

PoslovniCarzine

04



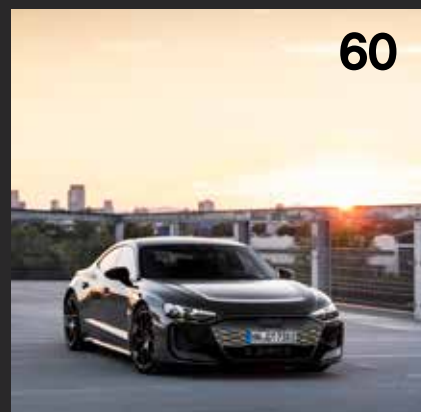
16



42



60



04 Prvi

Elroq je Škodin povsem nov električni SUV, ki uteleša nov oblikovalski jezik znamke ter prepričuje s prostornostjo, dosegom in ceno.

16 Pogovor

»Podpora zaposlenim in njihov razvoj sta zame ključna,« nam je v pogovoru zaupal mag. Damjan Kralj, glavni izvršni direktor družbe BTC.

42 Po meri

Kakšni so trendi na področju avtomobilskega oblaginjenja? To je namreč področje, ki se nenehno razvija - tako materiali kot tehnologije.

54 Zanimivosti

Navdušujoče novosti in drzni koncepti: novice iz sveta mobilnosti, ki jih nikar ne spreglejte.

VAŠ NAJLJUBŠI SOPOTNIK

PORSCHE GROUP CARD

Mobilna aplikacija Porsche Group Card

Svet vrhunske mobilnosti je našim strankam na voljo tudi v mobilni aplikaciji, ki imetnikom kartic ugodnosti omogoča celotno paleto storitev. Kartico ugodnosti smo spremenili v digitalno, dodali nabor aktualnih ugodnosti in storitev ter vse pomembne informacije in kontaktne številke, ki jih potrebujete na svojih poteh.

Kaj vse omogoča mobilna aplikacija Porsche Group Card?

- kontaktne številke Asistence Porsche Slovenija in pošiljanje trenutne lokacije z enim klikom,
- pregled opravljenih nakupov pri pooblaščenem prodajalcu in serviserju,
- digitalno kartico ugodnosti, kar pomeni, da vam pri sebi ni treba imeti kartice v fizični obliki,
- zemljevid s prikazom vam najbližjega pooblaščenega prodajalca, servisa ter lokacij ponudnikov storitev in ugodnosti,
- pregled nad svojim trenutnim vozilom oziroma vozili in dodajanje novih,
- pregled novosti o programu in ugodnostih,
- pregled zanimivih vsebin s področja mobilnosti,
- potisna sporočila – storitev, ki vam omogoča, da ste vedno obveščeni.

Mobilna aplikacija
Porsche Group Card:



04

Prvi

Škoda je predstavila model Elroq, povsem nov električni SUV, ki stavi na prostorno notranjost, tri velikosti baterije, doseg več kot 560 kilometrov in konkurenčno ceno.

16

Pogovor

Pogovorili smo se z Mag. Damjanom Kraljem, ki je letos začel drugi petletni mandat v vlogi glavnega izvršnega direktorja družbe BTC.

46

Sproščeno

Kdaj ste na dopustu nazadnje imeli popoln mir pred službo? In ali bo zdaj kaj drugače? Novembra namreč začne veljati pravica do odklopa.

08

Mobilno

Mobilnost je v sodobnem poslovnem svetu eden ključnih dejavnikov uspeha. Del sodobne mobilnosti pa so tudi rešitve, ki so primerne za krajša obdobja - od nekaj minut do enega leta.

20

Poslovna vozila

Vaš posel od vas zahteva, da razmišljate racionalno in trajnostno, a glede na potrebe vašega podjetja tudi povsem praktično? Potem v floto službenih vozil vključite avtomobil s priključnohibridnim pogonom.

50

Ena na ena

O tem, kateri so glavni pomisleki v zvezi z Nacionalnim energetske in podnebnim načrtom ter kaj predlagajo strokovnjaki za mobilnost, smo se pogovarjali z dr. Slavkom Ažmanom.

13

Fokus

Preverili smo, kako obvladati omrežnino, da vas ne bo udarila po žepu.

42

Po meri

Ko govorimo o oblaženju notranjosti, marsikdo najprej pomisli na sedeže. Toda ti so le del enega izmed najboljšejših vidikov vsakega sodobnega avtomobila.

54

Zanimivosti

Novice iz sveta avtomobilov in avtomobilizma.

Vožnja v leto o

Le dobrih 25 let nas loči do trenutka, ko naj bi v Sloveniji dosegli ničelne izpuste iz prometa. 25 let. Veliko, dovolj ali premalo?

Poglejmo bliže, v leto 2030. Po napovedih naj bi tedaj delež potniških kilometrov z osebnim avtomobilom znašal 88 odstotkov, medtem ko naj bi do leta 2050 padel le za 14 odstotkov, na 74 odstotkov. Glede na to, da je promet edini sektor, v katerem izpusti trenutno rastejo, namesto da bi padali, se zdi cilj nič izpustov iz prometa brez resne obravnave prometa z osebnimi vozili povsem utopičen. Sploh zato, ker glede tega v Nacionalnem energetskem in podnebnem načrtu (NEPN) tudi po vseh zadnjih posodobitvah ni predvidenih nobenih oprijemljivih vmesnih ciljev in ukrepov.

"Naš edini uradni cilj je, da bomo do leta 2030 izpuste povečali za 3 odstotke, potem pa bomo leta 2050 čudežno prišli na nič izpustov iz prometa," je v pogovoru za Poslovni Carzine oster dr. Slavko Ažman, vodja poslovnega upravljanja v Porsche Slovenija. Ob tem poudarja, da je bil s prenosom subvencioniranja električne mobilnosti na Borzen vendarle storjen velik korak naprej, pri tem pa je zelo pomembna zadnja sprememba razpisa za nakup električnih vozil s strani pravnih oseb.

Odslej so namreč do subvencije za nakup bodisi novega bodisi rabljenega (!) električnega vozila upravičene vse (!) pravne osebe, ne glede na dejavnost. Poleg tega imajo pravne osebe seveda pravico tudi do odbitka vstopnega DDV od nakupa in vzdrževanja električnega vozila. Kar pa, žal, še vedno ne velja za priključne hibride, čeprav je njihov potencial izjemen.

Tega se zaveda tudi mag. Damjan Kralj, glavni izvršni direktor družbe BTC, kjer trajnost postavljajo med temelje svoje poslovne strategije. V intervjuju za našo revijo mag. Kralj pravi: "Prepričan sem, da je prehod na trajnostno mobilnost ključnega pomena za prihodnost naših mest in okolja. Trenutno uporabljam osebni avtomobil na hibridni pogon. Ta je za moje potrebe danes najustreznejši."

Na straneh tokratne številke Poslovnega Carzina boste tako med ostalimi zanimivimi vsebinami našli pregled najsodobnejših priključnih hibridov znamk Volkswagen, Audi, Cupra, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila, pišemo pa tudi o prednostih fleksibilne mobilnosti, ki jo pri nas ponuja znamka sharetoo.

Želiva vam prijetno branje.

Danilo Ferjančič in Martin Wienerroither,
generalna direktorja Porsche Slovenija



Naredite prostor za novega člana



Škoda je predstavila model Elroq, povsem nov električni SUV, ki stavi na prostorno notranjost, tri velikosti baterije, doseg več kot 560 kilometrov in konkurenčno ceno.

Piše: Matjaž Korošak



Če bi lahko rekli, da je Enyaq njegov večji, starejši brat, pa je model Karoq s klasičnim pogonom tisti, ki mu predstavlja neposredno alternativo. S 4,49 metra dolžine je sicer električno gnani novinec 10 centimetrov daljši od Karoqa, hkrati pa 17 centimetrov krajši od Enyaqa. Tako kot Enyaq pa tudi Elroq uporablja platformo MEB z vsemi prednostmi te koncernske tehnologije vred.

Modern Solid

Elroq kot prvi med modeli znamke Škoda v celoti uporablja dolgo napovedovani oblikovalski jezik Modern Solid. Ta pride do izraza predvsem v sprednjem delu z masko hladilnika, ki ji pravijo kar Tech-Deck Face in predstavlja minimalistično evolucijo Škodinega tradicionalnega prednjega dela karoserije. Zadek je precej bolj podoben drugim Škodam, čeprav nikakor ni konvencionalen.

Elroq ima tudi drugačno, štirioko grafiko žarometov. Tokrat so namreč ti horizontalno postavljeni, vedno so v LED-tehnologiji (po želji tudi z naprednejšo matrično LED-tehnologijo) in imajo sodoben ploski, skoraj dvodimenzionalni videz. Ni odveč poudariti, da nova oblikovalska filozofija prinaša tudi dodelano aerodinamiko, od katere je odvisen doseg. Škodin novi kompaktni cestni terenec se tako ponaša z nizkim koeficientom zračnega upora (cd), to je samo 0,26.

In doseg?

Najmočnejši različici Elroqa obljubljata najdaljši doseg med vsemi Škodinimi električnimi vozili do sedaj, saj omogočata do 560 kilometrov z enim polnjenjem. Na voljo bodo sicer tri kapacitete baterije (55, 63 in 82 kilovatnih ur bruto) ter skupno štiri različice novega modela: Elroq 50 z najmanjšo baterijo in električnim motorjem s 125 kilovati, Elroq 60 z baterijo srednje zmogljivosti in motorjem s 150 kilovati



ter dve različici z najzmogljivejšo baterijo. Elroq 85 bo še vedno shajal s pogonom na zadnji kolesni par, vendar s konično močjo motorja 210 kilovatov, inačica z dvema motorjema in štirikolesnim pogonom (Elroq 85x) pa bo na voljo leta 2025.

Škoda za najzmogljivejši različici svojega novega modela obljublja največjo hitrost do 180 kilometrov na uro in športni pospešek (iz mirovanja do hitrosti sto kilometrov na uro v 6,6 sekunde). Šibkejši različici bosta dosegli največjo hitrost 160 kilometrov na uro in imeli tudi nekoliko skromnejši doseg – več kot 400 kilometrov (Elroq 60) ali preko 370 kilometrov (Elroq 50).

Hitrost polnjenja je odlična, saj je najzmogljivejši različici mogoče polniti z močjo do 175 kilovatov, tako da se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v samo 28 minutah. Pri modelih Elroq 60 in Elroq 50 se baterija lahko polni z močjo 165 oziroma 145 kilovatov, a kljub temu je čas za polnjenje baterije od 10 do 80 odstotkov manj kot 24 oziroma 25 minut.

O prostornosti vse najboljše

Kot vsi modeli znamke Škoda je tudi Elroq prvak v volumnu in izkoristku prtljažnika. Ponuja namreč najmanj 470 prtljažnih litrov prostora, če pa to ni dovolj, je mogoče dvotretjinsko zložiti zadnjo klop in tako prtljažnik povečati na 1580 litrov. Ena od Simply Clever rešitev je pri-

ročno držalo za polnilni kabel pod pokrovom prtljažnika. Ob prostornem prtljažniku je potnikom v notranjosti na voljo še za 48 litrov dodatnih predalov in odlagalnih prostorov. Nasploh je za potnike dobro poskrbljeno, ne nazadnje tudi s številnimi Simply Clever rešitvami in z darežljivimi 1056 milimetri višine za glavo. Pred voznikom bosta digitalna instrumentna plošča in projicirni zaslon z obogateno resničnostjo, osrednji infozabavni zaslon ima premer 13 palcev, sistem pa se ponaša z novim vmesnikom in grafiko ter glasovno asistentko Lauro, ki je povezana tudi s klepetalnikom ChatGPT. Bogat nabor sodobnih asistenčnih sistemov vključuje tudi Remote Park Assist, možnost parkiranja na daljavo prek aplikacije.

Na izbiro so številni slogi notranjosti, za katere sta značilni minimalistična zasnova in okoljska komponenta s številnimi recikliranimi materiali. Najbolj dinamični vozniki bodo lahko izbrali tudi Elroqa v različici Sportline s čvrstejšim, nižjim podvozjem, športnimi sedeži in dodatki v izgledu karbona v notranjosti ter značilnimi črnimi zunanji detajli.

In če smo že na začetku omenili konkurenčno ceno, naj z njo tudi končamo: cene novega Elroqa se bodo začele pri 34.700 evrih, fizične osebe in nekatere kategorije pravnih oseb pa bodo pri tem upravičene tudi do subvencije.

Fleksibilna mobilnost za podjetja

Mobilnost je v sodobnem poslovnem svetu eden ključnih dejavnikov uspeha. Pri tem danes ne gre samo za prevoz zaposlenih, temveč za širši koncept pravočasnega in učinkovitega dostopa do lokacij, partnerjev ali strank na finančno čim bolj ugoden in predvidljiv način. Del sodobne mobilnosti so zato tudi rešitve, ki so primerne za krajša obdobja - od nekaj minut do enega leta.

Piše: Jak Vrečar





PREDNOSTI AVTOMOBILSKE NAROČNINE – SHARETOO AUTOABO

Fiksni stroški

- vnaprej znani mesečni stroški
- zmanjšanje finančnega bremena
- zmanjšanje odgovornosti
- uporaba vozila brez amortizacije

Fleksibilnost

- tri-, šest- ali dvanajstmesečna naročnina
- uporaba vozila po potrebi
- možnost menjave vozila
- možnost podaljšanja naročnine

Celostni paket – vse vključeno

- vzdrževanje
- zavarovanje
- pomoč na cesti
- vinjeta

Ko govorimo o mobilnosti v podjetjih, pri tem ne mislimo več le na klasični model s floto vozil, ki jo ima podjetje v lasti. Tak vozni park ima sicer preverjene prednosti. Podjetje ima nad vozili popoln nadzor, saj so mu vselej na voljo. Lahko jih na primer prilagaja s posebno opremo, če to koristi zaposlenim, ali jih opremi z logotipi in tako poskrbi tudi za znamčenje (branding). Dolgoročno se izogne tudi stroškom lizinga ali najema. Preračunano na mesec ali leto uporabe so taka vozila – če so ves čas dobro izkoriščena – tudi cenovno ugodna.

A po drugi strani je nakup lastne flote povezan tudi z visoko začetno investicijo v vozila ter s stroški amortizacije, vzdrževanja in zavarovanja. Na naštete izzive se zato podjetja za stalni del voznega parka odzivajo tako, da financirajo vozila s finančnim ali operativnim lizingom. Prednost te oblike mobilnosti so nižji začetni stroški, več fleksibilnosti pri menjavi vozil in manj izgub ob amortizaciji. Če podjetje doda še vzdrževalni paket all inclusive, s katerim si za vnaprej znano ceno zagotovi zavarovanje, vzdrževanje, preglede, menjave pnevmatik in nadomestno vozilo, ko je kak avto na servi-

su, potem lahko rečemo, da ima dolgoročne potrebe po mobilnosti dobro pokrite.

Kako pa je s potrebami po mobilnosti, ki so občasne, trajajo krajši čas ali se ne dajo vnaprej predvideti? Za take primere se – še posebej stroškovno – lastništvo ali lizing vozil ne obneseta najbolje. Na tej točki vstopijo v zgodbo druge oblike: avtomobilska naročnina, najem vozil ali souporaba oziroma carsharing.

Avtomobilska naročnina: mobilnost od nekaj mesecev do enega leta

V poslovni uporabi se v zadnjih letih hitro širijo avtomobilske naročnine. Kot tipičen primer modela avtomobilov kot storitve (v angleškem izvirniku car-as-a-service) je trend naročnin opazen na najrazličnejših trgih, od ZDA do Evrope in Velike Britanije, o tej obliki pa vse pogostejše razmišljajo poslovni in zasebni uporabniki. V letošnji raziskavi PwC na Otoku je kar polovica anketirancev odgovorila, da razmišljajo o naročnini kot preprostem, prilagodljivem in priročnem načinu mobilnosti. Nekoliko manjši, a še vedno velik, tretjinski delež interesentov so ugotovili tudi v lanski McKinseyjevi študiji v EU.

Kaj pa v Sloveniji? »Avtomobilske naročnine, ki jih pri nas z znamko sharetoo ponujamo pod imenom Autoabo, so vse bolj iskane in zaželene,« potrjuje trend David Fleischmann, vodja novih mobilnosti v družbi Porsche Finance Group Slovenia. »Imamo zelo dobre izkušnje s podjetji, ki ta model že uporabljajo. V večjih podjetjih, še posebej v multinacionalkah ali v družbah, v katerih se zaradi dinamike posla ekipi zaposlenih začasno pridružijo zunanji svetovalci in strokovnjaki iz drugih podjetij oziroma držav ali pa se vodstvo okrepi z menedžerji, ki bodo na lokaciji le določeno obdobje, je težje pokriti potrebe po mobilnosti z obstoječim voznim parkom. Pogosto ni racionalno v floti imeti dodatnega vozila za občasno uporabo. Prav tako je težko vnaprej določiti, kakšen tip vozila bo za te pridružene člane ekipe primeren ali potreben,« pojasnjuje Fleischmann.

