

Jesen/zima 2017

# CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost



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](http://www.poslo.si).

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

Poslovni Carzine

## KAZALO



- 04 **PRVI**  
*Audi A8*
- 06 **MOBILNO**  
*Prihodnost je blizu*
- 12 **PO MERI**  
*Srce, ki bije vedno močnejše*
- 16 **INTERVJU**  
*Iztok Klančnik:  
mož za drzne korake*



- 22 **PROSTI ČAS**  
*Od rekreacije k znanosti*
- 26 **POSLOVNA POT**  
*Frankfurt*
- 30 **POSLOVNA VOZILA**  
*Majhno je lepo*
- 40 **POSLOVNA VOZILA**  
*Crafter, dostavnik leta*
- 42 **UPRAVLJAM**  
*Vozni park Perutnine Ptuj*



- 44 **POSLOVNA VOZILA**  
*Zvestoba odslej še bogatejša*
- 46 **DAN PO TEM**  
*Vedno varno do cilja*
- 48 **NOVA PERSPEKTIVA**  
*Kje je moje parkirišče?*
- 52 **ZANIMIVO**  
*Mobilnost prihodnosti*

### SLOVAR POSLOVNI CARZINE

Car-Net: system, s katerim so lahko potniki ves čas povezani z omrežjem in pridobivajo številne informacije, ki so potrebne za čim bolj preprosto in hitro potovanje do cilja (informacije o poti, vremenu, prometnih zastojih, parkirnih možnostih, prenos izbrane poti v navigacijski sistem ...)

(Stran 33)

DCC: inteligentni sistem za dinamično uravnavanje podvozja. Skrbi za to, da se blaženje neprestano prilagaja cestiču in vozni situaciji. Voznik se skladno s trenutnim razpoloženjem ali željami lahko odloči za poudarjeno športen, uravnotežen ali izrazito udoben način vožnje.

(Stran 38, 56, 58)

## UVODNIK



HEINZ SLESAK  
in DANILO  
FERJANČIČ  
generalna  
direktorja  
Porsche Slovenija

### Razvoj in realizem

Živimo v dinamičnem obdobju. Ekonomski kazalci pričajo o rasti in napovedi so prežete z optimizmom. A ob tem je slišati tudi opozorila, da ne bi smeli pozabiti dogajanj izpred slabega desetletja. Prav zato je dobro vedeti, da je sedanje obdobje rasti pravi čas za globlje razvojne in družbene spremembe, ki jih ekonomska nihanja pač ne bodo mogla več odplakniti. Tehnološki razvoj na vseh področjih je v jedru tega razmišljanja.

V letošnjem letu bodo znamke koncerna Volkswagen po vsem svetu kupcem predstavile okrog 60 novih vozil. Teme prihodnosti, zapisane tudi v programu TOGETHER - Strategija 2025, postavljajo v ospredje spodbudo in razvoj električne mobilnosti. Do leta 2025 bo na trg prišlo več kot 30 vozil na izključno električni pogon. Volkswagen vključuje tudi novo poslovno področje za mobilnostne rešitve in razvija področja tehnologije baterij, avtonomne vožnje in umetne inteligence.

A kljub temu moramo ostati realni. Dejstvo je, da je delež osebnih vozil na alternativni pogon v Sloveniji še vedno zanemarljiv. Pa je mogoče do leta 2030 res doseči, da na slovenskem trgu ne bi bila več dovoljena prva registracija avtomobilov z notranjim izgorevanjem na bencin ali dizel? Ne glede na to, kako si to lahko želimo, realen pogled kaže, da avtomobilski proizvajalci takrat še ne bodo mogli proizvesti dovolj velike količine vozil z ustrezno tehnologijo, trčili bomo ob omejitve v globalni proizvodnji baterij. Če bi do leta 2030 na svetu zgradili desetkrat več tovarn za izdelavo baterij, kot jih je danes, bi to zadoščalo le za okoli 20-30 % svetovne produkcije avtomobilov - pa tudi slovenska polnilna infrastruktura in električno omrežje še ne bosta zagotavljala ustrezne kapacitete. In kaj bo s tovrstnim prometom, ki bo imel ta v letu 2030 praktično enak emisijski učinek kot osebna vozila?

Za bolj zelena vozila in mobilnost si prizadevamo vsi, da pa bi v Sloveniji postala realnost, potrebujemo celovit tehnološko razvojni pogum, iz katerega pa ne bo razumeti, da je avtomobilska industrija dežurni grešni kozel.



# TEMU SE REČE AVTOMOBILSKI X FAKTOR

Novi A8 postavlja merila najvišjega (premijskega) razreda nad konkurenco. Ponuja udobje wellnesa, tehnologijo prihodnosti in vozno dinamiko pravega gran turisma - v limuzinski obliki.

Tekst: Matjaž Korošak

# 5,30

je v podaljšani verziji dolg A8.



Četrta generacija največje limuzine je predvsem izziv. Novi A8 so namreč inženirji snovali v turbulentnih časih, ko niso pomembni le udobje, luksuz in vozna dinamika, temveč so merila določali tudi vse bolj prisotna avtonomna vožnja, izjemno strogi okoljski standardi, nujna visoka raven poveztivosti ter digitalizacija voznikovega okolja. Toda pri Audiju sproščeno gledajo v prihodnost, saj so prepričani, da je novi model na pravi poti.

Kljub vsemu pa sta notranja prostornost in raven potovalnega udobja še vedno v mnogočem določali tudi videz, ki je tokrat v celoti delo Marka Lichteja z ekipo. Zato je moral novinec zrasti za nadaljnjih 37 milimetrov, tako da meri v dolžino resnih 5,17 metra - v podaljšani verziji pa je A8 dolg že 5,30 metra. To seveda pomeni tudi, da je notranjega prostora več, v dolžino na primer za 32 milimetrov, s čimer je A8 že postal razredni prvak. Tako na primer tudi zadaj lahko sedijo dolgini do dveh metrov, potnike zadaj, predvsem seveda tistega na desnem zadnjem sedežu, pa lahko razvajajo ogrevani in zračeni sedeži s (pnevmatsko) masažo, ki so nastavljivi, hkrati ima desni sedež med možnostmi celo masaže za noge! Tu so še ionizator zraka in odišavljena notranjost, pa poseben (snemljiv) zaslon za upravljanje sedežev, klimatske naprave in osvetlitve, tablični računalniki (10,1 palca), zložljivi mizici. Torej počivalnik in mobilna pisarna v enem.

Seveda je voznik kljub vsemu še vedno na prvem mestu, saj bo večino osmic vendarle upravljal - lastnik. Tega v notranosti pričakuje zmes inteligentno digitaliziranega okolja, odlične ergonomije ter vrhunskih materialov in obdelave - od lesa, aluminija, usnja do mehke tkanine, vse skupaj pa poudarja ambientalna osvetlitev. Pred voznikom je visokoresolucijski zaslon premera 12,3 palca, ki prikazuje vse instrumente in informacije za vožnjo, hkrati si voznik lahko prilagodi njihovo razporeditev, velikost, poudarke ... Novost sta dva zaslona na osrednji konzoli - osrednji TFT za upravljanje multimedije meri 10,1 palca in je občutljiv za dotik (s povratno informacijo s potresavanjem), tisti pod njim pa meri 8,6 palca in je namenjen upravljanju klimatske naprave. Seveda je zraven tudi sistem MMI z možnostjo zvočnega nadzora, pa prepoznavanje pisave ... Sem sodijo še nov večfunkcijski volanski obroč in nov projekcijski zaslon, pa seveda poveztivost (integracija telefona s sistemom) ter nadzor in upravljanje nekaterih funkcij avtomobila na daljavo (prek aplikacije na pametnem telefonu). Povezava prek hitrega interneta (LTE) z interno dostopno točko je seveda nujna in logična. In pametni telefon pomaga tudi pri parkiranju v tesen parkirni prostor. Pri tem je lahko voznik v avtu ali pa avto upravlja od zunaj in le s telefonom v roki. Sicer pa je prav parkirni asistent že del intenzivne nadgradnje avtonomne vožnje; ta tehnologija bo od leta 2019 (vsaj v Nemčiji) omogočala povsem avtonomno vožnjo do hitrosti 60 kilometrov na uro v gneči na avtocesti. Trenutno je omejitev le še zakonodaja ... Toda nič ne de - poleg tega ponuja A8 še 41 naj sodobnejših asistenčnih sistemov, ki te-

meljijo tudi na informacijah, pridobljenih od laserskega skenerja, prvega, ki je serijsko vgrajen v osebni avtomobil. Nabor raznih tipal za opazovanje okolice se lahko tako ob polni opremi poveča na kar 21 - od kamer, radarjev srednjega dosega do ultrazvočnih tipal. A8 bo sprva naprodaj z dvema trilitrskima motorjema, oba sta dobra nadgrajena. Dizelski (TDI) zmore 210 kilovatov (286 konjskih moči), bencinski TFSI pa 250 kilovatov (340 konjskih moči); spojena sta s samodejnim menjalnikom. Seveda pa bodo sledili še dva osemvaljnika in kot vrh ponudbe šestlitrski motor W12. Še pomembneje - v vseh različicah je A8 pravzaprav delni hibrid, ki omogoča visoko regeneracijsko sposobnost (do 12 kilovatov), možnost »jadranja« s povsem izklopljenim motorjem in izjemno hiter zagon. Pogoj za to pa je delna 48-voltna mreža, ki nadgrajuje 12-voltno, s tem pa ima lahko novi A8 tudi nekaj tehničnih posebnosti, ki zahtevajo močnejšo električno napeljavo. In naposled - prihaja tudi priključni hibrid (e-tron), ki bo kombiniral motor 3.0 TFSI in elektromotor ter omogočil do 50 kilometrov povsem brezemisijne vožnje.

Zračno vzmetenje je bilo vselej ena od prednosti tega modela, zdaj pa je povsem nadgrajeno. Gre za aktivno podvozje, ki zmore kljubovati fiziki. Zračne vzmeti tako nadgrajujejo električni stabilizatorji, in to za vsako kolo posebej! Še več - kamera nadzoruje cesto in sporoča računalniku, ki v delčku sekunde prilagodi delovanje podvozja. Tako je lahko novi A8 dinamičen virtuoz med zavoji, kjer mu pomaga tudi krmiljena zadnja os (kolesa se obračajo v smer vožnje ali obratno), ali pa izjemno udoben potovalnik. In če ste med tistimi, ki vam je dinamika bliže, lahko serijski pogon quattro (štirikolesni) pri A8 nadgradite tudi s športnim zadnjim diferencialom, ki razporeja navor med levim in desnim kolesom.





# PRIHOD- NOST JE BLIZU

Čeprav nas popularna kultura že od romana Frankenstein in naprej prek hollywoodskih stvaritev prepričuje o katastrofičnem razpletu našega ljubezenskega razmerja z umetno inteligenco, kjer njeni biološki stvaritelji potegnemo kratko, vloga pametnih strojev v naših življenjih vsemu navkljub narašča iz dneva v dan. Tudi v avtomobilizmu.

**Tekst:** Aleš Kovačič

**Foto:** Getty Images

**P**ravzaprav si po zaslugi svetovnega spleta sodobnosti ni več mogoče zamisliti kot – sicer precej manj zlobne – različice superinteligentnega omrežja Skynet, ki v filmski uspešnici Terminator z maničnimi robotskimi morilci poskuša izbrisati človeka z obličja Zemlje.

Stvaritev umetne inteligence je danes nešteto. Sodobna tehnologija nam pomaga na praktično vsakem koraku, pa naj gre za tako benigne zadeve, kot sta zalivanje zelenice ali upravljanje okenskih žaluzij, ali na drugi strani za kritične in usodne, kot so denimo izbira terapije za onkološke bolnike, uničevanje razstreliv ter napovedovanje vremenskih ujm. Zanimivo je, da ima ključno vlogo pri razvoju in splošni uporabi avtomatiziranih procesov, ki so pomembno pripomogli k razvoju robotov in z njimi povezane umetne inteligence, avtomobilska industrija.

## CUNAMI ROBOTIZIRANE PROIZVODNJE

Čeprav nas večina plastično ponazoritev vse večje vloge umetne inteligence v vsakdanjem življenju vidi prav v samovozečih avtonomnih prototipih, so robotizirana vozila zgolj vrh ledene gore evolucije inteligentnih strojev. Nikakor ne gre za po hollywoodsko promiskuitetno poigravanje z resnico, če zapišemo, da je prapočelo svetovnega spleta, Google, pametne pomočnice Siri, kompleksnih algoritmov, avtonomnih vozil, in da, tudi vašega inteligentnega sistema za zalivanje zelenice, proizvodnja vozil.

Še leta 1913, se pravi pred dobrimi stotimi leti, so namreč delavci v Fordovi tovarni za izdelavo znamenitega modela T porabili 12 ur. Že naslednje leto so ti isti delavci tri tisoč sestavnih delov modela T sestavili skupaj v pičli poldruhi uri. Njihovo silovito povečanje produktivnosti je bila posledica vpeljave tekočega traku, ki je bil prvi korak v smeri avtomatizacije proizvodnje množičnega izdelka. Začetek sodobne robotizirane proizvodnje je nekoliko nelogičen, saj so se morali sprva ljudje prilagoditi strojem. A to je bil šele prvi manjši val nastajočega cunamija revolucije avtomobilske proizvodnje ...

Tekoči trak, ki je od delavcev terjal neskončno ponavljanje točno določenih standardiziranih gibov, se namreč v primerjavi z največjo in najsodobnejšo evropsko avtomobilsko tovarno koncerna Volkswagen v Wolfsburgu zdi skrajno arhaičen. Medtem ko je 13 tisoč Fordovih delavcev po zaslugi inovacije tekočega traku v letu 1914 izdelalo 300 tisoč avtomobilov, jih 21 tisoč njihovih sodobnikov v gigantskem in nepredstavljivo kompleksnem nemškem kolosu, ki je po površini primerljiv z ozemljem Gibraltarja, kar 830 tisoč. Tu s tekočega traku dnevno zapelje 2.200 golfov sedme generacije, medtem ko jih je še konec sedemdesetih let 20. stoletja, ko so v proizvodnjo vpeljali prve industrijske robote, le 50.

## MILIJONSKA VOJSKA ROBOTOV

Vprašanje, ali bodo pametni stroji resnično izpodrinili človeka, kakor je pred nedavnim napovedal poslovnež in prvi mož družbe Tesla Elon Musk, se razumljivo ponuja kar samo. A če bi o koncu poskušali sklepati glede na začetek, potem ni zveza med človeštvom in umetno inteligenco nič manj kot sanjska poroka. Prvi industrijski robot, pravzaprav robotizirana varilna roka, je svoj prvi električni impulz dobil leta 1961 v tovarni General Motorsa. Človeškemu operaterju je »mašina z možgani« resda v trenutku prevzela delovno mesto, a še dobro, saj so bila to delovna mesta s pogostimi in hudimi poškodbami. Prvi praktični stik človeka z umetno inteligenco tako ni bilo na tisoče odtrganih okončin v slogu Terminatorja, ampak prav nasprotno, saj smo se z njo rešili nekaterih najnevarnejših opravil.

Ljubezenska afera avtomobilske industrije z umetno inteligenco, ki je v zadnjem desetletju robote iz papagajskih ponavljavcev omejenega števila gibov preobrazila v izvrševalce vse bolj kompleksnih in neskončno variabilnih operacij, z leti kvečjemu postaja še strastnejša. Današnji roboti so namreč stroji, ki vidijo, mislijo, se avtonomno gibljejo in zaznavajo. Postajajo nam vse bolj podobni, a hkrati so brez našega nadzora in usmerjanja še zmeraj povsem neobgljeni.

Mednarodna zveza za robotiko (International Federation of Robotics) ocenjuje, da je v avtomobilskih obratih po vsem svetu trenutno v pogonu kar poldruhi milijon robotov, njihove vrste pa naj bi se samo v naslednjih dveh letih razširile za 1,3 milijona.

## UČEČI SE STROJI

Glede na količine vozil, število modelov in opcij opreme znotraj posameznega modela gre pri sestavljanju sodobnih vozil za nepredstavljivo kompleksno početje, čemur človek sam nikakor ne bi bil kos. Vrata Audijevega modela A4 imajo denimo glede na raven opreme več kot sto variacij in posledično tudi do 14 priključkov (vzratna ogledala, pomik stekel, zvočniki ...), kar je brez napake in v doglednem času mogoče sestaviti zgolj ob sodelovanju človeka in robota.

Zato je znamka Audi tudi pionir načela sobivanja oziroma sodelovanja med delavci in roboti, kjer človek opravlja vlogo nekakšnega mentorja. Celoten postopek je namreč vseskozi v rokah človeških operaterjev, medtem ko stroji izvajajo navodila. Proces spominja na vajeništvo, saj tu ne gre za golo izvajanje ukazov, ampak za predajanje znanja oziroma veščin. Prednost takšnega mentorskega pristopa je preobražanje klasične linearne proizvodne linije v modularni proizvodni proces.

Če kaj, potem je razvoj robotike, podkrepljene z umetno inteligenco, poln ironije. Tako denimo sodobniki računalniškega



algoritma, ki je pred mnogimi leti v ohišju superračunalnika Deep Blue spektakularno prekosil šahovskega vele mojstra Garija Kasparova in tako mimogrede pri mnogih poskrbel še za pesimistične vizije umetne inteligence, v Audi je v tovarni v Ingolstadtu skrbijo za optimizacijo modularne proizvodnje. Tu računalniški algoritmi vseskozi obdelujejo velike količine najrazličnejših vhodnih podatkov (dobavljivost sestavnih delov, želje kupcev, obremenjenost zaposlenih ...), jih kombinirajo z zahtevami in omejitvami (hitrost pomikanja proizvodne linije, prostorske omejitve, omejitve delavnika ...) ter poskušajo sestaviti optimalen potek izdelave slehernega vozila. Praktična posledica tega je, da se lahko posamezna vozila skozi proizvodnjo gibljejo z avtonomno hitrostjo in vrstnim redom, pri tem pa ne ovirajo nastajanja drugih vozil. Po zaslugi robotizirane modularne proizvodnje, ki odpravlja omejitve klasičnega tekočega traku, pri koncernu Volkswagen predvidevajo, da celo obsežna širitev prodajne palete elektrificiranih modelov leta 2019 ne bo zmotila običajnega ritma proizvodnje.

