

CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost





Strateške odločitve, ki vplivajo na prihodnost podjetja, nikoli niso lahke. Na spletni strani podjetja Porsche Slovenija vam olajšamo (vsaj) tiste, ki so povezane z mobilnostjo. S posebej zasnovanim orodjem poiščite poslovno vozilo po vaši meri, preberite vse o različnih načinih financiranja vozil in možnostih vzdrževanja voznega parka ter spoznajte najboljše mobilne rešitve v tem trenutku in tiste, ki nas čakajo v prihodnosti. Klik za vrhunsko mobilnost vašega podjetja.

KAZALO



30

IZ NAŠIH VRST
Trendovsko
vsestranske
dvoživke



46

FINANCIRANJE
Kdaj prodati
službena
vozila?



52

**NOVA
PERSPEKTIVA**
Poslednja
meja

- 04 **PRVI**
*Diskretno zadržan,
osupljivo nov*
- 06 **MOBILNO**
Menedžerji, ogrožena vrsta
- 14 **PO MERI**
*Zakaj konceptni
avtomobili?*
- 18 **INTERVJU**
dr. Iztok Seljak, Hidria
- 24 **PROSTI ČAS**
*Umetnost - po krivem
podcenjena*
- 26 **POSLOVNA POT**
Moskva, velika in široka
- 44 **UPRAVLJAM**
*Pri nabavi vozil
prihranimo čas*
- 50 **DAN PO TEM**
*Diesel vs. Otto
ali Diesel & Otto*
- 56 **REPORTAŽA**
*Mobilnost - dejavnik
uspehov naših olimpijcev*
- 58 **ZANIMIVO**
*Porsche group card
Uspešnica se nadaljuje
Zelena luč za Mission E*

SLOVAR POSLOVNI CARZINE

LTE: (angleško Long Term Evolution) je standard na področju mobilnih telekomunikacij, ki ga definira organizacija 3GPP. Predstavlja nadgradnjo obstoječih tehnologij UMTS in HSPA. (stran 4)

INFOTAINMENT: sistem, ki združuje tako informacije (information) kot zabavo

(entertainment) in s tem izboljšuje izkušnjo potnikov v vozilu. (stran 58)

OTTOV MOTOR: motor z notranjim zgorevanjem, ki ga je izumil nemški inženir Nikolaus August Otto in ki z zgorevanjem goriva dobljeno toploto pretvarja v mehansko energijo za pogon koles. (stran 50)

UVODNIK



HEINZ SLESAK in
DANILO FERJANČIČ
generalna
direktorja
Porsche Slovenija

Gremo naprej!

Slovenski avtomobilski trg se previdno prebujata, verjamemo, da bo v prihodnje še bolje. Sodelovanje med nami, partnerji in uporabniki se ohranja in krepi. Čutimo, da so odnosi, ki smo jih v Sloveniji vztrajno tkali v minulih letih, dobro izhodišče za pot naprej.

Kupci ste odlični poznavalci in velikokrat neusmiljeno kritični. Veste, kaj hočete in potrebujete. Prav zato sta vztrajnost in ohranjanje dobrega odnosa med nami za nas tako pomembni in dragoceni vrednoti. Tudi v času pretresov. Dobra stran slednjih je, da se zaradi njih pokažejo slabosti, ki jih potem lahko odpravimo. Takšne situacije so priložnost in treba jih je odgovorno sprejeti, a hkrati razumeti kot izziv za izboljšanje in spremembe. Naš lanski pretres ni izjema. Iz njega se bomo ogromno naučili, morda prav zato, ker je bila ta izkušnja za vse nas res grenka. S tem v mislih gremo naprej in našli bomo rešitve, ki jih od nas upravičeno pričakujete.

Pozitiven občutek črpa moč iz dejstva, da za našimi blagovnimi znamkami stojijo desetletja pozitivnih izkušenj kupcev, znanja in zgodovine. Slednje sestavlja dolga serija izjemnih vozil, tehnoloških dosežkov, inovacij in presenetljivih rešitev, ki danes predstavljajo standard industrije - in ga bodo tudi jutri. A za koncernom Volkswagen, tako kot za vsako dobro družbo, stojijo predvsem ljudje: ljudje, ki so še tak pretres sposobni samokritično sprejeti in obrniti v zgodbo o uspehu. Veselimo se vaših uspehov, zanimivih zgod vrhunske mobilnosti, miru brez kriz in pretresov. Hvala za zaupanje in srečno na vseh vaših poteh!

Diskretno zadržan, osupljivo nov

Zdi se, kot bi mu oblikovalci skušali namerno vtisniti noto zadržanosti, morda raje diskretne elegance, vsekakor pa prepoznavnosti. Bahavost pač nikoli ni bila Audijeva vrlina. Toda prvi vtis vara.

Tekst: Matjaž Korošak

Novi Audi A4 je namreč povsem nova kreacija, nov avtomobil, ki so ga snovali skrbno in natančno. In tudi zato je njegov prednik na tržišču zdržal kar osem let. To je precej, sploh v časih bliskovitih menjav modelov. Toda Pri Audiju so že vedeli, zakaj: pri tako pomembnem modelu, kot A4 vsekakor je, si ne morejo privoščiti napake, kaj šele popravnega izpita. Kaj je torej novega?

LAHKA GRADNJA IN PROSTORNOST

Nekje je treba začeti in vedno je to karoserija. Kljub prirastkom v vse dimenzije je po novem trdnjša in kar 15 kilogramov lažja, in to zaradi pametne uporabe kombinacije jekel različnih trdnosti (kar 17 odstotkov je jekel izjemno velike trdnosti) in seveda lahkega aluminija. Čvrsta karoserija z veliko torzijsko trdnostjo je pogoj za dobro vodljivost in mirno delovanje podvozja. Toda Audijevi inženirji so na vsakem koraku pazili na težo – kljub temu da je A4 zdaj za 25 milimetrov daljši, 16 milimetrov širši in da ima 12 milimetrov daljšo medosno razdaljo, je ekipi skupno težo avtomo-

bila uspelo zmanjšati za do 120 kilogramov s posegi v posamezne sklope (zavore do 5 kilogramov, zadnja prema 5 kilogramov, prednja prema 6 kilogramov, elektromehanski servo 3,5 kilograma, zadnja klop 9 kilogramov ...). Notranjost pa je prostornejša, prijaznejša, bolj praktična: zadaj je na primer za 23 milimetrov več prostora za kolena, prostora za glave je 24 milimetrov več ...

VOZNA DINAMIKA

A4 je postal bolj dinamičen, vozno zanimivejši in vodljivejši, ne da bi pri tem morali snovalci žrtvovati kaj bistvenega na področju udobja ali počutja voznika in potnikov. Ravno obratno! Najprej so seveda inženirji zavahali rokave in na novo skonstruirali zadnjo petvodilno premo, ki je nadomestila ostarelo trapezoidno, spredaj pa so petvodilno izvedbo prenovili. Vzmetenje in blaženje sta v tem modelu na čisto svoji ravni: ob serijskih (monotube) blažilnikih in vijačnih vzmeteh si je mogoče omisliti še uravnavano blaženje (CDC), ki s pomočjo elektromagnetnih ventilov v glavi bata blažilnika nadzoruje pretok olja in s tem odzivnost blaženja. Ta sistem je na voljo v dveh verzijah, udobnejši in bolj športni. Prva karoserijo še vedno postavi 10 milimetrov nižje, športna pa celo 23 milimetrov. Potem je tu seveda še sistem Audi drive select, s katerim lahko voznik nadzoruje in spreminja način delovanja podvozja (CDC), volanskega serva, odzivnost motorja in menjalnika ter varnostnih sistemov.

POVEZLJIVOST (IN »INFOTAINMENT«)

Ne boste verjeli: za popolno delovanje avtomobila skrbi kar 90 računalnikov in vsi komunicirajo med seboj ter so torej medse-

bojno povezani z mrežo FlexRay. Potem so tu še mreže CAN za armado asistenčnih (varnostnih) sistemov, ki morajo biti povezani med seboj, da je vožnja čim varnejša, pa pomožne mreže LIN ... Skratka, povezljivost se začne že tam, kjer je sploh ne opazimo. Seveda pa A4 omogoča tudi komunikacijo in povezljivost na ravni voznik – avtomobil in voznik, potniki – zunanji svet. Zato je tukaj brezžična povezava Bluetooth, zato so tukaj USB-vmesniki in zato je tukaj možnost vzpostavitve hitrega brezžičnega internetnega omrežja LTE. Pri Audiju pa za potnike na zadnjih sedežih ponujajo tudi lastne tablične računalnike, ki se s tehnologijo NFC povežejo z »infotainment« sistemom.

MOTORJI

Vsi motorji v novem A4 so osveženi, prenovljeni, dodelani in boljši. Na voljo so trije dizelski motorji TDI in ravno tako trije bencinski motorji TFSI, ki so v povprečju celo do 25 odstotkov močnejši od predhodnikov, hkrati pa tudi do 23 odstotkov varčnejši. Pri tem je seveda treba izpostaviti model TDI Ultra, ki v povprečju porabi le 3,7 goriva litra na 100 kilometrov, ter TFSI Ultra, ki porabi le 4,8 litra na 100 kilometrov. Če to še ni dovolj, je (oziroma bo) na voljo tudi bivalentna verzija g-tron s pogonom na stisnjeni zemeljski plin (CNG). Tak motor se zadovolji s povprečno porabo manj kot 4 kilograme zemeljskega plina (pri nas znanega kot metan) na 100 kilometrov. V ponudbi so štiri- in šestvaljniki z močjo od 110 kW (150 KM) do resnih 200 kW (272 KM), športni S4 pa seže celo do 260 kW (354 KM). Seveda k vsem motorjem sodijo tudi trije menjalniki: ročni šeststopenjski, dvosklopčni sedemstopenjski S tronic in osemstopenjski samodejni s pretvornikom navora.





MENEDŽERJI, OGROŽENA VRSTA

Podjetniška kultura, usmerjena k učinkovitosti in tekmovalnosti, se je med globalizacijo iz ZDA preselila tudi v Evropo. Spremenila je vse, tudi naša življenja in vrste bolezni. Stres je ob koncu osemdesetih let prejšnjega stoletja tudi pri nas dobil eno izmed osrednjih mest v svetu podjetništva, saj so se takrat menedžerji začeli spoprijemati s široko paleto neprijetnosti in bolečin zaradi hitrega ritma delovnega in zasebnega življenja. Spremenjena delovna oziroma življenjska dinamika jih celo zelo ogroža, prinaša pa tudi obilne stroške.

Tekst: Petra Kovič

Prejeto 20 leti so v ZDA z izračuni ocenili, da so v njihovih organizacijah stroški absentizma, zmanjšane produktivnosti, denarnih nadomestil, zdravstvenega zavarovanja in zdravstvenih storitev približno 150 bilijonov dolarjev na leto. Po finančni krizi leta 2008 je stanje samo še slabše oziroma se je vse skupaj še podražilo. Podjetniški svet, v katerem se v ospredje silijo reorganizacija, krčenje sredstev, zmanjševanje števila zaposlenih in konfliktni odnosi, je svet zelo tveganih stresov. Ti prinašajo visoko stopnjo obolevnosti in stroškov. Po podatkih ameriškega inštituta za varnost in zdravje pri delu imajo v ZDA vsako leto kar 344 milijard dolarjev stroškov zaradi posledic stresa in izgorelosti na delovnem mestu. Tako izgubijo skoraj 300 milijonov delovnih dni na leto. V EU-ju za odpravljanje posledic izgorelosti na delovnem mestu porabimo od tri do štiri odstotke BDP-ja.

Danes je bolj kot kdaj prej v ospredju tekmovalnost, ki se kaže kot neizprosni boj za pridobitev in ohranitev delovnega mesta ali pa kot nenehno prizadevanje za napredovanje. Še preden se tega zavemo, se znajdemo v bitki za doseg višjih klinov na družbeni lestvici ugleda in veljave. Silovit tok nas potegne v neusmiljen vrtinec čustvenih in družbenih zahtev, ki od nas zahtevajo trdo delo in tolikšen zaslužek, da nam bo omogočil preživetje, hkrati pa nas obhaja še bojazen, da bo naše delovno mesto postalo odvečno in se bomo znašli na cesti. V tej zapleteni spirali so po mnenju strokovnjakov, kot je naš sogovornik, prim. Bojan Lovše, dr. med. univ., iz Ambulante doktor Lovše, najbolj na udaru menedžerji, še posebej t. i. srednji menedžment.

MENEDŽERJI BOLJ TRPIJO

Iz ocene tveganja delovnega mesta menedžerja sledi, da so menedžerji v primerjavi z drugimi zaposlenimi marsikdaj

Nasveti dr. Lovšeta za zdrav način življenja:

- vsak dan 1 uro zase, za svoj hobi, počitek in sprostitve;
- 3-krat na teden 1 uro aerobnih vaj;
- 5 zdravih, kalorično uravnoteženih obrokov na dan;
- druženje in preživljanje prostega časa s sorodniki in prijatelji;
- življenje po pravilu 8 ur, tj. 8 ur spanja, 8 ur prostega časa, 8 ur za delo;
- udeležba na delavnicah za osebno rast;
- odmik od stresnih situacij, sprejemanje drugačnosti ter pridobivanje znanja retorike in dobre komunikacije.

bolj ogroženi. Grozijo jim predvsem bolezni srca in ožilja, bolezni prebavil, dihal, živčevja in čutil, gibal, presnove, vse bolj pa so prisotne duševne in vedenjske motnje kot znanilke (predhodnice) duševne bolezni. Prav gotovo pa delo menedžerja največkrat povežemo s stresom.