Podjetje tako z naročnino zagotovi mobilnost svojim zaposlenim ali sodelavcem brez neznank glede cene in brez izgube vrednosti vozila. Ne glede na to, za kakšen tip uporabnika, njegove potrebe in projekte potrebuje vozilo, lahko podjetje hitro najde primeren model. Ni mu treba skrbeti za registracijo, zavarovanje ali vzdrževanje vozila. Dogovori se le za trajanje avtomobilske naročnine – pri sharetoo so na voljo opcije za tri, šest ali dvanajst mesecev – in si za vnaprej znano ceno zagotovi najustreznejše vozilo.

Rent: najem za poslovno pot ali krajše potrebe

Včasih se zgodi, da podjetje potrebuje vozilo tudi za krajši čas, na primer za nekaj dni ali teden. »Stranke se za najem, imenujemo ga sharetoo Rent, odločajo, ko se njihovi predstavniki na primer odpravljajo na poslovna srečanja v tujini. Tipičen primer so recimo sejmi. Zgodi se, da gre na pot več zaposlenih, in namesto da bi se vozili z dvema avtomobiloma, se odločijo za najem kombija. Ali pa potrebujejo večji, udobnejši model za predstavnika podjetja, ki zaradi sestanka odhaja na daljšo pot, denimo v Nemčijo, in takrat najamejo zmogljiv avtomobil, ki ga nimajo v svoji floti,« pojasnjuje David Fleischmann.

Kratkoročni najem se izkaže za koristnega tudi pri sezonskih potrebah, kot nadomestno vozilo, kot podpora za zagotavljanje prevozov v času konferenc in podobnih srečanj ali takrat, ko želijo v podje-

tju testirati kak model, za katerega se bodo potem odločili in ga vključili v stalno floto. Tudi pri najemu je finančna fleksibilnost tista prednost, ki je za podjetje ključna. Plača se le uporaba vozila takrat, ko ga podjetje potrebuje, ni pa stroškov, ki bi nastali, če bi podjetju dodatno vozilo, ki ga ne potrebuje vse leto, stalo v garaži.

Souporaba: carsharing za kratke poslovne opravke

Krog potreb po mobilnosti lahko podjetje sklene s souporabo vozil. »Carsharing predstavlja pravo opcijo za podjetja, v katerih zaposleni pogosto potrebujejo vozila za kratke poslovne opravke ali le nekajkilometrsk vožnje.« Ena od ključnih prednosti carsharinga je spet fleksibilnost, saj ta možnost omogoča dostop do vozila, ko ga podjetje potrebuje, brez lastništva.

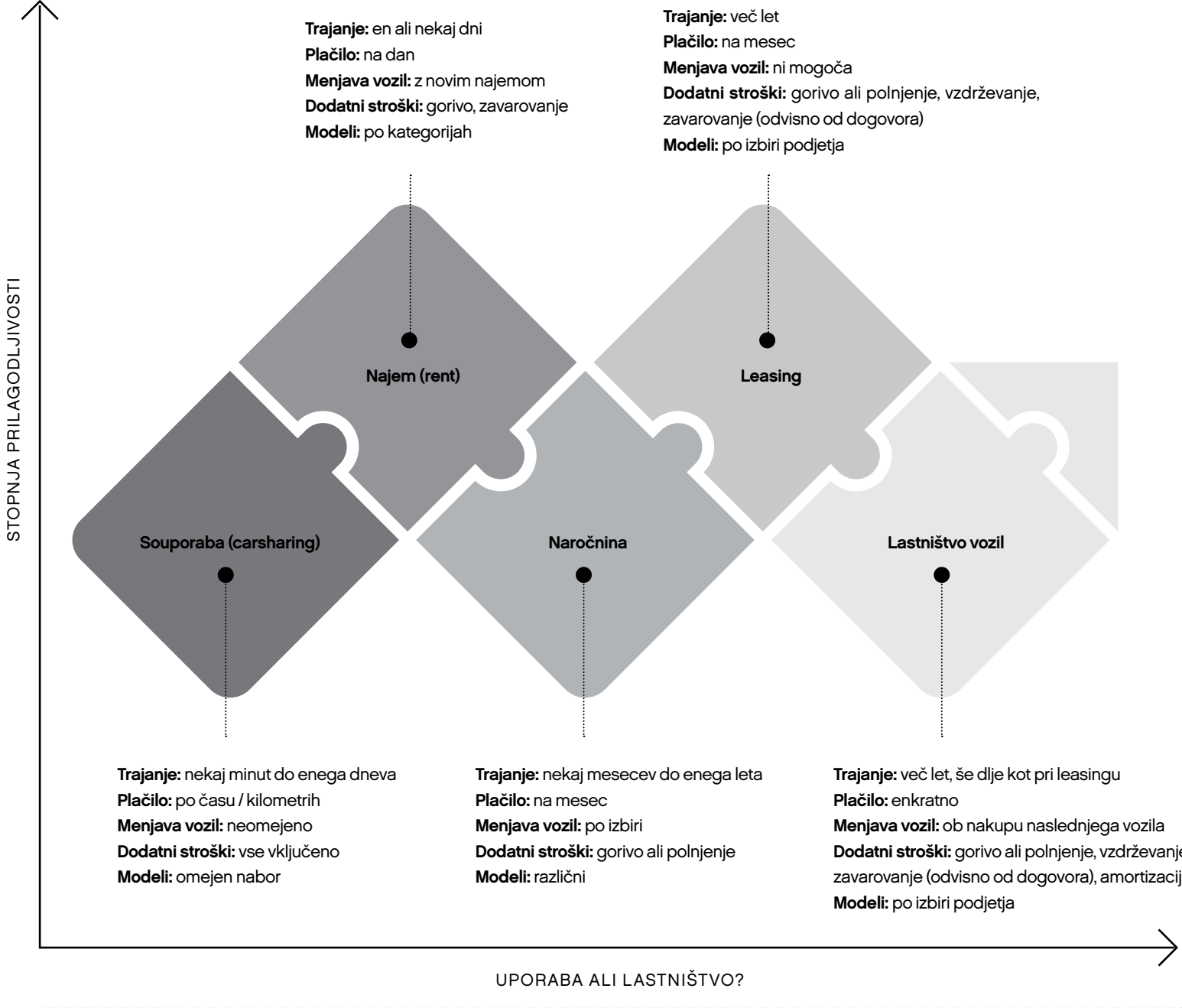
»Koncept souporabe za poslovne uporabnike smo s storitvijo sharetoo Carsharing uspešno vpeljali v Mobility Hub v Poslovni coni Komenda. Na področju, kjer je na strnjenem prostoru vrsta storitvenih in proizvodnih družb, ponujamo preprosto in učinkovito souporabo električnih in klasičnih vozil koncerna Volkswagen. Električna se seveda na lokaciji dajo tudi napolniti na polnilnici MOON, na voljo pa so tudi javne polnilnice za podjetja in zaposlene v Poslovni coni Komenda ter obiskovalce,« opisuje Fleischmann.

PREDNOSTI AVTOMOBILSKEGA NAJEMA – SHARETOO RENT

- velika izbira modelov za najem
- storitev door to door: dostava in prevzem vozil na sedežu podjetja
- asistenca: pomoč na cesti
- vse vključeno: zavarovanje in vzdrževanje, dodatni vozniki, sezonske pnevmatike, vinjeta

Koncept souporabe pa ni omejen le na točke, kot je Mobility Hub. Vsaj del prednosti takega načina deljenja vozil lahko v podjetju uporabijo tudi za svoj obstoječi nabor avtomobilov, pojasnjuje Fleischmann. »Tu seveda ne gre za klasični carsharing, ampak če vaša vozila opremimo s sistemi za telematiko, z našimi orodji zaposleni tudi to floto uporabljajo lažje kot po klasičnih postopkih. Vozila se rezervirajo v sistemu ter odklenejo in odpeljejo s pametnim telefonom brez ključa. Lažje je tudi beleženje službenih poti in posledično se optimizirajo stroški. Navsezadnje pa so ti podatki tudi zelo koristni, ko v podjetju načrtujete prihodnje potrebe po mobilnosti in se odločate, kako boste zasnovali vaš vozni park.

Dobro je vedeti, kakšne možnosti so vam na voljo. Vse pogostejše se v podjetjih izkaže, da se najbolje obnese hibridni model, po katerem imate del vozil v lasti ali dolgoročnejšem najemu (lizingu), druge potrebe pa potem pokrivata z naročnino, najemom ali souporabo.«



PREPROSTA SOUPORABA – SHARETOO CARSHARING

- na voljo vrhunska vozila
- brezplačno polnjenje e-vozil v Mobility Hubu
- uporaba z aplikacijo
- preprost postopek (podjetje sklene pogodbo, doda uporabnike – svoje zaposlene – in začne uporabljati storitev)
- na voljo podpora 24/7
- mesečno poravnavanje stroškov souporabe

KAJ PRIDE V POŠTEV ZA VAŠE PODJETJE?

Preverite ponudbo naročnin, najema in souporabe pri sharetoo. Pogovorite se s strokovnjaki, skupaj analizirajte vaš obstoječi vozni park in ocenite, kaj je najprimernejše in cenovno optimalno.

Kontakt:
www.sharetoo.si
sharetoo@porsche.si
051 248 407

Misija mogoče

Kako obvladati omrežnino, da vas ne bo udarila po žepu?

Piše: Matjaž Tomažič

Ko gre za stroške elektrike, in to tako v gospodinjstvih kot v podjetjih, je letos ključna beseda omrežnina. Spremlja jo strah pred višjimi računi, in to predvsem pri tistih, ki ne vedo, kako se pravzaprav lotiti učinkovitega upravljanja porabe energije v podjetju. Sprememba obračunavanja omrežnine je sicer za podjetja, ki imajo priključke oziroma merilna mesta z več kot 43 kilovati obračunske moči, začela veljati prvega oktobra letos. Omrežninski zakon je namesto dosedanjih dveh blokov za omrežnino za porabljeno energijo prinesel tudi pet časovnih blokov za omrežnino za obračunsko moč in omrežnino za preneseno energijo, ki imajo velik vpliv na ceno obračunske moči. Za gospodinjstva in podjetja z manjšo obračunsko močjo bodo spremembe začele veljati dve leti kasneje. Je zapleteno? Vsekakor.

Še posebej, ker je uravnavanje porabe znotraj časovnih blokov zahtevno, tako da je najprej treba razumeti tematiko, nato pa še znati upravljati moč električnih porabnikov. Le malokdo ve, kakšno moč za delovanje potrebuje posamezna naprava, pa naj govorimo o razponu enega kilovata v primeru manjših gospodinjstev ali recimo sto kilovatov pri polnilnici za električne avtomobile ali recimo sto oziroma več kilovatov, kakršna je moč tiskarskega stroja v podjetju. In kaj pravijo pri sistemskem operaterju distribucijskega omrežja (SODO)? Da odjemalcev letos omrežnina po novem ne bo stala nič več kot lani in predlani, saj da je ta izračunana tako, da bo v blagajno prinesla enake prihodke. Drugačna pa bo razdelitev stroškov za omrežnino. Doslej smo večino stroška omrežnine plačali glede na porabljeno energijo, torej količino porabljenih kilovatskih ur, le manjši del pa je šel na račun priključne moči. Po novem pa večino stroška omrežnine odpade na omrežnino za moč, ki jo plačamo glede na dogovorjeno moč in jo lahko močno povečajo konice, ki jo presega.

Po izračunu SODO bodo gospodinjstvi odjemalci, ki letno povprečno porabijo štiri megavatske ure elektrike, plačali za 2,41 evra oziroma odstotek manj omrežnine kot pred omrežninskim zakonom. Če bi novi obračun omrežnine veljal vse leto, bi tak odjemalec ob nespremenjeni rabi omrežja na letni ravni plačal 11,91 evra oziroma pet odstotkov manj omrežnine kot v letu 2023. Poslovni uporabniki pa bodo plačali več.

Kot pravijo v SODO, je težko določiti, koliko več, saj so razlike v obračunski moči med podjetji zelo velike. Podjetja imajo namreč različno število naprav, te pa delujejo z različnimi močmi. Zato pri SODO samo ocenjujejo, da bo mesečni strošek podjetij višji za 9 do 15 odstotkov. Poudarjajo pa, da je delež stroška omrežnine na računu za elektriko v podjetjih bistveno manjši kot pri gospodinjstvih uporabnikih in dosega le štiri odstotke celotnega zneska oskrbe z elektriko. Vsaj tako je bilo doslej.

Nekaj nasvetov

Da se boste lažje znašli med 15-minutnimi bloki in ocenami SODO, smo pripravili nekaj primerov in šopek nasvetov, kako lahko preprosto optimizirate delovanje svojih naprav, se izognete konicam in ohranite razumne stroške elektrike. Novi obračun omrežnine namreč odjemalcem ponuja možnost precejšnje optimizacije omrežninskih stroškov. Seveda pa to ni tako enostavno kot prej, ko je na strošek vplivala le poraba.

Sprejeti je treba dejstvo, da največji del stroška omrežnine po novem prihaja iz obračunske moči in konic, ki presega dogovorjeno obračunsko moč. Za podjetje je torej pomembno, da naprave delujejo znotraj dogovorjene obračunske moči. Če jo boste redno presegali, bo to zelo drago. V primeru, da podjetje vsak delovni



Sistemu optiMOON lahko tudi nastavite prioritete ali ga upravljate ročno. Prek aplikacije denimo ročno aktivirate program, po katerem se največja možna količina energije nameni za hitro polnjenje električnega avtomobila, pri čemer se po potrebi kakšna druga naprava v sistemu začasno tudi ustavi. Tak način delovanja se lahko avtomatsko konča, takoj ko sistem prejme informacijo, da je polnjenje vozila končano, potem pa se ponovno vklopi standardni program, pri katerem ima prioriteto na primer poraba energije le iz sončne elektrarne, ki je del sistema.

dan, torej 20-krat na mesec, dogovorjeno obračunsko moč v prvem bloku preseže za 60 kilovatov, bo mesečna kazen v višji sezoni 870 evrov, v nižji pa 210 evrov, letno torej 5160 evrov.

Konice lahko obvladujete, to pa lahko počnete na različne načine, ročno ali digitalno. Če se jih denimo lotite ročno, so vaše možnosti naslednje:

1. Najpreprosteje je, da dogovorjeno obračunsko moč spremenite z 200 na 260 kilovatov. To bo sicer vaš letni strošek elektrike povišalo za 1286 evrov, kar je manj, kot znašajo prej navedene kazni. To je najbolj enostavno, obenem pa je to druga najdražja možnost. Prva najdražja je, da ne naredite nič.
2. Verjamemo, da podjetje vodite odgovorno in stremite k optimizaciji stroškov na tak način, da to ne vpliva na delovanje naprav, strojev ... Zato se lotite iskanja prihrankov. V konicah ročno zmanjšujete moč največjega porabnika – recimo proizvodnega

stroja. Pri polovični proizvodnji je to v redu. Kaj pa, ko boste zasuti z naročili? V času polnih naročil bo to vplivalo na zmanjšanje proizvodnje izdelkov. Boste kupce pustili čakati nanje, boste izgubljali posel?

3. Razmisljajmo naprej. Kaj pa, če v času dražjega omrežninskega bloka enostavno izključite nekaj manjših porabnikov, klimatske naprave za prostore in hladilni sistem za stroje ter tako v tem času zagotovo ostanete pod določenimi 200 kilovati? Na ta način dodatnega stroška za omrežnino ne bo, toda delavci tarnajo, da je v proizvodnji prevroče, stroji se pregrevajo in čez teden dni potrebujejo resen servisni poseg, račun zanj pa znaša nekaj tisočakov. Torej ne!

Kaj sploh še ostane?

Pri nadaljnjem iskanju scenarijev me ustavi Dušan Lukič, strokovnjak za mobilnost in energetiko ter vodja razvoja in inovacij znamke MOON v podjetju Porsche Slovenija. »Načina za upravljanje energije sta dva, najbolje pa delujeta, če ju izvajamo skupaj.« V mislih ima tako imenovana peak shaving in peak shifting.

