

PoslovniCarzine



10 Poslovna pot

Če jo imaš, jo pokaži. Lepoto, seveda. Mediteransko impulzivna Barcelona izžareva ognjeno žensko karizmo in samostojnost.

14 Po meri

Dirkaške serije z električno gnanimi modeli so pomemben laboratorij, v katerem preizkušajo zmogljivosti sodobnih pogonskih sklopov.

20 Intervju

Igralec v NBA je tudi poslovnež. Kako gre pri tem Goranu Dragiću, po 11 sezonah že prekaljenemu članu tega velikanskega kolesja?

46 Dan po tem

Znamka MOON ponuja kupcem električnih in elektrificiranih vozil celovito ponudbo storitev, od polnilnice do sončne elektrarne.

Vrhunska definicija lojalnosti

Kartica zvestobe Porsche Group Card



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

04

Prvi

Prvi hibrid pri znamki Škoda je tudi glasnik nove podznamke iV.

24

Mobilno

Še nikoli ni po mestih vozilo toliko različnih malih prevoznih sredstev na enem, dveh ali štirih koles(c)ih.

50

Financiranje

Kakšen je finančni del enačbe e-mobilnosti?

06

Matematično

Ljubezen do števil v poslu ni absolutno nujna, pomaga pa.

32

Poslovna vozila

Temperature dvigujemo s pregledom najbolj »vročih« avtomobilskih modelov ta hip.

52

Popkultura

Mnogi avtomobili iz koncerna VW so postali pravi estradni superzvezdniki.

10

Poslovna pot

Naj se poslovno obarvana sredozemska romanca v Barceloni začne.

42

VW Gospodarska vozila

VW Crafter je lahko marsikaj. Tudi pravi dom na kolesih.

55

Zanimivosti

Novosti iz sveta avtomobilov in mobilnosti.

14

Po meri

Skoraj vse znamke koncerna VW so se priključile eni od serij ali panog dirkanja z električnim pogonom.

44

Upravljam

Kako zgraditi vozni park podjetja?

20

Intervju

Z Goranom Dragičem o košarki kot poslu, življenjskih vrednotah in načrtih za prihodnost.

46

Dan po tem

Porsche Slovenija in znamka MOON ponujata celovite rešitve za vašo e-mobilnost.



Kdo, če ne mi? In kdaj, če ne zdaj?

Pomislite, kako vsakdanje in povsem preprosto opravilo je polnjenje mobilnega telefona, brez katerega si težko predstavljamo svoje življenje. Zdaj je že dovolj, da ga preprosto odložimo, seveda na pravo mesto. Prav kmalu bo polnjenje električnega avtomobila pri domači ali službeni polnilnici enako običajen prizor. Da se bo ta krog e-mobilnosti, ki se seveda še vedno začne pri dobrem avtu, lahko sklenil, bo treba električni avtomobil povezati s polnilno infrastrukturo in vam, stranki, na enem mestu odgovoriti na vsa vaša vprašanja ter vam ponuditi vse, kar potrebujete za vrhunsko e-mobilnost. In to je naša zaveza.

Kot po več kot 25 letih delovanja upravičeno pričakujete od nas, bomo strokovno kompetentno prodajali in servisirali tudi vrhunske električne avtomobile znamk Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila, ki prihajajo iz koncerna Volkswagen. Ta bo do leta 2023 v e-mobilnost investiral več kot 30 milijard evrov, v naslednjih desetih letih pa predstavil skoraj 70 novih električnih modelov. V tem času namerava prodati 22 milijonov električnih vozil.

A kot največji akter na slovenskem avtomobilskem trgu se tukaj ne želimo in ne moremo ustaviti, saj si prizadevamo strankam ponuditi celostno rešitev e-mobilnosti: vse, kar spremlja nakup električnega avtomobila.

Kakšno polnilnico potrebujete? Je smiselna postavitev lastne sončne elektrarne? Potrebujete hranilnik električne energije? Pri prodajalcu v naši pooblašeni prodajni mreži boste na enem mestu dobili ne le nasvet, ampak izdelane rešitve, prilagojene vašim zmožnostim in potrebam po e-mobilnosti, ki vam jih bodo naši strokovnjaki vgradili strokovno neporečno in varno. Tudi pomoč pri pridobivanju subvencij in prilagojeno financiranje sta pomemben spremljevalni del naše ponudbe dopolnilne opreme in storitev, povezanih z e-mobilnostjo, ki jih tržimo pod novo blagovno znamko MOON.

Kaj je torej MOON? To je nova storitev in zgodba, ki vsebuje pripravo projekta in načrta, pa tudi same polnilne postaje, hranilnike električne energije, domačo ali službeno sončno elektrarno, inštalacije in še vse, kar sodi zraven. In kot Luna kroži okoli Zemlje, tako MOON spremlja tisto, kar ostaja v jedru naše ponudbe: avtomobil. In to električni avtomobil. Je že čas, da ga zapeljete v svojo službeno ali zasebno garažo? Preverite pri najbližjem prodajalcu. Z veseljem vam bomo svetovali.

Danilo Ferjančič in Martin Wienerroither, generalna direktorja Porsche Slovenija

PRVI svoje vrste

S prenovo Superba dobiva admiralska ladja znamke Škoda tudi (priključno)hibridni pogonski sklop. Prvi hibrid pri češki znamki je tudi glasnik nove podznamke iV.

Piše: Andrej Petek

Ne glede na prepoznavno brezčasnost njegovih zunanjih potez je po skoraj štirih letih tudi za uspešnega Superba tretje generacije napočil trenutek prenove sredi življenjskega cikla. Ta je mnogo bolj kot na zunanjo podobo osredotočena na tehnične dodelave in spremembe pod pločevino, nove asistenčne sisteme, motorje, nadgrajeno digitalizacijo in dve novi izvedbi (priključni hibrid iV in terenski Scout).

Vozniku bosta precej poenostavila vožnjo aktivni informacijski zaslon in večji, do 9,2-palčni zaslon infotainment sistema. V prvem primeru gre za digitalizirano instrumentno ploščo na 10,25 palca velikem visokoločljivostnem zaslonu, ki nadomešča analogne instrumente. Prednost je seveda popolna prilagodljivost prikazov voznikovim željam in razmeram, saj si lahko voznik na ekran priključne tiste podatke, za katere meni, da mu v danem trenutku najbolj koristijo.

Največ sprememb je bil deležen pogonski sklop, saj je poleg dveh novih motorjev (in nekaj kombinacij motor-menjalk) zdaj na voljo tudi priključnohibridni pogon. Skratka, na razpolago je deset kombinacij, poleg šestih motorjev z notranjim zgorevanjem (razpon moči od 88 kilovatov/120 konjskih moči do 200 kilovatov/272 konjskih moči), od katerih sta nova 2.0 TDI Evo (110 kilovatov/150 konjskih moči) in 2.0 TSI (140 kilovatov/190 konjskih moči), tudi hibridni s sistemsko nazivno močjo 160 kilovatov (218 konjskih moči). Za večino motorjev

je seveda na voljo še sedemstopenjski samodejni menjalnik DSG, za najmočnejše pa tudi pogon 4x4.

S prenovljenim modelom Superb prihaja tudi nova podznamka iV, pod katero bodo pri Škodi poslej tržili električne in elektrificirane modele, in tako je polno ime novega (priključnega) hibrida Superb iV. Njegov pogonski sklop tvorijo bencinski štirivaljni 1.4 TSI s 115 kilovati (156 konjskimi močmi), elektromotor s 85 kilovati (vgrajen v ohišje menjalnika) in pogonski baterijski sklop, ki je nameščen pod zadnjim sedežem (in delno sega v prtljažnik), z zmogljivostjo 13 kilovatih ur. Največja sistemska moč je 160 kilovatov (218 konjskih moči), pogonski sklop pa zmore 400 njutonmetrov navora. Voznik lahko sprosti in izkoristi ves potencial hibridnega sklopa, če izbere vozni program Sport s preprostim pritiskom na bližnjično stikalo (na voljo sta še hibridni program in električna vožnja). Tako lahko resnično izkoristi najboljšo iz obeh svetov: vozno dinamiko ali varčno in ekološko vožnjo z izpustom CO₂ manjšim od 40 gramov na kilometer, medtem ko je doseg s pogonom električnega motorja 55 kilometrov po ciklu WLTP. Baterijo je sicer mogoče polniti pri standardni gospodinjstvi vtičnici (približno 6 ur), s stenskim polnilnikom (3,5 ure) ali pa med vožnjo z bencinskim motorjem in regenerativnim zaviranjem.

Z novim modelom prihaja nova podznamka iV, pod katero bodo pri Škodi poslej tržili električne in elektrificirane modele, in tako je polno ime novega (priključnega) hibrida Superb iV.

Pri Škodi so z novim Superbom razširili tudi ponudbo modelov, ki imajo vgrajenih nekaj tako zelo priljubljenih terenskih genov. Tako bo s prenovo poslej na voljo tudi Superb Scout s prilagojenim, za 15 milimetrov dvignjenim podvozjem za slabo podlago, s stalnim štirikolesnim pogonom ter dodatno zaščito kolesnih izrezov, pragov in podvozja. Voznim programom so inženirji dodali tudi način Off-Road. In seveda, na voljo je še sistem prilagodljivega blaženja DCC. Za več užitka med vožnjo so Superbu Scout namenili oba najmočnejša motorja (2.0 TDI s 140 kilovati/190 konjskimi močmi in 2.0 TSI z 200 kilovati/272 konjskimi močmi).



Predvsem sprednji del avtomobila je sedaj osvežen, s posodobljenim odbijačem in z globlje v odbijač segajočo masko, s čimer sta tako limuzina kot kombi pridobila nekaj milimetrov v dolžino (natančneje 6 oziroma 8). In še nekaj je omembe vredno na prednjem delu: novi matrični LED-žarometi. Tudi ta

sodobna tehnologija je prvič na voljo v kakem avtomobilu znamke Škoda. Tehnološko napredni žarometi omogočajo popolno samodejnost in prilagodljivost, saj se lahko svetlobni snop, ki osvetljuje cesto, hipno prilagaja nasproti vozečim vozilom in pešcem ter tako zasenči le segment (ali več njih), ki bi motil druge

udeležence, ostali deli ceste pa ostajajo polno osvetljeni. Poleg tega se osvetlitev prilagaja razmeram na cesti, vremenu, konfiguraciji terena ... Novi sta tudi dve zunanji barvi (kristalno črna in dirkaško modra), nova so 18- in 19-palčna platišča, na novo pa so oblikovane tudi LED-meglenke.

Številka za us

Ljubezen do števil v poslovnem svetu sicer ni absolutno nujna za uspeh, pomaga pa. In kakšen je vaš odnos do matematike?

Piše: Aleš Kovačič



Poslovno življenje Mitje Weibla, podjetnika in lastnika podjetja Aksept, je že od nekdaj povezano s številkami, analizami, kalkulacijami in načrti, ki so zanj tako izziv kot užitek. S številkami se v poslu igra vsak dan. »Tako lahko zelo hitro prideš do nekega rezultata, ki ti odpira nova vprašanja ali pa ponudi rešitev.«

PRERAČUNAVAM

»Spremljanje poročil in njihova analiza temeljita na razumevanju števil in vsebine, ki jo te številke predstavljajo. Povezava med številkami in vsebino je tista, ki mi določa, katera številke in kako pogosto bom spremljal,« pove Jure Remškar, direktor financ in operativnega poslovanja v podjetju Smart Com, ki ga številke pri delu spremljajo vsak dan. Tudi zasebno, pravi, večinoma razmišlja s pomočjo števil.



Kadar se vozi na kakšnih daljših poteh, si tako denimo krajša čas z računanjem pričakovanega časa prihoda. Že v gimnazijskih letih je računal predviden čas prihoda avtobusa, ki ga je pripeljal do šole. »Takrat seveda še ni bilo aplikacij, ki bi nam to sporočale,« se nasmehe in pove, da prav zaradi te svoje igre računanja časa prihoda na cilj tudi danes ne uporablja navigacije: »Ko se pripeljem do kakšnega izvoza, pogledam oddaljenost od svojega cilja, preverim povprečno hitrost in izračunam čas prihoda. Ob naslednjem izvozu pa vse skupaj ponovim. S tem krepim in ohranjam agilnost logičnega mišljenja in predvidevanja, ki ju uporabljam tudi pri vodenju podjetja.«

Podobno zasvojena z računanjem in številkami je direktorica Mediane Janja Božič Marolt. »Štejem vse: stopnice, korake, pretečene ali prevožene kilometre, počepe, predklone,



sklece ... Vse štejem, vse računam. Kar nekajkrat sem morala preveriti pravilnost izračunov v Excelu, ker sem bolj verjela sebi, pa tudi pravilnost podatkov najnovejših aplikacij, ki po novem marsikaj štejejo zame.«

Da ga številke včasih celo osrečujejo, pa pove Miha Saje, direktor podjetja Saje. Podjetnik, ki je bil od nekdaj dober v matematiki, brez kančka sramu prizna, da so številke zanj »top«, nič drugače pa ni bilo na Srednji ekonomski šoli in kasneje na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani, ki ju je obiskoval. »Že v osnovni šoli sem imel dobro povprečje ocen, v srednji pa sem doživel vrhunec, imel sem res same odlične ocene, sploh pri poslovni matematiki, kjer sem užival, saj smo se večinoma ukvarjali s premetavanjem števil in logiko. Pri tem predmetu sem se res zabaval.« Podobno navdušenje nad matematiko je v času šolanja pokazala tudi Janja Božič Marolt: »Že na prvi šolski dan v prvem razredu osnovne šole sem osupnila starše sošolčkov, ker sem, takoj ko je učiteljica našela vse stroške za malico in potrebščine, na izzut povedala skupno vsoto.«

Tudi Remškarju in Weiblu je bila matematika že med šolanjem blizu. Remškar se spominja, da je v osnovni šoli matematiko izbral celo za interesno dejavnost, s sošolci pa so nekoč pripravili zanimivo matematično križanko, ki je bila objavljena v šolskem glasilu: »Verjetno sta za mojo naklonjenost zaslužni profesorici na osnovni šoli in gimnaziji, ki sta mi matematiko znali približati.« Weibl, ki se je udeležil tudi nekaj tekmovanj iz logike, pa dodaja: »Številke in matematika so zelo logične v primerjavi s tem, kar nam včasih prikaže življenje.«

Kar nekaj zvonečih imen globalnega poslovnega okolja je iz matematike tudi diplomiralo. Nekoč prvi mož računalniškega koncerna Microsoft in lastnik franšize Los Angeles Clippers, Steve Ballmer, je na harvardski uni-

verzi iz matematike diplomiral z odliko. Številke so v času študija zasvojile tudi soustanovitelja tehnološkega giganta Google. Sergey Brin je namreč diplomiral iz matematike in računalništva, zato ne preseneča, da je ime njegove družbe izpeljano iz izraza googol, ki ga v matematiki uporabljamo za označevanje števila deset na stoto potenco. Indra Nooyi, nekdanja direktorica živilskega giganta PepsiCo, sploh prva ženska, ki je vodila tako veliko podjetje, pa ima diplomu iz fizike, kemije in matematike. Potem ko je oktobra 2018 po kar dvanajstih letih zapustila družbo, je v intervjuju mladim svetovala, naj se posvetijo študiju naravoslovnih in tehničnih predmetov, saj so ti »temelj vsega nadaljnega učenja in kopičenja znanja.«

SAMO ENA ŠTEVILKA JE SREČNA ŠTEVILKA

Pa je v poslu prostor tudi za vraževernost? In če ne ravno v poslu, je prostor zanjo morda na registrskih tablicah? Jure Remškar srečne oziroma nesrečne številke nima. »Vsaka številka lahko v določenih okoliščinah predstavlja nekaj dobrega ali slabega. Če bi lahko izbral številko, ki mi veliko pomeni, pa je to številka ena. Prvega aprila je namreč začela poslovati družba Smart Com in tako v naši družini prvi april ni povezan le s šaljivostjo, ampak tudi z začetkom nečesa novega.«

Janja Božič Marolt, Mitja Weibl in Miha Saje pa kot iz topa izstrelijo, da imajo srečno številko. »Sedemka oziroma sedmica. Če se mi kdaj slučajno ne prikaže čista, pa tako dolgo prištevam, odštevam, delim in množim, da z malo kreativnosti pridem do sedem,« navdušeno pove Janja Božič Marolt. »Svojo srečno številko vkomponiram v svoje zasebno življenje, kadar koli pač imam možnost izbire števil in kombinacij,« pravi Weibl, medtem ko Saje prizna, da si je svojo srečno številko izbral zgolj na podlagi všečnosti in da ga je v nekem obdobju nenehno spremljala. Njegovo pozornost vsakič pritegne njegova srečna številka, številka 33, ki mu je všeč predvsem



vizualno. Vseeno mu je, katera številka se znajde na registrski oznaki njegovega vozila, a doda: »Res pa je, da med vožnjo nenehno opazujem registrske številke vozil pred seboj in iščem logična zaporedja.«

Tudi Janja Božič Marolt med številkami rada išče vzorce: »Po toliko letih v tržnih raziskavah že na daleč opazim predvsem posebnosti in odstopanja v časovnih vrstah ali razmerjih med deleži blagovnih znamk, nepričakovane razlike v naklonjenosti političnim strankam, novosti v nakupnih poteh in podobno. V številkah vidim identifikacije ljudi, napovedi rasti, trende v času, omejitve v prometu. Podobnosti in linearni podatki so lepi, pravi izziv pa postanejo šele tiste številke, ki pokvarijo pričakovane vzorce, ker tedaj zahtevajo poglobljeno pozornost in iskanje vzrokov ter napovedovanje posledic.«



ASTROLOGI ZA MILIJARDERJE

V poslovnem svetu naj bi prevladovale racionalne, hladnokrvne poteze, a pri sklepanju poslovnih partnerstev in sprejemanju odločitev ima marsikdo pred očmi tudi igro števil. Praksa preračunavanja idealnih števil oziroma datumov pri ustanavljanju podjetij in sklepanju poslov je mnogo bolj utečena, kot si marsikdo upa priznati. Nemalo je namreč poslovnežev (pa tudi politikov), ki se pred pomembnimi mejniki v svoji karieri posvetujejo z numerologom ali vedeževalcem. »Če nič drugega, sem s tem izločil še eno izmed neznank, ki jih je pri poslu ogromno,« nam je zaupal ustanovitelj podjetja s področja športa, ki pa je želel ostati neimenovan. Celso J. P. Morgan, bankir, ki je ZDA lastnoročno vpeljal v dobo megakapitalistov, je izjavil: »Astrologov nimajo milijonarji, ampak milijarderji.«

Na Zahodu za srečno (tudi v poslu) velja številka sedem, kar je povezano s katoliško vero. Bog naj bi svet ustvaril v sedmih dneh,



sedem je smrtnih grehov. Pri tem velja omeniti, da to številko na Orientu pojmujejo prav nasprotno, saj je zanje nesrečna. Pregovorno slab predznak ima na Zahodu trinajstica, še posebej v kombinaciji s petkom. Mnogi se ji izogibajo v velikem loku in denimo ne spijo v hotelskih sobah s to številko. Jan Jamšek iz ljubljanskega hotela InterContinental je potrdil, da v njihovem hotelu nimajo sobe številka trinajst, imajo pa trinajsto nadstropje. Da bi kdo zavrnil bivanje v sobi z določeno številko ali po drugi strani glede tega izrazil kakšno posebno željo, pa ni opaziti, pravi.

Pa vendar različne kulture po svetu številkam skoraj brez izjeme pripisujejo takšne in drugačne pomene. Svojtven sistem interpretacije števil imajo v Rusiji, kjer so nesrečne številke sode, lihe pa naj bi prinašale srečo. Zaradi skandinavske mitologije pri severnjakih posebno mesto uživa številka devet. Najpomembnejša za kitajske poslovneže pa je številka osem. Izgovori se »ba«, to pa se sliši skoraj kot »fa«, kar pomeni bogastvo oziroma srečo. K priljubljenosti osmiце prispeva tudi njena popolna simetrična oblika. Kitajska podjetja se jo trudijo vključiti v naslov podjetja, telefonsko številko in celo v ceno svojih izdelkov.

V Indiji, kitajski južni sosedi, ta ista številka po hinduističnem izročilu pripada božanstvu Shani. To resda prinaša srečo, vendar ima tudi temno plat, saj njegova hitra jeza uničuje partnerstva in krha mir, zaradi česar je osmiца zlasti v indijskem poslovnem svetu nezaželena. Podobno velja tudi za številko 666, ki za Kitajce simbolizira tekoče delovanje (poslovanje), medtem ko v katoliškem kulturnem svetu velja za številko zveri oziroma hudičeve številke. Podobno slab predznak ima na Kitajskem številka štiri. Njena izgovarjava, »si«, je namreč zelo podobna besedi za smrt, »sí«. Podjetje je lahko ob posel, že če jo ima v svoji telefonski številki. Serijske številke, datumi, kar koli, kar je pomembno pri poslu, naj na Kitajskem torej ne vključuje številke štiri, ki jo ignorirajo na vseh področjih.

FIBONACCIJEVO ZAPOREDJE IN MERMALOVO NAČELO

Že srednjeveški matematik Fibonacci je prišel do spoznanja o zaporedju števil, ki se pojavljajo v naravi, od razporeditve listov okoli stebela, števila cvetnih listov v cvetu in semen v cvetu oziroma storžu ter do razmerja med številom čebel in troto v panju. Vzrok za presenetljivo matematično urejenost narave je eno od njenih osnovnih načel – ekonomičnost, s katero si zagotavlja optimalen izkoristek virov, potrebnih za rast in odpornost proti zunanjim dejavnikom. V tem smislu je mogoče razumeti tudi izjavo Jožeta Mermala, predsednika uprave BTC, ki pravi, da je v poslu postalo pomembno razumeti nujnost trajnostnega gospodarjenja, ne pa se več zanašati le na gole številke.

»Če gledamo, kako se zadnjih deset, petnajst let razvija globalno in s tem tudi slovensko gospodarstvo, je premalo, da poznamo in obvladamo številke ter s tem posel. Pomembnejše je, da razumemo trajnostne in vzdržnejše gospodarske modele; kaj sploh pričakujejo od nas Zemlja in generacije, ki prihajajo za nami,« pravi Mermal. »Bistveno se bodo morale spremeniti naše navade, saj se bomo morali bolj prilagoditi naravnim virom, s katerimi ne razpolagajo le naše generacije, ampak bodo tudi prihodnje. To bo osrednja vloga gospodarstvenikov, številke pa bodo morale dokazovati, da smo zvesti trajnostnemu razvoju. Vse številke ne pomenijo nič in delajo veliko škodo, če se le hvalimo s tekočimi rezultati, ki dolgoročno niso vzdržni.«

Barcelona

Če Madrid, španska prestolnica, svoj kraljevi pedigre razkazuje vsaj tako ponosno kot monarhični London, je mediteransko impulzivna Barcelona njegovo ekscentrično nasprotje, saj je krona zanjo španska vas. In če je zapeto klasicistični Madrid simbol mačizma, Barcelona izžareva ognjeno žensko karizmo in samostojnost.

Piše: Aleš Kovačič

Živahno pristaniško mesto na severovzhodu pregretega Pirenejskega polotoka je bilo od nekdaj samosvoje, pa naj je šlo za bogato kulturno dediščino, podjetne ideje ali napredno politično držo. Moderna katalonska prestolnica zlasti v zadnjem času nikakor ne dovoli, da bi ji ukazoval madridski monarh, ki ne razume, da rajskim pticam ne moreš pristriči peruti in potem pričakovati, da te ne bodo oključale.

Seveda bi bila kroni podrejena drža za ekscentrične umetnike z Antonijem Gaudijem in Salvadorjem Dalijem na čelu pretirano zadušljivo in klavstrofobično ozračje brez kisika. Katalonska lepotička je za klečeplazenje vse preveč kozmopolitska, avangardna, najbolj evropska od vseh španskih sester in bratov ter ne nazadnje tudi najbolj finančno neodvisna. Kar petino španskega BDP-ja namreč ustvarijo družbe, ki imajo svoje domače naslove prav tu, v Barceloni.