Kot je na spletni strani www.zvd.si zapisal prim. dr. Marjan Bilban, dr. med., specialist medicine dela, prometa in športa, je stres pravzaprav odziv duše in telesa na neko dogajanje, ki utegne biti človeku nevarno oziroma ki zmoti njuno normalno ravnovesje.

Znaki stresa, ki nas navedejo na to, da bomo morali razmisliti (sami ali pa s pomočjo ustreznega strokovnjaka) o svojem načinu življenja in o tem, kam nas vodi, so: težko zaspimo, gre nam na jok, utrujeni smo in brezvoljni, redko se nasmejemo, težko se skoncentriramo ali sprejmemo odločitev, mučijo nas nehotni vzgibi, glavoboli, bolečine v mišicah, ne dokončamo nalog in lotevamo se vedno novih, občutek preobremenjenosti, težko se pogovarjamo z ljudmi, smo nagle jeze in se težko obvladamo, več pijemo, kadimo in jemljemo zdravila, jemo, čeprav nismo lačni, spremljajo nas temačne misli, zmanjkuje nam delovnega elana ... K temu dr. Lovše doda tudi pretirano potenje, zapeko, zlato žilo, bolečino v žlički zaradi povečanega izločanja želodčne kisline ipd.

V ambulantni Doktor Lovše poudarjajo, da se pomen delovnih obremenitev menedžerjev še poveča: z neomejenim delovnim časom, ker delo menedžerja običajno ne pozna osemurnega delovnika niti prostih koncev tedna; ker ni možnosti za zdravo in redno prehrano in ker menedžerji prehrani nasploh ne posvečajo potrebne pozornosti (lahko imajo v enem dnevu tri poslovna kosila, naslednje tri dni pa so brez toplega obroka); ker si ne vzamejo časa za telesno aktivnost, ko pride čas za dokazovanje pred stanovskimi kolegi, pa se udeležijo prevelikih tekmovalnih podvigov, pri katerih pa se od onemoglosti zgrudijo, ipd.

OBISK V SPLOŠNI ORDINACIJI MENEDŽERJI PRESKOČIJO

Večina menedžerjev opravlja zdravniške preglede (preventivne zdravstvene preglede za službo) v predpisanih rokih, ki izhajajo iz ocene tveganj zahtev in obremenitev pri delu menedžerja. Glede na psihofizične obremenitve in permanenten stres je to priporočljivo vsako leto ali vsaj enkrat na dve leti, po navadi pa iz različnih, tudi »nemedicinskih razlogov« menedžerji hodijo na preglede na tri ali štiri leta. Obseg preventivnega zdravstvenega pregleda (PZP) za oceno delazmožnosti menedžerja (ni enak internističnemu preventivnemu pregledu



Preventivni pregledi v številkah

V Sloveniji se po statistiki Inštituta za varovanje zdravja opravi **229 tisoč preventivnih zdravstvenih pregledov** na leto pri 796 tisoč zaposlenih (zadnji podatki so za leto 2005). Od tega je bilo pred dvema letoma 3356 pregledov poklicnih voznikov, 1800 pregledov vrhunskih športnikov, 47.225 pregledov voznikov amaterjev in podobnih ter **176.656 drugih preventivnih zdravstvenih pregledov**.

Med zadnjimi je bilo vsaj **10%** predhodnih pregledov (pred prvo zaposlitvijo), drugi pa so bili obdobjni preventivni zdravstveni pregledi. Med njimi je precej takih, ki so po zakonu obvezni vsako leto (vojska, policija, piloti, rudarji, delo z viri ioniziranih sevanj, strojevodje ...), preostali pa se opravljajo v rokih, ki so bili opredeljeni v ocenah tveganja in so lahko od **1 – 5** let.

za menedžerja samo pri internistu kardiologu) pa je glede na velikost tveganja za zdravje posameznega menedžerja v podjetju, njegovo starost, spol in finančno strukturo stroškov za preventivo v podjetju lahko od posameznika do posameznika različen. »Menedžerji so postavljeni v vlogo neuničljivih, zdravih, nezmotljivih in popolnih ljudi ter neradi in težko priznajo, da so samo ljudje (z dušo in telesom) ter kot taki prav tako ranljivi kot vsi drugi. Ta miselnost jih privede do alarmantnega stanja. Običajno menedžerjev ni videti v čakalnicah zdravstvenih domov, saj niso – ne smejo biti na očeh javnosti – 'slabi', bolni. Tako te pogosto preskočijo (neredki so primeri, ko njihove tajnice urejajo zanje 'zdravljenje' pri osebnem zdravniku

– moja osebna izkušnja!) in se znajdejo z resnim obolenjem na oddelkih za nujno medicinsko pomoč bolnišnic, kjer odležijo, če preživijo, lep čas. Tega ne govorim na pamet, saj pri pregledih ugotovimo, da menedžerji svojega zdravnika obiščejo le redko, to vidimo že z odprtjem kartoteke osebnega zdravnika, ki jo menedžer prinese na PZP. Če kartoteke menedžerjev primerjamo s kartotekami drugih njihove starosti, so te tanke, pogosto skoraj prazne,« razlaga dr. Lovše.

Kot ugotavlja dr. Lovše, je zdravje menedžerjev marsikdaj bolj obremenjeno in ogroženo kot zdravje drugih zaposlenih. Večina njihovih bolezní, kot so bolezní srca in ožilja, bolezní

prebavil in presnovne bolezní ali tudi duševne bolezní, izhaja iz težko obvladljivega stresa.

V zadnjih letih se kar vrstijo primeri izgorelosti. »Veliko menedžerjev precej da na svojo telesno aktivnost, ki pa vse pre pogosto ni ustrezno načrtovana in redna, ampak vadijo le, ko imajo za to čas ali če je kakšen pomemben dogodek. Nekateri se radi udeležujejo športnih srečanj, na katerih želijo pred kolegi pokazati svoje zmogljivosti in pri tem pogosto odpovedo, saj je njihova pripravljenost premajhna, želja po dokazovanju pa prevelika,« je v zapisu na spletni strani www.zvd.si opozoril dr. Bilban in nadaljeval: »Prepogosto se dogaja, da

še le težje akutno obolenje, na primer infarkt ali celo rak, menedžerja strezni, da mora v življenju nekaj spremeniti, toda žal je takrat mnogokrat prepozno.«

Vzpodbuden je podatek, da se skrb menedžerjev za svoje zdravje iz leta v leto povečuje. To dokazujejo čakalne vrste za t. i. menedžerske preglede, ki so tudi v Sloveniji vsako leto obsežnejši in bolj kakovostni. Pregledi so ključna preventiva na menedžerjevi življenjski in delovni poti, saj tako lahko menedžer ugotovi, koliko je zdrav, in dobi pomembne napotke za zdravo življenje. Zelo koristno je, poudarja dr. Lovše, da se pooblaščen zdravnik podrobno seznani z menedžerjevimi obremenitvami, tveganji,

V kronični stres boste zapadli, če se spoprijemate z:

- velikimi zahtevami,
- manjšo možnostjo odločanja,
- manjšo socialno podporo.



Povzetek dejavnikov tveganja pri menedžerjih:

- **SPOL:** moški so bolj ogroženi (ženski spolni hormoni estrogeni vplivajo na presnovo maščob ter ščitijo ožilje pred boleznimi srca in ožilja);
- **KAJENJE:** pojavnost koronarne bolezní je pri kadilcih vsaj dvakrat večja kot pri nekadilcih;
- **POVEČAN HOLESTEROL V KRVÍ** kot posledica nepravilne prehrane: preveč nasičenih maščob v hrani in preveč kalorična hrana;
- **ZVIŠAN KRVNI TLAK:** povezan je z naraščajočo pojavnostjo in intenzivnostjo ateroskiskih sprememb na ožilju; večje tveganje za možgansko in deloma tudi srčno kap;
- **TELESNA NEDEJAVNOST:** predvsem vpliv na večjo pojavnost koronarne (srčne) bolezní, nekaj manj tudi možganske kapi;
- **ČEZMERNÁ TELESNA MASA:** povezanost s povišanim krvnim tlakom, koronarno boleznijo in možgansko kapjo;
- **ČEZMERNO PITJE ALKOHOLNIH PIJAČ:** povišanje krvnega tlaka in s tem večje tveganje možganske kapi;
- **DRUŽINSKA OBREMENJENOST** (tudi družinska hiperholesterolemija);
- **SLADKORNA BOLEZEN:** pri bolniku s sladkorno boleznijo je dvakrat večja verjetnost, da bo umrl zaradi bolezní srca in ožilja, kot pri tistem, ki te bolezní nima; pri ženskah je tveganje še večje;
- na skoraj vse te dejavnike tveganja pa vpliva ali pa se z njimi kombinira tudi **STRES**. (vir: www.zvd.si)

MOBILNO

načinom dela ipd., saj le tako lahko menedžerju najboljše svetuje, kako naj ohranja zdravje in kondicijo. Pri tem je ključnega pomena sprememba vzorcev vedenja in odnosa do lastnega zdravja. V službi pa promocija zdravja na delovnem mestu, ki skozi organizacijo dela, časa in delitve dela omogoči čas za sprostitve v spontanah pavzah med delom, čas za reden obrok (brez telefona) in čas, da prideš domov brez službenih problemov.

Pravilo je, da več delovnega elana, več življenjske moči in uspešnih poslov lahko dosežejo samo tisti, ki si vsak dan vzamejo čas za zdravo telesno aktivnost, sprostitve ter urejeno in uravnoteženo prehrano. Le z naštetim si lahko napolnijo baterije ter gradijo trdno zaščito pred stresom in boleznimi. Z zdravim načinom življenja, uravnoveženim dnevnim urnikom in naravnim bioritmom po pravilu osmih ur lahko menedžer bolj stoično prenaša vsakodnevne obremenitve ter postaja bolj zadovoljen, sproščen in imun za stres.

STRES PRIPRAVI ČLOVEKA ALI ŽIVAL NA BOJ ALI BEG

Stres je v medicini znan že najmanj 600 let. V 14. stoletju je ta pojem označeval stisko, težave ali nezaželenost. V tridesetih letih 20. stoletja so potrdili tezo o vplivu zunanjih dejavnikov, ki ne povzročijo samo kratkotrajnega nelagodja, ampak tudi trajnejše bolezni.

V kritični situaciji se poveča srčni utrip, zenice se razširijo, prebava se upočasni, mišice so napete. Adrenalni korteks poveča vzbujenje telesa tako, da to ni več v ravnovesju. V tem primeru je nujen boj ali beg. Če je slednji uspešen, se v telesu spet vzpostavi homeostaza. Če sta bila beg oziroma boj neuspešna oziroma neustrezna, kar se v sodobnem življenju pogosto dogaja, potem telo ostane v stanju vzbujenosti. To pomeni, da potrebujemo dodatne vire, ki jih sicer telo potrebuje za normalno funkcioniranje, na primer za prebavo in vzdrževanje imunskega sistema. Ta stopnja se imenuje obramba. V tej stopnji lahko pride do tega, da se telo prilagodi na zastraševalno situacijo in jo obvladuje.

Toda viri, ki jih telo potrebuje za normalno funkcioniranje, so bili prizadeti. In če zastraševalna situacija še ni odpravljena, pride do faze izčrpanosti, v kateri se naše telo ni več zmožno spopadati z zastrašujočimi zunanjimi vplivi in začne propadati.

PO NAPORNEM SESTANKU NE TAKOJ ZA VOLAN

Vsakdo mora razumeti, da je vožnja od Ljubljane do Kopra v različnih okoliščinah različno nevarna. Če se voznik pelje na

morje na dopust, je sproščen in vozi popolnoma drugače, kot pa če se po isti cesti pelje z naporenega sestanka. Odzivnost utrujenega in psihično obremenjenega voznika je bistveno manjša.

Zato je po nasvetu dr. Lovšeta zelo priporočljivo, da si menedžerji po sestankih vzamejo nekaj časa za postanek ob čaju ali kavi, da se razbremenijo pritiskov in nekako odložijo službeni nahrbtnik pred vožnjo domov. »Premlevanje službenih zadev odvrača pozornost od dogajanja na cesti. In še to: raziskava je pokazala, da 75 odstotkov tistih, ki so poleg vožnje v avtu opravljali še druge reči, kot so telefoniranje, poslušanje glasbe ali pitje vode, ni opazilo nastavljenih ovire na cesti in so jo kratko malo povozili,« pove dr. Lovše in opozori še na nevarnost premagovanja dolgih poti. »Statičnost oziroma dolgo sedenje za volanom vpliva na slabši pretok krvi. Zaradi tega imamo lahko težave s prebavo ali utrujenostjo. Ljudje z nizkim krvnim tlakom – še posebej to velja za voznice, ki so v menstrualnem obdobju – pa imajo lahko težave z omotičnostjo ali vrtoglavicami. Takrat je nujno, da se ustavimo, nadihamo zraka in z nekaj gibi poženemo kri po telesu,« opozori dr. Lovše.