»Peak shaving pomeni, da porežemo konice odjema, torej zmanjšamo največjo moč odjema v 15-minutnem intervalu znotraj posameznega bloka. Z regulacijo naprav poskušamo doseči, da se, denimo, ne vklopijo vse naenkrat oziroma ne delujejo vse hkrati s polno močjo. Peak shifting pa pomeni, da naprave, ki so sicer zelo močne in imajo visoke konice, poskušamo premakniti v cenejši omrežninski blok. Toplotna črpalka recimo

deluje na polno zunaj dražjega bloka, avtomobil se polni zunaj dražjega bloka ... Skratka, porabimo vse kilovate, ki jih potrebujemo, recimo za polnjenje električnega vozila, a to počnemo v cenejših blokih.«

Kot pravi Lukič, je idealno, da izvajamo oba procesa, in ko je to le mogoče, konice premaknemo v cenejši časovni blok in se tako izognemo prevelikim doplačilom omrežnine. »Ko pa to ni mogoče, pazimo, da znotraj bloka čim bolj zmanjšamo konice, ki so v resnici 15-minutna povprečja, tako da je tu kar nekaj manevrskega prostora. To početi ročno pa je v praksi zahtevno in kdaj celo nemogoče,« še poudari in pojasni s primerom: »Pomislite, da imate v podjetju nekoga zaposlenega za to, da se ukvarja z optimizacijo porabe energije. Lahko se kdaj zmoti in nekaj mesecev zapored za en sam dan zgreši rezanje konic v 15-minutnem bloku. Stal vas bo plačo, prihrankov pa ne bo ustvaril. Lahko pa upravljanje prepustite sistemu optiMOON. To je sistem za celovito energetske upravljanje v vašem objektu, ki stalno spremlja vašo porabo in proizvodnjo elektrike, optimizira porabo ter vam omogoča, da maksimalno izkoristite moč, ki jo imate na razpolago.«

»Cena naprave optiMOON je nižja od izračunanega stroška preseganja moči v le enem mesecu, kar pomeni petsto evrov in še nekaj evrov za montažo. OptiMOON omogoča nadzor in varno upravljanje pametnih porabnikov z Modbus ali drugo podprto povezljivostjo, kot so sodobne toplotne črpalke ali klimatske naprave, polnilne postaje za električni avto, sistem za upravljanje pametnega doma, ki nadzoruje in upravlja manjše porabnike, ter seveda spremlja odjem objekta iz omrežja na števcu. Poleg tega sistem upravlja še alternativne vire električne energije (sončna elektrarna, hišna kogeneracija) in hranilnike elektrike,« pojasni Lukič. »Za manjše odjemalce ali gospodinjstva z bolj preprostim sistemom imamo na voljo še približno sto evrov cenejši optiMOON lite, ki lahko meri in nadzoruje do tri naprave,« dodaja.

Drug primer se nanaša na podjetja s sončnimi elektrarnami. V Sloveniji je takšnih že veliko in ni redkost, da morajo tista, ki imajo sklenjeno pogodbo o dobavi in prevzemu električne energije glede na borzne cene, v času negativne cene elektrike, ob koncih tedna, plačevati za oddajanje energije v omrežje. V primeru vgradnje sistema optiMOON to ni več potrebno. Dobavitelj elektrike, agregator vam pošlje signal o negativni ceni elektrike (ali pa jo optiMOON sam odčita iz podatkov z borze), optiMOON pa za ta čas izključi sončno elektrarno. Tako se izognete stroškom za oddano energijo.

»Sistem optiMOON v našem podjetju upravlja 40 polnilnic za električne avtomobile in sončno elektrarno ter nadzoruje vse druge porabnike. Poleg tega, da reže konice, prav tako varuje pred preobremenjenostjo, tudi posameznih delov električnega omrežja v objektu,« opiše Dušan Lukič primer dobre prakse. Pomembno pa je, poudari, da imajo podjetja realna pričakovanja. Če morajo naprave v podjetju stalno delovati z določeno močjo, obračunske moči ne bo mogoče zmanjšati brez dodatnih naprav, denimo brez hranilnika električne energije, ki bo ublažil moč odjema iz omrežja v času najvišje cene omrežnine.

Poraba elektrike se v Sloveniji zadnja leta močno povečuje zaradi vse več novih električnih porabnikov, denimo toplotnih črpalk in polnilnic za električne avtomobile. Dobava dovolj velikih količin v najbolj obremenjenih delih dneva je postala velik problem. Posledično se nam obetajo velike spremembe pri obračunavanju porabe električne energije. V času, ko bo poraba večja, bo višja tudi cena.

V Sloveniji danes poznamo dvotarifno obračunavanje porabljene električne energije, čemur uporabniki tudi prilagajamo odjem, v Evropi pa se medtem že uvajajo dinamične dnevne tarife. To pomeni, da se cena elektrike spremeni večkrat na dan. Optimalno prilagajanje tem cenovnim nihanjem bo brez uporabe inteligentnih sistemov za upravljanje, kakršen je optiMOON, za uporabnika praktično nemogoče.

»Kakšen je varčevalni potencial sistema optiMOON v vašem podjetju, vam lahko pomagamo ugotoviti s pregledom in določanjem kritičnih točk v omrežju. Takrat tudi lahko določimo, kakšni so realni prihranki s pametnim oziroma digitalnim uravnavanjem energije.«



OptiMOON je digitalna naprava, ki omogoča nadzor in upravljanje električne energije pri porabnikih in proizvodnih napravah. To so denimo toplotna črpalka ali klimatska naprava, polnilna postaja za električni avto, sončna elektrarna, hranilnik elektrike in podobno, podatke o moči in porabljeni energiji pa optiMOON pridobiva neposredno iz uradnega števca na merilnem mestu.



»Trajnost je eden od temeljev naše strategije«

Mag. Damjan Kralj je letos začel drugi petletni mandat v vlogi glavnega izvršnega direktorja družbe BTC. To že dolgo niso več le javna skladišča, nakupovalno ali poslovno središče, temveč globalno in trajnostno naravnana družba. Po doseženih mejnikih, kot so povečanje logističnih kapacitet, rast energetske samooskrbe in uspešni poslovni koraki na področju strategije vlaganj v perspektivna startup podjetja, je zdaj čas za nove strateške preboje.

Piše: Jak Vrečar

Foto: Jani Ugrin

BTC je med pionirji trajnostnega poslovanja v Sloveniji. Prvi sončni paneli so pri vas prišli v uporabo, ko se je o tem drugje še komaj kaj govorilo. Kako pomembna je trajnost v vašem poslovnem modelu?

Trajnost je eden od temeljev naše poslovne strategije. S trajnostnim razvojem se je družba BTC pričela ukvarjati že pred več kot dvema desetletjema, ko smo prepoznali pomen učinkovitega ravnanja z viri. Z vzpostavitvijo sončnih elektrarn, ki danes zagotavljajo del naše energetske samooskrbe, in z zmanjševanjem porabe energije smo dosegli pomembne premike. Konkreten primer korakov na tem področju je recimo uspešno realiziran partnerski projekt ogrevanja Vodnega mesta Atlantis in Športnega centra Milenium s presežkom toplotne energije, ki se ustvarja pri proizvodnji v sosednjem podjetju AquafilSLO. Tovrstno sodelovanje omogoča celotno pokritje potreb po toplotni energiji. Za področje trajnosti smo v zadnjih dveh desetletjih namenili več kot 50 milijonov evrov. Naša trajnostna prizadevanja potrjuje tudi več nagrad. Med drugim smo drugo leto zapored prejemnik trajnostnega certifikata odličnosti Green Star. Trenutno snujemo novo trajnostno strategijo, ki bo temeljila predvsem na učinkoviti rabi in obnovljivih virih energije, trajnostni mobilnosti ter urbanem ozelenjevanju.

Kaj konkretno boste tu še razvijali?

V BTC se zavedamo, da podnebne spremembe in strožja evropska okoljska regulativa od podjetij zahtevajo, da po poti zelene transformacije stopamo odločneje in s hitrejšim tempom. Med ključne projekte uvrščamo urbano ozelenjevanje v BTC Cityju Ljubljana, s čimer se prilagajamo podnebnim spremembam, spreminjamo mikroklimo in krepimo biotsko raznovrstnost. Ustrezno gosto zasedena odrasla drevesa s senco svojih krošenj v urbanem prostoru pozitivno učinkujejo na temperaturo in toplotno obremenitev obiskovalcev. Z gradnjo zelene identitete BTC Cityja Ljubljana želimo omogočiti ugodje našim obiskovalcem in poslovnim partnerjem, tudi z novim mogočnim parkom, ki se razprostira na več kot 12.000 kvadratnih metrih. S tem smo običajno slovensko nepremičninsko zgodbo obrnili na glavo. Po navadi najprej zrastejo zgradbe in šele nato drevesa, mi pa smo najprej poskrbeli za zelena pljuča nastajajoče soseske.

Kaj pa trajnostna mobilnost ter energetska učinkovitost in samooskrba?

Zaključili smo celovit popis ogljičnega odtisa našega delovanja. To postaja osnova za definiranje tarčnih ukrepov



Sponzorsko podporo družbe BTC različnim športom dopolnjujem tudi z osebnim angažiranjem v športnih organizacijah, saj sem sam prav tako velik ljubitelj športa.

na različnih področjih trajnosti. Že danes vemo, da se bomo energetske učinkovitosti lotili tudi v sodelovanju z našimi poslovnimi partnerji, saj bo to koristilo našim in njihovim ciljem na področju trajnosti. Prav tako v okviru energetskega upravljanja glede na trenutne razmere na trgu srednjeročno ciljamo na približno petinski delež samozadostnosti s fotovoltaiiko. Na področju trajnostne mobilnosti se kot območje z veliko zunanjo površino zavedamo splošnega trenda in poslovnih priložnosti, povezanih z elektrifikacijo vozil. Krepimo infrastrukturo za polnjenje električnih vozil za naše obiskovalce in poslovne partnerje. Glede na obetavnost industrije smo vključeni tudi v konzorcij za vzpostavitev ekosistema vodika iz nizkoogljicnih virov, kjer si obetamo koristi zlasti v povezavi z našo logistiko.

BTC je bil doslej vsekakor zgodba o uspehu. Kaj pa izzivi? Katera je bila največja nevarnost, s katero ste se soočili?

Tako kot mnogi smo se čez noč znašli pred izjemnimi izdigi med pandemijo koronavirusa. To je bila edinstvena in vseobsegajoča situacija, s katero smo se mi in ves svet prvič soočili tako na osebni kot tudi poslovni ravni. Česa takega se ne da načrtovati. Čez noč se je življenje ustavilo. Zelo hitro smo se morali prilagoditi, omogočiti ljudem drugačen dostop do tistega, kar so potrebovali. V tistem obdobju smo se odzvali s hitrim in agilnim kriznim vodenjem ter v sklopu logističnih storitev zagotovili preskrbljenost prebivalstva z nujnimi življenjskimi potrebščinami. Hkrati smo se zelo posvetili tudi učinkovitemu internemu komuniciranju z našimi zaposlenimi in sodelavci ter intenzivnemu sodelovanju in odprti komunikaciji s poslovnimi partnerji in zunanjo javnostjo.

Koliko vam je tu pomagalo, da ste vsi trije izvršni člani vodstva imeli že dolgo kilometrino v BTC?

Ko zdaj pogledam nazaj, ugotavljam, da je bila to gotovo prednost. Lahko bi imeli vrhunske menedžerje, a če ti ne bi poznali ustroja in tudi utripa družbe tako podrobno, kot ju mi, ter ne bi imeli sinergij s poslovnimi partnerji, bi bilo delo veliko težje. Poglejte, sam sem v družbi BTC že 22 let. Rajko Čvorovič, ki v izvršnem vodstvu skrbi za finančni, informacijski in procesni del, je bil v delo uprave vključen še pred menoj. Miha Mermal, pod katerega sodi marketinški, komunikacijski in trajnostni del, je prav tako zrasel v družbi. To nam daje moč ne glede na to, v kakšnem obdobju smo in kateri zunanji dejavniki vplivajo na delovanje.

Kakšna je vaša dinamika? Kako se odločate?

Naš vodstveni tim temelji na odprtem dialogu, medsebojnem zaupanju in deljenju odgovornosti. Srečujemo se redno, tako formalno kot neformalno. Osebni in iskreni stiki so ključni za vzdrževanje dinamike ter zavzetosti nas in vseh, s katerimi sodelujemo. Oba izvršna direktorja v skupno refleksijo o našem poslovanju prispevata svoj strokovni pogled. To vsekakor pripomore k uravnoteženim končnim odločitvam.

Koliko je danes v sodobnem poslu še prostora za intuicijo?

Sam se pri odločanju vedno primarno osredotočam na čim bolj celovite informacije in podatke iz različnih virov. Vsakdanje agilne odločitve na podlagi pridobljenih izkušenj in dejstev omogočajo tudi uporabo intuicije, vendar zgolj kot dopolnitev podatkov. Ne more pa jih intuicija nadomestiti. Kadar gre za posebej kompleksne odločitve, jim namenim več časa za premislek. Medtem se osredotočim na sprejemanje manjših, lažjih odločitev, ki mi pomagajo ohranяти fokus in premikati stvari naprej.

Ste se v vlogi prvega moža družbe skozi leta spreminjali?

Seveda sem se razvijal, vendar od nekdaj delam z enakimi izhodišči: moje delo temelji na sodelovanju, transparentnosti ter usmerjenosti k razvoju in rezultatom. Po naravi stremim k odličnosti, kar pomeni, da visoka pričakovanja postavljam najprej sebi, nato pa tudi svoji ekipi. Prizadevam si za natančnost in odličnost v vseh vidikih poslovanja ter sledim ključnim vrednotam. Tu pridemo torej do sodelovanja, odprte komunikacije, prevzemanja odgovornosti in tudi skrbi za dobro počutje zaposlenih. Ta pristop sem nadgradil tudi z mentorskim vodenjem. Podpora zaposlenim in njihov razvoj sta zame ključna, saj želim, da vodje in sodelavci prevzemajo pobudo.

BTC je od nekdaj vpet v šport. Tudi vi osebno ste se v različnih vlogah pojavili v gimnastiki, tenisu, košarki, v zvezah in klubih ...

V družbi BTC že vrsto let podpiramo številne športne organizacije in športnike iz različnih disciplin. Med drugim smo ponosni podporniki Gimnastične zveze Slovenije, SSK Ljubno BTC, Tenisa Slovenija, RK Krim Mercator,

Olimpijskega komiteja Slovenije, KD Rog, KK Cedevita Olimpija in drugih. Naša podpora temelji na prepričanju, da z vlaganjem v razvoj slovenskega športa prispevamo k dobrobiti širše družbe. Pri izbiri, koga podpiramo, ključno vlogo igra naše zaupanje v potencial in ambicije športnikov ter disciplin, ki jih zastopajo. Ne moreš podpirati samo svetovnih prvakov, nato pa obrniti hrbet športu v trenutku, ko te morda najbolj potrebuje. Pomagati je treba novim generacijam, vzgajati nove šampione.

Sponzorsko podporo družbe BTC različnim športom dopolnjujem tudi z osebnim angažiranjem v športnih organizacijah, saj sem sam prav tako velik ljubitelj športa. Aktivno sem vpet v vodenje Gimnastične zveze Slovenije, katere predsednik sem že drugi mandat, ter v KK Cedevita Olimpija, kjer kot podpredsednik kluba odlično sodelujem z Emilom Tedeschijem, s katerim smo pred leti začrtali novo zgodbo našega najbolj trofejnega košarkarskega kluba.

Si danes lahko vzamete čas za šport?

Za šport si vedno vzamem čas. Tek, tenis in fitnes mi omogočajo sprostitev ter ohranjanje kondicije. Šport me je naučil discipline in vztrajnosti. To so lastnosti, ki so ključne tudi za poslovni svet. Po drugi strani pa mi aktivno preživljanje prostega časa omogoča regeneracijo in odmik od vsakodnevnih poslovnih izzivov.

Ste sicer veliko na poti?

Letno prevozim kar nekaj kilometrov, saj pogosto potujem po Sloveniji in tujini. Prepričan sem, da se je za uspeh tudi danes, ob vseh sodobnih komunikacijskih poteh, s partnerji treba srečevati tudi v živo.

In kaj vozite?

Prepričan sem, da je prehod na trajnostno mobilnost ključnega pomena za prihodnost naših mest in okolja. Trenutno uporabljam osebni avtomobil na hibridni pogon. Ta je za moje potrebe danes najustreznejši.

BTC sicer letos praznuje že 70 let. Pri nas ni veliko družb, ki bi imele tako razgibano in dolgo zgodovino. Kaj vse se je zgodilo v tem času?

