

# CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost

/16

Intervju:  
Boštjan Gorjup



/4

Osamosvojena  
Cupra



/6

Preobrazba 3.0



/26

Singapur







# Prestavite v svet vrhunske mobilnosti.

Obiščite nas na [porsche-group-card.si](https://porsche-group-card.si)

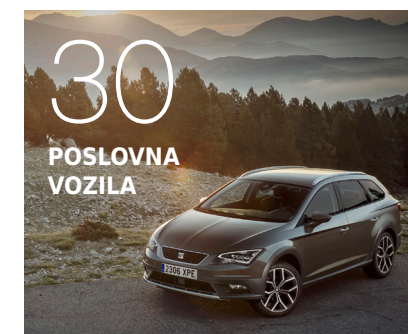
## KAZALO



- 04 PRVI Osamosvojena Cupra
- 06 MOBILNO Preobrazba 3.0
- 12 PO MERI Kaj bo hranilo vozila jutri?



- 16 INTERVJU Boštjan Gorjup: Kjer so ovire, so priložnosti



- 22 PROSTI ČAS Vadba po (managerski) meri
- 26 POSLOVNA POT Singapur
- 30 POSLOVNA VOZILA Terenski kombiji



- 40 GOSPODARSKA VOZILA Caddy Alltrack
- 42 UPRAVLJAM Helios: Tudi do Belorusije brez skrbi
- 44 KARTICA ZVESTOBE Še več ugodnosti
- 46 DAN PO TEM Asistenca kadarkoli
- 48 25 LET Kaj ste vozili pred četrto stoletja?
- 50 25 LET Pisalo se je leto 1993
- 52 ZANIMIVO Novosti iz koncerna

## UVODNIK



DANILO FERJANČIČ  
in HEINZ SLESAK  
generalna direktorja  
Porsche Slovenija

### Skupaj - strategija 2025

»Na temeljne izzive bomo odgovarjali z vizionarskimi odgovori,« smo v koncernu Volkswagen, tudi v prejšnjem letu največjem globalnem proizvajalcu vozil na svetu, zapisali v TOGETHER – Strategijo 2025. To se že kaže pri številnih novih modelih vozil, tehnoloških rešitvah in celostnih storitvah. Ta temeljni dokument je seveda vodilo tudi za Porsche Slovenija, ki je sicer relativno majhen, a zelo dinamičen in uspešen del koncerna.

Bo pa v Sloveniji letošnje leto v znamenju še ene petindvajsetice, saj skupaj z vami že četrto stoletja pišemo zgodbe o vrhunski mobilnosti, hkrati pa z vami zremo v prihodnost.

Električni in drugi alternativni pogoni, avtonomna vožnja, digitalno povezovanje vseh udeležencev v prometu in nove storitve bodo, predvsem v mestih, v katerih bo v prihodnosti živelo še več prebivalcev, zagotavljali učinkovitejšo in še prijaznejšo mobilnost. Tako avtomobilska industrija ustvarja prihodnost. Z lastnimi laboratoriji in inženirskimi centri ter s povezovanjem z najboljšimi akademskimi, institucionalnimi in poslovnimi partnerji gradi svet, v katerem bomo živeli jutri. Koncern VW ima tu vodilno vlogo, saj bo samo do leta 2022 vložil v tehnologije prihodnosti 34 milijard evrov, z več kot 40 »think tanki« po vsem svetu, s svojimi razvojnimi centri v Nemčiji, Španiji, ZDA, na Kitajskem in Japonskem pa daleč presega področja klasične avtomobilske industrije.

Rešitve na področju mobilnosti so plod znanja, načrtovanja in vlaganja. Prepričana sva, da velja enako tudi za področje, na katerem delujete vi. Vizionarski pogled naprej, ustvarjanje ustrezne infrastrukture in naložbe v prihodnost so temelj vsakega posla. V vašem vam želiva veliko uspeha še naprej, hkrati pa upava, da bomo skupaj nadaljevali tudi zgodbe o vrhunski mobilnosti. V družbi Porsche Slovenija jih bomo z veseljem pisali z vami tudi naslednjih 25 let.

#### SLOVAR POSLOVNI CARZINE

**Blagi hibrid:** Nov korak v vrhunsko mobilnost: kombinacija motorja z notranjim zgorevanjem, tekočinsko hlajenega 48-voltnega jermenskega zagonskega alternatorja in zmogljive

litij-ionske baterije je serijsko prvič na voljo v modelu Audi A8. Novost predstavlja osnovo celi vrsti izboljšav, ki jih zaznamujeta predvsem večja učinkovitost in udobje med vožnjo. Več o pogonih prihodnosti na str. 12-15.



# OSAMOSVOJENA CUPRA

Izpod okrilja znamke SEAT je po 20 letih in po vrsti jeklenih konjičkov, ki so označevali najzmogljivejše modele španske znamke, zrasla samostojna znamka.

**Tekst:** Matjaž Korošak

Zelo zgovorno so pri SEAT-u izbrali rojstni kraj nove znamke Cupra. Uradni začetek nove zgodbe za ime, pod katerim bodo SEAT-ovi modeli nadgrajevani v smeri športnosti, so spisali na tradicionalnem dirkališču Terramar pri Barceloni, ki je gostilo prvo dirko leta davnega 1923. Ozadje s slikovitimi dvignjenimi betonskimi bankinami je ponudilo izjemno kuliso ekipi, ki je predstavila vse skrivnosti dolgo pričakovane nove znamke za voznike poznavalce in sladokusce.

Strateško si boljšega trenutka za kaj takega pri znamki SEAT skoraj ne bi mogli bolje izbrati. Peto leto zapored beležijo izredne prodajne rezultate, prodajo so dvignili za kar 46 odstotkov. Svoje je pri tem dodala tudi modelska paleta z oznako Cupra, ki je vselej označevala modele s poudarjeno vozno dinamiko, športnostjo in zmogljivostjo ter demonstrirala znanje in sposobnosti inženirjev in tehnikov, ki so svoje izkušnje pridobivali tam, kjer to največ velja - na dirkališčih in na prašnih preizkušnjah relijev po svetu v okviru oddelka SEAT Sport. Od tu tudi prva Cupra: kot poklon osvojenemu naslovu svetovnega prvaka leta 1996 je nastala kot posebna izdaja Ibize. Od takrat se je kar 17 modelov lahko pohvalilo s to oznako, pri SEAT-u pa so uspeli prepričati kar 60.000 kupcev.

## NOVA ZNAMKA JE LOGIČEN KORAK

Osamosvojitvev je logičen naslednji korak. Nova znamka, ki bo ostala pod okriljem SEAT-a (in koncerna Volkswagen), bo še vedno razvijala in nadgrajevala SEAT-ove modele, pri čemer pa se, kot pravi Luca de Meo, predsednik uprave, ne bo usmerjala toliko na surovo moč motorja, pač pa na

izkušnjo voznika. V ospredju bodo unikatnost modelov, njihova vrhunska izdelava in prefinjenost. Z novim pristopom in znamko si pri SEAT-u obetajo dostop do novih kupcev. Seveda pa ne gre le za prodajo vozil, pač pa tudi za prodajo posebnih izdelkov znamke (»merchandising«) in dogodkov, nova znamka pa bo skrbela tudi za dirkaške aktivnosti.

## PRVA JE CUPRA ATECA

Sedem modelov bi naj štela modelska paleta že v treh letih. Prvi model z oznako nove znamke in novim logotipom je Cupra Ateca. Izbira SUV je logična. Gre za odlično prodajan in tudi cenovno privlačen model. Avtomobil poganja dvolitrski TSI štirivaljnik z 221 kW (300 KM) spojen s sedemstopenjskim menjalnikom DSG, štirikolesni pogon 4Drive je stalen, enako kot uravnavano podvozje DCC s centimeter krajšimi vzmetmi in samosvojimi nastavitvami. Veliko je tudi posebne opreme, kot so na primer športni izpuh s štirimi zaključki, školjkasti sedeži ali serijski digitalizirani merilniki.

## V NEKAJ LETIH MORDA TUDI SAMOSTOJNI MODEL

Hkrati z Ateco se je predstavila še kombijevska izvedba Leona Cupre ST R. Zakaj poimenovanje Leon Cupra - in ne obratno? Ker bo ta model dobil novo oznako šele z novim modelom (prihodnje leto), do takrat pa bo značka Leona Cupre le obarvana v za Cupro značilno bakreno barvo. Naslednji model na trgu bi lahko bila Ibiza ali Arona. V prihodnjih načrtih pa bi se lahko pridružil tudi novinec, kupejevski športni terenec. Ta je bil za zdaj omenjen le s skico, toda sporočilo je ambiciozno: s Cupro bodo poskusili v prihodnosti tudi presenetiti, zato ne izključujejo ničesar!

**7** modelov naj bi štela Cuprina paleta v prihodnjih 3 letih.





# 3.0 PREOBRAZBA



Avtomobilaska industrija je vse bolj podobna tehnološkemu koncernu. Z velikimi vlaganji v raziskave in razvoj ter s povezovanji z najboljšimi, najbolj naprednimi partnerji iz različnih panog gospodarstva ter z vodilnimi javnimi in zasebnimi ustanovami ne spreminja le podobe vozil in mobilnosti, ampak resnično razvija in oblikuje prihodnost planeta.

**Tekst:** Aleš Kovačič

**Foto:** Getty Images

**K**ar malo ironično je, da se tehnološki napredek v avtomobilizmu v zadnjih letih odvija z bliskovitostjo najzmogljivejšega dvanajstvaljnika, ki mu iz izpušnih cevi bruha stotnje konjskih moči, hkrati pa bo prav ta prizor morda že čez nekaj let le še svojevrsten anahronizem, saj vozila prihodnosti ne bodo več privlačila z oglušujočimi zvoki ali osupljivimi hitrostmi, temveč z avtonomnostjo ali pa čisto energijo.

Inovacije v avtomobilski industriji so namreč po spremembi razvojne paradigme, ki je os raziskav močno nagnila v smer alternativnih pogonov in digitalizacije vozišče izkušnje, zamenjale dirkalne steze za laboratorije kot prizorišča stoletnega konkurenčnega boja.

»V srednjeročnem obdobju pričakujemo, da bomo z razvojem digitalnih tehnologij dosegli dvomestno rast prihodkov. Digitalizacija zadeva vse osrednje stebre naše družbe. Naši zaposleni bodo s pomočjo izobraževanja na področju digitalne pismenosti postali nosilci porajajočega se procesa digitalnega preoblikovanja družbe.« Ne, teh vizionarskih besed ni izrekel pokojni Steve Jobs niti Elon Musk, kaj šele Larry Page ali pa morda eden od predstavnikov drznega novega vala milenijskih čudežnih dečkov Silicijeve doline. To so besede izvršnega direktorja znamke Porsche, s katerimi Oliver Blume pojasnjuje, kakšni izzivi čakajo ikono športnega avtomobilskega prestiža v bližnji prihodnosti.

Zanimivo je, da se v intervjuju, v katerem teče beseda o pravkar objavljenem ambicioznem strateškem načrtu razvoja znamke Porsche do leta 2022, pojem digitalizacija pojavi večkrat kot beseda avtomobil. Si predstavljate, da bi stari »generali« avtomobilizma, kot sta bila desetletja na primer Lee Iacocca in Bob Lutz, govorili o povezljivosti, digitalizaciji ali električnih pogonih?! To bi bilo približno tako nadrealistično, kakor da bi ameriški predsednik Donald Trump sprejel dejstva o globalnem segrevanju ali da bi severnokorejski predsednik Kim Džong Un nehal rožljati z jedrskim orožjem.

#### MISIJA ELEKTRIKA

Spremembe so očitne že danes. O električnih vozilih z vedno večjimi dosegi in hitrejšim polnjenjem baterij na primer danes govorimo na vsakem koraku. A hkrati kaže, da nas čaka še veliko, veliko novosti. Koncern Volkswagen je v tem pogledu vodilna pionirska sila, kar je jasno zapisal tudi v svoji strategiji do leta 2025, kjer ugotavlja, da je avtomobilaska industrija na začetku poti, ki vodi v popolno preobrazbo. Volkswagen je odigral pomembno vlogo pri usmerjanju razvoja globalne mobilnosti. Že leta 2014 je bila družba na prvem mestu lestvice največjih svetovnih vlagateljev v raziskave in razvoj, pred vsemi

drugimi, tudi tehnološkimi giganti, za katere bi morda pričakovali, da so vlagali še več. Naložbe v R&D (angl. research and development), kakor z angleško kratico pogosto imenujemo področje raziskav in razvoja, se še stopnjujejo, saj je koncern na primer leta 2016 v napredek vložil resnično osupljivih 12,2 milijarde evrov, s čimer je daleč pred, recimo, Daimlerjem ali Siemensom.

Lansko jesen je vodstvo družbe v skladu s svojo strategijo razvoja mobilnosti prihodnosti samo za razvoj električnih in avtonomnih vozil napovedalo vložek 20 milijard evrov. Dejstvo, da ta načrt vključuje obljubo o elektrifikaciji vseh 300 modelov, kolikor jih premore koncern s svojimi posameznimi znamkami, do leta 2030, pomeni, da gre za najambicioznejšo strategija razvoja na avtomobilski obli.

#### AVTOMOBIL KOT POSNETEK ČLOVEŠKIH MOŽGANOV

Zato se ne moremo pretirano čuditi, da se za temi sicer osupljivimi, hkrati pa za koga morda še vedno suhoparnimi številkami skrivajo mnogi nadvse zanimivi in prebojni projekti ter pobude. Sodelovanje med znamko Audi in univerzo Johannesesa Keplerja v Linzu je denimo zgleden primer prenašanja teoretičnega znanja v prakso in nasprotno. Prav slednje pa je najbolj obetaven vidik v odnosu med industrijo in raziskovalnimi ustanovami.

Plod njunega sodelovanja je visokotehnološki raziskovalni center z imenom Audi.JKU, katerega glavna naloga je izvajanje raziskav na področju inteligentnih vozil. Podatek, da je ost sodelovanja uperjena v področje bioinformatike, daje slutiti, da gre pri tem predvsem za določanje najučinkovitejših načinov uvajanja umetne inteligence v vozila.

Prof. Sepp Hochreiter, vodilni strokovnjak za bioinformatiko na omenjeni univerzi, meni, da je ključ do razvoja in uvajanja umetne inteligence na področju avtomobilizma v posnemanju delovanja človeških možganov. »Uporaba umetne inteligence v vozilih ima izjemen potencial, ki gre veliko dlje od samo prepoznavanja govora (angl. speech recognition). Njena največja aplikativna vrednost je v prepoznavanju, predvidevanju in zadovoljevanju potreb in namer potnikov,« je optimističen prof. Hochreiter.

Nad projektom so, razumljivo, navdušeni tudi pri Audiju. »Projekt je koristen za obe strani in veseli smo, da smo lahko del pionirskega raziskovalnega dela na področju umetne inteligence, ki nam zagotavlja čim hitrejši prenos znanja v prakso,« je o sodelovanju povedal Michael Schmid, vodja Audijske akademije znanja. Sodelavci omenjenega projekta že pospešeno delajo na kar petih področjih raziskav, in sicer od načrtovanja



odziva avtonomnih vozil pa do aplikacij umetne inteligence v razvoju tipal.

#### SEAT-OV ANGEL VARUH

Morda še bolj ambiciozen je najnovejši projekt španske znamke SEAT. Ta je ob nedavnem odprtju tehnološkega raziskovalnega centra v Barceloni (Metropolis:Lab Barcelona) predstavila konceptno vozilo Leon Cristobal. Poimenovan po svetniku zaščitniku popotnikov in voznikov, bo Leon Cristobal najvarnejši avtomobil v zgodovini te znamke. Prototip, ki je bil razvit v skladu s cilji načrta urbane mobilnosti mesta Barcelona, je namreč opremljen s kar šestimi naprednimi varnostnimi sistemi.

Volkswagen je postal prvi avtomobilski koncern, ki s sodelovanjem z Googlom poskuša v praksi uporabiti neslutene zmogljivosti kvantnih računalnikov. Ugotovitve in rešitve prometne organizacije strokovnjaki Volkswagna in Googla tako že preskušajo z uporabo algoritmov pri optimizaciji flote 10.000 taksijev v kitajskem Pekingju.

Tako ima konceptni Leon vgrajen test alkohola v izdihanem zraku, s čimer vozniku preprečuje, da bi vozilo zagnal, če je pod vplivom alkohola. Poleg tega so tu še s kamerami opremljena vzvratna ogledala za zmanjšanje mrtvega kota, tako imenovana črna skrinjica za shranjevanje podatkov o vožnji v primeru nesreče, pa denimo sistem voznškega tutorja, ki staršem omogoča spremljanje lokacije in drugih parametrov vozila, če ga prepustijo v uporabo svojim otrokom. Raziskovalci v razvojnem centru ocenjujejo, da bi se lahko število prometnih nezgod zmanjšalo skoraj za pol, če bi bili današnji avtomobili opremljeni s tovrstnimi varnostnimi sistemi.