KLEPET ZA DUŠ'CO PRIVEZAT

Kot dobro zaščito pred stresom in povečano obolevnostjo na delovnem mestu dr. Lovše izpostavlja socialno mrežo. Preprosto rečeno: klepet in topli medosebni odnosi so odlična obramba pred stresom. Zavist, komolčarstvo, tekmovalnost in karierizem grenijo odnose, in četudi je to mogoče na prvi pogled povsem nepomembno, se moramo zavedati, da je na koncu tudi še tako na posel osredotočeni karierist le človek, ki rabi nekaj za dušo in se mora kdaj pa kdaj izpovedati. Pri tem so ženske v prednosti, saj so v primerjavi z bolj vase zaprtimi in individualno naravnanimi moškimi bolj odprte in pripravljene na komunikacijo. »V neki šolski raziskavi so ugotovili, da se deklice že v šoli zapirajo v toaletne prostore zato, da lahko odprto in iskreno poklepetajo,« pravi dr. Lovše.

Ženske imajo naravno potrebo po pogovoru, ki olajša marsikatero posameznikovo stisko, in dobro bi bilo, da bi temu zgledu sledili tudi moški. Pri tem pa dr. Lovše nekoliko nekonvencionalno pripomni nekaj, kar je slišati osvežujoče in razumevajoče ter tudi kot voda na mlin kadilcev: »Če menedžerji kadijo, priporočam, naj si cigareto prižgejo brez slabe vesti, zanj naj si vzamejo čas in med kajenjem naj odklopijo ves svet ter se potopijo vase. Če pa imajo ob cigareti dobro družbo, naj se odprejo in spregovorijo. Pozitiven učinek takšnih nikotinskih trenutkov bo zagotovo večji od negativnih posledic kajenja.« Seveda pa dr. Lovše ob tem opozori, da je

smrtno nevarno kaditi tako, da sploh ne veš, da kadiš, in se pri tem spopadati s pritiski, nenehno nervozo in tesnobo.

KDO JE NA UDARU?

Vsak lahko izkusi stres, medtem ko izgorelost lahko izkusijo samo tisti, ki z navdušenjem začnejo svojo kariero, imajo visoke cilje in pričakovanja. Ugotovljeno je, da so tisti, ki pričakujejo, da bodo dobili občutek pomembnosti zaradi svojega dela, bolj nagnjeni k izgorevanju.

Stresu in vsem boleznim, ki se razvijejo zaradi stalne prisotnosti pritiskov, so podvrženi vodstveni kadri. A kot opozarja

dr. Bojan Lovše, ne smemo prezreti srednjega menedžmenta, ki ga frustrira t. i. model »job strain«: »Srednji menedžerji, vodje oddelkov, vodje proizvodnje ipd. so najbolj na udaru, bolj kot predsedniki uprav. Od operativnih vodij se zahtevajo visoka kvaliteta, velika produktivnost, hiter odziv na situacijo, hkrati pa jim ni omogočen nikakršen vpliv na delovni proces. Pri tem je najhujše, da nimajo nobene svobode. Svoboda pri delu je zelo pomembna. Če je ni, ljudje zapadejo v kronični stres.« Pri tem dr. Lovše navede zanimivost iz živalskega sveta: »V krdelu stresu ni najbolj potrjen njegov vodja, temveč se z največjim adrenalinom in najvišjo stopnjo stresnih hormonov bojuje drugi v krdelu.«

**Predolgo čakanje**

»Čeprav se slovenski menedžerji vse bolj zavedajo pomena zdravja, pa zanj pogosto skrbijo le takrat, ko imajo čas (tega pogosto nimajo!). Oziroma ko je že stanje zelo resno, da jih bolezen "dobesedno blokira – ustavi"«, pravi dr. Bojan Lovše.

Zakaj konceptni avtomobili?

Preden serijski avtomobil zapelje v salone, mu običajno pot določi študija, nato sledita koncept in prototip. Ni pa vsak koncept, ki ga je mogoče videti na salonu, napoved novega serijskega avtomobila. Koncepti in/ali študije imajo namreč v procesu nastajanja novih vozil precej bolj zapleteno vlogo.



Tekst: Matjaž Korošak

Ko takole razmišljamo o življenjski dobi avtomobila in menjavi modelov, se tistih šest ali sedem let, kolikor mine med predstavitvijo in koncem (ter kakšno prenovno ali t. i. faceliftom), zmeraj zazdi dolgo obdobje, ki kakšen oblikovalsko premalo domišljen model hitro postavi na realna tla, saj utegne postati že v svoji zreli dobi dolgočasen in nezanimiv. Ravno zato je čas zasnove, priprave in oblikovalskih poskusov v tako imenovanih študijah ali konceptih, ki jih videvamo na velikih avtomobilskih salonih, tako zelo pomemben. Študije in kasnejši koncepti kot nekakšno utelešenje bolj ali manj divjih razmišljanj oblikovalske ekipe so namreč še kako pomembni, ne le za razvoj ali evolucijo oblike novega modela, ampak tudi za testiranje novega oblikovalskega jezika ali morda samo za preizkus in dolgoročno tlakovanje poti pri uveljavljanju določenih inovativnih oblikovalskih ali tehnoloških potez. So kot nekakšen lakmusov papir, kot laboratorij za preizkušanje odziva javnosti na nove tehnološke in oblikovne ideje.

KONCEPTI ZA KOMUNIKACIJO Z JAVNOSTJO

Študije in koncepti imajo tako za znamko seveda tudi strateško pomembno vlogo, predvsem z utrjevanjem in promocijo njene identitete, zato je njihova funkcija v komunikaciji z javnostjo še pomembnejša. Je pa res, da se jih različne znamke lotevajo različno ter tudi različno uspešno in intenzivno izkoriščajo njihov potencial. Medtem ko so konceptna vozila pri določenih znamkah precej realistična, v nekaterih stopnjah razvoja tudi povsem vozna in tako zares nekakšni glasniki novega modela, gre pri drugih znamkah za bolj futuristične izdelke, oblike, ki nekako gledajo

daleč naprej ali pa so zgolj dokaz, da v znamki znajo in zmorejo tudi inovativno razmišljati ter imajo za to tudi dovolj potenciala in seveda hrabrosti. Je pa tak način komuniciranja tudi bolj delikaten, saj lahko nekonsistentnost ali napačno izbrana zasnova tudi škodi celotni usmeritvi.

REALISTIČEN PRISTOP ALI SANJARJENJE?

Tako se lahko življenje koncepta začne s futuristično študijo na enem salonu, na naslednjem pa je lahko na ogled že druga razvojna stopnja (tudi z istim imenom), ki lahko dozoreva tudi nekaj let in se pojavlja v različnih oblikah. Pri tem strokovnjaki zbirajo vtise in ocene tako laične kot strokovne javnosti. Na koncu tako dolgega evoliucijskega procesa lahko do serijskega modela pride le en oblikovalski sklop, morda del koncepta, na primer strešna linija ali pa pokrov motorja.

Drug način dvigovanja in pritegovanja pozornosti je predserijski avtomobil, ki ga lahko znamka preprosto označi kot koncept in je blizu serijski izdelavi, snovalci pa se poigravajo le še s končno obliko delov, ki jih je mogoče hitro spreminjati, imajo pa velik vpliv na videz celote (žarometi, maska, odbijači ...). V igri skrivnic oblikovalci za spretno prikrivanje dokončne zunanje podobe radi uporabljajo tudi dirkalne verzije, ki so zanimive zaradi pozornosti, ki so je dirkalni avtomobili deležni, ter zaradi številnih oblin, aerodinamičnih dodatkov, velikih koles in agresivnih odprtih, ki spretno in nevsiljivo zakrivajo končno, serijsko obliko, vseeno pa se da slutiti, kaj se skriva za dirkalnim paravanom. Večkrat takšne koncepte označuje tudi pomenljivo ime »show car«, kar naj bi jasno kazalo, da gre le za pritegovanje pozornosti, za koncept, ki ni in ne bo blizu izdelavi. Seveda pa promovira in jasno nakazuje strategijo znamke že samo s svojo prisotnostjo.



PO MERI

ZNAMKE KONCERNA VSAKA SVOJO POT

Znamke v koncernu Volkswagen se konceptnih vozil in študij lotevajo zelo različno, pri nekaterih so bolj priljubljeni, pri drugih manj, pri nekaterih imajo večji pomen, pri drugih pač manjšega. In kot rečeno: več ko je dejavnosti na tem področju, zanimivejši in številnejši ko so koncepti, več se dogaja v zakulisju, več novih modelov se pripravlja, več sprememb in novosti je v igri.

Pri Porscheju so koncepti pravzaprav redki, saj ima znamka dokaj ozko področje delovanja, hkrati pa omejeno število modelov. Toda napoved širjenja in globalne spremembe (trend elektrifikacije) so se odrazile tudi pri Porscheju: koncept Mission E je jasen namig na popoln odklon tradicionalne športne znamke od klasičnega pogonskega koncepta. Tako v tem primeru ne gre toliko za sporočilo novega oblikovskega jezika, ampak bolj za pogonsko revolucijo, ki jo predstavljata popolnoma elektrificiran sklop s 440 kW (600 KM) in polnjenje baterijskega sklopa v zgolj 15 minutah!

Audijevi oblikovalci na skoraj vsak velik mednarodni salon pripeljejo vsaj en koncept, ki ga potem skozi čas v različnih

pojavnih oblikah predstavijo še nekajkrat. Zadnji tak primer je model Prologue (pred njim pa recimo TT ali Sport quattro), ki se očitno poigrava z novim oblikovskim jezikom, z novo prihodnjo podobo velikih Audijev. Čeprav tega ne boste nikjer zasledili, je Prologue v vseh doslej videlih izvedenkah (Avant, allroad, limuzina) pravzaprav namig na novega A9 (in s tem seveda tudi A8). In kot že tolikokrat - tudi Prologue oznanja nov pogonski koncept, saj tovarna vedno navaja, da gre za izredno zmogljiv priključni hibrid s kar 540 kW (734 KM) sistemske moči.

Pri Škodi se konceptov lotevajo racionalno, morda celo previdno, vsekakor pa dosledno, ko gre za napovedi modelov. Koncepti kot MissionL in VisionD so vselej dosledno in dokaj realistično naznanjali prihod novega modela ali verzije. Največ pozornosti je v zadnjem času deležen predvsem VisionC, ki se prvič poigrava s podobo velikega kupeja. Čeprav bi si javnost to želela (in je bilo pri znamki običajno), pri Škodi vztrajno (še) zavračajo možnost, da gre pri tem za napoved kupejske Octavie (ki pa bo v nekem trenutku zagotovo



Znamke
v koncernu
Volkswagen
se konceptnih
vozil in študij
lotevajo zelo
različno.



resničnost), in to kljub dejstvu, da koncept deluje skladno, dovršeno in blizu serijski proizvodnji. Po drugi strani pa se pri Škodi radi poigravajo z različnimi »show car« koncepti; zadnji v vrsti je prav gotovo zanimiv dirkalni projekt Fabia R5 Combi, ki morda napoveduje, da Fabia vendarle ne bo ostala brez verzije RS.

Še bolj zadržani so pri znamki SEAT, pri kateri pa je v skladu s širitvijo palete vendarle čutiti več energije. Zaposluje jih predvsem nov športni terenec, ki ga jasno nakazuje koncept 20V20 z začetka leta, hkrati pa bo SEAT nadaljeval razvoj dinamičnega oblikovskega jezika, ki ga je znamka začela z Leonom. Nekatere posebnosti in predvsem zanimiv pogled na temo prostočasnosti pa razkriva tudi »show car« Leon Cross Sport, ki združuje pogled in tehnologijo športne Cupre s prehodnostjo štirikolesnega pogona in terenskega križanca.

Tudi krovna znamka Volkswagen je v tem pogledu izredno dejavna, saj intenzivna modelska politika narekuje razvoj novih

modelov, ob že tako razvejani modelski paleti so prenove stalnica, hkrati pa je znamka v nekakšni oblikovalski evoluciji z bolj - kot pravijo temu - progresivnim oblikovalskim jezikom. Tako sta na primer Cross Coupe GTE in Sport Coupe zanimiva in najbolj sveža primerka konceptnega snovanja. Medtem ko prvi kaže na novo obliko športnih terencev in še natančneje izraža, da si tudi pri Volkswagnu želijo kupejskega terenca, je drugi predvsem zgodnje razmišljanje o novem Passatu in še bolj o velikem kupeju, torej nasledniku CC-ja, ki bi tudi s svojo velikostjo zaprl štrlečo nišo med prihodnjim Phaetonom in trenutnim Passatom.

V Volkswagnu si pri gospodarskih vozilih prav veliko konceptov in študij ne privoščijo, toda glede na novega T6 morajo graditi na pozornosti, ki jo je vzbudil. Multivan PanAmericana Concept iz letošnjega Frankfurta razširja idejo uporabnosti tega modela v čisto nove dimenzije (s štirikolesnim pogonom, zaporo, dodatno oddaljenostjo od tal, robustno zunanostjo ter opremo in samodejno nakladalno klančino) - za prevoz dirkalnega motocikla na primer.

INTERVJU

DR. IZTOK SELJAK, HIDRIA

ČE NIMAŠ SANJ, JIH NE MOREŠ URESNIČITI

V podjetje, ki ga danes vodi, je prišel kot štipendist v zadnjem letniku idrijske gimnazije, najprej na obvezno prakso v proizvodnjo. Potem je kar nekaj časa delal kot vratar v recepciji, prihajal v stik z ljudmi, spoznaval posel. Danes pa dr. Iztok Seljak verjame, da je lahko tudi sam superjunak, tak, ki pomaga okolju in družbi. To razmišljanje vsak dan prenaša tudi na svoje kolege in zaposlene v Hidrii.

Tekst: Simon Novosel

Foto: Urban Štebljaj

Je bilo leto 2015 za vas prijazno, uspešno?