Pozabite na karakterno in vremensko muhasti London, na snobovski in arogantni Pariz ali germansko sterilni Frankfurt, kajti mediteranska prestolnica falango evropskih finančno-gospodarskih nevalgičnih točk prehiteva na vso moč. Industrializirano zaledje je svetovni vzor sodobnega koncepta krožnega gospodarstva, v katerem je eden izmed stebrov razvoja in napredka tudi avtomobilska znamka SEAT. Slednja ima tovarno v četrti Zona Franca ter je za razvoj, zgodovino in identiteto Barcelone tako pomembna, da lahko o njej govorimo kot o instituciji in pogonu, ki je Katalonijo sredi prejšnjega stoletja pognal na pot neslutenelega gospodarskega razvoja.

Če se je Barcelona v prejšnjem stoletju uveljavila kot najrodovitnejše polje za razcvet umetnosti, potem je Evropo 21. stoletja šarmirala z dinamičnim podjetniškim duhom ter skorajda kalvinistično delovno etiko in učinkovito logistiko. O privlačnosti sredozemske očarljivke zgovorno priča podatek, da ima 90 odstotkov vseh tujih podjetij v Kataloniji svoj sedež v Barceloni, še bolj pa, da si je kar polovica vseh tujih podjetij v Španiji za dom izbrala pristaniško mesto, ki mu je uspelo poslovno resnobaost prežeti s hedonistično-boemskim duhom.

Zato namig: nikakor ne pričakujte zgodnjih jutranjih poslovnih sestankov, predvsem pa ne bodite presenečeni nad presenetljivo neposrednostjo in odkritostjo sogovornikov. Led raje prebijte s kramljanjem o nogometu, ki nobenega Španca, Katalonca pa še toliko manj, ne pusti hladnega.

2 uri

Naj se sredozemska romanca začne

Ekscentrična in samovšečna Barcelona vsekakor ni ošabna ali vzvišena gospa. Ravno nasprotno, vsakega prišleka sprejme v maniri dobrodušne latinske gostiteljice, zato ji bo v uri ali dveh mogoče ukrasti le poljub. Razuzdani šarm barcelonskih ulic bo v brezbriznega bonvivana spreobrnil še tako zaprtega introvertiranca, ki bo sem najlažje in najhitreje prispel po zraku. Glavno letališče El Prat, ki velja za drugo največje v Španiji, je od mesta oddaljeno dvanajst kilometrov, vendar zadrege s premagovanjem te razdalje ne bo. Izberete lahko taksi, avtobus, vlak, metro, lahko pa si izposodite tudi avtomobil.

Morda še najboljša in najcenejša bo izbira metroja (linija L9 Sud), s katerim boste z enim prestopom (linija L3) v središče mesta prispeli v dobre pol ure. Od tu naprej je glavne znamenitosti tega brbotajočega vele mesta najenostavneje obiskati kar peš ali pa z izposojeno kolesa pri katerem izmed ponudnikov (Barcelona Biking, 5 evrov). Mestni sistem izposojevalnic je žal rezerviran samo za domačine.

Z letališča do trga Plaça de Catalunya v središču mesta je torej slabe pol ure vožnje, od tam pa je znamenita La Rambla oddaljena zgolj streljaj. Ta avenija od Plaça de Catalunya na severu teče vse do visokega spomenika Krištofu Kolumbu na jugu, zaradi česar se zdi, kakor da bi jo z mečem zarezali v samo srce Barcelone. Dober kilometer živžava, obdanega z živopisnim zelenjem, množica uličnih umetnikov ter vse možne osupljive oblike in barve sestavljajo eno najbolj navdihujočih in živahnih promenad v Evropi. Ker mestu na zahodu hrbet štiti gorovje Collserola in ga lahko z vzhoda nenehno boža mila sredozemska klima, je za Barcelono značilno celoletno poulično življenje. Prav to pa najbolj pristno odraža La Rambla, ki je na vsakem koraku zapolnjena z butikami in trgovinami. Z vonjem sveže mleto kave ali katalonskimi specialitetami pa vas k hedonističnemu užitkarstvu nenehno vabijo ulične kavarne in restavracije.

Seveda ob omembi draženja čutil (zlasti brbončic) ne bo šlo brez obiska La Boquerie, ki se razteza vzdolž La Ramble. Na barviti in prostrani tržnici, katere začetki segajo v leto 1217, letno pa jo obišče preko 40 tisoč ljudi, lahko okušate in kupite skoraj katero koli sadje, zelenjavo ali ribo, kar si jih lahko zamislite. Obisk brez

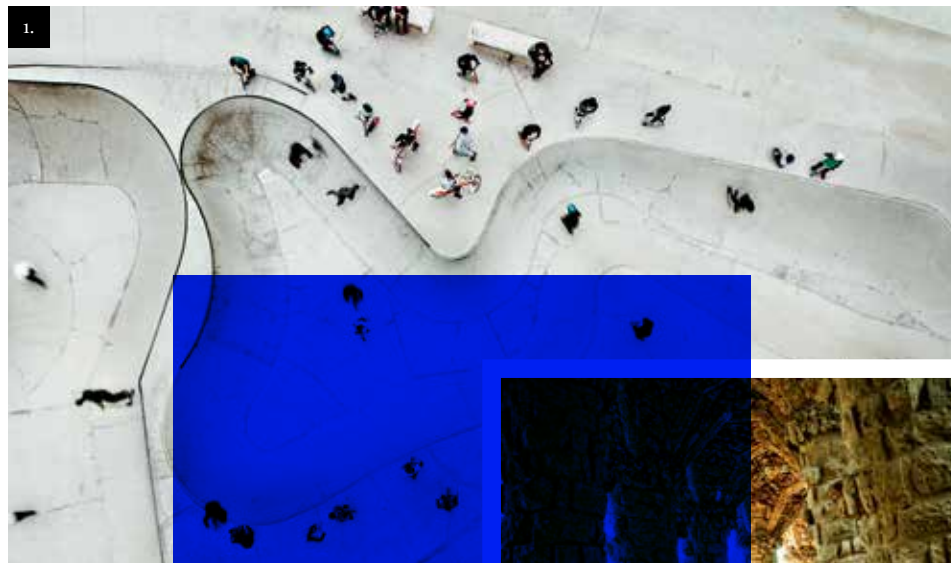
Namig: v Barceloni nikakor ne pričakujte zgodnjih jutranjih poslovnih sestankov, predvsem pa ne bodite presenečeni nad presenetljivo neposrednostjo in odkritostjo sogovornikov.

pokušine znamenitega pršuta jamon iberico de bellota in kozarca pijače tinto de verano bi bil seveda greh, zato se nima smisla upirati. Nič čudnega, da je televizijska postaja CNN La Boquerio razglasila za tržnico leta.

6 ur

Urbano deskanje na opečnatih valovih

Unikaten slog in avantgardnost Barcelone sta brez dvoma posledica pečata, ki ga je za seboj pustila zunajserijska vizija genialnega arhitekta Antonija Gaudija. To nazorno razkrije že hiter sprehod pod razkošnimi krošnjami vzdolž najimenitnejše avenije Passeig de Gracia v osre-



1. BARCELONA JE MLADO MESTO, KAR SE ODRAŽAV NJENI BOGATI ULIČNI KULTURI.
2. PRESTOLNICA KATALONIJE JE LETA 1992 GOSTILA TUDI POLETNE OLIMPIJSKE IGRE. VELIKAVEČINA OLIMPIJSKIH OBJEKTOV STOJI NA GRIČU MONTJUÏC SREDI MESTA.
3. PARK GÜELL V ZAHODNEM DELU MESTA NIKAKOR NI OBIČAJEN PARK, AMPAK JE OČARLJIV PREPLET NARAVE IN VIZIJE KATALONKEGA ARHITEKTA ANTONIJA GAUDIJA.
4. ZGODOVINA IN POSLEDIČNO IDENTITETA MESTA STAMOČNO POVEZANI S SREDOZEMSKIM MORJEM. ENAKO VELJAZA KLIMO, KI JE IDEALNA ZA POULIČNO ŽIVLJENJE.
5. BARCELONA JE VZNE MIRI JIVO, BARVITO IN SODOBNO MESTO Z MOČNO POSLOVNO ETIKO TER INDUSTRIALIZIRANIM ZALEDJEM.

dnjem predelu L'Eixample, kjer v vaše vidno polje neprestano vdirajo nenavadne, subverzivne, antigeometrijske in povsem v skladu z obdajajočo naravo vijugaste fasade okoliških stavb.

Ob Gaudijevih arhitekturnih mojstrovinah La Pedrera in Casa Batllo boste vseskozi v dvomih, ali niste morda stopili v pravljčni svet Gospodarja prstanov. La Pedrera valovi kakor morje z bližnje plaže La Barceloneta, nič manj ekscentrična pa ni Casa Batllo, ki ji je Gaudi namenil valovito streho, ki spominja na zmajev hrbet. Nedaleč stran, na križišču avenije Diagonal in Passeig de Gracia, je tik pred odprtjem

novi sedež znamke SEAT, ki je v arhitekturnem pogledu poskus sodobne reinterpretacije Gaudijevih zamisli. Casa SEAT bo poleg poslovne stavbe tudi družbeno in kulturno prizorišče, na katerem se bodo vrstili umetniške razstave, kulinarčni dogodki, koncerti, »pop-up« trgovine ...

Medtem ko bodo vaši možgani poskušali prebaviti nakopičene vizualne dražljaje, se boste skorajda spotaknili ob četrtr El Born. Tako majhna je namreč, vendar pa trenutno najbolj trendovska. Kdor si še ni privoščil skodelice kave v starodavni družinski kavarni in pražarni Cafes el Magnifico na ulici Argenteria, kave pravzaprav sploh še nikoli ni pil.

Četrtr velja za središče najnovejših in avantgardnih modnih smernic, kar je v mestu, kot je Barcelona, precejšen dosežek. Prestižni butik, umetniške galerije, cvetličarne in slaščičarne ter čokoladnice vzdolž Carrer dels Flassaders so pravi koncentrat te eklektične četrti. Brez obiska muzeja znamenitega kubišta Pabla Picassa (Museu Picasso), ki velja za eno izmed najpopolnejših zbirk velikega mojstra na svetu, pa tudi ne bo šlo.

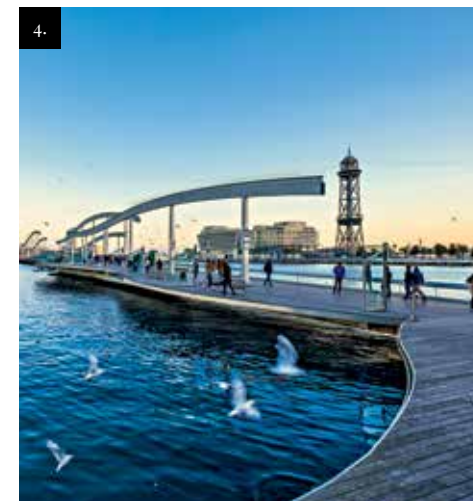
Preden z metrojem pohitite nazaj na letališče, si v prenovljeni restavraciji Caelis na Vii Laietani privoščite katero izmed mojstrov in izpod rok z Michelinovo zvezdico nagrajenega šefa Romaina Fornella. Njegova interpretacija hladne juhe salmorejo z vaniljo in ribjo tempuro je ena najboljših slabo varovanih skrivnosti tega kulinarčnega guruja.

12 ur

Denar nikoli ne spi

Barcelona je mesto z visoko kakovostjo življenja, kar je med drugim posledica znatne kupne moči, ki jo krepi izrazita trgovska žilica Kataloncev. To ne nazadnje odraža moderna poslovna četrtr Les Corts, ki je od središča mesta oddaljena kakšnih petnajst minut vožnje z metrojem. Izvor katalonske gospodarske in finančne moči svojo pomembno vlogo navzven kaže z elegantnimi zastekljenimi stolpnice, v katerih so številna domača in tuja podjetja.

Med drugim imajo tu svoje podružnice nekateri slovenski podjetja. Barcelona ima s slovenskim gospodarstvom na splošno stekane pomembne vezi, saj mnogi izdelki, ki jih Slovenija uvozi iz Španije, prihajajo iz Katalonije. Blagovna menjava s Španijo narašča iz leta v leto in je tako lani znašala že več kot milijardo evrov.



Seveda levji delež predstavljajo vozila SEAT, a imamo Slovenci zelo radi tudi tamkajšnje modne blagovne znamke. Barcelona je namreč brez dvoma tudi španska prestolnica mode, kar brez kakršne koli skromnosti ali zadrege razkazujejo trgovine in butik, vzdolž mogočnega bulvarja Passeig de Gracia.

Če imajo Parižani svoje Elizejske poljane, potem je Passeig de Gracia za prebivalce Barcelone njihov urbanistični element, ki velja za enkratno metaforo kulture in značaja mesta. V središču tega najimenitnejšega in najbolj obljudenega dela mesta (nekoč je bil samostojen kraj, Gracia) je osrednji trg Plaça de Catalunya. Nabor prestižnih modnih oblikovalcev in znamk, ki imajo tu svoje butike, je enako osupljiv kot v Parizu: Louis Vuitton, Chanel, Gucci, Hermes, Tiffany so samo kratek posnetek tamkajšnje modne falange. Največji zasvojenec z nakupovanjem pa nikakor ne smejo izpustiti modnega epicentra Barcelone, butika Santa Eulalia, ustanovljenega leta 1843.

Po fizičnih in finančnih naporih je čas za kosilo, kar je za domačine s siesto vred osnovna človekova pravica. Predlagamo ogromno restavracijo, skrito v eni izmed stranskih uličic vzdolž Passeig de Gracia. El Nacional v zgradbi nekdanje garaže je pravi unikum barcelonske gastronomske ponudbe. V restavraciji La Braseria, ki je zgolj ena od štirih, ki tvorijo kulinarčni prostor El Nacional, so specialisti za vsakovrstno izvedbo govedine, kar je v Barceloni redkost.



24 ur

Slovo s katalonskim modernizmom

Po siesti ujemite metro do postaje Collblanc, s katere je deset minut hoje do še ene izmed katalonskih institucij, nogometnega kluba Barcelona. Stadion Camp Nou je pravzaprav svetišče in vir lokalnega ponosa. Zato je obisk klubskega muzeja zanimiv, četudi niste športni navdušene. Če boste imeli srečo, bo v gosteh kraljevo moštvo iz Madrida. El Clasico je točno to, kar pomeni njegovo ime - večna nogometna klasika. Po velikem nogometnem zaključku je čas še za umetniški finale, obisk Gaudijevih nedokončane arhitekturne mojstrovine, Sagrade Famílie. Veličastna, orjaška in obenem čudaška bazilika na Carrer de Mallorca je brez dvoma najmonumentalniji odraz umetnikove brezmejnega domišljije. Sakralni objekt dokončujejo že več kot stoletje in zdi se, da ga bodo še nadaljnjih sto let. Gaudijev tempelj je s svojimi vrtoglavimi in nenavadnimi zvoniki na pročelju grandiozen testament katalonskega modernizma in hkrati večni simbol mesta. Enako očarljiv je park Güell, ki ga je Gaudi zasnoval na griču v zahodnem delu mesta. Pri oblikovanju ukrivljenih kipov, stebrov, večbarvnih mozaikov, nenavadnih stavb in dimnikov se je umetnik poigral z brisanjem meja med naravo in arhitekturo.

Na osrednjem trgu, s katerega se odpira lep razgled na vse mesto, lahko na zavutih barvnih klopih še zadnjič pred odhodom s polnimi pljuči zajamete morski zrak sredozemske metropole, za katero se zdi, kot da ji je uspela na videz nemogoča, a popolnoma prepričljiva fuzija trendovske urbane kulture, mediteranske sproščenosti in svetovljanske poslovne etike.

Elektro labora torij



Bolj kot kadar koli prej so dirkaške serije z električno gnanimi modeli danes pomemben laboratorij, v katerem se preizkušajo zmogljivosti pogonskih sklopov. Ob tem skrbijo še za dokazljivo verodostojnost električne mobilnosti in splošno sprejemljivost novega pogonskega koncepta.

Piše: Matjaž Korošak

Da bo zelo bližnja prihodnost osebne mobilnosti v glavnem določala električna energija, je zdaj že popolnoma jasno. Avtomobilska industrija je sprejela izziv in svoj del prispevka k trajnostnemu razvoju, čistejšemu okolju ter približevanju brezogljicni družbi. Izjemni napori in zajetne vsote, investirane v raziskave in razvoj, že kažejo povsem otipljive in še kako obetavne rezultate. Eden od prvih avtomobilskih velikanov, ki so se zavzeli za popolno transformacijo mobilnosti, je koncern Volkswagen.

Za mnoge proizvajalce so električni dirkalniki pravzaprav resen laboratorij na kolesih. Številne rešitve za vsakodnevno e-mobilnost se kalijo v surovih dirkalnih razmerah.



ELEKTRIČNA ROKA POMOČI

Skupina v naslednjih desetih letih načrtuje kar 70 novih električnih modelov, prodala pa naj bi kar 22 milijonov električnih vozil. Do leta 2025 bo svoj ogljični odtis zmanjšala za 30 odstotkov, do leta 2050 pa naj bi bila že povsem ogljično nevtralna. Že do leta 2030 naj bi bil delež električnih vozil v skupini kar 40-odstoten. Investicije v nove tehnologije, predvsem v raziskave in razvoj, so zato ogromne.

Do leta 2023 bo vložek v ta segment znašal dih jemajočih 30 milijard evrov. A ker gre kljub izrednemu napredku v zadnjih letih še vedno za tako rekoč pionirsko delo, pri katerem je sivih con še precej, so inženirji in strategji z veseljem sprejeli roko pomoči iz segmenta, v katerem mora avtomobilska tehnika pokazati največjo mero zanesljivosti, ker je material obremenjen do skrajnosti, ter v katerem šteje vsak kilovat in je vsak dodatni gram teže vedno odveč – iz avtomobilskega športa.

Od nekdaj velja, da se v avtomobilskem športu uvajajo in preizkušajo nove, pionirske tehnologije in rešitve, preden se dejansko vpeljejo v serijsko proizvodnjo. V preteklosti je bil sicer prenos tehnologije, razvite za dirkaške name, na serijska vozila včasih nekoliko otežen, a v primeru elektromobilnosti se zdi, da so proizvajalci avtomobilski šport spet kar nekako na novo odkrili kot hvaležen inženirski poligon na kolesih, na katerem je mogoče v praksi preizkusiti najbolj divje in na videz neizvedljive sanje in zamisli, ideje in materiale. Redki so laboratoriji, v katerih je material podvržen tako neizprosnim silam, takšnim

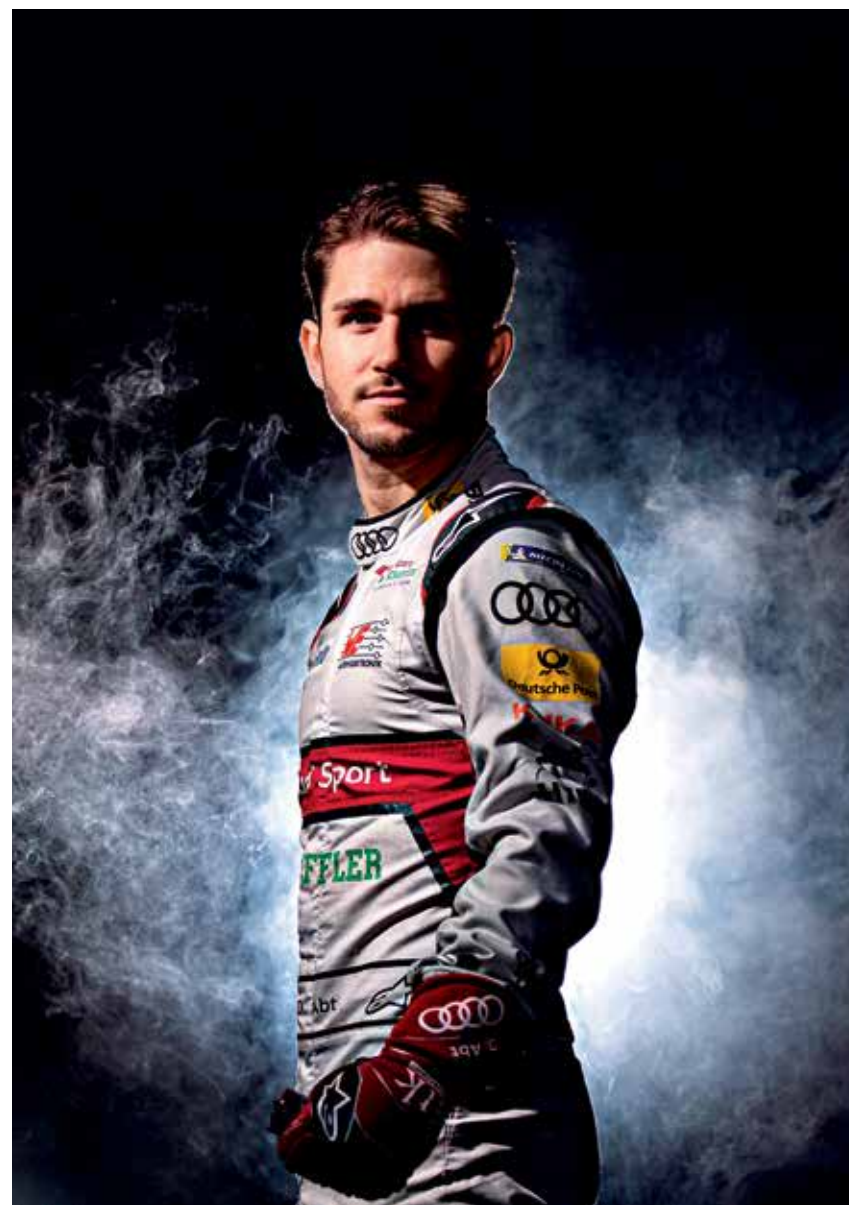
naprežanjem in tako natančnim meritvam. Seveda pa je promocija nove tehnologije s športom, ki je tako prežet s čustvi in pripadnostjo, ravno tako pomembna.

Praktično vse znamke v koncernu so se že priključile eni od serij ali panog dirkanja, v katerih je električni pogon mogoč ali celo edini možen. Audi je že uveljavljena sila v globalno najbolj prepoznavni seriji električnih vozil, formuli E. Volkswagen je s prototipom ID. R zmagal na gorski dirki na Pikes Peak in v Goodwoodu. SEAT je edini razvojni partner organizatorja (WSC) nove serije električnih turnih vozil E TCR. Pri Škodi, ki ima reli v svojem genskem zapisu, pa razmišljajo o novih usmeritvah, seveda v eni od električno gnanih serij.

AUDI LOVI NASLOVE

Formula E je najstarejše in najbolj uveljavljeno, hkrati pa tudi globalno najbolj prepoznavno tekmovanje električnih vozil, ki ga nadzira mednarodna avtomobilistična zveza FIA, sicer tudi pobudnica projekta. Audi je kot eden prvih proizvajalcev v serijo vstopil že leta 2014, takrat še s pomočjo podjetja ABT. Leto kasneje je nastopal pod imenom Audi Sport, lani pa je že postal prvak.

Da bi organizatorji snovalcem pri ustvarjanju dirkalnika dali čim bolj proste roke, hkrati pa preprečili stopnjevanje



FIA formula E, ki teče že peto sezono, je verjetno najbolj prepoznavna dirkaška serija, v kateri ni več slišati grmenja motorjev. Letos ekipe, tudi Audi, nastopajo že z dirkalniki druge generacije, ki imajo motorje z močjo 250 kilovatov.