Sodelavci raziskovalnega centra v Barceloni, ki se pridružuje petim že delujočim v okviru koncerna po svetu, se osredotočajo na inovacije s področja mobilnih tehnologij in »big data«. S kombiniranjem omenjenega merijo na izboljšave z vidika povezovanja pametnih mest in mobilnostnih storitev. V duhu tega so ob boku omenjenega konceptnega vozila predstavili tudi aplikacijo About it, ki uporabnikom za območje Barcelone ponuja pregled nad prometno situacijo (zapore, zastoji, nesreče), ponudbo omrežja za izposojanje koles in podobne uporabne informacije v tistem hipu, ko jih potrebujejo. Dejstvo, da je lanska »bilanca« španske znamke na področju raziskovalne dejavnosti prek 300 aktivnih patentov in 14.000 inovativnih idej, ki so družbi omogočile prihranke v višini 14 milijonov evrov, priča o tem, da ima znamka znotraj koncerna pomembno vlogo inovatorja.

#### PRIHAJA KVANTNA REVOLUCIJA

Govoriti o razvoju informacijske tehnologije in njenem vplivu na prihodnost avtomobilizma je brez omembe globalnega tehnološkega središča Silicijske doline v ZDA v času, ko avtomobili postajajo vse bolj podobni pametnim telefonom, praktično nemogoče. Zato je vodstvo družbe Volkswagen že lansko jesen podpisalo sporazum o sodelovanju z ameriškim tehnološkim gigantom Googlom, ki je tudi sam zelo dejaven na področju avtomobilizma.

Nikakor ne preseneča, da se ambiciozen projekt sodelovanja, ki bo nedvomno postregel z daljnosežnimi rešitvami, osredotoča na izkoriščanje izjemnih zmogljivosti prvega pravega kvantnega računalnika (Google universal quantum computer), ki so ga izdelali prav v Googlu. Tako je Volkswagen postal prvi avtomobilski koncern, ki poskuša v praksi uporabiti neslutene zmogljivosti kvantnih računalnikov. Ti so namreč prava infrastruktura za izzive, povezane tudi z ureditvijo nečesa tako kompleksnega, kot je promet ali mobilnost v širšem pomenu. Konkretno na primer inženirje zanima, kako optimizirati promet, da bodo časovne izgube, denimo zaradi zastojev, čim manjše, in kako lahko k temu pripomorejo avtonomna vozila. Ugotovitve in rešitve prometne organizacije strokovnjaki Volkswagna in Googla že preskušajo z uporabo algoritmov pri optimizaciji flote 10.000 taksijev v kitajskem Pekingju.

Vendar pa je preučevanje prometnih sistemov v okviru razvoja varnih avtonomnih vozil le del obsežnega portfelja raziskav, ki se jih bodo v prihodnje lotili strokovnjaki Volkswagnovega raziskovalnega centra v ameriškem San Franciscu. Preostali moduli raziskav, pri katerih nameravajo inženirji uporabljati kvantni računalnik, denimo vključujejo raziskave na področju



naprednih materialov za uporabo v avtomobilski industriji, izboljšave baterijske tehnologije za električna vozila ter raziskovanje praktičnih vidikov apliciranja umetne inteligence in strojnega učenja (angl. machine learning), ki sta prva pogoja za izdelavo popolnoma avtonomnih vozil.

O tem, da je izkoriščanje izjemnih zmogljivosti kvantnega računalnika za reševanje problemov v praksi resnično vizionarski podvig, pričajo tudi besede Martina Hofmanna, vodje upravljanja informacijske tehnologije pri Volkswagnu: »Kvantna tehnologija odpira mnoge nove poti razvoja v avtomobilski industriji. Pri Volkswagnu smo odločeni, da prek sodelovanja z Googlom postanemo pionirji uporabe tovrstne tehnologije za izboljšanje korporativnih procesov.«

#### KO V OSPREDJE ZAPELJE KULTURA

V skladu z razvojno strategijo do leta 2025 je Volkswagen letos odprl tudi nov globalni razvojno-raziskovalni center v kitajskem Pekingju. Future Center Asia, v katerem se bodo raziskovalci ukvarjali z različnimi vidiki koncepta mobilnosti v kontekstu azijske kulture, je že tretja tovrstna ustanova pod okriljem nemškega avtomobilskega giganta.

Poleg pekinške so namreč pred časom odprli še dve, eno v nemškem Potsdamu in drugo v kraju Belmont v ameriški zvezni državi Kalifornija. Raziskovalni centri so zamišljeni kot inkubatorji za ustvarjanje in praktično preskušanje kreativnih idej na temo mobilnosti. Njihova globalna prisotnost je ključ-

nega pomena, saj strokovnjaki vse bolj ugotavljajo, da se razumevanje in posledično tudi pojavne oblike mobilnosti zelo razlikujejo glede na družbeno-kulturni kontekst. Tako denimo Future Center California v ZDA poskuša izkoristiti pionirski inovativni duh svetovno znane Silicijske doline na področju digitalizacije, medtem ko se sodelavci evropskega centra ukvarjajo z oblikovanjem vozil in konceptom mobilnosti v okviru samovozečih vozil.

Ob odprtju azijskega raziskovalnega centra je Jochem Heizmann, prvi mož koncerna na Kitajskem, poudaril vlogo azijskega trga za razvoj avtomobilске industrije in samih avtomobilov. Prav Kitajska je, tako meni Heizmann, trenutno največja gonilna sila na področju digitalizacije in elektrifikacije avtomobilizma.

Posebnost kitajskega razvojnega centra je, da se bodo tamkajšnji raziskovalci ukvarjali tudi z analizo in posledično podporo zagonskim mikropodjetjem, ki se bodo pri iskanju inovativnih rešitev za razvoj konceptov mobilnosti izkazali za najbolj obetavna.

#### EKOLOŠKO NEOPOREČNA FOSILNA GORIVA?

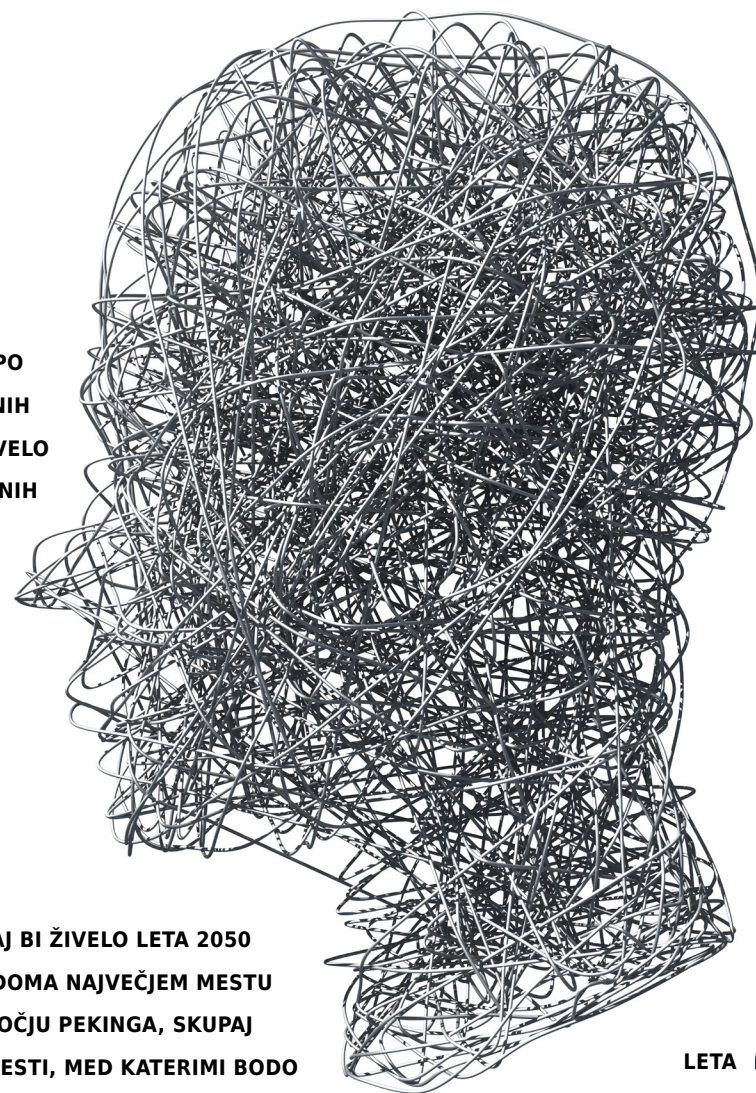
Ne glede na to, kakšni bodo naši avtomobili prihodnosti, bodo potrebovali nekaj, kar jih bo vodilo naprej. Naj gre za klasična fosilna goriva, elektriko, gorivne celice ali kaj tretjega: dejstvo je, da je brez njih še tako sofisticiran in dovršen avtomobil zgolj kup pločevine, plastike in vse bolj tudi računalniškega vezja.



# Kakšen bo svet prihodnosti?

## 70%

SVETOVNE POPULACIJE BO PO OCENAH IZ ŠTUDIJ ZDRUŽENIH NARODOV DO LETA 2050 ŽIVELO V GOSTO POSELJENIH URBANIH OBMOČJIH.



## 42

MILIJONOV PREBIVALCEV NAJ BI ŽIVELO LETA 2050 V MUMBAJU, TEDAJ PREDVIDOMA NAJVEČJEM MESTU NA SVETU. NA ŠIRŠEM OBMOČJU PEKINGA, SKUPAJ Z RASTOČIMI OKOLIŠKIMI MESTI, MED KATERIMI BODO IZGINJALE MEJE, PA NAJ BI JIH BILO KLJUB OMEJEVANJU PRISELJEVANJA V »CENTER« ŽE LETA 2030 SKUPNO VEČ KOT 130 MILIJONOV.

## 300

MODELOV VOZIL NAČRTUJE KONCERN VOLKSWAGEN DO LETA 2030 - IN PRAV VSAK BO IMEL TUDI SVOJO ELEKTRIČNO VERZIJO.

## 2100

LETA NAJ BI SE PREBIVALSTVO NAŠEGA PLANETA SKORAJ PODVOJILO IN ZRASTLO NA 13,1 MILIJARDE. OD 15 DO 23 ODSOTKOV ZEMLJANOV NAJ BI ŽIVELO V 100 NAJVEČJIH MESTIH (NAPOVED IZ ŠTUDIJE O OKOLJU IN URBANIZACIJI DANA HOORNWEGA IN KEVINA POPEA Z UNIVERZE V TORONTU).



Zato znamka Audi pospešeno razvija različne oblike pogonskih goriv, med drugim tudi sintetična goriva, kot je na primer dizelsko (e-dizel). V ta namen načrtujejo gradnjo naprednega raziskovalno-proizvodnega centra v kraju Laufenburg v švicarskem kantonu Aargau. Posebnost projekta je, da gre za scela samozadosten in ekološko ozaveščen podvig. Električno energijo bodo namreč pridobivali kar sami, v manjši hidroelektrarni, ki bo del obrata. Vodne potencialne pa bodo s pomočjo elektrolize uporabili tudi za pridobivanje sintetičnega dizla. Prednost slednjega je, da v ozračje skorajda ne sprošča ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>).

Poleg švicarskega projekta, ki je trenutno v fazi gradnje, pri proizvajalcu iz nemškega Ingolstadta v okviru strategije razvoja sintetičnih fosilnih goriv razmišljajo tudi o izdelavi e-bencina, medtem ko v obratu na severu Nemčije že sintetizirajo e-plin.

### PRIHODNOST IMAMO V SVOJIH ROKAH

Vsi omenjeni raziskovalno-razvojni projekti in še številni drugi, med drugim koncernovo povezovanje z vrhunskimi izobraževalno-raziskovalnimi ustanovami, kot so nemški inštitut Maxa Plancka ter univerzi Stanford (ZDA) in Tondži (Kitajska), kažejo na celostno strategijo pri načrtovanju ne le mobilnosti, ampak tudi sveta prihodnosti. Pionirji, kakršen je vedno bil Volkswagen, toka dogajanja ne bodo le spremljali in se mu prilagajali, temveč ga bodo sooblikovali. Seveda drži, da ne moremo natančno napovedati, kdaj se bo udejanil kak korak naprej. Hitrost tehnoloških sprememb nas lahko presenetijo, a to ne pomeni, da nas bodo presenetile tudi spremembe same. Rešitve bodo plod znanja, načrtovanja in vlaganj in tu bodo daleč spredaj tisti, ki se tega zavedajo in v razvoj primerno vlagajo.





# KAJ BO HRANILO VOZILA JUTRI?

Pri koncernu Volkswagen so si že pred časom postavili cilj, postati vodilna sila na področju elektromobilnosti. Toda to še ne pomeni, da je osebna mobilnost bližnje in daljne prihodnosti vezana le na električni pogon in da so naporu razvojniki usmerjeni zgolj in samo v elektrifikacijo. Razvojni oddelki koncerna imajo v rokavu tudi druge adute.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Getty Images, arhiv znamk

**N**e glede na stotine milijonov, ki jih koncern Volkswagen namenja razvoju osebne mobilnosti, so redki tisti, ki si upajo z gotovostjo napovedovati, kakšna bo rešitev mobilne prihodnosti, predvsem pa, kakšen pogon bo prevladal v neki bolj oddaljeni prihodnosti. Dolgoročno je o tem težko ugibati, toda kratkoročnih in srednjeročnih rešitev, ki

so okoljsko vzdržne, je kar nekaj. Poleg seveda (ali celo predvsem) baterijskih električnih vozil, ki bodo v letu ali dveh dobila poln zalet.

Že v strategiji Together 2025 je zapisano, da bo imel koncern VW do leta 2020 v svoji prodajni paleti kakšnih 20 elektrificiranih vozil, do leta 2025 pa že 30. Takrat naj bi tovrstni podganski sklop pomenil med 20 in 25 odstotki

skupne prodaje. Trenutno je v prodajni paleti osem tovrstnih vozil, toda že letos se jim bosta pridružila Audijev E tron in dostavnik Crafter, drugo leto pa Porschejev športni Mission E in prva dva modela iz Volkswagnove družine I.D. Takrat bosta svoje modele predstavila tudi Scania in MAN, pri Škodi bodo prvi povsem električni model pokazali leta 2020 (študija kompaktnega SUV-ja po imenu



## PO MERI

Vision E), tehnologijo priključnega hibrida pa bo prihodnje leto dobil model Superb.

### SINTETIČNA GORIVA

Toda dejstvo je, da so oziroma bodo vsi ti modeli, predvsem pa povsem električni z dosegom 500 in več kilometrov, sprva precej redki, ob tem pa bo njihova cena zelo visoka, saj prav baterija v grobem pomeni okoli tretjino cene takšnega modela. Vse to je razvojnike prepričalo, da so začeli raziskovati tudi druge možnosti okoljsko vzdržne osebne mobilnosti, ki bi bila predvsem tudi cenovno vzdržna, tehnološko izvedljiva in bi torej takšni avtomobili lahko resnično prišli na trg v večjih količinah.

Prvi tak projekt je obujeno zanimanje za motorje s pogonom na stisnjeni zemeljski plin ali CNG, ki velja za najčistejše fosilno gorivo. V osnovi gre za prečiščen in osušen (in kasneje stisnjen) metan. Pridobivati pa ga je mogoče - in to je posebno pomembno - tudi v bioplinarnah (torej je obnovljivo gorivo) ali celo povsem sintetično. To že nekaj časa počne Audi v projektu e-gas, kjer sintetični metan pridobivajo po načelu elektrika v plin. Pri tem postopku uporabijo ogljikov dioksid, ki nastaja v bioplinarni. Gre za katalitičen postopek pri visokem tlaku in temperaturi. Najprej se električna energija, pridobljena iz obnovljivih virov (veter), uporabi za cepitev vode na kisik in vodik (elektroliza), za tem pa vodik reagira z ogljikovim dioksidom in v nadaljnjih procesih nastane sintetični metan. Pri Audiju pa pridelujejo sintetični metan tudi na biološki način, kjer specializirani mikroorganizmi skozi svojo celično steno absorbirajo v tekočini raztopljena vodik in ogljikov dioksid. Iz teh molekul potem naredijo novo molekulo metana. Sintetični metan je po svojih lastnostih skoraj identičen biološkemu.

Zaloge so tako neskončne. In kar je še pomembneje - CNG je energetsko bogatejši od bencina in nafte (kaj šele od utekočinjenega naftnega plina ali LPG), in to za približno 35 oziroma 25 odstotkov, pri

zgorevanju se sprošča za okoli 25 odstotkov manj osovraženega ogljikovega dioksida (pri LPG za 10 do 15 odstotkov), bistveno manj je drugih škodljivih sestavin. In podatek, pomemben za mestno okolje, pri zgorevanju skorajda ni saj oziroma prašnih delcev PM5 in PM10, ki veljajo za tihega ubijalca. Prihranki so lahko tako precejšnji in prepričljivi, tudi za povprečnega uporabnika.