Vodstvo družbe je skozi desetletja nenehno prepoznalo trende in se proaktivno prilagajalo potrebam gospodarstva. Z uspešnim poslovanjem in širitvijo je že v šestdesetih letih prejšnjega stoletja družba postala največje blagovno in tudi carinsko skladišče v tedanji Jugoslaviji, v osemdesetih pa eden največjih evropskih kopenskih terminalov. Prehod v poslovno središče je bil eden ključnih preobratov, ki je omogočil rast BTC v regionalno središče poslovnih dejavnosti. Pomemben mejnik v devetdesetih letih je bila uvedba koncepta BTC City, ki je preoblikoval območje v eno največjih nakupovalnih, poslovnih in priložnostnih središč v Evropi. S tem smo postali inovator na področju prepletanja različnih vsebin, kar je zagotovilo pomembno konkurenčno prednost. Če povzamem: BTC je ustvaril robusten poslovni model, ki je že večkrat uspešno preстал test časa in se vedno



Podpora zaposlenim in njihov razvoj sta zame ključna, saj želim, da vodje in sodelavci prevzemajo pobudo.

znova izkaže z agilnostjo ter svežimi, drugačnimi projekti (npr. testiranje avtonomne vožnje, prvo bitcoin mesto itd.). Danes smo s širitvijo in diverzifikacijo dejavnosti ne le poslovno središče, temveč tudi vodilno podjetje na področju upravljanja nepremičnin. Tu govorim o lastnih nepremičninah in tistih v lasti poslovnih partnerjev, ki jih upravljamo v okviru enote BTC PROP. Hkrati pa smo tudi stičišče razvoja digitalizacije in inovativnega poslovnega okolja v okviru enote BTC DIGIT.

Večkrat v zgodovini se je že zdelo, da je družba trdno na vrhu in da ji pravzaprav ni treba spreminjati veliko. A BTC je ves čas transformiral svoje delovanje, posel, tudi okolje. Je to del filozofije družbe?

Drži, da je to ena od značilnosti naše družbe. Vedno se je razvijala, prepoznavala nove priložnosti in izzive ter se nanje hitro prilagajala. Ta zagon izvira iz odprtosti za spremembe, inovacije, nove tehnologije in sodobne rešitve. To filozofijo in energijo za napredne korake družbe BTC, njenih deležnikov, pa tudi širšega okolja je utemeljilo že predhodno vodstvo na čelu z gospodom Jožetom Mermalom, današnjim predsednikom upravnega odbora. Naš cilj ni samo vzdrževati poslovno odličnost, temveč vedno znova generirati tempo v regiji. Ne želimo biti zgolj družba, ki upravlja nepremičnine, temveč hočemo soustvarjati okolje, ki spodbuja rast, trajnost in dobrobit vseh. Zavedamo se, da le dolgoročna partnerstva prinašajo uresničitev vizionarskih strateških projektov.

Kakšna pa je vaša dolgoročna strategija?

V aktualni poslovni strategiji se družba zavzema za aktivnosti in projekte, ki dodane vrednosti ne prinašajo le njej, temveč tudi širši družbeni skupnosti in prihodnjim generacijam. S širokim obsegom delovanja in prepletom raznovrstnih vsebin je naš ekosistem platforma, ki povezuje domače in mednarodne partnerje. Smo dinamična družba z visoko rastjo, drznimi naložbami in inovativnimi poslovnimi rešitvami. Konkreten cilj, ki ga tudi uresničujemo, je utrip BTC Cityja Ljubljana kot stalno razvijajočega se, trajnostno naravnane središča dobrega počutja. V prihodnjih letih bomo BTC Cityju dodali novo vsebino z gradnjo stanovanjske soseske z več kot tristo stanovanji. Z naprednimi tehnološkimi partnerji bomo še naprej ustvarjali razvojni poligon za kreiranje inovativnih rešitev po principu Činoviraj, testiraj in implementiraj«. Pri vsem tem bomo ohranjali odgovoren odnos do poslovnih partnerjev, obiskovalcev, širše družbene skupnosti in okolja. V prihodnosti bomo še naprej krepili položaj enega vodilnih ponudnikov logističnih storitev na področju izdelkov za vsakdanjo rabo v Sloveniji ter širili svoje poslovanje tudi na druga področja logističnega delovanja z višjo stopnjo avtomatizacije in robotizacije. Osrednja strateška usmeritev družbe BTC še naprej ostaja biti aktiven ustvarjalec prihodnosti z inovacijami in tehnološkimi rešitvami - tudi s krepitvijo portfelja zagonskih podjetij in z vlaganji v nove poslovne priložnosti. V preteklih letih smo investirali v preko sto startupov. Vlaganju bomo zvesti tudi v prihodnje.

Prava izbira

Vaš posel od vas zahteva, da razmišljate racionalno in trajnostno, a glede na potrebe vašega dela in podjetja tudi povsem praktično. Zato je vaša odločitev jasna: v floto službenih vozil boste vključili avtomobil, ki vam bo s priključnohibridnim pogonom pri vsakodnevnih opravkih omogočal udobno in popolnoma brezemisijsko vožnjo, hkrati pa boste lahko z njim kadar koli zapeljali dlje, tudi tja, kjer polnilna infrastruktura še ne dohiteva razvojnega potenciala povsem električnih vozil.

Piše: Matjaž Korošak

Priključni hibridi združujejo najboljše iz obeh svetov: za premikanje po mestu in bližnji okolici je v večini primerov dovolj zaloga energije iz kompaktnejše (v glavnem litij-ionske) baterije, ki napaja električni motor, ko pa te energije zmanjka ali pa voznik želi oziroma potrebuje vso razpoložljivo moč, pri pogonu sodelujeta oba agregata – tako električni kot motor z notranjim zgorevanjem. Seveda pa se v hibridnem načinu delovanja oba vseskozi dopolnjujeta in pomagata, da lahko vsak od njiju (posebej pa motor z notranjim zgorevanjem) deluje v čim bolj optimalnem območju vrtljajev. Tako za opravljanje dela porabljata najmanj energije. Prihranki so lahko očitni in občutni.

Seveda pa gre upoštevati tudi vse druge prednosti, kot so tiho delovanje v električnem načinu, možnost ogrevanja in ohlajanja notranjosti na mestu ter izjemen navor elektromotorja pri prvih nekaj vrtljajih. To lastnost priključni hibridi zlahka izkoristijo sebi v prid tudi za zavidljivo vozno dinamiko, ko je treba odločno pospešiti ob prehitevanju, brez zadržkov speljati ali pa le uživati ob pospešku. Sistem nikoli ne dovoli popolne izpraznitve baterije, tako da je električne energije vedno dovolj za osnovno pomoč elektromotorja, hkrati pa priključni hibrid takrat deluje kot učinkovit polni hibrid, torej še vedno izkorišča večino prednosti dvojnega pogona. Za izkoristek vsega potenciala teh modelov pa je smiselno in logično sproti polnjenje baterije.

Volkswagen Passat

Kultno ime znamke je pred kratkim začelo svoje novo življenje
v že deveti generaciji!





Novi Passat je nastajal na platformi MQB Evo in v dolžino meri že skoraj pet metrov (4917 milimetrov), kar je 144 milimetrov več od predhodnika, za 50 milimetrov pa je daljša tudi medosna razdalja. Prostora za prtljago je zdaj več za 40 litrov (od 690 do 1920 litrov). Bodo pa ljubitelji limuzinske oblike odslej žalostno pogledovali na ponudbo, saj je na voljo le bistveno bolj priljubljena karoserijska oblika kombija.

Novi Passat je evolucija vsega, kar srednji razred predstavlja pri Volkswagnu, v mnogočem pa pomeni tudi revolucijo – predvsem v ideji ponuditi navdušencem nad slavnim imenom okoljsko vzdržne, zmogljive in dosegljive motorje. Od sedmih pogonskih sklopov so kar trije hibridni. Od tu naprej vodi zelena pot le še do hišnega bratranca, povsem električno gnanega modela ID.7.

Začetek z blagim hibridom

Passat je pionir hibridnega pogona pri znamki Volkswagen, saj je priključnohibridni pogon ponujal tudi v prejšnji generaciji. Toda zdaj je igro dvignil na povsem novo raven, saj je poleg priključnohibridnega pogona v dveh izvedbah na voljo tudi blagohibridna verzija eTSI. Slednja je namenjena vstopni motorizaciji Passata, združuje pa 1,5-litrski štirivaljnik TSI Evo2 z močjo 110 kilovatov (150 konjskih moči) in ugodni 250 njutonmetri navora ter tekočinsko hlajeni jermenski zagonski alternator. Ta seveda ne zmore samodejno gnati avtomobila, pač pa s 14 kilovati moči in 56 njutonmetri navora pomaga pri speljevanju, pospeševanju (kot nekakšen »booster«), hitrem zagonu in izdatnejši regeneraciji energije pri zaviranju.

Ves sistem deluje na zmogljivejši 48-voltni tehnologiji, ki omogoča prenos večjih moči z manjšimi prerezi kablov in kompaktno baterijo, kar pomeni tudi majhno dodatno maso. Alternator spravlja zajeto energijo v litij-ionsko baterijo pod sovoznikovim sedežem. Vse naštetu pa skupaj z odklopom valjev pri delni obremenitvi (ACTplus) in varčnim Millerjevim ciklom delovanja štirivaljnika pripomore k majhnim iz-

pustom (122–144 gramov na kilometer) in ugodni porabi, ki je dobrih pet litrov (5,4–6,4 litra).

In priključni hibridi?

V tem primeru sta na voljo dve različici, ki sta tehnično podobni in obe nosita ime eHybrid. Gre torej za kombinacijo motorja z notranjim zgorevanjem, ki ga predstavlja visokozmogljiv in učinkovit 1,5-litrski agregat TSI, ter električnega pogonskega motorja. Ta je vgrajen v ohišje nadgrajenega šeststopenjskega menjalnika DSG, DQ400e evo.

Baterija v zadku je povsem nova in zdaj v enakem volumnu ponuja kar dvakrat večjo energijsko gostoto kot pri prejšnji generaciji. Neto vsebnost energije je torej zrasla z 10,6 na 19,7 kilovatne ure (bruto: s 13 na 25,7 kilovatne ure). Baterija ima tudi novo celično tehnologijo s 96 moduli in zunanje tekočinsko hlajenje, nameščena pa je pred zadnjo osjo. Šibkejša verzija ima sistemsko moč 110 kilovatov (150 konjskih moči) in zmore 50 njutonmetrov navora, močnejša pa ima moč 150 kilovatov (272 konjskih moči) in navor celo 400 njutonmetrov. Z novo močnostno elektroniko in polno baterijo ima šibkejši model že do 120 kilometrov dosega (za primerjavo, predhodnik ga je imel le dobrih 50 kilometrov).

Voznik lahko kombinira delo obeh strojev s pomočjo voznih programov, lahko pa tudi izbere eno od petih stopenj ohranjanja ravni energije v bateriji za brezemisijno vožnjo, ko jo potrebuje. Vključno z gorivom v rezervoarju (45 litrov) je tak Passat lahko tudi resen dolgoprogaš, saj je njegov kombinirani doseg okoli 900 kilometrov.

Nov polnilnik pomeni, da se baterija na polnilnih postajah z izmeničnim tokom (AC) zdaj lahko polni z močjo do 11 kilovatov (namesto 3,6 kilovata). Izpraznjena baterija se tako povsem napolni v dveh urah in 45 minutah. Prvič je priključni hibrid mogoče polniti tudi z enosmernim tokom (DC) z močjo do 50 kilovatov. V tem primeru se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v približno 23 minutah.

Ob vseh pogonskih tehnoloških bombončkah ne gre spregledati drugih pomembnih novosti. Tu je na primer sodobno podvozje s posamičnimi obesami, pri katerem blesti nov sistem DCC Pro z dvema ventiloma, ki zmore zdaj nadzorovati razteg in stisk vsakega blažilnika posebej. Svoje doda še računalnik za nadzor vozne dinamike VDC, ki bdi nad vsemi komponentami podvozja in pogona. In ne, tudi tokrat ne manjka zmogljiv in posodobljen štirikolesni pogon 4MOTION. Modernizirani so tudi asistenčni sistemi, dodan pa je med drugim sistem za parkiranje s spominsko funkcijo in možnostjo daljinskega upravljanja (prek aplikacije). Popolna digitalizacija voznikovega prostora je serijska z 10,25-palčno instrumentno ploščo pred voznikom in do 12,9-palčnim osrednjim zaslonom ter novim sistemom MIB4 in sodobnejšim projekcijskim zaslonom. Prav tako pa so novi sedeži, ki imajo lahko do deset zračnih komor za masažo, gretje in seveda tudi prezračevanje.



Več preberite na: www.volkswagen.si.



Audi A5

Novi Audi A5 je naslednik modela A4. Parne številke bodo namreč pri Audiju odslej rezervirane za baterijske električne modele. A novi A5 se ne zanaša le na pogonsko moč motorjev z notranjim zgorevanjem, saj stavi tudi na napredno hibridno tehnologijo.



Več preberite na: www.audi.si.

Povsem novi A5 z izrazito podaljšanim nizkim pokrovom motorja deluje še bolj športno, poteze so ostreje začrtane, značilna maska je nižja in širša, na skrajnih robovih pa izrazite odprtine za tako imenovano zračno zaveso poudarjajo dinamičen videz. Zadnje steklo se v slogu petratnikov odpira s prtljažnimi vrati. Avant kot družinsko ime za karavansko verzijo ostaja, prostornost pa zagotavlja podaljšana strešna linija z integriranim usmerjevalnikom zraka in položnimi petimi vrati, na katerih je izrazit svetlobni pas po vsej širini.

In ko smo že pri svetlobnih telesih – pri Audiju so bili vedno ponosni na svoj svetlobni podpis in napredno tehniko osvetlitve. Zato je LED-tehnologija v žarometih, na zadnjih lučeh pa gre za drugo generacijo tehnologije OLED, ki ima 60 segmentov na panelu, tako da lahko A5 s posebnimi opozorilnimi znaki tudi komunicira z vozili, ki se znajdejo za njim.

Nova, namenska platforma

Novinec, ki je dodobra prerasel oba svoja predhodnika, je nastal na sodobni namenski platformi Premium Platform Combustion (PPC) in zdaj v dolžino meri že 4829 milimetrov. To je 67 milimetrov več kot zadnji A4, medosna razdalja pa je večja za celih 80 milimetrov. S tem so oblikovalci zagotovili več prostora za potnike, predvsem tiste na zadnji klopi, in prtljago, dodatni medosni centimetri pa se še kako poznajo pri udobju in legi na cesti.

Pri oblikovanju notranjosti so Audijevi oblikovalci želeli povečati interakcijo z vozilom, v pomoč pa jim je bila elektronska arhitektura E3, ki omogoča hitro integracijo v digitalni ekosistem voznika in ponuja izkušnjo osebne povezljivosti. Prostostoječi panoramski zaslon Audi MMI ima ukrivljeno obliko in uporablja tehnologijo OLED. Sestavljen je iz osrednje digitalizirane instru-

mentne plošče z 11,9-palčnim zaslonom in 14,5-palčnim osrednjim zaslonom na dotik. Popolna novost je opcij-ski 10,9-palčni zaslon MMI za sopotnika. Tudi projicirni zaslon je napredoval, saj ima zdaj voznik prvič možnost nadzora vozila in infozabavnih funkcij.

Zvezda: nov hibridni sistem

Glavna tehnološka poslastica novega A5 je hibridni sistem MHEV plus, ki se po zmogljivosti umešča med blago- in polnohibridne modele. Zaradi 48-voltne osnove zmore intenzivno pomagati pri delu dvolitrskemu motorju TDI (v konfiguraciji s sprednjim pogonom ali štirikolesnim pogonom quattro ultra) in motorju 3.0 TFSI ter s tem opazno dvigniti krivuljo navora pri nizkih vrtljajih in učinkoviteje regenerirati zavorno energijo, občutno hitreje pa deluje tudi sistem start-stop, ki omogoča daljše intervale povsem izklopljenega štirivaljnika (za zagon skrbi poseben jermenski generator).

Poleg tega zmore novi MHEV plus (vsaj) korak več od običajnih blagohibridnih sistemov – pogonski generator, ki je vgrajen ob menjalnik, namreč glavni gredi motorja doda kar 18 kilovatov (24 konjskih moči) in impresivnih 230 njutonmetrov navora ter tako omogoča, da voznik pri počasni vožnji (premiki po garaži, parkiranje, mestna gneča...) shaja zgolj z močjo elektromotorja. Obenem hipen navor elektromotorja zagotavlja odzivnejše, bolj spontano pospeševanje. Sistem zmore rekuperirati z močjo 25 kilovatov in tako učinkovito polniti tekočinsko hlajeno (LiFePO) baterijo v zadku. Zagotavlja pa tudi električni pogon kompresorja klimatske naprave, kar pomeni, da lahko klima deluje, tudi kadar avtomobil miruje in je motor izklopljen. Kar 0,38 litra goriva na sto kilometrov lahko prihrani ta sistem pri motorju 2.0 TDI, ob tem pa zmore zmanjšati izpuste ogljikovega dioksida za deset gramov na kilometer. Pri trilitrskem V6 so prihranki še bolj vidni – 0,74 litra goriva na sto kilometrov in do 17 gramov ogljikovega dioksida na kilometer.

CUPRA Terramar

Šest let znamke CUPRA, njen šesti model:
Terramar je kompakten cestni terenec, pri katerem
kar tri od petih pogonskih izvedb predstavlja
hibridni pogon.