Do leta 2025 naj bi v obratih Volkswagna vsako leto sestavili kar milijon električnih vozil, ob tem pa ohranili zavidanja vredno učinkovitost tovarn in kakovost izdelkov.

#### BLAGODEJNI UČINEK UMETNE INTELIGENCE

Čeprav je umetna inteligenca revolucionirala proizvodnjo vozil, je njena ključna vloga pri tem večini ljudi bolj ali manj nepoznana. Kar pa zagotovo ne bi mogli trditi za spreminjanje naših vozil v pametna prevozna sredstva, ki so danes bolj podobna omreženim osebnim računalnikom. Povezljivost vozil in njihova vpetost v širši sistem prometa, številna elektronska pomagala in varnostni sistemi (radarski tempomat, zaznavanje nevarnosti trka z drugimi vozili in pešci, samodejno zaviranje v sili ali aktiviranje klica v sili ...) ter seveda avtonomna vožnja so namreč teme, ki najbolj burijo domišljijo in polnijo vrstice dnevnega tiska.

Avtonomna vožnja je kakopak vrhunec razvoja umetne inteligence, ki s stališča varnosti, stroškov in funkcionalnosti uporabe vozil prinaša največje koristi. Razvojniki se z realizacijo te vznemirljive obljube ukvarjajo že od sedemdesetih let 20. stoletja. Pa vendar je eksponentna rast zmogljivosti računalniških sistemov, ki lahko s pomočjo kombiniranja naprednih algoritmov in obdelave orjaških količin podatkov vse bolj prepričljivo posnemajo kognitivne sposobnosti človeških možganov, šele v zadnjih nekaj letih povzročila pravo eksplozijo napredka.

Napovedi analitikov ameriške banke J.P. Morgan o rasti trga umetne inteligence za potrebe avtomobilske industrije so vsaj tako znanstvenofantastične, kot so na drugi strani napovedi o

njenih številnih praktičnih aplikacijah. Potreba po opremljenosti, programih in storitvah umetne inteligence naj bi se namreč s trenutnih 400 milijonov ameriških dolarjev do leta 2025 povečala na osupljivih 14 milijard, zato ni čudno, da poznavalci avtomobilske industrije govorijo o novi znanstveni revoluciji.

Konstruktorji se v okviru povezljivosti vozil ukvarjajo tudi z vidikom večje varnosti in pretočnosti v prometu. Medsebojna komunikacija med vozili ter njihova povezava s cestno infrastrukturo v praksi omogočata varnejšo, varčnejšo ter predvsem hitrejšo in v vse bolj zgoščenem prometu tudi manj stresno obliko prevoza.

**Preboj znanega izdelovalca računalniških grafičnih kartic Nvidia na področje razvoja umetne inteligence za potrebe avtomobilske industrije je izdatno nagradil tudi Wall Street. Vrednost delnic ameriškega podjetja se je namreč v zgolj enem letu potrojila.**

Zanimiv pilotni projekt tovrstne povezljivosti je denimo sodelovanje znamke Audi z mestom Las Vegas. Prototip sistema s kratico TLI (Traffic Light Information) deluje po načelu obveščanja voznika o delovanju mestnega omrežja semaforjev v realnem času. Tako se vozniku na ekranu stalno izpisujejo informacije o delovanju semaforjev, kar olajša lovljenje tako imenovanega zelenega vala. Aplikacija sistema je ekološko zanimiva zlasti v električnih vozilih s funkcijo jadriranja, ki med vožnjo omogoča polnjenje baterij.

Zato je naraščanje vloge umetne inteligence v avtomobilizmu pravzaprav neizogibno. Vendar to nikakor ne pomeni, da bo človek kaj kmalu postal odvečen, kaj šele tako moteč, da bi se mu stroji uprli. Strojno učenje je namreč po mnenju direktorice laboratorija za preučevanje umetne inteligence na ameriški



univerzi MIT Daniele Rus pravi korak v smeri umetne inteligence, ki človeka ne nadomešča, ampak ga, podobno kot to počnejo pametni roboti v industrijskem procesu, dopolnjuje in se od njega uči. Nadomeščanje človeka po njenem pride v poštev zgolj v nevarnih ali stresnih situacijah, kakršni so trenutki pred nesrečami, ko ljudje v paniki pogosto storijo usodne napake.

#### OD RAČUNALNIŠKIH IGRIC K AVTONOMNI VOŽNJI

O ključni vlogi umetne inteligence v avtomobilski industriji med drugim pričajo vse večji vložki, ki jih različne družbe namenjajo za razvoj naprednejših algoritmov in računalniške opreme za uporabo v vozilih. Mnoge izmed njih sploh niso primarno avtomobilski proizvajalci, saj so imena, kot so Microsoft, Intel, Qualcomm in Google, čeravno uveljavljena, tehnološki giganti, ki doslej niso izdelali niti avtomobilskega kolesa. Na drugi strani pa izpostave avtomobilskih koncernov, ki hude konkurenčne bitke ne bijejo samo za napredno tehnologijo, ampak tudi za strokovni talent, v ameriški Silicijevi dolini

rastejo kot gobe po dežju. Skandinavski Volvo se je povezal z Uberjem, japonski Nissan z ameriško vesoljsko agencijo Nasa ... Audi pa z izdelovalcem grafičnih kartic Nvidia.

Prav slednja v razvoju strojnega učenja za potrebe avtomobilske industrije v zadnjem času dela velike korake, pravzaprav žabje skoke. Ambicije podjetja so izjemne, saj se po besedah njegovih vodilnih vidijo v vlogi zastavonoše revolucije praktične uporabe umetne inteligence v avtomobilizmu.

Zato ni čudno, da je njihov superračunalnik Drive PX 2 prepričal tudi Audi jeve razvijalce, ki so pred nedavnim z Američani podpisali pogodbo o sodelovanju, katere cilj je do leta 2020 izdelati prvo vozilo, opremljeno z naprednimi sistemi umetne inteligence. Bolj praktične sadove njunega sodelovanja pa je mogoče videti že danes, kajti superhitri in zmogljivi procesorji Nvidie poganjajo najnovejše Audi jeve multifunkcijske kokpite, sisteme za infotainment in sistem Audi Connect.



VOLKSWAGNOVA TOVARNA V WOLFSBURGU JE PRAVA IZLOŽBA SODOBNIH PROIZVODNIH TEHNOLOGIJ, KOT STA 3D-TISKANJE IN ROBOTIZIRANO LAKIRANJE, KJER ROBOTSKA OČESA PAZIJO NA ŠE TAKO NEZNATNE NEPRAVILNOSTI PRI NANAŠANJU BARV NA VOZILA. SCELA FUTURISTIČNA PA JE DENIMO VIRTUALNA SIMULACIJA PROIZVODNJE, KJER ALGORITMI ANALIZIRAJO IN OPTIMIZIRAJO SLEHERNI GIB VSAKEGA IZMED ZAPOSLENIH, ZARADI ČESAR WOLFSBURŠKI OBRAT DOSEGA KAR PREK 98-ODSTOTNO IZKORIŠČENOST PROIZVODNIH ZMOGLJIVOSTI.

RAZVIJALCI VELIKE UPE POLAGAJO V POMOČ UMETNE INTELIGENCE PRI SERVISIRANJU VOZIL OZIROMA UGOTAVLJANJU TER ODPRVLJANJU MOŽNIH OKVAR. POVEZLJIVOST AVTOMOBILOV PREK BREZŽIČNE POVEZAVE NAMREČ OMOGOČA AŽURNO ZBIranJE PODATKOV O UPORABI IN IZRABI POSAMEZNIH SESTAVNIH DELOV VOZILA TER POSODABLJANJE PROGRAMSKE OPREME BREZ OBISKA SERVISNEGA SALONA. ODPRAVA NEKATERIH TEŽAV BI BILA LAHKO ŽE KMALU MOGOČA NA DALJAVO.

#### ŽELITE, MILORD?

Napredna umetna inteligenca je brez dvoma eden najbolj disruptivnih tehnoloških podvigov v zgodovini človeštva. To pomeni, da so sistemi za deloma avtonomno vožnjo v vozilih jutrišnjega dne zgolj delček gigantskega mozaika. Kajti če se nam je še pred nedavnim zdelo, da smo zaradi v vse možne smeri nastavljenih avtomobilskih sedežev, volanskega obroča z vrhunsko ergonomijo, satelitsko navigacijo in povezljivostjo s pametnimi telefoni vstopili v raj personalizacije osebnega transporta, potem nas kmalu čaka prijetno presenečenje.

Strojno učenje namreč vozila bližnje prihodnosti spreminja v osebne pomočnike, ki bodo postopoma spoznavali in v končni fazi predvideli nekatere voznikove navade, okuse in želje. Naši vsakdanji opravki (vožnja otrok v šolo, pogosti nakupi v istih trgovinah, dolivanje goriva na ponavljajočih se lokacijah bencinskih servisov, večkratni obiski istih restavracij ...) so v veliki meri del rutine (tudi do 90 odstotkov), v čemer razvijalci vidijo priložnost za preoblikovanje avtomobila v viktorijanskega butlerja. Številni avtomobilski sistemi bodo namreč skrbno spremljali in beležili naše navade ter nato po krajšem obdobju učenja postopoma začeli izbirati hitrejše in varčnejše poti. A ne samo to: ob obisku tujine bo pametni av-

tomobil denimo poskušal že vnaprej poiskati istovrstne trgovine, bencinske servise ali pa restavracije, ki jih najpogosteje obiskujemo tudi doma. Morda nam bodo avtomobili nekoč, še preden nas bo natakarski posadil za mizo v restavraciji, že med potjo naročili našo najljubšo jed.

Za poslovne uporabnike pa denimo brezžična komunikacija v kombinaciji z naprednimi algoritmi pomeni pomemben korak v smeri lažjega načrtovanja, razporejanja in vodenja evidenc stroškov voznega parka podjetja.

Možnosti praktične uporabe umetne inteligence v avtomobilizmu je, kot kaže, skorajda nešteto. Povečini gre za izjemno pozitivne korake v smeri novih dimenzij udobja, praktičnosti in zlasti varnosti, ki je v prometu vse večja prioriteta. A prav vprašanje varnosti pri ljudeh v povezavi z uveljavljanjem umetne inteligence v našem vsakdanu zbuja največ pomislov in dvomov. Kar je v bistvu pozitivna posledica, kajti bolj nam popularna kultura glede prevlade pametnih strojev vceplja občutek nelagodja, večja je verjetnost vgradnje strogih varovalk, ki preprečujejo uresničitev tega negativnega scenarija. Zato torej, kdaj že pride na vrsto novo nadaljevanje Terminatorja?

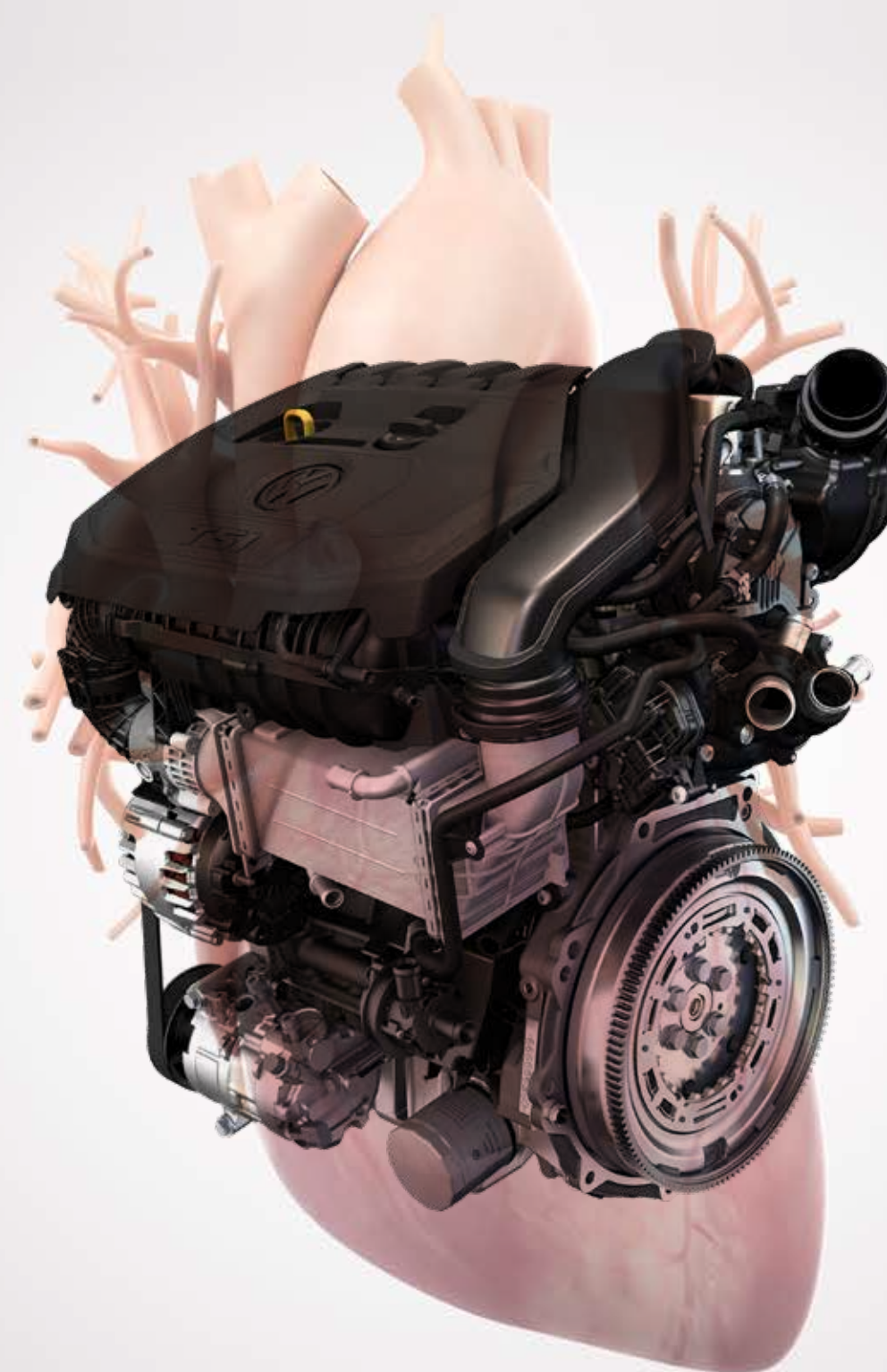


# SRCE, KI BIJE VEDNO MOČNEJE

Več kot desetletje je Volkswagen uporabljal kratico TSI, ki je poosebljala najsodobnejše motorje s prisilnim polnjenjem in neposrednim vbrizgom. Po številnih drobnih evolucijskih korakih je napočil čas za še odločnejši korak naprej.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Getty Images





## PO MERI



»Novi 1,5-litrski motor iz družine EA211 je okrog deset odstotkov učinkovitejši od 1,4-litrskega predhodnika.«

Vse strožji okoljski standardi ter zahteve po zmanjšanju porabe goriva in izpustov ogljikovega dioksida so Volkswagrove inženirje vodili k načrtovanju nove generacije motorjev, ki naj bi na področju motorjev z notranjim izgorevanjem postavili nove standarde v panogi. Ne le s spodobnim izkoristkom, ugodno porabo, marveč tudi z voznimi lastnostmi in zmogljivostmi.

Gre pravzaprav za celo novo družino motorjev, ki je nastajala pod kratico EA211, prvi izmed njih pa je prav 1,5-litrski štirivaljni v dveh izvedbah moči, ki ga je tovarna - kako zgovorno - nedavno predstavila v prenovljenem Golfu, »evergreenu«, ki nekako poseebla znamko.

#### INŽENIRJI GREDO NAPREJ

Medtem ko je nedavna posodobitev sedme generacije Golfa z decentnimi potezami nadgradila predvsem zunanost, so tokrat glavno delo opravili inženirji. Poleg digitalizacije voznikovega prostora, kjer najbolj izstopa povsem digitalizirana in prilagodljiva instrumentna plošča (Acitve Info Display), ki je še vedno redka dobrina v tem razredu, je tu še prenovljeni infotainment sistem z osrednjim zaslonom do velikosti 9,2 palca. In seveda povezljivost, kjer gre najprej omeniti vsestransko uporaben sistem Car-Net, storitev, ki vozniku omogoča tako nadzor in pregled nad avtomobilom ter podatki na daljavo kot dostop do številnih online informacij (tudi samodejni klic v sili), ki so potrebne na potovanju. Da popolne integracije pametnega

telefona v sistem, vzpostavitev internetne dostopne točke v avtu ter brezžičnega polnjenja sploh ne omenjamo.

#### KAJ JE POD POKROVOM?

Toda levji delež posodobitve je vendarle v mehanskem drobju Golfa - v večnem iskanju ravnotežja med učinkovito porabo, čistim izpuhom in spodobnim potiskom so Volkswagrove inženirji še posebej zagreto zavihali rokave in mu dodali motor, ki s svojimi inteligentnimi rešitvami pomeni svojevrstno revolucijo na področju Ottovih motorjev.

Novi motor je naslednik 1,4-litrskega štirivaljnika, ki je v novi inkarnaciji pridobil tudi večjo prostornino - vse v smislu Rightsizinga (ali pravilne prostornine za pravo



rabo), saj gre zdaj za 1,5-litrski štirivaljni motor s polnim imenom EA 211 TSI evo, v katerem so prvič uporabili kar nekaj najsodobnejših tehnologij (ali pa njihovih kombinacij) - od prilagodljivih lopatic turbine, Millerjevega cikla, visoke kompresije, plazmatskih oblog sten valjev, vbrizga goriva po skupnem vodu s tlakom kar 350 barov ...

