in obenem kot navdih za nove poslovne ideje?

Tekst: Gorazd Suhadolnik
Foto: Getty Images

Že rimski državnik in filozof Cice-ro je poudarjal pomen gibanja za zdravo telo in um. »Zgolj vadba podpira duha in ohranja močno misel,« je dejal. Tisti, ki ne najdejo časa za telesno vadbo in aktivni počitek, ga bodo morali prej ali slej najti za (zdravljenje) bolezni. Zdi se, da se tega precej dobro zavedajo tudi slovenski poslovneži.

Podjetnik Janez Škrabec poletni dopust preživlja na jadranski obali. »Nudi mi dovolj priložnosti za zelo aktivno preživljanje časa,« pravi. »Rad plavam in hribolazim, obenem pa si končno privoščim tudi dovolj časa za branje časopisov in literature, pa tudi za druženje in kulturno udejstvovanje.« Lastnik in direktor podjetja Riko se bo poleti redno vzpenjal na ljubljansko Šmarno goro in ribniško Sveto Ano, kot vsako poletje pa si želi veliko časa preživeti tudi na Bledu, ki mu je zelo ljub. »Ne bom le hodil okrog jezera, ampak ga bom poskušal tudi čim večkrat preplavati,« pravi Škrabec.

Cvetana Rijavec, nekdanja generalna direktorica Ljubljanskih mlekarn, je že dve leti v pokoju. Od nekdanje rada planinarila, pred šestnajstimi leti pa se je začela še potapljati.

»Vsako leto smo šli, če se je le dalo, za en teden na morje na potapljaško barko,« pravi. »Potapljanje te zasvoji, meni je najbolj všeč, ker prideš v drug, telesu sicer nekoliko tuj svet, vidiš veliko stvari, ki jih sicer ne moreš videti nikjer drugje. Občudujem podvodne rastline in živali, predvsem pa uživam v breztežnosti, v občutku svobode, ki ga daje lebdenje pod vodo.«

Seveda se zaradi varnosti vedno potaplja v dvoje, tako na dah kot s pomočjo jeklenke s stisnjenim zrakom. »Čeprav je tudi potapljanje do neke mere stresno, je dober način za obvladovanje delovnega stresa, zanj moraš biti fizično in psihično tudi v dobri kondiciji. Doživetje potapljanja pa te zelo sprosti. V službi mi je to pomenilo zelo lep odklop, tako kot hoja v hribe, ko hodiš zato, da si sam s sabo,« pravi nekdanja direktorica Ljubljanskih mlekarn.

NEMOGOČI MIR

Gorazd Lampič, mladi menedžer leta 2016 in direktor podjetja Elaphe, to uspešno deluje na področju inovacij in razvoja elektromotorjev za neposredni pogon električnih vozil, bo dopust najverjetneje preživljal na Bolu na Braču. »Počivati se mi kaj posebej ne da. Morda eno dopoldne, ampak verjetno bi me po nekaj urah že nekaj pognalo naprej. Težko sem preveč pri miru,« pravi Lampič in dodaja, da bi se z rekreativnimi športi še več ukvarjal, vendar telo verjetno ne bi zdržalo prevelike intenzitete, »ukvarjati se s športom na preniknem nivoju pa ni tako zabavno«. Zanj je predvsem pomembno in zabavno športno druženje v podjetju. »Redno igramo košarko, nogomet, tenis, odbojko in hodimo tudi smučat. Več sodelavcev skupaj kolesari, hodi na fitnes, občasno pa igramo še bowling, če lahko to štejemo med športe.« Na vprašanje, ali ga privlačijo adrenalinski športi, odgovarja, da je najbolj adrenalinsko biti na mejah svojih sposobnosti. »Ne privlačijo me nevarnosti, ampak dobra izvedba,« pravi Lampič.

Primož Kunaver, ki je s svojim svetovalnim podjetjem Primum uspešen na področjih optimizacije poslovnih procesov, podpore start-up podjetjem in razvoja tehnoloških rešitev pri alternativnih virih energije, se zaveda, da to sicer ni zdravo, vendar misli, da je odvisnik od adrenalina. Kolkor utegne, pleza in se ukvarja z gorskim kolesarstvom, včasih mu celo uspe »pobegniti« za kakšno dopoldne med tednom. Za te primere ima izdelan natančen urnik: s kolesom na Toško Čelo – ena ura, plezanje solo s samovarovanjem v Turncu – ena ura in pol, krajša smer v vzhodni steni Begunjsčice – štiri ure, lažja kopna ali snežno-ledna smer na Vršiču – šest ur. »Uživam, ko primem belo skalo, naredim dolg gib, ko piha veter in gledam daleč,« pravi Kunaver. »Če dopusta ne bi porabil tudi za rekreativno športno delovanje, bi bil preveč siten, bolje bo za vse, če bo zraven tudi vsaj malo športa.« Z družino bo poletne počitnice preživel na Korziki in Hvaru, na dah bo lovil ribe in plezal. »Vmes pa bo, upam, »padla« še kakšna plezalska akcija v Dolomitih ali Centralnih Alpah,« pravi poslovni svetovalec iz Ljubljane.

ČAS ZA STRATEŠKI RAZMISLEK

Jožica Rejec, direktorica Domela, preživi dopust po navadi kombinirano, z raziskovanjem krajev, v katerih še ni bila, pri druženju z vnuki in drugimi družinskimi člani, na domačem vrtu in v sprehodih po naravi. Sprosti se tudi na potovanjih, pri kolesarjenju, branju in druženju.

»Utrujenost od natrpanih urnikov uravnotežim z delom sobote in nedelje,« pravi Rejčeva. »Nekaj ur pa porabim za branje poročil in pošte, kar je ostalo od tedna. Prav tako si odpočijem med dopustom, čeprav podjetja ne morem dati povsem iz glave. Takrat razmišljam bolj o strateških, prebojnih idejah.«

Janez Škrabec pravi, da je podjetnik po srcu in duši, zato ne preklaplja med delovnim in prostim časom. »Najbrž zato, ker tako rad počnem to, kar pač počnem,« pravi. »Zdi se mi, da svojo pisarno le prestavim v malo bolj »sproščeno« okolje. Četudi na dopustu sem rad v rednem stiku s svojimi sodelavci, partnerji in aktualnimi projekti. In tudi z dobrimi idejami ter vizijami, ki jih snujem v tem času.«

Tudi za Gorazda Lampiča je njegovo delo tako zanimivo, da ga ne jemlje le kot delo. »Pogosto tudi na dopustu pomagam ekipi in sem tesno povezan z aktivnostmi v podjetju. Seveda z nekoliko manjšo intenziteto, vendar v globalno povezanem svetu in na področju zelo dinamične tehnologije za električne avtomobile ne gre drugače,« pravi. »Za to obdobje si prihranim tudi čas za razmislek o kakšni strateški pomembni temi, odigram pa tudi kakšen šah.«

Pred leti, ko je bil še v drugi službi, je izklopil računalnik v petek ob petih in do ponedeljka zjutraj se niso ne misli, ne dejanja kaj dosti dotikala službe, pravi Primož Kunaver. »Zdaj je žal drugače. Ko smo šli pozimi za štiri dni v Dolomite na smučanje, sem pozabil napajalni kabel za prenosnik. Naslednji dan sem se odpeljal eno uro daleč čez gorski prelaz do prve trgovine z računalniško opremo, da sem lahko v hotelu delal naprej.« Kunaver še pravi, da se lahko najintenzivneje odklopi od službe prav »z adrenalinskim dodatkom«.

PROSTI ČAS

»Tokrat nimam priložnosti, da bi mislil na kakšne službene zadeve,« pojasnjuje.

»Med dopustom sem bila s službo povezana tako, da me to ni obremenjevalo, poskušala sem se čim bolj sprostiti in izklopiti, vedno pa sem bila dosegljiva. Mislim, da si mora vsak omogočiti dober dopust, če si ga ne privoščiš in se ne spočiješ, tvegaš kvečjemu slabšo učinkovitost, če ne še kaj hujšega,« pravi Cvetana Rijavec, ki se od dneva, ko je odšla v pokoj, ni še niti eno jutro zbudila z mislijo, da mora vstati in se urediti za odhod v službo. »Čeprav se zelo rada še srečam z bivšimi sodelavci,« dodaja gospa, ki je med počitnicami tudi vedno rada veliko potovala. Nazadnje se je za deset dni odpravila v Francijo. »Na univerzi za tretje življenjsko obdobje sem se začela učiti francoskega jezika,« pravi. »Ni lahko, pomaga pa mi znanje italijanskega in španskega jezika.«

SKRAJNI ŠPORTI KOT VENTIL ZA SPROŠČANJE

V ekstremnih športih je element nevarnosti, ki pospeši srčni utrip in preplavi telo z adrenalinom. Uspešne ljudi navda verjetno z enakim vznemirjenjem kot delovni izzivi. Le ena kritična napaka je lahko usodna – prav to pa je tudi razlog, zaradi katerega se veliko uspešnih ljudi preizkuša v najnevarnejših športih, od deskanja na kot nebotičnik visokih valovih (tow-in surfing), do base jumpinga in letenja z wing-suitom, mogoče najnevarnejšega ekstremnega športa od vseh, od prostega plezanja brez varovanja do potapljanja v morskih in drugih jamah – dodali pa bi lahko še snežno kajtanje, soteskanje, jadrarno padalstvo, kajak na divjih rekah, spust z gorskimi kolesom ...

Larry Ellison, ustanovitelj podjetja Oracle, ni le dolgoletni lastnik tekmovalnega katamarana, ki zmaguje na najprestižnejših regatah, ampak tudi prototip adrenalinskega odvisnika, ki za razvedrilo rad leti z vojaškim reaktivcem, v ekstremnih športih, kot sta body surfing (drsenje po valovih brez deske) in gorsko kolesarjenje, pa je pridelal že kopico poškodb. Pred dvajsetimi leti si je zdrobil komolec in ustanovil kar svojo bolnišnico za ambulatno nego in znotraj nje raziskovalni center za mišično-skeletni sistem. Podoben »kaliber« je Richard Branson, ustanovitelj podjetja Virgin, ki se je preizkusil že v vseh najbolj adrenalinskih športih,

od tekmovanja s hitrimi čolni do letenja z baloni, s svojo raketo Virgin Galactic pa namerava poleteti tudi do roba vesolja. Ena od njegovih zadnjih igrač je vožnja s podmornico za dve osebi.

Malo manj »skrajn« je Mark Zuckerberg, ustanovitelj Facebooka. Sicer redno teče, svoje počitnice pa preživlja veliko manj velikopotezno in razburljivo. Poleti ga je mogoče »zalotiti« na havajskem otoku Kauai s »predpotopno« jadralsko desko in s prijatelji na burgerju.

SIESTA JE ODLIČNA

Če niste tip za adrenalin, si pa oddih vsekakor odmerite, nihče vam ne bo zameril, če si boste na počitnicah privoščili dobro knjigo v senci. V angleški potovalni agenciji Travelbag so ugotovili, da tudi na dopustu preveč razmišljamo o službi in da zaradi stresa pri preverjanju sporočil iz službe v povprečju izgubimo dva dni počitnic. Potovanje, druženje in fizične aktivnosti so lahko tudi zelo naporne, saj mislim omogočijo, da se odklopijo od dela in povzročijo izgubo motivacije za vrnitev na delo. Zmerno načrtovan in z dogodki ne preveč natrpan dopust bo vseeno najučinkovitejši čas, ki si ga lahko omogočite v vsem letu. Zato si brez slabe vesti vsaj prvi dan počitnic prizanesite z načrti, nič ne bo narobe, če boste ves dan le poležavali in dremali. Mogoče vam bo celo prijalo, če se prve dni odrečete druženju in si izmislite svoj ritual za razbistritev misli. Po drugi strani pa poslušajte sebe, ko boste razmišljali o zadnjem času marsikje opevani »digitalni razstrupitvi«. Izklop telefona in samoprepoved družabnih omrežij na dopustu ne bosta prav nič pripomogla k počitku, če boste zaradi tega še v večjem stresu. Brez skrbi si torej lahko dovolite tudi »obvezne« minute za službene maile, če boste zato mirnejši.