Ker je genetika znamke CUPRA že v osnovi zapisana vozni dinamiki, je tokrat tudi ime še kako na mestu. Autodromo Sitges-Terramar je namreč zgodovinsko dirkališče nedaleč od Barcelone. Kompakten cestni terenec tako na najboljši možni način povezuje športni genski zapis in dinamično oblikovalsko zasnovo, v kateri izstopajo zašiljen motorni pokrov in visoko postavljeni žarometi trapezoidne oblike s trojnim trikotnim svetlobnim podpisom v njih. Zadek določa širok osvetljen pas med lučmi, ki se zaključuje v osvetljenem logotipu CUPRA.

Terramar, ki ponudbo znake CUPRA zaokroža navzgor, je nastal na zadnji generaciji koncernske platforme MQB Evo. Tako je od sila uspešnega Formentorja s 4,52 metra dolžine daljši za sedem centimetrov, hkrati je za osem centimetrov višji, medosje obeh sorodnikov pa meri 2,87 metra. Ne glede na zmerih sedem centimetrov razlike med obema v dolžini pa Terramar nabira točke prostornega in tudi družinskega avtomobila s prilagodljivostjo potniškega prostora. Zadnja klop je namreč vzdolžno pomična za 16 centimetrov in zato je tudi prtljažni prostor po potrebi lahko večji. Terramar ima v prtljažniku med 540 in kar 630 litri prostora; v priključnohibridnih različicah ga je logično nekoliko manj, med 400 in 490 litri.

Hibridizacija z vozno dinamiko

Še marsikaj drugega je pri novincu odvisno od pogonske izvedbe. Poleg dveh dvolitrskih bencinskih motorjev TSI (150 in 195 kilovatov) je vstopni motor blagohibridni 1,5-litrski eTSI Evo2 z močjo 110 kilovatov (150 konjskih moči), ki mu pri delu pomaga 48-voltni hibridni sistem. Ta preko jermensko gnanega zagonskega alternatorja s pomočjo energije iz litij-ionske baterije pod sovoznikovim sedežem pomaga motorju s 15 kilovati pri speljevanju in pospeševanju, hkrati učinkoviteje rekuperira ter odločnejše in elegantneje zaganja motor v fazi start-stop. Vse to se odraža v lahkotnejšem, odločnejšem speljevanju in pospeševanju ter seveda manjši porabi.

Glavna zvezda je priključni hibrid (eHybrid), ki je pri Terramarju na voljo v dveh izvedbah. Sestavljajo ga 1,5-litrski štirivaljnik (TSI Evo2), pogonski električni motor v ohišju menjalnika DSG s šestimi stopnjami in litij-ionska baterija z zmogljivostjo 19,7 kilovatne ure (neto). S polno baterijo zmore novinec več kot sto kilometrov vožnje samo z močjo električnega motorja. Seveda pa hipen navor pomaga tudi med vožnjo, če je to potrebno. Polnjenje je mogoče tako z izmeničnim tokom z močjo do 11 kilovatov kot z enosmernim na hitrih polnilnicah z močjo do 50 kilovatov. Šibkejša verzija tega pogona zmore 150 kilovatov (200 konjskih moči), močnejša, ki je pri znamki CUPRA tradicionalno označena s kratico VZ (veloz), pa že 200 kilovatov (272 konjskih moči) in je s tem tudi najmočnejši Terramar v ponudbi.

CUPRA – z vsem, kar sodi zraven

Vsi pogonski agregati so vedno spojeni s šest- ali sedemstopenjskim menjalnikom DSG in opremljeni s progresivnim krmiljenjem, ki omogoča več neposrednosti in suverenosti v zavojih. To pa podpira tudi natančno vpetje vseh koles, ki je vedno posamično – spredaj MacPherson, zadaj pa gre za večvodilno premo. Svoje doda tudi nov sistem DCC z dvojnimi ventili v blažilnikih. Eden od teh nadzoruje stisk, drugi razteg blažilnika in tako je lahko delovanje mnogo bolj natančno nadzorovano. Po drugi strani pa je okno delovanja med udobjem in športno togostjo tudi precej širše. Seveda pa CUPRA v izvedbah VZ ponuja še nekaj tehničnih in voznodinamičnih dodatkov: ESC je mogoče izklopiti, dodati visokozmogljive zavore Akebono, platišča so 19-palčna, opsijsko 20-palčna, trem oziroma štirim voznim profilom, če gre za štirikolesno gnano izvedbo, pa je dodan profil CUPRA, ki iz kombinacije obeh pogonov iztisne največ in temu prilagodi še delovanje vseh podpornih sistemov (menjalnik, podvozje, zavore ...).



Več preberite na: cupraofficial.si

Kodiaq iV

Druga generacija priljubljenega SUV-modela Kodiaqovim dobro znanim adutom dodaja še intenzivnejšo hibridizacijo pogonov. Novi Kodiaq je namreč na voljo tudi kot učinkovit blagi in zmogljiv priključni hibrid.



Novi Kodiaq je zdaj nekoliko večji (plus šest centimetrov), predvsem pa zaradi koncernske platforme MQB Evo tehnološko bolj izpopolnjen in oblikovno posodobljen. V splošnem bolj aerodinamična podoba je pogoj za večje zmogljivosti, zvočno udobje in energetske pogonske učinkovitost.

Spoj okoljske prijaznosti in zmogljivosti

Novi Kodiaq je učinkovito unovčil koncernsko tehnološko znanje. Inženirji so mu za dobro razporeditev mase pred zadnjo os namestili za priključne hibride precej zmogljivo litij-ionsko baterijo s kapaciteto 25,7 kilovatre ure, ki pošilja energijo traksijskemu električnemu motorju (85 kilovatov), vgrajenemu v ohišje šeststopenjskega menjalnika DSG. Ta kombinira delo e-motorja in 1,5-litrskega štirivaljnika TSI Evo2, ki sam zmore moč 110 kilovatov (150 konjskih moči) in 250 njutonmetrov navora. Sistemska moč, ki jo menjalnik prenaša na sprednja kolesa, je tako resnih 150 kilovatov (204 konjske moči). Takega Kodiaqa seveda lahko žene samo električni motor, zgolj bencinski štirivaljnik ali pa pri tem sodelujeta oba skupaj – če se tako odloči voznik in če temu pritrdi

nadzorna elektronika. Zato je tudi pospešek precej impresiven. Le 8,4 sekunde namreč potrebuje Kodiaq do hitrosti sto kilometrov na uro, merilnik hitrosti pa se ustavi šele pri 210 kilometrih na uro. Zanimiv podatek, sploh glede na poudarjeno okoljski značaj tega modela. Kodiaq kot priključni hibrid je zanimiv zaradi sposobnosti izpolnjevanja vsakodnevnih mobilnostnih nalog samo z zalogo iz baterije. Njegov doseg je namreč več kot sto kilometrov z enim polnjenjem. Baterijo lahko na domači ali javni polnilnici (AC) od 10 do 80 odstotkov napolnite v dveh urah in pol. Pri enosmernem polnjenju (DC) je največja polnilna moč 50 kilovatov, polnjenje od 10 do 80 odstotkov pa traja le 25 minut. Zelo pomemben pa je še en podatek. Kljub bateriji v dnu je Kodiaq obdržal eno svojih največjih primerjalnih prednosti – velik prtljažni prostor, ki ima tudi v tej različici kar 745 litrov.

Enostavnost in učinkovitost

Ob priključnohibridnem pogonu je druga generacija tega terenca na voljo tudi z dvema bencinskima in dvema dizelskima motorjema, ki sta vedno povezana s sedemstopenjskim menjalnikom DSG. In prav ben-

cinski model s sodobnim motorjem 1.5 TSI in močjo 110 kilovatov (150 konjskih moči) pri Kodiaqu predstavlja vstop v hibridizacijo. Gre za blago hibridno tehnologijo z 48-voltnim zagonskim alternatorjem in 48-voltno litij-ionsko baterijo. Močan zagonski alternator je z jermenom povezan z glavno gredjo motorja, kot nekakšen zunanji »booster« pa s 14 kilovati moči in 56 njutonmetri navora pomaga pri speljevanju in pospeševanju ter tako olajša delo motorju TSI. Hkrati omogoča učinkovitejše re-

generiranje zavorne energije, daljša območja jadrnanja in hitrejši zagon motorja v funkciji start-stop. Z vsem tem seveda zmanjšuje Kodiaqovo porabo in izpuste. Za avtomobil z maso skoraj 1600 kilogramov je namreč poraba od 5,9 do 6,6 litra goriva na sto kilometrov res ugodna.



Več preberite na: www.skoda.si.



Caddy eHybrid

Z zadnjo nadgradnjo je Caddy postal zmogljiv priključni hibrid, ki lahko že s svojim električnim dosegom marsikateremu uporabniku zadovolji želje po dnevni mobilnosti.



Več preberite na: www.vw-gospodarska.si.

S prenavo je ime Caddy postalo še bolj logičen sinonim za avtomobilsko večopravilnost in praktičnost. V verziji Flexible je petsedežnika (z zložljivo klopjo) mogoče v nekaj sekundah spremeniti v prostornega dostavnika. Tudi Flexible je dobil nov, zmogljiv priključnohibridni pogon z okoli sto kilometri električnega dosega.



V prihodnosti bodo vsi modeli Caddy serijsko opremljeni z dinamičnim prikazovalnikom prometnih znakov, tempomatom, parkirnimi tipali zadaj in naprednim sistemom za nadzor utrujenosti voznika. Različice Cargo za leto 2025 pa že vključujejo digitalno instrumentno ploščo in še nekatere sisteme, kot so dodatne stranske zavese in varnostne blazine, večnamenska kamera, nadzor pritiska v pnevmatikah, pomoč za zadrževanje vozila v voznem pasu ter sistem za zaviranje v sili v mestu s spremljanjem pešcev in kolesarjev. Druga serijska novost v modelih Caddy Cargo pa je večfunkcijski volan, ki je že na voljo v potniških različicah. Naročiti bo mogoče tudi glasovno pomočnico s funkcijo ChatGPT.



Zdaj, ko je Caddy na voljo s klasičnimi pogonskimi stroji (TSI in TDI), pa tudi kot priključni hibrid, je postal zanimiv za še širši, bolj raznolik nabor uporabnikov. Tudi takih, ki morajo (predvsem pri delu) upoštevati nekatere omejitve, in tistih, ki jim bo doseg omogočal dnevno mobilnost ali delo samo z uporabo električnega motorja in brez izpustov agregata z notranjim zgorevanjem.

Pogon novega Caddyja eHybrid sestavljajo 1,5-litrski štirivaljnik TSI Evo2, ki doseže moč 85 kilovatov, šeststopenjski menjalnik DSG in zmogljiv pogonski elektromotor, vgrajen v ohišje menjalnika. Za zalogo energije skrbi litij-ionska baterija z neto zmogljivostjo kar 19,7 kilovatne ure. Največja sistemska moč je sicer zmernih 110 kilovatov (150 konjskih moči), navor pa velik, do 350 njutonmetrov, kar bodo cenili predvsem tisti, ki bodo povsem izkoristili Caddyjevo prostornost in nosilnost.

S temi podatki je eHybrid hkrati tudi najmočnejši Caddy v ponudbi. Morda je v tem pogledu še zanimivejši podatek, da zmore novinec z enim polnjenjem baterije samo z močjo e-motorja odpeljati kar 122 kilometrov, kar ga uvršča povsem v vrh konkurence. In poraba? S polno baterijo je zanemarljiva, to je 0,5 litra goriva in od 18,5 do 19,4 kilovatne



ure električne energije, izpusti ogljikovega dioksida pa so v tem primeru od 10 do 12 gramov na kilometer. Še če je baterija prazna, je normna poraba 6,6 litra goriva na sto kilometrov.

Polnjenje z izmeničnim in enosmernim tokom

Caddy eHybrid omogoča polnjenje tako z izmeničnim tokom (AC) kot na hitrih polnilnicah z enosmernim tokom (DC). Pri prvi možnosti gre za moč do 11 kilovatov, pri drugi pa celo do 50 kilovatov. To pomeni, da je za polnjenje od 0 do 100 odstotkov na »počasni« AC-polnilnici treba počakati dve uri in pol, za hitro polnjenje od 0 do 80 odstotkov (pri povprečni moči 40 kilovatov) pa je dovolj 26 minut.

Vredno je še dodati, da je priključnohibridna inačica na voljo v potniški in tovorni (Cargo) ter seveda tudi v normalni in podaljšani izvedbi (Maxi), pri kateri je mogoče vgraditi do sedem sedežev. Tem različicam se je zdaj pridružila še posebno zanimiva izvedba Flexible, ki je nekakšen hibrid med potniško in tovorno verzijo. Sedeže oziroma klop za tri potnike v drugi vrsti je namreč mogoče preprosto potisniti naprej in zložiti v nekakšno pregradno steno ter tako povsem izkoristiti od 2500 do 3100 litrov prtljažnika (Maxi), v katerem je na primer prostora tudi za dve paletni mesti.

V avtu kot doma

Oblazinjenje je danes pri avtomobilu za marsikoga ena izmed najpomembnejših stvari, hkrati pa tudi ena izmed najbolj pretehtanih odločitev, ki jih je treba sprejeti pri nakupu novega vozila. Ne nazadnje v avtu dnevno preživimo tudi po več ur. A razmislek o tem, kakšno oblazinjenje izbrati, je ob prepletanju zahtev po udobju, uporabnosti, odpornosti, varnosti in seveda tudi čim boljšem videzu vse prej kot lahek.

Piše: Matjaž Tomažič

Ko govorimo o oblazinjenju notranjosti, marsikdo najprej pomisli na sedeže. Toda ti so le del enega izmed najboljšejših vidikov vsakega sodobnega avtomobila. Z oblazinjenem je namreč prekrite tudi do 90 odstotkov površine celotne potniške kabine. Sedeže, talne obloge, vratne panele, strop, pa tudi armaturno ploščo – vse to danes oblikovalci oblačijo v različne vrste naravnih in sintetičnih tkanin.

Zakaj?

Avtomobilsko oblazinjenje v prvi vrsti vpliva na udobje in počutje v vozilu, poleg tega pa ima veliko vlogo tudi na področju hrupa, varnosti in toplotne izolacije ter vonja in videza potniške kabine.

Če je bil razvoj oblazinjenja vedno tesno povezan z napredkom v tehnologiji materialov ter z vse večjimi pričakovanji potrošnikov glede udobja in estetike, ga v zadnjih letih pogojujejo zahteve na področju trajnosti in ekoloških standardov. Na seznamu materialov, ki se najpogosteje uporabljajo v sodobni avtomobilski industriji, tako najdemo naravno usnje, tako imenovano eko usnje oziroma umetno usnje iz sintetičnih materialov, PU-usnje (iz poliuretana), poliestrske tkanine, tkanine iz mikrovlaknen (na primer alkantara, suedia in druge), bombažne mešanice ter kombinacije različnih trpežnih in odpornih vinilov.

Seveda ni vsak material izmed prej naštetih primeren za sleherni avtomobil. Pri znamkah, ki sodijo pod okrilje koncerna Volkswagen, se tega dobro zavedajo, zato izbiri in končni ponudbi materialov za vsak model pos-

vetijo še posebno pozornost. Z velikim poudarkom na tehnologiji in udobju tako prav vsako oblazinjenje prilagodi posameznemu modelu.

In ker so raziskave pokazale, da pravilno in ergonomsko oblikovanje sedežev zmanjšuje utrujenost voznika in potnikov, je tudi oblazinjenje optimizirano tako, da daje oporo posameznim delom telesa, a je hkrati na kritičnih delih, izpostavljenih obrabi, bolj trpežno. Ob tem omogoča tudi brezhibno in učinkovito implementacijo in delovanje funkcij udobja, kot sta na primer prezračevanje in ogrevanje sedežev.

Strmo narašča uporaba recikliranih materialov, hkrati pa se vse bolj stremi k biološkim in naravnim materialom. Pravzaprav si je težko predstavljati, kako hitro in odločno se avtomobilska industrija lahko odzove na zahteve in pričakovanja kupcev. Po pandemiji covid-19 se je močno povečala uporaba materialov s protimikrobnimi lastnostmi. Vse bolj priljubljene so tudi samoočiščevalne tkanine, ki so obdelane z nanotehnologijo ali posebnimi premazi ter odbijajo tekočine in madeže, kot take pa so zaželeni v različnih poslovnih avtomobilskih flotah, še zlasti pa v programih lahkih gospodarskih vozil.

Dinamičen razvoj v zeleno smer

Oblazinjenje avtomobilov je torej področje, ki se nenehno razvija. Tako materiali kot tudi tehnologije napredujejo, cilji pa so večje udobje, trajnost in upoštevanje ekoloških standardov ter seveda tudi pozitiven vpliv na estetiko avtomobilske notranjosti. Kateri material in

slog bo kupec izbral, pa je odvisno od njegovih želja. A ne glede na to, ali je na prioritetenem seznamu stranke prestiž, funkcionalnost, trajnost ali čim sodobnejši videz, imajo znamke koncerna Volkswagen na tem področju eno izmed najbogatejših ponudb v avtomobilski industriji nasploh.