Novinec bo na voljo v dveh verzijah - že prva, s katero je Golf že opremljen, pomeni izboljšavo na vseh področjih, saj zmora štirivaljni spodobnih 110 kilovatov moči (150 konjskih moči, torej sedem kilovatov oziroma 10 konjskih moči več od prednika) in kar 250 njutonmetrov navora.

Šibkejša različica bo naravnana bolj gospodarno, vendar brez večjih kompromisov pri zmogljivostih - motor zmora namreč 96 kilovatov (130 konjskih moči), navor pa je omejen na 200 njutonmetrov - a v širšem območju vrtljajev, že od 1.400 pa vse do 4.000 vrtljajev. Toda številke, kot vedno, ne povedo, koliko

znanja in naporov, predvsem pa tehnologije je bilo vloženih v novi motor. Že najmočnejša verzija se lahko pohvali s sistemom (nezaznavnega) odklopa dveh valjev (drugega in tretjega) ob delni obremenitvi (ACT), dodaja poseben nanos na stenah valjev APS za minimalno notranje trenje, izjemnih 350 barov tlaka vbrizgalnega sistema za gorivo, kar seveda pomeni večjo razpršenost v zgorevalni komori, hitrejši vžig in boljše izgorevanje.

Tu je še povsem prilagodljiva oljna črpalka, nov je sistem hitrega ogrevanja stoječe vode v sistemu, kar olajša ogrevanje motorja in zmanjša notranje trenje. Za boljši izkoristek tlačnega polnjenja poskrbi nov indirektni hladilnik polnilnega zraka, ki je vgrajen neposredno v sesalno cev pred dušilno loputo.

#### MANJŠA PORABA, A NE NA RAČUN DINAMIKE

Trenutni rezultati so seveda omejeni na Golfa, ki je prvi dobil novi motor. Dobrih pet litrov, pravijo pri Volkswagnu, bi naj bila poraba Golfa

z močnejšo (110 kilovatov) verzijo 1,5-litrskega motorja, pri tem pa je s pospeškom 8,3 sekunde še vedno med bolj dinamičnimi v razredu. Za še boljši izkoristek pri varčnejši različici pa so inženirji poleg vsega omenjenega vgradili še sistem variabilne geometrije lopatic turbine (VTG), ki omogoča optimalen izkoristek kinetične energije izpušnih plinov za pogon turbine pri vseh režimih delovanja, predvsem pa seveda za odzivnost pri nižjih vrtljajih, ko je energija plinov manjša. Za primerjavo - kar 35 odstotkov hitreje doseže ta motor največji navor glede na 1,4-litrskega predhodnika. In ne nazadnje tudi z dokaj visoko kompresijo (12,5 : 1), ki jo potem delno kompenzira z Millerjevim ciklom delovanja, kjer pride do zamika delovanja sesalnih (daljši čas odprtosti) in izpušnih ventilov za optimizacijo izgub stiskanja.

Kup sodobnih rešitev, ki so vgrajene v novi motor evo, seveda daje tudi rezultate - porabi še pol litra manj od močnejšega dvojnika, kar pomeni 4,6 litra v mešanem ciklu, posebno še takrat, ko je spojen z novim sedemstopenjskim menjalnikom DSG. Takrat omogoča tudi funkcijo popolnega izklopa motorja med tako imenovanim jadranjem (ko voznik dvigne nogo s pedala za plin pred oviro), kar je bilo doslej mogoče le pri hibridnih modelih. Pod črto to pomeni, da je novinec termodinamično kar za deset odstotkov učinkovitejši od svojega prednika z 92 kilovati.

#### DRUŽINA SE BO ŠE ŠIRILA

Sicer pa novi motorni koncept pomeni pravzaprav družino motorjev EA211, ki s svojim principom gradnikov ali modulov omogoča hitro in cenovno nezahtevno razširitev v široko paleto motorjev najrazličnejših zmogljivosti in prostornin - od enega do litra in pol, lahko ima tri ali štiri valje, vbrizga goriva je lahko izveden neposredno v zgorevalni prostor ali v sesalno cev (MPI ali DI), lahko je tlačno polnjen (turbo) ali pa atmosferski, razpon moči, ki jo bo družina omogočila, pa je med 44 in 130 kilovati. Še več - EA211 omogoča tudi kombinacijo z električnim motorjem in zmogljivo baterijo priključnega hibrida (PHEV), obenem pa tudi delovanje na več vrst goriva - od bencina (različnih kakovosti) prek stisnjenelega zemeljskega plina (CNG) in celo do etanola.



**INTERVJU**

IZTOK KLANČNIK, DIREKTOR SELECTIUM ADRIATICS

# MOŽ ZA DRZNE KORAKE

Iztok Klančnik se ne ustraši težkih nalog. Ko je predlani iz centrale družbe Hewlett Packard dobil obvestilo, da bo družba ob reorganizaciji globalnega poslovanja zaprla svoje podjetje v Sloveniji, ni pokimal z glavo in se vdal v usodo, ampak je z argumenti prepričal odgovorne, da so svojo odločitev spremenili in dali uspešni strokovni ekipi zaposlenih priložnost, da nadaljuje delo. In ko se mu je zdelo, da lahko z izkušnjami iz posla pomaga v smučanju, športu, v katerem se je uspešno udeleževal v mlajših letih, se je lotil tudi tega izziva in se pridružil vodilnim na Smučarski zvezi Slovenije. V pogovoru daje jasno sporočilo, da ve, kaj so njegovi cilji, hkrati pa izraža energijo in optimizem, s katerima se loteva projektov, ki jih vodi.

**Tekst:** Jak Vrečar

**Foto:** Aleš Rosa







V Sloveniji smo vrsto novosti preskusili prej kot drugod. Tu nimajo zaslug le podjetja, ampak tudi uporabniki, ki so pripravljeni testirati nove tehnologije.

**Kar nekaj globalnih družb je v preteklih letih zapustilo Slovenijo, ker so ocenile, da je trg premajhen, da bi imele na njem svoje podjetje. Tudi vi ste bili temu zelo blizu.**

Drži. Pred približno dvema letoma, ob koncu leta 2015, so se v krovni družbi Hewlett Packard odločili, da bodo svoje poslovanje razdelili na dve družbi. Hewlett Packard Enterprise, ki pokriva sistemski del, torej strežnike, omrežja, storitve v oblakih in podobno, so ločili od HP Inc, družbe, ki proizvaja in trži prenosnike in tiskalnike. Zaradi narave posla in dveh različnih poslovnih modelov je bilo logično, da je šel vsak del po svoje. Mi smo takrat prišli v kategorijo držav, v katerih naj bi lokalno družbo oziroma predstavništvo zaprli. Obetal se nam je scenarij, po katerem bi multinacionalka HPE vodila posle za Slovenijo od drugod. Mi smo predlagali drugačno pot: želeli smo ostati na našem trgu kot samostojna družba.

**Taki predlogi so pri multinacionalkah v preteklosti praviloma naleteli na gluha ušesa. Odločitve z vrha se niso spreminjale. Kako ste vi prepričali »centralo«?**

Z argumentom, da so bili naši poslovni rezultati dobri in da dobro vemo, kaj delamo. Čeprav smo se ob delitvi HP-ja statistično po velikosti družbe znašli pod črto, določeno za samostojnost v prihodnosti, smo bili poslovno gledano zelo uspešni. Rastli smo vsako leto, ohranjali tržni delež, in obeti so bili dobri tudi za naprej. Zelo jasno smo pokazali, da lahko posel uspešno nadaljujemo in ustvarjamo več, kot pa bi to počel nekdo »na daljavo«. S tem nismo prepričali le odločevalcev v HPE, ampak hkrati tudi strateškega partnerja, multinacionalko Midis Group. Ta je po dogovoru s HPE prevzela našo družbo, jo preimenovala v Selectium Adriatics in zagotovila, da smo ostali v Ljubljani. S komercialnim imenom Hewlett Packard Enterprise operated by Selectium nadaljujemo posel, ki smo ga uspešno začeli že pred 15 leti. Ostajamo v Sloveniji za naše stranke, za partnerje, in ponujamo vse storitve v enakem obsegu kot v preteklosti.

**Konkurenca na področju informacijsko-komunikacijskih tehnologij je ostra. Vsi skupaj ste naredili kar drzen korak.**

Poslovni izziv v tistem trenutku je bil res izjemno velik. Pojavilo se je kar nekaj dvomov, a vsaj v naši ekipi smo vedeli, da nam lahko uspe. Da smo s tem, kar znamo in kar lahko ponudimo, najboljša izbira za naše okolje, partnerje, stranke, tudi državo. Ključni kupci, na primer banke ali večja podjetja, ki temeljijo na produktih HPE, bi sicer morali iskati svoje partnerje, produkte in podporo v tujini. To bi bilo zapleteno, drago, včasih pač preprosto nemogoče. Tako pa smo ostali tukaj in smo jim na voljo. Ne poznamo le produktov, ampak tudi uporabnike, ki te produkte potrebujejo. Znamo jim svetovati, pomagati izbrati, izkoristiti prava orodja.

**Strokovnjaki, ne le naši, ampak tudi tuji, pogosto potrjujejo, da je kakovost produktov in storitev na področju IT v Sloveniji visoka. Kje so prednosti našega znanja?**

Že če primerjamo Slovenijo z drugimi državami znotraj skupine Hewlett Packard Enterprise, ugotovimo, da smo, če lahko uporabim angleški izraz, »early technology adopter«. Vrsto novih, prihajajočih tehnologij smo predstavili ali preskusili pri nas prej kot drugod. Tu zasluga ni le pri nas, torej podjetjih, ampak gre pohvala tudi uporabnikom, ki so pripravljeni testirati nove tehnologije. Vemo, da je Slovenija ena izmed naprednejših držav, kar zadeva zagonska podjetja oziroma startupe. Obstaja interes vseh vključenih v posel za nove, napredne, še boljše rešitve. Zato smo sposobni ustvariti primerne pogoje, da se lahko načrti uresničijo, pa naj gre za programske, strojno opremo ali kaj drugega.

**Ali je okolje dovolj stimulatívno?**

To je vprašanje, ki si ga ves čas zastavljamo tudi v podjetjih, kot je naše, in ga postavljamo vedno istim naslovnikom. Člani raznih zbornic, interesnih združenj, organizacij se ves čas pogovarjamo o tem, kaj bi lahko država naredila, da bi znanje ostalo doma. Opažamo, da se startupi, ko se začnejo prebijati, si ustvarijo ime in nekaj zaslužijo, prepogosto preselijo v drugo državo. To nikakor ni dobro, niti spodbudno in kaže, da okolje za agilna mala podjetja in podjetništvo ni dovolj prijazno. Mislim, da imamo tukaj prostor za izboljšave in da je lahko v prihodnosti bolje. Področij, na katerih se še lahko razvijajo dobre ideje, družbe, posledično tudi država, je še veliko. Govorim o novih tehnologijah, hibridnih računalniških okoljih, internetu stvari oziroma »internet of things«, pametnih mestih in tako naprej. Če tukaj država ne bo stopila korak naprej, potem bomo težko vodilni v svetu pri uvajanju novih tehnologij.

**Ena od tem, pri katerih država v zadnjem času kaže ambicije, je tehnologija veriženja podatkovnih blokov, blockchain. Kako menite, da bo ta vplivala na posel v vaši panogi?**

Blockchain vsekakor prihaja. Kje vse se bo uveljavila tehnologija veriženja podatkovnih blokov in kje ne, je vsekakor zanimivo vprašanje. Tehnologija ima poleg svojih dobrih lastnosti (iz tega bo najbrž nastalo kar nekaj novih tehnologij in rešitev) tudi nekaj slabih, med temi vidim sam na primer veliko porabo energije. Menim, da bo treba z dokončnim odgovorom o pomenu blockchaine še malo počakati. Ampak nove tehnologije se v poslu pojavljajo ves čas. Tipičen primer so storitve v oblaku, pri katerih so se pred leti tudi kresala mnenja, kje jih je smiselno, zaželeno, dovoljeno uporabljati. Danes so tu zadeve precej jasnejše. Ve se, kje pride v poštev javni oblak, kje zasebni, kje so



**INTERVJU**

IZTOK KLANČNIK, DIREKTOR SELECTIUM ADRIATICS

potrebne hibridne rešitve, kaj je v lasti posameznega uporabnika. Napredek vedno spodbuja neka mešanica stare in nove tehnologije. Z razvojem in uporabo se bo pokazalo, kje je tu prostor za blockchain. Potem pa se bo čez čas najverjetneje pojavilo spet kaj novega. Kaka nova ideja, tehnologija ... Nikoli ne vemo, kaj prinaša prihodnost.

**Čutite zaradi tega nenehnega razvoja še več stresa, kot bi ga sicer? Ste ves čas »priključeni na delo«?**

Pri meni gre tu za življenjski slog. Tehnologija danes omogoča delo kadarkoli in od koderkoli, kar ima seveda dobre in slabe lastnosti. Včasih tudi sredi dneva lahko postorim kaj zasebnega, ker vem, da bom delo dokončal popoldne ali zvečer. Enako velja za našo ekipo. Če je polovica pisarne kdaj ob štirih popoldne prazna, to ne pomeni, da ne bodo zaposleni dve uri pozneje doma opravili zamujenega dela. Če bi beležil samo svoje delovne ure, bi jih bilo gotovo več, kot naj bi jih bilo uradno. Ampak pri nas šteje rezultat in ne ure.

**Vaš menedžerski urnik je zapolnjen. A kljub temu ste leta 2015, ob svojem abrahamu, poleg poslovnih sprejeli še en izziv. Prevzeli ste položaj predsednika zbora in odbora za alpsko smučanje pri Smučarski zvezi Slovenije. Kaj vas je vodilo k temu?**

O tem, kaj mi je bilo tega treba, se vedno znova pogovarjam tudi s svojo ženo (smeh). Doma sem iz Kranjske Gore, morda je to, da je smučarja del mojega življenja že od malih nog, že pol odgovora. Čas, ko sem sprejel povabilo predsednika zveze Enza Smrekarja, da bi postal vodja alpskih disciplin, je bil zanimiv. Sočasno z mojim začetkom na zvezi je prišlo najbolj pestro obdobje reorganizacije našega podjetja in kar naenkrat sem bil soočen ne z enim, ampak z dvema velikima izzivoma. Na eni strani smo na noge postavljali Selectium, hkrati pa smo se lotili izzivov na SZS. Tam je primanjkovalo denarja, pogovora med ljudmi (smučarji, starši, zvezo, trenerji, sponzorji ...). Veliko je bilo treba urediti. Po dveh letih lahko rečem, da gre na obeh področjih dobro, stvari lepo tečejo.

**Kaj se je spremenilo od vašega prihoda na SZS? Kako ocenjujete, vidite slovensko smučanje po poslovnih plati?**

Tisto, kar sem pomembnega in svojega prinesel na smučarsko zvezo, je menedžerski pristop k reševanju problemov. Poznati moram tako smučanje, kot poslovni del. Poudaril pa bi rad, kako zelo pomembna je komunikacija med ljudmi. Tako poslovno kot tudi pri športu si vselej prizadevam, da se dovolj pogovarjamo. S tekmovalci, trenerji, z vsemi, ki so v klubih, s starši mlajših tekmovalcev, z novinarji, javnostmi ... z vsemi želim imeti transparentno

komunikacijo. To velja tudi takrat, ko kaj ne gre najbolje. Ko je treba razložiti, da zadeve niso tako lepe, kot mi mislimo. Drugi korak je odnos do sponzorjev. Smučarski proračun smo lahko povečali predvsem zato, ker smo se skupaj s sponzorji pogovorili o tem, kaj si želijo. Njihovi cilji so povečanje prodaje, promocija izdelkov, znamke. To smo razumeli in se lotili skupnih akcij. Pripravili in izpeljali smo projekte, ki so prinesli rezultat pokroviteljem, s tem pa tudi nam.

**Če bi beležil samo svoje delovne ure, bi jih bilo gotovo več, kot naj bi jih oddelal uradno. Ampak pri nas šteje rezultat in ne ure.**

**Urejene finance so prvi pogoj za tekmovalne uspehe. Kako ocenjujete možnosti naših smučark in smučarjev v letošnji zimi?**

Najprej moram povedati, zakaj menim, da je prišlo do preobrata v rezultatih v zadnjih dveh sezonah. Zaupali smo trenerjem, začeli smo delati na daljši rok. To se mi zdi zelo pomemben podatek. V prejšnjih letih so se trenerji menjavali vsako leto, kontinuitete ni bilo. Lanska sezona je bila dobra. Tu ne mislim le na Ilko Štuhec (intervju je bil opravljen le nekaj dni pred nesrečno poškodbo tekmovalke, op. avt.). Ampak tudi drugi tekmovalci so dosegali dobre ali najboljše rezultate kariere, Boštjan Kline, Ana Bucik, Ana Drev, pa mladi val, na primer Meta Hrovat, Štefan Hadalin, Miha Hrobat. To so fantje in dekleta, od katerih zdaj pričakujemo še več. Mislim, da se lahko na februarski olimpijadi vsak od tekmovalcev bori za medaljo. Ne bom rekel, da jo bodo kar dobili, bori pa se lahko vsak. Imajo tisto, kar je za medaljo potrebno.

**Pot v Korejo na olimpijske igre bi bila z avtom predolga. Ampak na cesti ste glede na svoje obveznosti gotovo veliko?**

Sicer si ne pišem kilometrov, vem pa, koliko jih prevozim. V zadnjih desetih letih, ob tempu, ki ga imam, naredim vsako leto okoli 50 tisoč kilometrov.

**Kakšen tip vozila je pravi za vas, z bencinskim, dizelskim, hibridnim pogonom?**

Za zdaj še vedno dizel. Priznam, da osebno danes še verjamem v klasično tehnologijo in mi ta dobro služi.