Pa še ena misel: dopust lahko končate z razmislekom. Še ena možganska kemikalija, serotonin, se sprosti vsakič, ko premislite o pomembnih preteklih dogodkih in dosežkih. Zato si vzemite čas za premislek o ljudeh, sodelavcih in osebnih dosežkih, ki se vam zdijo pomembni, vas navdihujejo in motivirajo pri doseganju ciljev. To vas bo napolnilo z energijo in spodbudilo, da se boste po dopustu vrnili na delo z večjo voljo in smelimi, mogoče tudi novimi načrti. Izkoristite dopust, vrnite se spočiti in v še boljši delovni formi za nov začetek.

knjižnih namigov Billa Gatesa

Dopusti Billa Gatesa, človekoljuba in ustanovitelja Microsofta, vsaj uradno po adrenalinski plati niso nič posebnega. Zato pa pri Gatesovih cenijo mir in dobro branje. Bill z ženo Melindo svojim trem otrokom do 14. leta starosti ni dovolil imeti mobilnega telefona, vsako leto pa na svojem spletnem blogu pred poletjem predlaga pet knjig, ki jih je vredno prebrati med dopustom. Letos je pripravil naslednje predloge:

1

Hillbilly Elegy ameriškega pisatelja in vlagatelja J. D. Vancea, spomini na odrasčanje v revščini deindustrializirane Amerike in preboj na elitno univerzo na vzhodni obali.

2

Homo Deus: A Brief History of Tomorrow izraelskega zgodovinarja Yuvala Noaha Hararija o prihodnosti našega življenja na Zemlji.

3

Born a Crime ameriškega TV-voditelja in komika Trevorja Noaha, sina belca in črнке, rojenega v Južni Afriki v času apartheida.

4

A Full Life: Reflections at Ninety, razmislek nekdanjega ameriškega predsednika Jimmyja Carterja, napisan ob 90-letnici življenja.

5

Réparer les vivants francoske pisateljice Maylis de Kerangal, roman o 24 urah, v katerih umirajoči ženski presadijo srce v prometni nesreči umrlega najstnika.

DUBLIN

Dublin, glavno in daleč najpomembnejše mesto »zelenega otoka«, je mesto, v katerem se prepletata tradicija in sodobna globalna ekonomija. Še drugič v tem tisočletju se središče Irske vzpenja po gospodarskem pomenu in v mesto prihaja vse več poslovnih obiskovalcev. Če boste med njimi tudi vi, si privoščite ob delovnih obveznostih še vsaj kakšno uro za odkrivanje duše te privlačne prestolnice.

V letih ob koncu prejšnjega in na začetku novega tisočletja se je zdelo, da nič ne more ustaviti irskega gospodarstva. »Irski tiger« je bila beseda, ki je spremljala zgodbe o uspehih, investicijah in rasti. Potem je prišla recesija, spravila državo in prestolnico na kolena, Irci pa so se, kot že večkrat v zgodovini, množično odpravljali s trebuhom za kruhom drugam. A zgodba je dobila še en obrat. Zadnja leta se Irci vračajo domov, Dublin pa postaja (spet) vse pomembnejša metropola tudi na mednarodnem finančnem polju. Medtem ko pesimisti pripisujejo precejšnjo zaslugo za rast irskim »liberalnim davčnim pristopom« (zaradi vrste olajšav, ki so ali pa niso povsem skladne z regulativo EU, domujejo na otoku zadnja leta giganti, kot so Apple, Google, Facebook in drugi) in opozarjajo, da uspeh ne stoji na najtrdnjših temeljih, optimisti opazujejo premike čez Irsko morje in ocenjujejo koristi, ki naj bi jih brexit, izstop Velike Britanije iz EU, prinesel Dublinu na račun Londona. Približno 13.000 novih delovnih mest, večinoma v finančnem sektorju, naj bi prinesla selitev uradov multinacionalk na Irsko, so letos ocenili pri nepremičninskem velikanu Knight Frank. A nepremičninski posredniki (cena nepremičnin je danes višja kot leta 2007, čeprav je ob recesiji irski trg vmes podobno kot v Sloveniji strmoglavil v prostem padu) niso edini, ki si

zadovoljno manejo roke. Tudi turistični delavci so navdušeni nad dejstvom, da je Dublin spet »in«. Poslovni gost je dober gost, saj porabi veliko, po podatkih, objavljenih v Irish Timesu, tudi dvainpolkrat toliko kot »klasični turist«. In dobra novica je, da ima obiskovalec v Dublinu videti marsikaj, tudi če ima na voljo le kak dan ali le nekaj ur.

02 URO

Že samo z letalsko povezavo London–Dublin, drugo najprometnejšo (za linijo Hongkong–Tajpej) na svetu, pride v Dublin vsak teden skoraj sto tisoč obiskovalcev, od tega jih je približno četrtnina poslovnih. Sami torej na poti z deset kilometrov od mesta oddaljenega mednarodnega letališča (poceni pridete v mesto z avtobusom, za od 20 do 25 evrov, torej ne pretirano ceno v primerjavi s povezavo Brnik–Ljubljana, pa tudi s taksijem) gotovo ne boste. Če imate na voljo le nekaj ur, preden vas bo pot odpeljala k delovnim obveznostim in nato naprej oziroma nazaj proti domu, boste najverjetneje pristali v največji gneči, v strogem središču mesta. Blago razočaranje, ki ga del obiskovalcev doživi, ko ugotovi, da je Temple Bar, centralni mestni predel južno od reke Liffey, včasih res prepoln turistov, ponavadi prežene že prvi pint piva ali merica mehkega irskega viskija. Opomba: nikakor se ne pustite zapeljati alkoholu, razen če nimate časa dovolj in (ali) so z vami tudi poslovni partnerji ali gostitelji. Izkoristite torej prvo uro ali dve le za srkanje mestnega duha, ne pa le pijač.

POSLOVNA POT

06 UR

Čeprav sta julij in avgust najtoplejša meseca, to še ne pomeni, da sta tudi najbolj suha. Ne glede na letni čas so padavine v Dublinu precej enakomerno razporejene, a na to se raje pripravite in se ne pustite pregnati dežju z ulic. Mestno središče je namreč po velikosti precej obvladljivo in če si privoščite raziskovalni potep (sami ali pa z eno od številnih organiziranih skupin, kakršne vodijo na primer vodniki v okviru mestnih ogledov Sandeman's, pri katerih opcijsko višino plačila vodniku določite sami), si boste hitro lahko ustvarili predstavo o mestu. Če si za izhodišče izberete mestno hišo in trg Barnardo, boste z dežnikom ali brez mimogrede porabili nekaj ur in se spotoma zaljubljali v mesto.

Če vas bolj kot sprehod po ulicah pritegnejo kulturne znamenitosti, bo ena vaših postaj gotovo najstarejša irska univerza, kolidž svete Trojice oziroma Trinity College. Ne glede na to, ali vas privlači arhitektura ali pa vas vleče v notranjost na ogled knjige iz Kellsa (Book of Kells), neprecenljivega, mojstrsko oblikovanega privlačnega rokopisa štirih evangelijev iz Nove zaveze (izvira iz obdobja okrog leta 800), je to točka, ki se je v Dublinu skoraj ne spodobi preskočiti.

12 UR

Je lahko nekdanja kaznilnica turistična znamenitost, ki navduši kljub mračni zgodovini? V Dublinu je mogoče tudi to. V zaporu Kilmainham, lociranem dobre tri kilometre zahodno od najžjega središča mesta, sicer za rešetkami že skoraj sto let ni zapornikov, a je duh nekega obdobja v irski in dublinski zgodovini še kako živ. Obiskovalec si lahko ogleda prostore, v katerih so bili ob običajnih zapornikih tudi številni politični, in si v zanimivo urejenem muzeju ustvari dobro predstavo o živopisni in pogosto tudi krvavi zgodovini ter tudi zapletenem odnosu do britanske krone.

Irsko povezavo z vero lahko spoznate v središču v katedrali svetega Patrika. Ime zaščitnika Irske (v njegovo čast se odvije ne le v Dublinu, ampak po vsem svetu vsako leto na 17. marec nešteto praznovanj), kot se spodobi, nosi najvišja in po mnenju mnogih tudi najprivlačnejša cerkev na zelenem otoku. Na lep dan je čudovit že pogled od zunaj, na primer iz istoimenskega parka pred katedralo.

Ko smo že pri parkih: le kak kilometer vzhodno od katedrale je park svetega Štefana (St. Stephen's Green). Čudovito urejena oaza je imeniten kotiček za sprostitev pred ali po delovnih obveznostih ali pa za vdih svežega zraka po naporni dublinski noči, če ste v mestu več kot le en dan. Je tudi živo nasprotje predela, kamor vas bo morda zanesel posel: modernistično



pozidanih nekdanjih dokov na severnem obrežju reke Liffey, doma številnih multinacionalk, poimenovanega tudi Silicijevi doki (Silicon Docks).

24 UR

Ujeti v 24 ur mesto z 1,3 milijona prebivalci in pri tem zadovoljiti vse okuse, je nemogoča misija. »Tradicionalisti« si lahko ogledajo brezplačni obsežen, zanimiv, čeprav ne najsodobnejši državni muzej Irske (National Museum of Ireland, Kildare Street). Tisti, ki jih bolj kot zgodovina zanimajo znamenite irske pijače, jo pogosteje mahnejo (in plačajo vstopnino) v Guinnessovo pivovarno ali Jamesonovo destilarno. Alternativa tej drugi je Irski muzej viskija (Irish Whiskey Museum), lociran na ulici Grafton, na kateri najdete tudi vrsto trgovin (če sodite med tiste, ki potovanja in posel kombinirajo tudi s »shoppingom«). A opozorilo res ne bo odveč: ne cenovno ne po vzdušju tovrstne turistične točke niso namenjene poseda-nju ob alkoholnih pijačah.

Če vas k temu že res vleče, se zvečer raje odpravite v eno od neštetih pivnic in nato poskrbite, da boste v sicer zelo prijaznem mestu prišli v svojo hotelsko sobo varno in pravočasno. Na svoj račun pridejo v Dublinu tudi ljubitelji glasbe, saj kotičkov z živo glasbo ne manjka. Podobno velja za kulinariko, pri čemer je dublinska gastronomska scena s pisano ponudbo, kakršno prinaša urbana

metropola, vse bolj drzna in raznolika. Ker se okusi tudi tu razlikujejo, lahko za priporočila (in pogled na cenik) preverite tudi lokalne ocene na spletu, na primer zelo dobro obveščeno stran TheTaste.ie.