Znamka Volkswagen je bila tako denimo ena izmed prvih, ki so pri kakem svojem serijskem modelu ponudile možnost veganskega usnja. Ledino je orala s svojim električnim SUV-om ID.4. Nasploh Volkswagen pri izdelavi avtomobilov iz električne družine ID. ne uporablja več živalskih proizvodov, povpraševanje po visokokakovostnih veganskih alternativah usnju pa raste tudi pri drugih modelih te znamke. Volanski obroč, oblečen v neživalsko usnje, in sedežne obloge iz celuloze ali recikliranih materialov iz plastenk tako niso več nič nenavadnega.

Zamisel o veganskem usnju sicer ni bila nova, saj so tedaj avtomobilski proizvajalci že vrsto let za prevleke sedežev in notranje obloge uporabljali sintetično ali umetno usnje, a vegansko usnje je še korak dlje proti okolju prijaznejšim alternativam. Mogoče ga je namreč izdelovati iz različnih naravnih virov, na primer iz ananasovih odpadkov, zato ima njegovo pridobivanje velik potencial.

Tudi pri Škodi so se preusmerili na trajnostne postopke obdelave usnja in za njegovo barvanje uporabljajo izvlečke iz odpadnih oljčnih listov ter ostanke, ki nastajajo pri proizvodnji kave. Poleg tega se oblikovalci vse pogosteje odločajo za tekstilno oblažinjeno tam, kjer bi sicer izbrali usnje, na primer na armaturni plošči. Pri novih Kodiaqu in Superbu so vse tekstilne obloge narejene iz recikliranih materialov, z najnovejšim modelom Elroq pa je Škoda predstavila obloge iz materialov Recytitan, ki je izdelan iz recikliranih plastenk, in Technofil, pri katerem se uporablja reciklirani najlon iz zavrženih ribiških mrež, oblačil in preprog. Ta vlakna je mogoče vedno znova reciklirati, ne da bi se kakor koli poslabšala njihova kvaliteta.

V iskanju trajnostnih materialov za notranjo opremo avtomobilov Volkswagen preučuje inovaciji na osnovi celuloze in gob (bioloških polimerov), ki bi lahko prav kmalu nadomestile usnje. Celuloza ima ogromen potencial in mogoče jo je gojiti v zelenih oblikah, ocenjuje pa se, da bi bil lahko ta material za uporabo v avtomobilih pripravljen v petih do sedmih letih. Prav tako raziskujejo in razvijajo material na osnovi industrijske konoplje, ki bi nadomestil umetno usnje. A preden začnejo materiale uvajati v serijsko proizvodnjo v skladu z Volkswagnovimi specifikacijami, pri njihovem razvoju opravijo približno štirideset testov. Med temi preizkusi simulirajo vse vidike obremenitev, ki so jim izpostavljene denimo sedežne prevleke. Ni pa dovolj, da novi materiali dosegajo tehnološke in ekološke cilje – dajati morajo tudi občutek kakovosti, ki ga kupci od izbrane znamke pričakujejo.

Katera je nova črna?

Kombinacije, v okviru katerih avtomobilski proizvajalci glede na želje kupcev združujejo različne tkanine in takšno



Reciklirane plastenke, industrijska konoplja, riževe luščine, kavna usedlina ... Tkanine, izdelane iz njih, bodo v avtomobilih kmalu nadomestile plastiko in usnje živalskega izvora.



ali drugačno usnje ter dvo- ali tribarvne kombinacije, dajejo vozilom bodisi eleganten, prestižen ali športen pridih. Izbira še zdaleč ni omejena samo na klasične nevtralne tone, kot so črni, sivi in bež, torej na barve, ki so se skozi desetletja izkazale kot najbolj priljubljene predvsem zaradi enostavnega vzdrževanja in čiščenja. Vse bolj so namreč popularni tudi svetli in izrazito temni toni s kontrasti, s katerimi se še zlasti poudarjajo nekatere lastnosti avtomobila, na primer njegova športnost.

Ne glede na to, da so znamke Volkswagen, Audi, Škoda, SEAT, CUPRA in Volkswagen Gospodarska vozila v zadnjih



K udobju med vožnjo so naši predniki stremeli že v času kočijažev in konjskih vpreg, zato je jasno, da se je oblažinjeno v avtomobilih pojavilo praktično takoj po njihovem rojstvu. Do leta 1920 je oblažinjeno avtomobilske kabine postalo standard, v tridesetih letih prejšnjega stoletja pa (vsaj za standardne avtomobile) tudi pomemben dejavnik pri izbiri kupcev. Prva oblažinjena so bila izdelana predvsem iz usnja in različnih naravnih platen, skozi čas pa se je v procesu avtomobilskega razvoja v industriji zvrstilo vsaj kakšnih dvajset različnih množično uporabljanih materialov ter nekaj sto različnih variacij in kombinacij le-teh.

desetletjih sooblikovale trende na področju avtomobilskega oblažinjenja, pa zvesto sledijo tudi tradiciji in skozi različne generacije svojih modelov ohranjajo bogato dediščino. Med najbolj prepoznavne elemente tako zagotovo sodi posebna tkanina z značilnim karirastim vzorcem Tartan v tkanini Clark. Ta je brez dvoma najznačilnejši element dizajna GTI in sega v prvo generacijo Golfa GTI. Vzorec tkanine je lahko kombiniran z obrobami iz usnja ali alkantere ter z barvnimi kontrastnimi šivi.

Svoj pečat v zgodovini oblažinjenja je Volkswagen pustil tudi v zgodnjih sedemdesetih letih s posebno različico hrošča Jeans, ki je bila zasnovana kot trendovska, mladostna in dostopna alternativa takrat klasičnemu hrošču s poudarkom na unikatnem slogu in dizajnu. Posebnost tega modela so bile sedežne prevleke iz džinsa v denim (modri) barvi in z rumenimi šivi.

Audi sicer nima tako prepoznavnega oblažinjenja, kot je GTI-jev Clark, a med najzahtevnejšimi vozniki slovi po odličnih sedežih, ki jih vgrajuje v modele S in RS. V tem primeru gre za različne, a vselej na daleč prepoznavne kombinacije materialov, kot so prestižna alkantera ter usnje napa in Valcona.

ČAS ZA ODKLOP

Kdaj ste bili nazadnje na dopustu? Ali drugače: kdaj ste na dopustu nazadnje imeli popoln mir pred službo? Dopust je resda namenjen temu, da si vzamemo čas zase in za svoje drage ter si napolnimo baterije za nove delovne izzive, (pre)pogosto pa se vendarle tudi takrat ubadamo s službenimi zadevami, odgovarjamo na pošto in telefonske klice. Bo zdaj drugače? Novembra namreč začne veljati pravica do odklopa.

Piše: Petra Trček

Različne študije so pokazale, kako pomemben je dopust, saj se takrat odpočijemo od stresa in zahtev poklicnega življenja ter si nabereemo novih moči za nadaljnje delo, kar vodi k večji učinkovitosti. Ne gre zanemariti niti dejstva, da dober dopust zmanjšuje tveganje za zdravstvene zaplete, kot je izgorelost. Da pa se bomo na delo vrnili polni energije in elana, je treba poskrbeti, da dopust pravilno izkoristimo, opozarjajo strokovnjaki. Dr. Ditka Vidmar in Karmen Stariha z NIJZ pri tem kot pomembno izpostavljata lani uzakonjeno pravico do odklopa, ki začne veljati sredi novembra.

A kaj to sploh pomeni?

Na kratko to pomeni, da delodajalec zaposlenega ne sme motiti, ko je ta upravičeno odsoten z dela, denimo na dopustu. »Glavni namen je, da se prekinja stalna dosegljivost zaposlenih, ki jo spodbuja uporaba digitalnih tehnologij, ter omogoča zdravo ravnovesje med poklicnim in zasebnim življenjem,« pojasnujeta dr. Ditka Vidmar in Karmen Stariha, ki sta nam odgovarjali v imenu skupine za duševno zdravje aktivnih na trgu dela pri Nacionalnem programu duševnega zdravja.

Izpostavili sta ugotovitve Eurofoundove raziskave iz leta 2023: »V podjetjih, ki ne omogočajo pravice do odklopa, je večji delež delavcev imel težave, kot so pogosti glavoboli ter doživljanje stresa in tesnobe. Po drugi strani je v podjetjih, v katerih je bila ta pravica že uveljavljena, dvakrat več zaposlenih poročalo o visoki stopnji zadovoljstva z delom, večji pa je bil tudi delež tistih, ki so našli boljše ravnovesje med poklicnim in zasebnim življenjem, in sicer 92 odstotkov v primerjavi z 80 odstotki.«

Tudi za Petro Hartman z Ekvilib Inštituta, vodjo certificiranja Družini prijazno podjetje, je ta pravica zelo pomembna, a obenem opozarja, da mora delodajalec zagotoviti sistem nadomeščanja, ki »omogoča, da delavca nekdo ustrezno nadomesti vsaj za najnujnejše opravke, da delovni proces teče nemoteno«.

Enakega mnenja sta dr. Ditka Vidmar in Karmen Stariha. »Več kot 70 odstotkov delavcev v podjetjih z vzpostavljeno pravico do odklopa meni, da je njen učinek pozitiven, a sama po sebi ne za-

Dejan Hojnik iz družbe Mikro+Polo, v kateri imajo zaposleni neomejen plačani dopust: »Glavni cilj je bil ustvariti delovno okolje, v katerem se zaposleni počutijo cenjene in odgovorne. So odrasle osebe, ki jim je jasno, da se denar zasluži z delom, ne z dopustom. Tako vsi sodelavci neomejen plačani dopust sprejemajo z vso odgovornostjo.«

dostuje. Za učinkovito uveljavitev so pomembni spremljevalni ukrepi, kot so ozaveščanje o tveganjih zaradi nenehne dosegljivosti, usposabljanje zaposlenih in vodij, ugotavljanje razlogov za stalno dosegljivost, omejitev dosegljivosti izven delovnega časa ter redno spremljanje učinkov, v okviru katerih vodstvo in predstavniki delavcev razpravljajo o rezultatih in rešitvah.«

Nekateri se že znajo odklopiti

V podjetju Mikro+Polo, v katerem imajo zaposleni neomejen plačani dopust, pravico do odklo-

pa živijo že kar nekaj časa. »Nadomeščanje med dopusti, skrajšani delovnik, dodatne proste ure za vse, ki se ukvarjamo s športom. Tudi vodstvo spodbuja zaposlene, da se izklopijo ter izkoristijo prosti čas z družino in najbližjimi,« pravi vodja marketinga Dejan Hojnik.

Enako je v podjetju ebm-papst Slovenija, zagotavlja prokuristka Sara Čučnik: »Ko je zaposleni na dopustu, se od njega ne pričakuje, da odgovarja na e-pošto, razen v zelo zelo kritičnem primeru. Tudi če kdo napiše e-sporočilo popoldne,

imamo tiho pravilo, da ga pošlje z zamikom, tako da do naslovnika pride naslednji dan.« Pravico do odklopa nameravajo urediti v kolektivni pogodbi dejavnosti. »Znotraj podjetja pa jo bomo še bolj oznanjali, spodbujali.«

Več kratkih ali en daljši?

V Sloveniji mora zaposleni po zakonu vzeti vsaj dva tedna dopusta v enem kosu. Mnenja o tem so deljena; nekateri bi proste dni želeli izkoristiti v več krajših odmerkih. »Zaradi razmeroma kratkega učinka dopusta je med letom bolje načrtovati več krajših oddihov kot le enega daljšega,« menita dr. Ditka Vidmar in Karmen Stariha z NIJZ. Tako »povečujemo možnost, da doživimo več prijetnih izkušenj in posledično ustvarimo več

število dni dopusta 43, imajo v prvi polovici avgusta 14-dnevni kolektivni dopust – tudi zaradi tega, ker takrat opravijo dela, ki zahtevajo zastavitev delovnega procesa, in so tedaj v veliki meri na dopustu njihovi poslovni partnerji, pravijo v službi za odnose z javnostmi. Zavedajo se, da je dopust eden od učinkovitih načinov okrevanja po delovnih in drugih obremenitvah.

»Počitek je dolgoročno pomemben za ohranjanje našega zdravja, vitalnosti in delazmožnosti,« svetujeta dr. Ditka Vidmar in Karmen Stariha. Za dopust si privoščimo tisto, kar nam ustreza, nas sprosti in napolni s svežo energijo, »ne glede na prevladujoče trende ali priporočila medijev. Pomembno je, da z aktivnostmi ne pretiravamo, da se na delovno mesto ne vrnemo še bolj izžeti, temveč poslušamo sami sebe in svoje potrebe.« Strokovnjakinji svetujeta izogibanje dejavnostim, povezanim z delom, če pa so nujne, si jih določimo sami in jih omejimo.

Že pred dopustom mislimo tudi na vrnitev na delo. »Če si pred vrnitvijo v službo vzamemo še kakšen prost dan, lahko postopno in z manj stresa spet vzpostavimo dnevno rutino, se privadimo na zgodnejše vstajanje in postorimo nujna domača opravila, kar bo prispevalo k lažji ponovni vključitvi v delovni proces. Prvi dan po dopustu ne načrtujemo večjih nalog, sestankov ali dela s pomembnimi strankami. Tako bomo lažje dobili pregled nad nalogami, nakopičenimi med odsotnostjo, in si organizirali delo.« In še ena mantra: »Po dopustu ne pretiravajmo z delom.« To namreč prispeva k dodatnemu stresu in dolgoročno negativno vpliva na storilnost, četudi smo tako na kratek rok pri delu učinkovitejši, pravita sogovornici.

Na lepše za več mesecev?

Delodajalce k pravilnemu izkoriščanju dopustov vzpodbujajo na Ekvilib Inštitutu, kjer izdajajo certifikata Družini prijazno podjetje in Družbeno odgovoren delodajalec, ki sta povezana z usklajevanjem zasebnega in poklicnega življenja. S konkretnimi ukrepi naj bi podjetja omogočala dopust v zelenih terminih in spodbujala zaposlene, da ga dejansko izkoristijo, ne pa prenašajo v naslednje leto. »Dopust je izjemno pomemben za psihofizično regeneracijo, treba se je odklopiti od službenih obveznosti in fokus usmeriti drugam. Na ta način dobimo elan za nove ideje, projekte,« pravi Petra Hartman.

Med 270 podjetji pri nas, ki imajo oba certifikata, je tudi ebm-papst Slovenija. »Nujno je, da se zaposleni odpočijejo, predvsem pa, da ostanejo zdravi,« meni Sara Čučnik. Večina jih dvotedenski dopust izkoristi poleti in proizvodnja je temu prilagojena. »Na višku poletja se dela v le eni izmeni, če pridejo večja naročila, si pač pomagamo s sezonskimi delavci, večinoma študenti.«

Tisti, ki so v podjetju dlje časa, se lahko odločijo celo za tako imenovani sabbatical (sobotno leto), daljšo odsotnost z dela; ta pri njih običajno traja od enega meseca do treh. »Tako lahko izkoristijo ure, dopust, mogoče celo neplačani dopust ...« Pri tem jim podjetje plačuje vse prispevke.

Sobotno leto je v tujini sicer precej bolj pogosto kot pri nas, kjer ga zaposlenim denimo ponuja tudi družba Hofer. Na vsakih pet let lahko Hoferjevi delavci izkoristijo odsotnost z dela, dolgo do dvanajst mesecev, pogoj za to pa je pet let aktivne delovne dobe v podjetju. »S tem jim omogočamo, da svojo pozornost usmerijo na druga, zanje pomembna področja, saj se zavedamo, da le zadovoljni zaposleni pripomorejo k uspehu podjetja,« pravijo na oddelku za odnose z javnostmi. To možnost je že izkoristilo več kot sto zaposlenih. V povprečju so se odločali za tri mesece takega oddiha.

Ste za neomejen plačani dopust?

V mariborskem podjetju Mikro+Polo so naredili še korak dlje, saj že deset let svojim zaposlenim omogočajo neomejen plačani dopust. Kljub temu ga ti v povprečju izkoristijo le dva dodatna dneva na leto, pravi Dejan Hojnik. »Mlajši pogosto vzamejo nekaj dni več dopusta, medtem ko ga starejši porabijo celo manj, kot bi ga imeli po zakonu.« Sistem deluje na zaupanju in odgovornosti. »Dopust odobri sodelavec, ki te bo nadomeščal, in z odobritvijo prevzema odgovornost za tvoje delo.«

Tak sistem ima veliko prednosti, ugotavljajo. »Povečala sta se pripadnost podjetju in občutek odgovornosti. Takšna svoboda in prožnost vodita k večji produktivnosti ter boljšemu ravnovesju med delom in zasebnim življenjem. Dopust se lepše razporedi skozi leto.« Hojnik verjame, da bi se praksa lahko prenesla tudi v druga podjetja, ne glede na njihovo velikost ali naravnost. »Ključ do uspeha je v zaupanju in odgovornosti zaposlenih ter v vlaganju v ljudi.«

Tako kot zaposleni si morajo baterije (na)polniti tudi direktorji, prve glave podjetij, ki so v delo vpeti praktično ves čas. Običajno so dosegljivi tudi ob koncih tedna, odgovarjajo na e-pošto, sprejemajo klice ... In nič drugače ni niti med počitnicami. Lahko bi rekli, da je to precej tipično ne le za vodilne uslužbence, ampak za vse, ki imajo pri delu določene odgovornosti.