Leto 2015 je bilo predvsem izjemno polno turbulenc, ki so jih povzročili tako različni geostrateški razlogi kot presenetljiv razvoj v avtomobilski industriji. Ampak ne glede na to ali pa celo prav zaradi tega je bilo leto za nas konec koncev zelo uspešno.

Zelo veliko ste na poti, kaj vam pomeni ta čas?

V preteklih približno 26 letih svoje kariere v povprečju s svojim avtomobilom dejansko prevozim okrog 50.000 kilometrov letno in po potovanjih z letalom še kakšnih 10.000 kilometrov z najetiimi avtomobili, tako da sem v tem obdobju prevozil nekje od milijon in pol do dva milijona kilometrov. Velika večina tega časa se - z mobilnimi in virtualnimi povezavami - porabi za delo med vožnjo, vsaj del pa je namenjen zaznavanju zelo različnih občutkov med vožnjo z zelo različnimi avtomobili, s katerimi se imam priložnost voziti.

Vedno vozite sami?

Ja, taka je moja navada na službenih potovanjih, mi je pa prijetno, kadar na kakšnih družinskih potovanjih žena poprime za volan, jaz pa se za kakšne pol ure naslonim in odspim. To mi da ogromno dodatne energije, glede na to, da mi spanja stalno primanjkuje, za ves dan in več.

Kako vi razumete pojem mobilnosti? Vas straši katera od oblik nemobilnosti?

V Hidrii z mobilnostjo razumemo predvsem avtomobilsko mobilnost v smislu zelene trajnostne mobilnosti prihodnosti. Osebnost pa mi pogovor o pojmu mobilnosti vzbudi predvsem občutke svobode gibanja in neke primarne osnovne svobode kot take, ki jo povzroča ta mobilnost. Verjetno to še posebej velja za nas, ki smo stari okrog petdeset let in starejši, medtem ko bo za nove generacije, ki se rojevajo v virtualni svet in v njem živijo, to verjetno nekaj povsem drugega in njihovo pojmovanje mobilnosti bo vplivalo na to, kako bo videti mobilnost v prihodnosti. Po drugi strani pa nemobilnost vzbuja negativne občutke, ki jih verjetno vsi želimo na tak ali drugačen način mentalno ali tehnično-tehnološko presegati.



INTERVJU

DR. IZTOK SELJAK, HIDRIA

Trenutno se hitro vozite po avtocesti v električno prihodnost. Kdaj boste na cilju?

Mnenje laične in strokovne javnosti je zelo razdeljeno. Nekateri pravijo, da se bo električna mobilnost zgodila čez noč in se bo uveljavila že jutri, na drugi strani pa trdno verjamejo, da do nje sploh nikoli ne bo prišlo. Sam menim, da bo do nje dejansko v veliki meri prišlo na primer tam nekje od leta 2025 do 2030. To nakazuje tudi ekstrapolacija vseh elementov in dejavnikov, ki bistveno vplivajo na to, kdaj se bo to dejansko zgodilo, kot so norme izpustov, razpoložljivost in cena fosilnih goriv, zmogljivost baterij, mreža polnilnic ...

Kako vam je uspelo v enem desetletju uresničiti sanje in prehiteti tudi svetovno konkurenco?

Bistvena podstat in predpogoj je, da smo pred približno 10 leti preprosto začutili pri sebi vse potrebne sposobnosti in potrebo po tem, da se začnemo ukvarjati z malo bolj dolgoročno prihodnostjo, da začnemo preučevati vse dejavnike, ki bodo vplivali na avtomobilsko prihodnost čez 10, 15 let. In ko tako vizualiziramo to prihodnost, se takoj vzporedno sprašujemo, kako lahko pripomoremo in kaj pravzaprav moramo proaktivno prispevati k temu, da se bo ta prihodnost tudi uresničila.

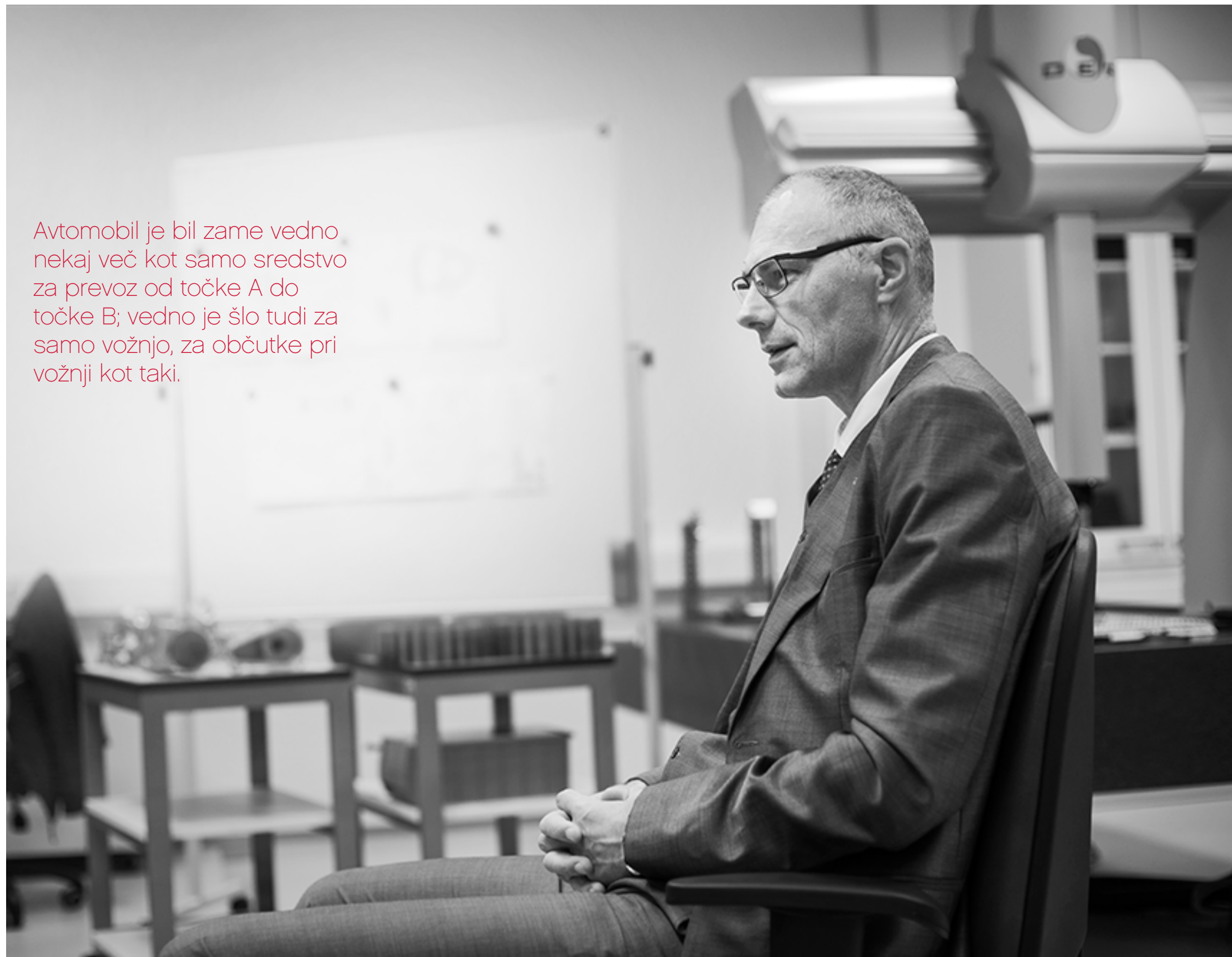
Kakšno vlogo je pri tem odigral neuspeh?

Danes velikokrat slišimo trditev, da je uspeh sestavljen iz predhodnih neuspehov, kar do neke mere drži, predvsem v tem smislu, da se neuspehov ne smemo bati, saj s tem zaustavljamo ustvarjalni proces in se blokiramo, preden kar koli ustvarimo. Se je pa vseeno treba realno zavedati, da ima vsaka organizacija neke meje, koliko neuspešnih poskusov si lahko privoščimo, preden trčimo v mejo finančnih zmogljivosti pokrivanja takih neuspehov.

Ko že govorimo o uspehih in neuspehih, ne moremo mimo aktualne dizelske tematike.

Prehod na čisto električna vozila bo trajal še kar nekaj časa, do takrat pa moramo obstoječe tehnologije nadgraditi, narediti še učinkovitejše ter s tem prispevati k zmanjšanju porabe fosilnih goriv in zmanjšanju emisij. Dizelska tehnologija lahko na kratek rok v masi velikega števila vozil k temu ključno pripomore in prispeva več kot katera koli druga tehnologija ter je pravzaprav edini način in hkrati konkurenčna prednost, s katero lahko Evropa doseže cilje, ki si jih je sama zastavila do leta 2020.

Avtomobil je bil zame vedno nekaj več kot samo sredstvo za prevoz od točke A do točke B; vedno je šlo tudi za samo vožnjo, za občutke pri vožnji kot taki.



INTERVJU

DR. IZTOK SELJAK, HIDRIA

Mislite, da bo slovensko gospodarstvo čutilo kakšne posledice te afere?

V slovenskem kontekstu gre v kratkoročnem pogledu gotovo za vprašanje, kakšen bo vpliv na obseg prodaje Volkswagnovih vozil, glede na to da smo slovenski dobavitelji pomembno povezani s koncernom, pa tudi širše, na avtomobilsko industrijo kot tako, torej na prodajo vozil z dizelsko tehnologijo v naslednjih treh, šestih do dvanajstih mesecih.

Hidria je prisotna v praktično vseh državah sveta; kaj vedno znova prinesete z obiskov v tujini?

Nič fizičnega, ampak predvsem vedno znova razumevanje različnosti, sposobnost širokega razmišljanja ter zlasti sposobnost kombiniranja različnih pogledov in njihovega sestavljanja v neko novo inovativno kvaliteto.

O čem razmišljate v zadnjem času poslovno in o čem zasebno?

Tudi če bi odmisllil službeni del, pa ga je dejansko težko, je moje razmišljanje prepleteno z vprašanjem električne mobilnosti prihodnosti. Preprosto gre za pravzaprav največjo mobilno revolucijo v zadnjih stotih, sto dvajsetih letih. Paradigma dvesto-, tristoletne

V Hidrii sodelujemo pri vsakem tretjem na novo proizvedenem dizelskem avtomobilu na svetu. Sodelujemo tudi pri vsakem tretjem avtomobilu z električnim pogonom v Evropi.

industrializacije, ki je temeljila na predpostavki neomejenih naravnih virov, se očitno končuje in prehajamo v brezfosilno ekonomijo prihodnosti. In ta prehod se odvija pred našimi očmi!

Zasebno pa smo v družini tik pred odločitvijo za nakup oziroma najem prvega električnega vozila za kratke razdalje. To ponazarja medsebojno prepletenost službenega, poslovnega in zasebnega vidika.

V Hidrii znate nagraditi znanje, koliko pa vam pomenijo nagrade od zunaj?

Kakršno koli priznanje vedno pomeni, da delamo, razvijamo in uresničujemo stvari, ki so pomembne za širšo skupnost, da spreminjamo svet na bolje, kar je tisto, kar v Hidrii počnemo vsak dan. So pa učinki teh priznanj različni. Ko smo bili približno pred tremi leti imenovani za skritega šampiona po metodologiji Herman-



na Simona, je bil seveda poleg izjemnega pozitivnega PR-efekta v javnosti neposreden učinek ta, da v tistem trenutku nismo bili več skriti šampioni, ampak razkriti, vsak si je želel primerjati se z nami in nas prehiteti. Nehali smo se voziti v zavetrju. Podobno je bilo pri nagradi leta 2013 za najbolj inovativno družbo v Evropi. Je pa to za nas vedno tudi dodaten motiv.

Proizvajate praktično za vse avtomobilске znamke, ki so si med seboj konkurenčne. Se lahko zgodi, da bi se vas katera želela polastiti, vas imeti samo zase?

V trenutku, ko imaš zelo posebne rešitve, si v nevarnosti interesa kupcev, da bi imeli ekskluzivno pravico. V to fazo Hidria odločno prehaja in potencialno bi lahko prišlo do takih poskusov. Za zdaj jih še ni bilo. Bili pa so s strani konkurence, vendar imamo v tem kontekstu dovolj zaprto in zaščiteno zaokroženo lastniško strukturo.

Vozni park korporacije Hidria**Vozila po blagovnih znamkah:**

VW, BMW, Škoda, Audi, Renault, Mercedes, Peugeot, Citroën

Število vseh vozil: 64**Način(i) financiranja:**

finančni in poslovni lizing

Posebnosti in zanimivosti voznega parka:

V Hidrii kot globalni korporaciji so nenehno razpeti med Slovenijo, Evropo in svetom. Ker imajo močne poslovne partnerje tudi v Nemčiji in Franciji, se na sestanke tja velikokrat peljejo kar z avtomobili. To se kaže na števcih kilometrov v vozilih. Vsako od 4 vozil, gre za prejšnje modele VW Passat, ima zato več kot 400.000 prevoženih kilometrov. Kljub temu še vedno delujejo brezhibno, stroški njihovega vzdrževanja pa so minimalni in so primerljivi s stroški vzdrževanja avtomobilov nižjega cenovnega razreda.

Ste kdaj pomislili na to, da bi preprosto odšli, se umaknili, spočili?