Seveda se tega zavedajo tudi v koncernu VW, kjer so sklenili pospeševati rabo tega do

Že danes je v koncernu na voljo 18 modelov s CNG, od (naj)manjših, kot sta VW Up! ali SEAT Arona, prek kompaktnih modelov, kot je Škoda Octavia, pa do limuzin srednjega razreda, kor sta Audi A4 in kupe A5. Število modelov pa raste.

okolja prijaznejšega energenta. Med drugim so ustanovili konzorcij za pospeševanje rabe CNG, v katerem združujejo zainteresirana podjetja. Trenutno je pod okriljem Volkswagrovega koncerna na voljo 18 modelov, od (naj)manjših, kot sta VW Up! ali SEAT Arona, prek kompaktnih modelov, kot je Škoda Octavia, pa do limuzin srednjega razreda, kot sta Audi A4 in kupe A5. Število modelov pa raste. Ne le to, v koncernu VW so razvojniki dovolj hrabri, da so si drznili razmišljati tudi o kombinaciji prednosti obeh konceptov, torej ele-

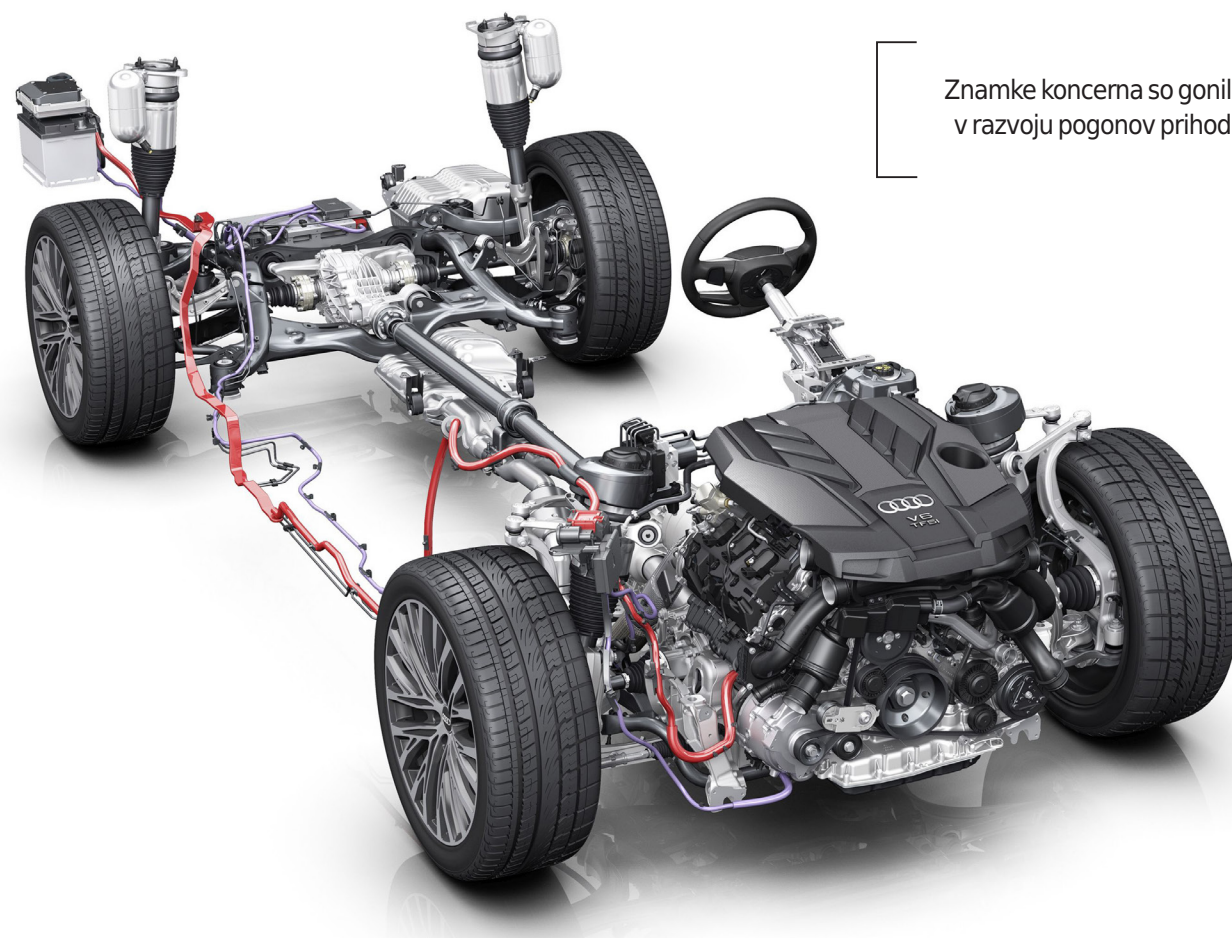
trifikacije in energetsko učinkovitega plina, v obliki hibrida, ki ga na primer prinaša Škodina študija Vision X.

Cilj konzorcija je do leta 2025 spraviti na cesto približno milijon vozil, pri čemer sta poleg dosegljivosti različnih modelov ključnega pomena tudi število in razpršitev črpalk CNG. V Nemčiji tako načrtujejo, da bi število črpalk s trenutnih 860 povečali kar na dva tisoč.

Hkrati s sintetičnim metanom je prav Audi najdlje pri raziskavi in pilotni izdelavi sintetičnega dizelskega goriva (e-dizel) in sintetičnega etanola (e-etanol), ki sta seveda okoljsko nevtralna. Posebej za napredno tehnologijo dizelskih motorjev, ki so trenutno tarča kritik, bi lahko takšno gorivo pomenilo rešitev. V pilotnem obratu v Nemčiji z elektrolizo, ki jo omogoča ekološko pridobljena elektrika, vodo razcepijo na vodik in kisik, vodik zatem v dveh kemičnih postopkih reagira z ogljikovim dioksidom, da nastane energijsko bogata tekočina, ki jo sestavljajo ogljikovodikove spojine, tekočini pa pravijo Blue Crude. Slednjo je mogoče (v večjem delu) pretvoriti v dizelsko gorivo. E-dizel ne vsebuje žvepla in aromatskih ogljikovodikov ter ima visoko cetansko število. Mogoče pa ga je tudi mešati s fosilnim dizelskim gorivom, podobno kot etanol z bencinom.

### BLAGI ALI DELNI HIBRIDI

Sočasno s sintetičnimi gorivi pa bodo za uveljavitev tekmovali tudi cenovno ugodnejši in predvsem preprostejši blagi ali delni hibridi, ki olajšajo delo motorjem z notranjim izgorovanjem ter jih tako ekološko nadgradijo. Hkrati pa lahko zaradi prehoda na 48-voltno (torej na štirikratnik doseданje moči) arhitekturo omogočajo vgradnjo novih, močnejših (in posledično potratnejših) električnih sistemov, ki spet omogočajo več udobja in/ali varnosti. Še nekaj časa bosta sicer v avtomobilih kar obe platformi, 12- in 48- voltne, pri čemer bo prva služila za klasične, skromnejše porabnike.



Znamke koncerna so gonilna sila v razvoju pogonov prihodnosti.

Že v tem trenutku je na voljo več modelov, kjer blagi hibridi kažejo svoje prednosti. Najbolj izrazito je to pri novem Audiju A8, kjer je tovrstna hibridizacija serijska, omogoča pa izklop motorja in funkcijo tako imenovanega jadranja med 55 in 120 kilometri na uro ter seveda hipen in nežen zagon motorja, hkrati pa močnejši zaganjač/generator zagotavlja tudi učinkovitejšo regeneracijo zavorne sile, ko se kinetična energija pri zaviranju spreminja v električno in hrani v posebni litij-ionski bateriji.

Ta skrbi tudi za močnejše porabnike, kot so električno vodeni stabilizatorji za vsako kolo, električno gnano turbopuhalo ... Kljub temu je prihranek ocenjen kar na 0,7 litra na 100 kilometrov.

Naslednji korak pri delni hibridizaciji je povzeta zaganjača/generatorja (z jermenom ali neposredno v menjalniku) z motorjem, s čimer potem elektromotor predvsem s svojim darežljivim navorom, ki je na voljo pri prvem obratu, pomaga motorju z notranjim izgorovanjem pri speljevanju in pospeševanju - ko je tak motor najbolj obremenjen (in porabi največ goriva), pri prisilno polnjenih motorjih (turbo) pa pomaga izničevati učinke turboluknje. Tak sistem lahko pomaga poganjati prednja kolesa, lahko pa je vgrajen tudi ločeno na zadnji osi in pomaga poganjati zadnja kolesa.

Prednost tega sistema je njegova cenejša, kompaktnjša izvedba (od klasičnih hibridov) in možnost integracije v obstoječe modele

brez previsokih stroškov predelave celotne arhitekture. Seveda pa takšna tehnologija hibridizacije daje najboljše rezultate s sodobnimi motorji z notranjim izgorovanjem, ki so opremljeni tudi s sistemom za odklop valjev, neposrednim vbrizgom (ter kombinacijo posrednega in neposrednega), prisilnim polnjenjem, varčnim načinom delovanja (na primer Millerjev cikel) ...

Po nekaterih predvidevanjih bi lahko ta tehnologija našla svoje mesto kar v 55 odstotkih vseh avtomobilov, ki bodo prodani do leta 2025, in tako bistveno pripomogla k zmanjšanju izpustov in porabe. V koncernu VW so na tem področju seveda najdlje prišli pri Audiju, načrte za tovrstno hibridizacijo pa imajo tudi pri znamkah VW in Škoda.





# KJER SO OVIRE, SO PRILOŽNOSTI

Boštjan Gorjup, direktor družbe BSH Hišni aparati Nazarje, v kateri po 18 letih dela - z vmesno dveletno odgovorno vlogo direktorja financ in kontrolinga za Evropo v Münchenski centrali Boschevega koncerna - praznuje že »polnoletnost«, je odličen sogovornik. Jasen v besedah in jasen v viziji, kaj si želi doseči danes in v prihodnosti. Od lani združuje delo v podjetju s funkcijo predsednika Gospodarske zbornice Slovenije. Iz njegovih besed veje optimizem.

**Tekst:** Igor Savič

**Foto:** Aleš Rosa

#### **Kateri je bil vaš najtežji managerski trenutek?**

Težko je, ko si v tujini in brez podpore domačega okolja. Ko moraš uvesti spremembe in ne veš, kakšen bo odziv drugih. To je bila naloga, ki sem jo imel, ko sem od leta 2014 do 2016 delal v centrali našega koncerna v Münchnu. Vodilni so mi zapuili nalogo prestrukturiranja, ker so ocenili, da bo to lažje izpeljal nekdo »od zunaj«. To je bil velik izziv zame. Včasih se kot manager znajdeš na ledu in moraš sprejeti odločitev, da bi

videl, kako debel je led. Doma je lažje, ker imaš podporo in razumevanje, vodenje v tujem okolju s tujimi ljudmi pa prinaša dodatno dimenzijo.

#### **Na kaj se v takem položaju manager opre?**

Na dober namen, na izkušnje, na svoje delo. Rekel sem si, da bom poskušal narediti, kar je najboljša za ljudi in koncern. To potem tudi šteje pri ljudeh in dviguje kredibilnost, ki jo imaš.



## INTERVJU BOŠTJAN GORJUP



### Bi svojo izkušnjo z delom v tujini priporočili drugim slovenskim managerjem?

Vsakomur bi priporočil, da se dokaže v mednarodnem tujem okolju. To daje temelj in samozavest za marsikaj drugega.

### Kako pa bi sicer primerjali naše managerje s tujimi?

Če primerjam način dela v Nemčiji, kjer tečejo stvari z utečenim tempom, bi lahko rekel, da je slovenski manager vsekakor hitrejši pri odločitvah in fleksibilnejši pri poslovnih modelih. Manjka pa mu strateški pogled. Torej ne od danes do jutri, ampak kaj dela danes, da bo čez deset ali dvajset let nekaj doseženo.

### Kakšen pa je vaš managerski slog?

Na podlagi izkušenj sem že pred leti nehal biti zgolj edina in glavna, izredno ciljno usmerjena gonilna sila vseh sprememb. Pre-

hajam v fazo »coachinga«, v kateri poskušam s pogovori opogumljati svoje sodelavce, da izpeljejo tiste zadeve, ki so pomembne, ki so jim blizu, v katerih se čutijo dovolj močne. To je zdaj moja naloga v sistemu BSH. Graditi samostojne managerje, ki bodo znali biti kos izzivu. Za to potrebujejo podporo, tudi pri morebitnih negativnih posledicah, ki lahko nastanejo. Te moramo znati reševati skupaj.

### Pred približno letom dni ste začeli mandat predsednika GZS. Kakšno je bilo to leto?

Izredno pestro. GZS je edinstvena organizacija v naši družbi, skrbeti mora za določene ključne interese. Pri nas, v Sloveniji, se je po krizi nabralo veliko negativne energije in to je pustilo posledice tudi v naši hiši gospodarstva. Moj namen je bil prinesiti duh sprememb, duh pozitivizma. Zdi se mi prav, da se osredotočimo na ključne zadeve, ki so pomembne za spremembe in jih znamo izpeljati. Da poiščemo pravo razmerje med področji, na katerih moramo delati drugače, in tistimi, kjer ne moremo vsega spreminjati po svoje in to tudi ni potrebno.

### Slovenska politika nima prav rada sogovornikov iz gospodarstva. Ta prostor si je treba izbojevati, ustvariti. S čim?

Z daljnoročnejšo vizijo, kaj hočemo, in z nakazano potjo, kako do tega pridemo. Že od začetka v pogovorih poudarjam, da smo vsi skupaj kreatorji prihodnosti, da si vsi želimo živeti bolje in imeti tudi močnejše gospodarstvo. Pot, ki jo moramo prehoditi, bo vedno posuta s trni in ovirami. Ampak če pogledamo nazaj, imamo danes navkljub težavam verjetno ene najboljših razmer za zaposlovanje in življenje. Tega se moramo zavedati in se res usmeriti na tiste naloge, s katerimi lahko ustvarimo še boljše okolje. S takim pristopom, ne glede na barve politike, bomo poskušali biti na GZS še naprej konstruktiven partner in bomo znali priti do rešitev.

### Moram priznati, da se sliši dobro, ampak politika ima včasih drug cilj, preprosto ostati na položaju. Mogoče se ta zgodba malo kaže tudi v trku med gospodarstvom in javnim sektorjem. Kako vi to občutite?

Vprašanja poskušam vedno umestiti v širši kontekst. Nismo sami na svetu. V okolici imamo veliko držav, ki so se že soočale s podobnimi razpravami, tudi protesti. Najlažje bi bilo pogledati, kje so drugi, in potem pogledati doma, kaj lahko prinese zadovoljstvo. Umirimo konje, pogledajmo širšo sliko. Potem se lahko odločimo, ali bomo šli v spremembe ali bili zadovoljni s tem, kar imamo. Na vrhu gospodarstva v preteklem letu smo vzpostavili strategijo gospodarstva do leta 2025 z zelo konkretno željo zvišati standard vseh prebivalcev, kar seveda vodi v to, da bomo imeli v prihodnje tudi boljše plače. Ampak treba je narediti domačo nalogo. Brez bližnjic, saj je prehitevanje lahko kot bumerang. Večkrat gledamo samo v svoj peskovnik in nas ne zanima, od kod pride pesek

in kaj je treba v peskovniku vsakokrat narediti, kakšni so drugi peskovniki ... To je mogoče tudi posledica mladosti naše države. Izkušnje bodo prišle z leti zrelosti, ki so pred nami. Če ne bomo dosegli konsenza danes, ga bomo morali jutri, drugače nas bo v to prisilila skupna makroekonomska slika. Nad kakšnimi hipnimi odločitvami pred volitvami pa seveda ne bom tako razočaran, da bi kar vrgel puško v kuruzo.

### Očitno vam je delo po drugih deželah odprlo obzorja.

Ogromno mi je prineslo. Z vzpostavitev prodajnih družb v jugovzhodni Evropi in konkretnim vodenjem marsikatere družbe v tujini sem videl mnogo dobrih in slabih praks. To je podlaga za moje mnenje, ki ga zelo rad delim. Upam, da se bomo znali v naši državi dogovoriti, kako skupaj rasti naprej.

### Kaj bo ključ uspešnosti slovenskega gospodarstva v prihodnje? Ste v položaju, ko vidite, kje bo žoga in kam bi lahko šla. Kam jo moramo zdaj brcniti?

Smo majhna ekonomija, naš glavni motor je izvozno gospodarstvo v industriji. Zdaj se temu pridružuje tudi storitveni sektor, ki se mora zaradi ekonomije obsega najti v širšem prostoru in se s tem tudi kaliti. Imamo ogromno znanja, dobrih rezultatov, dobro popotnico za naprej. Kako bomo znali vse te globalne trende izkoristiti, pa je odvisno od nas. Prepričan sem, da imamo prave kadre, da bomo znali s ključnimi partnerji izpeljati tudi projekte četrte industrijske revolucije tako, kot je treba.

### Stopiva iz slovenskega gospodarstva in iz GZS spet v podjetje, v katerem ste že skoraj dve desetletji, v BSH. Ob obisku v Nazarjah smo videli prihod množice zaposlenih na delo v podjetje. Lahko najdete prave kadre, ljudi s pravimi znanji?

Smo podjetje, ki ima zelo dober imidž. K nam prihajajo, če se pokaže potreba, tudi iz drugih podjetij. Z ljudmi je treba delati, jih usposablјati, da se počutijo dobro v podjetju. Ni dovolj samo pripeljati človeka, ampak ga tudi zadovoljnega obdržati v podjetju na dolgi rok. To je naloga managementa.