Mnenja o tem, ali naj bi si sploh privoščili dopust ali ne, so med direktorji deljena. Nekateri menijo, da delo brez njih ne bo teklo tako, kot je treba, spet drugi pravijo, da radi delajo brez prestanka in da jim do dopusta sploh ni. Med slednje bi lahko uvrstili tudi Elona Muska, ki je po nekaj neuspešnih poskusih počitnikovanja ugotovil, da dopust pač ni zanj. Bill Gates pa je na primer v intervjuju povedal, da ni verjel v proste konce tedna in dopust, ko je bil še mlajši, ker se mora ustanovitelj s svojo ekipo v prvih letih pač žrtvovati za svoje podjetje. In v to še vedno verjame. Ko je uspel, pa je začel tudi on uživati v prostih koncih tedna in počitnicah.

Po drugi strani pa je soustanovitelj in prvi mož Netflixa Reed Hastings velik zagovornik dopusta, ko si tudi najvišji vodstveni delavci privoščijo čas zase in se odklopijo od delovne rutine. Sam si za to vzame vsaj šest tednov na leto.

Vsekakor mora dober menedžment znati vodenje kadar koli predati sodelavcem in delo načrtovati tako, da se odsotnost vodstva ne pozna in poslovanje tudi v tem primeru teče nemoteno, za kar je ključno zaupanje kolegom v podjetju. Je pa tak počitek lahko dobra priložnost za to, da vodilni uslužbenci ovrednotijo delo vodij, ki so jim podrejeni, in zaposlenih. Premor od vsakodnevnega upravljanja posla in podjetja jim lahko pokaže širšo sliko oziroma vizijo poslovanja ter jih usmeri v razmišljanje o prihodnosti.

Sredi novembra začne veljati lani uzakonjena pravica do odklopa: delodajalec zaposlenega ne bo smel motiti s službenimi obveznostmi, ko bo ta upravičeno odsoten z dela, tudi ne na dopustu. Dr. Ditka Vidmar in Karmen Stariha z NIJZ izpostavljata, da Eurofoundova raziskava iz leta 2023 kaže več razlik med delavci, ki delajo v podjetjih z uveljavljeno pravico do odklopa, in tistimi brez nje. »V podjetjih, ki ne omogočajo pravice do odklopa, je večji delež delavcev imel težave, kot so pogosti glavoboli ter doživljanje stresa in tesnobe.«

pozitivnih dopustniških spominov«, ki so nam v težkih trenutkih lahko v oporo. A poudarjata, da je prav tako pomembno, da imamo vsaj en daljši dopust, dolg dva tedna ali več, ki »omogoča optimalno sprostitev, okrevanje in prinaša občutke izpolnjenosti, saj prvih nekaj dni dopusta po navadi potrebujemo za psihološki odmik od dela«. V tovarni zdravil Krka, v kateri je največje možno

»Dopust je naraven in učinkovit način za ohranjanje in krepitev dobrega počutja. Omogoča nam razbremenitev ter okrevanje od delovnih zahtev in z delom povezanega stresa, dopustniške aktivnosti pa nas napolnijo z novo energijo, prispevajo h krepitvi psihološke prožnosti in odpornosti na stres ter našemu življenju dodajo drugačno perspektivo in smisel. Dopust izpolnjuje tudi potrebo po avtonomiji, po svobodnem izbiranju dopustniških aktivnosti, ki nas veselijo, sprostijo in imajo za nas neki pomen, ter po povezanosti z drugimi.« Dr. Ditka Vidmar in Karmen Stariha, NIJZ

»Prometa res ne obvladujemo«

Slovenija bi morala že do konca junija posodobiti Nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN), ki bo začrtal naše podnebne ambicije in način ukrepanja za naslednja desetletja. Ta zelo pomembni dokument z zanimanjem spremljajo tudi v avtomobilski industriji. O tem, kateri so glavni pomisleki in kaj predlagajo strokovnjaki za mobilnost, smo se pogovarjali z dr. Slavkom Ažmanom, vodjem poslovnega upravljanja v Porsche Slovenija.

Foto: Bor Dobrin

Kateri so vaši glavni očitki predlogu posodobitve NEPN?

V avtomobilski stroki smo bili izjemno kritični predvsem do prvega predloga posodobitve, ki je bil precej nedodelan in je vseboval kar nekaj zelo spornih ukrepov, med njimi na primer ideje o predčasni prepovedi prodaje neelektričnih vozil in obdavčitvi drugega avtomobila v družini ter preostale »ukrepe za otežitev uporabe avtomobilov«. Takrat so bili ti ukrepi hitro umaknjeni, pa tudi sicer je dokument do konca lanskega junija, ko je bilo treba prvi osnutek poslati v Bruselj, doživel kar nekaj dopolnitev, tako da je nastal za prvo besedilo kar spodoben dokument. Na žalost pa so se mnoge sporne ideje ponovno pojavile v tretji in četrti verziji novega NEPN, nekoliko omiljene pa ostajajo tudi v zadnji, peti različici, ki bi morala biti že zdavnaj poslana v Bruselj.

Nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN) je akcijsko-strateški dokument, ki ga je skladno z Uredbo EU 2018/1999 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov dolžna sprejeti vsaka država članica EU. Prvi celovit NEPN je vlada Republike Slovenije sprejela 27. februarja 2020. Članice morajo izvajanje NEPN spremljati in dokument posodobiti vsaki pet let. Trenutno je pripravljena peta različica predloga posodobitve NEPN, o kateri potekajo še zadnja medresorska usklajevanja, tako da bo vlada končno verzijo besedila Evropski komisiji predložila z zamudo.





Zakaj je promet tako pomemben za doseganje podnebnih ciljev?

Dejstvo je, da promet z osebnimi avtomobili predstavlja daleč največji delež strukture potniškega prometa, kar se tudi po projekcijah NEPN ne bo bistveno spremenilo niti v letu 2030 oziroma 2050. Te pomembnosti osebnega motornega prometa ne odražajo niti cilji, ki so zelo pomanjkljivi, niti predlagani ukrepi. Po drugi strani so cilji za povečanje prometa, ki ga bomo opravili peš, s kolesom ali javnim prevozom, zelo ambiciozni. Do leta 2050 naj bi na primer peš ali s kolesom naredili toliko kilometrov, kot jih sedaj s celotnim javnim prevozom. Delež potniških kilometrov z vlakom naj bi se do leta 2030 povečal za eno odstotno točko (z dveh odstotkov na tri), in to kljub velikim vlaganjem v železniško infrastrukturo, do leta 2050 pa na 10 odstotkov.

Pristop je sicer logičen, to je, da se najprej pogleda, kako zmanjšati potrebo po prometu, potem pa se iščejo specifične rešitve. Zato so ukrepi za povečanje deleža nemotornih oblik prometa seveda dobrodošli in super, če nam jih bo uspelo doseči, jasno pa je, da samo to ne more biti rešitev za trajnostni promet v Sloveniji. Resničnost je, da je v Sloveniji marsikdo odvisen od avtomobila, in na to opozarjamo. Po napovedih bo delež potniških kilometrov z osebnim avtomobilom leta 2030 še vedno 88 odstotkov in leta 2050 74 odstotkov. Ne moremo se pogovarjati o tem, da bi do leta 2050 dosegli cilj nič izpustov iz prometa, ne da bi resno obravnavali promet z osebnimi avtomobili.

Resničnost je, da je v Sloveniji marsikdo odvisen od avtomobila, in na to opozarjamo. Ne moremo se pogovarjati o tem, da bi do leta 2050 dosegli cilj nič izpustov iz prometa, ne da bi resno obravnavali promet z osebnimi avtomobili.

Poleg tega je promet edini sektor, v katerem izpusti rastejo, namesto da bi padali. Tega resnično ne obvladujemo, čeprav se je do zdaj pogosto prikazovalo, da je vse v redu. Leta 2020 smo res dosegli emisijske cilje iz prometa, ampak povedati moramo tudi, zakaj. Prvič, ker smo si cilje postavili sami, in to precej manj ambiciozno od EU – naš cilj za leto 2020 je bil, da bomo izpuste iz prometa v primerjavi z letom 2005 povečali za »zgolj« 27 odstotkov. Prav ste slišali, naš cilj za leto 2020 je bil povečanje izpustov za 27 odstotkov, ne zmanjšanje. In drugič, ta cilj smo lahko dosegli, ker je leto 2020 slučajno sovpadalo s pandemijo in smo se takrat manj vozili. Naslednjič naj bi uresničevanje cilja spet pogledali leta 2030.

To je bila ena ključnih ugotovitev posveta v državnem svetu – da moramo določiti vmesne in konkretne cilje za promet, to je, koliko električnih vozil potrebujemo na cesti. Tako lahko spremljamo, kako nam gre, in sproti vidimo, ali ukrepi delujejo ali bi bilo treba kaj spremeniti. Vse te podatke namreč že imamo, vemo, koliko je vsako leto registriranih avtomobilov, koliko od teh vozil je električnih, prav tako pa so že za namene projekcij izpustov pripravljavci morali zelo natančno določiti strukturo voznega parka za vsako leto posebej. Zato še toliko težje razumemo, zakaj tega ni v predlogu NEPN.

Naš edini uradni cilj je, da bomo do leta 2030 izpuste povečali za tri odstotke, potem pa bomo leta 2050 čudežno prišli na nič izpustov iz prometa. Glede na to, da bo večina izpustov prišla od avtomobilov, bi si želeli konkretne cilje za promet.

Na ta cilj moramo pogledati tudi z vidika evropskih ciljev. Z vključitvijo prometa v sistem ETS (sistem EU za trgovanje z emisijami) je uradni cilj Evropske unije zmanjšanje izpustov iz prometa za 62 odstotkov do leta 2030, čemur bo prilagojeno tudi letno zmanjšanje števila emisijskih kuponov za fosilna goriva. Kljub temu da so slovenski cilji občutno manj ambiciozni od ciljev EU – če v zvezi s tem sploh lahko govorimo o ambicioznosti –, pa dejstvo, da se v NEPN nikakor ne uvrstijo jasni letni cilji elektrifikacije osebnega motornega prometa, kaže na to, da niti ni resnega namena, da bi jih uresničili. V gospodarstvu zelo dobro vemo, da ciljev, ki jih ne merimo in spremljamo, ne moremo doseči, veliki premiki se ne zgodijo sami od sebe. Res bi bilo škoda, če bi za prihodnost Slovenije tako pomemben strateški dokument že v osnovi sprejemali s figo v žepu. To zagotovo ni dobra popotnica.

Kako nam gre sicer pri elektrifikaciji voznega parka?

Naš cilj za leto 2020 je bil 5311 baterijskih električnih vozil in 6033 priključnih hibridov. Pri baterijskih električnih vozilih smo ta cilj zgrešili za slabo tretjino, pri priključnih hibridih za skoraj 84 odstotkov. Govorimo o ciljih, ki smo si jih za leto 2020 zastavili v okviru strategije za alternativna goriva, ko smo se zavezali k spremembi strukture osebnih vozil. Za naslednja leta teh ciljev nimamo, kar je velik problem. Ko govorimo o ničelnih izpustih iz prometa v letu 2050, to pomeni, da bi moral biti takrat ves promet električen oziroma brezemisijski. Če ne bomo uspešni pri njegovi elektrifikaciji, kar moramo seveda spremljati, lahko pozabimo na doseganje ciljev, ne samo na področju prometa, ampak tudi vseh drugih. Če Slovenija ne bo obvladala prometa, ni pogoj, da doseže cilje, h katerim se je zavezala.

Kakšni ukrepi na področju e-mobilnosti pa so predvideni?

Na področju e-mobilnosti so predvideni predvsem klasični ukrepi, ki se v manjšem ali večjem obsegu večinoma tudi že izvajajo. Namesto da bi razmišljali o ukrepih, ki bi ljudem približali električno mobilnost in jim omogočili njeno vsakodnevno uporabo, se v NEPN razmišlja o takih, ki bi ljudem otežili uporabo avtomobila ter jih prisilili k pešačenju, kolesarjenju in uporabi javnega prevoza. Prisila zagotovo ni pravi pristop, sploh pa ne, če se hkrati ne zagotovijo ustrezni pogoji za trajnejšo mobilnost.

Kot učinkoviti so se do sedaj izkazali predvsem finančni in davčni ukrepi ter vlaganja v infrastrukturo – in ti ukrepi ostajajo. V načrtu je tako ostalo spodbujanje uporabe električnih avtomobilov z davčnimi ukrepi, kar je seveda pozitivno.

V gospodarstvu zelo dobro vemo, da ciljev, ki jih ne merimo in spremljamo, ne moremo doseči, veliki premiki se ne zgodijo sami od sebe. Res bi bilo škoda, če bi za prihodnost Slovenije tako pomemben strateški dokument že v osnovi sprejemali s figo v žepu.

V Sloveniji imamo dva dobra davčna ukrepa po zgledu Avstrije, ki pa nam ju je uspelo zakomplicirati. En ukrep je, da se za zasebno uporabo električnega službenega avtomobila ne plačuje boniteta, drugi pa, da je ob nakupu električnega službenega avtomobila mogoče odbiti vstopni davek. V Sloveniji se žal zaplete pri kombinaciji obeh ukrepov. Če se avto hkrati uporablja v službene in zasebne namene, moramo konec leta pogledati, koliko kilometrov je bilo narejenih v zasebne namene, in na te se obračuna DDV. V praksi to lahko pomeni, da podjetja že v dveh letih državi povrnejo ves vstopni davek. S tem nam je dva dobro mišljena ukrepa uspelo narediti zelo omejeno uporabna.

Zato smo predlagali, da se zgledujemo po avstrijski ureditvi. Po njej se šteje, da so vsi kilometri narejeni za poslovne namene, zato ni nobenega poračunavanja DDV. Za tako prilagoditev ukrepa na FURS oziroma na Ministrstvu za finance ni bilo razumevanja, so pa predlagali, da bi se podjetja lahko sama odločila, da odbijejo samo polovico DDV in jim v tem primeru ne bi bilo treba obračunavati DDV na kilometer. To je velika poenostavitev, saj uporabnikov ne obremenjujemo več s tem, koliko, kje in kdaj so se vozili v zasebne namene, hkrati pa bi bila podjetja deležna vsaj polovičnega povračila DDV. To je možno narediti, bi bilo pa treba spremeniti zakon in spremembo utemeljiti Evropski komisiji.

Gre za dobro rešitev, ki bi zagotovo sodila v NEPN. Na ta način bi spodbujali večjo uporabo električnih avtomobilov med podjetji, kar bi ustvarjalo tudi trg rabljenih električnih vozil, saj se službeni avtomobili pogosteje menjavajo, s tem pa se povečuje tudi ponudba dostopnejših električnih vozil. Poleg tega se tako delijo izkušnje. Ljudje opažajo električne avtomobile na cesti, vidijo, da se da normalno voziti z njimi.

Kako pa ocenjujete ukrepe na področju subvencioniranja električne mobilnosti?

Nedvomno je bil s prenosom subvencioniranja električne mobilnosti z Eko sklada na Borzen storjen velik korak naprej. Vodstvo Borzena se zelo dobro zaveda pomembnosti svoje vloge pri trajnostnem prehodu na področju mobilnosti. S premišljenim vlaganjem v digitalizacijo in poenostavitev postopkov ter tudi s prilagodljivostjo in hitrim ukrepanjem pri določanju pogojev posameznih razpisov je Borzen zagotovo pomembno prispeval k ponovnemu povečanju zanimanja za električno mobilnost.

Zelo pomembna je tudi zadnja sprememba razpisa za nakup električnih vozil za pravne osebe. Če so bile do sedaj do subvencij upravičene le pravne osebe, ki so opravljale zelo ozek nabor dejavnosti, kot so dajanje vozil v najem, avtošola, taksi ali pogrebna služba, sedaj teh omejitev ni več. To pomeni, da za subvencijo po novem lahko zaprosijo prav vse pravne osebe, ne glede na dejavnost. Subvencija je odvisna od nakupne vrednosti vozila, znaša pa do 7200 evrov. Seveda imajo pravne osebe tudi pravico do odbitka vstopnega DDV od nakupa in vzdrževanja električnega vozila. Prav tako je odlična novica, da bodo sedaj tudi vse pravne osebe lahko zaprosile za subvencijo za nakup rabljenega vozila. Subvencija za nakup rabljenega vozila znaša 3000 evrov za rabljena vozila do vrednosti 45.000 evrov ter 2000 evrov za vozila v vrednosti med 45.000 in 65.000 evri.