CUPRA je prva in edina znamka, ki že testira in pripravljala dirkalnik (e-Racer) za novo prvenstvo E TCR. Gre za bodočo serijo turnih dirkalnikov, v kateri bodo proizvajalci lahko kupili pogonski sklop in ga vgradili v svojo karoserijo.

stroškov (in tako prevelike razlike), so se odločili, da bodo prednje vpetje, karoserija in tako tudi aerodinamični paket enaki, proizvajalci pa imajo več svobode predvsem pri snovanju električnega pogonskega sklopa (motor, menjalnik, nadzorna elektronika), razen baterije. Sicer pa 880 kilogramov težki enosedežni dirkalnik (monoposto) na dirki, ki traja 45 minut, poganja motor z močjo od 200 do 250 kilovatov, odvisno od več dejavnikov.

Dirkalniki druge generacije kljub nekaterim omejitvam dosežejo hitrost kar 280 kilometrov na uro in do 100 kilometrov na uro pospešijo v 2,8 sekunde, kar seveda zelo jasno kaže, kakšne razvojne možnosti ima električni pogon z minimalnimi razvojnimi in finančnimi omejitvami ter kaj je mogoče, ko se dela loti ozko usmerjena in motivirana razvojna ekipa. Ker gre pri »električnih dirkah« za tih dogodek (vsaj v primerjavi s podobnimi dirkaškimi serijami s klasičnimi motorji, čeprav gre vendarle za zvok jakosti okoli 80 decibelov) in vozila z ničelnimi izpusti, so tovrstna tekmovanja lahko zasnovana celo kot ulične dirke in potekajo kar v središčih največjih svetovnih mest. To je prav tako posebna prednost novega pogona.

E TCR SE ROJEVA V BARCELONI

Samo vprašanje časa je bilo, kdaj se bodo začele tudi priprave na dirkaško serijo turnih vozil, torej vozil z zaprtim kabino, podobnih, kot jih vidujemo na cesti. Glede na uspeh serije TCR (Touring Car Cup) bi bilo čudno, če se tega ne bi lotila prav organizacija WSC, ki skrbi tudi za TCR. Že prihodnje leto naj bi tako stekla serija E TCR, torej električna verzija priljubljene serije, ki ima tudi stopnjo svetovnega pokala (ne prvenstva, ki je najvišji rang tekmovanja, trenutno ga imata le formula ena in WRC).

Snovalci so tukaj ubrali drugačno pot kot pri formuli E, saj bodo proizvajalci in ekipe od organizatorja kupili celoten pogonski sklop, sami pa bodo imeli proste roke pri obliki, torej karoseriji in podvozju. Tako bodo zagotovili lastno identiteto vsake znamke. Da pa bi posamezni proizvajal-

ci vendarle lahko uporabili svoje znanje in tako pozneje poskrbeli tudi za tako želen prenos tehnologije v serijske modele (pa tudi obratno), bodo postopno odpirali možnosti lastnega razvoja nekaterih komponent. Organizatorji si namreč želijo, da bi ta serija postala platforma za razvoj in raziskave na področju serijskih električnih vozil in posebnih tehnologij za električna vozila.

Pri razvoju tehnologije dirkalnika in predvsem pogonskega sklopa, ki ga bodo proizvajalci potem morali kupiti od WSC Technologies, je vlogo pionirja prevzela CUPRA. Leon CUPRA, ki ga ženeta dva elektromotorja v zadku s 500 kilovati (680 konjskimi močmi) in ki zmoro do 100 kilometrov na uro pospešiti v 3,2 sekunde, že prido nabira kilometre v rokah testnega voznika Jordija Geneja. Znamka CUPRA je tako uradni razvojni partner organizatorja WSC Technologies. Tudi Antonino Labate, strateg nove znamke, je večkrat poudaril, kako pomembna je ta priložnost zanje.

ID. R POSTAVLJA REKORDE

Pri Volkswagnu so se svojo popolno predanost transformaciji v elektromobilnost odločili podpreti na samosvoj način: s snovanjem izjemnega prototipnega dirkalnika. Ta nosi ime prve družine električnih vozil, ki ravno prihaja na trg. ID. R je seveda čistokrvni dirkalnik, ne glede na njegov električni pogonski sklop, in je kot tak idealen ambasador serijskih izvedenk družine ID., ki na trg prihajajo od leta 2020. Hkrati pa je - podobno kot drugi dirkalniki - dokaz, da električno ne pomeni nujno tudi dolgočasno, počasno in brezosebno.

»Sodelovanje z Volkswagnovim razvojnim oddelkom serijske proizvodnje je zelo pomemben element v stalnem razvoju dirkalnika ID. R. Med nami poteka intenzivna izmenjava idej in izkušenj glede razvoja in izdelave baterijskih sistemov. Novih idej je ogromno in z njimi res lahko ustvarjamo inovacije v motošportu. Hkrati se lahko zanašamo na pomoč strokovnjakov iz razvojnega oddelka v Wolfsburgu, zaradi česar smo pri izboljšavah

dirkalnika ID. R še hitrejši.« pojasnjuje direktor Volkswagen Motorsporta Sven Smeets. »Sporočilo, ki ga prinaša ID. R, je predvsem to, da električna mobilnost ni le okolju prijazna, ampak imajo lahko električni avtomobili tudi veliko zmogljivost, so zabavni in privlačni.« Sicer pa je o pomembnosti projekta tega dirkalnika, ki ga razvija oddelek motošporta v sklopu podjetja R GmbH, dovolj zgovorno spregovoril Jost Capito, direktor podjetja R: »Znanje in izkušnje, pridobljene pri tem projektu, bomo uporabili za snovanje novih, zmogljivejših serijskih električno gnanih modelov. Večja zmogljivost torej, in to z ničelnimi izpusti!«

ID. R je tako na legendarni gorski hitrostni dirki Pikes Peak v ZDA junija lani najprej prepričljivo zmagal v skupni razvrstitvi, ko je Romain Dumas kar za minuto popravil rekord električnega avtomobila, medtem ko je absolutni rekord Sebastiena Loeba na tej 20 kilometrov dolgi progi, ki se konča na 4300 metrih nadmorske višine, popravil za kar 16 sekund (7 minut in 57,148 sekunde). Tri tedne kasneje so nato pri Volkswagnu na hitro pometli z električno konkurenco tudi na sprinterski dirki v Goodwoodu v Veliki Britaniji (Goodwood Festival od Speed), na kateri je Romain Dumas rekord popravil za skoraj 3,5 sekunde. Nato so si zadali nov cilj: najboljši čas med električnimi vozili na Severni zanki Nürburgringa.

Skoraj 21 kilometrov Zelenega pekla je Romain Dumas prevozil v 6 minutah in 5,336 sekunde. To sicer ni absolutni rekord, je pa z naskokom najboljši čas za električno gnane modele. S tem se je v prah spremenil rekord (6 minut in 45,90 sekunde), ki ga je leta 2017 postavil kitajski Nio EP9 s 1000 kilovati sistemske moči. Za 20,8 kilometra dolgo progo s kar 73 zavoji so morali inženirji spet najti številne nove rešitve, saj Nürburgring niti približno ni enak vzponu na 4300 metrov visoki Pikes Peak.

Kako zelo je napredoval dirkalnik, so pri Volkswagen Motorsportu spet nazorno dokazali v Goodwoodu. Tradicionalno 1,7 kilometra dolgo progo je namreč Romain Dumas prevozil v rekordnih 39,90 sekunde in za 1,7 sekunde presegel 20 let star rekord Nicka Heidfelda, ki je leta 1999 vozil izjemen bolid F1 McLaren Mercedes MP4/13 s kar 574 kilovati (680 konjskimi močmi).

Osnovni pogonski sklop je sicer enak kot pri verziji za Pikes Peak (500 kilovatov/680 konjskih moči), sestavljen je iz dveh motorjev, vsakega na eni osi, ki zmoreta 5,2 metra dolgi dirkalnik do stotice pognati v borih 2,25 sekunde, hkrati pa doseže 270 kilometrov na uro. Zato pa gre tu za številne nove aerodinamične rešitve, podvozje, upravljanje energije in seveda regeneracijo oziroma regenerativno zviranje, ki menda lahko tukaj vrne do 10 odstotkov energije. Pri Volkswagnu so odločni, da se ne bodo ustavili. Pred njimi je namreč še dirka »do nebes«, na Tianmen Shan Big Gate Road (Kitajska), kjer se bo Dumas na 11 kilometrov dolgi gorski cesti z 99 zavoji (cilj je na približno 1300 metrih nadmorske višine) boril proti virtualnim izzivalcem, saj uradnega rekorda ni (promet je dovoljen le za turistične avto-



Zagotovo je Volkswagnov ID. R eden najhitrejših dirkalnikov sploh. Da bi pokazali, kaj vse (že) zmoro električni pogon, so pri Volkswagnu pripravili zaprt dirkaški prototip, ki je postavil rekord na gorski dirki na Pikes Peak, pa tudi rekord za električno gnana vozila na znameniti progi Nürburgring (Severna zanka).

buse). Izzivalci na Kitajskem bodo tako postavljali najboljši čas z virtualnim dirkalnikom na računalniku, Dumas pa bo njihov rekord poskusil preseči septembra.

ŠKODA SI ŠE OGLEDUJE TEREN

Električna prihodnost se je za znamko Škoda začela s predstavitvijo prvega priključnega hibrida (Superb iV) in električnega avtomobila (Citigo e iV). Zato je logično sklepati, da bo tudi češka znamka, ki ima motošport v genskem zapisu, kmalu našla svoj prostor v eni od električnih serij, s čimer bi potrdila svojo zavezanost elektromobilnosti in od koder bi seveda lahko črpala dragocene izkušnje za serijske modele. Toda reli, ki je znamki prinesel toliko globalne slave in prepoznavnosti, še nekaj časa ne bo zmogel preklopa na baterijska vozila. Zahteva namreč prevelik doseg vozil brez polnjenja, dirka je večdnevna, poteka v odročnih krajih brez polnilne infrastrukture, občasno prihaja do izjemnih temperaturnih razlik ... Bo pa reli vsaj hibridiziran – od leta 2022 dalje.

Relikros, ki ponuja do neke mere podobno izkušnjo na zaprtih dirkališčih, bi bil tako idealno nadaljevanje s podobno tehniko. Toda načrtovana serija e-RX je letos spomladi dokončno propadla in je zaradi preskromnega zanimanja proizvajalcev kot svetovno prvenstvo ne bomo videli vsaj do leta 2022. So pa pri češki znamki že nakazali, da bodo svoje dirkaške aktivnosti na novo osmislili, kar pomeni, da bi lahko Škodo – skupaj z znamko CUPRA – videli tudi v prej omenjenem prvenstvu E TCR.



“Tak sem. Vselej se borim za vsako žogo.”

Liga NBA je velik posel, v katerem se dolarji obračajo veliko hitreje od žoge na košarkarskem igrišču. Televizijske pravice, oglaševanje, sponzorstva, prodaja vstopnic in klubskih izdelkov 30 moštvom NBA prinesejo toliko denarja, da je prav vsako od njih po oceni Forbese danes vredno več kot milijardo dolarjev. Kaj pa košarkarji? Igralec v NBA je hkrati tudi poslovnež, ki si mora ne le na igrišču, ampak tudi pri svoji pogodbi, marketinških aktivnostih in stikih z mediji znati odrezati svoj kos pogače ter ga nato dobro upravljati. Kako gre pri tem Goranu Dragiću, po 11 sezonah v NBA že prekaljenemu članu tega velikanskega kolesja?

Piše: Jak Vrečar

Foto: Miran Juršič

Kako ste se po sezoni, v kateri vam je poškodba odnesla več kot pol tekem, usmerili na naslednjo?

Naše moštvo se v pretekli sezoni ni uvrstilo v končnico. Potem ko sem prišel v Slovenijo, nisem spremljal prenosov tekem drugih moštev. Nisem vstajal ponoči po našem času, da bi spremljal dvoboje v živo, dovolj mi je bilo, da sem zjutraj pogledal rezultate in vrhunice. Mesec in pol sem preživel brez žoge, da so se moje baterije spet napolnile. Potem sem se po korakih vrnil v pogon. Kondicija, fitness, tek, nato nazaj k žogi in košarkarskim treningom: to je moj klasični program, ko se začnem pripravljati na sezono NBA. In ta je peklenska. V šestih mesecih odigramo 82 tekem, vsak drugi dan imamo tekmo.

Kaj pa vas žene naprej, kaj vas najbolj motivira? Čez lužo ste že polnih 11 let.

Po pravici povedano, se moji cilji z leti spreminjajo. Vedno je seveda motiv osvojiti naslov in prstan, ki ga dobijo igralci zmagovalnega moštva, ki osvoji naslov prvaka. A realno si po lanski daljši odsotnosti zaradi težav s kolonom in po operaciji v novi sezoni želim odigrati čim več tekem. Vsem hočem pokazati, da sem zdrav in da lahko spet igram na najvišjem nivoju. Po več odigranih tekmah in po dobrih predstavah pa bodo načrti spet drugačni. Tu bodo nova pogodba, novi visoki cilji z moštvom in tudi osebni cilji.

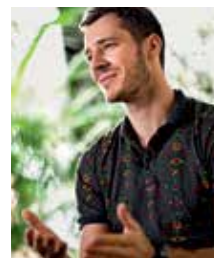
V ameriških športih se zdi, da je prav osebni cilj oziroma osebna statistika za marsikaterega igralca pogosto pomembnejša od rezultata moštva. Ampak vi nikoli niste bili tak tip igralca.

Ne. Vso kariero igram s srcem. Velikokrat sem imel razbit nos ali arkado, izgubil zob. Tak sem. Vselej se borim za vsako žogo. Drži, da kdo zelo pogosto gleda na svoje številke, na to, koliko točk doseže. Seveda dobra statistika pomaga na primer pri pogajanjih za novo pogodbo. A v moštvu niso najpomembnejši osebni dosežki. Šteje, kaj prineseš ekipi, kakšen je tvoj značaj. Če si na dobrem glasu, koristen igralec, pozitivna osebnost in se ujameš z drugimi, lahko računaš na to, da boš imel dobro »službo«.

V garderobi se srečajo najrazličnejše osebnosti, ki so hkrati tudi zelo dobro plačani športniki. Za dobre skupne rezultate je treba ustvariti pravo dinamiko, sodelovati, krotiti različne ege. Kakšna je vaša vloga v takem delovnem kolektivu?

Doslej sem imel vlogo enega ključnih igralcev, liderjev na igrišču. Kot kapetan moštva sem dirigiral drugim v igri. Toda ko nismo bili na parketu, je bilo nekoliko drugače. V moštvu Miami je recimo Udonis Haslem, igralec, ki je v klubu že 16 let. Če bi moral med vsemi dosedanjimi soigralci izbrati enega, ki je naravni vodja, je to on. V NBA se je prebil po težji poti, po letu igranja v Evropi, ker ga prej nobeno moštvo NBA ni želelo izbrati. Potem si je izbral svoje mesto v moštvu Miami in z njim osvojil tri naslove prvaka. Ima karizmo, je magnet, človek, s katerim greš v kakršno koli bitko. Do upokojitve ob koncu minule sezone je bil v ekipi tudi Dwyane Wade, zvezdnik s 17-letno kariero v NBA. On in Haslem sta bila recimo tista, ki sta vodila mlade, tudi zaropotala v garderobi, ko je bilo treba. Z leti pa se spreminjajo tudi vloge. Zdaj že sodim med starejše, recimo

Po svoje smo športniki v ZDA izolirani od sveta. Delamo tisto, v čemer smo dobri, igramo košarko. Za drugo skrbijo profesionalci. Vsak ve, kaj je njegova naloga.



že veterane. Trenerji me tudi večkrat sprašujejo za mnenje, navajam se, da so moje naloge drugačne.

V Evropi pri športu govorimo o klubih, Američani svoje profesionalne ekipe imenujejo organizacije (angl. organization). Govorimo pač o ogromnem ustroju, o resnem podjetju, v katerem se obračajo milijoni dolarjev. Kakšne naloge imate kot igralec, za kaj pa skrbijo drugi?

Dobro vprašanje (smeh). Treniram, skrbim za svojo formo, dam od sebe sto odstotkov na vsakem treningu in na vsaki tekmi. Zraven so še obvezne udeležbe na dobrodelnih dogodkih, predstavljamo znamko, organizacijo, komuniciramo z mediji. Po svoje smo izolirani od sveta. Delamo tisto, v čemer smo dobri, igramo košarko. Za drugo skrbijo profesionalci. Vsak ve, kaj je njegova naloga. Ne sprašujemo se, ali bo kakšna naloga zunaj parketa opravljena, samoumevno je, da so vse stvari na najvišji možni ravni.

Ampak tudi individualno je NBA velik posel, v katerem mora igralec znati upravljati svoje »podjetje«. Kako je organiziran ameriški tim Dragic?

Moja ekipa je za NBA relativno majhna. Glavni je agent Rade Filipović, ob njem je tu še nekaj oseb iz agencije BDA Sports International, ki skrbijo za moj marketing, odnose z mediji ... To je moj ožji, osebni tim. Potem pa je v Ameriki za menoj še vrsta ljudi v klubski organizaciji. Tu govorimo o številki tudi okrog tristo ljudi, od osebja v dvorani do odgovornih za družbene medije in podobno. Vsi ti ljudje imajo jasno vlogo in profesionalno opravljajo delo.

Kdo sprejema ključne odločitve? Ste direktor svojega »osebnega podjetja«?

Ne, trenutno to ne bi bilo pametno (smeh). Resno. Z dobro ekipo okrog sebe se lahko kot športnik res usmerim samo na košarko in ne tvegam, da bi drugi dejavniki vplivali na kakovost moje igre. Seveda je moja beseda zadnja, ko se pogovarjamo o pogodbah ali o tem, kje bom igral. Ampak podrobnosti finančnih ali marketinških zadev za zdaj prepuščam profesionalcem.

Omenjate marketing. Ta je zelo pomemben tudi za tržno vrednost igralca. Novincu Zionu Williamsonu, ki ga imajo v ZDA za najbolj vročega ta hip, napovedujejo, da bo lahko ustvaril celo milijardo dolarjev.

Tudi meni so svetovali, kdaj naj grem kam, kje naj spoznavam nove ljudi. Gradimo mrežo kontaktov. Sam, če povem po pravici, tega nisem imel vedno na vrhu prioritet, ampak tudi če načrtno ustvarjaš svojo znamko, pot do uspeha ni preprosta. Ni veliko igralcev, ki imajo možnost, da so lahko enako vrhunski kot na igrišču tudi v poslu. LeBron James, James Harden, Steph Curry ... Nekaj je takih imen, ki so tržno zelo zanimiva in lahko poslovno dosežejo ogromno. Tudi Luka Dončić ima ta potencial.

Kdo je najboljši poslovnež ali pa recimo generalni direktor svoje znamke v NBA?

Vsekakor LeBron James. Vsega spoštovanja vredno je, kakšen imperij je ustvaril. Tu ne gre le za enega igralca, ne gre samo za košarko. Od srednje šole naprej je velika

znamka, »brand«. Odpiralo se mu je veliko vrat, a njegov vzpon na vrh ni bil lahek. Ogromno je dosegel, tudi družbeno odgovoren je, postavil je šolo in podobno. V šovbiznisu je podobno uspešen Jay-Z. Tudi za glasbenika, izvajalca iz hiphopovskih vod pred leti nihče ni pomislil, da lahko ustvari milijardo dolarjev, ampak njemu je to uspelo. To so ljudje, ki imajo žilico za to, razumejo posel in imajo tudi vrhunske sodelavce.

Tudi vam finančno seveda ne gre slabo. Od zneskov, ki jih zaslužite v NBA, se marsikomu zvrtil v glavi. Kaj se je s tem spremenilo za vas?

Seveda sem s svojim finančnim zaledjem v drugačnem položaju, kot sem bil nekdaj. Ampak ko sem odrasčal, sta me starša naučila, da moram spoštovati ljudi, da moram biti dobra oseba, da smo vsi enaki. Privoščim si več, seveda, imamo lepo hišo. Recimo, da je to nagrada za moje trdo delo. Ampak to ne pomeni, da sem drugačna osebnost. Imam dva otroka, ki odraščata v povsem drugačnih razmerah, kot sva midva z bratom. Ampak želim si, da bi imela enake vrednote, da bi znala delati, da bi se borila za tisto, kar si bosta želela in o čemer bosta sanjala. Drugače ne bo šlo, tudi njuna mama, moja žena, jima tega ne bo dopustila. Sam sem isti človek kot prej. Imam iste prijatelje, le da nimam toliko časa zanje. Tudi to je žal del posla.

K vašemu delu sodijo tudi nenehna potovanja. Statistika sicer lahko pove, da ste v NBA odigrali 758 tekem in dosegli 10.421 točk, ampak ali kdaj štejete, koliko kilometrov ste prepotovali v tem času?

Med sezono sem več v letalih kot v avtomobilu. Predvsem prvi dve leti sta bili zaradi tega težki. Potreboval sem čas, da sem se navadil tempa, v katerem v šestih mesecih pre-

letiš Ameriko in odigraš 82 tekem v 28 mestih. Potovanja so še bolj naporna kot tekme, najbolj vplivajo na organizem. S časom se navadiš na ta ritem. Zdaj že vem, kako bo potekal moj urnik, kakšen bo moj dan. Mentalno in fizično sem pripravljen, iz izkušnji mi je jasno, koliko časa bom potreboval, da se bom odpočil in si nabral novo energijo. Poti je res veliko, ampak za nas je tudi dobro poskrbljeno. Potujemo z udobnimi zasebnimi letali. Ne izgubljam časa v letaliških stavbah, poseben avtobus nas pripelje na vzletno stezo do stopnic letala, vse gre zelo gladko. Letalo je zame danes pač prevozno sredstvo.

In kje je danes vaš dom?

Ko rečem, da grem domov, še vedno razmišljam o Sloveniji. Ampak če sem iskren, je moj dom tudi v Ameriki. Dom je tam, kjer so moja žena in otroci. Radi hodimo v Slovenijo, čeprav imamo zanjo časa le okoli dva meseca na leto. Zadnjih pet let je bil naš dom v Miamiju. Ampak vem tudi, kakšen je ameriški športni posel. Stvari se lahko spremenijo čez noč, kdo ve, kje bom morda igral že jutri.

Pravite, da ste že med seniorji. Večkrat ste izjavili tudi, da si težko predstavljate življenje brez košarke. Že veste, kaj boste počeli v »pokoju«?

V poslu natančnih načrtov še nimam. Drži, da bi rad ostal v košarki, veseli me delo z mladimi. Bomo pa živeli drugače kot danes. Več časa bom imel za družino in posvetil se ji bom. Žena je moja največja opora že enajst let. Z menoj je šla čez lužo, skupaj sva si ustvarila družino. Če se bo želela izpopolnjevati, če se bomo po koncu moje kariere morali družinsko seliti zaradi njenih načrtov ali ambicij, bomo to tudi naredili. Ona je tista, ki že leta drži pokonci naš dom. Potem bo prva ona. To je tudi edino prav.

Seveda si lahko danes privoščim več, kot sem si nekdaj. Recimo, da je to nagrada za moje trdo delo. Ampak to ne pomeni, da sem drugačna osebnost. Imam dva otroka, odraščata v drugačnih razmerah, kot sva midva z bratom. Ampak želim si, da bi imela enake vrednote, da bi znala delati, da bi se borila za tisto, kar si bosta želela in o čemer bosta sanjala.

Goran Dragic v številkah

Liga NBA:

11 let kariere

Število tekem:

758

Dosežene točke:

10.421

NBA All-Star:

leta 2018

Mesto v začetni peterki:

od sezone 2012/13

Priznanje za igralca, ki je najbolj napredoval:

v sezoni 2013/14

Skupna vrednost petletne pogodbe, ki se mu izteče

s sezono 2019/20:

85 milijonov dolarjev



Kako skozi mesto?

So prostori vašega podjetja v središču mesta in bi radi zaposlenim – ter seveda tudi sebi – olajšali pot do službe oziroma na službene sestanke? Potem je čas, da razmislite o tem, kaj iz palete mikromobilnostnih rešitev boste vključili v svoj vozni park. Ponudba majhnih prevoznih sredstev je pestra.