### Kaj so najpomembnejši dejavniki vaše uspešnosti?

Biti stabilen partner, inovativen in fleksibilen v poslu, poskrbeti, da je zadovoljstvo v hiši tako, da v ključnih trenutkih omogoča vse te lastnosti. Sam sem nekoliko distanciran od »boja« za talente, kajti ti pridejo in gredo. Pomembneje je imeti v podjetju močno strukturo, ki je lojalna, se je pripravljena učiti, si pomagati. To so zgodbe, ki na dolgi rok delujejo bolje kot skakanje iz enega v drug sistem.

### Kaj vas ločuje od močne konkurence?

Pred 18 leti, ko sem prišel v podjetje, smo se skupaj spraševali, kakšna je prihodnost podjetja. Povsod so delali podobne izdelke,

kot so bili naši, konkurenci smo imeli na vsakem kontinentu, tudi v koncernu so bile alternative za nas. Potem smo se izredno fokusirali na ključne izdelke in postali umetniki v izdelavi konkurenčnega produkta. Ne samo v cenovnem smislu, ampak s celotno storitvijo. Smo najzanesljivejši partner kupcu, v našem primeru trgovcem. Prizadevamo si za inovativnost, vedno damo na trg kaj takšnega, kar nihče drug ne more ponuditi. To pomeni biti najboljši. To nam daje položaj, ki omogoča dolgoročen razvoj in stabilnost. Ni bližnjic, ni čudežnih načrtov ali čudežnih ljudi, ki bi nas lahko pripeljali k temu.

Z ljudmi je treba delati, jih usposablјati, da se počutijo dobro v podjetju. Ni dovolj samo pripeljati človeka, ampak ga tudi zadovoljnega obdržati v podjetju na dolgi rok. To je naloga managementa.

### V katero smer gredo trendi? Se premikate v informacijsko tehnologijo, digitalizacijo ... ?

Imamo lasten razvoj, spremljamo platforme startupov, sodelujemo s fakultetami. Trudimo se razumeti končnega potrošnika danes in jutri, da se mu lahko približamo s svojimi izdelki in inovacijami. Pri gospodinjstvih aparatih je v ospredju povezovanje, govorimo o pametnih hišah in o lažšanju življenja končnega uporabnika. Eden naših fokusov je tudi z našimi aparati kupcu omogočiti s pravimi živili čim bolj zdrav obed. Ozaveščati ga želimo, kaj je možno z našimi aparati, s pripravo ali shranjevanjem, narediti za dolgo in zdravo življenje. Na tak način smo tudi zastavili svojo strategijo.

### 3D-tiskalnika, s katerimi bi »tiskali« hrano, torej še ne razvijate?

Najbrž bo tudi ta enkrat prišel na trg. Tehnološko to ne bo problem. Človek si bo najbrž lahko pripravljaval umetno hrano s takšnimi kombinacijami živil in vitaminov, ki so mu najbolj potrebne. A ne pozabimo, da smo živa, čustvena bitja. Priprava hrane je ena tistih stvari, ki nas povezuje in družijo. To bomo potrebovali danes, jutri in tudi pojutrišnjem.

### Kakšen bo BSH čez 10 let in kje vidite sebe?

Upam, da bo BSH dovolj močan koncern, ki bo znal ponuditi kupcu prave izdelke, in da bodo v njem delali ljudje, ki bodo



## INTERVJU BOŠTJAN GORJUP

užival v tem poslanstvu. Sebe pa vidim v taki zanimivi ekipi, ki bo z zadovoljstvom delala skupaj.

**Nameniva nekaj besed še mobilnosti. Nazarje, kjer je vaš sedež, se zdijo komu v Ljubljani daleč, čeprav je vožnja manj kot ura. Vi ste delali v Münchnu in imate gotovo drugačna merila. Se Slovenci tudi na tem področju premikamo, postajamo bolj mobilni ali pa smo še vedno malo zapečkarški?**

Nekako res vidim dve Sloveniji. Ena je znotraj ljubljanskega obroča, druga pa zunaj. Tista druga ve, da se mora premikati tja, kjer so priložnosti. Lahko rečem, da smo mi za prve vzpostavili predrazvojni center. Tam je le nekaj stalno zaposlenih, ponujamo pa platformo, da ljudje lahko spoznajo naš koncern. Potem jim tudi vožnja do Nazarij ali Münchna ni problem. Mislim, da bo v prihodnosti manj klasičnih selitev, zaradi možnosti, ki nam jih dajejo komunikacije in mobilnost, pa bo več povezovanja in dnevnih migracij.

**Če primerjam način dela v Nemčiji, kjer tečejo stvari z utečenim tempom, bi lahko rekeli, da je slovenski manager vsekakor hitrejši pri odločitvah in fleksibilnejši pri poslovnih modelih. Morda pa mu manjka strateški pogled.**

**Kaj je za vas vrhunska mobilnost?**

To, da grem z letalom v Romunijo, kjer imam sestanek z ekipo iz Münchna za koncernski projekt, ki Romunije sploh ne zadeva, nato na daljavo od koderkoli opravim še timski sestanek po Skypu, ko sem spet doma, pa z velikim veseljem sedem v domačo gostilno s predsednico slovensko-nemške zbornice, kjer se pogovoriva, kako bova Bavarsko in Slovenijo še bolj povezala. To je moja zgodba zadnjih nekaj dni oziroma ur.

**Se veliko vozite?**

Na leto opravim nekje med 50 in 60 tisoč kilometrov z avtom. Letalskih kilometrov ne štejem. Želim si, da bi bilo teh potovanj manj in več pogovorov v pisarni, v kateri imam tudi vi-

deokonferenčni sistem. A na koncu dneva je treba človeku še vedno podati roko ali se pogovoriti ob večerji. Vsega ne moreš opraviti prek sodobnih medijev. Pot zame ni breme. Je kot sprehod, s katerim si širiš obzorje, spoznavaš ljudi in izzive od drugod.

**Kaj je za vas najpomembneje v vozilu?**

Imam mlado družino, na prvem mestu je zame varnost. Pa stabilnost, dostop do informacij. Želim si še več povezljivosti, še več komunikacije. Vožnja po cesti, glasovna rezervacija hotela ali restavracije, povratna informacija in priporočilo sistema, to so teme zame.

**Se vidite v inteligentnem avtu, ki bo vozil po cesti namesto vas, medtem ko boste lahko delali kaj drugega?**

Da, od ponedeljka do petka. Čez vikend pa je doživetje na prvem mestu in avto tisti, s katerim se popeljemo iz kraja v kraj. Takrat je tudi potovanje doživetje.

**Ko smo pri doživetjih ... radi smučate. Ste si v dolgi zimi, ki je za nami, privoščili dovolj oddiha od dela?**

Sem, smučali smo v Italiji in Avstriji. To je naša družinska tradicija. V koncernu imamo šalo. Tisti, ki igrajo golf, govorijo, da ni priporočljivo imeti predobrega hendikepa in da se s tem ne smeš hvaliti, ker lahko slabo vpliva na kariero. Pri smučanju potem tudi zelo previdno povemo, koliko smučarskih dni ima kdo. Mojih je bilo na srečo dovolj. Kljub stresu in delu si to še vedno lahko dovolim.

**Zaključimo na cesti. Katera pot z avtom je na vas pustila najgloblji vtis?**

Pot čisto blizu doma. Ko so bile poplave v Zgornji Savinjski dolini, kjer sem z avtomobilom ostal sredi meter visoke vode in so prišli pome. Bil sem malo lahkomišel in sem precenil situacijo, vendar sem bil pozitivno presenečen nad odzivnostjo tistih, ki so bili takrat blizu, da sem brez posledic prišel na suho. To se mi je res vtisnilo v spomin.

**Interaktivni intervju**

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



Imam mlado družino, na prvem mestu je zame varnost. Pa stabilnost, dostop do informacij. Želim si še več povezljivosti, še več komunikacije.



# VADBA PO (MANAGERSKI) MERI

Fizična vadba je najboljša obramba proti vsakdanjim fizičnim in psihičnim obremenitvam, dolgim uram ob računalniku ali potem. A ob dinamičnem delovnem času in nepredvidljivosti življenja v sodobnem poslu ni preprosto vzdrževati kondicije. Prav zato pride toliko bolj v poštev individualna vadba, pri kateri se trener s programom, urnikom in pomočjo ob vadbi popolnoma posveti samo eni osebi.

**Tekst:** Anita Andrenšek

**Foto:** Getty Images

**C**e ste tudi sami že razmišljali ali iskali pravo vadbo in pravo osebo, ki bi vas pri tem vodila ali vam pomagala, ste gotovo že ugotovili vsaj dvoje. Prvič, ni vsaka vadba primerna za vsakogar. In drugič, ob nepravilni vadbi se lahko hitro poškodujemo in telesu (še posebej takemu, ki ni vajeno intenzivnejših naporov) na ta način prinesemo več škode kot koristi. Pa še dodatek: splet ponuja skoraj neomejeno količino informacij o pravih načinih vadbe, ob katerih se zelo hitro izgubimo. Če v Google vpišemo zgornji pojem, samo v slovenščini do-

bimo 230.000 rezultatov. In če isti iskalnik v angleškem jeziku vprašamo, kako vaditi, dobimo 21 milijonov spletnih strani z bolj ali manj kakovostnimi nasveti.

Tisti osveščeni, ki se zavedajo, da lahko pri pretiravanju z vadbo ali izvajanjem napačnih gibov dobijo boljše ali manj hude poškodbe, se z informacijami pravočasno in pravilno oborožijo. A na kakšen način doseči zadostno raven znanja, če smo v tem relativno novi, ali pa imamo kljub izdatnemu (spletnemu) informiranju še vedno občutek, da nam prav tega znanja pri-

manjkuje? Biti pravilno in zadostno osveščen z izključnim informiranjem na spletu namreč ne hodita z roko v roki.

Največja težava je v tem, da splet ponuja univerzalne, »cook book« nasvete, ki pa ne upoštevajo specifik našega telesa. Veda, ki se ukvarja točno s tem, torej o gibanju človeškega telesa, je kineziologija, katere temeljno načelo je »vsak, še tako majhen gib telesa, ima vsaj dve prijemališči sil in os, okoli katere se del telesa giblje«. Drugače povedano, kineziologi opazujejo in po potrebi korigirajo sleherni pre-

Največja težava je v tem, da splet ponuja univerzalne nasvete, ki pa ne upoštevajo specifik našega telesa.





# Kako pravilno izbrati osebne trenerja?

## OSEBNA PRIPOROČILA

Zadovoljni vadeči so odlično priporočilo.

Dober glas seže v deveto vas tudi pri osebnem

trenerstvu.

## PRILAGODLJIVOST

Prepričajte se, koliko strank in časa ima trener.

Če se vam urnik pogosto spreminja tik pred

zdajci, bo nujno vedeti, ali se bosta lahko

s trenerjem redno usklajevala za termine.

## IZOBRAZBA

Preverite strokovno usposobljenost trenerja,

preden se z njim dogovorite za sodelovanje.

## REFERENCE IN IZKUŠNJE

Nekateri trenerji se sicer lahko izkažejo s

formalnimi in znanji, a za seboj nimajo daljše

kariere. Vas bo to zmotilo?

## KEMIJA

S trenerjem se morate ujeti tudi značajsko.

Šele ko se zgodi pravi "klik" in se razumeta, bo

napredek res maksimalen.



mik človeškega telesa med gibanjem, pri tem pa upoštevajo tudi psiho preučevanega posameznika.

## IŠČITE DOBREGA TRENERJA

A če niste ravno profesionalci ali resno zagrizeni hobi športniki, za običajnega človeka namesto kineziologa zadostuje izbira strokovno podkovanega in ustrezno izobraženega osebnega trenerja. Z njim možnost pojava napačne vadbe ter nastanka nevarnosti in poškodb med vadbo skorajda v celoti eliminiramo.

## POSTOPEK SODELOVANJA

- Uvodni pogovor, da osebni trener ugotovi, v kakšni telesni pripravljenosti ste in kakšni so vaši cilji.
- Osebni trener sestavi vadbeni program ter določi realne in dosegljive cilje.
- Podrobna diskusija o programu s stranko in po potrebi korigiranje.

»Pogosto ljudje ne vedo, kje in kako začeti. Sledijo določenim trendom, se vključijo v različne vadbe, namenjene heterogenim skupinam. To se lahko čez čas pokaže kot popolnoma napačna izbira za njihove potrebe ali bolje rečeno zmožnosti,« pojasnjuje Miha Šumak, osebni trener in vodja ekipe za kakovostno življenje Formanatura. Njegova osrednja filozofija ravnanja z vadečimi je, da je vsak posameznik zgodba zase, torej s svojimi značilnostmi in posebnostmi, zato ga je treba temu primerno obravnavati od čistega začetka.

## OSEBNI TRENERJI SE RAZLIKUJEJO

Podobno kot se dogaja pri različnih osebnih svetovalcih, t.i. »life coacherjih«, je tudi pri trenerjih ogromno razlik v znanju, teoretični in praktični izkušnosti, pa tudi pri ceni.

Predstavljajte si, da si zaradi napačnih nasvetov od osebnega trenerja, ki ste ga plačali in to ne malo, poškodujete denimo mehko tkivo v kolenu, zaradi česar bo v naslednjih mesecih ali letih potrebna operacija. Slednja, vključno z okrevaljem po njej, bo vzela ogromno časa in sredstev, če boste želeli na vrsto priti hitro in okrevali zgledno, tudi z npr. fizioterapijami.

Za vse tiste vadbe željne je tako zelo priporočljivo, da se je ne lotevajo s spletnimi nasveti ali osebnimi trenerji dvomljive izobrazbe in slovesa. Razlogov je mnogo, so logični in preprosti ter izvirajo iz temeljnih naukov kineziologije. »Začne se že pri slabo izvedenih osnovnih gibih, kot so

»Pogosto ljudje ne vedo, kje in kako začeti. Sledijo določenim trendom, se vključijo v različne vadbe, namenjene heterogenim skupinam. To se lahko čez čas pokaže kot popolnoma napačna izbira za njihove potrebe ali bolje rečeno zmožnosti.«

hoja, tek, vstajanje s tal, pobiranje bremena ipd. To posledično postane nedelujoč gibalni vzorec, mehansko neučinkovit, neekonomičen in tudi nevaren, saj vodi do poškodbe. Če tovrstnim disfunkcionalnim gibalnim vzorcem dodamo še bremena, velikokrat pretežka, povečamo intenzivnost, se tveganje za neprijetne posledice še povečuje,« pojasnjuje Šumak, ki pri delu s strankami uporablja načela celostnega pristopa, tj. skrb za pravilno vadbo in prehrano, po potrebi pa poskrbi tudi za fizioterapijo, psihoterapijo in masažo.

## NI MAGIČNIH IN INSTANTNIH REŠITEV

Govorili smo tudi s posameznikom, ki se sooča z napornim življenjskim slogom, a se je odločil za spremembo in na priporočilo prijatelja za osebnega trenerja izbral Šumaka. »Čeprav imam sam

kar močno voljo, mi je Mihova volja še kako pomagala, kot tudi vrsta drobnih trikov. Če njegov slog celostnega pristopa ponotranjimo, rezultati pridejo skoraj neopazno,« je povedal nekdanji predsednik Državnega sveta RS Mitja Bervar, ki se bo v kratkem podal v gospodarske vode.

A treba se je zavedati, da izbira strokovno podkovanega osebnega trenerja sama po sebi še ne zagotavlja uspeha. Tako Bervar na naše vprašanje, ali je že ponotranjil Šumakove nauke, odgovori nikalno. »Ob tem hitrem tempu življenja je treba uskladiti vse potrebe in kaj hitro se zgodi, da pozabimo na vse svoje dobre sklepe. Tukaj imam sam še probleme,« je dodal Bervar, ki pa je kljub vsemu prepričan, da mu bo uspelo spremenjen celostni življenjski slog ponotranjiti in bo postal del vsakdana.

## NE SAMO NEAKTIVNOST, TEŽAVA JE TUDI PRETIRAVANJE

Poleg posameznikov z nezdravim življenjskim slogom ali tistimi, ki ga morda uvajajo prepočasi, pa škoduje tudi drug ekstrem – pretiravanje in prehiter prehod na spremenjeni psihološki in predvsem vadbeni režim, ki lahko (pre)hitro vodi v popolno opustitev obojega. »Vzroki so lahko psihične in fizične narave. Pri prvih se najdejo nezadovoljstvo zaradi nedoseženih (previsokih) ciljev, ali pa niso bili kljub vsem naporom in prizadevanjem. Od vadbe odvrtačo tudi fizična izčrpanost, bolečine, poškodbe,« našteva Šumak in dodaja, da se v tovrstnem primerih lahko pojavi jo-jo efekt.

Zakaj je nenadna opustitev zdravega življenjska sloga, vključno z vadbo, lahko škodljiva, kažejo tudi študije. Telo že v manj kot samo dveh tednih po prenehanju telesne aktivnosti namreč to spremembo zazna. Najprej kot pomanjkanje dotoka krvi v hipokampus, najpomembnejši del pri procesiranju informacij globoko v možganih. Sledi zmanjšanje vzdržljivosti zaradi zmanjšanja maksimalne porabe kisika v krvi. Pojavi se poslabšana slika krvnega tlaka in glukoze ter izguba moči in povečanje telesne mase. Kot sklene Šumak, je tako kot pri vsaki stvari v življenju tudi pri telesni dejavnosti potrebna zdrava miselnost redne zmernosti.