Na kakšen način pa bi lahko spodbujali domače in službene polnilnice?

Glede na to, da se vsaj 80 odstotkov vseh polnjenj električnih vozil izvede bodisi doma bodisi v službi, gre seveda za zelo pomembno področje. Doslej so se vse spodbude nanašale zgolj na javne polnilnice, kar je seveda v začetni fazi prav, sedaj pa je čas tudi za spodbujanje domačih polnilnic in polnilnic v podjetjih. Zelo nas veseli, da se je ob razširitvi Načrta za okrevanje in odpornost na posebno poglavje REPowerEU upoštevala stroka ter mislilo tudi na to. V okviru tega poglavja je predvidenih 40 milijonov za ukrepe na področju spodbujanja e-mobilnosti. Približno polovica bi šla za spodbude za nakup e-vozil, polovica pa za polnilno infrastrukturo, tudi v zasebnih hišah in podjetjih.

In kaj delajo proizvajalci avtomobilov na področju zelenega prehoda?

Vsi proizvajalci trenutno pospešeno razvijajo cenovno dostopne električne modele, saj je jasno, da množične elektrifikacije brez tega ne bo. Meja, da bodo postali privlačni za večino potrošnikov, se trenutno ocenjuje v območju okrog 25.000 evrov.

Cilj za avtomobilsko industrijo je sicer jasan: do leta 2035 moramo evropski proizvajalci doseči, da na novo proizvedeni avtomobili ne bodo več na pogon z notranjim zgorevanjem. Lahko se zgodi, da takrat infrastruktura v marsikateri državi še ne bo pripravljena in se cilj zamakne za kakšno leto, ampak poti nazaj ni več. Naloga države pa je seveda, da preden prepove prodajo neelektričnih vozil, poskrbi za to, da bodo vsi, ampak res vsi imeli možnost uporabljati električne avtomobile. Tudi zato NEPN ne sme ostati zgolj črka na papirju.



Tiguanov mlajši (in večji) brat

Allspace je mrtev - naj živi Tayron! Prevzel bo vlogo največjega modela na platformi MQB Evo in pri tem nikakor ni le podaljšana različica novega Tiguna, ki je prav tako nastal na njej, zaradi česar si oba delita večino tehnike. Oblikovno ju loči nekaj potez na maski in predvsem zadku, tako da je jasno, da gre za nov model. S podaljšano medosno razdaljo in dodatnimi dolžinskimi centimetri je Tayron zdaj dolg že 4,77 metra in svojega manjšega bratranca prekaša za skoraj dvajset centimetrov, svoje pa k prostornosti, predvsem v drugi in tretji vrsti, doda še enajst centimetrov daljša medosna razdalja. Tako kot njegov prednik Allspace ponuja možnost tretje sedežne klopi za dva potnika, ob tem pa še vzdolžno pomično klop v drugi vrsti, ki ima tudi prilagodljiv in premičen naslon. Praktičnost, učinkovitost in vsestrankost so glavne primerjalne prednosti Tayrona, zato ima poleg tretje vrste (ki jo je, ko ni potrebna, mogoče povsem skriti v prtljažno

dno) tudi prostoren prtljažnik, ki meri do 885 litrov. Če ima priključnohibridni pogon, je Tayron na voljo le kot petsedežnik. Na izbiri je sedem pogonskih sklopov z močjo od 110 do 200 kilovatov (od 150 do 272 konjskih moči). Ponudba se začne z blagohibridnim pogonskim sklopom z 1,5-litrskim motorjem TSI, nadaljuje z dvema štirivaljnikoma TDI in dvema zmogljivima motorjema TSI, konča pa z najsoodobnejšo priključnohibridno (PHEV) pogonsko tehniko. Tu sta na voljo dve različici (150 in 200 kilovatov), v obeh primerih pa je dosega samo z močjo elektromotorja in zalogo energije iz baterije v dnu (25,7 kilovatne ure) dovolj za več kot sto kilometrov. Vsi motorji so seveda spojeni s samodejnim menjalnikom DSG (šest- ali sedemstopenjskim), za najmočnejše pa je na voljo tudi štirikolesni pogon 4MOTION.



Zmagovalna kombinacija

Prvič doslej je znamka Volkswagen Gospodarska vozila združila dve tehnični posebnosti – priključnohibridni pogonski sklop in stalni štirikolesni pogon 4MOTION. Ta kombinacija bo na voljo v novem Multivanu, ki bo dobil drugo generacijo tega okoljsko prijaznega, tehnično zanimivega in hkrati varčnega pogona. Namesto 1,4-litrskega motorja TSI se v novi generaciji vrti 1,5-litrski štirivaljnik TSI Evo2 z nekaj posebnostmi, kot sta na primer variabilna geometrija lopatic turbine in Millerjev cikel delovanja. Motor je preko šeststopenjskega menjalnika DSG, v katerega ohišju je tudi zmogljiv pogonski električni motor, spojen s pogonom. Sistemska moč priključnohibridnega pogona je v drugi generaciji že 180 kilovatov (245 konjskih moči), kar je 20 kilovatov več od prve generacije. Energijo za električni pogon zagotavlja litij-ionska baterija v dnu vozila, ki ima zdaj namesto 13 že 19,7 kilovatne ure zmogljivosti. Doseg samo z električnim pogonom še ni znan. Z dodanim električnim pogonom zadnje osi bo tako Multivan postal še bolj uporaben, varen, predvidljiv in multifunkcijski model, ki bo svoje prednosti nadgradil tudi z dobrim oprijemom na vseh podlagah in v vseh vremenskih razmerah.

Najmočnejši serijski Audi

Električno gnani športni štirivratni kupe je dobil svojo najbolj športno izvedbo. RS e-tron performance je tako postal izjemen zastavonoša električne dinamičnosti znamke, ki nastaja v butični proizvodnji oddelka Audi Sport GmbH v Böllinger Höfeju. Poleg sinhronskega motorja s trajnimi magneti (PSM) na sprednji osi (in močnejšimi pogonskimi polosmi) ter z močjo 252 kilovatov (342 konjskih moči) ima električni Gran Turismo na zadnji osi nov motor PSM z močjo 415 kilovatov (564 konjskih moči). Audijevi inženirji so ob tem celo zmanjšali težo elektromotorja na zadnji osi za deset kilogramov. Sistemska moč je tako ob uporabi programa Launch Control narasla na izjemnih 680 kilovatov (925 konjskih moči). Nova celična kemija v bateriji je ravno tako delno zaslužna za povečano zmogljivost modela RS e-tron GT performance, ki je 105 kilovatnih ur (97 kilovatnih ur neto). Tudi polnilna moč je večja, in sicer do 320 kilovatov (50 kilovatov več). To pa tudi pomeni, da je baterijo od 10 do 80 odstotkov mogoče napolniti v 18 minutah, če je seveda na voljo dovolj zmogljiva polnilnica. Na novo razvito aktivno dvokomorno zračno vzmetenje z dvoventilsko tehnologijo blažilnikov je serijsko ter omogoča kar največjo možno okno med vrhunsko dinamiko na eni strani in potovalnim udobjem modela Gran Turismo na drugi. Sistem Audi drive select kot običajno omogoča nastavitve treh profilov: učinkovitost, udobje in dinamičnost. Poleg tega dva individualno nastavljiva načina, značilna za RS (RS1 in RS2), vozniku omogočata, da določi svoje parametre za dinamiko vožnje, vzmetenje, oddaljenost od tal in zvok. Sistem Audi drive select kot običajno omogoča nastavitve treh profilov: učinkovitost, udobje in dinamičnost. Poleg tega dva individualno nastavljiva načina, značilna za RS (RS1 in RS2), vozniku omogočata, da določi svoje parametre za dinamiko vožnje, vzmetenje, oddaljenost od tal in zvok.





Za regato presežkov

CUPRA je ostala zvesta svojim načelom inovativnosti, nekonvencionalnosti in sprejemanja novih izzivov. Kot globalni partner Louis Vuitton Pokala Amerike je znamka svoj najnovejši model Terramar poslala celo na vodo. Ni boljšega načina za to kot na finalu najslavnejše regate na svetu.

S partnerstvom z Louis Vuitton Pokalom Amerike, katerega finale 37. izvedbe letos poteka prav pred obalo Barcelone, so si snovali

ci in tržniki mlade znamke zadali prav poseben izziv. Pred kratkim predstavljeni SUV so namreč s pomočjo partnerjev prilagodili tako, da je Terramar postal nekakšen navtični »pace car«, ki jadrnice pospremi do regatnega polja. Hkrati je namenjen intervjujem in pogovorom, pa tudi vplivnežem in drugim ustvarjalcem videovsebin.

In kako je mogoče, da Terramar pluje? S pomočjo partnerjev projekta (BravaBoats) so zgradili poseben trimaranski podij z nosilnostjo 2500 kilogramov, na katerega so pritrdili novo CUPRO, ki se tako lahko premika po vodi, za pogon pa so uporabili električne pogonske sisteme znamke Vetus. Seveda so trimaran z avtomobilsko nadgradnjo temeljito varnostno preizkusili in uravnotežili, da bi se obnesel v vseh vremenskih razmerah.

V Terramarjevo osrednjo konzolo so morali vgraditi kontrolnike za dodatni ladijski pogonski sistem, ki so neodvisni od avtomobilskih komponent, zraven pa so seveda tudi navtični instrumenti za varnejšo plovbo. In s pomočjo vseh teh sprememb je z avtomobilom mogoče pluti in krmariti na vodi tudi brez prilagoditev notranjosti in drugih sestavnih delov avtomobila.



Družino e-tron ponosno širi kupejevski Q6

Na salonu v Parizu razkriti novinec Q6 Sportback e-tron je kupejevski brat klasičnega SUV-modela. Oblikovno je drznejši, bolj dinamičen in progresiven, predvsem zaradi skoraj štiri centimetre nižje strehe, ki poteka mnogo bolj kupejevsko. V dolžino meri 4,77 metra, ima 511-litrski prtljažnik in 64-litrski prtljažni prostor, tako imenovani frunk, pod sprednjim pokrovom. Ko je zadnja vrsta sedežev zložena, se prtljažnik poveča s 511 na 1373 litrov. Dolga medosna razdalja (2,899 milimetrov) omogoča veliko prostora v notranjosti, tudi na zadnjih sedežih. Na voljo sta dve zmogljivosti baterije in dve izvedbi pogona: šibkejša baterija s 83 kilovatnimi urami (neto: 75,8 kilovatne ure)

in močnejša s 100 kilovatnimi urami (neto: 94,9 kilovatne ure) ter motor z močjo 225 kilovatov (306 konjskih moči) in 285 kilovatov (387 konjskih moči). Najmočnejši je seveda SQ6 e-tron z dvomotornim pogonom in 360 kilovati (389 konjskimi močmi), ki do hitrosti sto kilometrov na uro pospeši v izjemnem času 4,3 sekunde.

Zaradi dodelanega pogona, nadzora baterije, aerodinamične zasnove karoserije s količnikom upora samo 0,26 (SUV: 0,28) in zmogljive baterije je doseg Q6 Sportback e-trona kar 656 kilometrov (WLTP).

Kje so meje vozne dinamike?

Inženirji oddelka Škoda Motorsport, ki so razvili tudi izjemno uspešen dirkalnik Fabia RS Rally2, so se lotili obdelave modela Enyaq RS ter izdelali izjemno zanimiv in hkrati povsem vozen »laboratorij«. Konceptni model, ki so ga poimenovali Enyaq RS Race, je namreč natanko to, kar nakazuje ime. Zmogljivemu električno gnanemu SUV-kupeju so poskusili vdahniti čim več dirkaških genov in njegove sposobnosti dvigniti na najvišjo možno raven. Enyaqova pogonska osnova je ostala nedotaknjena. Gre za dvomotorno izvedbo z največjo močjo močjo 250 kilovatov in baterijo z zmogljivostjo 85 kilovatnih ur. Identična je ostala tudi končna hitrost, ki je 180 kilometrov na uro. Toda zaradi stroge dirkaške diete in predvsem intenzivne rabe biokompozitnih materialov, ki nadomeščajo klasične dele iz ogljikovih vlaken, je RS Race kar za 316 kilogramov lažji od serijskega modela. To pa tudi pomeni, da do hitrosti sto kilometrov na uro pospeši v manj kot petih sekundah.

RS Race je sicer doživel precej tehničnih sprememb. Školjka je ojačana, inženirji so iz notranjosti odstranili vse nepotrebno, vgradili pa varnostno zaščitno kletko, lahke dirkaške školjkaste sedeže in šesttočkovne varnostne pasove. Volan je dirkaški, dodali so hidravlično ročno zavoro in vse pedale zamenjali s tistimi iz Fabie RS Rally2. Zavore oziroma zavorni koluti so keramično-karbonski in čeljusti desetbatne. Podvozje je novo in tako je Enyaq RS Race kar za 70 milimetrov nižji od serijskega modela. Na zmanjšanje mase je poleg tehničnih sprememb najbolj vplivala uporaba novih biokompozitnih materialov na osnovi lana, ki so po čvrstosti in teži podobni ogljikovim vlaknom (karbon), vendar pa je njihov okoljski odtis manjši za 85 odstotkov. To je prvič, da je znamka uporabila toliko novega materiala v tako kompleksnih kosih, kar je seveda odličen testni poligon za morebitno prihodnjo rabo v serijskih modelih.



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,

Bor Dobrin, Jani Ugrin, Shutterstock

Tisk: SILVECO D.O.O.

Datum natisa: oktober 2024

Naklada: 1.300 izvodov

ISSN C507-0635

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



NLB Privatno bančništvo

Priložnost za strokovno upravljanje in plemenitenje premoženja.

Naj bo vaše finančno premoženje v varnih rokah vrhunskih strokovnjakov. NLB Privatno bančništvo je ekskluzivna ponudba bančnih in finančnih storitev, ki vključuje tudi privatnega bančnika, na katerega se lahko obrnete kadarkoli, 24/7. Širok nabor storitev, oblikovanih posebej za vas, več kot 20-letne izkušnje, mednarodna priznanja in zaupanje številnih strank pričajo, da je odločitev za privatno bančništvo prava odločitev. Več na nlb.si/privatno-bancnistvo

Za vse, kar sledi.

NLB

Z vami doma in na vaših poteh po svetu.

V NLB Privatnem bančništvu upravljanje financ in plemenitenje premoženja svojih strank nadgrajujemo **s posebnimi storitvami in ugodnostmi, dodanimi v NLB Paket Privatno**, da se stranke lahko še bolj posvetite sebi in svojim poslom.

Brezplačen osebni asistent

Iščete ekskluzivne vstopnice za pomemben dogodek? Želite najdražjim poslati drobno pozornost? Morda pa ste veliko na poti in je čas za vas še posebej dragocen. Prihranite ga s storitvijo **Mastercard® Concierge - brezplačnim osebnim asistentom**, ki vam je na voljo 24 ur dan, 7 dni v tednu, da uredi opravke namesto vas.

Ugodnosti na letališčih

- Spremenite čakanje na letališčih v sproščeno doživetje. **Brezplačno vstopajte v ekskluzivne letališke salone** iz programa Mastercard LoungeKey.
- 10-krat letno skupaj z vašimi sopotniki izkoristite **hitri prehod čez letališki varnostni postopek**, ki ga rezervirate le z nekaj kliki v aplikaciji Mastercard Travel Experiences.
- **Parkirajte na rezerviranem parkirnem mestu** ob neposredni bližini vhoda na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana (na voljo do zasedbe mest).

Zavarovanje za tujino

Najboljše zavarovanje za tujino je tisto, ki vedno velja. Zato imate na kartici NLB Zlati Mastercard vključeno tudi zavarovanje **NLB Vita Tujina**, ki je dober sopotnik za potovanja v vse države sveta.

Zavarovanje spletnih nakupov

Vaša NLB Debetna kartica Mastercard World Elite omogoča tudi aktivacijo brezplačnega zavarovanja spletnih nakupov.

Dodatne Mastercard ugodnosti

- Mastercard Priceless Cities,
- Goodlife ugodnosti,
- posebne akcije.

Doma ali na poti

Vsakodnevne bančne storitve tako na poti kot doma pa lahko urejate v okviru svojega **NLB Paketa Privatno**.

Več na nlb.si/paket-privatno



Vse za energetske oskrbo na enem mestu

Proizvaja



Sončna elektrarna
MOON

Upravlja



Sistem energetskega
upravljanja
optiMOON

Hrani



Hranilnik električne
energije MOON

Energija



MOONelektrika

Polni



Polnilna postaja
MOON