In šport? Ljubitelji tekem so prepričani, da se da utrip mesta najbolje začutiti s tribun stadionov. Dublinčani in svoji strasti do športa nič ne zaostajajo za najbolj vnetimi navijači na svetu. Ne glede na to, da tega vsaj najbolj zapriseženi Irci ne priznajo na glas, ima večina zelo rada nogomet. A če želite občutiti tisto pravo stvar, je boljša izbira tekma ragbija ali, če imate srečo s termini tekem, tekma v katerem od unikatnih irskih športov (predvsem v galskem nogometu ali pa hurlingu). Dom teh je stadion Croke Park, za katerega vam bodo v Dublinu ponosno povedali, da je z več kot 80.000 sedeži največji v Evropi, na katerem primarni šport ni »klasični« nogomet. In če zaključimo sprehod po Dublinu malo višje, še tale informacija. Na Croke Parku vas za dvajset evrov povabijo tudi na streho stadiona in vam (s primerno zaščito) omogočijo sprehod na višini, primerljivi s 17. nadstropjem povprečne stolpnice.

Ne glede na to, s kakšne perspektive ali višine najraje spoznavate nove kraje, se bo v Dublinu našlo kaj za vas. In verjemite, prijazni domačini bodo poskrbeli, da bo vaš poslovni ali prostočasni obisk ostal še v lepšem spominu.



NE NAJVEČJI, A VSESTRANSKI!

V srednjem avtomobilskem razredu je mogoče udobno, hitro in varno potovati. Ob tem pa vsi modeli koncerna nudijo tudi povezljivost, tako pomembno za vsakega poslovneža, primerljivo najboljšim (in najdražjim) poslovnim limuzinam. Če so stroški vendarle v ospredju, potem odločitev ne bi smela biti tako težka, saj je izbira več kot pestra ...

Tekst: Matjaž Korošak

Foto: Arhiv

Volkswagen Passat

Težko je verjeti, da je osma generacija Volkswagnovega uspešneža v srednjem razredu na trgu že od leta 2014, saj se zdi, kot bi se pripeljal včeraj. Tako zelo sodoben se zdi še vedno novi Passat. Z belim listom papirja so začeli snovalci, zato je avto poln napredne tehnike, varen, prostoren in praktičen, čeravno s 4,76 metra celo (zanemarljivo) krajši od predhodnika. Ne nazadnje tudi poln povezljivostnih možnosti, ki bodo vsakemu poslovnemu olajšale minute in ure, preživete za volanom.



8

motorjev z notranjim izgorevanjem ter hibridni GTE je na voljo v Passatu.



POGONSKI SKLOP

V ponudbi je popolna paleta od najbolj učinkovitega in ekološkega hibridnega sklopa (plug in) pa vse do najmočnejšega serijskega dvolitrskega (turbo) dizelskega stroja. Osem motorjev z notranjim izgorevanjem torej (4 TDI in 4 TSI) z močjo od 88 do 206 kW (od 120 do 280 KM) ter hibridni GTE s sistemsko močjo 160 kW (218 KM). Seveda je moč pri motorjih izbirati še med šest- in sedemstopenjskim samodejnim menjalnikom DSG (ali ročnim šeststopenjskim), po potrebi pa dodati še stalni štirikolesni pogon 4MOTION. Za tiste, ki jih pot občasno ali redno vodi tudi zunaj utrjenih cest, je možnosti več, prva je Alltrack s poudarjenimi terenskimi lastnostmi podvozja vendarle prva možnost.



VARNOST

Novi Passat je bil že zasnovan z mislijo na vgradnjo vseh trenutno aktualnih asistenčnih sistemov ter na njihovo posodabljanje. In seveda z mislijo na kar največjo možno pasivno in aktivno varnost. Posamične obese spredaj in zadaj, 85 kilogramov manjša masa od predhodnika, 8 centimetrov daljša medosna razdalja - vse to so podatki, ki vplivajo na aktivno varnost in vozno dinamiko. V vrsti sistemov za varnejšo vožnjo so med drugim asistenca za ohranjanje smeri vozila na voznem pasu Lane Assist, asistenca za menjavo voznega pasu Side Assist, tempomat z avtomatskim uravnavanjem razdalje ACC, parkirna asistenca, prikaz okolice vozila Area View ...



POVEZLJIVOST

Volkswagnov model je v mnogočem pionir. Ob brezročni možnosti telefoniranja (in povezave s sistemi infotainment) z Bluetooth so tu glasovno upravljanje z integriranim mikrofonom spredaj, dostop do WLAN-a, sistem App-Connect za preslikavo zaslona mobilnega telefona na zaslon multimedijske naprave, Car Stick za vzpostavitev internetnega omrežja v avtomobilu in povezavo s storitvami Car Net Guide & Inform. Predvsem poslovni potnik si s Passatom poenostavi potovanje, skrajša čas potovanja in optimizira čas, preživet v avtomobilu. Poudarimo še najnovejše sisteme infotainment, kjer najboljši z vgrajeno navigacijo (in 9,2-palčnim zaslonom) omogočajo tudi upravljanje z gestami.



UDOBJE

Passat s svojimi merami prinaša udobje v potniški kabini, ki ga lahko voznik še nadgradi - na primer z 12-smerno nastavljivimi sedeži z ventilacijo in masažo, usnjenim oblazinjenjem, večfunkcijskim ogrevanim volanom, ogrevanim in odbojnim vetrobranskim steklom. Climatronic poskrbi za triconsko nastavitve temperature v kabini, omislite si lahko večslojno steklo za boljšo zvočno zaščito, sistem uravnanih blažilcev DCC z izbiro voznega profila, ki poudari udobje - hkrati pa omogoča več vozne dinamike ... Tu je še samodejno odpiranje prtljažnih vrat (s pomočjo virtualnega pedala). Za audiofile je na voljo tudi zvočni sistem Dynaudio s 16-kanalnim ojačevalcem in 700 W moči.



Več o VW Passatu preberite na volkswagen.si



POGONSKI SKLOP

Vsi motorji v A4 so osveženi, prenovljeni, dodelani. Pet (dizelskih) motorjev TDI je na voljo, vključno z medvedje močnima 3.0 V6, ravno tako trije (bencinski) motorji TFSI. V povprečju so celo do 25 odstotkov močnejši od predhodnikov, hkrati pa tudi do 23 odstotkov varčnejši. Razpon moči je od 90 do 200 kW (od 122 do 272 KM). Tu je še S4 za najbolj izbirčne, ki se jim bo zelo mudilo na vsak sestanek, saj zmore motor 260 kW (354 KM). Audi je tudi quattro, zato je samozaporni sredinski diferencial, ki razporeja moč med sprednjo in zadnjo osjo, na voljo za praktično vse motorje, enako kot samodejni menjalnik S-tronic (z dvema sklopkama), klasični samodejni Tiptronic pa za trilitrska motorja TDI.



VARNOST

Težko je najti več od tega, kar ponuja Audi. Usmerjenost k aktivni varnosti se kaže z novo, petvodilno zadnjo premo ter prenovljenim sprednjim vpetjem koles. Klasični pasivni sistemi so pri Audiju samoumevni, tu pa je še paleta asistenčnih sistemov, ki zagotavljajo še nadgrajeno raven varnosti. Sem sodijo npr. aktivna asistenca za ohranjanje smeri z blagimi posegi v krmiljenje, asistenca za mrtvi kot, prepoznavanje prometnih znakov s kamero, tempomat z nadzorom razdalje, kamera za vzvratno vožnjo. Poleg vseh zračnih blazin, sistema ABS in ESP je tu še Audi PreSense, ki pomaga minimizirati poškodbe, ko zazna, da je trk neizogiben. Dinamično krmiljenje pa poleg elektromehanske podpore prilagaja tudi kot zasuka volana in s tem pospeši odziv na premik volana.



POVEZLJIVOST

A4 omogoča vrhunsko komunikacijo in povezljivost. Zato so tukaj brezžična povezava Bluetooth, vmesniki USB in možnost

vzpostavitve hitrega brezžičnega internetnega omrežja LTE. Uporabljati se dajo aplikacije, kot sta Google Earth ali Street View za vgrajeno navigacijo MMI Plus. Seveda pa omogoča A4 tudi popolno povezljivost s pametnimi telefoni (tudi brezžično polnjenje), uporabo Apple Car Play in Android Auto. Za potnike na zadnjih sedežih ponujajo tudi lastne tablične računalnike, ki se preko tehnologije NFC povežejo s sistemom infotainment. Tu izstopa prilagodljivi digitalni zaslon instrumentne plošče (virtualna instrumentna plošča), ki je pravzaprav 12,3-palčni ekran, pa vrtljivo stikalo MMI z na dotik občutljivim vrhom ter sodobni projekcinski zaslon. Tudi televizijski signal je na voljo, enako kot digitalni radijski program (DAB).



UDOBJE

Prostorna in vrhunsko obdelana potniška kabina je prvi in najpomembnejši element voznškega udobja poleg pregovorno dodelane Audijeve ergonomije. Podvozje je moč natančno prilagoditi željam, sistem CDC je na voljo v udobnejši in bolj športni različici. Prvi karoserijo postavi za 10 mm nižje, športni pa celo za 23 mm. Potem je tu še sistem Audi Drive Select, s katerim lahko voznik nadzoruje in spreminja način delovanja podvozja, volanskega serva, odzivnost motorja in menjalnika, varnostnih sistemov. Seveda je mogoče notranjost kabine in delovno okolje prilagoditi tudi specifičnim poslovnim željam. Sedeži so lahko oblečeni v usnje, alkantaro, blago in kombinacijo vsega, lahko so ogrevani, zračeni, električno nastavljivi, tudi s funkcijo masaže, tu so še senčni roloji, pa zatemnjena (in zvočno izolirana) stekla, ogrevanje mirujočega vozila, zvočni sistem Bang & Olufsen ...



Več o Audiju A4 preberite na audi.si.

23

odstotkov so lahko varčnejši motorji v Audiju A4.

Poslovni Carzine
/

AUDI

Audi A4

A4 je še vedno prvi model z vzdolžno postavljenim motorjem, klasično namestitvijo pri limuzinah iz Ingolstadta. Pri tako pomembnem vozilu si snovalci niso želeli privoščiti bližnjic ali kompromisov, zato je njegov prednik zdržal na trgu kar osem let. Nov model je minimalno daljši, nekaj širši, precej prostornejši in predvsem bistveno lažji (kar do 120 kg). Vitka linija in nizka teža omogočata ekonomičnost in vozno dinamiko, na katero prisegajo pri Audiju že nekaj časa. Hkrati pa ponuja A4 tudi vso potrebno udobje za poslovnega uporabnika.



SEAT Leon

Z Leonom je povezan nov oblikovalski jezik, viden tudi pri zadnjih modelih (Ateca, Ibiza). Eden stebrov španske znamke, je bil ob koncu lanskega leta smiselno osvežen v številnih podrobnostih. Na kompaktni mere in vozno dinamiko stavi Leon s svojimi 4,26 metri. Ti ponujajo več kot dovolj prostora za udobno potovanje, še več pa ga ima kombijevski ST. Paleta pa ne bi bila popolna brez športne verzije Cupra, ta poleg zavirljive dinamike ponuja tudi notranje udobje in opremo za najzahtevnejše, tudi drznjše poslovne uporabnike.

CARRER
DE LA
FUSINA



POGONSKI SKLOP

V prenovljenem Leonu gre pozornost predvsem novemu, ekonomičnemu litrskemu trivaljniku (85 kW/115 KM), priljubljeni 1,6-litrski TDI je močnejši (115 KM). Enajst motorjev oz. različic torej (z razponom moči 66-132 kW/90-184 KM), kar bi skoraj moralo zadostovati. Potem pa je treba sem prišteti še Cupro s 221 kW (300 KM), ki na najlepši in najvzdržljivejši možni način zaključuje celoto. Posebej še, ker je končno na voljo tudi s stalnim štirikolesnim pogonom (trenutno le ST), ki je sicer na voljo tudi za druge motorje. Kar štiri menjalnike ponuja SEAT glede na izbran motor: 5- in 6-stopenjska ročna ter 6- in 7-stopenjska DSG. Seveda pa si je mogoče za nekatere motorje omisliti tudi štirikolesni pogon s kratico 4Drive.