Piše: Gorazd Suhadolnik



Če so se mesta dolga desetletja dušila v kaotičnem prometu in onesnaženju, v zadnjih desetih letih strogo omejevanje vožnje v urbanih središčih postaja nekakšen zlati standard. Nove okoliščine nas, še posebej v Evropi, ki je zavezana boju proti podnebnim spremembam, vse bolj navajajo k okolju prijaznejši mobilnosti, dobri stari hoji in kolesarjenju, spodbudile pa so tudi bogastvo družbenih in tehnoloških novosti, od souporabe avtomobilov do inovativnih konceptov avtomobilov (javnih) vozil.

NA KOLES(C)IH

Še nikoli ni po mestnih središčih vozilo toliko različnih malih prevoznih sredstev na dveh, štirih ali le na enem samem koles(c)u: tu so skiroji, električni skiroji, minikolesa, električna kolesa, električni skuterji, monokolesa, električni hoverboardi in deske ... In na njih je opaziti (tudi) poslovno urejene gospodične in gospode v oblekah. Vsako od teh vozil ima svoje prednosti in pomanjkljivosti, nekatera so udobna, a dražja,

druga so hitra in tiha, a nevarnejša, tretja so elegantnejša, a težja ... Mikromobilnost je postala resen posel. Analitična družba McKinsey napoveduje, da bo zgolj trg z električnimi skiroji v Evropi leta 2030 vreden 150 milijard evrov. Praktično vsak mesec se pojavi nova tehnološka igrača, ki obogati rastoči nabor alternativnih prevoznih sredstev. V tem okviru se pogosto govori o rešitvah problema zadnjega kilometra, torej prevoza od na primer avtomobila, parkiranega na obrobju mesta, do službe. Problem prvega kilometra je njegova zrcalna slika:

po eni strani gre za službene poti po mestu, po drugi pa za poti, ki jih do službe ali šole opravljajo ljudje, ki živijo v mestu. Seveda pa ne gre le za osebni transport, ampak tudi za prevoz blaga in dostavo paketov. Sploh slednja je po izjemni

Mikromobilnost je postala resen posel. Analitična družba McKinsey napoveduje, da bo zgolj trg z električnimi skiroji v Evropi leta 2030 vreden 150 milijard evrov.

rasti spletne prodaje eden od virov težav, saj predstavlja kar 30 odstotkov prometa v centrih in je kriva za 80 odstotkov tamkajšnjih zamaškov (IAA 2018).

HITROST IN FLEKSIBILNOST

Nepremičninski svetovalec Luka Močnik se v službo v Ljubljano vozi iz 25 kilometrov oddaljenega kraja. Avto parkira pri podjetju. »Od parkirišča dalje pa je skiro postal moje nepogrešljivo prevozno sredstvo. Moje delo ves čas poteka na terenu v ožjem središču mesta in s skirojem je postalo manj stresno, saj nisem več odvisen od zastojev in prostih parkirnih mest, pa tudi prihranim kakšen evro pri gorivu in parkiranju. Električni skiro, ki ga uporabljam od lanske pomladi, je tako postal moje najljubše prevozno sredstvo.« Močnik za e-skiro hitro navede tri bistvene argumente: hitrost, mobilnost, predvsem pa fleksibilnost uporabe. »V petih sekundah ga zložiš in pospraviš v avto ali pa ga primeš za ročaj in s seboj odneseš kamor koli, po stopnicah v stanovanje, na sestanek ali pa na hiter nakup v trgovini.«

Luka Vončina, soustanovitelj in lastnik zagonskih podjetij LV Prospects in Coolio, skiro za vožnjo po mestnih opravkih uporablja že tri leta, zadnje leto električnega. »To se mi zdi

nadaljujem drugje. Je varen, njegova dodatna prednost pa je, da je okolju prijazen način prevoza.«

MESTA VZPOSTAVLJAJO RED

Ob silovitem razmahu souporabe električnih skirojev in drugih sredstev mikromobilnosti so se neizogibno pojavile praskе, saj se občutno spreminja prometno dogajanje, predvsem na pločnikih in območjih za pešce. Slednji postajajo žrtve oviranja in ogrožanja, pa tudi prometnih nesreč. »Tisti, ki bodo ponudili najboljšo storitev, tudi za pešce, bodo preživeli,« pravi Lukasz Gadowski, ustanovitelj berlinskega startupa Flash, enega od vodilnih ponudnikov souporabe e-skirojev v Evropi. »Državljska odgovornost je enako pomembna kot aplikacija, katere uporaba je preprosta, in udoben skiro.«

Promet z malimi, a relativno hitrimi vozili v nobeni državi ni bil zajet v ustrezne predpise, zato so se regulacije večinoma lotile kar posamezne mestne oblasti, (nastajajoči) predpisi pa se razlikujejo od mesta do mesta. V Parizu bodo denimo voznikom skirojev zaračunavali globo za vožnjo po pločnikih, v Barceloni so prepovedali izposojanje e-skirojev v središču mesta, voziti pa se smejo le po kolesarskih poteh. V Madridu je dopustno voziti le po kolesarskih poteh in ulicah, na katerih

Še nikoli ni po mestnih središčih vozilo toliko različnih malih prevoznih sredstev na dveh, štirih ali le na enem samem koles(c)u.



zelo priročno prevozno sredstvo, predvsem za krajše razdalje v mestih, kakršno je Ljubljana. Zagotovo je največja prednost ta, da sem z njim najhitreje na cilju.«

Grega Močnik, finančni analitik v farmacevtski družbi Roche, pa električni skiro uporablja od lanskega poletja. »Dovolj je hiter, da si lahko v mestu ali službi v zelo razumnem času, doseg in baterija pa več kot zadoščata mojim potrebam. Skiro je način, kako se izogneš jutranji gneči na cesti in v avtobusih,« pravi. »Moj model je zložljiv, zato ga lahko za daljše razdalje vzamem s seboj v avto, na avtobus ali vlak in pot

je hitrost vožnje omejena na 30 kilometrov na uro. V Nemčiji vožnjo z e-skirojem ureja maja sprejet zvezni predpis, dovoljena pa je po cestah in kolesarskih poteh z največjo hitrostjo 20 kilometrov na uro.

Kot so zapisali v tehnološkem mediju TechCrunch, svetla prihodnost vroče souporabe e-skirojev s pomočjo mobilnih aplikacij ni povsem samoumevna, saj še ni jasno, ali skokovita rast števila uporabnikov (predvsem v ZDA in Evropi) kaže, da ljudje sprejemajo storitev ali le nov način prevoza. Nekateri strokovnjaki verjamejo, da je le vpraša-

nje časa, kdaj si bodo potrošniki namesto souporabe raje kupili svoje skiroje.

Grega Močnik se je za nakup skiroja odločil, ker storitve souporabe v Ljubljani še ni bilo, pa tudi polno ga uporablja za svoje dnevne logistične potrebe. »Za tiste, ki potrebujejo skiro za občasne opravke, ali za turiste, ki si želijo ogledati Ljubljano malo drugače in lagodneje, pa je najem zagotovo boljši način,« meni.

VEČNO KOLO

V senci skirojev, desk in skuterjev klasično kolo vseeno ostaja nesporen vladar mikromobilnosti. Matej Marinko, producent in lastnik podjetja Bright Visuals, ga uporablja vsak dan, in to za prevoz na delovne sestanke ter za druge, obstranske dejavnosti. »S kolesom v mestu preprosto optimiziraš in bolj kakovostno izkoristiš čas, posredno pa prispevaš k boljšemu okolju in manjšemu onesnaževanju.«

Andrej Pompe, strokovnjak za blagovne znamke mest, ima kolo za glavno prevozno sredstvo že od otroštva. »Zame je to svoboda, hitro se giblješ, promet ni nobena ovira. Na kolesu me boste srečali, dokler se bom lahko vozil.«

Podoba zapriseženega kolesarja je neločljivo povezana tudi z Janezom Koželjem, že tretji mandat podžupanom Ljubljane, pooblaščenim za področje urbanizma. V veliki meri je zaslužen za to, da je središče Ljubljane bolj ali manj zaprto za motorizirani promet, hkrati pa tudi za zelo priljubljeno souporabo klasičnih mestnih koles Bicikelj.

»Podpiram vsako prometno sredstvo, ki zmanjša uporabo in kopičenje avtomobilov v mestih,« pravi profesor Koželj, ki je naklonjen vožnji s skiroji, a sam ostaja zvest kolesu. »Skiroji, tudi električni, so prenosna in okretna vozila, ki zavzamejo zelo malo prostora. So poceni in primerni za vse starosti, četudi tako kot kolesa zahtevajo nekaj spretnosti in telesne podpore ter čeprav se z njimi po uporabnosti in varnosti ne morejo povsem primerjati. Vsekakor primerno dopolnjujejo tako hojo kot vožnjo z avti, še posebej od postaj parkiraj in se pelji« oziroma P + R in do njih.«

MESTO BREZ KOLES NI MESTO

V ljubljanskem sistemu izposoje koles Bicikelj s 590 kolesi in 59 postajami je bilo v osmih letih opravljenih več kot šest milijonov izposoj. »Ljubljana je med mesti prva po uporabi koles na dan,« zatrjujejo na mestni občini, kjer nameravajo mrežo postaj in koles še širiti, uvedbe izposoje električnih koles in skirojev pa še ne načrtujejo. Izposoje mestnih koles sicer ponuja že vsaka večja mestna občina, od Velenja in Šoštanj do Raven na Koroškem in Jesenic ter Pirana, kjer izposojajo kar 97 koles, in Celja, kjer v sistemu izposoje sodeluje še sedem bližnjih občin. Kranjski KRskolesom je z 58 e-kolesi največji ponudnik tovrstne izposoje. »Projekt je olajšal tudi dostopnost mestnega središča, ki ima v zadnjem času čedalje večji obisk,« pravi Mendi Kokot s kranjske občine.

Medtem pa se pojavljajo prvi ponudniki izposoje in souporabe e-skirojev, pri nekaterih se lahko najame tudi električna



rolka (hoverboard). V mariborski izposojevalnici OVENtura je mogoče od lani najeti e-kolo, pa tudi e-rolko in e-skiro. »Nismo pričakovali tako dobrega odziva,« pravi Anja Mithans, vodja trženja v podjetju, v katerem uporabo malih e-vozil spodbujajo z domiselnimi ponudbami, na primer z mestnim piknikom z e-kolesom in podjetniškimi teambuildingi z e-kolesi.

Ljubljanski startup MikMik napoveduje souporabo e-skirojev v Piranu, v Ljubljani pa je aprila začel delovati Flox, z mobilno aplikacijo podprta souporaba e-skirojev. Ponudnik storitve, podjetje B&B Investments, je v testni fazi v prestolnici aktiviral 20 skirojev, kmalu pa naj bi jih bilo že 100. Širiti se namerava tudi v druga večja mesta. »Uporabniki si Flox v povprečju izposodijo za deset minut, ob koncu tedna pa, predvsem turisti, tudi za več kot pol ure. Razvijamo tudi poslovno divizijo, ki bo zaposlenim omogočala uporabo Floxa za poti med posameznimi poslovnimi enotami v mestu.«

Vsi sogovorniki se strinjajo, da je souporaba oziroma deljenje koles in skirojev koristna in optimalna storitev. »Ob dobro organizirani izposoji bi jo zagotovo uporabljal, do takrat pa bom po ulicah švigal s svojim skirojem,« pravi Luka Vončina.

POZORNI IN STRPNI

Podžupan Koželj vožnjo s skiroji (in njihovo izposoj) podpira. »Menim, da na območjih za pešce oziroma na skupnih prometnih prostorih v mestnem središču ne bodo nič bolj moteči kot kolesa, če jih bodo ljudje vozili previdno in počasi,« pravi. »S skiroja lahko stopiš hitreje kot razjahaš kolo. Druga zgodba pa je vožnja s skiroji po ozkih kolesarskih stezah in po cesti, kjer so hitrosti večje in je težje loviti ravnotežje.«

V senci skirojev, desk in skuterjev klasično kolo vseeno ostaja nesporen vladar mikromobilnosti.



»Kot najnovejši udeleženci v prometu moramo biti uporabniki skirojev nekoliko bolj pozorni, da ne prekrizamo poti pešcem na pločnikih, seveda pa za uspešno sobivanje ne bi bila odveč tudi strpnost drugih.«

VROČA SOUPORABA

Mladi poslovneži na električnih skirojih niso naključje, niti niso več le moda, ampak vsakdanji prizor, ki izhaja iz nuje. Skiro je preprosta in poceni alternativa avtomobilu za prvi oziroma zadnji kilometer mestne mobilnosti. Startup Bird iz Los Angelesa je v mikromobilnosti to, kar je Uber v posredovanju avtomobilskega prevoza prek mobilne aplikacije. Podjetje je pred dvema letoma ustanovil Travis VanderZanden, nekdanji izvršni direktor v Uberju in Lyftu. V enem letu se je Bird prebil med samoroge, saj je njegova tržna vrednost ocenjena na dve milijardi dolarjev.

Birdov poslovni model uporabniku storitve omogoča, da prek mobilne aplikacije rezervira najbližji e-skiro, ga poišče s pomočjo signala GPS, se prevaža z njim in ga pusti na ulici, ko ga ne potrebuje več. Tam ga lahko prevzame naslednji uporabnik. Bird je oblikoval tudi cenovno politiko so-uporabe e-skiroja. Bolj ali manj se je drži armada tekmecev, ki so vzniknili v ZDA in Evropi: aktiviranje aplikacije stane en dolar (v Evropi en evro), vsaka minuta uporabe pa 15 centov.

Lansko poletje so Birdove skiroje začeli uporabljati prebivalci Pariza in Bruslja, sledili so Dunaj, London, Zürich, Antwerpen ter španska in portugalska mesta. Uber je s hčerskim Jumpom preplaval evropska mesta s ponudbo e-koles, aprila je v Madridu dal v promet že 600 e-skirojev. Tipično neusmiljena je tekma za mikromobilnost v Bruslju: lokalni Villo! ima več kot milijon in pol uporabnikov e-koles, z njim tekmujeta Blue-bike in Billy Bike. Z e-skiroji jim konkurirajo ameriška Lime in Bird, nizozemski Dutch Door ter nemška Tier in Flash. Slednjega je lani v Berlinu ustanovil Lukasz Gadowski, ustanovitelj startupa za spletno naročanje hrane in pijače Delivery Hero, ter zbral 55 milijonov evrov, da bi postal vodilni ponudnik mikromobilnosti najprej v Franciji, Španiji in Italiji, potem pa še drugod po Evropi. Njegov neposreden mestni tekmeček Tier je zbral 25 milijonov, z e-skiroji pa se je najprej lotil Dunaja, Pariza, Lizbone in Palme de Mallorce. Potem je zagrozil še švedski Voi z obilnimi 150 milijoni vlagateljskega kapitala in v prvi etapi ponudil deljenje e-skirojev v 14 mestih po vsej Evropi.

»Kolesarske steze si brez problema delimo s kolesarji, kjer to ni mogoče, se pač prilagodimo pešcem in sam zaenkrat večjih težav nisem imel,« pravi Grega Močnik. V tujini ima drugačne izkušnje, predvsem v mestih, kjer je ponudnikov souporabe malih vozil veliko ali celo preveč. »V nekaterih

primerih nastaja zmeda, to pa povečuje nevarnost za udeležence v prometu in pešce.«

V Sloveniji posebnega zakonskega predpisa, ki bi urejal vožnjo z električnimi skiroji in drugimi posebnimi (malimi) motornimi vozili, na primer z električnimi skuterji, monokolesi, hoverboardi in deskami, še nimamo. Po veljavnem zakonu se je z navadnim skirojem sicer dovoljeno voziti po pločnikih, po-

teih za pešce in kolesarje ter na območjih za pešce in območjih umirjenega prometa, hitrost vožnje pa ne sme preseči največje hitrosti gibanja pešcev, torej 4 do 5 kilometrov na uro. Uporaba posebnih prevoznih sredstev, ki jih poganja motor in med katera sodijo minivozila, od e-skirojev do monokoles, je na omenjenih površinah prepovedana. Na mi-

nistrstvu za infrastrukturo so že aprila povedali, da Čuporaba električnih skirojev v cestnem prometu zaenkrat ni dovoljena« ter da v okviru priprave predloga novele zakona o pravih cestnega prometa proučujejo uzakonjenje uporabe posebnih prevoznih sredstev, ki jih poganja motor in katerih hitrost presega hitrost gibanja pešcev. To pa pomeni, da bi vas zaradi (prehitre) vožnje z e-skirojem policist lahko oglobil s 500 evri.

Na ministrstvu za infrastrukturo so že aprila povedali, da »uporaba električnih skirojev v cestnem prometu zaenkrat ni dovoljena«, v začetku poletja pa so v medresorsko obravnavo poslali predlog novele zakona o pravih cestnega prometa, ki bo po vladni potrditvi in sprejemu v državnem zboru najverjetneje uzakonil tudi uporabo posebnih prevoznih sredstev, ki jih poganja motor in presegajo hitrost 25 kilometrov na uro.

Mikrovozila z motorji bo po predlogu dovoljeno uporabljati na površinah za pešce in na kolesarskih površinah, hitrost gibanja pa bo treba prilagoditi razmeram - na kolesarski stezi ne bo dovoljeno voziti hitreje od 25 kilometrov na uro, po površinah za pešce pa bo dovoljeno voziti le s hitrostjo pešcev. V naselju, kjer ni pločnika ali kolesarske steze, bo dovoljeno takšno vozilo uporabljati na desnem robu smernega vozišča, ponoči pa bodo morali biti e-skiroji in druga mikrovozila osvetljeni.

Matej Marinko ne vidi potrebe po reguliranju e-skirojev. »Menim pa, da je treba vzpostaviti pravila uporabe skirojev in določiti, kam sodijo - na pločnik ali na kolesarsko stezo.« Luka Močnik se strinja, ljubljanska Slovenska cesta se mu zdi zelo lepo prenovljena, a kot da je občina pozabila na kolesarje in voznike e-skirojev. »Na cesti lahko opazimo zmedo, saj nihče ne ve, ali se lahko vozimo po cestišču, kjer je dovoljen promet le za LPP, ali ne,« pravi. »Kolesarje in voznike e-skirojev je mogoče videti tako na pločniku kot cesti.«

Luka Vončina pa poziva: »Kot najnovejši udeleženci v prometu moramo biti uporabniki skirojev nekoliko bolj pozorni, da ne prekrizamo poti pešcem na pločnikih, seveda pa za uspešno sobivanje ne bi bila odveč tudi strpnost drugih.«

Pisan svet mikrovozil

Nabor alternativnih malih vozil, ki pomagajo reševati problem zadnjega kilometra, je vsako leto bogatejši za kakšno inovativno tehnološko rešitev. Katera vozila osebne mobilnosti pa so trenutno najbolj priljubljena po mestnih središčih?



KOLO

Osnovni in najcenejši primer mikromobilnosti, ki omogoča zmerno hitro in varno premikanje po urbanem središču, doživlja živahno preobrazbo v novih različicah velikosti in namembnosti.

Pomanjkljivost: nerodno je za prevoz v avtomobilu, na avtobusu in vlaku. Za mestni in kombinirani prevoz je primernejša in drugačini oziroma zložljivo kolo.



KOLO Z ELEKTRIČNIM POGONOM

Obstaja paleta izvedb kolesa z elektromotorjem, od klasičnega mestnega kolesa do polnovzmetenega gorskega, zložljivega in kompaktnega kolesa. Takšno kolo zagotavlja eleganten, hiter, tih in udoben osebni prevoz.

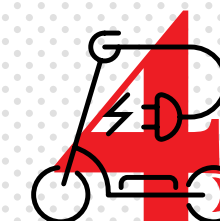
Pomanjkljivost: teža (tudi do 30 kilogramov), visoka cena (draga baterija), večja obraba pnevmatik in zavor.



SKIRO

Lahek, kompakten in majhen, pa tudi hiter skiro je množično priljubljena rešitev. Mogoče ga je zložiti in pospraviti v prtljažnik avtomobila, odnesti na delovno mesto in v stanovanje. Tam pa zasede resnično malo prostora in ga je mogoče poriniti tudi pod delovno mizo.

Pomanjkljivost: majhna in ozka kolesa zaradi različnih ovir pomenijo večje tveganje, vožnja zahteva več spretnosti in ravnotežja, seveda nima prtljažnika, zato je ob prtljagi nujen nahrbtnik.



ELEKTRIČNI SKIRO

Zaradi ugodnega razmerja med kompaktnostjo, težo in hitrostjo je vse bolj priljubljena rešitev v mestu. Tudi električni skiro je mogoče zložiti v avto ali odnesti na vlak ali v pisarno. Električno gnani skiro doseže celo hitrost 30 kilometrov na uro in lahko z enim samim polnjenjem baterije prevozi več deset kilometrov.

Pomanjkljivost: četudi so majhni, je njihova povprečna teža skoraj 15 kilogramov, majhna in ozka kolesa pomenijo večje tveganje, hitrejša vožnja zahteva več spretnosti in ravnotežja, poleg tega pri večini e-skirojev ni mogoče hitro zamenjati baterije.



ELEKTRIČNI SKUTER

E-skuter je zelo priljubljen v evropskih mestih, posebej za nekoliko daljše mestne vožnje in pri uporabnikih, ki se ne vozijo z drugimi vozili. Je najudobnejše mikrovozilo, z enim polnjenjem baterije pa je mogoče prevoziti do 50 kilometrov.

Pomanjkljivost: teža (še večja kot pri e-kolesih), velikost in okornost ter cena.



ELEKTRIČNA DESKA (SKATEBOARD)

Rolka z električnim pogonom je zaradi svoje majhne teže (5–10 kilogramov) in dolžine (približno en meter) zelo praktična in zabavna rešitev mikromobilnosti, dosega pa hitrost tudi več kot 20 kilometrov na uro.

Pomanjkljivost: zahteva znanje in veliko spretnosti, ima manjši doseg kot e-kolo in e-skuter (največ 30 kilometrov), neprimerna je za vožnjo po neravnih površinah.



HOVERBOARD

Samouravnoteženo električno desko z dvema motorjema in po enim kolesom na vsakem koncu voznik upravlja prek žiroskopskega tipala z nagibom naprej in nazaj (pospeševanje, zaviranje) ter naklonom stopal naprej in nazaj (levo, desno). Hoverboard je gibčen in okreten, njegov doseg je približno 15 kilometrov, hitrost pa do 20 kilometrov na uro.

Pomanjkljivost: učenje vožnje je zahtevnejše, električna deska je primerna le za vožnjo po ravni površini, je nekoliko počasnejša od drugih vozil, manj praktičen je tudi način polnjenja.



ELEKTRIČNO MONOKOLO

Električno gnano monokolo ima uporabnik med nogami, stopalki, na katerih stoji, pa sta nekoliko nižje od osi kolesa. Vozilo krmili z nagibanjem telesa (podobno kot hoverboard). Je hitro (tudi do hitrosti 30 kilometrov na uro) in praktično pri prevozu, kombiniranim z javnimi prevoznimi sredstvi.

Pomanjkljivost: teža (tudi več kot 15 kilogramov), zahtevnejše učenje vožnje, monokolo je občutljivo za slabo cestno podlago.

Hitro in okretno

Zamislil pri znamkah koncerna Volkswagen so raznolike, a ideja je enaka.



1. VOLKSWAGEN

Glede na transformacijo krovne znamke in vse pomembnejšo vlogo elektromobilnosti je jasno, da sta za Volkswagen oba pojma nerazdružljiva. Zato so tudi rešitve, ki so trenutno aktualne, pa čeprav so uradno še v konceptni fazi, električno gnane. Gre namreč za dve verziji skuterjev, ki sta namenjeni različnim uporabnikom in različnim načinom rabe.

Streetmate (na fotografiji levo) je ime konceptnega e-skuterja, ki ga je mogoče voziti sede ali stoje. Gre za večji in težji model (65 kilogramov), ki lahko doseže hitrost tudi 45 kilometrov na uro in ima doseg 35 kilometrov (litij-ionska baterija z zmogljivostjo 1,3 kilovadne ure). S hitrostjo in dosegom ter opremo omogoča preprosto vožnjo, tudi zato, ker je kljub vsemu okreten in ozek, tako da tudi

s parkiranjem ni težav. Seveda pa so za tak skuter potrebni voziški dovoljenje, čelada in registracija.