**Ročni ali avtomatski menjalnik?**

Avtomatik in quattro. In s tem sem vam tudi že odgovoril na vprašanje, katera znamka mi je najbližje. Včasih se pošalim, da mora imeti moj avto štiri kolesa in štiri kroge. Če pravilno štejem, me tak znak spremlja vsaj 17 let, toliko časa namreč že prisegam na Audijeve avtomobile. Brez štirikolesnega pogona vozila si svojega življenja, sploh v zimskih razmerah, ne znam več predstavljati. To sem izkusil na primer preteklo zimo, ko sem se peljal v St. Moritz. V relativno kratkem času sem se ob močnem sneženju dvignil za kakih tisoč metrov višinske razlike. V takih situacijah se izkaže, kaj je najpomembnejši del avtomobila.

**Kaj še cenite v vozilu in kaj bi najtežje pogrešali?**

Poleg odličnih voznih sposobnosti vozila najbolj izkoriščam multimedijski sistem in povezavo s telefonom. Večinoma vozim sam, le redko sem sovoznik. Še redkeje se zgodi, da bi sedel na zadnjem sedežu in uporabljal računalnik. A če obstanem v kakem zastoj, mi telefon pomaga, da imam tudi v avtu mobilno pisarno. Veliko uporabljam glasovno asistenco, čeprav me Siri ne razume vedno (smeh). Pri tistih kontaktih, ki jih pogosto kličem, se ne zapleta, sicer pa se moram včasih kar potruditi, da naprava razume, s kom želim govoriti.

**Omenili ste, da ste »tradicionalist« pri avtih. A mobilnost prihodnosti gotovo spremljate. Kako si predstavljate avtonomnost vožnje?**

Velikokrat sem že premišljeval o tem, ampak za zdaj si tega v svojem življenju še ne predstavljam, saj mi vožnja pomeni tudi sprostitve. Tehnologija avtonomnosti vožnje je danes realnost, saj že obstaja, in mogoče bom čez nekaj let nanjo gledal drugače. Ampak poglejte recimo avtomobilске dirke. Gre za zelo zanimiv šport tako za tekmovalce kot tudi gledalce. Težko si predstavljam, da bi ljudje hodili gledat dirke samovozečih avtomobilov. Priznam, sodim v generacijo, v kateri se radi sami kam odpeljemo.

**Končajva s sprostivjo. Kje so vaši najljubši kotički?**

Vsekakor sem Gorenjec ne le po koreninah, ampak tudi po duši. Bolj kot kaka jadrnica na morju, me privlači narava višje v hribih. Omeniti moram seveda meni ljube Julijske Alpe vse od Mojstrane do Montaža na italijanski strani. Potegne me tudi na kolo, odvečno energijo hitro sprostim na primer na hitrem skoku s slovenske strani čez mejo v Trbiž na kako nedeljsko kavo. Če pa se vrnem k sprostivji za volanom, moram vsem, ki si želijo preskusiti dober avto, še posebej quattro, priporočiti še en panoramski cilj, gorsko cesto na avstrijski Grossglockner.

**Interaktivni intervju**

Na [www.poslo.si](http://www.poslo.si) si lahko v digitalni različici revije ogledate intervju v interaktivni video obliki.



# OD REKREACIJE K ZNANOSTI

Ste ta teden že dosegli svojo kvoto tekaških kilometrov? Če si tako kot milijoni ljudi po vsem svetu ne znate več predstavljati življenjskega ritma brez teka, že veste, o čem govorimo. Če pa še ne tečete, začnite o tem vsaj razmišljati: vsi tisti, ki okrog vas to že počnejo, živijo bolj zdravo. Možnosti, ki jih odpirata razvoj in tehnologija, pa je vedno več.

**Tekst:** Jak Vrečar

**Foto:** Getty Images



## PROSTI ČAS

Množice tekačev na zadnje okto-brsko nedeljo tradicionalno preplavijo Ljubljano. Tudi letošnja prireditelj z uradnim imenom »Volkswagen 22. Ljubljanski maraton« jih je na ulice pripeljala na tisoče. A tek ni dogodek za en vikend v letu. Mestne ulice in bolj ali manj utečene trase v naravi so vsepovsod polne tekačev vse dni v letu. Ne gre za slovensko posebnost, ampak za znak globalnega trenda: tek je splošni fenomen. Število tekačev še vedno vsako leto raste. Zanimivo je, da pri tem padajo običajne meje med generacijami. Tečejo dvajset-, trideset-, štiridesetletniki in številni starejši. Poslovneži, ki najdejo v teku ravnovesje med krepitvijo telesa in dobro formo ter sprostitev od obveznosti, si delijo tekaške poti z mladimi, ki so še pred nekaj leti dajali prednost fitnesu. Prav tako ni meje med spoloma: žensk je danes v mlajši generaciji tekačev vsaj toliko kot moških.

### TREND: TEK SE DIGITALIZIRA

Od časov, ko si je tekač nadel majico in hlače, obul superge in stekel, kamor ga je pač odnesla pot, je postal tek znanost. Tu ne govorimo le o načrtih treningov ali o prehranskih planih, ki niso več rezervirani le za profesionalce, ampak jih uporabljajo tudi nešteti rekreativni tekači, ali sami tekaški opremi. Spreminja se namreč način, kako tečemo in hkrati svoje izkušnje delimo. Iz individualne fizične aktivnosti se je s sodobnimi tehnologijami transformiral v dejavnost, ki jo merimo, ji sledimo in jo delimo. »Družbeni tek«, poimenovan po enakem kopitu kot »družbena omrežja«, je eden prej pravilo kot pa izjema, je prepričan Urs Weber, urednik nemške izdaje največje svetovne revije za tek, Runner's World. »Social running« (za tiste, ki prisegajo na angleške izraze) je danes norma. »Seveda se še najde kdo, ki teče le zase, ampak splošni trend je zelo jasn: teka brez povezovanja v spletne skupnosti praktično ni več,« je vseprisotnost digitalne dobe povzel Weber na svojem predavanju o trendih na letošnjem športnem sejmu ISPO v nemškem Münchnu. Tekaški klubi, združenja, skupine in posamezniki z urami, pametnimi telefoni in drugimi »nosljivimi pripomočki« (angl. wearables), beležijo svoje tekaške treninge in podatke delijo na spletu, v družbenih omrežjih in specializiranih, hitro rastočih skupnostih.

Razvijalci s pridom izkoriščajo možnosti, ki jih omogoča sodobna tehnologija, in danes je aplikacij, ki pomagajo meriti teke ter urejati podatke, nepregledna vrsta. Izziv tako ni več poiskati aplikacijo, ki bo pravilno izmerila na primer čas in pot našega zadnjega teka, ampak izbrati tisto, ki jo uporablja za nas relevantna tekaška skupnost. Na trgu si tako konkurirajo športni giganti, kot je Nike, proizvajalci opreme, na primer Polar in Garmin, ter ponudniki aplikacij, kakršne so Runtastic, Strava, Endomondo in druge. Prihaja do združevanj, nakupov in prevzemov, število uporabnikov in podatkov o njih raste, z njimi pa tudi poslovni potencial. To dobro ilustrira primer družbe Under Armour. Čeprav je ta z lanski-

»Tek brez povezovanja v spletne skupnosti danes praktično ni več.«

mi petimi milijardami prometa v primerjavi z družbo Nike in njenimi več kot 30 milijardami še vedno nekajkrat manjša, njena rast v prodaji športne opreme (prihodki v tem desetletju rastejo tudi po 30 % na leto), predvsem pa usmerjenost v nove tehnologije kaže, v katero smer gre razvoj. Under Armour ima tako pod svojim okriljem tekaške in fitnes platforme ter aplikacije UA Record, MapMyFitness, Endomondo in MyFitnessPal, povezal pa se je s proizvajalcem tehnološke opreme Jabil Circuit.

### TEKAČ JE KRALJ

Ko gre za milijone in, kot vidimo, milijarde v prodaji, so proizvajalci jasno usmerjeni v analiziranje svojih kupcev in izpolnjevanje njihovih potreb. Eden od trendov v svetu teka je tudi še večja usmerjenost v specializirane, do potankosti razdelane produkte. Kupci smo vse zahtevnejši, privlačna barvna kombinacija in podoba, ki jo ima blagovna znamka na trgu, nista več dovolj, če ni na primer tekaški čevljev res vrhunsko izdelan in pisan na kožo (oziroma v tem primeru na nogo) tekača. Za vsak model lahko pred nakupom preberemo vrsto testov, hkrati pa jih marsikje tudi preskusimo. Proizvajalci

namreč ne čakajo več kupcev v trgovinah, ampak jih aktivno iščejo na tekaških prireditvah ali priljubljenih zbirališčih za treninge, gradijo mostove do skupnosti ali poskušajo ustvarjati svoje. Iščejo svoje ambasadorje, vplivne v tekaških krogih. Pri takih vplivnežih (»influencerjih«) ne gre nujno za profesionalne športnike ali znane tekače, ampak tudi za ljubitelje in poznavalce teka, ki so svojo strast spremenili v resno in poglobljeno delo in s tem neredko tudi lepo zaslužijo.

Z intenzivnejšo komunikacijo med proizvajalci in kupci postaja tekaška oprema še bolj prilagojena individualnim potrebam. S temi pa je povezan še en trend: tekači uporabljajo več parov tekaške obutve. Če boste pomislili, da gre za tipično potrošništvo, vam sicer lahko damo delno prav, a zgodba ima tudi drugo plat. Urs Weber postreže s podatkom, da ima povprečni nemški tekač statistično v omari 5,3 para. Različne modele lahko uporabljamo na različnih terenih in pri tem izkoriščamo posebnosti - različno trdnost, oporo, težo. Kombinacija klasičnih vsestranskih superg s tistimi za tek v naravi po razgibanih podlagah, pa z zimskim, na vlago odpornim in kompaktnjšim parom, z lahkim modelom za krajše teke in še z enim tekmovalnim za doseganje najboljšega rezultata sezone torej ne kaže nujno, da gre za »tekaškega zapravljivca«, ampak lahko pomeni preprosto to, da lastnik vseh teh parov pač redno, skozi vse leto nabira kilometre.

Prava izbira pravih modelov ni preprosta in tudi zato se kljub množici spletnih trgovin in najrazličnejših nasvetih za lažje odločanje tekači še vedno odločajo v živo. Da so zato dobri svetovalci, ki so veliko več od klasičnih prodajalcev, pri dobrih trgovcih in proizvajalcih zato izjemno iskani, ni treba znova poudarjati ...

### OSEBNI SLOG PRED UNIFORMIRANOSTJO

Ob vseh razpravah o kakovosti opreme, pri čemer ne mislimo le na tekaško obutev, ampak tudi na oblačila iz tehnološko dovršenih materialov, spet posebej izdelanih in namenjenih za najrazličnejše vremenske razmere, dolžino ali vrsto teka, pa postaja tek vse bolj tudi še eno

## PROSTI ČAS

področje za izražanje osebnega sloga in granje videza. Za moške, ki bodo morda takoj pripomnili, da se je moda začela intenzivneje pojavljati v teku samo zaradi žensk, ki se z njim ukvarjajo, in omenili na primer sodelovanje dizajnerke Stelle McCartney z blagovno znamko Adidas, ne bo odveč pripomba, da velja tek za eno od športnih panog, v kateri porabijo moški

praktično enako denarja za oblačila kot ženske. Ponudba, ki jim je tekačem na voljo, postaja vse bolj pisana, pri čemer ne govorimo le o barvah. Proizvajalci tekaških oblačil, tu velikim znamkam v zadnjih letih bolj ali manj uspešno jemljejo vsaj drobce prometa tudi številni manjši proizvajalci, kakršen je na primer danski Say Sky, pošiljajo na trg z vsako sezono več različ-

nih modelov. S tem dobivajo tekači obeh spolov priložnost, da svoj tekaški slog še bolj izpili in se tudi na videz ločijo od drugih. Diverzifikacija se kaže tudi v tem, da se znotraj tekaškega sloga razvijajo različne smeri in tako najdemo danes med proizvajalci tudi take, ki se nišo usmerjajo samo na določen segment kupcev, na primer na gorske tekače.



So ene superge premalo, nemških statističnih 5,3 para na tekača pa preveč? Eno od nepisanih pravil v tekaškem svetu pravi: uporablaj toliko različnih parov, kolikor je število tvojih tedenskih tekov. S tremi različnimi modeli tekač nima le prave obutve za vsak teren, ampak tudi prepreči, da bi se noga prilagodila le enemu tipu obutve, in zmanjša nevarnost za poškodbo.



# FRANK FURT

**Tekst:** Marko Kovač  
**Foto:** Getty Images

Finančna prestolnica Nemčije in eno najpomembnejših in najprometnejših mest na poslovnem zemljevidu Evrope je kraj, v katerem se da - ko enkrat stopimo iz pisarn in stolpnic - videti marsikaj. Pod tančico »biznisa« se namreč skriva živahen metropolis, prijazen tudi do obiskovalcev.





## POSLOVNA POT

**K**olikokrat ste bili v Frankfurtu? Tudi med slovenski mi poslovneži, ki v največji kraj zvezne države Hessen priletijo ali pa okroglih 800 kilometrov avtoceste (s pregovorno neizogibnimi gradbenimi deli na cesti in pogostim napisom »Stau«, ki označuje zastoje na poti) premagajo z avtomobilom, ne manjka takih, ki so njegovi redni obiskovalci. A prav tako pogosto naletimo – ne le med Slovenci, da ne bo pomote – tudi na vprašujoč pogled, ko jih vprašamo, kaj jim je v mestu najbolj všeč.

Je Frankfurt res zgolj mesto, kamor pridemo po opravkih, obiščemo katerega od velikih sejemskih dogodkov (med temi si posebno omembo vsekakor zaslužita avtomobilski salon, na koledarju vsako neparno leto, in vsakoletni knjižni sejem), se srečamo s partnerji v eni od poslovnih stolpnic, na videz enakih kateremukoli drugemu finančnemu središču zahodnega sveta, ali pa le zamenjamo letalo na poti nekam naprej, na eno od več kot 300 destinacij, kamor se da odleteti iz Frankfurta? Marsikdo si mesto res ogleda le iz zraka ali z avtoceste, a verjemite: izplača se ustaviti in spoznati dom približno 730.000 prebivalcev ob reki Majni (ta se pojavi tudi v uradnem imenu Frankfurt ob Majni, s čimer mesto ločimo od skoraj desetkrat manjšega soimenjaka na vzhodu, ob reki Odri) tudi skozi pogled turista in ne le poslovnega obiskovalca. Ne glede na to, ali vas bodo pritegnili muzeji, trgi z nostalgичno zgodovinskimi poslopji, ki so v popolnem nasprotju z betonom in steklom stolpnic, ali pa kulturni dogodki in kulinarčna ponudba, se bo v Frankfurtu našlo tudi nekaj za vas.

Pravijo, da mesto najhitreje začutimo na njegovem najbolj prepoznavnem trgu ali ob katedrali. A Frankfurt v tem smislu dolgo časa ni imel prave identitete, vsaj za nepoznavalca mestne zgodovine ne. Katedrala svetega Bartolomeja, katere zgodovina sega v 13. stoletje, danes privlači poglede s 95-metrskim gotskim stolpom. Cerkev so postavljali večkrat, med drugim je v 19. stoletju pogorela, leta 1944 pa so jo v ruševine spremenili bombniki zavezniške vojske. Podobna usoda je doletela naravno središče (starega) mesta, Römer (nemški izraz za Rimljana) oziroma frankfurtsko mestno hišo. Če smo natančnejši, gre za celo vrsto hiš (skupaj devet), ki so jih postopno povezali v celoto v več kot 600 letih, kolikor že sega nazaj zgodovina mestne hiše na tej lokaciji. Podoba stavbe in celotnega trga Römerberg se je z leti pogosto spreminjala, kot številnim drugim delom mesta tudi druga svetovna vojna Römerju ni prizanesla. Predel zdaj temeljito predelujejo že vsaj desetletje, podobno kot na primer v poljski Varšavi so postavili rekonstrukcije več deset med vojno podrhtih poslopij in dali območju zgodovinsko podobo s pridihom današnjega dne. Četrť, zdaj imenovano Dom-Römer, mestne oblasti za prihodnost ponujajo meščanom in obiskovalcem s sloganom Die Stadt Lebt (Mesto živi). Če imate ta predel v

spominu po obisku v zadnjih letih, ko je bil res veliko gradbišče, si zdaj vsekakor že lahko popravite okus, čeprav uradna otvoritev sledi šele v prihodnjem letu.

### SPREHOD ČEZ (ŽELEZNI) MOST

Vsak dan se prek Železnega mosta (v izvorniku Eiserner Steg) le streljaj od mestne hiše čez Majno sprehodi več kot 10.000 ljudi. Pridružite se jim, če bo vreme lepo in če si želite občutiti delček mestnega utripa, hkrati pa si oddahniti od posla. Živahno ni le v okolici mostu, ampak tudi na reki pod njim – morda vas zamika tudi krajša vožnja po Majni. Opozorilo: kot še kje po svetu si tudi na najbolj znanem frankfurtskem mostu zaljubljeni izkazujejo ljubezen z zaklepanjem ključavnic povsod, kjer je to mogoče. Tisti, ki vihajo nos nad takim početjem, bodo morali žal spoznati, da je romantičnih duš in ob tem še vseh tistih, ki želijo prizor ovekovečiti na fotografiji, veliko. Torej: most je živahen in primeren za obisk, če vas vrvež ne moti.

Res ne morete brez nakupovanja? Goethestrasse domačini upravičeno imenujejo kar »luksuzna ulica«, saj tam domujejo najbolj znane svetovne znamke. Če vaša denarnica ni pripravljena na take izdatke, pa vas bo pot bolj verjetno peljala naprej na mestno nakupovalno promenado Zeil. Govorimo o točkah, oddaljenih nekaj minut hoda od mestne hiše. Če ne želite pešočiti, vam je na voljo omrežje javnega prevoza, ki vključuje U-Bahn (podzemno železnico, katere del je speljan na odprtem), tramvaje in avtobuse.