# Singapur

Na približno tridesetini površine Slovenije se razprostira mestna država, globalno središče, finančna, gospodarska in tehnološka velesila ter prometno stičišče pomembnih trgovskih in poslovnih poti, ki je živahno 24 ur na dan. Kako velik je v resnici Singapur, boste spoznali zelo hitro ...

---

**Tekst:** Marko Kovač

**Foto:** Unsplash

---





## POSLOVNA POT

**P**ostanek na dolgem čezoceanskem letu ali pa poslovna pot sta najpogostejša razloga, zaradi katerih se popotnik oziroma poslovnež ustavi v tem dinamičnem »človeškem mravljišču«, v katerem po uradnih podatkih prebiva 5,6 milijona prebivalcev. Večina, približno tri četrtine, ima kitajske korenine, a Singapur ima štiri uradne jezike: ob angleščini, s katero se boste lahko sporazumeli kjerkoli, še mandarinščino, malajščino in tamilščino.

Leta 1819 ustanovljeno britansko kolonijo, vzpostavljeno na otoku, lučaj oddaljenem od Malezije, sicer pa samostojno državo od leta 1965, predvsem tisti, ki tam še niso bili, povezujejo tudi s strogimi, skoraj drakonskimi predpisi. A brez skrbi: res je, da so za hude kršitve, na primer dejanja, povezana z mamili, predvidene najstrožje kazni (tudi smrtna obsodba je še vedno v veljavi). Ob tem pa črka zakona, ki se je velika večina seveda drži, prinaša običajnim prebivalcem in obiskovalcem predvsem občutek varnosti, mesto je urejeno in čisto.

Tak vtis daje Singapur že ob prvem stiku, za praktično vse obiskovalce je to letališče Changi. Lani je na tej točki v državo vstopilo ali iz nje izstopilo 62 milijonov potnikov, številka pa raste iz leta v leto. Lani odprtemu terminalu 4 bodo zato v prihodnosti dodali še terminal 5, še pred tem pa s prenovo in dodatnimi objekti povežemo in nadgradimo najstarejše terminale 1, 2 in 3. A posebnih zastojev zaradi del ne pričakujte: povedali smo že, da je Singapur urejen in da prostora za improvizacijo, vsaj ko gre za velike, za delovanje države oziroma mesta pomembne projekte, ni. Tudi pot v središče je precej preprosta. Taksiji z letališča vas bo za približno 20 kilometrov dolgo pot stal približno enako število singapurskih dolarjev (en singapurski dolar je vreden dobrih 60 evrskih centov), z metrojem (sicer z enim prestopanjem) pa boste v centru že za desetino te cene, in to v okroglo pol ure.

### KROG MED DVEMA POLETOMA

Imate le nekaj ur med dvema poletoma? Če je med pristankom na Changiju in letom naprej iz Singapurja vsaj pet ali šest ur, se lahko pridružite drugim obiskovalcem na brezplačnem ekspresnem ogledu mesta, na katerega se lahko prijavite kar na letališču, še preden opravite vse letališke formalnosti. Seveda nihče ne more pričakovati, da bo v dveh urah, kolikor traja ta ogled, spoznal podrobnosti mesta, je pa taka krožna vožnja vsekakor lahko dobra sprostitev po dolgem sedenju v letalu (na primer na direktnem letu iz Evrope) in dobrodošla alternativa poseadanju po letaliških terminalih. Ogled v dveh urah priporočamo res zgolj za pokušino: toliko, da vidite nekaj (sodobnih) utrinkov, si ogledate najbolj znamenite arhitekturne dosežke ene najbogatejših držav na svetu ter se za vdih (praviloma zelo toplega) zraka ustavite pri simbolu Singapurja, kipu Merliona, mitološkega bitja, križanca med levom in ribo.

### NA HITRO NAOBKROG

Je časa malo več? Potem si boste lahko glavne znamenitosti, mimo katerih bi vas sicer popeljali v »tranzitnem ogledu« z letališča, ogledali v vsaj malo manj divjem tempu. Še vedno boste hiteli mimo osupljivo visokih in razgibanih stavb in vsekakor se vam bo splačalo uporabljati prevoze. Javni transport, združen pod oznako MRT, deluje hitro in vas popelje do vseh pomembnih predelov precej udobneje,



kot pa da se v naglici naokrog odpravite peš in v naslednjem hipu ugotovite, da že pogrešate klimo.

Vnaprej je treba vedeti, da Singapur nikakor ni destinacija po okusu vsakogar. Singapur marsikje spominja na kič Las Vegasa ali pa vrtoglavo rast Šanghaja. A tudi tisti, ki jim je bližje narava in se v sodobnih metropolisih ponavadi ne počutijo najbolje, morajo priznati, da so arhitekturni podvigi Singapurja vredni vsaj pogleda, če že ne odobravanja.

Vzemimo za primer singapursko ekonomsko srce, predel Marina Bay. V marsičem seveda spominja na finančni »city« kjerkoli v razvitem svetu, toda dejstvo, da so morali snovalci predela pri načrtovanju spoštovati načela okoljske sprejemljivosti (ali lahko v istem stavku govorimo o stolpnih in ekološki, je pač stvar posameznika), pove dovolj o tem, kako premišljeno se je razvijal in se še razvija Singapur.

### NA STREHI SVETA

Ste gledali film Avatar? Marsikje je Singapur videti kot velikansko prizorišče tega živopisnega filma in kulisa znanstvenofantastične zgodbe. Še posebej v večernih urah, ko so poslopja osvetljena in se dobesedno kopajo v najrazličnejših barvnih pre-

oblekah, jemlje dih. Vzemimo za primer Gardens by the Bay, botanični park, katerega ime lahko prevedemo v Vrtovi ob zalivu. Človeška roka je ustvarila izjemen predel s pokritimi površinami, kjer danes uspeva več kot pol milijona rastlin, tudi takih, ki jih čisto blizu ekvatorja ne bi pričakovali. Opcijsko, odvisno od tega, kje se vaše navdušenje ustavi in se začnete upirati kiču: zvečer, ko zasijejo luči, se oglasi tudi glasbena spremljava in spremeni ogled v avdio-vizualno doživetje. Poseben čar pa obisku ne glede na uro daje možnost, da si park ogledate z različnih višin.

Če imate višino radi, vam lahko Singapur ponudi še veliko, veliko več. Tu je recimo Singapore Flyer, 165 metrov visoko segajoče razgledno kolo, s katerega se seveda odpirajo čudoviti pogledi na mesto in se buri domišljija ob vprašanjih, kaj vse neki se skriva v stolpnih in ulicah med njimi.

### DAJTE MU PRILOŽNOST

Še en predel, ki povzroča vrtoglavico, vsaj tisto, povezano s stroški ogleda ali prenočitve, je urbano letovišče Marina Bay Sands, danes najbrž eden najprepoznavnejših hotelov na svetu. Velikanski kompleks, zgrajen za več kot sedem milijard evrov, sestavljajo poleg sob (teh je več kot 2.500), katerih cene se začnejo pri nekaj sto evrih na noč, tudi dva ducata restavracij in lokalov, enkratni bazen na strehi, igralnica ter, kar seveda ni nobeno presenečenje, ogromen nakupovalni center z vsemi najprestižnejšimi globalnimi znamkami.

Se sliši preveč sodobno, futuristično? Morda je treba Singapur gledati prav skozi oči radovedneža, ki želi videti, kaj vse si človeška domišljija in veliko denarja lahko zamislita za prihodnost. Tudi če vas velika središča praviloma ne privlačijo in se veliko bolje počutite v mirnejših, naravi bližjih krajih, dajte Singapurju priložnost, da vas navduši. Pri tem je vsekakor precej uspešnejši od, na primer, Dubaja, saj se kljub vsem arhitekturnim čudežem še vedno vidi tudi zelenje. Prav bujna vegetacija (da, seveda ji je pot med betonom in jeklom odmeril in zarisal človek) daje destinaciji poseben pečat.

In če dodamo še enkratni živalski vrt, v katerem obiskovalec vsaj toliko kot ob pogledu na živali razmišlja tudi o domiselnih arhitekturnih rešitvah in krajinskem oblikovanju, pa možnost, da med kratkim obiskom ujame košček kolonialnega duha ali pa pristanišnih podob, barv, vonjav in seveda okusov kultur in prebivalcev, ki so si tu ustvarili dom, potem si Singapur zasluži, da ga presojamo z neobremenjenimi očmi in mu naklonimo lepo oceno. Da, gre za urbano mravljišče in človek si je ustvaril ta košček sveta povsem po svoji predstavi, a priznati je treba, da se je pri tem potrudil - in da mu ni bilo povsem vseeno za naravo. Danes, ko več sto metrov visoke stavbe na vseh koncih rastejo kot gobe po dežju, pa tudi to nekaj šteje ...



# TERENSKI KOMBIJI

Vas kljub izredni popularnosti terenci ali SUV-ji niso povsem prepričali, čeprav vam je štirikolesni pogon blizu in občasno zapeljete tudi na makadam? Vam je vendar ljubše sedeti v limuzini ali še raje v podaljšanem vozilu, ki ima vsaj tak, če ne celo večji potencial prostornosti in praktičnosti? No, potem seveda ne morete mimo terenskih kombijev, ki lahko s svojo zasnovo predstavljajo pravšnjo rešitev. Ponujajo dovolj vozne dinamike in udobja, hkrati dovolj terenskega duha (in opreme) za povprečnega uporabnika.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Getty Images , arhiv znamk





### POGONSKI SKLOP

Za tak avtomobil s štirikolesnim pogonom so pri VW izbrali dva robustna, zmogljiva in z navorom obdarjena dvolitrška TDI motorja s 110 in 135 kW (150 in 184 KM), na katera se voznik lahko zanese, ko to najbolj potrebuje. Ročni šeststopenjski menjalnik je na voljo za šibkejši, samodejni DSG in ročni pa za močnejši štirivaljnik. 4Motion štirikolesni pogon ter posamično vpetje koles na prednji in zadnji osi poskrbijo za dober oprijem, hkrati pa lahko računalniško nadzorovana večploščna sklopka pred zadnjim diferencialom učinkovito prenaša potrebno količino navora med prednjo in zadnjo osjo. Pomaga tudi prečna zapora diferenciala (XDS). Tako je Alltrack mobilna v blatu in na asfaltu, na snegu in makadamu, posebej pa se izkaže ob vleki priklopnika (celo do 1.800 kg).



### POVEZLJIVOST

Ob prenovi je Golf naredil velik skok v smeri povezljivosti in digitalizacije. Tako lahko zdaj v Alltracku vzpostavite hitro LTE internetno povezavo z dostopno točko. Pametni telefon je moč enostavno povezati v osrednji multimedijiški sistem in uporabljati aplikacije na zaslonu (App Connect), telefon pa je mogoče brezžično polniti ter uporabljati prostoročno. S storitvijo Car-Net lahko voznik upravlja določene funkcije avtomobila na daljavo (z aplikacijo), servisna delavnica dobiva podatke o stanju vozila, pri resnejšem trku pa se samodejno sproži klic v sili. Z višjima sistemoma (Discover Media, Discover Pro) je omogočena povezava z internetom, dostop do potovalnih in drugih informacij, posodabljanje zemljevidov. Izbrana pot in posebni cilji se dajo vnesti na daljavo in iskati po spletu.

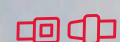


### UDOBJE

V modelu Alltrack je že serijski radio Composition Media z osempalčnim zaslonom na dotik. Bogat je že paket Comfort (klimatska naprava Climatronic, notranje vzvratno ogledalo s samodejnim zasenčenjem, parkirni sistem Park Pilot, avtomatski vklop luči, funkcija Coming/Leaving Home, tipalo za dež). Dodati je moč tudi električno pomicne sedeže ergoActive s 14 smerno nastavitvijo, aktivni informacijski (digitalni) zaslon, brezkontaktno odklepanje in zagon, zvočni sistem Dynaudio Excite z osmimi zvočniki, navigacijski sistem Discover Pro s kar 9,2 palčnim zaslonom ter uravnavano blaženje DCC.



Več o modelu Golf Alltrack preberite na [volkswagen.si](http://volkswagen.si).



### VARNOST

Številni varnostni in asistenčni sistemi pomagajo vozniku ter omogočajo bolj brezskrbno in predvsem sproščeno vožnjo. Sem sodi na primer sistem samodejnega uravnavanja razdalje (ACC), ta deluje celo do hitrosti 210 km/h. Sistem za nadzor prometa Front Assist z mestno funkcijo zaviranja v sili pomaga, da ne spregledate pešca, tu so še parkirni sistem Park pilot, sistem za zaznavanje utrujenosti voznika, večnaletna zavora. V VW-ju je seveda plejada pasivnih zadrževanih elementov, kot sta popoln sistem zračnih blazin za potnike spredaj in zadaj ter sistem za stabilizacijo in protiblokirni sistem.



# 210

km/h je  
zgornja meja,  
do katere  
deluje ACC.

VOLKSWAGEN

# Golf Alltrack

Kompakten, vsestranski in seveda praktičen je model, ki sloni na vseh dobrih lastnostih ikone znamke Volkswagen. K temu je Alltrack dodal še nekaj terenskega zunanjega šarma in zaščite karoserije, dodatne odmaknjenosti od tal in posebne opreme. V prvi vrsti je tu inteligentni štirikolesni pogon 4Motion, ki ob vsem naštetem zagotavlja dovolj oprijema in osebne svobode, ko vas pot zanese izven utrjenih asfaltnih cest.





# A4 allroad quattro

Bolj klasično privlačnega predstavnika razreda bi težko našli, predvsem zaradi Audijevega kulturnega stalnega štirikolesnega pogona quattro. Praktična kombijevska karoserija zadnje generacije modela A4 v kombinaciji s številnimi varnostnimi in asistenčnimi sistemi, širokim razponom različnih (vzdolžno nameščenih) motorjev in pregovorna vrhunska Audijeva obdelava notranjosti zagotavljajo vrhunski užitek v vožnji.



# 15

zunanjih barv laka je na voljo za Audi A4 allroad quattro.



## POGONSKI SKLOP

Štirikolesni pogon quattro v veliki meri določa značaj avtomobila. Gre za vrhunski mehanski stalni štirikolesni pogon s sredinsko zaporo diferenciala, ki ponuja odličen oprijem na vseh podlagah. Voznik lahko računa tudi na dodatnih 34 mm večjo oddaljenost od tal. Odličnemu oprijemu sledijo tudi motorji in menjalniki. Tako A4 allroad quattro poganjajo štiri- in šestvaljni motorji z močjo od 120 kW (163 KM) do 200 kW (272 KM), spojeni pa so lahko s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, sedemstopenjskim (dvosklopčnim) menjalnikom S tronic in osemstopenjskim menjalnikom tiptronic.



## VARNOST

Pri Audiju so za vse modele A4 pripravili odličen varnostni paket sistemov. Mogoče si je omisliti vse najboljše iz sveta asistenčnih sistemov, veliko opreme pa najdete že v osnovnih paketih (Audi pre sense, ksenonski žarometi, sistem za nadzor tlaka, isofix ...). Tu so še parkirni sistem in pomočnik, nadzor prometa zadaj, kamera za vzvratno vožnjo, aktivno vzdrževanje smeri, prepoznavanje prometnih znakov, aktivni tempomat s funkcijo Stop&Go vključno z asistenco za zastoje. Ta pri hitrosti do 65 km/h prevzame speljevanje in zaviranje ter tako vozniku pomaga pri krmiljenju.



## POVEZLJIVOST

Digitalni svet je na doseg roke. S paketom MMI navigacije Plus ter podatkovne kartice (ali pametnega telefona) je mogoče uporabljati Audi Connect in brskati po spletu, uporabljati socialna omrežja, posodabljati vremenske in prometne informacije, uporabljati tridimenzionalne fotografije in zemljevide (Google Earth, Street View). Dostopna točka wi-fi, prostoročna telefonija, brezžično polnjenje telefona ter USB vmesniki za povezavo telefona v sistem preko aplikacij Apple Car Play in Android Auto zagotavljajo nemoteno delo ali zabavo tudi na poti. Pri Audiju za potnike na zadnjih sedežih ponujajo tudi lastne tablične računalnike, ki se s tehnologijo NFC povežejo s sistemom infotainment.



## UDOBJE

Udobje se piše pri Audiju z veliko začetnico tudi pri tem modelu, ki je zaradi svojih dimenzij (4,75 metra) in darežljivih notranjih mer, predvsem pa praktičnega kombijevskega prtljažnika (vsaj 505 litrov, z zlaganjem zadnje klopi in polnim izkoristkom prostora pa celo 1.510 litrov), pravi sopotnik. Za vožnjo udobje je odgovorno predvsem podvozje. Pri Audiju so pripravili poleg osnovne verzije še različico z uravnavanimi blažilci. Ta sistem deluje povsem samodejno, ko zaznava podlago in način vožnje, delovanje pa lahko prilagaja tudi voznik. Sem spada še izbira voznih programov (Audi drive select), ki pomagajo pri udobju ali vozni dinamiki. V notranjosti so na voljo usnjene preobleke sedežev, izvrsten zvočni sistem Bang & Olufsen s 3D zvokom ter napreden sistem navigacije. Še ena od posebnosti je digitalizirana in povsem prilagodljiva instrumentna plošča Audi virtual cockpit.