Od samega začetka vsak dan posebej uživam v tem, kar počnem, skupaj s kolegi ustvarjam rešitve, ki oblikujejo boljšo prihodnost za širšo skupnost, in to je očitno tisto, kar nas sproti navdaja s potrebno energijo za to, da to počnemo pravzaprav 7 dni na teden in 24 ur na dan. Po drugi strani smo, vsaj mislim, taki tipi ljudi, da bi, če bi podjetje prodali, že v mesecu, dveh ustvarjali nekaj podobnega in bili čez tri mesece na istem, kot smo zdaj.

Zakaj ima avtoindustrija tako rada nas Slovence in kaj moramo narediti, da bi nas imela še bolj?

Ta povezava izvira iz izjemno močne elektro- in kovinske industrije že prej v bivši Jugoslaviji in potem v Sloveniji, zagotovo tudi iz dolgoletne prisotnosti proizvodnje avtomobilskega proizvajalca v Novem mestu. Glede tega bi jaz rekel, da ne samo da nas ima tako rada avtomobilska industrija, ampak imamo tudi mi radi njo zaradi možnosti, ki jih ponuja, in tega skupnega razvoja. Da pa nas bo ta industrija v prihodnosti še imela rada, kar ni samo po sebi umevno, bi jo verjetno morali mi imeti radi še nekoliko bolj, kot jo imamo danes. Močneje se moramo zavedati, da je

12 odstotkov BDP-ja in 20 odstotkov blagovnega izvoza danes vezanega na avtomobilsko industrijo ter da imamo izjemne priložnosti z malo bolj strateškim pogledom naprej ta obseg absolutno in posledično relativno tudi podvojiti. Avtomobilska industrija v Sloveniji lahko s pravim pristopom sama prispeva k rasti BDP-ja 2-3 odstotke letno.

Ključen je pogum, da se preprosto ne prepuščamo temu, da bi bili sledilci nekoga drugega, ampak smo se mentalno kalibrirali na to, da bomo soustvarjali prihodnost in da bomo vodili.

Kako pa se vi kot menedžer razlikujete od drugih kolegov?

Za moj stil vodenja je značilno, da poskušam nakazovati smer in prostor pred nami, v katerega je treba intenzivno gledati. Pri tem pa si ne domišljam, da bom sam tisti, ki bom videl vse odgovore, in teh tudi ne vsiljujem, ampak je to prepuščeno kolegom in vsem nam skupaj. Pomembno se mi zdi tudi uravnoveženo in produktivno razmerje med sposobnostjo sanjanja o prihodnosti na eni strani in sposobnostjo realizacije teh idej. Brez druge sanjamo pravljičice, brez prve pa dobimo nočno moro implementacije brez vizije, vsepovprek.

Za konec: kakšno oceno bi dali Hidrii?

Hidria se je v zadnjih desetih letih izjemno razvila, pravzaprav se je ponovno izumila. Z ničle smo vstopili v avtomobilsko industrijo, prišli na skoraj 150 milijonov evrov prodaje ter v desetih letih osvojili vodilne evropske in svetovne tržne deleže. Zagotovo imamo še kakšne rezerve, ki se bodo konkretno pokazale v prihodnjih treh do petih letih, tako da mislim, da smo tam nekje pri oceni 7, 8. Smo dobri, zelo dobri, še pa so priložnosti, da utrdimo svojo odličnost.

Interaktivni intervju

Na www.poslo.si si lahko v digitalni različici revije ogledate intervju v interaktivni video obliki.

Umetnost – po krivem podcenjena

Tekst: Denis Vičič

Očitek, da so umetniki zgolj proračunski zajedavci, je pri nas pogost. Njihovo delo je neuporabno tratenje časa, je slišati. Je samo sebi namen. Pa je res? Ali pa bi morali prihodnje uspehe – tudi in predvsem v podjetništvu – iskati prav na podlagi uvidov nerazumljenih sodobnih umetnikov?

Pretežni del tistega, kar v življenje prinaša veselje in navdušenje, je umetnost. Hkrati se v umetnosti tudi porajajo radikalne ideje in kritičnost do ustaljenih družbenih vzorcev – umetnost je mesto napredka. Vseeno se prav vsakič, ko se v različnih medijih pojavijo vesti o finančni podhranjenosti slovenske umetnosti in kulture, na spletnih straneh kar vsujejo komentarji, ki umetnike dajejo v nič in jih pozivajo, naj raje poprimejo za kakšno uporabno delo. O utemeljenosti teh napadov je težko soditi, saj finančnih in drugih učinkov umetnosti res ni mogoče povsem natančno izmeriti. A na podlagi te nemerljivosti je enako težko sklepati, da je umetnost povsem brez vrednosti, brez učinkov in torej povsem odveč.

VEČ »LEPE« UMETNOSTI, BOLJŠE POČUTJE

Dokazovanja učinkov različnih umetniških praks na človeka so se sicer mnogi raziskovalci že lotili. Cilji njihovih raziskav so bili različni. V številnih je bila ugotovljena povezava med umetnostjo in zdravjem oziroma splošnih dobrim počutjem. Iz ankete, ki jo je v Veliki Britaniji izvedel tamkajšnji Svet za umetnost (Arts Council), na primer izhaja, da je pri tistih, ki vsaj enkrat na leto obišejo kulturno prireditev, kar 60 odstotkov več možnosti, da se bodo opredelili za zdrave, kot pri tistih, ki ne gredo na nobeno.

Povezavo med umetnostjo in dobrim počutjem je med drugimi nakazala tudi Angela Clow, profesorica psihofiziologije z londonske univerze Westminster, ki je pri analizi vsebnosti kortizola v slini med tistimi, ki so eno uro preživeli v londonski

umetnostni galeriji Guildhall, ugotovila, da se je koncentracija tega hormona stresa pri tistih, ki so v galerijo prišli izjemno napeti, zmanjšala kar za tretjino. Podobno zmanjšanje bi običajno dosegli v petih urah. V omenjeni galeriji so sicer razstavljena likovna dela, ki opazovalca ne vznemirijo. In tudi po bolnišnicah opazimo predvsem »lepe«, po ustaljenih in preverjenih estetskih merilih pripravljene slike širnih planjav in pokrajin, saj velja, da te podobe skrajšajo trajanje oskrbe in nasploh izboljšajo počutje hospitaliziranih. Iz študije, opravljene na 65 pacientih salzburške bolnišnice, ki so prestali operacijo hrbtnice, pa sledi še, da umirjena glasba deluje protibolečinsko.

»GRDA« UMETNOST IN NAPREDEK

Opazovanje in dožemanje umetnosti zgolj skozi prizmo njene uporabnosti sta seveda napaka. »Običajno ljudje umetnost razumejo kot razvedrilo, kot nekaj, pri čemer se prepustiš estetskemu užitku, ki te notranje napolni in sprosti. Iskanje terapevtskih učinkov v umetnosti pa je popolnoma zgrešeno,« pravi umetniški vodja ljubljanske galerije Kapelica Jurij Krpan, tudi v tujini priznan kurator. »Razlika med razvedrilom in umetnostjo je nujna, sicer izgubimo raison d'être umetnosti,« opozarja.

V galeriji, ki jo Krpan vodi že vse od njene ustanovitve leta 1995, se predstavljajo avantgardni umetniki – tisti, ki prvi stopajo na neznane teritorije, ki prvi odpirajo za družbo pomembna vprašanja. »Oni so tisti, ki so v produkciji pomenjanja nepogrešljivi. So edini, ki tisto, česar ni mogoče poimenovati



in ubesediti, posredujejo tako, da lahko to čutno zaznamo.« Pri tem so seveda lahko povsem nerazumljeni in zato tarča očitkov o nevednosti in neuporabnosti. »Ljudje zelo slabo dojemajo svoj trenutni čas, sodobnost,« izvor očitkov pojasnjuje Krpan. »Nekateri umetniki, ki se danes prodajajo za milijonske zneske, so bili še pred 40, 30 ali 20 leti popolnoma nerazumljeni. Takrat javnost njihovega dela ni doživljala kot pomembnega, danes pa so tako cenjeni prav zato, ker so bili sposobni narediti prelom s takrat ustaljeno umetniško prakso in v svojih delih izraziti čas, v katerem so živeli ... Danes so sodobni umetniki enako nerazumljeni, kot so bili njihovi predhodniki. Neko sodobno umetniško delo, ki je zame poetično, je morda za nekoga, ki razvoja umetnosti ne spremlja, popolnoma hermetično, nerazumljivo, celo grdo. Interpretacija je vedno odvisna od kulturnega kapitala posameznika.«

Podjetniki, ki načrtujejo poslovanje v prihodnosti, bi morali biti sposobni prvotni odpor, ki ga morda doživijo ob sodobni umetnosti, preseči, svetuje Krpan: »Dolgoročno je mogoče razmišljati le, če razumemo družbo prihodnosti. Ta se nakazuje v potencialih tehnologij, protokolih in ideologijah, ki nastajajo danes. Da pa bi razumeli današnji čas, se je nujno spustiti v polje sodobne ume-

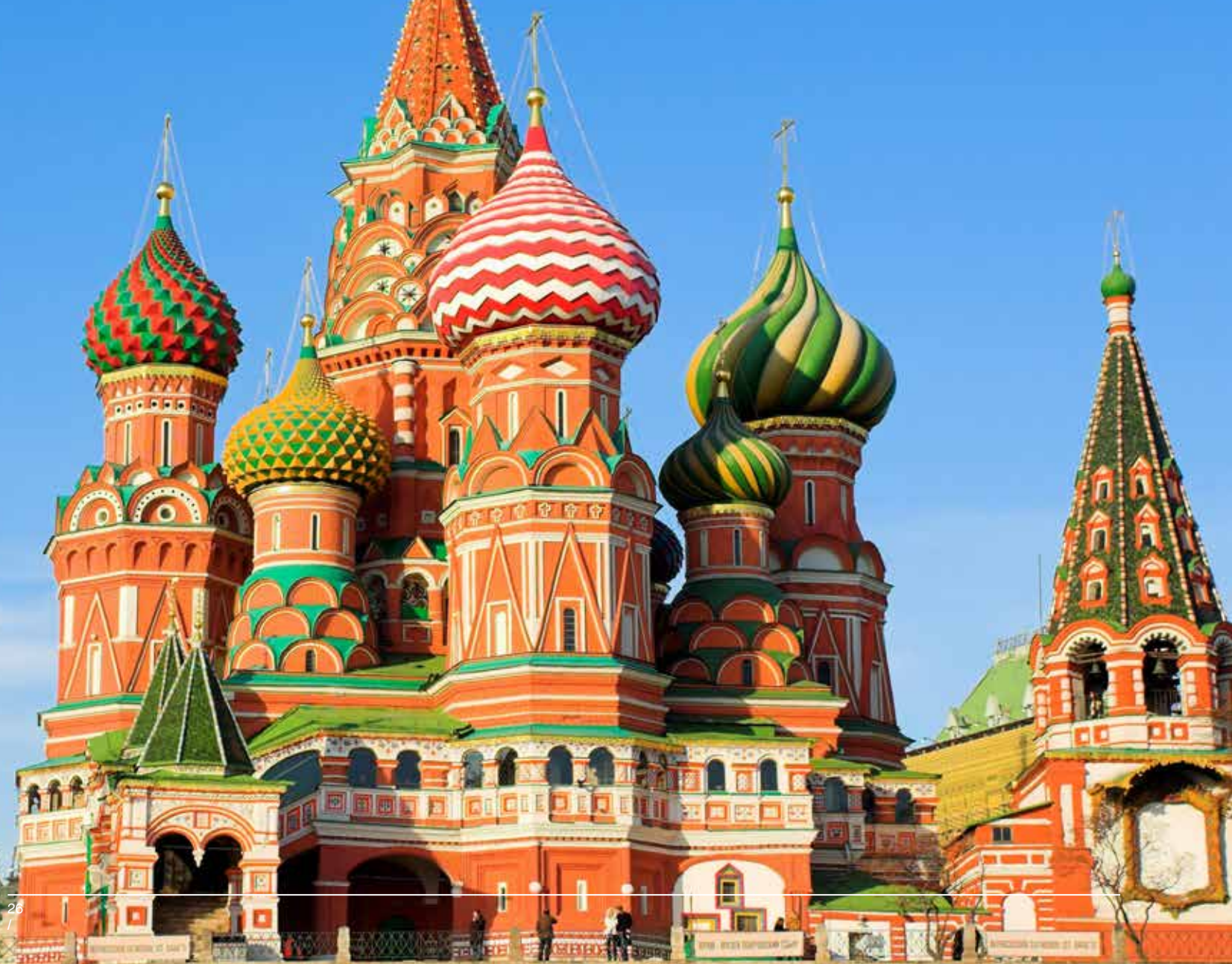
tnosti.« Tematike, s katerimi so se v Kapelici ukvarjali že pred dvajsetimi leti, so danes del običajnega vsakdana.

UMETNIŠKA OSVEŽITEV PODJETIJ

Na to, kako pomembna je za podjetja umetnost, med drugimi opozarja tudi britanska neprofitna organizacija Arts & Business, ena vodilnih na področju vzpostavljanja javnih in zasebnih partnerstev z umetniki in umetniškimi ustanovami. Poudarja, da morajo podjetja, ki hočejo v izjemno zaostreni konkurenci še naprej cveteti, predvsem poskrbeti za to, da bodo zaposleni delo opravljali s strastjo in da bodo kar se da domiselni in ustvarjalni. To pa naj bi dosegla prav z uporabo umetnosti. Tako kot to počnejo bolnišnice, ki z izbranimi slikami in glasbo izboljšujejo počutje bolnikov, lahko tudi podjetja umetniška dela uporabijo v delovnih prostorih ali na obisk povabijo umetnike in tako prebudijo zaposlene. Lahko pa umetnika – recimo pesnico ali pesnika, igralko ali igralca – tudi zaposlijo, da bi s preigravanjem jezika v vsakdanjih pogovorih s sodelavci razigral njihove možgane. Podjetja lahko delujejo tudi kot sponzorji in mecenari sodobnih umetnikov. S tem ne izkažejo samo vrednot podjetja, ampak tudi aktivno omogočajo prelome in spremembe v družbi – in še sama postanejo del napredka.