### MUZEJSKA MEKA

Prijeten sprehod ob reki pripelje v pravi paradiz vse tiste, ki na svojih potovanjih radi obiskujejo muzeje. Teh je v predelu, imenovanem kar »muzejski breg« (Museum-sufer), na pretek za vse kulturne okuse. Največ obiskovalcev si ogleda mestni muzej, priljubljeno ga imenujejo Städel (kar je vsekakor krajše kot Städtisches Kunstinstitut und Städtische Galerie), privlačni so tudi naravoslovni muzej Senckenberg, muzej sodobnih umetnosti, galerija Schirn in drugi, območje pa pritegne tudi z lepo urejeno okolico, v kateri si lahko napolnite pljuča in za hip pozabite, da ste v velemestu. Ob znamenitostih, že prej omenjenih med namigi za krajše, nekajurne obiske Frankfurta, bo dan hitro zapolnjen. Če vam ostane še kaj časa in res radi raziskujete »zelena pljuča«, se lahko od reke tudi poslovite in jo mahnete proti botaničnemu vrtu in arboretumu Palmengarten. A bolj verjetno je, da boste med potepanjem že začutili lakoto in žejo. Čeprav boste v Nemčiji, ponujajo frankfurtski lokali veliko več kot le bogato izbiro odličnih piv. Regija okrog mesta se ponaša tudi z vini (vsaj kozarček rizlinga vam bodo v enem dnevu gotovo ponudili), posebno vlogo pa ima še ena tradicionalna pijača, jabolčnik (Apfelwein).

### NAČRTUJTE DOVOLJ VNAPREJ

Kot se spodobi za kozmopolitsko mesto, v Frankfurtu ne manjka odličnih restavracij z lokalno hrano, na svoj račun pa pridejo tudi ljubitelji najrazličnejših svetovnih okusov: bližnjevzhodnih, azijskih, afriških, mediteranskih in še številnih drugih restavracij je na mestnem seznamu (ta je samo na spletni strani Tripadvisor dolg več kot 2.000 naslovov) obilo. Podobno velja za hotele, saj tudi teh ne manjka. A z namestitvijo se utegne (precej grdo) zaplesti: tudi več sto hotelov ni dovolj, ko se odpre kateri od največjih sejmov. Posledično cene poletijo v nebo in tudi za precej neugledno sobo bodo od vas marsikje zahtevali 200 ali 300 evrov.

Če se odpravljate v Frankfurt prav na sejem, če se le da, rezervirajte spanje dovolj zgodaj, da ne boste obsojeni na brskanje med slabimi in dragimi možnostmi v zadnjem hipu. Škoda bi bilo, če bi odnesli iz Frankfurta grenak priokus, saj si ga res ne zasluži. Z malo sreče z vremenom se namreč mesto iz grdega (poslovnega) račka spremeni v prijetno, ne preveliko, hkrati pa razgibano destinacijo, v kateri dodaten dan ali dva ob poslu nikakor nista kazni, ampak nagrada na poti. Obiščite Frankfurt in odkrijte svoj najljubši kotichek: morda bo to katera od znamenitosti iz teh vrstic, Goethejeva hiša, pogled z ene od stolpnic ali pa kak kotichek, odkrit med druženjem.





# MAJHNO JE LEPO

Za poslovne namene niso primerne le premijske limuzine. Za dnevne opravke in krajše poti, še posebej v mestnih središčih, se odlično obnesejo tudi modeli, ki jim sicer pravimo »mali avtomobili«. Brez skrbi – v tem razredu je poimenovanje mali precej relativno. V segmentu tovrstnih vozil nalogo vsakdanjega pomočnika, ki ga lahko vsestransko uporabljamo v poslu, vse pogosteje namenjamo (kompaktnim) urbanim športnim terencem. In ti jo opravijo z odliko.

---

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Arhiv

---



# Volkswagen Polo

Sploh v svoji zadnji, šesti izvedbi je Volkswagnova ikona, model Polo, z merami in prostornostjo ter tehnološkimi rešitvami postavila nova merila v razredu. Prvič v svoji več kot 30-letni zgodovini namreč v dolžino meri več kot štiri metre, prvič je voznikovo okolje povsem digitalizirano in prvič ponuja povezljivost, s katero pogleduje proti največjim in s katero bo prepričal tudi poslovne uporabnike. Ni pa seveda le digitalizacija tista, ki prepriča, saj ponuja novi Polo tudi motorno paleto, ki se konča šele pri zmogljivem dvolitrskem stroju s 147 kilovati (200 konjskimi močmi).



# 71

litrov je v novi izvedbi večji prtljažni prostor.



## POGONSKI SKLOP

Tudi Polo uporablja novo platformo MQB. Ta omogoča izjemno prilagodljivost, enako kot motorna paleta, ne le zaradi osmih agregatov (55 do 147 kilovatov/75 do 200 konjskih moči), ampak tudi pogonskega goriva – poleg najsodobnejših varčnih bencinskih litrskih motorjev (kjer se poraba začne že pri skromnih 4,7 litra na 100 kilometrov) in dveh dizelskih agregatov TDI je namreč na voljo še posebno ekonomičen in ekološko prijazen motor s pogonom na stisnjeni zemeljski plin (TGI), ki zmore 66 kilovatov (90 konjskih moči). Taka paleta motorjev tudi poslovnim uporabnikom omogoča izbiro po ekonomičnosti, ki jo dopolnjuje še ponudba menjalnikov (pet- in šeststopenjski ročni ter DSG).



## UDOBJE

Majhen na zunaj, toda velik na znotraj. Polo je v zadnji generaciji pridobil kar devet centimetrov medosne razdalje, kar zagotavlja prostor za potnike, hkrati pa je tokrat na voljo le v praktični petvratni različici, kar olajša vstop. Navsezadnje je zrasel tudi prtljažni prostor, in to kar za 71 litrov, tako da zdaj meri 351 litrov. Sicer pa je tudi voznikov delovni prostor zastavljen na novo, z osrednjim delom konzole, ki je tokrat nekoliko obrnjena k vozniku. Podvozje zagotavlja dovolj udobja, in to ne le zaradi dodatnih centimetrov pri medosni razdalji, temveč tudi zaradi nastavitve. In tudi Polo omogoča vgradnjo prilagodljivih blažilnikov (dva načina) ter voznih programov, ki lahko ponudijo poudarjeno udobje, varčnost ali pa vozno dinamiko (no, za »hitro dostavo« pa ponuja Polo tudi športno nastavitve pasivnega podvozja).



## VARNOST

Aktivna varnost je seveda vsaj tako pomembna kot pasivna, k njej pa pripomorejo urejeno voznikovo okolje, dobra preglednost in ergonomija, ki mora biti prilagodljiva različnim voznikom in njihovim meram, kar je pri avtomobilu v floti seveda še kako pomembno. Poleg tega je tu še cela paleta varnostnih asistenčnih sistemov, med njimi na primer serijsko mestno zaviranje v sili (do hitrosti 30 kilometrov na uro), opozarjanje na vozilo v mrtvem kotu pa opozarjanje na utrujenost voznika, večnaletna zavora, radarski tempomat, ki ohranja razdaljo do spredaj vozečega avtomobila, opozarjanje na prečni promet za avtomobilom ...



## POVEZLJIVOST

Digitalizacija je prav v tem modelu naredila resen korak naprej. Ne le, da gre za prvi avtomobil v tem razredu, ki ponuja povsem digitalizirano in tako tudi prilagodljivo instrumento ploščo (Active info display), ki je pravzaprav zelo pregleden visokoresolucijski zaslon in ima tudi številne povezljivostne možnosti in storitve. Z znanim sistemom Car-Net so lahko potniki ves čas online in pridobivajo številne informacije, ki so potrebne za čim bolj enostavno in hitro potovanje do cilja (informacije o poti, vremenu, prometnih zastojih, parkirnih možnostih, prenos izbrane poti v navigacijski sistem ...). Integracija pametnega telefona v sistem je ravno tako vključena, hkrati je telefon mogoče polniti brezžično, česar bodo sploh poslovni uporabniki posebno veselili.





#### POGONSKI SKLOP

Ne glede na dejstvo, da gre za najmanjši Q, je zanj namenjenih pet motorjev, od katerih je le vstopni litrski trivaljni, ki pa vendarle zmore 85 kilovatov (115 konjskih moči), kar zagotavlja okretnost in urnost v mestni gneči. Vsi ostali so zmogljivi štirivaljni, kjer se ponudba konča pri dvolitrskem motorju TFSI s 140 kilovati (190 konjskih moči). Pri najmočnejših je stalni štirikolesni pogon quattro serijski. In tudi na robnik ali v strmo ulico se bo laže zapodil z zgolj 145 milimetri oddaljenosti od tal. Tak pogon zagotavlja izjemen oprijem v vsakem vremenu. In še – tudi pri Q2 je seveda na voljo samodejni menjalnik S tronic z dvema sklopkama, ki ponuja udobja, pa tudi bliskovito hitrost prestavljanja.



#### UDOBJE

Kabina ponuja nekoliko športno naravnano udobje z visokim osrednjim grebenom ter izbranimi materiali in povsem prilagodljivo voznikovo delovno okolje z nekoliko povišanim sedežnim položajem, večfunkcijskim volanom, touch sistemom MMI za intuitiven vnos podatkov z vrtljivim stikalom. Ambientalna osvetlitev ustvarja prijetno in diskretno okolje, ki ga dopolnjujejo tudi sedeži v dveh izvedbah. Spretno umerjena sta že pasivno blaženje in vzmetenje, ki zagotavljata dobro mero udobja, kar je mogoče nadgraditi z vodenimi blažilniki, dodati temu še vozne programe (ki krmilijo odzivnost vseh sistemov) ali pa, če si želite, vgraditi športno podvozje s čvrstejšimi in krajšimi vzmetmi.



#### VARNOST

Ne glede na terenski videz je Q2 agilen avtomobil. Njegova okretnost in vodljivost sta razveseljivi, za kar gre zasluga tudi serijskemu progresivnemu krmiljenju (neenakomerno ozobljena zobata letev – v središču je volan bolj neposreden kot v skrajnih mejah, ko je bolj odziven). Tudi elektronika sodeluje – ESC s ciljanimi, skoraj nezaznavnimi impulzi zavira notranja kolesa, ko tipala zaznavajo, da bi lahko prišlo do neželenega zdrsa prek prednjih koles v zavoj (podkrmarjenje), in več navora preusmerja na zunanja kolesa, ki so lahko premera 19 palcev.



#### POVEZLJIVOST

Seveda bo poslovnega uporabnika, ki bo v avtu preživel več časa, zanimala vsestranska povezljivost. Prek vmesnika Smartphone je mogoče pametni telefon integrirati v sistem in uporabljati aplikacije kar prek osrednjega zaslona (in telefon polniti brezžično). Connect App ponuja povezljivostne online storitve, ki so v pomoč na poti, na primer informacije o parkiriščih, cenah goriva, morebitnih zastojih ... Z aplikacijo Audi MMI Connect je mogoč tudi dostop do pretakanja vsebin (Napster, Aupeo), z njo lahko v navigacijo avtomobila prenesete izbrane cilje – na primer kraj poslovnega srečanja. Vse to omogoča tudi vgrajeni vmesnik za podatkovno kartico SIM (serijsko pri MMI Touch plus z 8,4-palčnim zaslonom). V avtu seveda lahko vzpostavite tudi dostopno točko WLAN za do osem potnikov.

# 140

kilovatov zmore  
dvolitrski motor.

## Audi Q2

Ni majhen, je pa najmanjši, ki nosi oznako Q, ki je pri Audiju rezervirana za terenskost. Po lastnostih, videzu, opreми in tehniki gre za tako imenovani model crossover, ki mu je mestno okolje seveda precej bližje kot razdrapane hribovske ali gozdne ceste. Sledi predvsem modnim smernicam, zato je ta 4,11 metra dolgi model nekaj višje postavljen, kar ustreza preglednosti in udobnemu vstopanju, pa tudi pri parkiranju okretnega Q2 v mestni gneči bo prišlo prav.





# SEAT Arona

Španski proizvajalec je v tako intenzivni modelski ofenzivi kot že dolgo ne. Arona se imenuje model, umeščen pod večjo Ateco, ki so jo kupci sprejeli z odprtimi rokami. Španski temperament in šarm tudi Aroni, 4,14 metra dolgemu modelu, ki je po svoji duši tudi urbani križanec, ne manjkata.



## POGONSKI SKLOP

Novega križanca poganja pet motorjev – dva bencinska in dva dizelska ter še povsem nov motor na stisnjeni zemeljski plin (CNG), ki je varčen in še posebej prijazen naravi. Glede na njegovo skromno težo sta oba vstopna motorja litrska trivaljnika TSI z dvema verzijama moči – 70 in 85 kilovatov (95 in 115 konjskih moči), za tiste, ki želijo več dinamike, pa je v ponudbi (vendar le za športnejši tip opreme FR) še novi 1,5-litrski motor (110 kilovatov/150 konjskih moči). Za ljubitelje instantnega navora in daljših voženj sta na voljo dva dizelska štirivaljnika TDI s prostornino 1,6 litra (70 in 85 kilovatov/95 in 115 konjskih moči). SEAT za novince ponuja pet- in šeststopenjski ročni menjalnik ter šest- in sedemstopenjski samodejni DSG. Oddaljenost od tal je 15 milimetrov večja kot pri Ibizi, zato vsaj grob makadam in mestni robnik ne bosta težava.



## UDOBJE

Arona je tudi prostornejši avtomobil od Ibize in jo prekaša za osem centimetrov, kar se odraža v prostornosti kabine in prtljažnika. Ker je novi model tudi skoraj deset centimetrov višji, ponuja več prostora za glave in enostavnejši vstop v avtomobil in izstop iz njega, obenem pa z višje postavljenimi sedalnimi deli sedežev omogoča boljšo preglednost naprej. Prtljažnik ima 400 litrov prostornine že v osnovni izvedbi, brez podiranja naslonov. Za več voznega udobja poskrbi še podvozje z daljšim hodom vzmeti, dokupiti pa je mogoče tudi uravnavno blaženje. Več dnevne svetlobe v notranjosti omogočajo velika stekla, v mraku pa je tu ambientalna osvetlitev. Za akustiko skrbi sistem BeatsAudio.



## VARNOST

Sodobna platforma, na kateri je nastajala Arona (MQB A0), seveda omogoča visoko raven pasivne varnosti, ki jo zagotavlja tudi šest zračnih blazin, hkrati pa je mogoča še vgradnja najsodobnejših asistenčnih sistemov, ki odlikujejo tudi vse večje modele te španske znamke. Tako novi model ponuja sistem Front assist za nadzor prometa spredaj, omislite si lahko parkirnega pomočnika, opozarjanje na vozilo v mrtvem kotu, opozarjanje na prečni promet zadaj, opozarjanje na utrujenost voznika, tu je večnaletna zavora ...



## POVEZLJIVOST

Z vmesniki Apple Car Play, Android Auto ali Mirror Link se pametni telefon prek sistema Full Link poveže v multimedijski sistem avtomobila, aplikacije na njem pa se uporabljajo prek kar osem palcev velikega osrednjega zaslona s steklenim ekranom, občutljivim za dotik. Telefon, ki je medtem varno spravljeno, se med uporabo polni kar brezžično, sistem pa takrat tudi ojača signal GSM za boljši sprejem.

**15** milimetrov  
višje od tal je Arona  
kot Ibiza.



## ŠKODA

**POGONSKI SKLOP**

Glede na njegovo poreklo je seveda logično, da tudi novi model temelji na sodobni platformi MQB, ki je prirejena potrebam Škode. Pet motorjev bo do srede leta 2018, ko bo motorna paleta popolnoma, na voljo v Karoqu, od tega dva bencinska in trije z navorom obdarjeni štirivaljniki TDI, razpon moči pa sega od 85 kilovatov (115 konjskih moči) do 140 kilovatov (190 konjskih moči). Zraven sodi tako najsodobnejši 1,5-litrski štirivaljni TSI, najmočnejši motor pa je tokrat TDI (140 kilovatov). V osnovi so motorji spojeni z ročnim šeststopenjskim menjalnikom, na voljo je še samodejni sedemstopenjski DSG, ki je za najmočnejši motor serijski. Ravno tako kot računalniško nadzorovan štirikolesni pogon prek večploščne sklopke pred zadnjim diferencialom, s katerim zmora Karoq tudi na kako manj zahtevno brezpotje.

**UDOBJE**

Še več udobja in prostora: s 4,38 metra dolžine in medosno razdaljo darežljivih 2,638 metra omogoča Karoq izjemno prostornost v notranjosti. Za tiste, ki vedno iščejo kompromis med prostorom v prtljažniku in na zadnjih sedežih, je na voljo zadnja klop VarioFlex - sestavljajo jo trije posamični sedeži, ki jih je mogoče vse ali posamič odstraniti iz avtomobila. Tako je lahko v prtljažniku od 479 do čisto dostavniških 1810 litrov prostora. K udobju pripomore tudi dolg hod vzmetenja, seveda pa je mogoče izbrati tudi sistem prilagodljivega blaženja (DCC). Za voznika in potnike pa bodo nadvse uporabne tudi številne rešitve Simply Clever v kabini in prtljažniku, ki olajšajo vsakdan v avtomobilu.

**VARNOST**

Da gre za najsodobnejši avtomobil znamke Škoda, govori tudi spisek ponujenih varnostnih asistenčnih sistemov, od aktivnega tempomata, ohranjanja na voznem pasu, pomočnika za vožnjo v gneči, opozarjanja na prečni promet zadaj, mestnega zaviranja v sili s prepoznavanjem pešcev pa vse do samodejnega ustavljanja v sili. Za varnost in udobje v vožnji skrbijo tudi žarometi v polni LED-tehnologiji in z vgrajenimi meglenkami s funkcijo osvetljevanja zavoja. Sicer pa je LED-tehnologija na voljo serijsko v zadnjih lučeh, smernikih in vzratnih lučeh. Vozniku pomaga tudi napredni sistem Light Assist, ki s tipalom zaznava svetlobne razmere in tako samodejno preklaplja med dnevnimi in zasenčenimi lučmi, samodejno preklaplja med zasenčenim in dolgim svetlobnim snopom žarometov.