Bistveno bližje serijski proizvodnji je manjši in lažji **Cityskater** (na fotografiji zgoraj levo), ki je tudi precej bolj revolucionaren. Gre za električno gnano rolko na treh kolesih (gnano je zadnje, enojno kolo), ki lahko doseže hitrost do 20 kilometrov na uro, njen doseg pa naj bi bil 15 kilometrov. Voznik stoji na dvojni deski, ročka med nogami se uporablja za pospeševanje in zaviranje. Cityskater tehta manj kot 15 kilogramov in se lahko zloži, zato ga je mogoče prenašati brez težav, na primer v pisarno, na avtobus ali vlak. Premaguje lahko strmine z naklonom do 10 stopinj, njegova nosilnost je 120 kilogramov, ima tudi sprednjo in zadnjo luč, voznik pa se bo z njim lahko vozil po kolesarskih stezah.

2. VOLKSWAGEN GOSPODARSKA VOZILA

Tudi pri tej znamki so se zavezali električni mobilnosti zadnjega kilometra, saj se zavedajo, da predvsem dostavni promet v urbanih naseljih zaradi e-trgovine strmo narašča. Še letos bo kupcem na voljo dostavno kolo s pomožnim e-motorjem (pedelec), ki podpira voznika s svojim 250-vatnim (48-voltnim) motorjem pri pogonjanju pedalov do hitrosti 25 kilometrov na uro. Prednosti so jasne: tovorno kolo lahko voznik uporablja brez voziškega dovoljenja in zavarovanja, ker je pravzaprav kolo, pa ga je mogoče voziti praktično povsod. Energija za elektro-

motor je spravljena v litij-ionski bateriji (500 vatnih ur), kar je dovolj za doseg do 100 kilometrov. Inovativna kinematika sprednje osi zagotavlja, da se to vozilo v nakladalnem delu v zavoju ne nagiba, ampak je vedno uravnoteženo. Ta tehnologija nagibanja je novost v segmentu tovrstnih dostavnih koles. Robustna konstrukcija omogoča nosilnost do 210 kilogramov (vključno z voznikom), na prednji osi sta za večjo stabilnost in praktičnost dve kolesi, medkolesje je načrtno široko le 90 centimetrov, da vrata niso težava. Na tovarni prostor je mogoče pritrčiti škatlo s prostornino 0,5 kubične metra.



4. ŠKODA

Češka znamka ima tradicionalno največ izkušenj z izdelovanjem klasične mikromobilnostne rešitve. Z izdelavo koles (in potem motornih koles) se je namreč leta 1895 vse zares začelo. Škoda zdaj pod svojo blagovno znamko ponuja kar 16 modelov koles, od otroških, zložljivih, ki jih je mogoče enostavno položiti v prtljažnik avtomobila, preko električnih koles (pedelec) in resnih dirkalnih koles vse do retro koles.

Škodin koncept **Klement** (na fotografiji desno) je sodobna interpretacija mešanice električnega skuterja in kolesa z najsodobnejšo pogonsko tehnologijo. Kolesar tako pospešuje in zavira kot na popularni deski – s prenašanjem teže (in obremenjevanjem pedalov). Če voznik prestavi svojo težo naprej na pedal, motor pospeši in

obratno, ko gre za regenerativno zaviranje zadnjega kolesa. Motor zmora 4 kilovate in dvokolesni koncept pospeši do največje hitrosti 45 kilometrov na uro. Dve litij-ionski bateriji, vsaka s po 52 celicami, imata skupno zmogljivost 1,25 kilovadne ure, kar omogoča doseg do 62 kilometrov. Bateriji je mogoče odstraniti in polniti pri gospodinjski vtičnici. Klement je za več udobja tudi polnovzmeten, pnevmatike so izjemno mehke in napolnjene s posebno peno, zavore so hidravlične s sistemom ABS, vsa svetila so v LED-tehniko, to vozilo pa ima tudi nosilec za pametni telefon z (indukcijskim polnjenjem), s pomočjo katerega je Klementa mogoče zagnati. Zanimiv pa je tudi sistem poveztivosti, saj omogoča tudi servisni pregled na daljavo, klic v sili in določanje območja uporabe.

5. AUDI

Že vrsto let pri Audiju intenzivno razmišljajo o različnih rešitvah zadnjega kilometra in kompletne mikromobilnosti. Rešitve, ki so jih predstavili doslej, segajo od električno gnanega in superlahkega mikroavtomobila dvoseda (Concept Spyder) preko električno gnanega kolesa (na fotografiji spodaj) do dolge deske – rolke z električnim pogonom, ki je spravljena v namenskem prostoru v zadku Q3.

Večnamensko konceptno rolko (t. i. longboard, dolg 1,05 metra, na fotografiji levo) z zložljivim krmilom, na kateri je prostor za prtljago ali nahrbtnik, poganja elektromotor (zadnja kolesa), doseže pa hitrost 30 kilometrov na uro. Njen doseg je okoli 12 kilometrov. Voznik jo krmili z nagibanjem, motor pa upravlja s stikali na ročki. Ko rolke ne potrebuje več, jo lahko zloži in spravi v namenski prostor pod zadnjim odbijačem Q3.



Vročče!

Temperature so te dni tam, kjer jih imamo najraje. In zdaj jih še dvigujemo s pregledom najbolj »vročih« avtomobilskih modelov, od modnega urbanega križanca in vznemirljivega športnega terenca do sodobnega vsepovezanega premijskega modela srednjega razreda in prostornega kompaktnega petvratnika. Spoštovani, tudi če sedite v klimatizirani pisarni, vas opozarjamo, da boste ob pogledu nanje težko ostali hladni.

Piše: Marjan Horvat



T-Cross



Potem ko je znamka s svojimi novimi SUV-modeli dodobra zapolnila vse (večje) segmente, je prišel na vrsto še najmanjši v terenski družini, ki seveda ne želi biti robat terenec. Z vsem, kar ponuja, je predvsem priročen in praktičen, okreten in moden, digitaliziran in povezan. Zato se boste v T-Crossu dobro, morda celo najbolje počutili predvsem mlajši, takšni, ki želite od avta še precej več kot udoben in varen prevoz. Ugajal pa bo tudi vsem, ki ste mladi po srcu, aktivni in dinamični, a hkrati racionalni pri izbiri avtomobila, ki vendarle mora biti v trendu.

S svojimi kompaktnimi dimenzijami (dolžina 4,1 metra, širina 1,76 metra) je T-Cross kot nalašč za mestni vrvež.



POGONSKI SKLOP

Ker ima kompaktno, lahko zasnovano, ki se naslanja na mehaniko modela Polo, lahko T-Cross shaja tudi s sodobnimi trivaljniki. Na voljo sta dva litrska prisilno polnjena motorja TSI s 70 in 85 kilovati (95 in 115 konjskimi močmi), ki ju odlikujejo predvsem prožnost, prijazen navor in majhna poraba. Za tiste, ki vozijo več, pa je tu še 1.6-litrski dizelski štirivaljni TDI s 70 kilovati (95 konjskimi močmi) in kar 250 njutonmetri navora. Menjalniki so trije: pet- in šeststopenjski ročni ter sedemstopenjski DSG. Štirikolesnega pogona tale modni križanec za okretno šviganje po mestnih uličicah pravzaprav niti ne potrebuje. Mu pa pri tem – in zunaj mesta – pomagata nadzor oprijema ASR in elektronska zapora diferenciala EDS.



VARNOST IN UDOBJE

Ne ozirajte se na njegovo velikost, T-Cross bo za voznika in potnike poskrbel kot veliki. Poleg klasične varnostne opreme, kot so tritočkovni varnostni pasovi, varnostne zračne blazine in čvrsta kletka, je že v serijski opremi mogoče najti tudi asistenco za ohranjanje smeri (Lane Assist), asistenco za speljevanje na klancu, avtomatski vklop luči, LED-dnevne luči, nadzor stabilnosti (ESC) z ABS z zavorno asistenco ter sisteme ASR, EDS in MSR, sistem za nadzor mrtvega kota (Blind Spot Detect), senzor s funkcijo odparkiranja, sistem za klic v sili (eCall), sistem za nadzor prometa (Front Assist) z mestno funkcijo zaviranja v sili in zažigavanjem pešcev itd. Veliko? Morda, toda varnost

potnikov je vedno na prvem mestu, podobno kot udobje in dobro počutje, za kar skrbita podvozje z vsemi posamično vpetimi kolesi in prostorna notranjost s tudi po višini nastavljivimi sedeži in volanom, v kateri je zadnjo klop mogoče pomakniti celo vzdolžno in tako prtljažnik povečati na resnih 455 litrov.



POVEZLJIVOST

Radijski in navigacijski sistemi v T-Crossu razvijajo z barvnim zaslonom na dotik ter s številnimi možnostmi za priklop zunanjih naprav na USB-vmesnik in z varnim upravljanjem na osrednjem zaslonu. Navigacijski sistem Discover Media navdušuje s svojim 20,3-centimetrskim (8-palčnim) zaslonom in intuitivno navigacijo, ki jo s priročnimi spletnimi storitvami Car-Net lahko razširite še z informacijami v realnem času, dostopate do avtomobila z aplikacijo na pametnem telefonu, dobite informacije o vremenu na cilju, črpalkah ob poti in odpiralnem času, si uvozite izbrano pot s svojega računalnika in še veliko, veliko več. Ima vaš telefon prazno baterijo? Ni težav. Preprosto ga položite v sprednji predal, kjer se bo indukcijsko napolnil (če podpira standard Qi), hkrati pa se bo tam okreplil signal telefona.



Več preberite na: www.volkswagen.si.

A4

Ko bo jeseni zapeljal na naše ceste, bo za modelom A4 resna osvežitev. Ta ga tudi navzven loči od predhodnika. Z na novo oblikovanimi matričnimi LED-žarometi, širšo masko z režo nad njo, novimi odbijači (za vsako verzijo), bočnimi izboklinami nad blatniki in novimi zadnjimi lučmi, ki poudarjajo širino, ter s kromirano letvico med zadnjimi lučmi z vseh strani deluje bolj dinamičen, športen in še bolj prestižen.



POGONSKI SKLOP

Za začetek prodaje pri Audiju načrtujejo šest novih motorjev – vsi so seveda prisilno polnjeni z razponom moči od 110 kilovatov (150 konjskih moči) do 255 kilovatov (347 konjskih moči) –, od modela Audi A4 35 TFSI do najmočnejšega Audija S4 TDI s šestvaljnikom. Na začetku bodo trije motorji hkrati tudi blagi hibridi na 12-voltni osnovi, s pomočjo katere A4 zmore učinkoviteje regenerirati energijo ter upravljati zagon in izklop motorja (prihranek do 0,3 litra na 100 kilometrov).

Najmočnejši V6 TDI pa bo na voljo tudi kot 48-voltni blagi hibrid, ki bo regenerirano energijo (do 8 kilovatov) spravljal v litij-ionsko baterijo in jo uporabljal tudi za pogon električnega puhala, ki pomaga klasični turbini (ki jo ženejo izpušni plini). S pomočjo te tehnologije zmore 3.0 TDI kar 255 kilovatov (347 konjskih moči) in 700 njutonmetrov navora, S4 TDI pa do 100 kilometrov na uro pospeši v neverjetnih 4,8 sekunde. Zraven sodita še stalni štirikolesni pogon quattro s sredinskim diferencialom in osemstopenjski samodejni menjalnik tiptronic, za šibkejšje motorje pa je na voljo sedemstopenjski S tronic. Še vedno je mogoče naročiti tudi športni zadnji diferencial za vektoriranje navora.



VARNOST IN UDOBJE

Da bi novi A4 lahko ustrezal čim širšemu krogu kupcev, so se pri Audiju odločili za serijsko in športno podvozje, pri vsakem pa se kupec lahko odloči tudi za uravnane blažilnike, ki pri serijskem podvozju poudarijo predvsem udobje, pri športnem (ki ima prilagojene, čvrstejše vzmeti in je 23 milimetrov bližje tlom) pa vozno dinamiko. Pri modelih S pa je serijsko še bolj športno poudarjeno podvozje S. Delovanje in uravnavanje blažilnikov sta vezana na vozne programe (Audi drive select), nastavitve pa vplivajo tudi na odzivnost motorja, menjalnika, krmiljenja in varnostnih sistemov. Še več udobja ponuja (pol)terenska verzija Allroad, pri kateri je podvozje nastavljeno za težje prehodne ceste, hkrati ima daljši hod (plus 35 milimetrov) in poseben vozni program.

Seveda pa tudi novi A4 ponuja dolg spisek serijske in dodatne opreme, da se bodo potniki v njem počutili tako udobno, kot to lahko tudi pričakujejo od premijske limuzine (ali kombija oziroma Avanta). Še bolj izpostavljena je varnost, saj je tu kup najsodobnejših asistenčnih sistemov. Med drugim lahko zdaj radarski tempomat uravnava hitrost tudi brez spredaj vozečega avtomobila, saj lahko dobiva podatke od navigacije, večnamenske kamere ali pa iz oblaka, v katerega prihajajo podatki od cestne infrastrukture in drugih udeležencev v prometu.

A4 je od leta 1994 eden od Audijevih paradnih konjev, zato je za znamko še kako pomembno, da ostane v vrhunski formi.



POVEZLJIVOST

Pravzaprav bi bilo treba začeti na tem področju, na katerem je novosti največ, s čimer A4 postaja zares povezan avtomobil. Tretja generacija multimedijskega sistema MIB 3 je v avto dodala prostostoječi 10,1 palca velik TFT-zaslon na dotik (MMI touch), vrtljivi izbirnik je izginil, logika upravljanja je blizu pametnim telefonom. Za pogon skrbi glavna enota s povsem novim in fizično ločenim delom, namenjenim samo komunikacijskim storitvam, kot so (brezročna) telefonija ali storitve Audi connect, vključno s stalno internetno povezavo ali vzpostavitev dostopne točke. Opcijsko pa sta na voljo še telefonski predalček z indukcijskim polnjenjem in premijski 3D-sistem Bang & Olufsen.

Audi zdaj ponuja kup novih online storitev, ki si jih voznik lahko dodaja tudi po nakupu avtomobila (na voljo je celo preizkusna doba, na primer za digitalni radio DAB). Med njimi je novost tudi tako imenovana storitev car-to-x oziroma komunikacija s cestno infrastrukturo. Avtomobilski računalnik namreč dobiva podatke o

razmerah na cesti iz oblaka od drugih Audijevih vozil in tako lahko opozarja na nevarnosti, gnečo, zastoje ter na navigaciji predlaga obvoze. Hkrati lahko po internetni povezavi komunicira tudi z infrastrukturo in prejema podatke o delovanju semaforjev ter tako umeri hitrost avtomobila za sledenje zelenemu valu. Voznik bo z brezplačno aplikacijo myAudi svoj pametni telefon lahko povezal z avtomobilom, ob tem pa vozilo tudi odklenil z digitalnim ključem na telefonu in zagnal motor (Android).

Seveda pa sta povezljivost in digitalizacija vidni tudi fizično, saj se lahko lastnik odloči tudi za novo HD-generacijo virtualnega kokpita (full HD), tu pa je še projicirni zaslon, s katerim lahko voznik osnovne podatke digitalne instrumentne plošče prebira v svojem vidnem polju.



Več preberite na: www.audi.si



Ateca

CUPRA je zdaj samostojna znamka, ki je zrasla iz SEATA-a, in se ukvarja predvsem z razvojem in izdelavo edinstvenih, oblikovalsko izrazitih in tradicionalno visoko zmogljivih vozil, ne le SEAT-ovih izvedenk. Kmalu bodo namreč sledili modeli, ki bodo lastni le znamki CUPRA. Za njihov volan boste sedli predvsem tisti, ki cenite vrhunske vozne lastnosti, kvaliteto manufakturne izdelave in samosvojo oblikovalsko pot.



POGONSKI SKIOP

Za CUPRA Ateca so izbrali preverjen dvolitrski štiri-valjni iz družine EA888 z neposrednim vbrizgom, ki mu pri dihanju pomaga turbina. Zmogljivosti so skoraj osupljive: motor zmore 221 kilovatov (300 konjskih moči) in 400 njutonmetrov navora. To pomeni, da do 100 kilometrov na uro lahko pospeši v zgolj 5,2 sekunde. Seveda bi dobre 1,6 tone težki SUV lahko imel nekaj težav pri prenosu tako velikega navora na podlago, zato je serijski tudi štirikolesni pogon 4Drive z elektromehansko sklopko, ki jo nadzira računalnik. Za najboljši oprijem pa skrbijo še bliskovito hiter sedemstopenjski menjalnik DSG, vozni programi, posamično vpeta kolesa in celo računalniško uravnavani blažilniki, ki jih lahko nastavlja voznik sam ali pa to prepusti zmogljivi računalniški logiki, ki dobiva kopico podatkov od tipal po vsem avtomobilu.



VARNOST IN UDOBJE

Ob zmogljivem motorju je treba poskrbeti tudi za aktivno in pasivno varnost. K prvi sodijo tako vrhunske podvozje kot štirikolesni pogon in zmogljive pnevmatike na 19-palčnih kolesih ter 18-palčne zavore znamke Brembo. Za bolj sproščeno vožnjo si je mogoče omisliti tudi udobne (električno pomične, ogrevane) školjkaste sedeže, ki se prilagajajo telesu kot dobro ukrojena obleka, ogrevano vetrobransko steklo je serijsko, ravno tako sedeži, prevlečeni z alkantaro. Za več suverenosti v zavoju skrbi računalniška simulacija zapore diferenciala XDS.

Sicer pa je v vozilu tudi kar nekaj sistemov, ki kot angel varuh bedijo nad voznikom in potniki. Tu so na primer sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah RKA, asistenca za pomoč pri speljevanju na klancu (Hill Hold Control), sistem za zaznavanje utrujenosti voznika in nekaj zahtevnejših sistemov, kot so na primer sistem za prepoznavanje prometnih znakov (Traffic Sign Recognition), proaktivna zaščita pešcev, tempomat z avtomatskim uravnavanjem razdalje ACC, večfunkcijska kamera, samodejno mestno zaviranje v sili, sistem za ohranjanje smeri na voznem pasu (Lane Assist), sistem za pomoč pri zastojih (Traffic Jam Assist) ali nadzor mrtvega kota (Blind Spot Detection).



POVEZLJIVOST

CUPRA Ateca je predvsem vsakodnevno uporaben avto, ki omogoča, da ostanete povsem povezani in tako tudi v avtu vstopite v digitalni svet ter na najboljši način izkoristite svoj čas. S pomočjo aplikacije Full Link je mogoče pametni telefon preprosto povezati v multimedijški sistem avtomobila in uporabljati več aplikacij, medtem ko se vaš telefon brezžično polni v posebnem predalčku. Ob tem je prostoročna telefonija seveda logična, hkrati pa je multimedijo in navigacijski sistem Plus z 8-palčnim barvnim zaslonom mogoče upravljati z gestami (na voljo sta še branje SMS-sporočil in pretvorba govora v besedilo). Na krovu so še do štiri USB-vmesniki, digitalizacijo pa odlično dopolnjuje kombinirana digitalna instrumentna plošča na 10,2-palčnem zaslonu, ki jo voznik lahko prilagodi svojim željam in potrebam.



Več preberite na: www.cupraofficial.si.

Vozila z logotipom CUPRA so in bodo posebna, oblikovalsko izvirna, edinstvena, izdelana posebej skrbno, in to z ravno tako skrbno izbranimi materiali.



Scala

S preišljenimi potezami v novem Škodinem oblikovalskem jeziku Scala nagovarja tudi emocionalno in ne zgolj racionalno plat potencialnih kupcev. Enako velja za razgibano notranjost te kombilimuzine, v kateri so izbrani materiali, njihova kvaliteta in barvna usklajenost zdaj na povsem novi ravni. Petvratnik bo všeč tudi zahtevnejšim kupcem, ob tem pa na 4,36 metra dolžine ohranja za Škodo tako značilne prednosti, kot sta prostornost in praktičnost.



POGONSKI SKIOP

Gre za model, ki je nastal na prilagodljivi platformi MQB (A0), zato je ponudba tehnologije precej široka. Trenutno so na voljo štiri motorji (od 70 do 110 kilovatov) in trije menjalniki – ročni pet- in šeststopenjski ter samodejni (sedemstopenjski DSG). Najmočnejši motor je 1.5-litrski TSI Evo, s katerim je Scala že skoraj mini RS, saj do 100 kilometrov na uro pospeši v 8,2 sekunde in doseže največjo hitrost 212 kilometrov na uro. Spreten kompromis med zmogljivostjo in porabo pa je še vedno motor 1.6 TDI, ki kot 1.5 TSI ponuja 250 njutonmetrov navora, le da ob moči 85 kilovatov (115 konjskih moči). Scala ima kar tri opcije podvozja: serijsko, povišano za slabo podlago in športno uravnavano (15 milimetrov nižje podvozje s prilagojenimi vzmetmi, vključno z dvostopenjsko prilagodljivimi blažilniki).



VARNOST IN UDOBJE

Samo varnostni pasovi, čvrsta karoserija in zračne blazine, čeprav jih je lahko kar sedem, niso dovolj za dobro počutje in varno vožnjo. Zato so pri Škodi model Scala opremili še z najsodobnejšimi sistemi, kot so funkcija samodejnega zaviranja v sili (Front Assist), pomoč pri ohranjanju smeri na voznem pasu (Lane Assist), klic v sili (eCall), tipalo za nadzor tlaka v pnevmatikah, tu pa je še kup sistemov, ki nadzorujejo zdrsk koles oziroma avtomobila in varno zaviranje (ABS, ESP, TCS, MSR). Radarski tempomat z omejevalnikom skrbi za brezstresno potovanje na avtocestnih ravniinah. Sicer pa bo za udobje poskrbel tudi dolg spisek

Scala je eden redkih modelov v priljubljenem spodnjem srednjem razredu, ki ponuja kar tri opcije podvozja.

opreme, na katerem že v osnovi ne manjkajo klimatska naprava, osrednja ključavnica, električno nastavljivi in ogrevani zunanji ogledali, mogoče pa je dodati še trikraki usnjen multifunkcijski volan, ambientalno osvetlitev v beli barvi, športne sedeže, se poigravati z notranjimi oblogami in prevlekami sedežev itd.



POVEZLJIVOST

Scala ponuja izkušnjo popolne povezljivosti, saj je lahko najboljši multimedijski sistem MIB s pomočjo kartice eSIM stalno povezan s spletom, kar pomeni posodabljanje prometnih informacij, novic, vremena. Kapacitivni zaslon je lahko velik celo do 9,2 palca, mogoče je tudi upravljanje z gestikulacijo. Zrcaljenje telefona v multimedijo je zdaj lahko celo brezžično (Apple CarPlay), pri tem pa se telefon indukcijsko polni v posebnem predalčku. In popolno izkušnjo seveda pomeni le Škoda Connect, sistem, ki omogoča tudi dostop do avtomobila na daljavo (celo s pametno uro), povezavo s servisom, preverjanje podatkov ... Pri vsesplošni digitalizaciji je treba omeniti še aktivni informacijski zaslon z digitalizirano celotno instrumentno ploščo, ki je tako povsem prilagodljiva voznikovim željam.



Več preberite na: www.skoda.si.

Sopotnik za DVA

Volkswagen Crafter je lahko marsikaj. Za Janeza Reberšaka tudi čisto pravi dom na kolesih.