VARNOST

Leon ima serijsko kar sedem varnostnih zračnih blazin, poleg njih pa še ABS, ESR in ESC ter nadzor pritiska zraka v pnevmatikah, štiri sidrišča isofix ... Seznam asistenčnih sistemov je pohvalno dolg. Tisti, ki delujejo preko radarja in kamere, so nadgrajeni in razširjeni. Asistenca Traffic Jam Assist pomaga pri počasni vožnji v gneči, aktivni tempomat (ACC) deluje poslej do 210 km/h, sistem Front Assist s funkcijo City Emergency Brake prepozna ovire in pomaga vozniku pri zaviranju pri hitrosti do 30 km/h, prepoznava tudi pešce do hitrosti 65 km/h in po potrebi samodejno zavre. Izboljšano je prepoznavanje prometnih znakov, nova je funkcija ustavitve v sili, ki prepozna voznikovo nenadno neaktivnost (npr. nezavest) in varno ustavi avtomobil ob robu vozišča. Tu je še vektoriranje navora XDS, pomoč pri speljevanju v klanec, zaznavanje utrujenosti voznika, sistem za nadzor prometa Front Assist, pomoč za ohranjanje vozila na voznem pasu ...



POVEZLJIVOST

Tudi tu je Leon s prenovo naredil izreden korak naprej, tako da sodi med model z najbolj inovativnimi sistemi in možnostmi povezav. Tako je osrednji zaslon poslej 8-palčni (prej 6,5), v konzoli je odlagališče za pametni telefon, ki omogoča brezžično polnjenje, tu sta še dve reži SD, dve vtičnici USB pa omogočata povezljivost in integracijo telefona v multimedijski sistem (z vmesnikom Full Link) in uporabo aplikacij kar z osrednjim na dotik občutljivim zaslonom. Navigacijski sistem Plus omogoča še glasovno upravljanje z navigacijo, pošiljanje sporočil in povezljivost WLAN, Bluetooth pa tudi pretakanje glasbenih datotek. Sistemi omogočajo tudi sprejem signala DAB.



UDOBJE

Precej novosti je na področju udobja in bivanja v kabini. Osrednja konzola je višja, električna parkirna zavora ima tudi izklopljivo funkcijo Autohold (speljevanje v hrib). Ob izboljšani zvočni zatesnitvi so se oblikovalci posvetili tudi materialom v notranjosti, ti so kakovostnejši in prijetnejši na otip. Ambientalna osvetlitev ima osem barv. Klimatska naprava je lahko samodejna z nadzorom kakovosti zraka, sedeži so lahko v alkantari ali usnju (ali kombinaciji), športni, školjkasti ali udobni, ogrevani, električno pomični, na voljo so brezstični vstop in zagon motorja (Kessy), žarometi v polni LED tehniki, samozatemnitveno vzvratno ogledalo, tu so še tipala (in vzvratna kamera) za parkiranje, tipalo za dež ... Z uravnavanim blaženjem (DCC) si lahko voznik naredi vožnjo še udobnejšo.



Več o modelu SEAT Leon preberite na SEAT.si.

4,26

metra daje Leonu
kompaktni mere
in vozno dinamiko.



POGONSKI SKLOP

V nedavno prenovljeni Octavii se zdaj vrsti prenovljena paleta sodobnih bencinskih TSI in dizelskih TDI strojev. Povsem nov je na primer nov litrski trivaljnik, podprt s prisilnim polnjenjem, ki zmore 85 kW (115 KM), močnejši je zdaj tudi najbolj priljubljen 1,6-litrski stroj TDI. Skupaj pa je na voljo kar devet pogonskih strojev – štiri TDi in štiri TSI, ki jim dela družbo še 1,4-litrski motor s pogonom na stisnjen zemeljski plin (metan ali CNG) z razponom moči od 63 do 110 kW (od 85 do 150 kW). Za kombinacijo 2.0 TDI in štirikolesni pogon je zdaj prvič na voljo še menjalnik DSG, že stalnica pri Škodi, enako kot stalni štirikolesni pogon z računalniško nadzorovano sklopko. Za najhitrejše in najzahtevnejše je tu še dvojni RS - TSI z zdaj 180 kW (230 KM) in TDI s 135 kW (184 KM), tudi s štirikolesnim pogonom.



VARNOST

Že tako dobro dediščino prejšnjih generacij so inženirji še izboljšali. Poleg drobnih posegov v podvozje in osnovnih sistemov, kot so ABS, ESP in TCS, so osvežili in nadgradili tudi ponudbo varnostnih asistenčnih sistemov, prenešenih iz višjih razredov. Tako so novi intuitivna asistenca, ki zmore prepoznati pešca pri prečkanju ceste (ter v sili zavira), zaznavava vozila v mrtvem kotu, opozorila na prečni promet zadaj (Rear Traffic Alert), v najslabšem primeru tudi priprava potnikov na trk (Crew protect assist). Tu je še plejada preverjenih sistemov za zaščito in lajšanje vožnje, npr. prepoznavanje prometnih znakov, aktivni tempomat in pomoč/asistenca pri preprečevanju nenadzorovane menjave voznega pasu (Lane Assist). Izpostavimo še inovativni sistem za vzvratno parkiranje priklole, ki sam vrtil volan.



POVEZLJIVOST

S prenavo je Octavia naredila zelo velik korak naprej. Poleg zmogljivejših sistemov infotainmenta z večjimi in na otip občutljivimi steklenimi zasloni (pri najzmogljivejšem Columbusu



UDOBJE

Potovati na poslovni sestanek sproščeno, udobno in varno je prioriteta. Notranjost Octavie je premišljena in do potankosti dodelana, zato ponuja številne elemente, ki pot in ne nazadnje tudi parkiranje delajo še prijetnejše. Parkirni pomočnik (skoraj) samodejno pomaga pri parkiranju (tudi vzvratna kamera), vozniku pa pomagajo sproščeno voziti dodatki, kot je na primer asistent za preklon luči. Tu je prvič tudi uravnavano blaženje DCC. Električno pomični sedeži so lahko tudi ogrevani in zračeni, za občutek prostornosti in zračnosti je tu strešno panoramsko okno. V zimskih mesecih bo koristen ogrevan volan, pri poletni pripeki pomagajo zatemnjena stekla. Za kratek čas bo poskrbel vrhunski zvočni sistem Canton z 10 zvočniki. Ambientalna osvetlitev notranjosti prilagaja vzdušje po meri voznika. K udobju spadajo seveda tudi lepo odmerjeni centimetri za voznika in sopotnike in prostor za potrebno poslovno prtljago, tega je vsaj za 590 litrov.



Več o modelu Škoda Octavia preberite na skoda.si.

s kar 9,2 palca) ponujajo še povezavo preko vrste vmesnikov (Bluetooth, USB, AUX, kartice SD ...) S sistemom Smart link+ je moč zrcaliti pametni telefon na zaslon infotainmenta in aplikacije uporabljati na zaslonu, Columbus pa vzpostavi dostopne točke za hitri brezžični internet. Octavia zdaj ponuja tudi številne mobilne storitve Škoda Connect, razdeljene v Infotainment online in Care Connect. Prva z internetno povezavo med drugim ponuja informacije v realnem času o prometu na poti, vremensko napoved, cene goriva, novice ... Care Connect pa oddaljen dostop do vozila (z aplikacijo) in pomoč vozniku. Tako je moč dostopati do podatkov o vožnji, dosegu, preveriti, ali je avto zaklenjen. Avto lahko obvesti voznika o poskusu vloma, o preseženi hitrosti in še in še. Tu je še klic v sili, ki se samodejno sproži v primeru resnejšega trka (ko se sproži zračna blazina).

590

litrov in več ponuja Octavia za vso potrebno poslovno prtljago.

Poslovni Carzine

ŠKODA

Škoda Octavia

Model, ki je znamko Škoda leta 1996 postavil, potem z drugo in zdaj tretjo generacijo utrdil na globalnem zemljevidu, je zaradi priznanih prednosti, kot so vsestranskost, prostornost, udobje ter odlična vrednost za ceno vse bolj iskan tudi v poslovnem svetu. Racionalnost in tehnična dovršenost sta močna aduta, svoje pa doda tudi raznolikost Octavie, ki je na voljo v dveh karoserijskih izvedbah, pa kot terenski Scout in še športni RS.



POSLOVNA VOZILA

Občutite napredek.

Še močnejša, učinkovitejša, inteligentnejša: nova Audi A4 limuzina navdušuje z inovativno združitvijo tehnologije in estetike.



Veliko prostora za inovacije. In še marsikaj drugega.

VW Passat prepriča v vseh pogledih. Od dinamične oblikovne zasnove do številnih asistenc. V vsakem primeru bo naredil nepozaben vtis.

Navdušenost. Dan za dnem.

Octavia preseneča dan za dnem. Najuspešnejši Škodin model vseh časov je zdaj še bolj inovativen, premišljen in odličen v vseh pogledih.



Užijte trenutek.

SEAT Leon prinaša sodoben, vpadljiv dizajn za vas in vaš vsakdanjik. Tehnika, varnost in dodatne funkcije za uživanje brez stresa v vsaki vožnji.

Crafter 2.0 TDI 4Motion



»Predvsem štirikolesni pogon Crafterja me je prepričal, da je to vozilo, ki ga v podjetju potrebujemo,« pove Marijan Fujan iz podjetja GM Mustang, ki se ukvarja s prodajo in servisom gradbene mehanizacije. Prehodnost v vsakem vremenu in najtežjih razmerah je zanj ključnega pomena. Crafter s svojim zmogljivim motorjem, visoko nosilnostjo, udobjem in štirikolesnim pogonom zmore natanko to.

Crafter je še skoraj nov, saj se je floti podjetja, kjer zdaj prevladujejo Volkswagnovi modeli Transporter, pridružil pred nekaj tedni. Toda v letu dni ga čaka več deset tisoč prevoženih kilometrov, tudi zunaj utrjenih cest. »Pred časom smo začeli s prenovno voznega parka in se odločili za znamko VW. Prepričala me je njihova sposobnost prilagajanja stranki in hitrih odločitev. Predvsem pa tudi dejstvo, da so se vedno držali dogovorjenih rokov dobave in servisa,« pravi Fujan, ki zatrjuje, da sta natančnost in spoštovanje dogovorjenega ključni del posla. Najnovejša pridobitev je Fujana prepričala tudi zato, ker je Crafter

pravzaprav potujoča delavnica, v kateri je vselej za kakšno tono teže. »Crafter se tudi tako obremenjen pelje, kot smo pričakovali. Sicer pa smo pred nakupom testirali tudi pogon ter sposobnost vožnje po terenu in moram reči, da je prepričal tako mene kot serviserje, ki ga uporabljajo,« še doda Fujan, ki pravi, da so tudi tisti, ki za volanom preživijo največ časa, z njim zadovoljni. Sicer pa smo tudi ta avtomobil dobro opremili (aktivni tempomat, najboljši sedež ergoComfort, dodatno gretje, vsi asistenčni sistemi ...), saj »sta dobro počutje in varnost serviserja med vožnjo ključnega pomena,« zaključuje Fujan.