Moskva, velika in široka

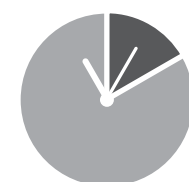
Se nameravate ustaviti v Moskvi? Potem boste, tako kot številni pred vami od Napoleona naprej, ugotovili, da je pri obisku ruske prestolnice ključna logistika. Moskva je namreč orjaška. To je največje mesto na svetu, ki ne leži ob morju, in 16. največja urbana aglomeracija, ki daje dom več kot dvanajstim milijonom ljudi. Kot je pripomnil dober poznavalec tega mesta: kar je z metrojem eno uro stran, je čisto zraven.



Tekst: Saša Iskrič Smrekar

Foto: Shutterstock

Tako si ne smete naložiti preveč. Moskva je glavno mesto počasne in vztrajne Rusije, zato napredujte počasi, vztrajno in s temeljitim razmislekom. Pri tem je dobro, da si položite na srce tole: nikar na cesto. Za pot z letališča v eno smer potrebujete več kot dve uri, sicer pa je Moskva en sam velikanski prometni zamašek. Mreža podzemne železnice – moskovski metro je sicer znamenitost sam na sebi in ga preprosto morate doživeti – je izjemno učinkovito arhitektonsko in logistično čudo, ki vsak dan prepelje sedem milijonov ljudi. Drug način premikanja so noge, a pazite: stvari so dlje, kot se zdijo, pozimi pa še tako kratek sprehod postane muka; moskovski rekord je prek minus 40 stopinj Celzija.



2 uri

PREMALO

Samo dve uri? Škoda. Vsak pravi Moskovčan vam bo rekel, da ostanite tam, kjer ste, in si privoščite skodelico ruskega čaja ali standardni kozarček najbolj znane ruske pijače. V dveh urah ne pridete niti z letališča do Kremlja. Če pa ste že v središču Moskve, lahko poskusite v svoj fotoaparatus ujeti zidove Kremlja in cerkev Vasilija Blaženega, ta najbolj ikonični pejzaž vzhodne Evrope, esenco Moskve in Rusije same, ter se sprehodite po tem kraju, polnem zgodovine. Neredko se zgodi, da vam noge kar same uberejo paradni korak.



6 ur

VELIKO NA HITRO

Kaj torej početi v Moskvi, če imate le nekaj ur časa? Srce Moskve in Rusije je seveda Rdeči trg s Kremljem in Vasilijem. Utripa tega izjemnega prostora res ne smete zamuditi, in to kljub temu, da so cene kave take, da vas tudi brezkofeinska popolnoma zbudi. Kot pravijo, je nad Moskvo Kremelj, nad Kremljem pa samo še Bog.

Na Rdečem trgu je tudi znamenita blagovnica GUM, v kateri imajo danes vse. Morda – morda! – imate še toliko časa, da stopite do Bolšoj teatra (ne pa tudi vanj), se sprehodite do velikanske cerkve Hrista Spasitelja, ki je od kremeljskih zidov oddaljena le malo več kot kilometer, ali pa se preprosto potepate po Tverski ulici, najbolj znanem moskovskem bulvarju, in uživajte. Na obeh koncih Tverske ulice je metrojska postaja, kar znatno olajša logistiko. Še malo dlje (malo morate seveda vzeti z rezervo) so Patriarhijski ribniki, eden lepših parkov v Moskvi in kraj, kjer se zgodi prvi zaplet v romanu Mojster in Margareta.



POSLOVNA POT



12 ur

SPREHOD Z MALICO

Če imate srečo in je vaš hotel blizu centra, si lahko privoščite več. Pojdite v Kremelj, kjer si napasite oči v njegovi zakladnici, in v Leninov mavzolej za pristen stik s polpreteklo zgodovino. Obiščite v vseh pogledih izjemno Galerijo Tretjakova, največjo zakladnico ruske umetnosti z neprecenljivimi zbirkami, ki segajo od ikon 11. stoletja do socrealizma in konstruktivizma iz srede 20. stoletja. Potem je tu Arbat, pešcona, in če je Kremelj srce, je Arbat duša Moskve. Na Arbatu boste uvideli, kaj Moskva je, kako sproščeni in prijetni so Moskovčani, pa še s spominki se boste lahko založili. Matrjoške in znamenite krznene kučme tako ali tako skačejo v vas na vsakem koraku.

Bi kaj pojedli? Moskva ima tako številne vrhunske restavracije – samo pozor, njihova imena in lastniki se hitro menjajo – kot še številnejše prigrizovalnice. Blini, ruske palačinke, v katere vtaknejo vse, kar si lahko zamislite (oziroma si lahko zamislijo oni), so odlični način, kako odkriti tisto ljubezen, ki gre skozi želodec. Privoščite si znamenito rusko zakusko: hladni narezki, ikre, vloženi paradizniki, rdeča pesa in kumarice, siri, kanapeji in pravi kaspjski kaviar iz beluge. Zraven seveda – v Rusiji ste! – ne sme manjkati kozarček ledene vodke. Kaj pa boršč? Le pogumno!



24 ur

**NESKONČNO MOŽNOSTI**

Zdaj pa lahko greste in si privoščite Moskvo na veliko. Pojdite v park Gorkega in opazujte Moskovčane, kako znajo uživati. Obiščite muzej in rezervat Caricino, ki ga je do današnje slave ponesla Katarina Velika. Pojdite po stopinjah velikanov ruske literature ter si pogledajte muzej Dostojevskega in muzej Puškina. Tu so Novodevični samostan, ustanovljen leta 1524 in pod Unescovo zaščito, ter čudesa stalinske arhitekture, kot sta Univerza Lomonosova in Hotel Ukrajina: kontraste Moskve lahko doživljate na vsakem koraku. Sončni zahod si pojdite ogledat na razgledno ploščad vrh stolpa Ostankino 360 metrov nad Moskvo, ki bo pred vami ležala kot na dlani. Zvečer pa si, če imate srečo in dobite vstopnice, oglejte predstavo v Bolšoj teatru. Verjemite, ni pomembno, katera predstava je na programu, doživetje

bo v vsakem primeru izjemno. In spet vas moramo spomniti na logistiko: že zjutraj si naredite natančen načrt za vse poti, tako da si boste mimogrede ogledali nekaj najbolj neverjetnih postaj metroja na svetu, kot so Kijevska, Elektrozavodska, Majakovska in Novoslobodska. Kam pa zvečer? K sreči je Moskva eno najbolj norih mest tako za res divji žur kot za najzahtevnejše okuse visoke zabave. Če ste resnično samozavestni, je na koncu Tverske ulice v sklopu hotela Ritz-Carlton restavracija O2 Lounge, narejena za ljudi, ki se hočejo počutiti močne, pomembne in seksi. Prvovrsten suši in najdražji šampanjec, najboljša vodka in najlepši ljudje – na svetu, kot rečejo Moskovčani.

Sicer pa na ulico in za nosom. Moskva nikoli ne spi!

TRENDOVSKO VSESTRANSKE DVOŽIVKE

Da je terenski videz že nekaj let v modi, ni treba posebej poudarjati - prodajne številke športnih terencev se dvigujejo vsa ta leta. Ampak v mestih občasno okoren, večkrat visok in težek terenec ni povšeči vsem in tudi ni namenjen vsakomur. Odgovor za takšne kupce ponujajo posebne »terenske« izvedbe limuzin in kombijev. Te vozi park vse bolj sprejema, saj gre vendar za uspešno kombinacijo zmogljivosti, terenske prehodnosti (ne nazadnje tudi robustnosti, vzdržljivosti) in videza ter udobja, torej lastnosti, ki so ključne za uspešna poslovna vozila za zahtevne terene. Ne nazadnje lahko zvečer ti modeli zloščeni stojijo pred opero, čez dan pa z lahkoto premagajo blaten vzpon pred vikendom.

Elegantnež

Volkswagen Passat Alltrack



Pri Volkswagenu so hitro doumeli priložnost, ki jim jo ponuja takšna izvedba za širitev prilagodljivosti Passata. Najnaravnejša pot je velevala robustnejšo optiko in dodatno oddaljenost od tal. Alltrack seveda noče biti predvsem »gozdarski« Passat, zato so tudi spremembe zunanosti dovolj diskretne, da ga je mogoče opaziti, ne pa za njim kazati s prstom.



PRILAGODLJIV

Plastične obrobe so opazne, toda minimalne, ravno tako novi odbijači, dodatnih 25 milimetrov od tal je dovolj za uničen makadam in podvozje je vzdržljivejše, vključno z zaščito, tudi motorja. Tokrat je 4MOTION serijski z zadnjo generacijo učinkovite Haldexove sklopke na zadnji osi, ki v hipu prenese na zadnja kolesa toliko navora, kolikor ga potrebuje. Da gre za največ, kar lahko ponudi ta model, pove tudi uravnano podvozje DCC, s katerim lahko voznik na blatnem kolovozu »omehča« delovanje blažilnikov, da se kolesa lažje prilagajajo razgibanemu terenu, na zaviti gorski cesti z dobro podlago pa postane tudi Alltrack okreten in dinamičen Passat. Pri tem pomaga še serijska prečna zapora XDS+ (zavorni impulzi pomagajo pri pospeševanju skozi zavoj).

TERENSKI

Da ta model resnično zmore tudi nekaj terenskega duha, pove tudi izbira vozniških profilov (serijska pri DCC), pri kateri je poleg običajnih programov - Eco, Auto, Sport, Comfort in Individual - mogoče izbrati še terenski program. Ta ponastavi delovanje sistema ESP in podajanja motorne moči, da je moč kar najbolje in najlažje na teren, asistenca za spust pa učinkovito nadzoruje hitrost in stabilnost avtomobila med spuščanjem po strmih in spolzkem terenu. In možnost vleke prikolice s težo 2,2 tone seveda ni zanemarljiva!



VRHUNSKI

Da Alltrack predstavlja vrh ponudbe, je videti tudi po ponujenih motorjih. Dvolitrski turbobencinski s 162 kW (220 KM) in serijskim dvosklopčnim menjalnikom DSG je edini bencinski štirivaljnik, ne pa tudi najmočnejši. To lovriko ima poleg dvolitrski TDI z dvema pihaloma, ki zmore kar 176 (240 KM). S tem superdizlom se do 100 kilometrov na uro pospeši v le 6,3 sekunde! Dodatna dva motorja sta ravno tako zmogljiva dvolitrski stroja TDI s 110 in 140 kW (150, 190 KM). Ročni menjalnik je le pri najšibkejšem.

Radoživost tretje generacije

Škoda Octavia Scout



Vsestranski Scout je tako uporaben in praktičen, da bi lahko predstavljal tudi prepoznaven obraz češke znamke, ki v vseh svojih modelih poudarja prav te lastnosti. Scout temu dodaja še premijsko podobo v okviru modelske linije Octavia. Recept je preprost: Octavio Combi so postavili na terensko podvozje, dodali stalni štirikolesni pogon, robustno zunanost, zmogljive motorje ...



PROSTOREN

Prednost Scouta je seveda tudi to, da izstopa po prostornosti v svojem razredu (spodnji srednji), v katerem se brez težav uvršča v vrh po prostornini prtljažnika in prostorski darežljivosti za potnike zadaj. To sicer ni odločilno, pomaga pa ravno tako. Le redki kupci namreč ostanejo ravnodušni ob prtljažniku s 610 litri ali skoraj metru in pol širine na zadnji klopi. In ko smo ravno pri številkah: za 31 milimetrov je »trebuh« Scouta višje od tal kot pri običajnih različicah, kar skupaj nanese 171 milimetrov. To je zelo spodobna številka in ob vpadnem kotu skoraj 17 stopinj že zadostuje za kak terenski podvig – ob pravi obutvi in motorju.

SPOSOBEN

No, s tem Scout seveda nima težav. Na voljo so trije motorji s 110, 132 in 135 kilovati (150, 180 in 184 KM), ki z lahkoto poganjajo vselej štirikolesno gnanega Scouta (oznaka 4x4). Da gre pri tem za podobno tehniko kot v drugih koncernskih modelih, ni nobena skrivnost. Viskozna sklopka pred zadnjo osjo zmeraj zagotavlja pravo mero navora na prednji ali zadnji osi in tako izjemen oprijem. Tega tudi na utrjeni podlagi nadgrajuje prečna zapora diferenciala XDS, ki pa z zavornimi impulzi razporeja moč med levim in desnim kolesnim parom.