Piše: Matjaž Gregorič

Foto: Miran Juršič



Volkswagen Crafter je na voljo v številnih serijskih in predelanih različicah za različne namene, od takšne za razne vzdrževalne in obrtne dejavnosti, za prevoz oseb (minibus) ter vse do intervencijskih in servisnih vozil, tudi s stalnim štirikolesnim pogonom. Je pa tudi priljubljena osno-

va različnih specializiranih delavnic za predelavo v avtodom. Znamki Volkswagen Gospodarska vozila sicer avtodomi niso tuji. Že tri desetletja je namreč prisotna na trgu z avtodomom California, ki je nastal na osnovi manjšega Transporterja. Lani je predstavila popolnoma nov

avtodom v šestmetrskem razredu, zasnovan na modelu Crafter, uradno pa se imenuje Grand California. Poleg velike postelje v zadku premore še majhno kopalnico s straniščem, kuhinjo s 70-litrskim hladilnikom, velik poudarek pa so snovalci namenili urejenosti in ergonomiji.

Volkswagen Crafter 35 2.0TDI L3H3

Motor:

štirivaljni, dizelski, prostornina 1968 ccm

Moč:

130 kW (177 KM) pri 3600 vrt./min, navor: 410 Nm od 1500 do 2000 vrt./min

Prenos moči:

štirikolesni pogon 4MOTION, šeststopenjski ročni menjalnik

Mere:

dolžina 5,986 m,
širina 2,040 m, višina 2,590 m,
medosje 3,640 m



Življenje danes 65-letnega Janeza Reberšaka s Črnicca pri Brezjah je prežeto s smučarskim tekom. V tekaške smučine se je aktivno pognal v zgodnjih najstniških letih in tam ostal do srede dvajsetih. Skromno pravi, da v tekmovalni karieri ni dosegel »nič posebnega«, čeprav se je uvrščal med prve tri smučarske tekače nekdanje skupne države (seveda so bili na vrhu vselej Slovenci), enkrat, ne spomni se več, kdaj, pa je osvojil celo naslov balkanskega prvaka.

Potem ko je smuči pospravil v kot, čeprav jih nikoli ni prav zares, se je zaposlil v servisni službi takrat še cvetočega Elana, v kateri je vztrajal deset let. Sledila je naveza z norveškim Swixom, ki velja za vodilnega proizvajalca voskov in opreme za vse smučarske vrste, predvsem pa za tek. Pri Skandinavcih je Reberšak v servisni službi svoje znanje in izkušnje delil kar 26 let, vse do olimpijskih iger v Sočiju leta 2014, vmes pa sta z ženo ustanovila še svoje podjetje JR Sport (ki kajpak ponuja vse, kar je potrebno za »lavfarijo« na smučeh, torej maže, smuči, vezi, palice in drugo opremo). V vsem tem času je Reberšak sodeloval s številnimi reprezentancami in večkrat obredel vse države, v katerih poznajo zimske športe.

»Mislim, da sem v življenju prevozil vsaj dva milijona in pol kilometrov oziroma med 50 in 70 tisoč letno. Večinoma sem vozil Volkswagne, vmes je bil tudi Audi 100. Spomnim se ene same nesreče, ko se mi je nekdo s stranske ceste za-

letel v Passata. Avtomobile smo običajno menjali na 200 tisoč kilometrov in še zdaj imamo v družini Volkswagne, vključno z zadnjo pridobitvijo, Crafterjem, predelanim v avtodom. Pravzaprav, če štejemo še avtomobile sinov in nečaka, smo jih do zdaj pri Porsche Slovenija kupili vsaj petnajst.« pripoveduje Reberšak, ki ima na domačem dvorišču še pet let starega Multivana.

S smučarskim tekom ga torej še vedno veže poslovna pot, tekaške smuči pa so z njim tudi takrat, ko se z ženo odpravita na pot s Crafterjem, predelanim v avtodom. »Z ženo zelo rada potujeva, zato sva si tudi omislila avtodom. Prej sva potovala s šotorom, zdaj pa sva si zaželela več udobja. Odločitev za Crafterja 4MOTION je bila nekako samoumevna, navajeni smo na Volkswagnova vozila, zadovoljni smo z njihovo vzdržljivostjo in tudi s servisnimi storitvami. Poleg tega je Crafter edini te velikosti s štirikolesnim pogonom. Pozimi se namreč rada odpraviva na tekaške proge na Južnem Tirolskem in vožnja po dvajsetih centimetrih snega za štirikolesni pogon ni nobena ovira.«

O avtodomih pred nakupom ni vedel veliko, raziskovanja se je lotil po spletu, svoje želje pa sta z ženo zaupala strokovnjakom iz kamniškega podjetja Sipras, v katerem se s tovrstnimi predelavami ukvarjajo že več kot dvajset let in sodelujejo tudi s Porsche Slovenija. Poskrbeli so za načrt in vse drugo, kar sta si zaželela potopnika. Slabih šest metrov dolgi Crafter z

dvolitrskim turbodizelskim motorjem s 130 kilovati (177 KM) se je torej iz dostavnika spremenil v udoben avtodom za dva oziroma tri. Z Janezom in njegovo soprogo namreč redno potuje tudi prijazni kuža Alf.

»Najin avtodom ima zelo dobre vozne lastnosti, motor je dovolj zmogljiv tudi za hitrejšo vožnjo, ki za takšno vozilo sicer ni najbolj primerna. Hkrati je še dovolj okreten, seveda pa ni povsem primerljiv z osebnim avtomobilom. Všeč mi je, da vanj lahko spraviva vso športno opremo; oba namreč rada kolesariva z gorskimi kolesi, pozimi pa je seveda čas za smučarski tek.« Crafter, predelan v avtodom, ima namreč na zadnjem delu garažo, v kateri je prostor za dve kolesi in pozimi za tekaške smuči ter drugo opremo. V zadnjem delu je še grelec na plinsko olje, ki tudi v hladnejših dneh v nekaj minutah ustvari prijetno toplo atmosfero. In ker sta sedeža samo dva, je v vozilu dovolj prostora za kuhinjski blok in kopalnico ter udobno ležišče. In kateri je naslednji cilj Janeza in njegove soproge? »Prav zdaj se odpravljava do Blatnega jezera ter nato na Slovaško in Češko.«

Slabih šest metrov dolgi Crafter z dvolitrskim turbodizelskim motorjem s 130 kilovati (177 konjskimi močmi) se je iz dostavnika spremenil v udoben avtodom za dva oziroma tri.

Kako zgraditi vozni park podjetja?

Že izbira enega vozila ni vedno preprosta, ko pa je treba sestaviti celoten vozni park podjetja, je izziv še večji. Pri sprejemanju odločitve morate poiskati ravnovesje med potrebami, željami, zunanjimi in notranjimi dejavniki ter finančnimi zmožnostmi. A pri tem niste sami. Ko tehtate svoje odločitve, so vam na voljo vrhunski strokovnjaki podjetja Porsche Leasing, pri pripravi strategije pa si lahko pomagata tudi z nekaj najpomembnejšimi pravili.

Piše: Jak Vrečar

JASNO DEFINIRAJTE CILJE

Kaj zares potrebujete? Naredite poglobljeno analizo in načrt, kako boste oblikovali vozni park podjetja, uporabljali in vzdrževali vozila v njem. Prvi korak mora biti premislek o tem, kateri tip in koliko vozil potrebujete. Pri tem so ključni odgovori na vprašanja, kot so:

- Koliko kilometrov bodo povprečno prevozila vozila?
- Na kakšnih razdaljah in vrstah cest jih potrebujete (krajše mestne vožnje, daljše razdalje, kombinacije ...)?
- Za kakšen namen se bodo uporabljala vozila (na primer za poslovne vožnje, terenske poti, dostavo blaga ali servisne obiske ...)?
- Koliko oseb bo uporabljalo vozila (bo posamezno vozilo namenjeno eni osebi ali pa bo v souporabi)?
- Kako pogosto bodo vozila v uporabi?
- Kakšne so mobilnostne potrebe podjetja danes, kakšne pa bodo čez dve, tri ali pet let?

Odgovori na ta vprašanja vam bodo pomagali pri oblikovanju strategije in odločitvi za prava vozila.

IZBERITE VOZILA

Z velikostjo podjetja, za katero izbirate vozila, raste tudi izvir izbire pravih vozil. Kateri tip, razred, pogon je pravi? Pogosto se zgodi, da pod eno streho potrebujete zelo raznoliko paleto vozil, od vrhunske limuzine, s katero bo direktor premagoval kilometre doma in v tujini, do dostavnih vozil, več vozil za pool, ki jih bodo dnevno uporabljali komercialisti in si pri tem podajali ključe, pa do kompaktnega, morda električnega vozila za krajše mestne vožnje.

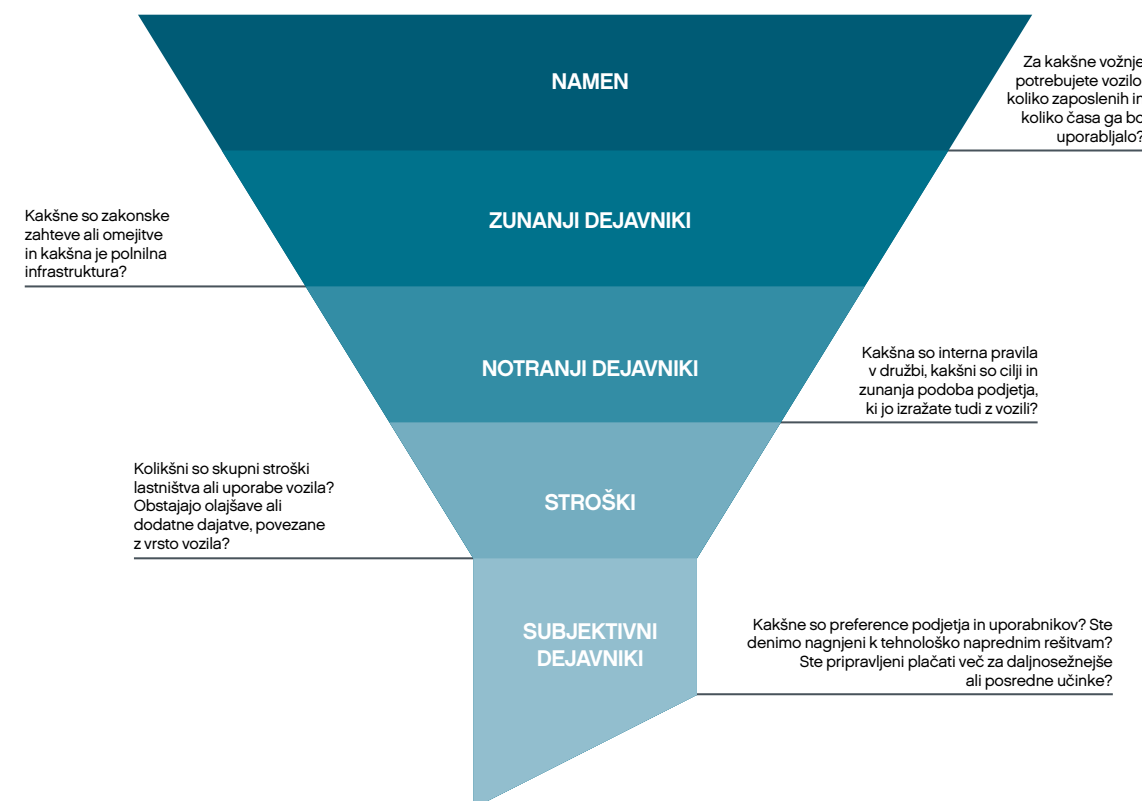
V večini podjetij se izkaže, da je smiselno definirati ključne parametre vozil (na primer tip pogona, prostornino ...) in se nato vsaj za del voznega parka odločiti za standardizacijo oziroma več vozil istega modela. Še posebej pri vozilih, ki so v souporabi (v poolu), to ne pomaga le določiti jasna pravila, kdo in za kakšen namen uporablja posamezno vozilo, ampak je zelo koristno za samo uporabo: prinaša namreč preprostejše načrtovanje, olajša vožnjo uporabnikom, ki se jim ni treba privajati na različna vozila, in omogoča spremljanje vožnje (na primer podatkov o povprečni porabi) ter na podlagi tega optimalno oceno stroškov.

Kaj pa pogon?

V preteklosti so se v številnih podjetjih, predvsem v tistih, v katerih so z vozili opravljali daljše vožnje, praviloma odločali za dizelski pogon. Čeprav so aktualne generacije tovrstnih vozil zaradi stroškovne učinkovitosti ponekod še vedno pogosta izbira, pa se danes odgovorni za izbiro vozil v podjetjih ozirajo na različne konce, in to ne le zaradi regulative, ampak tudi zaradi raznolikih potreb in ponudbe različnih tipov pogonov. Na voljo so najsodobnejši bencinski in dizelski pogoni, blagi hibridi, priključni hibridi, vozila na plinski pogon, vse več pa je seveda tudi električnih vozil.

Proces izbire, v katerem pogon izberete glede na vrsto načrtovanih voženj, zunanje in notranje dejavnike v podjetju, ki vplivajo na uporabo vozil, celotne stroške in subjektivne dejavnike (uporabniške preference), v stroki imenujejo flotni lijak.

FLOTNI LIJAK Kaj vpliva na izbiro tipa in pogona vozila za vozni park v podjetju?



IZBERITE PONUDNIKA VOZIL

Takoj ko je podjetje malo večje in se odloča za več vozil hkrati, je ključno, da izbere ne le pravi tip vozila, ampak tudi pravega ponudnika. To ne pomeni le izbire določene znamke, ampak tudi izbiro zanesljivega partnerja, ki bo lahko zagotovil vrhunsko ponudbo vozil, hkrati pa tudi enako kakovostne prodajne in poprodajne storitve. Vodilo pri tem je manj kompleksnosti in nižji stroški, zato se vse več podjetij odloča za poenotenje svojih voznih parkov in vozila izbira pri enem ponudniku. Argumenti za to so cenovna učinkovitost, preprosta izbira na enem mestu ter neposreden in poglobljen odnos s ponudnikom, ki postane partner v mobilnosti podjetja.

Prednosti številke ena v svetu mobilnosti: z odločitvijo za vozila znamk, ki jih zastopa Porsche Slovenija, dobite najboljšo in najobširnejšo paleto vozil na enem mestu. S popolno ponudbo modelov Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila lahko izpolnite vse potrebe, zahteve in želje po vozilih različnih razredov in namembnosti.

ODLOČITE SE ZA PRAVO FINANCIRANJE

Če je v preteklosti še veljalo, da so tudi pravne osebe vozila kupile in imele v lasti, se danes podjetja v večini

primerov odločajo za drugačne oblike uporabe vozil. Fleksibilnost, vnaprej znani fiksni stroški in usklajene storitve so tiste prednosti, zaradi katerih se danes podjetja pri izbiri vozil pogosteje odločajo za lizing. Seveda ima vsako podjetje svoje preference in možnosti tudi pri financiranju, a trendi v Evropi in pri nas kažejo, da se delež podjetij (še posebej večjih), ki se odločajo za lizing, povečuje. To je razumljivo, saj je v sodobnih, dinamičnih poslovnih okoljih primeren vozni park eden nujnih pogojev za uspeh na trgu. Ko podjetje oblikuje svoj vozni park, ne gre več le za izbiro vozil, ampak za celotno rešitev vrhunske mobilnosti, v katero so zajeti kakovostna, zanesljiva vozila, neposredni stroški njihove uporabe in vzdrževanja ter posredni stroški, ki jih ima podjetje, da je njegov vozni park v vsakem trenutku na optimalni ravni, ali prihranki.

Preverite možnosti financiranja vozil za vaše podjetje. Vse informacije najdete na www.porscheleasing.si/leasing.

Paketi, v katere so vključeni financiranje (operativni lizing), fiksno vzdrževanje, zavarovanje, vnaprej znani postopki in stroški rednih in dodatnih servisov (ter na primer menjava pnevmatik), so zato za podjetja pogosta in zelo zanesljiva izbira brez tveganja.

VSE iz ENE ROKE

Razmišljate, da bi v svoj vojni park vključili električna vozila, a imate hkrati še številna vprašanja, pomisleke in skrbi? Z direktorjem Porsche Slovenija, Danilom Ferjančičem, smo spregovorili o elektrifikaciji mobilnosti ter široki in celoviti ponudbi storitev, ki jo podjetje pod znamko MOON ponuja kupcem električnih in elektrificiranih vozil koncerna Volkswagen, pa tudi drugih znamk.

Piše: Matjaž Korošak

Ključna, pravi Ferjančič, je celovitost ponudbe. Vsak kipec lahko odslej vse, kar potrebuje za svojo električno mobilnost, dobi na enem mestu, pri katerem koli prodajalcu v pooblaščenih prodajno-servisnih mrežah Porsche Slovenija: od testne vožnje in naposled nakupa izbranega električnega vozila do svetovanja ter nakupa polnilnih postaj, sistemov za lastno proizvodnjo elektrike (fotovoltaika) in hranilnikov električne energije.

CELOVITE REŠITVE

»Ker gre tu za kompleksne rešitve, je naša prednost v tem, da lahko odgovore na vsa s tem povezana vprašanja ponudimo iz ene roke. Preprosto, zanesljivo in varno. Gre pravzaprav za enak pristop kot pri prodaji avtomobila - najprej moramo natančno ugotoviti želje in potrebe stranke, šele potem ji lahko kvalitetno svetujemo.« pripoveduje Ferjančič, ki pri tem izpostavlja še zaupanje, ki ga morata pri takšnem projektu zgraditi prodajalec in stranka, pa naj gre za zasebne ali poslovne uporabnike.

Ob prehodu na električno mobilnost bodo morali upravitelji voznih parkov dobro poznati prednosti in specifično vozilo ter njihovega polnjenja, predvsem pa jih bo treba izobraževati, da si bodo lahko sami izračunali pozitivne učinke e-mobilnosti. »Tudi s temi izračuni bomo pomagali našim poslovnim strankam,« zatrjuje Ferjančič, ki hkrati dodaja, da prav veliko posebnih znanj e-mobilnost ne bo zahtevala ne od voznikov ne od upraviteljev voznih parkov. »Kljub temu bomo seveda poskrbeli tudi za vse potrebno izobraževanje oziroma informacije. Že zdaj pa lahko povem, da bo servisiranje električnih vozil opazno cenejše kot pri vozilih s konvencionalnim motorjem, kar pa je glede na konstrukcijo pogonskega sklopa tudi jasno.«

Kupcem električnih vozil pri Porsche Slovenija pod znamko MOON trenutno ponujajo širok nabor polnilnic z različnimi močmi polnjenja, ki so primerne tako za individualne hiše kot za podjetja s številnimi uporabniki. Prav tako so v ponudbi vzpostavitev sončne elektrarne (fotovoltaika), s katero stranka sama proizvaja električno energijo oziroma »gorivo«, ter hranilniki, v katere se tako proizvedena energija lahko shrani. Tako je baterijo električnega avtomobila mogoče polniti tako rekoč brezplačno oziroma neodvisno od omrežja in trenutne cene električne energije. »Morda so hranilniki električne energije v tem trenutku res še dokaj dragi, saj en kilovat v grobem stane med 900 in 1000 evri, toda pričakujemo, da se bodo stvari tudi tukaj dokaj hitro pocenile in bomo lahko strankam kmalu ponudili ugodnejše rešitve. Bodo pa zalogovniki postali bistveno bolj zanimivi za stranke

takrat, ko se bo obračunski takt za proizvedeno in porabljeno energijo iz fotovoltaike, ki je povezana v omrežje, spremenil z letnega na 15-minutnega, kot je to napovedano. Tudi zaradi tega bodo hranilniki postali bolj zanimivi, dobava v omrežje pa manj.« Hranilniki električne energije bodo tudi pomagali razbremeniti javno omrežje, saj bodo posrkali presežke takrat, ko jih bodo ponujali mnogi in bi to operaterju lahko povzročilo težave.

Ena od glavnih skrbi je, kako zagotoviti tako imenovano dinamično polnjenje. »Seveda vsi sistemi, ki so na trgu, niso pametni. Zato je naša skrb, da stranki omogočimo polnjenje avtomobila na tak način, da se bo to vselej prilagajalo trenutnim možnostim, porabi oziroma inštalaciji, saj morajo nekateri porabniki imeti prednost, objekt pa ne sme počepniti pri takšni dodatni obremenitvi. Zato se že dogovarjamo z nekaterimi domačimi proizvajalci, ki pripravljajo rešitve za to področje,« pravi Danilo Ferjančič, ki hkrati pove tudi, da so vse mehanske komponente, ki jih ponujajo pod znamko MOON, izdelali priznani proizvajalci ter da zanje poleg svetovanja ponujajo kvaliteten servis in vzdrževanje. »Vzpostavili smo tudi lastni klicni center, ki je za vsa vprašanja, povezana s sistemi MOON, ki jih ponujamo, na voljo vsem našim strankam in deluje 24 ur na dan, vsak dan.«

Kaj pa, če imate v svojem voznem parku že električna vozila drugih proizvajalcev in iščete čim bolj racionalen način za njihovo polnjenje? »Naši sistemi so namenjeni vsem vozilom, ne le vozilom koncerna Volkswagen. Pri AC oziroma polnjenju z izmeničnim tokom gre za tako imenovani tip 2, pri DC-polnilnicah pa za tip CCS. Obstajajo pa tudi AC-adapterji z vsemi tipi vtičev, ki so v rabi. Ravno tako je mogoče naše sisteme povezati na primer z obstoječo sončno elektrarno oziroma fotovoltaiko. Je pa res, da bomo v prihodnje verjetno dobili tudi kar nekaj posebnih rešitev za polnjenje, ki jih bodo pri posameznih znamkah koncerna pripravili za svoje modele,« o prihodnosti razmišlja Ferjančič.

POMOČ TUDI PRI FINANCIRANJU

Celotni sistemi s fotovoltaiko in tudi močnejše polnilne postaje so lahko resen finančni zalogaj, in to ne le za

Ključna dejavnika pri odločanju o nakupu novega električnega vozila sta njegov doseg in možnost (cenovno ugodnega) polnjenja. MOON je znamka koncerna Porsche Holding, ki se ukvarja prav z reševanjem teh težav in strankam na enem mestu ponuja celovite rešitve za električno mobilnost.