**POVEZLJIVOST**

Digitalizacija in povezljivost sta prav v Karoqu dosegli nov mejnik. Voznik ima na voljo nov, vrhunski aktivni informacijski zaslon. Ta ponuja štiri osnovne poglede, ob tem da je mogoče znotraj teh prilagoditi postavitev in velikost številnih drugih informacij. Novost je tudi krmiljenje (določenih funkcij) multimedije s kretnjami. Sicer pa se lahko Karoq pohvali tudi z modularnim infotainment sistemom (MIB) zadnje generacije, kjer osupne najzmogljivejši Columbus z osrednjim zaslonom, ki meri kar 9,2 palca. Tu je tudi paleta povezljivostnih storitev Škoda Connect. Ker želi novi model privabiti mlajšo generacijo, je vključena tudi platforma SmartLink+ za povezavo telefonov, ki podpirajo Mirror Link, Android oz. Apple Car Play, tu pa sta tudi modul LTE za vzpostavitev brezžične povezave in dostopne točke ter možnost brezžičnega polnjenja (Phonebox).

# Škoda Karoq

Yeti se je poslovil – naj živi Karoq. Izredno popularnemu modelu Karoq sledi z vzdržljivostjo, praktičnostjo in uporabnostjo, nadgrajuje pa tudi z dimenzijami, saj je kar 16 centimetrov daljši od svojega uspešnega predhodnika. Mimogrede – podobno kot pri večjem Kodiaqu tudi ime Karoq prihaja z Aljaske. Prebivalci otoka Kodiak namreč podoben izraz uporabljajo za vsak avto!

# 4,38

metra meri v dolžino novi Karoq.





## POSLOVNA VOZILA

Volkswagen Crafter, zdaj na voljo še s štirikolesnim pogonom 4Motion in samodejnim menjalnikom, navdušuje stroko in uporabnike. Spoznajte dostavno vozilo, ki prepriča z uporabnostjo in osvaja z udobjem, doslej rezerviranim za osebna vozila.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Arhiv

Znamka Volkswagen Gospodarska vozila ima od lanske jeseni v svojih vrstah novega največjega člana. Crafter je eden najbolj inovativnih dostavnikov v svojem razredu in z mnogimi lastnostmi presega najbližje tekmece. S številnimi različicami, pogonskimi možnostmi in sodobnimi asistenčnimi sistemi je prilagojen zelo različnim skupinam uporabnikov v prevozniskem, obrtniškem, servisnem, gradbenem in gozdarskem sektorju. Zato ne preseneča, da ga je mednarodna žirija novinarjev iz 24 držav razglasila za mednarodni dostavnik leta 2017 (International Van of the Year 2017).

Crafter v novo modelno leto vstopa s še večjim naborom različic. Pri obeh močnejših izvedbah dvolitrskega turbodizelskega motorja je odslej namreč na voljo še štirikolesni pogon 4MOTION z večploščno sklopko pred zadnjim diferencialom, ki omogoča zanesljiv oprijem koles ne glede na vremenske razmere in vozno podlago. Gre za podobno rešitev štirikolesnega pogona, kot je znana iz drugih modelov znamke, saj v normalnih razmerah motor poganja v glavnem le prednji kolesni par (v prid manjši porabi), če pa elektronika zazna zdrs ali zgolj možnost zdrsa, bliskovito hitro preusmeri del navora na zadnjo os (v skrajnih razmerah tudi do 60 odstotkov). Na voljo je pri različicah od tri do štiri tone skupne teže, za doplačilo mu je mogoče dodati diferencialno zaporo. Namenjen je za vožnjo v težjih voznih razmerah, na primer na razmočenih podlagah na gradbiščih ali na slabših makadamskih poteh v odročnejših predelih, kjer je dober oprijem jamstvo, da bo vozilo zanesljivo doseglo svoj cilj. Crafter 4MOTION je torej prava izbira za vse uporabnike, ki si ne morejo privoščiti, da bi zaradi vremenskih ovir obstali na cesti, hkrati pa dobrodošla pridobitev za tiste, ki potrebujejo več oprijema pri vleki.



Crafter:  
dostavnik leta



Druga novost pri največjem Volkswagnovem dostavniku je osemstopenjski samodejni menjalnik s pretvornikom navora, ki se pridružuje šeststopenjskemu ročnemu. Samodejni menjalnik je prilagojen sprednjemu, zadnjemu (z dvojnimi kolesi na zadnji osi) ali štirikolesnemu pogonu 4MOTION. Prednosti osemstopenjskega samodejnega menjalnika bodo izkoristili številni vozniki, ki se bodo lahko po zaslugi samodejnega prestavljanja bolj osredotočili na promet in si olajšali vožnjo ob zgoščnem prometu z zastoji. Hkrati samodejno prestavljanje zagotavlja tudi optimizacijo porabe goriva in izboljšuje ekonomičnost. Crafterja poganjajo štirje različno zmogljivi dvolitrski turbodizelski štirivaljniki z močjo 75 kilovatov/102 konjskih moči, 90 kW/122 KM, 103 kW/140 KM in 130 kW/177 KM. Vsi motorji imajo visok navor pri razmeroma nizkih vrtljajih in ustrezajo okoljskemu normativu Euro VI.

Crafter je na voljo v zaprti tovorni izvedbi, kot šasija z enojno ali dvojno kabino ali kot potniško kombinirano vozilo. Skupaj s tremi različnimi dolžinami (od 5,9 do 7,4 metra), tremi višinami streh (od 2,3 do 2,8 metra) in skupno dovoljeno težo od tri do 5,5 tone (z zadnjim pogonom od začetka leta 2018), je na voljo kar 69 različnih izvedb, h katerim je treba prišteti še več kot 20 različnih tovarniških nadgradenj in predelav. Največja različica z zaprtim tovarnim prostorom sprejme do 18,4 kubičnega metra tovora. Pri skupni dovoljeni masi 5,5 tone znaša največja nosilnost do 3,1 tone. Vozilo lahko vleče do 3,5 tone težak priklopnik.

Crafter je prvo lahko gospodarsko vozilo s celovitim naborom sodobnih asistenčnih sistemov, ki omogočajo varnejšo in udobnejšo vožnjo. V serijski opremlitvi so med drugim elektronski sistem stabilnosti, asistenca za izničevanja učinkov bočnega vetra, pomočnik za speljevanje v klanec in funkcija večnaletnega zaviranja. Po vzoru potniških avtomobilov je Crafter lahko opremljen še s prilagodljivim tempomatom, kamero za zadnji del vozila ter sistemi za nadzor vozil v mrtvem kotu, za ohranjanje smeri na voznem pasu in nadzor tlaka v pnevmatikah. Crafter je prvi med dostavniki opremljen s pametnimi žarometi v LED-tehniki, posebnost pa je tudi sistem za parkiranje s priklopnikom.





Luka Debeljak

# Na vožnjo brez skrbi

»Ponotranjili smo filozofijo koncerna Volkswagen, ker ta ponuja praktično vse. Prav vsaka od znamk znotraj skupine ponuja svoje prednosti, sami pa imamo v voznem parku predvsem Škode, Volkswagne in Audije,« pravi Luka Debeljak, namestnik direktorice za nabavo v Perutnini Ptuj, odgovoren tudi za vozni park družbe.

**Tekst:** Davor Topler

**Foto:** Aleš Rosa

**P**erutnina Ptuj je najpomembnejša specializirana mesno predelovalna korporacija v JV Evropi. Po njihovih živilih vsak dan posega več kot 2 milijona potrošnikov, njihov krog pa iz dneva v dan raste. Za doseganje ciljev skrbijo tudi s pisano floto skupaj okrog 330 vozil. Od tega je 200 osebnih, drugih 130 pa tovornih. Perutnina Ptuj ima pet različnih proizvodnih lokacij - v Sloveniji na Ptujju in v Zalogu, pa tudi na treh ostalih lokacijah v regiji (Hrvaška,

Srbija, Bosna in Hercegovina). To so hkrati tudi poti, na katerih najpogosteje krožijo vozila družbe.

## RAZNOLIKE POTI Z ZANESLJIVIMI AVTOMOBILI

A iz Peutnine Ptuj se pogosto napotijo tudi drugam. Luka Debeljak, sicer prihodnji vodja oddelka za investicijske nabave, opravlja službene poti s Volkswagnovim Passatom. Ta mu prinaša zanesljivost, ob varnosti in udobju

enega ključnih dejavnikov, ki jih na ravni podjetja najbolj cenijo pri svojih vozilih. V zadnjih nekaj tednih se je vozil na Nizozemskem, Danskem, v Avstriji in v Nemčiji. »Obiskali smo naše različne dobavitelje, vozili smo se tudi po 1.500 kilometrov. Na takih poteh si ne moremo privoščiti, da ne bi imeli za sopotnika zanesljivega avtomobila,« pove. Za vozno floto Perutnine Ptuj imajo sicer jasne kriterije in nivoje glede nabave avtomobilov. »V Porsche Slovenija dobimo celotno ponudbo, saj pokrivajo

vozila, ki jih družba zastopa, vse segmente,« izpostavi Luka Debeljak, ki pri svojem delu in pri načrtovanju poti sodeluje predvsem z direktorjem logistike Perutnine Ptuj.

### »ALL IN«

Debeljak poudarja tudi poprodajno izkušnjo. »Storitev ponudbe upravljanja voznega parka se je v zadnjih šestih letih izjemno dvignila, nadgradila. Danes je na primer sistem poslovnega najema resnično razdelan in dober.« Perutnina Ptuj ima s Porsche Slovenija sklenjeno t.i. pogodbo »all in«. To družbi in zaposlenim omogoča, da se osredotočijo na posle, saj vedo, da je za vozni park poskrbljeno v vsakem trenutku. »Skrbi z avtomobili praktično nimamo, dela je posledično manj,« pove Debeljak. V povprečju so njihova vozila stara 2-3 leta, v prihodnje pa jih bodo predvidoma menjali na 4-5 let. Nekaj vozil je v njihovi lasti, večina pa

v poslovnem najemu. Enako načrtujejo tudi v prihodnje. »Vozila so dobro opremljena. Dobimo kakovost, ki jo potrebujemo in pričakujemo, zato nimamo pripomb.«

### »ODPELJEJO, UREDIJO, POPRAVIJO IN PRIPELJEJO NAZAJ«

Za vzdrževalna dela ima Perutnina Ptuj sklenjene pogodbe s pooblaščenimi partnerji skupine Porsche Slovenija, ti pa poskrbijo za vse, kar je potrebno za vzdrževanje vozil. In kakšne so njihove izkušnje z njimi? »Dobre, komunikacija in odzivnost so na zavidljivem nivoju. Mesečno se usklajujemo, se pogovarjamo tudi glede nakupa ali menjave avtomobilov. Zgodijo se tudi neljube situacije, na katere ni moč vplivati, a tudi v teh primerih se D2D služba odlično odreže. Avtomobile uredijo, popravijo in pripeljejo nazaj,« utečen proces sodelovanja povzame Debeljak.

Luka Debeljak se na Ptuj vozi iz Ljubljane. Vožnja mu v povprečju v eno smer vzame okoli uro in pol, a kot pravi, v tem ne vidi težave. To je čas za razmislek in snovanje poslovnih idej. »Če preračunam, sem v avtu med 10 in 15 ur na teden, kar je precej. Po eni strani mi to ustreza, saj lahko v avtomobilu opravi veliko prostoročnih klicev. Bluetooth zagotovo sodi v mojo obvezno opremo,« pravi. »Glede na to, koliko sem na poti, je avto zame nujna potreba. A ne dojemam ga le kot prevozno sredstvo in mi ni vseeno, s kakšnim jeklenim konjičkom se prevažam.«

## Izkaznica podjetja Vozni park Perutnine Ptuj:

### Število zaposlenih:

3.700 (celotna skupina);  
1.600 (Slovenija)

### Prihodki (leto 2016):

250 milijonov evrov

### Skupno število vozil:

200 osebnih vozil in 130  
tovornih vozil

**Delež vozil blagovnih  
znamk iz skupine Porsche  
Slovenija: 70-75 % osebna  
vozila**

### Povprečna starost

**osebnih vozil: 2-3 leta**

### Povprečna prevožena

**pot: 35.000 kilometrov**



## PORSCHÉ GROUP CARD

# Zvestoba odslej še bogatejša

Že imate katero od kartic zvestobe Porsche Group Card? V prihajajočih tednih in mesecih se obeta prenova lojalnostnega programa, ki vključuje osnovno kartico zvestobe in plačilno kartico zvestobe. S tem se bo ponudba ugodnosti še razširila, uresničile pa se bodo tudi številne želje, ki so jih izrazili tisti, katerih mnenje največ šteje: vozniki sami.

**Tekst:** Anita Andrenšek

Stalne, sezonske in čisto posebne ugodnosti: na vseh področjih bo ponudba še bogatejša. Prenovljeni lojalnostni shemi in rednemu obveščanju z elektronsko pošto in kratkimi sporočili se bodo med drugim pridružile tudi nova spletna stran s svežimi vsebinami in z njimi povezanimi ugodnostmi, mobilna aplikacija za obstoječe in nove imetnike ter novost, poimenovana »mobilnost 2.0«, ki bo vključevala souporabo vozil - »car sharing« in podobne najnovejše storitve s področja delitvene ekonomije.

Vrsto predlogov so podali tudi lastniki vozil znamk, ki so v Sloveniji združene pod okriljem družbe Porsche Slovenija - Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila. Kar 400 posameznikov je sodelovalo v anketi, v kateri so v preteklih mesecih izražali svoje avtomobilistične želje, delili izkušnje o svojih priložnostnih navadah in interesih. In rezultati?

Poglejmo nekaj najbolj izstopajočih ugotovitev. Velika večina, 91 odstotkov, jih je odgovorila, da poškodovano vozilo popravljajo na pooblaščenem servisu. Sodelujoči so ob tem izrazili tudi posebno zanimanje za vsebine s področja svetovanja o vzdrževanju vozil. Kot zanimive so ocenili tudi vsebine o ugodnostih in novostih v ponudbi, tiste, povezane z družinami in otroki, rekreacijo, izleti, tehnologijo in tehnološkimi igračkami. Temu bodo v prihodnje prilagojene tudi ugodnosti, predstavljene tudi na novi spletni strani.

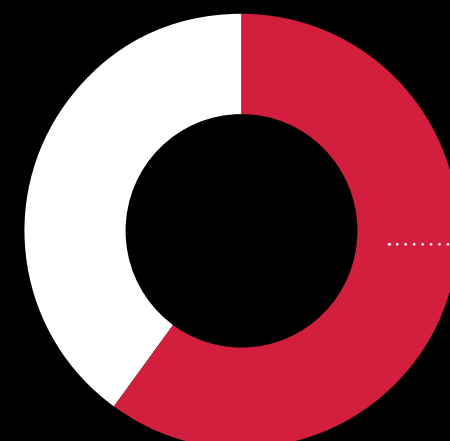
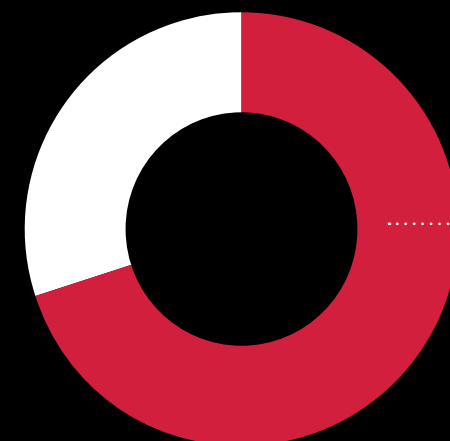
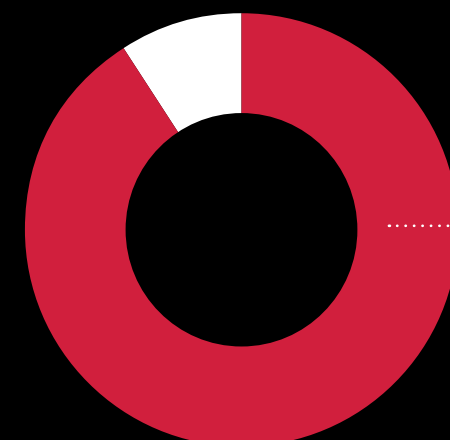
Tako bodo imetniki kartice zvestobe Porsche Group Card med novostmi na voljo tudi sporočila, s katerimi bodo po telefonu obveščeni na primer o popustih pri vzdrževanju vozila in posebnih testnih vožnjah. Ugodnosti

pa ne bodo na voljo le pri storitvah, ampak tudi pri izdelkih. Ko bo lastnik vozila na spletni strani Porsche Group Card prebral prispevek o najlažjih načinih odstranjevanja ledu z avta, bo lahko preprosto naročil tudi kartico zvestobe, s katero bo pridobil dostop do ugodnega zimskega paketa za vozilo ali uveljavil popust pri nakupu kakovostnih in vzdržljivih odstranjevalcev ledu z avtomobilskih stekel. Novo bo tudi, da ne bo potreboval fizične kartice, saj jo bo lahko prenesel na mobilni telefon. S tem bo fizično kartico v celoti nadomestila virtualna oblika.

Uporabnike zanima tudi najem: v anketi je skoraj 60 odstotkov vprašanih povedalo, da bi bili pripravljeni plačati za najem večjega avta. Primer prenovljene ponudbe: imetnik kartice zvestobe Porsche Group Card bo ob načrtovanju smučarskih počitnic ugotovil, da bi mu prišlo prav večje vozilo. S klicem na brezplačno telefonsko številko 080 88 46 Kontaktnega centra Porscheja Slovenija bo s pomočjo svetovalcev izbral ustrezno vozilo. Tega bo lahko najel po privlačni ceni in v najkrajšem možnem času tudi prevzel pri najbližjem pooblaščenem prodajno - servisnem partnerju podjetja Porsche Slovenija.

Uporabniki sicer že danes cenijo prednosti kartice zvestobe. Tako je 74 odstotkov vprašanih odgovorilo, da imajo plačilno kartico zvestobe, od tega bi jih nakup z njo ponovilo 98 odstotkov vprašanih. Pri obstoječih uporabnikih, ki imajo hkrati sklenjeno pogodbo o financiranju, bo po novem na kartico dodano virtualno dobroimetje, ki ga bodo lahko unovčili recimo za nakup pnevmatik oziroma drugih artiklov originalne dodatne in dopolnilne opreme ter servisnih in drugih storitev. Omogočeno pa bo tudi obročno odplačevanje.