UDOBJE

Posebno pozornost so snovalci namenili udobju voznika in sopotnika, saj Crafter povzema poteze in ergonomijo osebnih vozil, vključno z volanskim obročem in instrumentno ploščo ter sistemom infotainment. Hkrati pa ponuja dovolj praktičnih odlagalnih mest. Udobje je moč nadgraditi z večsmerno nastvljivim in masažnim sedežem ergoActive, več-funkcijskim ogrevanim volanom, mogoče je vgraditi tudi kamero za vzvratno vožnjo in dodati radarski tempomat ter izbrati še vrsto drugih opcij.



POVEZLJIVOST

Poleg klasičnih možnosti brezročne telefonije in večfunkcijskih vmesnikov so tu še tri zmogljive naprave infotainment, vključno z najzmogljivejšo Discover Media, kjer je zraven še navigacijska naprava. Možna je tudi nadgradnja z vmesnikom za nadzor voznega parka, dodajo se lahko tudi storitve Car&Net ter Guide&Inform. S temi so vedno na voljo zadnji podatki o razmerah na cesti, vremenu, črpalkah ...



POGONSKI SKLOP

Na voljo so štirje sodobni in varčni stroji, vsi štirivaljniki TDI s prostornino dveh litrov, toda z različnimi izvedbami moči - 75, 90, 103 in 130 kW. Kombinirajo se (izbrani) z ročnim šeststopenjskim menjalnikom ali s sodobnim osemstopenjskim samodejnim menjalnikom. Pogon je lahko speljan na sprednji kolesni par, na zadnji - ali pa je moč s štirikolesnim 4Motion (za dva najmočnejša motorja). Edini v razredu ponuja kombinacijo s samodejnim menjalnikom za vse vrste pogona.



VARNOST

Poleg sistemov ABS, ESP in ASR je tu voznikova varnostna zračna blazina, dodati pa je mogoče blazino za sovoznika in stranski zračni blazini. Na voljo so radarski tempomat, asistenca za zadržanje na voznem pasu, za parkiranje s krmilno avtomatiko, sistem za vzvratno parkiranje s prikolico, opozarjanje na prečni promet zadaj ...

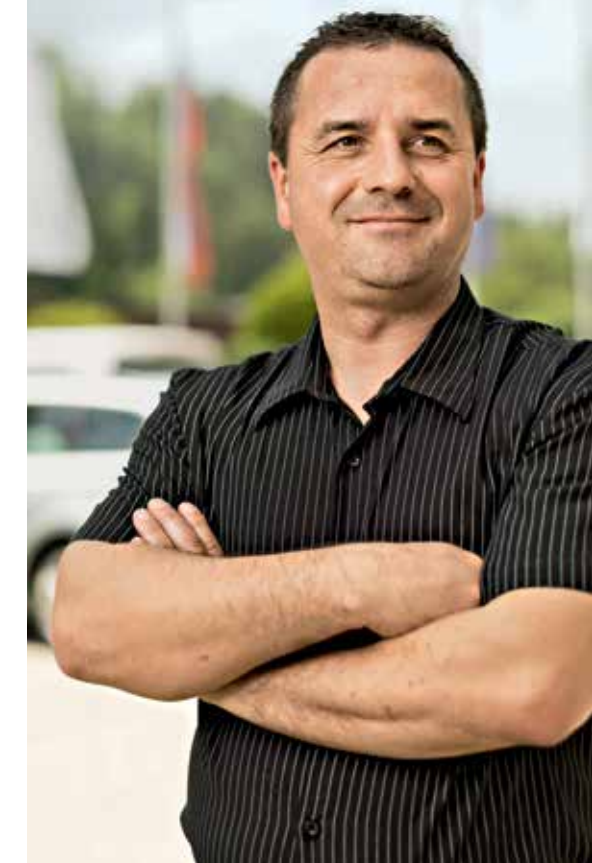


FUNKCIONALNOST

Crafter je na voljo kot furgon s tremi dolžinami in tremi višinami strehe (celo do 2,2 metra višine tovornega prostora), kot kesonar s tremi dolžinami in dvema izvedbama kabine ali pa kot šasija, ravno tako z dvema izvedbama kabine - enojno in dvojno.



Izpolnjena pričakovanja



»Vozni park upravljamo tiho, v ozadju, a brez nas ne gre. Z načrtovanjem in organizacijo službenih poti omogočamo tudi vsem drugim v podjetju, da lahko nemoteno izpolnjujejo svoje obveznosti. Primerjamo se lahko z nogometnim sodnikom: če se po tekmi o njem govori malo, to pomeni, da je delal dobro, « slikovito opiše naloge Miran Kamenik, vodja potovalnega biroja v velenjskem Gorenju.«

Tekst: Davor Topler

Foto: Aleš Rosa

Skupina Gorenje je eden izmed vodilnih evropskih proizvajalcev izdelkov za dom s 67-letno tradicijo. Združuje okoli 11.000 zaposlenih, med njimi so predstavniki kar 42 različnih držav, in ustvari 95 odstotkov svojih prihodkov na globalnem trgu. Na Švedskem, Nizozemskem, Češkem ter v Sloveniji imajo svoje razvojno-kompetenčne centre, medtem ko imajo v Sloveniji, Srbiji in na Češkem tudi lastne proizvodne obrate. Prav v teh treh državah pa njihova vozila tudi najbolj krožijo. Ob prihodu Gorenjevo največjo poslovno in proizvodno lokacijo v Velenju dobi obiskovalec občutek, da je prišel v samostojno mesto. Vidi se, da nič ni prepuščeno naključju. Razume se, da tudi z upravljanjem lastnega voznega parka ni nič drugače.

4.000.000 KILOMETROV NA LETO
Miran Kamenik je na Gorenju zaposlen že 22 let. Začel je kot šofer, vodenje voznega parka oziroma potovalnega biroja, kot ga imenujejo v Gorenju, pa je prevzel pred štirimi leti in pol. V družbi pri vozilih na prvo mesto postavljajo varnost, nato vzdržljivost, porabo, stroškovno učinkovitost ter ceno. »Z enim avtomobilom letno prevozimo od 40.000 do 100.000 kilometrov. Največ so na cesti tisti, ki so namenjeni v proizvodno enoto na Češkem. Naša vozila so samo v lanskem letu skupno prevozila okoli 3.800.000 kilometrov, predlani pa čez štiri milijone kilometrov. Takoj se vidi, če se kaj kje dogaja. Kjer se širi obseg, se povečajo tudi kilometri,« pove.

NAJVEČ VOZIL ČEŠKE ZNAMKE

Po namenu uporabe vozila ločijo na tista za osebno uporabo, teh je 57, in za in delovni proces, teh je 45. »Imamo cenovno določen znesek, skladno s tem pa tudi predvideno opremo. Začnemo z osnovnimi vozili, ki so vezana na delovni proces, pri Škodi Fabii, Rapidu, tudi Octavia je v tem segmentu. Višji razredi so namenjeni direktorjem področij, programov, družb, izvršnim direktorjem, pomočniku uprave in upravi. Ko pri dobavitelju naročimo nov avtomobil, prej pridobimo vse informacije, ocenimo vse lastnosti in presodimo, koliko kilometrov bo prevozilo z njim letno,« razloži Kamenik. Električnih in hibridnih vozil v svoji floti za zdaj še nimajo, a v tem vidijo prave smernice za prihodnost. Večina

vozil je lociranih v Velenju, nekaj pa v Celju. Potovalni biro je večinoma sestavljen iz Škodinih vozil, največji delež ima trenutno Škoda Octavia. »Odkar smo izbrali blagovno znamko Škoda, opažamo, da so se stroški servisiranja znižali,« vozila češke znamke pohvali Kamenik.

POGLED V NEBO

V Gorenju avtomobile, financirane z lizingom, ponavadi menjujejo na štiri do pet let oziroma po prevoženih 200.000 do 300.000 kilometrih. Avtomobile pošiljajo na servis na dobra dva meseca. »Dobrih vozil novejših generacij ne moremo primerjati z avtomobili nekdaj.« Kamenik pa ne hvali le vozil, ampak tudi svoje sodelavce.

»Kolektiv je močan, kolikor je močan njegov najšibkejši člen. Izredno vesel sem, da mi pri delu pomaga tim, s katerim je res užitek sodelovati,« doda. Ekipa pri delu upošteva najrazličnejše dejavnike. Tako so pri načrtovanju službenih poti in logistiki v zadnjih letih posebej pozorni tudi na vreme. »Lansko poletje je bilo obilo neviht, neurja s točo so povzročala veliko težav. Ko začne padati toča, bi se najraje kar skrili,« pove na pol v šali Kamenik. Lanska »bera« je bila namreč res neprijetna: eno od neurij s točo je Gorenju poškodovalo kar 35 avtomobilov. »Vseh vozil

nismo niti še popravili, ko je že prišla nova huda ura, in poškodovanih jih je bilo še dodatnih več kot 40.« A če vreme ni bilo prijazno, je vodjo v boljše voljo spravila kakovost vozil. »Tehničnih okvar praktično nismo meli. Občasno se sicer kaj pripeti, a glede na število prevoženih kilometrov vozil je delež neznaten,« doda.

OPERATIVNI NAJEM VOZIL

Gorenjeva službena flota vozil je praviloma sestavljena iz avtomobilov bele, srebrne in sive barve. »S Porsche Slovenija zelo dobro sodelujemo in rastemo že 8 let. Od vozil pričakujemo veliko, naša pričakovanja pa se tudi zelo lepo izpolnjujejo. Začeli smo v obdobju, ko se je na trgu pojavil operativni najem vozil. Ta se je pri nas izkazal za resnično dobro odločitev. Včasih nismo imeli toliko avtomobilov, večina jih je bila v lasti podjetja. Potem smo se na podlagi priporočil naše finančne službe odločili za poslovni najem, ker je za nas najugodnejša opcija,« pove Kamenik. »Pohvalil bi celotno skupino Porsche Slovenija, pa tudi vse pooblaščenec prodajalce, saj je njihov sistem resnično dobro razvit. Če se karkoli pripeti, si pomagamo in odpravimo izzive skupaj. Nivo komunikacije je visoka in takšne so tudi storitve,« zadovoljno povzame sodelovanje Kamenik.

Vozni park družbe GORENJE, d.d.

Število zaposlenih:

10.889 (Skupina Gorenje)

Prihodki (leto 2016):

1,258 milijarde evrov.

Skupno število vozil:

102; 91 osebnih in 11 tovornih.

Delež vozil blagovnih znamk iz skupine Porsche Slovenija:

76 (Škoda - 49, Volkswagen - 20, Audi - 7)

Povprečna starost osebnih vozil:

4,6 leta

Govivo: bencin 10%, dizel 90%

Povprečna prevožena pot:

od 40.000 do 100.000 km na leto.

FINANCIRANJE

Ključ do vašega vozila

Za nov avtomobil se odločamo premišljeno. Ponavadi gre za večjo naložbo, zato imamo številna vprašanja. Podjetja in posamezniki iščemo konkurenčne ponudbe financiranja vozil, prilagojene željam, potrebam, življenjskemu slogu in izbranemu tipu avtomobila. Jasen načrt pri izbiri pomeni svetlo prihodnost.

Tekst: Davor Topler

Podroben premislek pred izbiro vozila in hkratno odločitvijo za tip financiranja je lahko še kako koristen v času, ko bomo vozilo uporabljali, saj lahko bistveno vpliva na stroške. Tu gre za analizo stroškov na kilometer, stroškov upravljanja ali servisiranja, vodenja vozila v poslovnih izkazih, če gre za izbiro za podjetje, načina uporabe vozil in seveda v prvem koraku financiranja.

oblika leasinga pa je finančni leasing. Za podjetja finančni leasing oziroma finančni najem pomeni, da je predmet najema prikazan med sredstvi - aktiva bilance stanja. V enaki višini je prikazana obveznost do najemodajalca - pasiva bilance stanja. Obračunavanje amortizacije pomeni odhodek v izkazu poslovnega izida. Plačani obroki predstavljajo zmanjšanje obveznosti in odhodke iz financiranja.