Strokovnjaki in analitiki so ugotovili, da bodo vozniki kar 40 odstotkov polnjenj opravili doma, drugih 40 pa na delovnem mestu. Preostanek bodo vmesna hitra polnjenja, na primer na avtocestah, in polnjenja na končni destinaciji, kjer pa gre večinoma za hitre ali superhitre polnilnice. Večina strank – tako zasebne kot poslovne stranke in celo manjše skupnosti – bo torej iskala praktične, kvalitetne, inteligentne in cenovno ugodne rešitve za polnjenje doma in v službi.



posameznika, ampak tudi za podjetje. Tudi v tem primeru ima MOON odlično izhodišče. »Ena od naših prednosti je celovito in ugodno financiranje, ki ga lahko ponudimo stranki oziroma podjetju, podobno kot pri avtomobilu. Seveda se financiranje, ki ga ponujamo, in subvencije za avtomobile ne izključujejo, razen ko gre za operativni lizing, pri katerem kupec pač ni lastnik vozila, saj mora za subvencijo zaprositi lastnik. Pomagamo pa tudi pri dodelitvi nepovratnih subvencij za nakup sončne elektrarne ali avtomobila, pripravljamo potrebne dokumente in pri celotnem postopku pridobivanja dokumentacije. Sam upam, da se subvencije, potem ko je država znižala znesek za priključne hibride s 4500 na 2000 evrov, za električna vozila pa so ostale pri 7500 evrih, ne bodo bistveno spreminjale - tudi za avtomobile, za katere so spodbudno visoke, saj smo pri realizaciji energetskih načrtov na evropskem repu.«

In kako Danilo Ferjančič ocenjuje odnos javnosti do električne mobilnosti? »Seveda je še vedno kar nekaj zadržkov, pomislekov, toda če se ozremo v zgodovino, je bilo pri uvajanju nove, revolucionarne tehnologije vedno tako. Tako je bilo pri parni lokomotivi in tudi ob uvajanju avtomobila z motorjem z notranjim zgorevanjem - navsezadnje je bilo treba gorivo kupovati v lekarni! Zato se mi zdi logično, da bo trajalo še nekaj časa, preden bo ta tehnologija razširjena in sprejemljiva za vse. Danes jo uporabljajo predvsem njeni ljubitelji in poznavalci ter tisti, ki se imajo za ozaveščene voznike. Zadnji bodo verjetno tisti ljubitelji klasike, ki v vožnji z zmogljivim avtomobilom res in predvsem uživajo. Zanimivo pa se mi zdi, da ljudi tovrstna mobilnost vedno bolj zanima ter da jo povezujejo s svojim načinom življenja in dejavnostjo. Nekdo, ki se recimo ukvarja z ekološkim kmetovanjem, električni avtomobil razume kot logično dopolnjevanje svoje dejavnosti.«



 TESTNA VOŽNJA Z E-VOZILOM	 NAKUP E-VOZILA	 UGODNO FINANCIRANJE E-VOZILA
 SVETOVANJE O IZBIRI IN NAKUPU POLNILNE POSTAJE	 NAMESTITEV POLNILNE POSTAJE	 SVETOVANJE O VZPOSTAVITVI IN NAKUPU SONČNE ELEKTRARNE
 NAMESTITEV SONČNE ELEKTRARNE	 SVETOVANJE O NAKUPU HRANILNIKA ELEKTRIČNE ENERGIJE	 NAMESTITEV HRANILNIKA ELEKTRIČNE ENERGIJE
 POMOČ PRI PRIDOBIVANJU RAZPOLOŽLJIVIH SUBVENCIJ ZA NAKUP E-VOZILA IN SONČNE ELEKTRARNE	 UGODNO FINANCIRANJE VRHUNSKIH IZDELKOV ZA E-MOBILNOST (POLNILNICE, HRANILNIKI, SONČNE ELEKTRARNE)	 SERVIS, PODPORA IN VZDRŽEVANJE



Imate vprašanje, povezano s sistemi MOON? Klicni center vam je na voljo 24 ur na dan, vsak dan: **080 88 46.**

Finančni del enačbe

E-mobilnost je v koncernu Volkswagen vseobsežen strateški projekt. Na slovenskem trgu jo bo družba Porsche Slovenija kot uvoznik vrhunskih električnih vozil znamk koncerna načrtno gradila v skladu s smernicami lastnika, družbe Porsche Holding. Hkrati z vrhunskimi izdelki pa bodo na voljo tudi primerne storitve in seveda financiranje. Kako bo za slednje skrbela skupina Porsche Finance Group Slovenia, pojasnjuje Boštjan Vidovič, direktor prodaje in marketinga.

Piše: Jak Vrečar

Na katerih področjih e-mobilnosti ste aktivni?

Prvo področje, o katerem govorimo, bom imenoval univerzalna e-mobilnost. Pri tem gre za širši paket, torej ne le za električno vozilo, ampak za vse, kar sodi k njegovi uporabi, vzdrževanju, financiranju. Izbira avtomobila je le prvi korak, sledi pa mu še vrsta drugih. Skupina Porsche dela tu pomembne korake. Tako je tudi pri nas že lansirana blagovna znamka MOON, v okviru katere je širši nabor izdelkov in storitev v zvezi z e-mobilnostjo. Tukaj govorimo o celostnih rešitvah: o osnovnih in zmogljivejših električnih polnilnicah za fizične, pravne osebe in trgovske partnerje, o fotovoltaičnih inštalacijah, zalogovnikih električne energije ... Gre za zaokroženo celoto, pri kateri lahko stranka pod isto streho pridobi načrt za svojo e-mobilnost, izbere izdelke, prodajalca in izvajalca ter seveda za vse skupaj dobi primerno finančno ponudbo. To je velika prednost družb, ki delujejo pod okriljem skupine Porsche. Strankam se ni treba odločati za e-vozilo pri enem ponudniku, iskati financiranje pri drugem, potem na tretjem koncu poizvedovati po strokovnjaku za inštalacijo polnilnic in tako naprej. Pri nas so celostni izdelki, storitve in financiranje združeni na enem mestu.

Kakšen je torej finančni del te zgodbe, kakšne so posebnosti?

Mi nastopimo, ko je ocenjen strošek in lahko pripravimo stranki prilagojeno finančno ponudbo za financiranje iz-

delkov in tudi storitve. Tu je torej naša naloga, da se s ponudbo kreditov in finančnega lizinga približamo kupcem. Ne smemo pozabiti, da gre pri e-mobilnosti za področje, ki se zelo hitro razvija. Tu imamo dva cilja. Prvič, s finančno ponudbo se želimo približati širšemu krogu strank, saj si prizadevamo, da ideja e-mobilnosti zaživi v celotni Sloveniji. In drugič, zavedati se moramo, da bi bilo dolgoročneje financiranje lahko breme, zato smo osredotočeni na ponudbe, pri katerih ročnost za stranko ni predolga. Želimo si, da bodo kupci e-mobilnost tudi na finančnem področju razumeli kot priložnost in ne kot izziv, ki se ga ne bi upali lotiti. Razmišljajo naj o odločitvi danes in hkrati že o nadgradnjah v prihodnje, ne pa o tem, ali se za e-mobilnost sploh odločiti.

Kakšne so napovedi, kako bomo financirali električna vozila ter njihovo uporabo in vzdrževanje?

Če malenkost karikiramo, je bil v Sloveniji, vsaj pri fizičnih osebah, še nedolgo tega zelo pomemben element nujnost lastništva nad vozilom. Ta stereotip je sicer danes vse manj izrazit, pri poslovnih kupcih pa že dolgo ne igra pomembnejše vloge. Ti so namreč že doslej kazali večjo naklonjenost na primer lizingu. V poslu dober menedžer

Želimo si, da bodo kupci e-mobilnost tudi na finančnem področju razumeli kot priložnost in ne kot izziv, ki se ga ne bi upali lotiti.

pač izračuna, kdaj se mu splača imeti nekaj v lasti, kdaj kaj odplačevati in prenos lastništva prestaviti na neko poznejšo točko, kdaj pa izdelek, kot je avtomobil, samo uporabljati brez skrbi in toliko časa, kot ga potrebuje. Pričakujemo, da bo pri e-mobilnosti razmerje tudi pri fizičnih kupcih sčasoma postajalo še bolj podobno tistemu pri poslovnih.

Torej se bo tudi pri nas zgodil premik v glavih in bomo uporabljali vozila, ki ne bodo nujno v naši lasti.

Če smo na začetku govorili o univerzalni mobilnosti, je prav poglobljeno razmišljanje o načinu prodaje in uporabe vozil drugo področje, s katerim se intenzivno ukvarjamo. Poglejte, kako koncern Volkswagen z ofenzivno električnih modelov v prihodnjih letih odpira novo poglavje vrhunske mobilnosti. In tako kot na primer prav zdaj Volkswagnov prihajajoči model ID. z drugačnim pristopom predstavitve in trženja osvaja kupce na nov način, trg podobne inovacije pričakuje tudi na področju financiranja.

Tu bodo poleg že uveljavljenih nakupov z lastnimi sredstvi ali kreditom in finančnim lizingom vse pogostejše zastopani različni modeli poslovnih najemov. Naša zamisel je, da bomo kot finančni del enačbe e-mobilnosti za vozila tu omogočali več ciklov uporabe. Merimo na kupce, ki bodo želeli uporabljati novo vozilo, potem na tiste, ki bodo v drugem krogu izbrali najem rabljenega vozila, in ko se bo izteklo njihovo obdobje, bo lahko to isto vozilo morda na voljo tudi v tretjem krogu.

Razvijamo produkte za najem avtomobila z vsemi pripadajočimi storitvami (all inclusive), vključno z zavarovanjem, registracijo in vzdrževanjem vozila z obiski servisov. Edini strošek ob najemu bo potem še strošek polnjenja vozila. Seveda bo najemnina morala biti taka, da bo tako za uporabnika kakor tudi ponudnika ekonomsko smiselna. Kot sem omenil, bomo tu zelo pazili na pričakovan razvoj. Zavedamo se, da se bodo na primer kapacitete baterij večale in da bo cena modelov vozil morda še nekoliko nižja kot danes. Vsekakor bomo pri oblikovanju ponudbe previdni in hkrati drzni, že danes pa je popolnoma logično, da bo najemnina za uporabnika prvega cikla najvišja, nato pa se bo zniževala.

Kaj pa souporaba?

Vsekakor bodo imele stranke na ravni koncerna Volkswagen in posledično tudi v Sloveniji na voljo premišljeno, razčlenjeno paleto storitev. Če sem iskren, je tu še kar nekaj vprašanj, ker gre za področje, ki se še oblikuje in na katerem se pojavlja vrsta inovacij. A prepričani smo, da si bomo vozila v prihodnosti pogostejše delili in jih souporabljali. Pri poslovnih kupcih se to seveda že dogaja, a tudi tu se bo zaradi specifične električnih vozil marsikaj spremenilo. Naradimo preprosto primerjavo. Povprečen Slovenec na dan prevozi okrog 30 kilometrov. Zanj bo v večini primerov zadostovalo, da bo čez noč priključil avto na domače, počasno polnjenje. Podjetje, ki bo v floto dodalo na primer deset e-vozil, ki si jih bodo potem v poolu delili različni uporabniki, bo v drugačnem položaju. Potrebovalo bo več polnilnic, tudi polnjenje bo moralo biti hitreje. Natančno bo moralo

tudi preračunati, ali lahko energijo za polnjenje proizvaja samo, oziroma razmisliti, kje naj jo pridobiva. Pričakovati mora, da bodo vstopni stroški višji, a bodo z multiplikativnimi učinki pozneje večji tudi prihranki.

Sicer pa se v Porsche Finance Group Slovenia intenzivno pripravljamo tudi na to področje. Naša ponudba souporabe vozil, ki nosi ime sharetoo, pravzaprav že obstaja in se trenutno testira na manjšem številu vozil z namenom, da bi z lastnim nabiranjem uporabniških izkušenj na trgu ponudili izdelek, ki bo kar najbolj prilagojen potrebam uporabnikov.

Če potegnemo črto: prepričani smo, da bo vsakdo dobro premislil, kako bo vstopil v e-mobilnost. In tu bo ključno dobro financiranje, ki bo olajšalo ta vstop, ne pa postavilo previsoke ovire zanj. V Porsche Finance Group Slovenia se bomo vsekakor potrudili, da bomo med tistimi, ki bodo vrata e-mobilnosti odpirali čim bolj na stežaj.

KAJ PA DRŽAVNE SPODBUDE?

V Sloveniji na institucionalni ravni nakup električnih vozil spodbuja Eko sklad, Slovenski okoljski javni sklad. Poleg možnosti kreditiranja pod posebnimi pogoji (z nižjo kreditno obrestno mero od bančne) so tudi za pravne osebe na voljo nepovratne finančne spodbude oziroma subvencije za električna vozila.

V okviru trenutno veljavnega razpisa, objavljenega maja 2019, lahko nepovratna sredstva za nakup »okolju prijaznejših vozil za cestni promet« ali predelavo klasičnih vozil v bolj ekološka - sem sodijo nova vozila na električni pogon, dodatno pa tudi »plug-in« ali priključni hibridi in vozila na električni pogon s podaljševalnikom dosega ter vozila, predelana v električna - znašajo največ 7500 evrov, pri čemer je znesek, ki ga od države lahko dobite za priključnega hibrida, po novem »le« še 2000 evrov (prej 4500). Seveda pa je treba poudariti, da mora za subvencijo zaprositi kupec, torej lastnik vozila, ki pa je seveda lahko tudi podjetje. Tako na subvencijo ne morejo računati tisti, ki avtomobil le najemajo (poslovni najem). Vozilo mora biti novo (pod določenimi pogoji je lahko tudi testno), lahko pa ga seveda kupite tudi v tujini (v EU), vendar pa mora biti prvič registrirano v Sloveniji.

Na tako subvencijo lahko računa kupec, ki se na primer odloči za vozilo kategorije M1 - tu gre za »vozila za prevoz potnikov z največ osmimi sedeži poleg sedeža voznika«. V okviru aktualnega razpisa je Eko sklad za subvencije podjetjem namenil sredstva v višini 1,8 milijona evrov.

Jeklena estrada



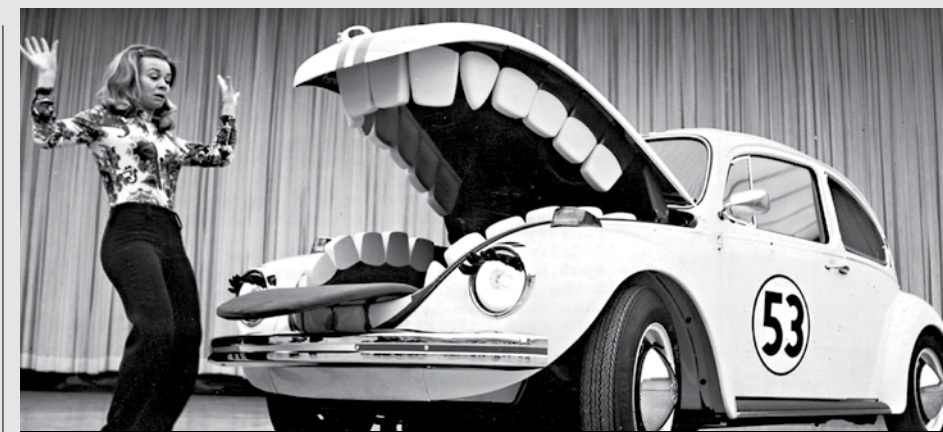
Zapeljivi, elegantni, spogledljivi, mačistični, zanesljivi, trendovski, vpadljivi ... Naša ljubezenska afera z avtomobili res ne pozna meja. Zato se ne gre čuditi, da so mnogi iz koncerna Volkswagen postali pravi estradni superzvezdniki.

Piše: Aleš Kovačič

Audijeva vloga nosilca tehnične in tehnološke evolucije znotraj koncerna se izraža tudi v pojavljanju znamke v popkulturi, zlasti v znanstvenofantastičnih in akcijskih filmih. Audijeve futuristične mojstrovine so svojo doslej najbolj kulturno vlogo dobile v filmu Jaz, robot iz leta 2004. Nekajminutna akcijska scena, v kateri se glavni zvezdnik filma Will Smith v vlogi detektiva z modelom RSQ poskuša otresti napada robotov, vsekakor sodi v anale akcijskih filmskih sekvenc. Še bolj povedno pa je dejstvo, da se v filmu, ki problematizira prevlado umetne inteligence in avtomatizacije našega vsakdana, junak gotovi smrti izogne šele, ko izklopi samodejno krmljenje in volan – kot alegorično usodo – ponovno vzame v svoje roke. Audijeji strokovnjaki pa so z Audi Fleet Shuttlem v galaktični streljačini Enderjeva igra (2013) z Benom Kingsleyjem in Harrisonom Fordom v glavnih vlogah povsem presegli glavno vodilo znamke, saj je futuristični avtomobil s kopico naprednih sistemov in materialov v celoti generiran računalniško.

V zadnjem nadaljevanju franšize znanstvenofantastične grozljivke Osmi potnik z naslovom Zaveza (2017) protagonisti istoimenske odprave raziskovalno vozilo Audi lunar quattro uporabijo za odkrivanje in analizo terena neznanega planeta. Filmska misija je povezana z dejanskimi načrti znamke, saj namerava Audi v sodelovanju z zagonskim podjetjem Part-Time Scientists raziskovalno vozilo, izdelano s tehnologijo 3D-tiskanja, v prihodnosti uporabiti za vnovično vrnitev človeka na površje Lune.

Podobno velja za risani film Vohuni pod krinko (2019), v katerem sta spet sodelovala igralca Will Smith in znamka Audi. Snovalci so električno gnani risani dvosedežnik RSQ e-tron, ki ga bo v filmu vozil supervohun Lance Sterling (glas mu je posodil prav Smith), opremili z vso sodobno tehnologijo avtonomne vožnje, umetno inteligenco in seveda domiselnimi tehnološkimi triki, ki pritičejo avtomobilu tajnega agenta. Superšportnik je po besedah predstavnikov znamke del idealne marketinške strategije ob začetku obsežnega programa elektrifikacije Audijevega voznega parka z modelom e-tron. Ko govorimo o štirih krogih v filmskih vlogah, seveda nikakor ne moremo mimo franšize filmov Iron Man. Robert Downey Jr. se kot ekscentrični industrialec Tony Stark v vseh treh nadaljevanjih prevaža v različnih izvedenkah modela R8. Da je Audi prvo ime akcije na velikih platnih, priča še kopica drugih filmskih naslovov, s katerimi si je ta znamka v svetu šovbiznisa zagotovila ekskluziven položaj: Ronin, Misija: Nemogoče 2, Skyfall, Maščevalci, Prenašalec, Petdeset odenkov sive, Wolverine, Hitman itd.



Prapočelo filmskega nastopanja avtomobilov koncerna Volkswagen je brez dvoma najpopularnejši Volkswagenov hrošč vseh časov – Herbie.



Ob elektrifikaciji Audijevega voznega parka z modelom e-tron se je ta v risani različici kot avto tajnega agenta pojavil tudi v risanem filmu Vohuni pod krinko.

Reinterpretacije Audija A1 kot slikarskega platna pa se je leta 2010 lotil nihče drug kot Damien Hirst, ki je v devetdesetih letih zaslovel z instalacijo morskega psa v formaldehidu. Britanski umetnik je avtomobil, razstavljen na posamezne dele, spravil celo na svojo svetovno znano vrtljivo mizo za slikanje, s čimer mu je uspelo poustvariti svoj zaščitni slog slikanja s pomočjo centrifugalnih sil. Izjemno barvito umetniško delo, za katero je Hirst porabil kar pol leta, so na dražbi na domu pevca Eltona Johna prodali za 350 tisoč funtov, ki so šli na račun pevčeve dobrodelne fundacije za boj proti aidsu.

Herbie, legenda

Prapočelo filmskega nastopanja avtomobilov nemškega koncerna je sicer brez dvoma najpopularnejši Volkswagenov hrošč vseh časov – Herbie. Ime je znameniti hrošč dobil zaradi svoje utilitarne zaobljene oblike, ki danes velja za arhetipsko avtomobilsko silhueto. Prijatelj glavnega junaka Jima Douglasa ga je poimenoval po svojem stricu, čigar polomljeni nos je spominjal na hroščev ukrivljeni motorni pokrov. Kakor koli že, leta 1968 je Disneyjev družinski film

Ah, ta čudoviti avto svetu predstavil muhaste odlike in sposobnosti čudežnega avta s številko 53, majhnega belega Volkswagnovega hrošča s človeškimi čustvi in zunajserijsko trmo. Herbie je dolgo časa vztrajal na prvem mestu najbolj priljubljenih kino- in televizijskih filmov treh desetletij. Popularnost filmske upodobitve hrošča in samega modela je povezana z globalno priljubljenostjo avtomobila, ki je posledica zmagovalne kombinacije vzdržljivosti, uporabnosti, dostopnosti in oblike, zaradi česar ima kulturni filmski lik še danes številne oboževalce.

Svojo popularnost je žužkasti zvezdnik izvrstno stopnjeval, saj je po Herbieju nastopil še v filmu Footloose iz leta 1984 s Kevinom Baconom v glavni vlogi, ki govori o poletni razigranosti in upornosti najstnika, ki s prepovedanim plesom razkriva lažno moralno malega mesta. V drami Klub golih pesti pa sta se leta 1999 zvezdnika Ed Norton in Brad Pitt znesla nad tem legendarnim modelom, ker naj bi bil razbit hrošč pač simbolična gesta. »Razbili smo ga, ker hrošč predstavlja klasičen marketinški trik babyboom generacije, ki je prodala svoje uporniške ideale,« je bil piker Norton.

Podobno družbenokritično sporočilo je s svojo subverzivno umetniško akcijo, naslovljeno Trans-Fixed (Prikovan), poslal tudi ameriški umetnik Chris Burden. Leta 1974 se je avtor svetovno znanih performansov, kot sta bila Shoot, v katerem se je pustil ustreliti v roko, in Doorway to Heaven, v katerem je skozi svoje telo spustil električni tok, z žebli prikoval na streho Volkswagrovega hrošča. Zakaj ravno hrošča? Interpretacij je precej, vendar nam je najbolj všeč ta, da ga je izbral zaradi njegove ljudskosti, s svojim križanjem pa simbolno kot Jezus Kristus rešil greha celotno človeštvo in ne le sebe.

Izjemen umetniški podvig in hkrati estetski presežek je leta 2013 uspel indonezijskemu kiparju Ichwanu Noorju, ki je znamenitega Volkswagrovega hrošča oblikoval v popolne kroglice. Instalacija preoblikovanih hroščev z naslovom Beetle Sphere je prav zagonetna paša za oči. Opazovalec je zbežan in presenečen nad samo tehniko mečkanja pločevine, ki na zagotovo najbolj prepoznavni in brezčasni obliki avtomobilske ikone ne pušča znakov poškodb.

Priljubljenost hrošča, katerega dolgoletna saga naj bi dokončno ugasnila s koncem življenjske dobe aktualne generacije, je neverjetna, zato se ne gre čuditi, da je ikono avtomobilizma za svoj umetniški projekt uporabil tudi britanski mojster in potapljač Jason deCaires Taylor. Za svojo instalacijo Anthropocene v okviru podvodnega muzeja je leta 2011 na priobalno morskno dno v mehiškem Cancunu potopil osemtonskega hrošča iz cementa. Tako kot vseh drugih 400 skulptur v muzejski zbirki ima tudi ta ekološko noto. Avtomobil ima namreč navrtane številne luknje in utore, v katere so se sčasoma naselila mnoga morska bitja, ki so zaradi umiranja koralnega grebena vse bolj ogrožena.

Glamur vzhodnega bloka

Češka Škoda je v svet popkulture zaradi političnih razlogov zapeljala relativno pozno. Tako so Škodini avtomobili v minulem stoletju nastopali pretežno v domačih filmih in serijah, občasno tudi v kakšni vzhodnonemški produkciji. Po zanimivosti izstopa zgodba o avtomobilskem vampirju Feratu iz leta 1981. Škodin športni model 110 Super Sport je bil za potrebe filma prebarvan v črno, filmska zgodba pa pravi, da ga ni poganjal bencin, ampak človeška kri.

Še največ glamurja po vzoru zahodnjaškega šovbiznisa je Škodi v najbolj svinčenih časih zagotovil fotograf Vilem Heckel. Motivi in kompozicija fotografij, na katerih ob različnih modelih iz obrata v Mladi Boleslav pozirata takratna miss ZDA in češka igralka Milena Dvorska, so za tisti

čas zelo trendovski in bi jih lahko brez zadržkov objavili v kateri koli zahodni reviji.

V novejšem času pa je posebej izstopajoč umetniški projekt znanega portugalskega uličnega ustvarjalca Armanda Gomesa, ki je leta 2015 navdušil z razgibano in barvito poslikavo Škoda Fabie. Projekt, ki nosi ime Škoda Fabia Street Art, je specifičen tudi s stališča tehnike poslikave, saj je avtor na osnovo najprej nanesel osnovne linije in geometrijske oblike, nato pa je površine pobarval z različnimi barvami.

Z nenavadnim sodelovanjem med švedskim relizovnikom Pontusom Tidemandom in legendarnim češkim grafitarjem Matejem Olmerjem je znamka izvedla inovativen umetniški projekt slikanja z bočnim drsenjem oziroma »drift painting«. Tidemand je namreč za volanom nove Octavie RS 245 na platna brizgnil barvo, ki jo je Olmer predhodno razlil po tleh. Tako je voziško tehniko bočnega drsenja subverzivno spremenil v slikarsko tehniko, zraven pa je grafitar dodal še svoj pečat in nastale so lepe abstraktne umetnine. Na legendarnem praškem Lenonovem zidu pa je Škoda dobesedno zllila z grafitom svoj najnovejši model Scala.

Če govorimo o Škodinih »igralskih« podvigih pri nas, hkrati ne moremo mimo dejstva, da so njeni avtomobili prevažali tudi glavne akterje v slovenski televizijski uspešnici Usodno vino.