IZSTOPAJOČ

Prepoznavna zunanost s svojstvenimi odbijači in pragovi ter dodatno zaščito vrat je lastna le Scoutu, ravno tako kot izrazitejša uporaba kroma, 17-palčna lita platišča, biksenonski žarometi (in dnevna LED-osvetlitev) ter srebrna strešna nosilca. Dovolj poseben je ta model tudi v notranosti, kjer izstopa napis Scout na pragovih, ročki menjalnika in sedežih, ki so – mimogrede povedano – takšni kot v najbolj športni Octavii RS, ravno tako kot športni pedali, trikraki večfunkcijski volanski obroč in posebno oblazinjenje ter barvne kombinacije, med katerimi izstopa rjavo-črna barvna izvedenka v (doplačilni) kombinaciji z alkantaro in usnjem. Spisek opreme se s tem seveda še zdaleč ne konča, saj so tu še zložljiva in ogrevana zunanja ogledala, tempomat, hlajen jumbo predal med sedežema, ogrevane šobe za čiščenje stekel, »infotainment« sistem Bolero s 6,5-palčnim barvnim zaslonom, USB-vmesnikom in sistemom Bluetooth, kup znamenitih Simply Clever rešitev in še in še.

www.skoda.si



Pikolovec

Audi A6 allroad quattro



Ker je stalni štirikolesni pogon quattro kot sinonim za prehodnost in učinkovitost oprijema vsaj tako prepoznaven kot podaljšana verzija šestice z imenom Avant, je bila nadgradnja za Audijeve inženirje logična stopnica v razvoju modela A6. Audi spada med prve znamke, ki so daljnovidno prepoznale potencial tega segmenta.



ROBUSTEN

Že ime pove, da gre za robusten kombi, ki želi biti doma na vseh cestah (allroad) in ne zunaj njih (offroad), čeprav je v tem pogledu med konkurenco verjetno najbolj prepričljiv. Ne verjamete? Serijsko zračno podvozje (v bistvu gre za zračne vzmeti) je že v osnovi dvignjeno od tal za 31,5 milimetra višje od serijskega Avanta, ob zahtevnejši podlagi lahko voznik oddaljenost od tal poveča za dodatnih 35 milimetrov (do 80 km/h), za počasno prečenje ovir pa še za dodatnih 10 milimetrov. Dodajte k temu pogon quattro s sredinskim (povsem mehanskim) samozapornim kronskim diferencialom (Torsen), ki v osnovi razporeja moč v razmerju 60 : 40 v korist zadnje osi (lahko pa tja pošlje do 85 odstotkov navora), ter seveda nadzorno elektroniko z voznimi profili (Audi drive select), ki omogoča tudi terensko optimizirano delovanje menjalnika, motorja, podvozja in elektronskih varnostnih pomagala (tudi nadzor prečne in bočne kota vozila, nadzor spuščanja po klancu ...).

VSESTRANSKI

Pod črto to pomeni, da gre za enega najzmogljivejših in najbolj vsestranskih terenskih karavanov na trgu, sploh upoštevajoč sodobne šestvaljnike (en bencinski in trije dizelski z razponom moči od 160 do 245 kW ali od 218 do 333 KM), vsi pa so opremljeni s samodejnimi menjalniki (S tronic za dvosklopčno tehnologijo ali tiptronic za klasično samodejnost s pretvornikom navora). Ali kot je nekdo slikovito opisal ta model: avto za tiste, ki res potrebujejo športnega terenca, pa si ga vendar ne želijo. Prepriča tudi s sposobnostjo vleke dveh ton in pol.



DODELAN

Allroad, ko je na asfaltni podlagi, ponuja tako rekoč identične zmogljivosti in vozno dinamiko kot njegov povsem limuzinski brat, kar mu omogočajo tako motorji kot podvozje (nad 120 km/h se samodejno približa tlorju za 15 milimetrov), in Audi drive select ponuja tudi športne nastavitve, v allroada pa je mogoče vgraditi tudi športni zadnji diferencial (z vektoriranjem navora in premostitvenim menjalnikom), ki pomaga pretentati nadležno podkrmarjenje v zavoj. In navsezadnje je notranost (skoraj) enaka kot v drugih šestcih. To pomeni predvsem vrhunske materiale, filigransko izdelavo, dodelano ergonomijo in skoraj popoln nabor asistenčnih sistemov, ob tem pa seveda še zajeten spisek dodatne (doplačilne) opreme, pri kateri je meja le voznikova domišljija.

Posebnež

SEAT X-Perience



V podjetju SEAT so se s štirikolesnim pogonom skozi zgodovino do sedaj spogledovali bolj sramežljivo. Toda časi se spreminjajo in ker so tudi druge znamke v koncernu jasno sledile trendom na trgu, so Španci uvideli prednost tako vsestranskega modela, sploh glede na dejstvo, da v floti (še) nimajo tako imenovanega športnega terenca.



SAMOSVOJ

Ampak to njegove samosvoje podobe med brati ne zmoti: približno 27 milimetrov je bolj oddaljen od tal, ima robustnejši odbijač spredaj in zadaj z aluminijasto zaščito pod njim, pragovi in kolesni izrezi so dodatno zaščiteni s temno plastiko. Platišča so vselej iz lahke litine in vsaj 17-palčna (lahko celo 18-palčna), črni strešni nosilci pa so serijski. Tako ta model predvsem poudari svojo posebno mesto v hierarhiji, v kateri jasno zaseda vlogo premijskega Leona (poleg mogočne Cupre na povsem drugi strani ponudbe), z izrazito praktičnostjo, ki jo ponuja ST - torej z velikim prtljažnikom (587 litrov) in možnostjo prevažanja daljših predmetov (do 2,5 metra) ter ducatom odlagalnih prostorov.

OPREMLJEN

X-PERIENCE se ponaša z dolgim seznamom opreme, poleg posebne zunanosti ga odlikujejo še ekskluzivna notranja ureditev, tempomat, izbira voznega profila, dvopodročna klimatska naprava, sistem Bluetooth, 5-palčni zaslon na dotik in tudi dinamično uravnavanje podvozja (DCC) ... Seveda je še daljši spisek dodatne opreme, na katerem ne manjkajo na primer niti radarski aktivni tempomat z zaustavitvijo v sili in seveda cela armada sodobnih asistenčnih sistemov.



PREUDAREN

X-PERIENCE je na voljo s šestimi različnimi motorji in za tiste, ki bodo večino časa vendarle preživeli na utrjeni podlagi, bosta 1,4-litrski TSI (92 kW/125 KM) in 1,6-litrski TDI (81 kW/110 KM) v vseh pogledih povsem zadovoljiva, predvsem pa ekonomična in preudarna izbira. Za zahtevnejše sta tu (kot vrh ponudbe) odziven 1,8-litrski TSI s 132 kW (180 KM), ki je opremljen tudi s stalnim štirikolesnim pogonom 4Drive, torej računalniško krmiljeno in hidravlično uravnavano večploščno sklopko na zadnji osi, in samodejnim menjalnikom DSG, ali pa dvolitrski stroj TDI s 135 kW (184 KM) z enako tehnologijo pogona (in DSG menjalnikom).

Več svobode, več zabave

VW Caddy Alltrack



Tudi Caddy je dobil robustnejšo verzijo, pri kateri je štirikolesni pogon logična opcija za tiste, ki želijo (še) več svobode in prehodnosti, za tiste, ki svoj prosti čas radi preživljajo aktivno. In za tiste, ki želijo prostornost, praktičnost in udobje združiti v enem modelu. Alltrack je postal najbolj zabaven in monden Caddy.



KORISTEN

Ker je Caddy tudi sicer izredno priljubljeno vozilo za vse tiste, ki za svoj aktivni vsakdan, družino in kup športne opreme nujno potrebujejo velik (od 750 do 3030 litrov), lahko dosegljiv in prilagodljiv prtljažnik in seveda tudi spodobno nosilnost (med 534 in kar 815 kilogrami; zagotavlja jo robustna toga prema zadaj), je terenska izvedba lahko še kako koristna. Toda kot je to običajno pri vseh podobnih izvedbah, je Caddy poleg plastičnih obrob kolesnih izrezov, zaščite pragov, 17-palčnih platišč Quito iz lahke litine, meglenk in vidne zaščite motorja dobil tudi nekaj dodatne šminke (v barvo karoserije obarvane kljuge, srebrna ohišja ogledal, kromirane prečke na maski motorja ...) in opreme, s katero se uvršča v vrh ponudbe. Del posebne opreme so med drugim tudi aluminijasti pedali, kromirane obrobe stikal, osrednja konzola z naslonom za roke, radio Composition in 5-palčni barvni ekran, saj gre v bistvu za nadgradnjo opreme Trendline. Zadnja, četrta generacija tega uspešnega vsestranskega modela pa seveda ponuja kup dodatne opreme, od najsodobnejših asistenčnih vozniških sistemov do vseh možnosti povezljivosti.

UPORABEN

Za Caddyja Alltrack so na voljo štirje sodobni in varčni motorji TDI oziroma trije bencinski motorji ter ročni pet- oziroma šeststopenjski menjalnik in DSG s šestimi oziroma sedmimi stopnjami. Posebno okoljsko ozaveščeni in varčni lahko izberejo tudi verzijo TGI z 1,4-litrskim motorjem na stisnjeni zemeljski plin (CNG ali metan). Stalni štirikolesni pogon - Volkswagen je mimogrede edini, ki v konkurenci ponuja tovarniško opcijo - 4MOTION (Haldexova sklopka pred zadnjim diferencialom) je na voljo za dva najmočnejša dizla z 90 in 110 kW (122 in 150 KM).



IDEALEN

Ker je Caddy že v osnovi robustneje izdelan avtomobil, je njegova oddaljenost od tal ostala enaka (in meri skoraj 16 centimetrov), si pa lahko lastnik po želji omisli tudi omenjeni štirikolesni pogon 4MOTION, s katerim Caddy Alltrack zares postane zabaven terenski avtomobil. Pa tudi brez gnane zadnje osi Alltrack ne bo razočaral v snegu in na makadamu. S svojim modno-robustnim izgledom jasno nakazuje na lastnikov aktivni življenjski slog. Kjer je prostornost, dostopnost in prilagodljivost prtljažnika ravno tako pomembna, kot všečen izgled, bogata oprema in sodobna tehnologija, ki jo Caddy ponuja v izobilju.

www.vw-gospodarska.com

Sprinter

Porsche Macan



S tradicijo se ne gre igrati, sploh ne s takšno, ki je prepredena s športnostjo. Ampak ker tudi trendi zahtevajo svoje, so pri Porscheju že pred časom spoznali, kaj jim je storiti. Začelo se je s Cayennom, nadaljevalo z Macanom, ki je po dimenzijah in zunanji podobi prej športni model s terensko optiko kot obratno. In zato je še najbližje križancem.



ALTERNATIVEN

Da prehodnost, celo terenskost Macanu ni tuja, je hitro videti, čeprav je za klasičnega predstavnika SUV-ov seveda prenizek, morda celo preširok. In po silueti je preveč podoben bolj športnemu modelu 911. Ampak to je tudi bistvo tega 4,69 metra dolgega modela: ponuditi alternativo tistim, ki potrebujejo terenca, a si ga ne želijo. S stalnim štirikolesnim pogonom (in vektoriranjem navora), tudi zračnim, prilagodljivim vzmetenjem, samodejnim menjalnikom PDK in odločnimi, z navorom obdarjenimi motorji V6 (190 kW/258 KM, 250 kW/340 KM, 265 kW/360 KM, 294 kW/400 KM) je lahko kos tudi zahtevnim, zelo zahtevnim terenom (do 230 milimetrov je lahko oddaljen od tal ob zračnem vzmetenju, pogonski sklop pa lahko deluje v terenskem programu). Po drugi strani pa mu je utrjen teren ljubše področje.

ŠPORTEN

Kako tudi ne, ko pa že s silueto kaže, da je bližje športni tradiciji znamke. Zato tudi stikalo Sport, zato možnost paketa Sport Chrono, ki Macana povsem prelevi v cestnega sprinterja, zato PTM oziroma štirikolesni pogon, ki v osnovi spelje večino pogona na zadnjo os - kot pri resnih športnikih, zato najmanj 18-palčna platišča in pod njimi zavorni koluti do dirkaškega premera 360 milimetrov in zato možnost uravnanih blažilnikov PASM (s programi, pri katerih ni možnosti za terensko vožnjo), ki preprečujejo tudi nagibanje karoserije v zavojih. In zato tudi športni izpušni sistem z udarnejšim zvokom, ki ga voznik prikljče s stikalom.



VAREN

Ob vsem tem ima seveda tudi Macan več kot urejeno okolje za voznika in potnike z za Porscheja tipičnimi oblikovalskimi prijemi, športno orientirano notranjostjo in sedeži ter vrhunsko izbiro materialov. Premore celo praktičen in lahko dosegljiv prtljažnik pod petimi vrati. Vozniku so na voljo popolna povezljivost, 4,8-palčni ekran s sistemom Porsche Communication Management, navigacijskim modulom in vrhunskim zvočnim sistemom Burmester ter seveda popolna armada varnostnih asistenčnih sistemov - od aktivnega tempomata (ACC) z zaviranjem v nevarnosti (PAS) pa do aktivnega nadzora vožnje v svojem voznem pasu.



UPRAVLJAM



Pri nabavi vozil prihranimo čas

»Na vsake tri leta zamenjamo celoten vozni park, pri čemer v podjetju OMV Slovenija poskrbimo za najem vozil, medtem ko model, različico in opremo, optimalno za uporabnike v OMV-jevih družbah po vsej Evropi, izbere lastnik OMV AG iz Avstrije,« je dobro utečen način obnove voznega parka opisala Iris Ščulac, specialistka za splošne zadeve v OMV-ju Slovenija, odgovorna za upravljanje voznega parka.

Tekst: Simon Ručigaj

Z vidika kupca takšen način zahteva najmanj napora. Vozni park je tako brezpogojno obnovljen vsake tri leta, zamenjanih je vseh 24 vozil, od tega jih kar 22 uporabljajo tisti sodelavci, ki so na poti vsak dan ali večkrat tedensko. Nekateri letno prevozijo toliko kilometrov, kot jih povprečen voznik v nekaj letih!