Več o modelu A4 allroad quattro preberite na [audi.si](http://audi.si).



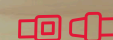
# Leon X-Perience

Za tiste, ki jih življenje v mestni džungli utruja in omejuje, je X-Perience pravi model iz SEAT-ove ponudbe (prenovljenih) Leonov. Njegovih dinamičnih kvalitiet nekaj višja karoserija ne načinja, zato pa prinaša kombijevska oblika obilo prostora za prtljago in športno opremo. Podvozje, dodatnih 15 milimetrov oddaljenosti od tal in štirikolesni pogon (ter plastične zaščitne obrobe) pa pomenijo, da si lahko izbirate cilje ne glede na to, kako (ne)urejena je pot do njih.



## POGONSKI SKLOP

Vstopni model je 1.6-litrski TDI (85 kW/115 KM). Štirikolesni pogon 4Drive z računalniško nadzorovano večploščno sklopko pred zadnjim diferencialom pa je serijski pri močnejših treh motorjih, kjer bodo dinamičnejši segli po 1.8 TSI motorju s 132 kW (180 KM), zahtevnejši pa po enem od dveh dvolitrskih TDI strojev (110 ali 184 kW), ter izbrali ročni šeststopenjski menjalnik ali pa samodejni DSG s šestimi ali celo sedmimi stopnjami prenosa.



## VARNOST

Kar sedem varnostnih blazin je serijskih, tu so štiri isofix sidrišča za sedeže, ABS, ESC, sistem večnaletnega zaviranja, simulacija prečne diferencialne zapore XDS ... V opsijske nadgradnje sodi na primer sistem za nadzor prometa Front Assist z mestno funkcijo samodejnega zaviranja v sili ali pa tempomat s samodejnim uravnavanjem razdalje (ACC). Tu so še sistemi s samodejnim vklopom in izklopom dolgega snopa žarometov, za ohranjanje smeri na vozni pasu ter za prepoznavanje prometnih znakov.

# 587

litrov ponuja  
v prtljažniku  
SEAT-ov model.



## POVEZLJIVOST

Pri SEAT-u ogromno vlagajo v povezljivost vseh modelov, predvsem pa v integracijo pametnega telefona v multimedijški sistem. Serijski je na primer sistem brezžične telefonije in pretoka medijskih vsebin, tu sta priključek USB in reža za SD-kartico, možnost brezžičnega polnjenja pametnega telefona v posebnem predalu Connectivity Box. Privlačen je sistem SEAT Full Link, ki vključuje vmesnike Mirror Link, Apple Car Play, Android Auto. Navigacijski sistem Plus (z osempalčnim zaslonom) omogoča še glasovno upravljanje z navigacijo, pošiljanje SMS sporočil in seveda WLAN povezljivost.



## UDOBJE

Leon X-Perience ponuja dovolj udobja in prostora (587 litrov v prtljažniku) tudi na daljših potovanjih. 15 mm višje podvozje pomeni nekaj več hoda vzmeti in blažilcev, svoje pa doda tudi sistem uravnanih blažilcev DCC, kjer si voznik lahko prilagodi udobje trenutnemu razpoloženju in podlagi. Na voljo so še športna prednja sedeža, udobna in dvotretjinsko zložljiva zadnja klop, v usnje oblečen volan in prestavna ročica. Samodejna klimatska naprava Climatronic skrbi za udobje vseh potnikov, osrednji zaslon multimedijskega sistema je (najmanj) petpalčen. Pri speljevanju pomaga funkcija Auto hold, tu je med drugim še možnost vzvratne kamere, parkirne asistencije, zvočnega sistema Beats Audio s 400W in 10 zvočniki, digitalnega radia, brezkontaktnega odklepanja in zagona motorja.



Več o modelu SEAT Leon X-Perience preberite na [seat.si](http://seat.si).





# Octavia Scout

Octavia je Škodin najuspešnejši in najbolj prepoznaven model sodobne generacije te češke znamke. V Octavijini (prenovljeni) tretji izdaji je Scout izvedba, ki najbolj izstopa, predvsem zaradi svoje terenske oprave in oddaljenosti od tal, s katero se ta model uspešno spopade tudi z zahtevnimi brezpotji. Seveda s pomočjo štirikolesnega pogona, podvozja, voznih programov in dodatne zaščite.



**1,449**  
mm notranje širine  
ponuja Škoda  
potnikom.



## POGONSKI SKLOP

Scout je namenjen resnim podvigom, pa naj gre za dolgo potovanje, strm vzpon, vleko prikolice (celo do dve toni). Zato so se pri Škodi odločili le za najmočnejše in z navorom najbolj obdarjene TDI motorje. Dva sta na voljo, s 110 in 135 kilovati (150 in 184 KM), ki na glavno gred preneseta tudi do 360 njutonmetrov navora. Ob končni hitrosti, ki krepko presega 200 km/h, poraba vedno ostaja pod sedmimi litri (110 kW) ali celo pri dobrih petih (135 kW). Pet-in šeststopenjski samodejni DSG menjalnik sta na voljo, pa tudi ročni šeststopenjski. Štirikolesni pogon z računalniško nadzorovano sklopko pred zadnjim diferencialom je serijski pri vseh motorjih.



## VARNOST

Aktivna varnost je na najvišji ravni, seznam serijske in doplačljive opreme pa bogat. Poleg drobnih posegov v podvozje je nadgrajena tudi ponudba varnostnih asistenčnih sistemov. Nova je asistenca, ki zmora prepoznati pešca in namero, da ta prečka cesto (avto zavira v sili), zaznava vozila v mrtvem kotu, opozarja na prečni promet zadaj ter čim bolj pripravi potnike na trk, če se temu ne da izogniti. Na voljo je še vrsta sistemov, na primer prepoznavanje prometnih znakov, samodejni vklop in izklop dolgega snopa žarometov, aktivni tempomat ACC in asistenca za nenamerno zapuščanje voznega pasu.



## POVEZLJIVOST

Poleg zmogljivejših multimedjskih sistemov z večjimi in na otip občutljivimi steklenimi zasloni (pri najzmogljivejšem Columbusu meri ta celo 9,2 palca), ponuja Scout še povezavo telefona ali drugega nosilca preko USB ali AUX vmesnika, SD kartice ... S sistemom Smart link+ je moč zrcaliti pametni telefon na zaslon infotainmenta, Columbus pa vzpostavi tudi dostopno točko za hitri brezžični internet. Tu so storitve Škoda Connect, ki so razdeljene v dve skupini - Infotainment online in Care Connect. Prva omogoča z internetno povezavo informacije o prometu na poti, vremenski napovedi, cenah goriva ..., Care Connect pa ponuja oddaljen dostop do vozila (z aplikacijo) in pomoč. Del te je tudi klic v sili, ki se samodejno sproži v primeru resnejšega trka (ko se sproži zračna blazina) in obvesti reševalce.



## UDOBJE

Scout je radodaren s prostorom. V kombijevskem prtljažniku je kar 610 litrov (ali 1.740 s podrtimi sedeži), hkrati pa imajo vsi potniki nadpovprečno veliko prostora. Serijska je dvopodročna klimatska naprava Climatronic, prednja sedeža sta ogrevana. Tu sta med drugim še velik predal z naslonom za roke in LED ambientalna osvetlitev. Asistira parkirni pomočnik, pomočnik za vzvratno vožnjo prikolice, na voljo je opcija električnega odpiranja prtljažnih vrat, vzvratna kamera, poklopni naklon voznikovega sedeža in še kaj.



Več o modelu Škoda Octavia Scout preberite na [skoda.si](http://skoda.si).



# Caddy Alltrack

Nekoč je bil Cross, zdaj pa je novi Caddy povzel nomenklaturu osebnih vozil iz Volkswagnovega programa in si nadel ime Alltrack. Ker je Caddy tudi sicer izredno priljubljeno vozilo za tiste podjetnike in poslovneže, ki nujno potrebujejo velik (750 do kar 3.030 litrov), lahko dosegljiv prtljažnik in seveda tudi primerno nosilnost (med 534 in 815 kilogrami), je terenska izvedba, kamor seveda sodi tudi štirikolesni pogon, lahko še kako koristna.



**17** -palčna  
aluminijasta  
platišča Quito  
dajejo še bolj  
individualen  
pečat.



## POGONSKI SKLOP

Za Caddyja Alltrack (v kratki in daljši, tako imenovani Maxi izvedenki) so na voljo štirje sodobni in varčni TDI motorji (1,6 in 2,0) in trije bencinski ter ročni šest- in samodejni DSG menjalnik s šestimi in sedmimi stopnjami. Za okoljsko še posebej ozaveščene in varčne je na voljo tudi TGI verzija z 1,4 litrskim motorjem, torej s pogonom na stisnjen zemeljski plin (CNG ali metan). Stalni štirikolesni pogon 4Motion (Haldexova sklopka pred zadnjim diferencialom) pa je na voljo za dva najmočnejša TDI motorja z 90 in 110 kW (122 in 150 KM). Ker je Caddy že v osnovi robustneje izdelan model, je njegova oddaljenost od tal ostala enaka (skoraj 16 centimetrov), s tem in dodatnimi zaščitnimi obroboi kolotekov (s 17 palčnimi platišči pod njimi) pa je Caddy Alltrack skoraj mali terenec.



## VARNOST

Pri Caddyju Alltrack je varnost potnikov še kako pomembna, zato je serijsko vključen sistem za nadzor prometa Front Assist z mestno funkcijo zaviranja v sili. Tu so tudi sistem večnaletnega zaviranja, čelni in stranski varnostni blazini za voznika in sovoznika, sistem zračnih zaves, serijski elektronski stabilizacijski program z dodatnimi funkcijami EDS, ABS, ASR. Dodati je moč še kakšen inteligentni asistenčni sistem, na primer asistenco za ohranjanje smeri, sistem prepoznavanja prometnih znakov, aktivni tempomat ACC, ksenonska žaromete ...



## POVEZLJIVOST

Na voljo je večina tistega, kar imajo najboljši modeli iz osebnega programa. Sistem prostoročnega telefoniranja (Bluetooth) je serijski ali za doplačilo, pametni telefon je moč povezati v multimedijški sistem in ga uporabljati preko osrednjega zaslona. Pri najboljšem radijsko navigacijskem sistemu Discover Media se lahko nameščno kartografijo za Evropo posodoblja s storitvijo Volkswagen MapCare. V kombinaciji z mobilnimi spletnimi storitvami Car-Net Guide & Inform (internetna povezava preko telefona) so nenehno na voljo aktualni podatki in informacije. Sistem omogoča tudi glasovno upravljanje.



## UDOBJE

Prostornost, udobni sedeži, prilagodljivost notranjosti in udobna nastavitve podvozja so njegove glavne vrline. Pet ali celo sedem potnikov lahko udobno potuje v Caddyju, vedno pa je na voljo tudi dovolj prostora za prtljago, posebej seveda v 47 cm podaljšani Maxi verziji (tudi ob sedmih sedežih je v prtljažniku 530 litrov prostora). Da se po udobju in opremljenosti približuje limuzinskim modelom, govori tudi opremljenost. Med drugim so tu ALU pedalke, kromirane obrobe stikal, osrednja konzola z naslonom za roke, radio Composition s petpalčnim barvnim zaslonom, občutljivim na dotik. Voznikov in sovoznikov sedež sta nastavljiva po višini, v usnju sta volan in ročka menjalnika, tu je seveda klimatska naprava ... Zadnja, šesta generacija tega uspešnega vsestranskega modela pa seveda ponuja kup možnosti dodatne opreme: zatemnjena stekla, ogrevano vetrobransko steklo, dodaten vodni grelec s časovnim stikalom in daljinskim upravljanjem, asistenco za parkiranje in še kaj.



Več o modelu Caddy Alltrack preberite na [vw-gospodarska.si](http://vw-gospodarska.si).





Damjan Ocvirk

# Tudi do Belorusije brez skrbi

»Danes ob varnosti, ki je samoumevna, pri izbiri vozil za vozni park veliko vlogo igrata tudi udobje in do uporabnika prijazna izkušnja pri vožnji. Zdi se mi, da na tem področju prav vozila koncerna Volkswagen izstopajo iz povprečja,« pravi Damjan Ocvirk, ki upravlja vozni park v podjetju Helios.

**Tekst:** Anja Panič  
**Foto:** Nejc Lasič

Helios, član skupine Kansai Paint, enega vodilnih svetovnih proizvajalcev barv in premazov, ima proizvodna in trgovska podjetja kar v 18 državah po vsem svetu. Družba z več kot 150-letno tradicijo razvoja in stalnih inovacij zagotavlja prave rešitve na področju premazov za kovinsko industrijo, industrijskih premazov za les, praškastih premazov, avtoreparaturnih premazov, cestnih premazov, dekorativnih premazov, tekočih smol in

drugih kemikalij. Zato, da dnevni posli tečejo nemoteno, je med drugim pomemben tudi vozni park podjetja, ki danes obsega barvito floto približno 350 vozil. V Sloveniji imajo 90 vozil, od tega je 25 dostavnih, preostala pa so osebna vozila.

V podjetju imajo že leta pravilnik o službenih vozilih (»Car Policy«), ki med drugim določa, za kakšne namene se smejo uporabljati službena

vozila, kdo v podjetju je upravičen do vozila tudi v osebne namene, kateri razred avtomobila pripada posameznim zaposlenim in kolikšna je lahko maksimalna vrednost vozila. V pravilniku je zapisano tudi, da vozila v voznem parku ne smejo biti starejša od pet let in ne smejo preseči okoli 180.000 prevoženih kilometrov. Zato vozila včasih zamenjajo tudi že po dveh letih, povprečna menjava vozila pa se zgodi na tri ali štiri leta.

## ZANESLJIVI IN VARNI AVTOMOBILI

Z voznim parkom pokrivajo službene poti na območju Balkana ter srednje in bližnje vzhodne Evrope. Povprečna prevožena letna pot vozil je med 35.000 in 40.000 kilometrov, najdaljša službena pot, na katero so se odpravili z avtomobilom, pa je bila vse do Belorusije.

Tako na dolgih kot kratkih poteh v podjetju v ospredje postavljajo zaposlene. Skrb za njihovo varnost in udobje je vedno na prvem mestu. Veseli jih, da se lahko na poslovnega partnerja pri zagotavljanju vrhunske mobilnosti vedno zanesejo in da skupaj najdejo rešitve za vsako njihovo potrebo.

## ZA AVTO JE TREBA SKRBETI

Poslovni najem »all in«, ki ga podjetju zagotavlja podjetje Porsche Leasing SLO, je po Ocvirkovih besedah storitev, ki se je izkazala za najbolj primerno za večino vozil

v njihovem voznem parku in s katero so tudi izredno zadovoljni. Heliosov partner, ki skrbi za vrhunsko mobilnost, tako zagotavlja vzdrževanje vozil, redne in izredne servise, menjave gum in podobno. V podjetju Helios pa seveda skrbijo za vozila v skladu z načeli dobrega gospodarja. Že prej omenjeni »Car Policy« določa tudi pravila za uporabnike. Med drugim je v službenih vozilih strogo prepovedano kajenje, vsaka neprimerna raba vozila ali neprimerno vedenje voznikov na cesti pa je sankcionirana.

Ocvirk še dodaja, da težav z vozili in njihovo uporabo praktično nimajo. K sreči nikoli niso imeli kakšnih večjih nezgod, zaposleni z vozili ravnavajo dobro, seveda pa se kdaj zgodi tudi kakšna manjša nevarnost, kot je recimo uporaba napačnega goriva v vozilu. A za takšne primere je vedno na voljo pomoč zanesljivih servisnih partnerjev.

Damjan Ocvirk je upravljevec tveganj in analitik v finančnem sektorju podjetja Helios. Z osebnim avtom dnevno prevozi vsaj 70 kilometrov, ko se vozi na delo in domov. Odkar so v Heliosu z lastniškega voznega parka prešli na sistem poslovnih najemov, v družbi skrbi tudi za upravljanje voznega parka; sistem se je v njihovem primeru izkazal za prikladnejšega in finančno ugodnejšega.

## Izkaznica podjetja

### Vozni park podjetja Helios

#### Število zaposlenih:

Prek 2.000 (celotna skupina)

1.082 v Sloveniji

#### Letni prihodki

(leto 2016):

370 milijonov evrov

#### Skupno število vozil:

350 vozil (celotna skupina)

90 osebnih in 25 dostavnih

vozil (Slovenija)

#### Delež vozil blagovnih

znamk skupine Porsche

Slovenija: 70 %

#### Povprečna starost vozil:

3 leta in pol

#### Povprečna prevožena pot

na leto: 35.000 do 40.000 km



## KARTICA ZVESTOBE

# ŠE VEČ UGODNOSTI

Vrhunska mobilnost ni več povezana samo z vrhunskim vozilom. Dodatne priložnosti in ugodnosti, ki jih lahko izkoristijo imetniki kartic zvestobe programa lojalnosti Porsche Group Card, prinašajo še večje zadovoljstvo ob uporabi vozila, prihranke pri posebnih ponudbah in koristne informacije.