Almodovarjev ljubljenec

SEAT je v skladu s temperamentno špansko oziroma natančneje katalonsko umetniško žilico reden gost in tudi pobudnik številnih umetniških projektov. Ker gre za znamko z izrazito nacionalno noto, ni čudno, da se njeni avtomobili najpogosteje pojavljajo v španskih filmih in serijah. Ob tem ne moremo mimo velikega mojstra španske kinematografije, ekscentričnega Pedra Almodovarja, ki jih je ne samo vključil v svoje filmske mojstrovine, ampak so postali njegov osebni zaščitni znak. Znameniti režiser si je na-

mreč lastil kar nekaj SEAT-ovih modelov, po večini zanj značilne bele barve.

SEAT-ovi avtomobili so zvezdniki francoske kriminalistične televizijske serije Demain nous appartient, v kateri Ingrid Chauvin kot glavna protagonistka Chloe raziskuje sinovo in sestrično smrt. Poleg Chauvinove ima namreč osrednjo vlogo tudi srebrn SEAT Leon, s katerim se igralca vozi od primera do primera in ob tem razvzroča zagonetno smrt svojih sorodnikov.

Pedro Almodovar je vozila znamke SEAT ne samo vključil v svoje filmske mojstrovine, ampak so postali njegov osebni zaščitni znak.

Španci so dejavni tudi na področju glasbe, saj je SEAT partner festivala Primavera Sound v Barceloni, ki poleg svetovnih glasbenih megazvezd (Björk, Lorde, Nick Cave ipd.) vključuje tudi razstave umetniških del urbanih uličnih ustvarjalcev mlajše generacije. Da je prisotnost na glasbenih festivalih, kjer znamka išče navdih pri mlajši publikli, za SEAT ključna, potrjuje dejstvo, da je poleg Primavere tudi uradni partner svetovno znane Lollapalooze. Lani sta bila v Evropi dva mednarodna dogodka tega urbanega festivala, in sicer poleti v Berlinu ter jeseni v Parizu. Na festivalu, na katerem je znamka postavila svojo »chill-out« cono SEAT Village, so med drugimi nastopili tudi Gorillaz, Depeche Mode, The Killers in David Guetta.

Svojevrsten umetniški projekt je tudi stvaritev osmih oblikovalcev pod vodstvom Ashleyja Joinerja, ki so ob začetku sodelovanja avtomobilistične znamke s španskim tekstilnim velikanom Mangom v treh dneh izdelali repliko modela Mii iz čipke. Zanj so porabili kar 45 metrov čipke v kožni barvi, 70 metrov bele čipke, 10 metrov črne čipke (za kolesa) in 25 kilogramov smole, s katero so vse skupaj utrdili.



Škodin model 110 Super Sport je postal avtomobilski vampir Ferat, ki ga na filmskem platnu seveda ni poganjal bencin, ampak kri.

Revolucionar



Še preden bo prvi velikoserijski in namen-sko načrtovan Volkswagnov električni avtomobil tudi uradno predstavljen na salonu IAA v Frankfurtu, je glede na (pred)naročila že prodajna uspešnica. Podobno je tudi v Sloveniji, kjer ga ni več mogoče rezervirati in je prednaročil več, kot je bilo primerkov najbolje prodajanega električnega modela, ki jih je konkurenci uspelo prodati v celem letu.

Pri Volkswagnu sicer še niso razkrili celotne podobe avtomobila, so pa pojasnili ime: sestavljata ga okrajšava besedne zveze Intelligent Design in številka 3, ki ponazarja tretji mejnik oziroma mejni model znamke, za hroščem in Golfom. Tudi zato niso razkrili vseh tehničnih podatkov, toda električni

model bo približno tako dolg in širok kot aktualni Golf (4,25 metra), hkrati pa nekoliko višji (zaradi baterijskega paketa, nameščenega v dnu). Toda snovalci zatrjujejo, da bo zaradi kompaktne pogonskega sklopa v notranjosti ponujal precej več prostora, podobno kot občutno večji Passat.

Za pogon zadnjih koles bo torej skrbel električni motor, nameščen v zadku avtomobila, toda uradnih podatkov o njegovi moči za zdaj še ni. Verjetno bosta na voljo dve verziji (najmočnejša okoli 150 kilovatov), zagotovo pa tri baterije, ki se bodo razlikovale po zmogljivosti. Pri Volkswagnu napovedujejo, da bo v dnu baterija z zmogljivostjo 45 kilovatnih ur (doseg do 330 kilometrov), 58 kilovatnih ur (za 420

kilometrov) ali 77 kilovatnih ur (do 550 kilometrov). Vse številke veljajo za meritve po standardu WLTP, pri Volkswagnu pa so tudi prvi, ki navajajo neto kapaciteto baterije, saj polne kapacitete nikoli ni mogoče izkoristiti. Obljubljajo tudi možnost hitrega polnjenja z do 125 kilovati, garancija za baterijo bo osem let, tudi po 160 tisoč kilometrih pa naj bi obdržala 70 odstotkov svoje zmogljivosti. Seveda niso zanemarljivi tudi nižji obratovalni stroški, saj bo vzdrževanje cenejše do 70 odstotkov. Cena modela s srednje zmogljivo baterijo (ko bo naslednje leto v prodaji) in po odšteti subvenciji bo podobna ceni Golfa z motorjem TDI in samodejnim menjalnikom, kar pomeni, da bi tak ID.3 lahko lastnika stal manj kot 30 tisoč evrov.

Enostavnost

Da bi še pospešili razvoj digitalizacije in ga bolj prilagodili lastnim potrebam, so pri Volkswagnu ustanovili nov oddelek Car. Software, ki bo do leta 2025 pod eno streho združeval kar 5000 strokovnjakov s področja digitalizacije, ki se bodo ukvarjali s programsko opremo, samodejno vožnjo, povezljivostjo, povezovanjem v oblaku, e-trgovino ... Osnovna ideja je torej lastni razvoj programskih rešitev za avtomobile in vse z avtomobili povezane storitve. S tem naj bi delež to-

vrstnih hišnih rešitev do leta 2025 z borih 10 odstotkov, kolikršen je sedaj, narasel do vsaj 60 odstotkov. V prihodnosti naj bi obstajala le ena sama digitalna platforma z osnovnimi funkcijami za vsa vozila v koncernu, letno pa naj bi jo uporabljalo več kot 10 milijonov vozil. Trenutno v koncernu vgrajujejo kar okoli 70 različnih nadzornih enot s programsko opremo, ki jo razvija 200 zunanjih dobaviteljev. Platforma naj bi obsegala lastni operacijski sistem vw.OS in seveda oblachno platformo

Automotive Cloud, ki jo pri Volkswagnu razvijajo skupaj s strokovnjaki iz Microsofta. S tem oblakom (na osnovi platforme Azure) bodo v prihodnosti med seboj povezani avtomobili koncerna Volkswagen kot mobilna vozlišča v internetu stvari. Pri Volkswagnu računajo, da bodo že do leta 2025 vsi novi modeli uporabljali koncernsko lastno platformo, prvi model, ki bo deloval na njej, pa bo revolucionarni ID.3, za katerega se je ogrelo že več kot 20 tisoč potencialnih strank.

Pionir

Pri španski znamki bo dolgo napovedovano ofenzivo na področju elektrifikacije vozil začel najmanjši model Mii. Zatem bo na vrsti el-Born, ki bo v koncernu drugi dobil pravico do uporabe platforme MEB, sledila pa mu bosta dva priključna hibrida - Tarraco in novi Leon. Ofenzivo bosta pri znamki CUPRA zaključila športni SUV-model Formentor in Leon kot PHEV-model. Mestni malček Mii bo seveda na zunaj v mnogočem ostal takšen, kot se ga spomnimo - okreten, kompakten (3,6 metra), še vedno prostoren, a bo po novem gnan z električnim agregatom in zato še bolj prilagojen potrebam urbane vožnje. Motor bo zmogel 61 kilovatov (83 konjskih moči) ter resnih in predvsem hipnih 212 njutonmetrov navora, kar bo malčku omogočalo, da bo do 50 kilometrov na uro pospešil v 3,9 sekunde, to pa je pomembno pri odločnih pospeševanjih od semaforja do sema-



forja. Doseg novega električnega modela z zmogljivo litij-ionsko baterijo (36,8 kilovatne ure) v dnu vozila bo 260 kilometrov (WLTP), največja hitrost pa bo omejena na 130 kilometrov na uro. Baterijo bo mogoče polniti tako z gospodinjskim električnim tokom kot pri hitrih polnilnicah z enosmernim tokom. Pri

40-kilovatni polnilnici jo bo do 80-odstotne zmogljivosti mogoče napolniti v eni uri. Poleg drobnih izboljšav zunanosti in notranosti bo novi Mii na voljo tudi s sistemom SEAT Connect, s katerim bo lahko voznik do avtomobila in nekaterih sklopov dostopal tudi na daljavo, s pametnega telefona.

Do začetka leta 2021 bo SEAT (s CUPRO) ponudil 6 električno gnanih in elektrificiranih modelov, Škoda pa do leta 2022 več kot 10. Ti naj bi do leta 2025 predstavljali kar 25 odstotkov prodaje znamke s krilato puščico.

Prostočasnež



Ob lanskem 30. jubileju avtodoma California so pri znamki Volkswagen Gospodarska vozila napovedali še resnejši vstop v segment avtodomov z dolžino manj kot šest metrov. Originalna California seveda temelji na manjšem modelu Transporter in je predvsem praktičen avtodom za krajša potovanja. Grand California pa je avtodom, ki je zasnovan na novem modelu Crafter in tako na skoraj šestih metrih pri krajši oziroma malo manj kot sedmih metrih pri daljši

verziji omogoča vse udobje, ki si ga je mogoče zamisliti v avtodomu, v njem pa lahko bivajo do štiri osebe.

Inženirji in oblikovalci so v prostor na dobrih dveh metrih širine in slabih šestih dolžine (ter s stojno višino do 2,2 metra) vgradili ležišče za dve odrasli osebi zadaj (in opcijsko ležišče pod stropom spredaj), kuhinjo s plinskim štedilnikom, pomivalnim koritom in 70-litrskim hladilnikom, dodali pa so

še polno opremljeno kopalnico s prho in straniščem. Tu so še jedilna miza in omare ter kup prostorov za odlaganje. Grand California je opremljena tudi s 110-litrskim rezervoarjem za svežo vodo in 90-litrskim rezervoarjem za odpadno vodo ter seveda s sistemom za ogrevanje zraka oziroma vode na plin (Truma Combi 6) in klimatsko napravo, tu pa so še številni vhodi USB, 12-voltne in 230-voltne vtičnice.

Ta avtodom ima motor 2.0 TDI s 130 kilovati (177 konjskimi močmi), ki je spojen z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom, poganja pa prednji kolesni par ali vsa štiri kolesa. Ker je osnova sodobni Crafter, je voznikov delovni prostor seveda ergonomsko dodelan, hkrati pa oblikovno blizu limuzinskim modelom. Tudi pri verziji Grand California je na voljo cel kup sodobnih asistenčnih sistemov in možnosti za nadgradnjo udobja, od radarskega tempomata, vzratne kamere, radijskega navigacijskega sistema Discover Media do asistencije za parkiranje in za parkiranje priklonika.

Dodelava



V jesen bo največji Audi zapeljal v osveženi podobi, s povsem novo notranostjo, novim sprednjim delom z izrazitejšo masko v obliki osmerokotnika, ki v mnogočem spominja na Q8, z novimi LED-žarometi (ti so lahko tudi matični laserski LED) ter z osveženim seznamom opreme in asistenčnih sistemov. Morda je za prvo prenovo malce nenavadno, da so oblikovalci resneje posegli tudi v zadek, kjer so preoblikovali zadnje luči in jih povezali s kromirano prečko, podobno kot v novejših modelih. Spremembe zunanosti pa niso bistveno posegle v zunanje mere, saj sedemsedežnik v dolžino še vedno meri resnih 5,063 metra (kar je natanko 11 milimetrov več kot prej). Vsekakor pa je bistveno več novosti v notranosti, ki voznika pričaka sodobna in povsem digitalizirana,

sestavljena iz treh zaslonov, prek katerih je mogoče krmiliti praktično vse sisteme v avtomobilu. Dvojni in na dotik občutljivi zaslon na prenovljeni osrednji konzoli je podobno kot v modelih A8 in Q8 del sistema MMI ter z voznikom (namesto prek ploščice na dotik) komunicira z akustičnim in haptičnim signalom (tresljaj ob dotiku) ob sprehajanju po zaslonu. Tretji je seveda 12,3-palčni Audijev virtualni kokpit, prilagodljiva digitalna instrumentna plošča.

Na razpolago bodo trije motorji, vsi trilitrski agregati V6 (dva motorja TDI, en TFSI) in vsi blago hibridizirani ter povezani z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom. Gre pravzaprav za jermenski zaganjalnik/alternator, ki s pomočjo 48-voltne platforme

omogoča učinkovitejšo regeneracijo ter hitrejši in bolj neopazen izklop in predvsem zagon motorja. S tem so pri Audiju razbremenili motor in omogočili daljše faze jadrnanja z izklopljenim motorjem (med 55 in 160 kilometri na uro). Tako je poraba lahko manjša tudi do 0,7 litra na 100 kilometrov. Še vedno bo mogoče izbrati tudi zračno vzmetenje, vodene stabilizatorje, štirikolesno krmiljenje ...

Tudi pri poveztivosti je novi Q7 naredil korak naprej: tu so LTE-poveztivost z internetom, storitve Audi connect, glasovna komunikacija (tokrat z vgrajeno Amazonovo Alexo) in poveztivost car-to-x, pri kateri vozilo prek oblaka komunicira s strežniki mestne infrastrukture in hitrost vožnje usklajuje z zelenim valom semaforjev.

Glasnik



Skupaj z novo podznamko iV, ki bo pri Škodi skrbela za razvoj električnih in elektrificiranih modelov in mobilnostnih storitev, so pri znamki predstavili tudi prvi serijski povsem električen model. To je urbani malček Citigo, ki je dobil dodatno oznako e iV. Zunanja podoba Škodinega najmanjšega modela, ki v dolžino meri le malo

manj kot 3,6 metra, je v glavnem ostala nespremenjena, razen maske in odbijača. Nove so tudi LED dnevne luči in meglenke, smerniki so integrirani v ohišje ogledal. Tu so še sistem za pomoč pri ohranjanju vožnje na svojem voznem pasu (Lane Assist) in mobilne online storitve, s katerimi je mogoče na daljavo dostopati do avtomobila

in podatkov o vožnji, porabi, polnjenju, celo klimatizaciji ... Za pogon skrbi električni motor z 61 kilovati moči, ki poganja prednji kolesi (prek enostopenjskega menjalnika), posebno impresiven pa je navor, saj motor zmora kar 210 njutonmetrov. Tudi zato je malček še kako okreten in uren, saj do 60 kilometrov na uro potrebuje le 7,6 sekunde. V dnu vozila je spravljen baterijski sklop z zmogljivostjo 36,8 kilovatne ure, kar zagotavlja doseg do 265 kilometrov. To je dovolj za brezskrbno mestno in primestno vožnjo, pa tudi kaj več.

Škoda ponuja tri možnosti polnjenja: pri gospodinjski vtičnici (2,3 kilovata), stenski polnilnici (7,2 kilovata) in hitri polnilnici (DC, 40 kilovatov). Od tega je seveda odvisna hitrost polnjenja baterije. Pri gospodinjski vtičnici jo je do 80 odstotkov mogoče napolniti v malo več kot 12,5 ure, dobre štiri ure potrebuje baterija s 7,2-kilovatnim polnjenjem, eno uro pa pri hitri polnilnici.

Skoraj natanko dvajset let je minilo, odkar je Audi predstavil takrat skorajda revolucionarno kombinacijo prostornosti, udobja, agilnosti in prehodnosti - terenski kombi, ki so ga poimenovali Allroad. Zdaj je na vrsti nova generacija, ki v sebi še vedno združuje vse omenjeno, dodaja pa visoko tehnologijo, zmogljivejši pogon in premijski prizvok. Osnova je še vedno novi kombijevski A6 s serijsko vgrajenim zračnim podvozjem, posebej prirejenim za (pol)terenski kombi, kar pomeni, da lahko voznik izbira med različnimi oddaljenostmi od tal in načini delovanja podvozja. V osnovi je tako Allroad od tal dvignjen za 139 milimetrov, za povsem terensko vožnjo (do hitrosti 35 kilometrov na uro) ga je od osnove mogoče dvigniti za dodatnih 45 milimetrov, pri bolj dinamični vožnji in avtocestnih potovanjih pa se za boljše težišče in aerodinamičnost spusti za 15 milimetrov. Pri terenski vožnji pomagajo tako poseben program vožnje kot sistem za opozarjanje na prevelik kot nagiba in sistem za nadzorovano spuščanje, seveda ob serijskem štirikolesnem pogonu quattro



Vsestranskost

s samozapornim diferencialom. Na voljo so tri izvedbe mogočnega motorja 3.0 V6 TDI s 170, 210 in 257 kilovati (231/286/349 konjskimi močmi), vselej pa je serijski tudi osemstopenjski samodejni menjalnik tiptronic. Voznik se lahko odloči in doplača še za športni zadnji diferencial, ki aktivno razporeja navor med kolesi. Za bolj preprosto in ekonomičnejšo vožnjo imajo vse različice 48-voltno električno platformo in zmogljiv sistem start-stop, s pomočjo katerega avto prihrani do 0,4 lit-

ra goriva na 100 kilometrov. Tudi zunanost novega modela je tradicionalno robustna in prepoznavna. Med drugim so opazne tudi kontrastne kolesne obrobe, zaščitne pragov, strešne sani ter zaščita podvozja spredaj in zadaj. V notranjosti pa je tudi Allroad prepoznaven A6 s tremi visokoresolucijskimi zasloni: dva, ki sta občutljiva na dotik, sta na osrednji konzoli in prek njiju voznik upravlja večino sklopov, 12,3-palčni virtualni kokpit pa je pred voznikom.

36 tisoč novih lastnih polnilnih mest za e-vozila bo koncern Volkswagen postavil po Evropi do leta 2025.



Po dobrem letu delovanja kot samostojna znamka in impresivnih prodajnih rezultatih (v prvih petih mesecih so prodali kar za 77 odstotkov več vozil kot v enakem obdobju

lani) so pri znamki CUPRA napravili naslednji pomemben korak. Začeli so graditi nov sedež znamke v bližini sedeža znamke SEAT. Futuristična zgradba bo na 10.500

kvadratnih metrih ponudila prostor približno stotim zaposlenim v upravi, prodaji, marketingu, financah in nabavi. Pri snovanju dvanadstropnega večnamenskega poslojpa z odprtim osrednjim prostorom so imeli v mislih idejo dirkaškega prostora za servis (paddock). Hkrati z gradnjo novega sedeža znamke CUPRA se je začela tudi prenova zgradbe SEAT Sporta, v kateri bodo na 16 tisoč kvadratnih metrih prostori za dirkaški oddelek znamke, v okviru katerega trenutno nastaja na primer e-Racer in se bo imenoval CUPRA Racing Factory. Obe zgradbi naj bi bili nared do konca leta, v uporabi pa bosta od začetka leta 2020.

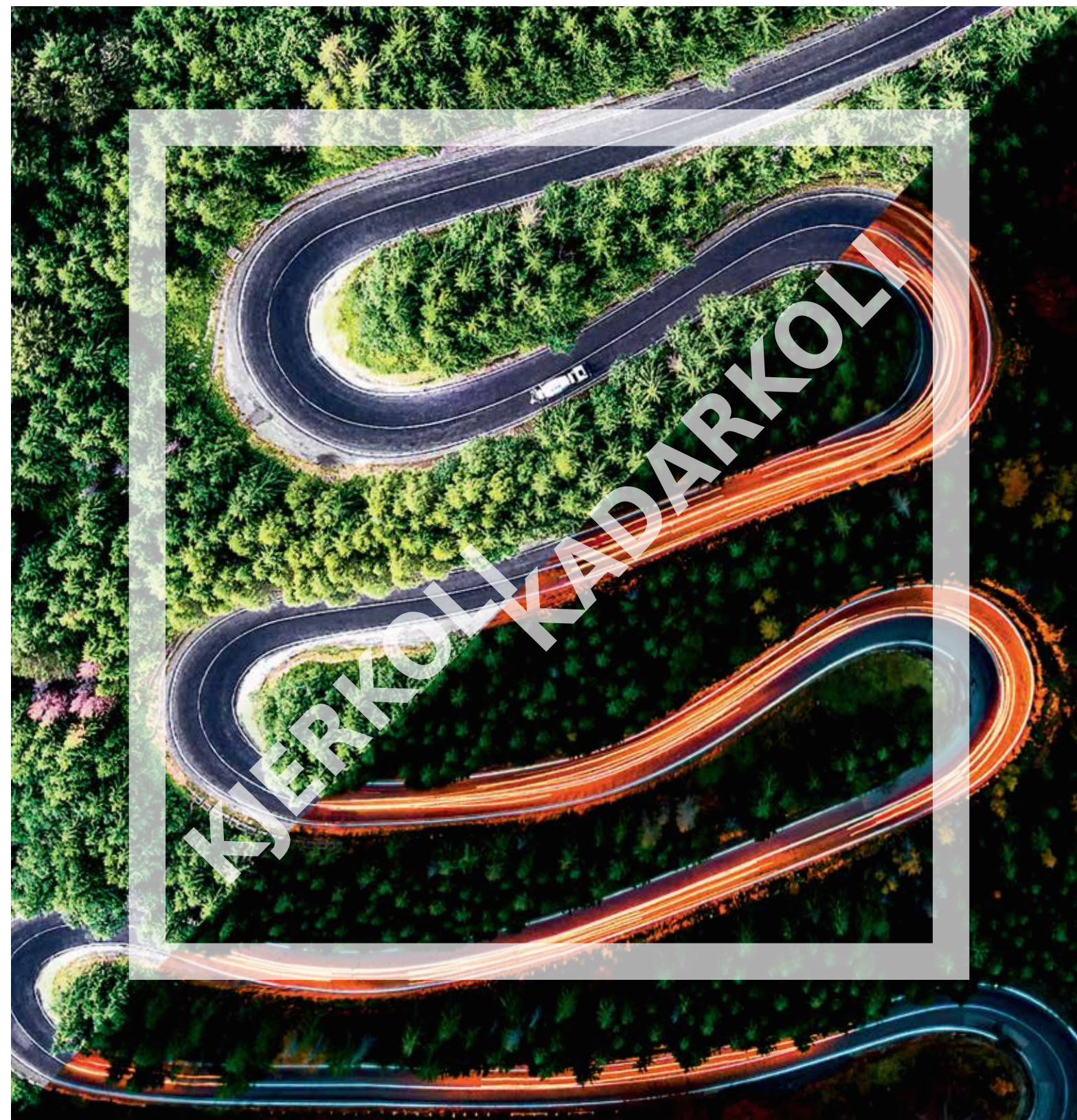
PORSCHE SLOVENIJA

Izdajatelj:
Porsche Slovenija d. o. o.,
Bravničarjeva ulica 5, 1000 Ljubljana
www.porsche-slovenija.si, www.poslo.si
Odgovorna urednica:
Sabrina Pečelin,
sabrina.pecelin@porsche.si

Idejna in oblikovna zasnova ter uredništvo:
PM, poslovni mediji, d. o. o., www.p-m.si
Glavni urednik:
Igor Savič, igor.savic@p-m.si
Izvršna urednica:
Barbara Bizjak, barbara.bizjak@p-m.si

Fotografije: Arhiv Porsche Slovenija, Getty Images, Miran Juršič, Shutterstock,
Tisk: SCHWARZ PRINT d. o. o.
Datum natisa: julij 2019
Naklada: 2.100 izvodov

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



Vozila Volkswagen
080 19 18



Vozila Audi
080 19 15



Vozila SEAT
080 19 40



Vozila Škoda
080 19 41



Gospodarska vozila Volkswagen
080 19 17

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

PORSCHE SLOVENIJA

Asistenca