Razmerje pri izbiri financiranja vozil v zadnjih letih kaže v korist leasinga in ne več kredita kot nekdanj. Leasing posli v zadnjih petih letih skokovito naraščajo. Samo od leta 2013 do 2016 se je delež sklenjenih leasing poslov v okviru Porsche Slovenija kar podvojil, iz 7.352 na 14.354. Leasing je hitra in preprosta pridobitev financiranja. Primeren je tako za pravne kot tudi fizične osebe, najpogostejša

Po drugi strani operativni leasing oziroma poslovni najem za podjetja pomeni, da predmet najema ni izkazan v bilanci stanja, plačila obrokov pa predstavljajo stroške najemnin.

Poleg operativnega in finančnega leasinga pa je alternativa tudi Finančni leasing Plus. V primerjavi z običajnim finančnim leasingom so

ob nakupu enakega vozila obroki lahko nižji, lahko pa ostanejo enaki ob nakupu vozila višje vrednosti. Pri Finančnem leasingu bi morali v izbranem obdobju z mesečnimi obroki odplačati celotno glavnico. Pri Finančnem leasingu Plus pa ob sklenitvi pogodbe določimo višino neodplačanega dela glavnice ob izteku izbranega obdobja. To imenujemo »ostanek vrednosti«, o načinu njegovega plačila pa se dogovorimo ob izteku pogodbe.

Produkti kredita, finančnega in operativnega leasinga so zasnovani fleksibilno. Vsekakor pa je prvi korak najbolje narediti skupaj s strokovnjaki. Ti znajo predlagati najboljšo rešitev, primerno za vsak primer posebej. Tako kot so različni okusi in zmožnosti pri izbiri vozila, tudi pri financiranju enega samega pravilnega odgovora na vprašanje, kaj je prava izbira, ne more biti.

7 točk finančnega stanja, ki jih morate poznati, preden izberete vozilo:

Življenjski cilj

Če izbirate vozilo za osebne namene, premislite, kaj si želite in kakšni so vaši načrti za prihodnost. Nakup stanovanja, prenova hiše, luksuzno potovanje?

Vrednost prihrankov

Za nakup vozila je priporočljivo, da privarčevana sredstva dosegajo najmanj 20 % nakupne cene vozila.

Lastništvo ali najem?

Želite postati lastnik vozila, ga voziti dlje časa in ga prodati? Ali želite vozilo le v najem in ga zamenjati, ko boste želeli?

Načrtovana doba

Koliko časa ste pripravljeni odplačevati vozilo? Produkti omogočajo obdobje financiranja od 12 do 84 mesecev.

1. Mesečna omejitev

Mesečni izdatek za financiranje naj ne bo večji od 40 % neto mesečnega prihodka.

2. Staro financiranje

Preverite stanje obstoječih kreditov in njihov amortizacijski načrt. Stanje vpliva na izračun pričakovanih mesečnih izdatkov za financiranje.

3. Povprečna letna kilometrina

Koliko kilometrov prevozite na leto? Število vpliva na izbiro motorne različice vozila, mesečne stroške in izbiro financiranja.

Razlike med kreditom in leasingom

3 osnovne razlike

- prenos lastništva
- pogoji odobritve
- prevzemanje tveganja

Kredit

- Vozilo je takoj vaše.
- Prosto razpolaganje s predmetom financiranja

(razen v primeru hipoteke).

- Strožji postopki pridobitve.
- Primeren predvsem za fizične osebe.

Leasing

- Prenos lastništva ob plačilu zadnjega obroka (izjema Operativni leasing).
- Hitrejša in bolj preprosta pridobitev financiranja.

- Najpogostejša oblika leasinga je finančni leasing.
- Primeren za pravne in fizične osebe.

Odbitek vstopnega DDV

- Pri nakupu ali najemu tovornih vozil obračunan DDV za davčne zavezance pomeni odbitno davčno postavko.

Operativni ali finančni leasing?

	Operativni Leasing	Finančni Leasing
Cilj	Plačujete samo uporabo vozila	Če želite postati lastnik vozila
Odplačilna doba	24-60 mesecev	12-84 mesecev
Mesečne obveznosti	Odvisne od: trajanje pogodbe, delne najemnine, izbranega modela in motorja vozila ter prevoženih kilometrov	Odvisno od: trajanje pogodbe, vplačanega pologa in plačilne sposobnosti
Možnost lastništva	Ne	Ja
Najvišja starost vozila ob zaključku pogodbe	5 let	10 let
Predčasni zaključek pogodbe	Vedno mogoč	Vedno mogoč
Želen polog, delna najemnina	Do 30 %	20 %

Naredite prvi korak: oglejte si pregled možnosti na www.porscheleasing.si.

Zvestoba se z zvestobo vrača

Temelj vsakega odnosa je zaupanje. Iz medsebojnega zaupanja pa največkrat nastane dolga vzajemna zvestoba, ki prinaša pozitivne učinke vsem.

Tekst: Anita Andrenšek

Foto: Getty Images

Že imate svojo?

Več informacij in pristopnico za kartico zvestobe najdete na:
www.porsche-group-card.si

Rek »dobro se z dobrim vrača« še kako drži. Spomnite se prijatelja v stiski, ki ste mu ponudili roko in vam je prijazno gesto povrnil ob prvi priložnosti. Dolgoletna prijateljstva se gradijo z drobnimi pozornostmi, pa tudi z dejanji, ki kažejo, da se lahko na nekoga zanesemo. Kaj pa, če se moramo zanesti ne na nekoga, ampak na nekaj?

Je lahko pri avtomobilu podobno kot pri partnerju? Smo si z vozilom in z blagovno znamko lahko zvesti? Da, tudi materialne dobrine, kot je avto, kažejo, kako se obestuje dober odnos. Če avto redno vzdržujete, obstaja veliko manj nevarnosti, da vas bo pustil na cedilu. Ko enkrat vidite ob cesti vozilo v okvari ali ko vam prijatelj nejevoljno razlagajo o popravilu dela, hkrati pa pripovedujejo, da jim »avta leta ni bilo treba dati niti pogledati«, vam bo jasno, kako koristna je naložba v vzdrževanje avtomobila, hkrati pa tudi zvestoba

usposobljeni ekipi strokovnjakov, ki ga poznajo in znajo z njim delati najbolje, da nas bo zvesto spremljal na vseh poteh.

Še bolje pa je, da sta zaupanje in zvestoba obojestranska. Želja ponuditi partnerju, stranki roko in ponuditi svojo pomoč in ugodnosti v vsakem trenutku, je vodilo dobre blagovne znamke, dobre ekipe in dobrega programa zvestobe.

V Porsche Slovenija se zvestoba imenuje Porsche Group Card. Ne gre le za kartico storitev in ugodnosti, ampak tudi za simbol obojestranskega sodelovanja pri skrbi za jeklenega konjička. Tu so med drugim kontrolni pregled vozila (imetniki kartice zvestobe ste enkrat letno upravičeni do kontrolnega pregleda, ki ga opravite pred tehničnim pregledom), 24-urna asistenca sedem dni v tednu, popusti in ugodnosti pri nakupu npr. dodatne

opreme za avto (mimogrede, že imate prtljajnik za kolesa, če se boste letos aktivno potepali naokrog?) in druge bonitete.

Porsche Group Card se, če je nadgrajena v plačilno kartico, izkaže še na drugih področjih. Edinstvena ponudba financiranja po meri vam omogoča fleksibilno odplačevanje vseh vrst blaga in storitev po načelu - plačaj, kolikor želiš in kadar želiš. Prednosti zvestobe se še ne zaključijo. Z brezgotovinskim in brezstičnim plačevanjem ste tako lahko vedno brez skrbi pred krajo in drugimi nepredvidljivimi nevarnostmi. Za varnost in udobje je poskrbljeno tudi z e-računi in neposrednimi bremenitvami, ki se urejajo kar na spletu. Ob vsakem nakupu s kartico ste o transakciji obveščeni s tekstovnim sporočilom. Varnost in obveščena strank sta pomembni. Skupaj z drugimi prednostmi namreč gradita tisto, kar šteje največ: vzajemno zvestobo.



SOPOTNIK, GOSPOD VSEVED

Čeprav so mali žepni pomočniki naši najzvestejši spremljevalci šele nekaj desetletij, so se globoko zasedrali v naš vsakdan. Kot je že daljnega leta 1964 prepeval Bob Dylan, se časi spreminjajo. Nezadržno ter bliskovito. Pametni telefoni imajo pomembno vlogo tudi v naši mobilnosti, v naših vozilih.

Tekst: Aleš Kovačič

Foto: Getty Images

NOVA PERSPEKTIVA

Kako temeljito in še bolj kako bliskovito se spreminja svet, v katerem živimo, nazorno pokaže naslednji miselni eksperiment. Vprašajte se, ali lahko delovne in osebne načrte tega tedna izpeljete brez osebnega avtomobila. Da? Morda? Kaj pa brez mobilnega telefona? Ne.

Zanimivo pri tem mešanju prioritet pa vsekakor ni toliko, da se osebni avtomobil iz statusnega simbola pospešeno preobraža v povsem utilitarno prevozno sredstvo, ki so ga mnogi iz takšnih ali drugačnih vzgibov pripravljeno celo deliti, ampak da avtomobili vse bolj postajajo podobni našim mobilnim telefonom. Ironija tega pa je kajpak ta, da teh drugih nikakor nismo pripravljeno deliti s tako lahkoto kot prvih. Vsaj zaenkrat ne. Ko govorimo o digitalizaciji prometa in razvoju množice konceptov mobilnosti, pa preprosto ne moremo mimo še enega modnega izraza – povezljivost.

Sistemi delujejo tako, da neodgovorno in nevarno upravljanje s telefonom med vožnjo ni mogoče.

Razumljivo, kajti ko se je pametni telefon vzpenjal na lestvici naših prioritet, se je to zgodilo zaradi tega, ker moderna družba potrebuje – in s tem tudi bolj ceni – bliskovito in globalno izmenjavo podatkov ter informacij. Le kdo se še danes na nekoliko daljšo pot z avtomobilom odpravi, ne da bi se poprej na

spletu ali prek katere izmed nešteti aplikacij pozanimal o aktualnih vremenskih in prometnih razmerah, ali pa o zanimivih krajih ter znamenitostih, ki bi se jih na poti do cilja splačalo obiskati in ogledati?

Nenazadnje gre v teh primerih zgolj za dobro in odgovorno načrtovanje poti ali celo dopusta, s čimer se skušamo izogniti nevšečnostim in zmanjšati nepredvidljivost prometa ter na drugi strani pozitivno popestriti oddih oziroma avanturo. Brez mobilnega telefona in dostopa do spleta to zagotovo ne bi bilo mogoče, ali pa vsaj tako otročje lahko. Dejstvo, da ima praktično vsakdo izmed nas takšnega ažurnega, vestnega in zmogljivega osebnega pomočnika, ki ga lahko nosimo v svojem žepu, je osupljiva vsakdanjost, ki je še nedolgo tega veljala za stvar znanstvene fantastike. Zato je nekako pričakovano, da avtomobili (konceptualno in fizično) vse bolj spominjajo na naše žepne »vsevede«.