**Tekst:** Jak Vrečar **Foto:** Getty Images

Z delo se je, kot da se letošnja zima sploh ne bo končala. Teden za tednom so se izmenjavali mraz, padavine, vozila pa so bila ob tem izpostavljena še umazaniji in posipom na cestah. Brisalci, predvsem njihove metlice, torej gumijasti del, ki otira vodo in umazanijo s stekla, so morali opravljati težko nalogo. Ne le da je bilo treba s stekla zrniti težek in poledenel sneg, srež ..., temveč je vodni pršec izpod koles avtomobilov spredaj vztrajno mazal vetrobransko steklo tudi z umazanijo, pomešano s soljo s ceste. Ob tem so brisalci v mrzlih nočeh kdaj tudi primrzili na steklo.

Ste se spomnili nanje, ko ste se dogovarjali za menjavo pnevmatik? Če se niste, so vas gotovo opozorili na pooblaščenem servisu. Lahko pa bi se sami pripravili že vnaprej - in tudi prihranili. Kako? S kartico zvestobe Porsche Group Card, namenjeno posebej vozilu vaše znamke ne glede na to, ali vozite Volkswagnov, Audijev, SEAT-ov, Škodin ... model ali pa vam pri delu pomaga vozilo znamke VW Gospodarska vozila.

Zvestoba se namreč nagraduje. S stalnimi, sezonskimi in posebnimi ugodnostmi, re-

zerviranimi prav za imetnike kartice, se da prihraniti in unovčiti marsikatero ugodnost. Prej omenjene metlice so na primer marca in aprila ob predložitvi katerekoli kartice zvestobe programa lojalnosti Porsche Group Card na voljo kar 30 odstotkov ugodneje. A to je le primer ponudbe, kakršnih že doslej ni manjkalo, v prihodnje pa jih bo z nadgradnjo sistema zvestobe le še več. Strešni nosilci, posebno ogledalo za pregled nad drugo vrsto v vozilu, morda obloga prtljažnika? Imetniki kartice si uporabne dodatke v času akcij lahko omislijo občutno ceneje kot drugi kupci. A pri kartici ne gre le za nakupe, temveč tudi za druge prednosti. Ob rednem obveščanju z elektronsko pošto in kratkimi sporočili bo v prihodnje v podporo tudi mobilna aplikacija, osrednji komunikacijski kanal še vedno ostaja prenovljeno spletno mesto [www.porsche-group-card.si](http://www.porsche-group-card.si) s podrobnostmi o ugodnostih, storitvah ter obilico praktičnih informacij o uporabi vozila, izbiri prave opreme, vzdrževanju, vožnji, zanimivih poteh in drugih elementih mobilnosti.

#### UPORABNIKI SO ZADOVOLJNI

Obstoječi uporabniki imajo dobre izkušnje z uporabo kartice. Pri nadgradnji in širjenju

možnosti, ki jih omogočajo kartice zvestobe programa lojalnosti Porsche Group Card, pa je pomembno vlogo imelo prav mnenje tistih, ki kartico že s pridom uporabljajo. Praktično vsi (98 odstotkov od okrog 400 anketiranih imetnikov) nameravajo kartico uporabljati tudi v prihodnje, saj se jim zdi koristna pri nakupih in uveljavljanju ugodnosti pri storitvah. Najzanimivejše se jim zdijo vsebine o ugodnostih in novostih v ponudbi, tiste, povezane z družino in otroki, rekreacijo, izleti, tehnologijo in tehnološkimi pripomočki, zato bo na teh tudi največ poudarka.

Omeniti pa moramo tudi dodatne možnosti, kot je na primer prilagodljivo brezgotovinsko obročno odplačevanje. To omogoča nadgradnja osnovne kartice zvestobe v plačilno, za katero lahko vlogo, enako kot pri osnovni kartici, oddate kar na spletu.

Ne glede na to, ali si želite kartico zvestobe vaše znamke vozila za osebno uporabo, za podjetje ali obrt ali pa če želite osnovno različico kartice nadgraditi v plačilno, lahko svoje naročilo oddate že danes. Pridružite se zadovoljnim uporabnikom in uživajte v vrhunski mobilnosti.

Obiščite spletno stran  
Porsche Group Card:  
[www.porsche-group-card.si](http://www.porsche-group-card.si)

#### Splošne informacije:

[info@porsche-group-card.si](mailto:info@porsche-group-card.si)  
080 88 46

#### Informacije o plačilni funkcionalnosti:

[info@porscheleasing.si](mailto:info@porscheleasing.si)  
01/53-03-700



# ASISTENCA KADARKOLI IN KJERKOLI

Nikoli ni prijetno, če se na poti zgodi nezgoda ali okvara. Takrat se izkaže, koliko je vredna hitra in strokovna pomoč. Z Asistenco Porsche Slovenija je oddaljena le en klic.

Tekst: Jak Vrečar Foto: Getty Images

Sodite med tiste, ki poslovno pot načrtujete do zadnje podrobnosti? Kraj sestanka je vnaprej shranjen v navigacijskem sistemu, v času poti pa je upoštevan dodatek za morebitne zastoje, postanke za točenje goriva ali okrepčilo. Tak metodičen pristop veliko pripomore k temu, da se velika večina poti konča, kot ste si zamislili. Pravzaprav lahko z nekaj sreče zelo hitro kar pozabimo na to, da bi se lahko na poti zgodilo tudi kaj nepredvidljivega.

A kaj, če se to vendar zgodi? Pri še tako kakovostnem vozilu in pri še tako skrbnem vzdrževanju lahko svoje prste vmeša »gospod Murphy« in pot se v trenutku ustavi. Med pogostejše vzroke, vsaj po domačih statistikah, uvrščata na primer okvara akumulatorja ali poškodba pnevmatike. Pri novejših modelih vozil je težje narediti napako in v rezervoar goriva natočiti napačno gorivo (bencin namesto dizla ali nasprotno), a take napake so človeške in se še vedno dogajajo. Predvsem v podjetjih, v katerih zaposleni ne vozijo vedno istega vozila, vozni park pa je sestavljen iz različnih znamk ali modelov, priznavajo, da se dogajajo tudi take stvari.

## HITER ODZIV JE NAJPOMEMBNEJŠI

Ko se pot nepričakovano prekine, se vpletejo še čustva. Nekateri ob težavah vsaj prvi hip ne vedo, kako bi se odzvali, ali pa ob neprijetnem dogodku ocenijo, da zadeve sami ne bodo mogli rešiti. (Čisto iskreno, kdaj ste nazadnje menjali pnevmatiko na svojem vozilu in koliko časa vam je to vzelo?)

V takih trenutkih je najpomembneje, da se lahko zanesemo na zanesljivega partnerja, ki bo zagotovil pomoč. Za voznike znamk Volkswagen, Audi, SEAT in Škoda ter za Volkswagen Gospodarska vozila je kadarkoli in kjerkoli na voljo Asistenca Porsche Slovenija. Paket storitev je zasnovan je z jasnimi ciljem pomagati ustrezno, s pravimi osebami in opremo ter pravočasno. Vse, kar potrebuje voznik, ki se na cesti znajde v težavah, pa je telefonska številka asistencije za njegovo znamko. Asistenca Porsche Slovenija začne svojo pomoč organizirati v asistenčnem centru. Tam namreč operaterji, izšolani za najrazličnejše vrste primerov, sprejmejo klic. Najprej ugotovijo, ali morda lahko težavo pomagajo rešiti že z nasvetom ali pa se bo dobro opremljena in strokovno pod-

kovana ekipa odpravila na teren. Pri tem ima največjo vlogo čas, odlične ocene uporabnikov, ki so storitve Asistencije Porsche Slovenija že uporabljali, pa kažejo, da so s hitrostjo odziva zelo zadovoljni.

## NA VOLJO TUDI V TUJINI

Marsikdo z vozilom potuje tudi v tujino. Brez skrbi, storitve Asistencije Porsche Slovenija se ne ustavijo na meji. Med posebno koristnimi storitvami velja omeniti na primer odvoz vozila nazaj v Slovenijo, če servisi v tujini v treh dneh ne morejo zagotoviti, da bi bilo to spet vozno. Omenimo še asistenco pri zagotavljanju prenočišča, nadomestila nekaterih stroškov, nastalih pri odpravljanju težav, in podobno.

Asistenca Porsche Slovenija velja celotno življenjsko dobo vašega vozila, podaljša se z vsakim servisnim pregledom, ki ga opravite na enem od pooblaščenih servisov. Nikoli ni dobro, če se na cesti zgodi nezgoda, a zagotovilo, da v nesreči niste sami, bo vsekakor pomagalo, da bodo vaše vožnje - doma ali na tujem - bolj brezskrbne.



Vozila Volkswagen  
080 19 18



Vozila Audi  
080 19 15

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



Gospodarska  
vozila Volkswagen  
080 19 17



Vozila Škoda  
080 19 41



Vozila SEAT  
080 19 40



# Kaj ste vozili pred četrto stoletja?

Okroglih 25 let mineva, odkar je na slovenski trg resno vstopil koncern Volkswagen. Zapeljimo se po cesti spominov in se spomnimo, kako dinamično pot smo odtlej na slovenskih cestah prepeljali.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Arhiv Porsche Slovenija

Izdelki kraguljevške Zastave, Golfi iz sarajevskega TAS-a, tudi ruske Lade: danes se zdi res neverjetno, a taka vozila so bila v začetku burnih devetdesetih let pri nas še kako prisotna na cestah. Takrat se je po njih po uradnih zapisih prevažalo kakšnih 645.000 osebnih vozil. Danes, ko je Slovenija ena najbolj motoriziranih evropskih držav, jih je skoraj enkrat več, krepko čez 1,1 milijona.

Ko danes pogledamo nazaj, ugotovimo, da se o lastnostih avtomobilov, ki nam omogočajo vrhunsko mobilnost danes, večini voznikov (pa tudi marsikateremu strokovnjaku) ni niti sanjalo. O poveztivosti in digitalizaciji so go-

vorili le najbolj drzni futurologi, elektrifikacija in hibridizacija sta bili rezervirani za čudake. V ponudbi dodatne opreme in na seznamu želja tistih, ki so želeli vložiti v nakup nekaj več denarja, so bili na primer klimatska naprava, servo ojačevalnik krmilnega sistema ali pa električno pomična stekla. Toda ni se spremenila le tehnika, marveč je zdaj marsikaj drugače tudi pri načinu distribucije vozil, drugačne so nakupne navade, izredna je ponudba modelov, različic, opreme. Evolucijo doživlja tudi doje-manje avtomobila in tudi osebne mobilnosti.

## VARNOST, GIBALO RAZVOJA

Izjemen tehnološki razvoj, ki dosega nekoč neslutene razsežnosti, je verjetno prav v zadnjih

20–25 letih povzročil toliko pretresov, kot se jih prej ni zgodilo v 50 letih razvoja. Najbolj revolucionarne zamisli je panoga začela dobivati prav v letih, ko je Porsche Slovenija naredil prve pionirske prodajne korake v samostojni Sloveniji.

Tedaj so tako začeli na trg prihajati prvi serijski sistemi za pomoč vozniku, kot je ABS (sistem, ki preprečuje blokiranje koles pri zaviranju) in kmalu zatem TCS (sistem, ki pomaga vzpostavljati optimalen oprijem pnevmatik) in naposled še ESP (ali ESC-sistem, ki pomaga vzdrževati stabilnost vozila). Prvi je postal obvezen pripomoček vsakega novega avtomobila že leta 2004, ESP pa leta 2012. Mimogrede,



Audi je bil prvi, ki je ABS že leta 1997 serijsko uporabil v štirikolesno gnanih modelih. Tudi čas halogenskih žarnic je takrat dosegel vrhunec. V začetku devetdesetih pa so bili naprodaj že prvi modeli z revolucionarnimi ksenonskimi žarometi, leta 2000 so prišli na trg prvi modeli z LED osvetlitvijo, danes pa so najboljši pri laserskih žarometih.

Prve precej okorne korake je v začetku devetdesetih naredila tudi navigacija. Danes navigacijski sistem krmili tudi tempomat, menjalnik in zavore, bere podatke prometa, izračunava idealno bližnjico, pomaga pri ugodnejši porabi ... Tudi zametki aktivnega tempomata, danes osnove za nadgradnjo v vozno

avtonomijo, segajo v začetek devetdesetih let. Prav tako je zelo koristen in varen sistem nadzora pritiska v pnevmatikah je prve pionirske korake naredil konec osemdesetih (Porsche 959 leta 1986), se v devetdesetih razvijal, v današnjem času pa je obvezen v vseh novih vozilih (v ZDA od leta 2008, na naši strani luže od 2014).

Omenili smo le nekatere najbolj odmevne dosežke. Seznam vseh bi bil predolg, dinamiki inovacij pri asistenčnih sistemih na področju varnosti in udobja, digitalizacije in poveztivosti pa skorajda ni moč več slediti. Digitalna instrumentna plošča, upravljanje z avtomobilom na daljavo preko aplikacije, delna avtonomna

vožnja (na primer parkiranje, vožnja v gneči ...), inteligentni matrični žarometi, glasovno upravljanje funkcij, inteligentni menjalniki, tipala za zaznavanje okolice (skener, radar, ultrazvočna tipala, stereo kamere ...), pa varnostni sistemi, ki se jih je nabralo za nekaj desetletij.

## KAJ PRIDE LETA 2043?

Ob marsikateri »novosti« iz leta 1993 se danes le nasmehnemo. A enako bo najverjetneje tudi čez novih 25 let. Kako avtonomna bo vožnja, kaj bo poganjalo vozila, kje bodo ta sploh vozila in kako dolge razdalje bomo v povprečju premagovali? Panoga je živa bolj kot kadarkoli v zgodovini in čaka nas razgibana prihodnost.



# Pisalo se je leto 1993

Ob obletnici družbe Porsche Slovenija se vračamo v leto 1993. Se vam zdi četrto stoletja kratka ali dolga doba? Poglejmo, ali se še spomnimo dogodkov, odločevalcev ali pa tehnoloških dosežkov tega leta.

**Tekst:** Jak Vrečar

**Foto:** Getty Images

**S** amostojna Slovenija je začejala nove zgodbe. Dobili smo drugo vlado dr. Janeza Drnovška, v njej so sodelovale stranke LDS, SKD, ZLSD in SDSS. Banka Slovenije je dala v obtok prve tolarске kovance. Medtem so državljani prejeli lastninske certifikate, katerih skupna vrednost je znašala tedanjih 567 milijard tolarjev (ali, če se spomnimo še na kratico, SIT). Slovenija se je povezovala z mednarodnimi institucijami: sprejeta je bila v Mednarodni denarni sklad in Svetovno banko, podpisala je sporazum o sodelovanju z Evropsko skupnostjo (prav tako leta 1993 je stopila v veljavo maastrichtska pogodba, s katero so se pravno in politično združile članice Evropske skupnosti in jo transformirale v EU) ter postala članica Sveta Evrope.

## STOP ZA PROMET PRI PREDSEDNIKU

Pri nas so kirurgi UKC Ljubljana tega leta prvič uspešno presadili srce, na tujem pa sta Nobelovo nagrado za ekonomijo (oziroma, natančno rečeno, nagrado Švedske narodne banke za ekonomske vede v spomin Alfreda Nobela) prejela ameriška profesorja Robert Fogel in Douglas North za raziskave ekonomske zgodovine. Kot zanimivost omenimo, da je Fogel med drugim posebej preučeval tudi vplive prometa, konkretno železnic, na gospodarski razvoj Združenih držav Amerike.

V Belo hišo je kot 42. predsednik Združenih držav Amerike prišel Bill Clinton. Tedaj je štel 46 let in je bil tretji najmlajši predsednik ZDA ter hkrati prvi predstavnik generacije »baby boom« na položaju voditelja najvplivnejše države na svetu.

Mimogrede, ko je njegova žena slabega četrto stoletja pozneje konec leta 2016 izgubila volilno bitko proti Donaldu Trumpu, je bila stara 69 let. Bill se je (pustimo tokrat ob strani zgodbo z Monico Lewinsky) v rubriko »zanimivosti« med drugim zapisal s prometno ureditvijo pred predsedniškim »domom«. Za običajni promet je dal zapreti odsek Pensilvanske avenije pred Belo hišo, za kar so zaradi nevarnosti bombnega napada varnostne službe neuspešno prepričevale že njegove predhodnike. Danes je seveda nepredstavljivo, da bi se v bližino predsedniške palače pripeljalo kakršnokoli vozilo brez posebnih dovoljenj.

## SVETOVNI SPLET IN NOVA OKNA

Ste bili leta 1993 v stiku s časom? Tisti, ki so želeli najboljšo računalniško opremo, so si omi-



slili osebni računalnik z Intelovim procesorjem Pentium, ta pa je med drugim poganjal tudi novo različico Microsoftovih Oken, Windows NT (pri čemer je kratico NT proizvajalec razlagal kot novo tehnologijo, »new technology«). Po svetu so se pojavili prvi spletni strežniki, po tedaj še povsem svežem svetovnem spletu pa so prvi uporabniki brskali z brskalnikom Cello (prvim za Windows) in Mosaic (predhodnikom Netscapa).