## Izkušnje uporabnikov



»Sodelujoči so ob tem izrazili tudi posebno zanimanje za vsebine s področja svetovanja o vzdrževanju vozil. Kot zanimive so ocenili tudi vsebine o ugodnostih in novostih v ponudbi, tiste, povezane z družinami in otroki, rekreacijo, izleti, tehnologijo in tehnološkimi igračkami. Temu bodo v prihodnje prilagojene tudi ugodnosti, predstavljene tudi na novi spletni strani.«



Gospodarska vozila

Več o kartici zvestobe kmalu na prenovljeni strani: [www.porsche-group-card.si](http://www.porsche-group-card.si).



VEDNO

# VARNO DO CILJA

Nedelovanje akumulatorja, poškodovane pnevmatike, napačno gorivo in ugrizi kun so najpogostejši razlogi za klic v center, ki ga ponuja Asistenca Porsche Slovenija.

**Tekst:** Anita Andrenšek



d točke A do točke B večina voznikov in njihovih vozil prispe varno in brez posebnih zapletov. A včasih ne gre vse po načrtih.

V prometnih nesrečah ali ob okvarah so zato voznikom 24 ur na dan 365 dni v letu na voljo asistenčni center in usposobljeni operaterji. Ko eden od njih sprejme klic, na podlagi opisa težave presodi, ali je to mogoče rešiti po telefonu ali pa bo potrebna osebna pomoč na terenu. Če gre za manjšo okvaro, jo kar na terenu odpravijo dobro opremljeni in strokovno podkovani sodelavci Porscheja Slovenija. Lahko zamenjajo pnevmatiko, dolijejo gorivo, hladilno tekočino ali motorno olje.

Ko se vam izprazni ali okvari akumulator, vozilo enostavno zaženejo s specializiranim orodjem. »Čeprav stanje akumulatorja na naših servisih redno preverjajo, kakor določajo navodila proizvajalca, je nedelovanje akumulatorja eden glavnih vzrokov za klic voznikov na pomoč na našo brezplačno številko,« je povedal vodja oddelka garancij in kulance (podaljšane prostovoljne garancije) v Porsche Slovenija Janez Leskovec.

Na mesec prejmejo nekaj sto klicev, vozniki pa najpogosteje potrebujejo pomoč zaradi predrte gume in v vozilo z bencinskim motorjem nalitega dizelskega goriva ali nasprotno. Težave povzročajo tudi kune, ki po podatkih nemškega kluba ADAC pogrizejo kable vsakega tretjega na prostem parkiranega avtomobila, niso pa redkost niti pri nas. Samo en ugriz v »pravi« električni kabel je potreben in voznik ne more več nadaljevati poti.

#### KAJ, ČE JE VOZIL NEVOZNO?

Kadar okvare ni mogoče odpraviti na terenu, sodelavci asistence vozilo odvedejo do prvega pooblaščenega servisa. Prihajajočo pomoč boste prepoznali po značilni grafični podobi Asistence Porsche Slovenija. Pooblaščen servis bo nato s pomočjo sodobnih diagnostičnih pripomočkov poiskal vzrok okvare in ga odpravil.

V Asistenci Porsche Slovenija si seveda želijo, da bi kar najhitreje prišli do voznika, ki je obtičal na cesti. »Cilj je, da do stranke pridemo čim prej. Dosedanje povprečje znaša natančno pol ure. Razgibanost Slovenije pa nam ne dopušča

Če se vaše vozilo okvari ali ste doživeli nesrečo, pokličite na brezplačno številko 080 19 18 (vozila Volkswagen), 080 19 15 (Audi), 080 19 40 (SEAT), 080 19 41 (Škoda), 080 19 17 (gospodarska vozila Volkswagen). Preden greste v tujino, pa si zapišite številko **+386 1 58 25 102**.

vedno, da bi dosegli naš cilj, to je 45 minut,« razlaga Leskovec.

Zaradi zahtevnosti terena lahko do stranke potrebujejo tudi uro ali več. Če je klicatelj obstal na težko dostopnem in odročnem območju, pa ga vselej obvestijo o predvidenem času prihoda.

#### ODLIČNA OCENA KLJUB VOZILU V POTOKU

Ne le za avto, poskrbijo tudi za voznika. »Stranko povprašamo, ali mu ustreza nadomestno vozilo, taksi, avtobus, letalo ali katera druga možnost prevoza,« je enega od korakov reševanja neprijetne situacije opisal Leskovec. V asistenčnem centru so možnost nadomestnega avtomobila uvedli ravno zaradi zavedanja, da je čas vsakega voznika dragocen. Kar 40 odstotkov vseh klicateljev v asistenčni center je namreč poleg vleke potrebovalo nadomestno vozilo.

Nadomestno vozilo je tako potreboval voznik, katerega avto je pristal v potoku. »Avtomobil je parkiral, pozabil na aktivacijo ročne zavore in ga pustil v prostem teku. Izvlekli smo ga iz potoka in odpeljali na popravilo. Na naše presenečenje je stranka kljub precej nesrečnemu zapletu dala odlično oceno za organiziranost

asistence,« opisuje Leskovec. S povratnim klicem in toplo zahvalo zaradi odzivnosti in možnosti takojšnje uporabe nadomestnega vozila jih je razveselila tudi gospa, vpletena v prometno nesrečo.

#### POMEMBNA JE ODLIČNA ORGANIZACIJA

Odlična organizacija pa je potrebna tudi v nekaterih drugih primerih, ki se vam lahko pripetijo. Če obstanete v tujini in v pooblaščenem servisu napake ne morejo odpraviti v treh dneh, bo poskrbljeno za prevoz vozila v Slovenijo. Lastniku okvarjenega vozila pripada tudi povrnitev stroškov klica, parkirnine za vozilo in podobno. Če do cilja ne boste mogli priti še istega dne, pa bodo zaposleni v asistenčnem centru uredili prenočišče v hotelu.

Ker lahko brez prevoznega sredstva zaradi spleta nesrečnih okoliščin nenadoma in nepričakovano ostanete tudi vi, imejte številko našega klicnega centra vedno pri roki. Jamstvo mobilnosti, ki vam ga zagotavlja Asistenca Porsche Slovenija, velja za celotno življenjsko dobo vašega vozila. Podaljša se z vsakim servisnim pregledom, ki ga opravite na enem od naših pooblaščenih servisov.

**1.** V povprečju rešijo **160 primerov** na mesec

**2.** Zadovoljstvo strank: **5 zvezdic**, preverjeno pri lastnem kontaktnem centru in nevtralnem izvajalcu

**3.** **9 lastnih vlečnih vozil**, vsa v prepoznavni grafiki Asistence Porsche Slovenija





# KJE JE MOJE PARKIRIŠČE?

Še tako kakovosten jekleni konjiček in še tako prijetna vožnja nam ne pomagata, če se pot konča s težavo, namesto z rešitvijo. Parkirnih prostorov pogosto ni dovolj, časovna stiska ali iskanje v (še posebej neznanih) mestnih središčih pa sta žal zelo učinkovita generatorja stresa za volanom. Kako bomo take izzive uspešno urejali v prihodnosti?

---

**Tekst:** Aleš Kovačič

**Foto:** Getty Images

---



## NOVA PERSPEKTIVA

Kaj oziroma kdo bi bil Batman brez Robina? Šarmantni in duhoviti Han Solo iz Vojne zvezd brez simpatičnega kosmatinca Chewbacce? Pa košarkarski bog Michael Jordan brez nemornega garača Scottija Pippna? Še tako veliki mojstri in junaki namreč potrebujejo svoje pomagače, partnerje, svoj jing, ki uravnateži njihov jang. Čeravno ne tako slavni, pa brez njihovega truda osupljivega rezultata ne bi bilo. Nič drugače ni v vsakdanu slehernika, čigar pomemben del zavzema promet. Ni važno, ali je vaše prevozno sredstvo najiminenitnejša limuzina, ko prispete na cilj, tako ali drugače, potrebujete parkirno mesto. Kako zelo temeljito in obenem bliskovito se spreminja podoba avtomobila, simbolizira jezik, s katerim ga opisujemo. Povsem običajno je namreč, da ko beseda nanese na vprašanje prihodnosti avtomobila, z jezikov strokovnjakov začnejo deževati ambiciozne napovedi o robotiziranih vozilih, baterijah, mobilnosti, umetni inteligenci, računalništvu v oblaku, algoritmičnih ... Še malo, pa se z njimi na bomo zgolj vozili,

Tudi ko bomo s svojimi ekološko in drugače neoporečnimi vozili poleteli proti Luni, bomo na cilju nekje morali parkirati.

ampak leteli. A tudi, ko bomo s svojimi ekološko, hrupno in zmogljivostno neoporečnimi vozili poleteli proti Luni, bomo na cilju nekje morali parkirati.

## ELEKTRONSKI POMOČNIK ZA PARKIRANJE

Mirujoči promet je namreč tisti manj glamurozen, za večino pa dejansko strašno nadležen, partner vožnje z avtomobilom. Zato ne čudi, da je parkiranje zaradi naraščajočega števila svetovne populacije, ki jim je zahvaljujoč globalizaciji in potrošništvu želja do avtomobila

malodane prirojena, vse večji izziv načrtovalcev bodočnosti prometa v mestih. Njegova ureditev pa ob nezadržni širitvi con brez vozil v mestnih jedrih, naraščanju dnevnih migracij ter dejstvu, da je to vprašanje nerešljivo brez sodelovanja mestnih oblasti in avtomobilskih proizvajalcev, vse bolj spominja na Gordijski voz.

Pri španskem SEAT-u, ki v sodelovanju z oblastmi v Barceloni vprašanju mirujočega prometa zadnje čase posveča veliko pozornosti, so med vozniki izvedli anketo, ki je podala zanimive rezultate. Najbolj stresno in zamudno opravilo med vožnjo po mestnih ulicah je bilo namreč prav parkiranje in z njim povezano iskanje prostega parkirnega mesta. V povprečju so anketiranci za to porabili dvajset minut. Poleg tega so španski strokovnjaki ugotovili še bolj osupljivo dejstvo, in sicer, da kar 30 odstotkov vseh vozil po svetovnih mestih kroži v iskanju primerne parkirne prostora.

Zato ne čudi, da je SEAT v sodelovanju s podjetjem CARNET in Bracelono za potrebe parkiranja razvil posebno mobilno aplikacijo Parkfinder. Ta uporabnikom v realnem času sporoča, ali se v njegovi bližini nahajajo prosta parkirna mesta in jih do tam tudi vodi. Hkrati pa je španski avtomobilski velikan pred časom razvil tudi prototip avtomobila z imenom Ateca Smart City Car. Njegova posebnost je ta, da prek posebnih senzorjev med vožnjo zbira podatke o mirujočem prometu in jih sočasno pošilja na strežnike platforme iCity. Sem se iz različnih virov stekajo podatki o parkirnih mestih in v naslednji fazi posredujejo uporabnikom mobilne aplikacije. Razvijalci načrtujejo, da bodo aplikacijo v bližnji prihodnosti lahko tržili tudi v drugih evropskih mestih. Ena izmed funkcij namreč uporabniku v primeru cilja, ki ni dosegljiv z vozilom, predlaga prosto parkirno mesto, ki mu je najbližje, hkrati pa mu tudi izračuna čas, ki ga bo ta porabil za pešačenje do cilja.

## KOMBINACIJA RAZLIČNIH PREVOZNIH SREDSTEV

Razvoj tovrstnih aplikacij je zato v zadnjem času izjemen, variacij na temo pa je zaenkrat

precej. Tako nekatere aplikacije uporabniku predlagajo najhitrejše načine potovanja v mestna jedra, pri tem pa upoštevajo gostoto prometa, morebitne restrikcije in celo predlagajo uporabo javnega ter drugih alternativnih oblik transporta (npr. izposoja koles).

Aplikacija Free2Move uporabnikom tako svetuje uporabo različnih oblik transporta (car sharing, avtobus, kolo ipd.) in njihovih ponudnikov glede na izbrani cilj. S svojimi mobilnimi telefoni lahko uporabniki zeleno vrsto transporta vnaprej rezervirajo, pri čemer lahko uporaba traja od vsega nekaj minut do celo nekaj dni. Kot kaže naraščajoče število uporabnikov, v različnih evropskih državah Free2Move uporablja že 400.000 ljudi, z oktobrom pa je storitev na voljo tudi v ameriškem Seattlu, je kombinacija različnih prevoznih sredstev ter ponudnikov mobilnostnih storitev zagotovo vidik, ki ga bodo urejevalci politike mirujočega prometa v bodoče morali upoštevati.

S stališča uporabnika je osnovni namen tovrstnih pobud jasen, saj gre predvsem za vprašanje razbremenitve voznika in posledično mestnega okolja (hrup). A razvijalci poudarjajo tudi vse bolj aktualen okoljevarstveni vidik svojega dela. Tovrstni pripomočki namreč zmanjšujejo čas vožnje, porabo goriva in posledično količino izpustov škodljivih emisij.

## ONKRAJ PARKIRNIH KAZNI

Vendar mestne oblasti na določanje politike mirujočega prometa danes v veliki meri še vedno gledajo skrajno ozko. Običajno poskušajo prek restriktivnih prijemov (zaračunavanje parkirnih tarif in kazni) ljudi odvrti od uporabe avtomobilov v korist javnega prometa. Trdovratnost tega pristopa tiči tudi v dejstvu, da je zaračunavanje parkirnin in kazni karse da enostavno in donosno početje, ki od oblasti ne terjaja resnejšega razmisleka. Tako se denimo v ameriškem glavnem mestu Washington vsako leto iz tega naslova v proračun nateče slabih 70 milijonov dolarjev. V nekaterih ameriških mestih so se problema lotili nekoliko drugače. Voznikom so omogočili zakup kratkoročnega parkirnega dovoljenja, ki je časovno

Vizija razvijalcev je avtonomni avtomobil, ki voznika odloži na izbrani lokaciji in si potem sam poišče parkirno mesto.



in geografsko omejeno. Z nakupom dovoljenja si uporabnik zagotovi pravico, da v določenem časovnem obdobju parkira kjerkoli (seveda tam, kjer je predvideno in prosto) v določeni mestni četrti. Tamkajšnje oblasti trdijo, da od uvedbe uporabniku prijaznejšega sistema ureditve mirujočega prometa število kazni upada za 20 do 30 odstotkov na leto.

Restriktivni pristop urejanja mirujočega primera namreč ni samo arhaičen, ampak tudi ne rešuje temeljnega problema parkiranja – naraščajočega števila vozil. Zavedati se je namreč treba, da že danes v urbanih okoljih živi polovica svetovne populacije. Do leta 2050 naj bi se številka povzpela na 66 odstotkov. Po konservativnih ocenah bo takrat na cestah že 250 milijonov vozil. Zanje bo treba med drugim zagotoviti parkirna mesta, kar bo od mestnih načrtovalcev v prihodnje terjalo veliko več

inovativnosti od zapiranja mestnih jeder, postavljanja parkirnih števec in izdajanja kazni.

## AVTO, KI PARKIRA SAM

Zato nekateri proizvajalci vozil, kot je na primer znamka Audi, rešitev teh zagat vidijo v razvoju avtomobilov s pametnimi sistemi samodejnega parkiranja. Tako v sklopu projekta Urban Future Initiative Audi je strokovnjaki iščejo načine, kako s pomočjo inovacij na področju avtonomnega parkiranja mesta razbremeniti dušičnega objema avtomobilske pločevine. Vizija, h kateri težijo razvijalci, je avtonomni avtomobil, ki vas odloži na izbrani lokaciji in si potem sam poišče parkirno mesto. S tem bo pametni avtomobil s pomočjo podatkov iz mreže, kamor se bodo stekali ažurirani podatki o prostih parkirnih mestih in garažnih hišah, že vnaprej vedel, kje bo parkiral in tako ne bo zapravljajal časa, goriva in prostora na cesti.

Pri Audiju v okviru projekta že za naslednje leto načrtujejo manjšo serijo avtomobilov, ki bodo sposobni avtonomne komunikacije z avtomatizirano garažno hišo, kjer dobesedno ne bo prostora za ljudi. Avtomobili bodo namreč parkirani tik drug od drugem, v zgradbi pa ne bo ne stopnic ne dvigal za ljudi. V parkirnih hišah bodočnosti bo tako po ocenah načrtovalcev prostora za do 60 odstotkov več vozil kot danes.

Čeprav je do uresničitve takšnega parkirnega raja po ocenah Audijevih mož še vsaj dobrih deset let, pa je pri ljudeh že zdaj zaznati veliko željo po uresničitvi te utopije. Tako je nedavna anketa Svetovnega ekonomskega foruma izvedena v desetih državah pokazala, da velika večina ljudi samovozeče avtomobile pozdravlja predvsem zaradi obljube samodejnega parkiranja.



# Mobilnost prihodnosti

V kakšnih vozilih se bomo po cestah premikali jutri? Na vprašanje, ki si ga postavljamo vozniki in potniki v avtomobilih, iščejo odgovore strokovnjaki. Tu je vpogled v to, kako o prihodnosti razmišljajo v vodstvu in pri znamkah pod okriljem koncerna Volkswagen.

Kje se kažejo inovacije in trendi? Dogodki, kot je bienalni frankfurtski avtomobilski salon IAA, so že eden velikih odrov. Salon v nemški finančni prestolnici velja za enega najpomembnejših, najstarejših (prvega so organizirali davnega leta 1897) in najplivnejših na globalnem zemljevidu. Jasno je, da se koncern Volkswagen na »domaćih tleh« še posebej izkaže. Tudi letos je vsem obiskovalcem ponudil pravi ognjemet novosti.