Sodobni avtomobil brez velikega zaslona, občutljivega na dotik, s funkcijami prilagajanja videza in celo posnemanja aplikacij, ki jih imamo nameščene na naših mobilnih napravah, je kot ptič dodo avtomobilizma. Najbolj razširjeni sistemi za povezavo pametnega telefona z vozilom oziroma preslikavo pametnega telefona na zaslon so trije: Googlov Android Auto, Applov Car Play in Mirror Link. Posebnost omenjenih sistemov, ki jih podpirajo seveda tudi infotainment sistemi vozil koncerna Volkswagen, je ta, da voznikovo delovno okolje in s tem pomembne funkcije sistemov infotainmenta in satelitske navigacije v trenutku prilagodijo uporabniku, ki je v tem primeru voznik. Multifunkcijski zaslon postane v nekaterih primerih bolj, v drugih manj dosleden posnetek mobilnega telefona, kar pri klasični prostoročni povezavi Bluetooth seveda ni možno. Vsi kontakti, tekstovna sporočila, shranjena glasba, radijski programi, navigacija ipd. so nastavljeni tako, kot so te zadeve urejene v vaši mobilni napravi. Brez nadležnega iskanja radijskih progra-

mov in vnašanja potovalnih ciljev, saj ste vse skupaj že pred vožnjo naložili in nastavili v za to namenjenih aplikacijah, ki so zdaj samo projicirane na zaslon v kabini.

PRILAGODLJIVOST OLAJŠA POT

Z vidika varnosti je pozitivna plat teh sistemov ta, da telefona med aktivno povezavo ni moč uporabljati. To pomeni, da nevarno in neodgovorno upravljanje s telefonom med vožnjo niti ni mogoče. S takšnim enostavnim, a učinkovitim pristopom so snovalci poleg individualizacije vožnje in voznikovega okolja odpravili tudi potrebo po številnih (dragih) napravah, kot so prenosni nosilci zvoka (npr. iPod) in satelitska navigacija. Izpostaviti velja dejstvo, da izmed naštetih najširši nabor funkcij in aplikacij podpira Mirror Link, ki na zaslon v kokpitu ne projicira zgolj vsebine, ampak ga v veliki meri spremeni v sebi lasten posnetek. Konkurenčni platformi tako obsežnega privzemanja vsebine in izgleda ne omogočata, saj se omejujeta bolj na vsebino. To je logično, saj sta oba vezana na lastna operacijska sistema (Android oziroma iOS).

Tako Android Auto aplikacijam dopušča upravljanje z glasbo zvočnimi datotekami, klici in sms sporočili, podobno velja tudi za Applov sistem, čeprav je ta pri tem nekoliko manj selektiven. Kako se ta »zaklenjenost« sistemov odraža v praksi, ponazarja dejstvo, da v obeh primerih za navigacijo ni mogoče uporabljati konkurenčnih aplikacij (Google Maps in Apple Maps). Zaradi najbolj pristne uporabniške izkušnje in najširšega nabora kompatibilnih pametnih telefonov velja razvijalcem sistema Mirror Link, Car Connectivity Consortium (konzorcij več kot stotih proizvajalcev telefonov, elektronike in vozil), verjeti na besedo, ko trdijo, da njihov sistem zavzema kar med 70 in 80 odstotkov trga. Res pa je, da imata sistema Applu in Googla že vgrajeno funkcijo glasovnega ukazovanja oziroma narekovanja tekstovnih sporočil, medtem ko je pri Mirror Linku ta funkcija odvisna od posamezne aplikacije.



Najbolj razširjeni sistemi za povezavo pametnega telefona z vozilom so: Google Android Auto, Apple Car Play in Mirror Link.

TOVARNIŠKA ALI TELEFONSKA NAVIGACIJA?

Ne glede na vrsto platforme, pa vsi razvijalci znatno mero pozornosti posvečajo vidiku varnosti njihove uporabe med vožnjo, tako da lahko nekatere aplikacije uporabljamo med vožnjo, spet druge pa ne. Seveda lahko vsestransko funkcionalnost mobilnega telefona izkoristite tudi mimo omenjenih platform, vendar se je tu smiselno vprašati o varnosti uporabe mobilnega telefona med vožnjo. Kdaj uporabiti navigacijo, tovarniško vgrajeno v vozilo (ali ločen produkt, kot jih ponujata na primer Garmin ali Tom Tom) in kdaj navigacijo s telefona, je eno klasičnih vprašanj.

Z uveljavitvijo direktive, ki porabnikom pri klicih, sporočilih in prenosu podatkov omogoča precej prijaznejše, če že ne z domačimi izenačene cene v vseh državah članicah EU (pozor: še vedno preverite, kakšen je vaš naročniški paket, da ne bo neljubih preseženj), pridejo Googlovi zemljevidi reci-

mo mnogo bolj v poštev tudi na evropskih cestah. Prinašajo namreč tisto, česar (vsaj nekatere) vgrajene navigacije ne: ažurne podatke s cest o prometu, morebitnih nezgodah, zastojih, zaporah cest in drugih ovirah, zaradi katerih se najprimernejša pot do cilja spreminja in ni enaka tisti, ki bi jo izbrali, če bi na cestah vse teklo po načrtih.

VELIKI BRAT NE POČIVA

Od kod pa aplikacije za navigacijo črpajo podatke o gostoti prometa v realnem času? Pri Googlu so denimo razkrili, da to počno prek spremljanja gibanja uporabnikov z mobilnimi telefoni, ki imajo nameščen njihov operacijski sistem (Android). Podobnih algoritmov se poslužujejo tudi drugi snovalci sorodnih aplikacij. Ponudniki mobilnih storitev in izdelovalci pametnih telefonov, na katere se zanašamo praktično vsi in jih imamo prav zaradi tega tudi vedno pri sebi, namreč ves čas natančno vedo, kje je posamezen telefon – in z njim tudi uporabnik, ali pač voznik. Lo-

gika aplikacij za vodenje z GPS je zato sila preprosta, čeravno nam prav zaradi tega vzbuja občutke nelagodja, saj gre za hud vdor v zasebnost: večja je koncentracija mobilnih naprav, ki se na določeni poti pomikajo v isto smer, večja je gostota prometa. Uporaba sodobne komunikacijske tehnologije in njena medsebojna povezljivost že zdaj omogočata izjemne prednosti, o katerih smo pred časom samo sanjali, medtem pa njen razvoj napoveduje še bolj razburljive premike. A tovrsten napredek v sebi nosi skrite čeri, ki se jim uporabniki pravzaprav ne moremo izogniti.

Vdor v našo zasebnost in s tem povezana možnost nadzora pa že nekaj časa velja za neločljivega spremljevalca tehnološkega napredka. Da je to negativna plat razvoja, je menda jasno. Ali je dobro tudi to, da smo se na tovrstne izzive povečini že privadili, vsaj v tem pogledu, da bi nas ne odvrnili od uporabe naših žepnih pomočnikov, pa je že vprašanje za popolnoma drugo temo.



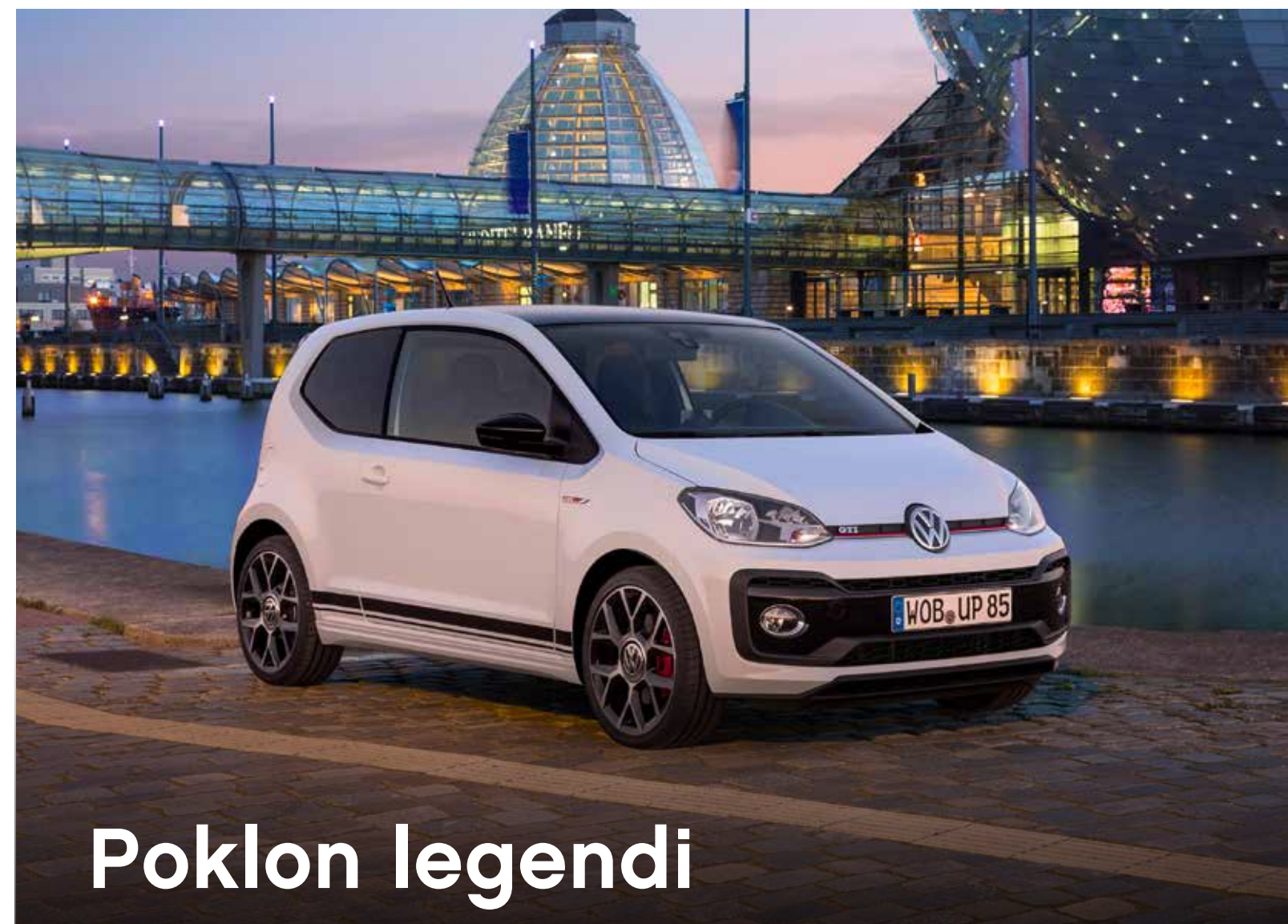
Arteon združuje dva svetova

Morda ga je najbolj preprosto res opisati kot duhovnega naslednika modela CC, toda Arteon je mnogo več kot to. Gre namreč za samosvoj model, ki je sicer nastal na platformi MQB, ravno tako kot Passat, toda inženirji so mu zavoljo prostora in udobja podaljšali tudi medosno razdaljo in tako je nastal vpadljiv granturismo z elegantno padajočo streho, nizko silhueto in kupjevim zadkom, ki s svojimi 4,86 metra dolžine predstavlja tudi največji limuzinski model znamke Volkswagen.