Kaj pa vam povesta imeni John Sculley in Michael Spindler? Če niste res dobro podkovani v zgodovini računalništva, ne prav veliko. Sta pa to moža, ki sta si pred 25 leti predala direktorski položaj v družbi Apple. Sculley, prej med drugim direktor Pepsija, si je z vrsto

neposrečenih strateških odločitev (recimo namesto Intelovih je izbral procesorje PowerPC) »prislužil« 14. mesto na lestvici najslabših direktorjev (CEO) ameriških družb vseh časov v izboru Conde Nast Portfolia. Njegov naslednik, Nemeč Spindler, se je dogovarjal o prevzemu z družbami IBM, Sun in Philips, položaj pa po podobno neuspešni zgodbi kot pri predhodniku izgubil leta 1996. (Nadomestil ga je Gil Amelio, zdržal eno leto, nato pa se leta 1997 umaknil Stevu Jobsu. Preostalo je, kot lahko rečemo brez pretiravanja, zgodovina.)

Leto 1993 se je slabo končalo še za enega managerja: poslovil se je tudi IBM-ov tedanji direktor John Akers, pozneje (tudi ob smrti leta 2014) imenovan »človek, ki je za IBM izgubil

trg osebnih računalnikov«. Precej bolje je šlo direktorju družbe General Electric Jacku Welch, ki so ga v reviji Chief Executive razglasili za managerja leta. Takrat je bil približno na sredini svojega dve desetletji dolgega obdobja na vrhu GE, to pa se je končalo s skupno 4.000 odstotkov višjo vrednostjo družbe ter rekordnim paketom odpravnine za Welcha (417 milijonov ameriških zelencev ob upokojitvi leta 2001). Ja, tudi take zgodbe so se pisale pred četrto stoletja ...



## ZANIMIVO



## Električna superlimuzina

Četrty model Volkswagrove povsem električne družine I.D. je v Ženevi doživel uradno predstavitev – imenuje se VIZZION I.D. Gre za luksuzno in seveda povsem električno gnano limuzino, ki z dolžino 5,11 metra presega vse dosedanje Volkswagrove limuzinske izvedenke. Pri VW navajajo, da sistemska moč dveh elektromotorjev znaša kar 225 kW (306 KM), končna hitrost je omejena na 180 kilometrov na uro, li-ionska baterija pa naj bi ponujala kar 111 kilovatnih ur zmogljivosti. Tako bi lahko VIZZION I.D. dosegel do 665 kilometrov. V Ženevi razstavljen študija je že pripravljena na končno stopnjo avtonomne vožnje –

voznik bo vožnjo nadziral z gestami in glasovnimi ukazi, notranjost pa ponuja nadpovprečno veliko prostora in udobja tudi v tem razredu. Ko bo limuzina na trgu, predvidoma leta 2022, bo seveda še opremljena z volanom oziroma klasičnimi voznikiškimi pripomočki.

Prvi model iz električne družine I.D. bo sicer na prodaj leta 2020. To bo kar kompaktni I.D., sledil mu bo kompaktni križanec (I.D. Crozz), za njim pa prihaja tudi velikoprostorec po imenu I.D. Buzz. Do leta 2025 pri VW načrtujejo, da bodo na trg spravili že 20 električnih vozil.

## Osma generacija

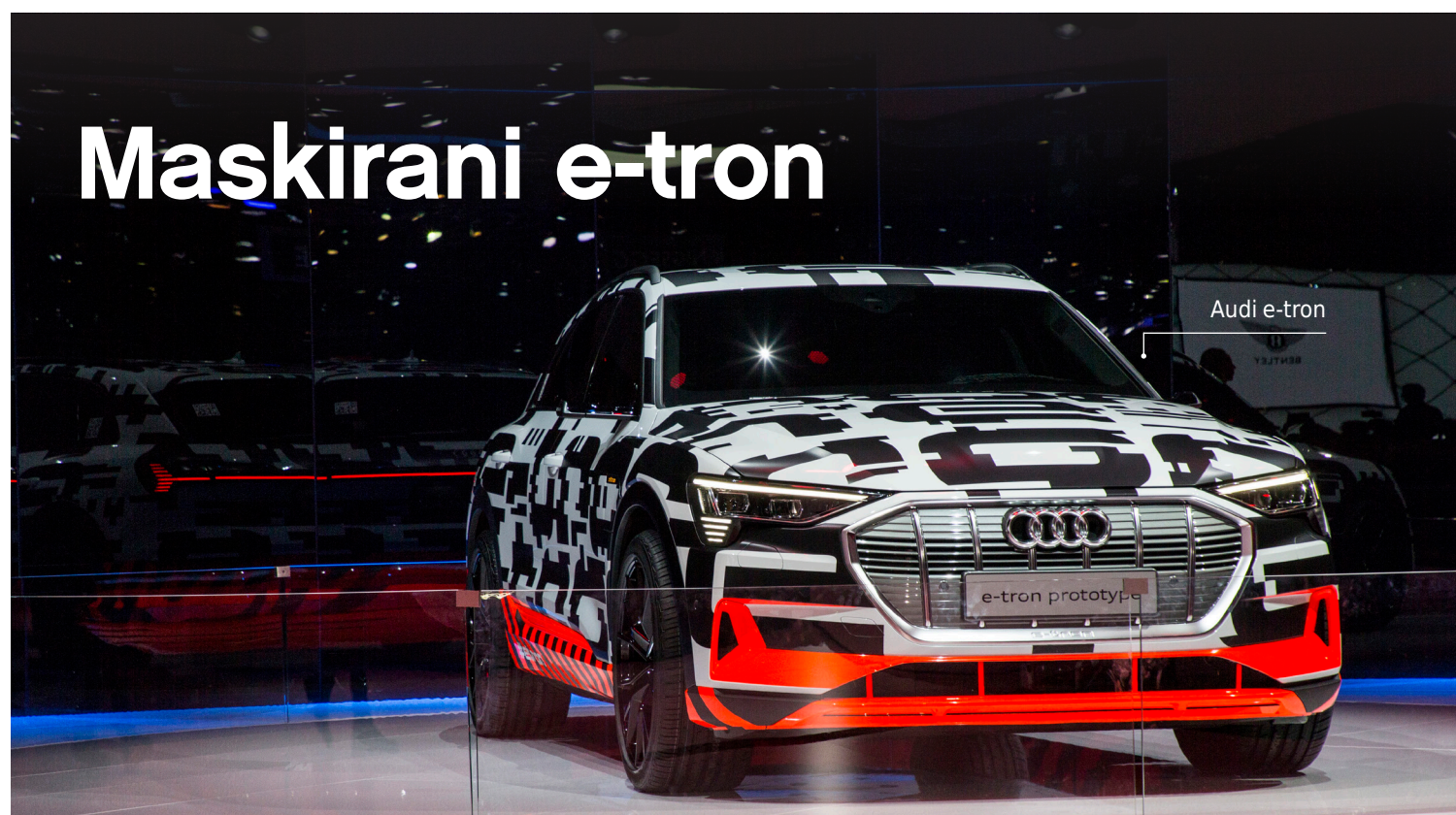


Z novo šestico Audi nadaljuje modelsko ofenzivo, ki jo je začel z A8 in A7. Osma generacija poslovne limuzine je s 494 centimetri le sedem milimetrov daljša od še aktualne generacije, ki jo bo novi model pri nas zamenjal sredi leta. Je pa novinec tudi za dober centimeter širši in dva milimetra višji, na zadnji klopi ponuja za dva centimetra več prostora, prtljažnik pa ostaja s 530 litri prostornine enako velik.

Tokrat obljublajo še več dinamike – zaradi izpopolnjenega podvozja in štirikolesnega krmiljenja, ki bo prvič na voljo pri šestici. Kupec bo lahko izbral med udobnim ali športnejšim podvozjem s krajšimi in tršimi vzmetmi, prilagodljivimi blažilniki ter seveda zračnim vzmetenjem, prav tako z naborom različnih voznih programov. Notranjost je nekoliko bolj podrejena vozniku, upravljanje multimedijskega sistema bo še enostavnejše, komunikacija dvosmerna, prek sistema MMI touch. Na vrhu osrednje

konzole je podobno kot v A8 postavljen 10,1 palca velik zaslon, pod njim 8,6-palčni za upravljanje klimatske naprave, digitalna instrumentna plošča pa prinaša 12,3 palca velik zaslon s številnimi možnostmi prikazov. Seveda je na voljo tudi popoln nabor asistenčnih sistemov, tako kot A8 pa je tudi novi A6 že pripravljen na tretjo stopnjo vozne avtonomije. Prav vsi motorji bodo opremljeni z blago obliko hibridizacije z jermenskimi zaganjačem in li-ionsko baterijo. To pomeni tudi možnost izklapljanja agregata in jadrnanja med vožnjo pri hitrosti od 55 do 160 kilometrov na uro, posledično pa do 0,7 litra manjšo porabo goriva. Ob začetku prodaje bo novi A6 opremljen s trilitrskim prisilno polnjenim bencinskim motorjem s 250 kW (340 KM) in dizelskim motorjem z 210 kW (286 KM), pri obeh pa se bo navor prenašal na vsa štiri kolesa – pri dizlu prek osemstopenjskega tiptronica, pri bencinskem motorju pa prek sedemstopenjskega S tronica.





## Maskirani e-tron



Prvi Audijev povsem baterijsko električen model je tik pred začetkom proizvodnje. V Ženevi so tako razkrili model e-tron, ki je pravzaprav že v predserijski fazi – le da so ga ravno zaradi tega prekrili s posebno maskirno folijo. Zdaj bo Audi poslal na ceste 250 prototipnih e-tronov, ki bodo nabirali testne kilometre na štirih kontinentih, hkrati pa so pri Audiju ponudili možnost objavljanja najboljših fotografij prototipa na cesti. E-tron, za katerega računajo, da bo na trgu proti koncu leta, bo torej prvi povsem električno gnan Audijev model, do leta 2020 naj bi bili v ponudbi znamke iz Ingolstadta trije. Gre pa za velikega športnega terenca (seveda s štirikolesnim pogonom) s prostorom za pet oseb, katerega baterijo bo mogoče polniti tudi z močjo 150 kilovatih ur, s čimer naj bi bila baterija pripravljena za pogon v zgolj 30 minutah. Več informacij pri Audiju še ne razkrivajo.

## Hibridnost nekoliko drugače

Škodina ženevska študija Vision X predstavlja urbanega križanca, ki je umeščen pod model Karoq in ga poganja hibridni sklop. Gre za zanimiv koncept pogona na stisnjeni zemeljski plin (CNG), bencin in električni pogon. Vision X tako kombinira 1,5-litrski štirivaljnik, ki žene prednji kolesi, motor z notranjim izgorevanjem za pogon primarno uporablja CNG, v rezervi pa je nekaj litrov

bencina. Na zadnji osi ima koncept električni motor, ki lahko pomaga motorju z notranjim izgorevanjem pri pospeševanju, seveda pa je v pomoč tudi, ko je treba zagotoviti največji možen oprijem. Tako je lahko Vision X gnan na prednji ali zadnji par koles (torej le s pogonom električnega motorja), po potrebi pa je lahko tudi štirikolesno gnan križanec. Gre torej za delni hibrid, ki deluje na 48-voltni

platformi, energijo za pogon elektromotorja na zadnji osi pa zagotavlja li-ionska baterija.

Štirivaljnik zmore 96 kW (130 KM) in 250 njutonmetrov navora, pri delu pa mu lahko pomaga tudi jermenski zaganjač/generator, do 100 kilometrov na uro pospeši v 9,3 sekunde, zavoljo ugodne porabe je načrtovan doseg tega koncepta kar 650 kilometrov.



Škoda Vision X





Volkswagen SEDRIC



## Mobilnost za vse

V obliki šolskega minibusa oziroma kombija se je v Ženevi letos vnovič pojavil minibus SEDRIC. Ta upodablja napredek in delo koncerna Volkswagen na področju avtonomne vožnje pete stopnje in enostavnega dostopa do individualne mobilnosti v mestih. SEDRIC (ime je skovanka iz angleškega poimenovanja samovozečega avtomobila – »Self Driving Car«) bo sposoben hitro in varno prepeljati potnike na želeno mesto, hkrati pa ga bodo lahko poklicali s preprostim pritiskom na stikalo. V prostorni in svetli notranjosti prostora za potnike ni več nobenega elementa upravljanja. Namesto vetrobranskega stekla je tam velik OLED zaslon za informiranje potnikov, zunanost pa je obarvana v za šolske avtobuse značilno rumeno barvo. Električno gnani minibus ponuja odlično možnost individualne mobilnosti tudi za tiste, ki nimajo izpita ali ne morejo voziti, snovalci so imeli v mislih torej potnike, kot so otroci, starejši, gibalno omejeni ... SEDRIC se je prvič sicer pojavil na salonu v Ženevi že lani, od takrat pa je koncept doživel izjemen korak naprej tako v tehnološkem (prepoznavanje okolice in analiza prometnih informacij) kot v oblikovnem in uporabnem smislu.



Seat Cupra e-Racer

## Povsem električno gnani dirkalnik

Cupra e-Racer se zvaneče imenuje dirkalnik, ki je dokazal, da bo novoustanovljena športna znamka SEAT-a (gl. stran 4-5), ki bo prevzela tudi vlogo SEAT Sporta, še kako aktivna tudi v motošportu. Prvi tak model je prav e-Racer,

okoli katerega bo nastala tudi nova (pod) serija električno gnanih dirkalnikov v sklopu prvenstva oziroma pokala TCR, predvidoma že leta 2019. Podobno vlogo je odigral tudi Leon Cup Racer ob zagonu serije TCR pred leti.



Dirkalnik je nastal prav na osnovi Leona Cup Racerja, poganja ga električni motor, ki zmora stalnih 300 (408 KM) in največjo moč 500 kilovatov (680 KM), motor poganja zadnji kolesi preko enostopenjskega menjalnika, prototipni dirkalnik pa doseže 270 km/h. Impresivni so tudi pospeški – do 100 km/h pospeši v 3,2 sekundi in do 200 km/h v 8,2 sekundah. Za oskrbo motorja z energijo skrbi baterija s 65 kWh, seveda pa ima e-Racer tudi funkcijo regenerativnega zaviranja, kjer lahko del kinetične energije spet spremeni v električno in porabi za pogon. Poleg celoten dirkaške tehnologije so inženirji pri Cupri ta model opremili s posebno tehnologijo treh nadzornih kamer namesto vzratnih ogledal, s pomočjo katerih lahko voznik spremlja dogajanje za seboj.





## Temeljito posodobljena Fabia

Na salonu v Ženevi je kompaktni Škodin model odprl novo poglavje v svoji zgodovini s prenovo tehnologije in dodatnimi rešitvami. Poslej bo namreč Fabia na voljo z značilno LED dnevno osvetlitvijo spredaj, prvič bodo na voljo tudi zadnje LED luči, kupci pa bodo lahko segli tudi po 18-palčnih platiščih. V notranjosti izstopajo prenovljeni merilniki, nove obloge, okrasni vložki na armaturni plošči in dvobarvne prevleke sedežev. S prenovno se iz ponudbe umikajo dizelski motorji, na voljo bodo le živahni bencinski trivaljniki s prostornino enega litra. MPI motorja zmoreta 44 ali 55 kW (60 ali 75 KM), medtem ko TSI agregata s prisilnim polnjenjem in neposrednim

vbrizgom razvijata 70 ali 81 kW (95 ali 110 KM). Najmočnejši motor je moč kombinirati tudi s samodejnim sedem stopenjskim DSG menjalnikom. Snavalci so pozornost namenili tudi asistenčnim sistemom, saj je nov sistem opozarjanja na vozila v mrtvem kotu, Fabia zaznava tudi dogajanje za vozilom in opozarja pred naletom ter zmore samodejno prilagajati nezasenčen snop žarometov. Radio Swing je zdaj na voljo z večjim, 6,5 palčnim zaslonom, hkrati pa vozniku omogoča dostop do servisnih storitev Škoda Connect. SmartLink+ pa omogoča uporabo Apple CarPlay, Android Auto, MirrorLink™ in SmartGate standardov.

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

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

**Izvršni urednik:** Jak Vrečar, jak.vrecar@p-m.si  
**Fotografije:** Arhiv Porsche Slovenija, Aleš Rosa, Nejc Lasič, Getty Images, Shutterstock, Unsplash  
**Tisk:** SCHWARZ PRINT d. o. o.  
**Datum natisa:** marec 2018  
**Naklada:** 2.450 izvodov

Na revijo Poslovni Carzine se lahko naročite na spletni strani [www.poslo.si](http://www.poslo.si) (Medijsko središče).



## Prelistajte digitalno.

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

**25** let **PORSCHE**  
SLOVENIJA



Uporabniki Appleovih naprav poiščite aplikacijo Poslovni Carzine v App Store.





Vrhunska **mobilnost** je naše poslanstvo.

Obiščite nas na [poslo.si](http://poslo.si)

**25** let **PORSCHE**  
SLOVENIJA