A razvoj se ne začne in ustavi s predstavitvami pod sojem žarometov. Inženirji neprestano razvijajo nove ideje in jih udejanjajo v novih modelih ali pa pripravljajo za prihajajoče. In kaj je najbolj vroče ta hip? Eno so privlačne novosti, h katerih prištevamo predvsem serijsko proizvajana vozila. Teh je bila dolga vrsta tudi letos v Frankfurtu, od novega VW Pola GTI, Audijevega RS4, VW Sport-svana, SEAT-ove Arone do Škodinega Karoqa.

Do leta 2030 bo imela prav vsaka modelska linija pri vseh znamkah vsaj en elektrificiran model.



Hkrati pa koncern in znamke v njem dokazujejo, kaj vse so naredili na področju tehnološkega in oblikovalskega razvoja, predvsem pa, kaj vse zmorejo in kaj vse bodo še lahko naredili. To je v luči tektonskih premikov v panogi prav v tem trenutku verjetno še pomembneje. Vprašanja, kot so trajnostna mobilnost (in s tem povezana elektrifikacija kot najbolj izrazit primer), pa avtonomna vožnja z vso svojo kompleksnostjo, digitalizacija in vsesplošna povezljivost ter seveda mobilnostne storitve v družbi prihodnosti, kjer lastništvo avtomobila ne bo več samo po sebi umevno, še kako oblikujejo predstavo o mobilnosti prihodnosti.

V koncernu so letos predstavili kup smelih načrtov in elektrifikacija flote je seveda na prvem mestu. Tako bo do leta 2030 prav vsaka modelska linija pri vseh znamkah imela vsaj en elektrificiran model. Že do leta 2025 to pomeni investicijo v višini 50 milijard evrov in takrat naj bi koncern prevzel tudi prvo mesto v e-mobilnosti, saj naj bi bil že vsak četrti model električen! Povedano



drugače – 80 elektrificiranih modelov naj bi bilo do leta 2025 v ponudbi znamke, od tega kar 50 povsem električnih. To zmorejo le največji. Za ilustracijo kar tale podatek: za to proizvodnjo bo koncern VW zagotovil kar za 150 gigavatnih ur zmogljivosti baterij. Četudi pri koncernu trdijo, da bo prelomno leto za električne modele 2020, pa bodo še vedno kar nekaj sredstev namenili tudi optimizaciji motorjev z notranjim izgorevanjem ter alternativnim gorivom, kjer vidnejšo vlogo v tem prehodnem obdobju spet dobiva najčistejši fosilni energent, stisnjeni zemeljski plin (CNG).

Toda prihodnost vendarle pripada drugi vrsti vozil. Audijev Aicon kot svojevrstna admiralska ladja prihodnosti kaže na premijsko prihodnost, kjer bo avtonomna vožnja prej nuja kot

možnost. Volkswagnov I. D. Crozz in tehnično soroden Škodin Vision E pa prikazujeta tehniko in obliko, ki kažeta na kompaktne (električne) modele SUV bližnje prihodnosti (prvi model družine I. D. bo na voljo že leta 2020). S študijo Sedric so pri VW pokazali tudi, da se v prihodnosti vidijo ne le kot proizvajalec, temveč tudi kot ponudnik mobilnostnih storitev in s tem povezanih prevoznih sredstev. Navsezadnje se je vsem koncernskim znamkam pred kratkim pridružila tudi nova znamka Moia, ki bo razvijala le mobilnostne storitve (z ustreznimi vozili). Ali kot je v Frankfurtu povedal predsednik uprave koncerna Matthias Müller: »Sprememba v tej industrijski panogi je neizogibna. Mi pa želimo voditi transformacijo naše panoge v prihodnosti!«



## ZANIMIVO

Če je novi A8 pokazal svež oblikovalski jezik v dovršeni limuzinski eleganci, ga novi Audi A7 Sportback interpretira v dinamični podobi sodobnega modela gran turismo, ki ga je Audi nakazal že s študijo Prologue. Druga generacija štirivratnega kupeja z velikimi površinami, ostrimi robovi, nizkim sprednjim delom ter kratkima previsoma uteleša dinamičnost, posebej pa izstopajo ozki žarometi (na voljo v treh verzijah) ter poudarjene odprtine spredaj.

Dimenzije novega modela omogočajo prostornost in udobje. A7 meri namreč v dolžino kar 4.969 milimetrov, medosna razdalja je kar 2.926 milimetrov, širina 1.908 milimetrov. Njegovo elegantno športnost poudarja tudi višina 1.422 milimetrov. Vozi-lo ponuja več prostora in udobja nudi potnikom in ne le vozniku.

Novi Audi je gran turismo sicer multimedij-ske sisteme in ponudbo povzel po vrhunskih standardih, ki jih je prinesel A8. Audi Connect ponuja še več spletnih storitev, zdaj pa avto uporablja tudi sistem informacij Car-to-x (Car-to-Infrastructure). Za razbremenitev voznika med vožnjo je na voljo kar 39 asistenčnih sistemov, ti delujejo na podlagi podatkov do petih radarskih tipal, petih kamer, dvanajstih ultrazvočnih tipal in laserskega čitalnika.

Dinamična drža zahteva tudi vrhunsko tehnologijo podvozja. A7 je na voljo v štirih različicah, s klasičnim (pasivnim) podvozjem in jeklenimi vzmetmi, z za 10 milimetrov nižanim športnim podvozjem, z uravnavanim blaženjem in s prilagodljivim zračnim vzmetenjem (Adaptive air suspension). Seveda lahko voznik izbere tudi nadgradnjo. To v največji meri predstavlja štirikolesno krmiljenje,

ki navidezno podaljša ali skrajša medosno razdaljo ter poveča okretnost med ostrimi zavoji ali pa še poveča stabilnost. Tu je še športni diferencial, ki aktivno porazdeljuje navor med zadnjima kolesoma in s tem dopolnjuje štirikolesni pogon quattro. Za učinkovito sodelovanje vseh teh sistemov je Audi poskrbel s sistemom skupnega nadzora podvozja. Seveda lahko večino parametrov voznik izbira sam, ravno tako kot različne vozne profile (Audi Drive Select).

Sicer bo novi A7 sprva na voljo le s 3.0 TFSI motorjem, ki je vpet s sedemstopenjskim samodejnim menjalnikom S tronic in zmora 250 kW (340 KM) ter pospeši do stotice v 5,3 sekunde. Poraba v izvedbi A7 55 znaša skromne 6,8 litre, tudi zaradi sodobne tehnologije Ultra, s katero se da štirikolesni pogon odklopiti, ko ga avto ne potrebuje.

## Gran turismo v najlepši podobi



## Dve različici prihodnosti



Znamka Volkswagen Gospodarska vozila je predstavila dve novi atraktivni različici odprtega terenskega dostavnika Amarok. Modela Volkswagen Amarok Aventura Exclusive in Dark Label nakazujeta smer, v katero bi se lahko razvijal ta vse bolj zanimivi avtomobilski segment. Amarok Aventura Exclusive je konceptno vozilo z močnejšim 3,0-litrskim turbodizelskim šestvaljnikom, ki razvije 190 kilovatov (258 konjskih moči) in je povezan z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom ter stalnim štirikolesnim pogonom. Odeli so ga v posebno rumeno barvo kurkume in mu nataknili 19-palčna aluminijasta platišča ter obilo kromiranih poudarkov,

kar jasno nakazuje na prestižnost. Tovorni prostor zapira rolo v videzu aluminija, ki vodotesno ščiti tovor pred neugodnimi vremenskimi vplivi. Piko na i atraktivni podobi dodajajo dvojni ksenonski žarometi z dnevnimi svetili s svetečimi diodami. Sedeži so oblečeni v črno usnje, kombinirano z rumenimi šivi, seveda pa v notranjosti ne manjka polna komunikacijska in druga oprema, ki skupaj s popolno mehansko zaporo na zadnjem diferencialu vozniku pomaga v urbani džungli in na podeželskih brezpotjih.

Drugi novinec Amarok Dark Label je pick-up omejene serije, ki ponuja nadgradnjo

opreme z oznako Comfort. Karoserija je matirane črne barve, za lepši videz med drugim poskrbijo kromirani dodatki in 18-palčna platišča. Črni Amarok je namenjen individualistom, ki se ne zadovoljijo z bolj vsakdanjimi različicami. Poganjal ga bo 3,0-litrskim turbodizelski šestvaljnik v izvedbah s 120 ali 150 kilovati (163 oziroma 204 konjske moči). Pri šibkejšem motorju se navor na kolesa prenaša s stalnim ali priključljivim štirikolesnim pogonom ter šeststopenjskim ročnim menjalnikom, pri močnejšem je stalni štirikolesni pogon lahko kombiniran s samodejnim osemstopenjskim menjalnikom. Omejena serija bo naprodaj od prihodnje pomladi.



# Novo: T-roc



Tretji model s terenskimi geni je kakšnega četrta metra krajši od še vedno novega Tiguanu in tako najmanjši športni terenec znamke. Največji pač ostaja Touareg, s katerim je VW prvič zakorakal v zdaj tako popularen segment terencev. Toda pri znamki zatrjujejo, da s tem ofenzive na tem področju še ni konec.

T-roc (črka t pri novincu nakazuje jasno sorodstveno vez z zgoraj omenjenima SUV-jema pri VW-ju) je tokrat oblikovno bistveno bolj živahen, čustven in dinamičen – prednji del deluje nizko in široko, C-stebriček je dodobra nagnjen naprej, boki so široki, visoki, proti zadnji osi tudi izrazitejši. Tudi živahnost barvnih odtenkov želi nagovoriti mlajšo klientelo, zato je mogoča tudi dvobarvna kombinacija s petimi barvami strehe (bi-color), različnimi kombinacijami barve zunanjih ogledal, pa seveda barvnimi vstavki na oblogah vrat in armaturni plošči. Zagotovo pa z dobrimi 4,23 metra T-roc ni majhen avtomobil, saj je na primer le kak centimeter krajši od aktualnega Golfa, zato pa s prostornejšo notranjostjo in prtljažnikom s 445 litri. Tudi medosna razdalja je z dobrima 2,6 metra podobna, platforma, ki jo uporablja, pa je seveda znana in prilagodljiva MQB, ki svojo uporabnost dokazuje v številnih modelih koncerna.

Šest motorjev sestavlja pogonsko paleto z močjo od 85 do 140 kilovatov (od 115 do 190 konjskih moči), pri čemer je najmočnejši prav dvolitrski TDI. Tu je seveda še ročni šest- in sedemstopenjski menjalnik DSG. Ne glede na njegov robustni videz in uporabno oddaljenost od tal, ki pomeni tudi udoben vstop in izstop, pa je T-roc v osnovi gnan na prednji kolesni par (razen najmočnejšega motorja), za doplačilo pa je na voljo tudi štirikolesni pogon 4Motion, ki brezstopenjsko razporeja moč med prednjo in zadnjo osjo.

Pri novem modelu so se inženirji posebej posvetili vozni dinamiki vozila. Tako se lahko voznik odloči za progresivno ozobljeno volansko letev in za sistem izbire petih voznih profilov, ki nadzirajo (glede na opremo) elektromehansko servopodporo volana, motor in menjalnik ter podvozje – če je vgrajen sistem prilagodljivih blažilnikov DCC. S posebnim vrtljivim stikalom in štirimi programi pa nadzoruje delovanje štirikolesnega pogona (in z njim povezanih sistemov).

## Še prostornejši Tiguan

Prostorski čudež na kolesih bi lahko poimenovali novo, samostojno verzijo priljubljenega športnega Volkswagnovega terenca z imenom Tiguan Allspace, novembra premierno predstavljenega tudi pri nas. Od osnovne verzije je daljši za 215 mm (skupna dolžina tako znaša 4,701 m), pa tudi njegova medosna razdalja je daljša za 109 mm. S tem so pridobili prostor potniki, hkrati pa je večji tudi prostor za njihovo prtljago. Kar do 760 litrov prostora je v prtljažniku (in do 1.920 ob zloženih vseh sedežih). Tudi če se odločite za dodatna dva sedeža v zadku, kar prav tako ponuja ta model, še vedno ostane za 145 litrov prtljažnega prostora.

Allspace ni le večji Tiguan in s tem namenjen tistim, ki cenijo prostornost. Nekaj razlik je tudi v videzu, predvsem je drugačna okenska linija na boku. V primerjavi s »klasičnim« Tiguanom je še bolje, s čimer se umešča med osnovni model in večji Touareg. Vstopni motor za model Allspace zmora 110 kW/150 KM, najmočnejši od šestih pa je še vedno TDI s 176 kW/240 KM. Od motorja s 132 kW/180 KM navzgor so vsi modeli serijsko opremljeni tudi s stalnim štirikolesnim pogonom 4Motion in DSG menjalnikom.



## Povsem električni SUV

Škoda koncept Vision E je revolucionarni konceptni model, ki buri domišljijo poznavalcev. S to študijo je tradicionalna češka znamka globalno (koncept je bil namreč v prvotni obliki na ogled v Šanghaju) in evropsko (v Frankfurtu) napovedala svojo usmerjenost v električno gnano prihodnost. Gre za kompaktni SUV, hkrati pa tudi za prvi povsem električno gnani model Škode, ki je za evropsko premiero doživel opazno evolucijo.

Konceptni model Vision E je zanimiv tudi zato, ker predstavlja nekoliko drugačen oblikovalski jezik, ki bo značilen predvsem za električne avtomobile znamke Škoda. Posebnost tega modela so na primer nasproti odpirajoča se vrata in štirje posamični sedeži, ki se nekoliko obrčajo in tako omogočajo tudi lažji dostop. Evropska verzija Visiona E se od prvega koncepta

razlikuje po prednjem delu, ki je dodobra spremljen in bolj v slogu prihajajočih modelov.

Ob trendu popolne digitalizacije so inženirji za vsak sedež pripravili poseben zaslon na dotik (poleg osrednjega zaslona za voznika in sopotnika), prek katerega je mogoče dostopati do povezljivostnih storitev, saj je vozilo vselej povezano v internet, ter ostalih infozabavnih vsebin. V vsakih vratih je tudi poseben pedal Phonebox za induktivno polnjenje pametnega telefona, hkrati pa je pedal tudi vmesnik, prek katerega se telefon integrira v infotainment. Nadzor večine funkcij pa je mogoče s kretnjami in zvočnimi ukazi. Vision E lahko prek kamere nadzoruje tudi voznikovo fizično kondicijo in ugotavlja utrujenost, obenem pa nadzoruje celo srčni utrip voznika in lahko upočasni dinamiko vožnje, če zasledi težave s srcem.

Koncept ponuja tudi trenutno najvišjo stopnjo avtonomne vožnje (to je tretja stopnja) in lahko na avtocesti sam pospešuje, zavira, krmili in se celo izogiba nenadnim oviram. V garažni hiši pa lahko s sistemom Car Park Autopilot sam najde parkirno mesto in na njem samostojno parkira, obenem pa se tam lahko tudi brezžično (induktivno) polni.

Glede na oblikovno evolucijo je koncept v drugi fazi torej nekoliko zrasel in meri 4,668 metra, z veliko medosno razdaljo 2,851 metra pa zagotavlja prostorno notranjost s povsem ravnim dnom, saj zaradi električnega pogona ne potrebuje osrednjega tunela za pogonsko gred. Sicer pa je sistemska moč obeh motorjev kar 225 kilovatov (306 konjskih moči), teoretični doseg znaša resnih 500 kilometrov, največja hitrost pa je omejena na 180 kilometrov na uro.



## 799 kompaktnih športnikov



Za model SEAT Leon Cupra R, novo verzijo Cupre, ki je v zgodovini vedno ponudila največ, kar zmore ta proizvajalec, v tovarni pravijo, da ni le najmočnejša, temveč tudi najbolj ekskluzivna izvedba kompaktnega športnika. Cupra R sodi tudi med količinsko omejene modele, saj bo ljubiteljem na voljo le 799 primerkov v treh barvah (polnočno črni, pirenejsko sivi in mat sivi).

Se pa bodo ljubitelji SEAT-ove ekskluzivnosti in športnosti lahko odločali med Cupro R s samodejnim DSG-menjalnikom, ki zmore iz dvolitrskega motorja TSi iztisljati 300 konjev

(220 kilovatov), za najbolj osredotočene voznike pa bo na voljo verzija z ročnim šeststopenjskim menjalnikom, ki pa poslej zmore 310 konjev (228 kilovatov) in je s tem tudi najmočnejši SEAT vseh časov. Za kar najbolj dinamično vozno izkušnjo pride Cupra R opremljena s sistemom prilagodljivega blaženja (DCC), progresivnim volanskim mehanizmom in delno zaporo diferenciala (VAQ), ki izboljša oprijem in vodljivost. Seveda pa lahko voznik prilagaja odzivnost celega kupa sklopov svojemu trenutnemu načinu vožnje in podlagi z izbiro voznih programov (pet jih je na voljo).

Tak avtomobil mora tudi izstopati – zato so serijska 19-palčna platišča, blatniški koši so razširjeni, ogljikova vlakna so sestavni del sprednjega in zadnjega spojlerja, na bočnih obrobah in difuzorju, ki obrobja dvojno izpušno cev. Sprednji odbijač ima dodane večje bočne odprtine za dostop zraka, prevladuje barva bakra, ki se ponavlja tudi v notranjosti. Na šivih školjkastih in v alkantaro oblečenih sedežev na primer, obloge vrat so iz imitacije ogljikovih vlaken, osrednji zaslon je osempalčen, zagon dvolitrskega štirivaljnika pa voznik sproži s pritiskom na gumb.

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

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

**Izvršni urednik:** Jak Vrečar, [jak.vrecar@p-m.si](mailto:jak.vrecar@p-m.si)  
**Fotografije:** Aleš Rosa, Getty Images, Shutterstock, Arhiv Porsche Slovenija  
**Tisk:** SCHWARZ PRINT d. o. o.  
**Datum natisa:** november 2017  
**Naklada:** 2.300 izvodov  
Naročite se na Poslovni Carzine: [www.poslo.si](http://www.poslo.si).

# Prelistajte digitalno!

Aktualna številka revije Poslovni Carzine je z vseh mobilnih naprav dosegljiva na [poslo.si/revija](http://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](http://www.porsche-group-card.si)

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