Dva svetova združuje nov model, ki ravnokar začne prodajno pot tudi v Sloveniji. Očitno gre za prvega in pravega predstavnika razreda GT, ki mora vozniku ponuditi dovolj veselja za volanom. Toda ker je čistokrvni Volkswagen, je izrazita tudi njegova praktična stran. S 2,84 metra medosne razdalje (s čimer je tudi daljši od Passata) omogoča izjemno prostornost v potniški kabini, predvsem na zadnjih sedežih, kjer je na voljo več kot meter prostora za noge. Ob tem je osupljivo velik tudi prtljažnik tega petvrtnega modela, ki meri vsaj 563 litrov (z možnostjo razširitve na 1557 litrov).

S tremi motorji bo začel na trgu – vsi so štirivaljniki, od tega dva TDI in en model TSI, razpon moči pa že zdaj govori o poslanstvu – od 110 do 206 kW (od 150 do 280 KM), sčasoma se pridružijo še trije motorji: 1,5 TSI s 110 in 2,0 TSI s 140 kW ter TDI s 140 kW. Štirikolesni pogon 4Motion je serijski v dveh najmočnejših modelih, kjer je serijski tudi sedemstopenjski menjalnik DSG (oboje pa je na voljo tudi za druge agregate). Poleg udobja in svojstvene notranjosti je Arteon lahko opremljen tudi z naprednimi sistemi infotainment zadnje generacije, tudi s 9,2-palčnim zaslonom. Ravno tako kot z najboljšimi asistenčnimi sistemi, kjer gre izpostaviti prediktivni tempomat, ki zdaj uravnava hitrost vozila tudi po podatkih sistema za prepoznavanje znakov ter zemljevidov navigacijske naprave in tako prilagaja tudi hitrost avtomobila pred zavojem, zožitvijo, krožiščem.

Odlično je opremljen že vstopni model (dnevne in zadnje luči LED, progresivni volan, radio composition media, parkirni pilot, radarski tempomat, večfunkcijski volan ...) dva opremska paketa pa mu dajeta samosvojo osebnost – prvi je žlahtnejši Elegance, drugi športni R-line.



Poklon legendi

Pri kultni kratici GTI samo moč motorja in izjemne zmogljivosti nikoli niso bile v ospredju. Prej homogeno prepletanje vozne zabave in vsakdanje uporabnosti. In tako bo tudi novi up! GTI zvesto sledil uveljavljenemu principu. Trivaljni motor TSI z manj kot litrom prostornine zmora 85 kW (115 KM) in 200 Nm navora. S tem naj bi up! pospešil do stotice v zglednih 8,8 sekunde in dosegel kar 200 km/h, kar so za mestni avtomobil vendarle omembe vredne številke.

In tako se kar sama po sebi vsiljuje povezava s pračetom vseh GTI-jev – Golfom prve generacije. Če se je moral legendarni predhodnik pred dobrimi štirimi desetletji zadovoljiti s 110

konji (81 kW) in skromnimi 140 Nm navora, so karakteristike novinca boljše. V Volkswagnu so za up! GTI prilagodili tako podvozje, ki je čvrstejše in 15 mm nižje, kot zavore (ki prihajajo od večjega Pola) in kolesa, ki so sedaj 17-palčna. Tako snovalci obljublajo okretnost in agilnost, ki je – ob teži le 997 kilogramov – seveda v vrhu razreda, ob tem pa je poraba res obvladljiva.

Up! GTI, ki so ga premierno (in kot koncept) pokazali na znanem srečanju GTI ob Vrbskem jezeru, bo šel v proizvodnjo konec leta 2017 praktično nespremenjen. In zraven seveda sodijo tudi športni sedeži v znamenitem vzorcu karo ...

Superb še varnejši in udobnejši



»Admiralska ladja« znamke Škoda bo poslej izpopolnjena, na voljo s še več opreme in asistenčnimi sistemi, s čimer bo Superb, že zdaj uvrščen v vrh svojega razreda, še varnejši in udobnejši. Dolgemu seznamu serijske in doplačilne opreme se bo sedaj pridružila še storitev Care Connect s klicem v sili, ki bo od opreme Ambition naprej vgrajena serijsko, ne glede na sistem infotainment. Zraven je seveda tudi storitev samodejnega klica v sili,

ki jo je mogoče aktivirati tudi ročno. Poleg tega so v Superbu zdaj na voljo tudi izpopolnjeni sistemi infotainment z osrednjimi visokoresolucijskimi zasloni na dotik do velikosti 9,2 palca. Sistem SmartLink+ pa omogoča preprosto integracijo pametnega telefona v sistem infotainment. Med novostmi pri asistenčnih sistemih gre omeniti parkirni sistem s funkcijo manoeuvre assist, ki zaznava ovire pred vozilom in

po potrebi nanje opozori ali celo samodejno zavre. Poleg tega je zdaj na voljo tudi voznikov sedež z masažno funkcijo, z digitalnim ojačevalnikom zvoka pa je preprostejša komunikacija med potniki spredaj in zadaj. To pa je zdaj lažje tudi zato, ker so inženirji uspeli znižati raven hrupa v kabini (s posebno folijo med stekli in spremembami na dnu vozila). K seznamu novosti sodijo še nova platišča in nova žametno rdeča barva.

SEATova okoljska zaveza

Za kar 50 odstotkov želijo pri SEATu v tovarni Martorell zmanjšati vpliv na okolico do leta 2025 v primerjavi z meritvami škodljivih emisij in porabe goriva leta 2010. V tovarni so že do leta 2016 napredovali v petih glavnih točkah za kar 33,6 odstotka. In s tem rezultatom so vmesni cilj – zmanjšanje vpliva na okolje za 25 odstotkov do leta 2018 – dosegli kar dve leti pred rokom!

V skladu z načrti tovame ECOMOTIV je SEAT že zmanjšal izpuste CO₂ za 66 odstotkov, hkrati pa generiral kar 41 odstotkov manj odpadkov in 16 odstotkov manj organskih topnih snovi. Tudi porabo energije in vode so uspeli zmanjšati za 21 oziroma 22 odstotkov. Da bi lahko dosegali tako visoke okoljske standarde, so leta 2016 investirali kar 23 milijonov evrov in tako uspeli preseči omenjene vmesne cilje.

V skladu s cilji jim je uspelo tudi zmanjšanje porabe energije po izdelanem avtomobilu za 20 odstotkov (od leta 2010), kar pomeni, da SEAT porabi približno polovico manj energije za izdelan avto, kot je povprečje v branži, hkrati pa še 23 odstotkov manj vode in v zrak izpusti 65 odstotkov manj CO₂.

Treba je še poudariti, da kar 50 odstotkov energije prihaja iz obnovljivih virov, v primeru električne energije pa to pomeni celo 100 odstotkov! Mnogo tega gre tudi na račun največje solarne elektrarne v sektorju, saj merijo celice kar 276.000 kvadratnih metrov, kar je enako 40 nogometnim igriščem. S to elektriko so prihranili kar 8.300 ton CO₂ na leto, kar je desetkratnik tega, kar uspe Central Parku v New Yorku.

Poslovni Carzine



Srebrna, rdeča in črna

Za ljubitelje znamke Audi Sport je to seveda lahko prepoznavna barvna kombinacija, saj gre za zaščitne barve (pod)znamke. Zdaj je v teh barvah na voljo tudi ekskluzivni in številčno omejeni model R8 z imenom Audi Sport. In ker je bilo leto 2016 najbolj uspešno leto za športno vejo Audija (24 naslovov, 85 zmag), so tem uspehom posvetili posebno izdajo najbolj izrazitega športnika v Audijevi floti. R8, ki bo na voljo le v 200 primerkih, bo z barvno kombina-

cijo še bolj športno izrazil. Ne glede na izbrano barvo (le tri so na voljo – srebrna, rdeča in črna) so zunanja ogledala in stranski usmerniki zraka vselej v briljantno rdeči barvi, srednji spojler je vedno v titan črni, ravno tako kot okvir maske motorja in difuzor. V identični črni pa so tudi trapezoidne obrobe izpuhov. Na 20-palčnih kolesih je postavljen R8 Audi Sport, s pnevmatikami 245/30 spredaj in 305/30 zadaj, platišča pa so v značilni obliki Y, pod njimi so zavome

čeljusti v rdeči barvi. Podobna barvna kombinacija pričaka potnike tudi v notranjosti – kombinacija rdeče in črne na sedežih in oblogah in s kontrastnimi šivi na usnju nappa. Volanski obroč je trikrak, spodaj prirezan in večfunkcijski (s sateliti za zagon in izbor programov vožnje), z za motošport značilno rdečo oznako na položaju »ob 12h«. Seveda je posebna izdaja namenjena za oba motorja – V10 (397 kW/540 KM) in V10 Plus s 449 kW (610 KM).

Dobrodošel, Karoq



Po kar osmih uspešnih letih se je poslovil priljubljeni Yeti. Pri Škodi zdaj stavijo na naslednika, ki med drugim prinaša tudi novo ime: Karoq. To morda zazveni nenavadno le prvič, a hitro postane smiselno, če vemo, da so si pri Škodi navdih enako kot pri Kodiaqu poiskali pri aljaških prebivalcih in da gre za posrečeno prirejenko oziroma zloženko besed, ki ju staroselci uporabljajo za avto in za puščico. Ime tako namiguje ne le na Škodin znak, ampak tudi na dinamiko.

Te novincu, tako kot drugih adutov, ne manjka. Karoq je nastajal na novi platformi, od svojega prednika je daljši za kar 16 cm in meri v dolžino 4,38 metra. Več skupnih centimetrov in daljše medosje prinaša tudi odlično razmerje med zunanji centimetri in prostornostjo v kabini. Za tiste, ki vedno iščejo kompromis med prostorom v prtljžniku in na zadnjih sedežih, je na voljo zadnja klop VarioFlex, ki jo sestavljajo trije posamični sedeži. Te je moč tudi povsem

odstraniti iz avtomobila. Tako je lahko prostora v prtljžniku od 479 do kombijevskih 1.810 litrov.

Za novi model je (za zdaj) predvidenih pet motorjev, pri tem je vstopni litrski 1,0 TSI s 85 kW (115 KM) trivaljnik, drugi so štirivaljniki z močjo od 85 do 140 kW (od 115 do 190 KM). Tudi štirikolesni pogon se da izbrati (serijsko sicer v najmočnejši verziji) z računalniško krmiljeno sklopko pred zadnjim diferencialom. Karoq je tudi prvi model Škode, ki bo na voljo s povsem digitalizirano instrumentno ploščo s prikazom na 12,3-palčnem visokoresolucijskem zaslonu. Novost je tudi krmiljenje (nekaterih funkcij) sistema infotainment s pomočjo gestikulacije. Sicer pa se lahko novi lepotec pohvali tudi z osrednjim zaslonom sistema velikosti do 9,2 palca, z na dotik občutljivim zaslonom. Zraven je še paket povezljivosti storitev pod imenom Škoda Connect, ki lahko vozniku olajša pot in potovanje z avtomobilom, hkrati pa ponudi tudi klic v sili.

PORSCHE
SLOVENIJA

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

Izvršni urednik: Jak Vrečar, jak.vrecar@p-m.si
Fotografije: Arhiv Porsche Slovenija, Nejc Lasič, Aleš Rosa,
Shutterstock, Getty Images
Tisk: SCHWARZ PRINT d. o. o.
Datum natisa: julij 2017
Naklada: 2.500 izvodov

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

Prelistajte digitalno!

Aktualna številka revije Poslovni Carzine je z vseh mobilnih naprav dosegljiva na poslo.si/revija.



Uporabniki Applovih naprav poiščite aplikacijo Poslovni Carzine v App Store.

PORSCHE
SLOVENIJA

PRESTAVITE

V SVET VRHUNSKE MOBILNOSTI



www.porsche-group-card.si

PORSCHE
SLOVENIJA