NAJPOMEMBNEJŠI VREDNOTI

»Najpomembnejši vrednoti sta zagotovo skrb za varnost in udobje uporabnikov službenih vozil, saj so naši sodelavci na poti vsak dan ali večkrat tedensko. Nekateri od njih prevozijo tudi do 60.000 kilometrov letno, pri tem pa službenih poti ne opravljajo samo na območju Slovenije, kjer naši sodelavci obiskujejo bodisi mrežo bencinskih servisov bodisi ključne kupce, temveč tudi zunaj slovenskih meja. Udeležujejo se se-

stankov tako na sedežu matične družbe OMV AG na Dunaju kot tudi na Slovaškem ter obiskujejo poslovne partnerje v sosednji Italiji in na Hrvaškem. Število prevoženih kilometrov je odvisno od pozicije delovnega mesta in relacije službenih poti,« pojasnjuje Iris Ščulac in dodaja, da so z izborom vozil Škoda Octavia Combi Ambition 4x4 TDI zelo zadovoljni vsi sodelavci, saj popolnoma ustrezajo njihovim potrebam.

UNIFICIRAN PRISTOP

OMV Slovenija je sicer del avstrijske družbe OMV AG. Kot je v navadi v koncernih po Evropi, v matični družbi poskrbijo za izbiro primernih vozil, pri čemer skrbno premislijo o vseh podrobnostih izbora vozil, zato se slovenski družbi OMV ni treba ukvarjati s pripravo razpisnih kriterijev. OMV AG izbere model vozila, vrsto opreme in specifikacije za vso Evropo. »Sodelavcem so vozila dodeljena na podlagi potreb in zahtev delovnega mesta ter njihove funkcije,« pravi Iris Ščulac, ki je funkcijo specialistke za splošne zadeve v podjetju OMV Slovenija prevzela pred enim letom.



KAKO PA FINANCIRAJO?

V OMV-ju za financiranje vozil uporabljajo poslovni najem, s Porsche Slovenija imajo dogovorjen operativni lizing all inclusive. »To za nas pomeni večjo svobodo pri načrtovanju stroškov, saj so ti fiksni in na koncu meseca ali leta ni presenečenj. Ustreza nam, da lizing zajema stalno pogodbo o vzdrževanju voznega parka, o vzdrževanju in menjavi pnevmatik, zavarovanje, povračilo dajatev za ceste in stroške registracije,« pojasnjuje sogovornica.

OD VRAT DO VRAT

Za redna vzdrževalna dela in servis vozil zaposleni ne potratijo veliko časa, saj jim servis zagotavlja Porsche Inter Auto iz Kopra, s katerim pri OMV-ju Slovenija vzdržujejo kakovosten poslovni odnos – s storitvijo Door to Door (od vrat do vrat) je zagotovljen profesionalen in hiter odziv. »Porsche Inter Auto nam omogoča redno in izredno servisiranje ter menjavo pnevmatik, prevzem vozila na naši lokaciji in dostavo po dogovoru – to nam veliko pomeni, saj ohranjamo učinkovitost in poslujemo brez motenj,« dodaja Iris Ščulac. Če popravila trajajo dlje od enega dne, jim Porsche Inter Auto zagotovi kakovostno nadomestno vozilo. Servis je za uporabnika vozila izveden povsem neopazno in ne moti rednih delovnih procesov.

»Pri uporabi službenih vozil je najpomembnejše, da njihovi uporabniki zanje skrbijo kot dobri gospodarji. Zato je ena od odgovornosti voznikov, da vozilo pravočasno naročijo na redne servise in druge periodične preglede. Prav tako so vozniki odgovorni za čistočo vozil in jih tedensko tudi vozijo na čiščenje, obenem pa sami vodijo evidenco prevoženih kilometrov,« razloži Iris Ščulac.

POGLED V PRIHODNOST

Pa si morda v OMV-ju upajo napovedati, ali bodo v prihodnje uporabljali tudi hibridna vozila? Iris Ščulac pritruje: »Zagotovo bomo tudi v naši družbi morali slediti trendom na tem področju. Na podlagi preteklih izkušenj pri uvajanju novitet

Vozni park podjetja OMV Slovenija, d. o. o.

Specialistka za splošne zadeve: Iris Ščulac

Naloge: opravlja več dejavnosti na področju splošnih zadev, odgovorna za vozni park

Trenutno skupno število vozil: 24

Število uporabnikov vozil: 22 rednih uporabnikov, 2 vozili sta na voljo drugim zaposlenim v upravi

Vrsta vozil: 22-krat Škoda Octavia Combi Ambition 4x4 TDI, VW Passat Variant Premium in BMW 320D

Gorivo: vsa vozila imajo dizelski motor

Število zaposlenih v OMV-ju Slovenija: 72

Število maloprodajnih bencinskih servisov: 106

Število servisov z VIVA ponudbo: 35

S svojo mrežo bencinskih servisov družba zagotavlja okoli 700 delovnih mest. OMV Slovenija, d. o. o., slovenskim voznikom na bencinskih servisih že od leta 1992 zagotavlja kakovostna goriva ter ponudbo dopolnjuje s široko paleto servisnih, trgovinskih in gastronomskih storitev. Nekateri servisi omogočajo tudi plačevanje univerzalnih plačilnih nalogov, vplačila športnih stav, nakup vstopnic za prireditve in celo naročanje storitev za prevoz paketov GLS. Še posebej pa za čistočo avtomobilov in tudi okolja skrbijo z avtopralnicami, ki uporabljajo vrhunsko čistilno tehnologijo.

lahko sklepam, da bodo alternativni viri energije, ne glede na ekološke vidike, pri potrošnikih – in to smo tudi mi – uspešni le, če se bodo v svojih najpomembnejših lastnostih izenačili s klasičnimi gorivi ali pa jih celo presegle. Te lastnosti so čim nižja skupna cena v celotnem življenjskem ciklu vozila, zadostna razdalja, prevožena z enkratnim polnjenjem, in čim krajši čas, potreben za polnjenje, ob tem pa še čisto in preprosto polnjenje ter seveda kakovost goriva oziroma vira energije. Tudi v podjetju OMV Slovenija s celotnim delovanjem družbe pri trgovanju z energenti stremimo k doseganju takšnih ciljev!«

Kdaj prodati službena vozila?

Za večino upraviteljev voznih parkov ali oseb, odgovornih za logistiko transporta, je vprašanje o optimalnem času zamenjave vozil enako kot za borzne posrednike vprašanje, kdaj se splača prodati delnico. Idealni odgovori ne obstajajo. Obstaja pa vrsta dejavnikov, ki vplivajo na izračun in posledično na odločitev o tem, kdaj in zakaj zamenjati vozila v voznem parku.

Tekst: Simon Ručigaj

Danes podjetja znižujejo stroške na vse mogoče načine in med prvimi je običajno na udaru vozni park. Zagotovo je med prvimi petimi ali največ desetimi postavkami na seznamu racionalizacije tudi optimizacija voznega parka in stroškov. Pri tem se je treba zavedati, da lahko ta »priložnost« skriva tudi številne pasti in negotovosti. Te pa lahko na poslovanje vplivajo bolj, kot si računovodja, odgovoren za trenutno finančno sliko, lahko predstavlja.

JE DALJŠE LASTNIŠTVO SMISELNO?

Pri menjavi vozil je v izračun smotrnosti vključenih veliko dejavnikov, med njimi pa najdemo tudi takšne, na katere hladnokrvni matematiki ne bi pomislili. Gre za podobo podjetja v očeh strank, ki lahko nastop bodisi serviserjev bodisi članov uprave ali drugih zaposlenih ocenjujejo tudi po tem, v kakšnem avtomobilu se ti pripeljejo – ali je drag ali ne, kako je vzdrževan in ali je čist, celo barva je lahko pomembna. A še bolj kot to je na drugi strani pomembno, kakšne stroške je avtomobil v svoji življenjski dobi kot delovno sredstvo že povzročil in predvsem, kakšne stroške bo še povzročil, preden ga bo upravitelj zamenjal.



Pri tem mnogi upravitelji voznih parkov oziroma službenih flot ocenjujejo, da je amortizacija pravzaprav največji posamezni strošek vozila in da bi s podaljševanjem življenjske dobe vozila v podjetju avtomatično znižali fiksne stroške voznega parka.

PA TO ZARES DRŽI?

V podjetju Vincentric, agenciji za zbiranje informacij o rabi vozil v podjetjih, so nedavno analizirali rabo in stroške več kot 2000 vozil v voznih parkih podjetij ter stroške, povezane z njimi. Opazovali so osem dejavnikov: padec vrednosti, stroške financiranja, dajatve, strošek goriva, zavarovanja in vzdrževanja, oportunitetne stroške in strošek popravil.

Tri stroškovne postavke od osmih se, tako so ugotovili, gibljejo linearno in enotno. Strošek zavarovanja, denimo, se pri lastniškem avtomobilu znižuje, povečujejo pa se oportunitetni stroški in stroški goriva. Oportunitetni stroški predstavljajo potencialni zaslužek, če bi na primer sredstva za stroške, ki nastajajo z lastništvom in upravljanjem vozila, lahko varčevali pri banki. Dajatve, nastale z lastništvom in upravljanjem vozila, se spreminjajo glede na spreminjajočo se zakonodajo, vendar ne bistveno.

Najbolj pa se v času življenjske dobe vozila spreminjajo preostala oziroma porabljena vrednost vozila, strošek goriva, strošek popravil in strošek vzdrževanja.

FINANCIRANJE

Kako se lotiti izračuna?

- Upoštevajte nabavno ceno vozila.
- Za življenjsko dobo predvidite količino službenih poti.
- Izračunajte ceno porabljenega goriva.
- Predvidite stroške registracije in zavarovanja.
- Predvidite stroške menjave pnevmatik.
- Predvidite stroške rednih servisov.
- Predvidite stroške zamenjav dražjih komponent (sklopka, zavorni koluti itd.).
- Predvidite stroške popravil.
- Predvidite vrednost vozila ob prodaji.

150.000 ali več kilometrov, denimo akumulatorji, zavorni koluti, vzmetni elementi, sklopka, hladilni sistem, jermeni in verige. V prvih dveh letih stroški vzdrževanja počasi rastejo, v tretjem letu dramatično poskočijo, v četrtem in petem letu pa spet nekoliko upadejo. Najbolj dramatično stroški vzdrževanja poskočijo v šestem letu življenjske dobe avtomobila, ki letno prevozi na primer 25.000 kilometrov. V tistem letu so lahko stroški vzdrževanja celo tako visoki, da predstavljajo kar 44 odstotkov vseh dotakratnih vzdrževalnih stroškov vozila. Vztrajno in stalno pa rastejo stroški popravil.

SKUPNI STROŠKI LASTNIŠTVA

Ob izračunu skupnih stroškov lastništva in upoštevanju vseh osmih dejavnikov se izkaže, da tudi letni stroški lastništva variirajo in se ne spreminjajo linearno. V četrtem letu nekoliko bolj upadejo, vendar pa se v šestem letu pri vozilih, s katerimi prevozimo približno 25.000 kilometrov letno, dramatično dvignejo za več kot 40 odstotkov.

KAKO TOREJ RAVNATI?

Če vozila uporabljate vsaj tri leta in z njimi prevozite na primer 25.000 kilometrov letno (to je približno 100 kilometrov vsak delovni dan), lahko v četrtem in petem letu lastništva pričakujete nekoliko nižje stroške v primerjavi s prvimi tremi leti. Vendar pa se situacija spremeni v šestem letu, ko postanejo stroški lastništva bistveno večji kot v vseh prejšnjih letih. Če vozila uporabljate več in prevozite kakih 35.000 kilometrov letno, boste povečanje stroškov lastništva zaznali že prej, v petem letu lastništva.

10 nasvetov za zmanjšanje stroškov voznega parka

1. Zmanjšajte število vozil.
2. Zmanjšajte število in dolžino službenih poti.
3. Uporabljajte varčna vozila.
4. Uporabljajte cenejša goriva.
5. Zmanjšajte stroške življenjskega cikla.
6. Zmanjšajte stroške nabave in financiranja.
7. Zagotovite si večjo vrednost ob odprodaji.
8. Znižajte stroške vzdrževanja.
9. Zmanjšajte število nezgod.
10. Zmanjšajte stroške upravljanja.

PADEC VREDNOSTI

Vrednost pri nakupu vozil seveda najbolj pade v prvem letu lastništva. To je normalno, saj je razlika med tem, da pripelješ novo vozilo iz salona ali pa kupiš rabljeno na trgu, v percepciji kupcev zelo velika. No, podjetja načeloma ohranjajo vozila v voznem parku vsaj tri leta, običajno pa dlje, zato je pri izračunih vrednosti za prva tri leta smiselno izračunati povprečni padec vrednosti. Pri tem, tako pravijo v agenciji Vincentric, na padec vrednosti zagotovo vpliva tudi to, koliko kilometrov letno prevozite. Kdor jih prevozi 15.000, bo izgubil manj vrednosti kot pa tisti, ki jih letno prevozi 30.000 ali več.

GORIVO

Gorivo je drugi največji operativni strošek pri rabi službenega vozila. Seveda se cena goriva spreminja, in več goriva ko porabimo, večji bo strošek zanj. A družba Vincentric je ugotovila, da se pri starejših vozilih poraba toliko poveča, da na primer po šestih letih avto, s katerim letno prevozimo 35.000 kilometrov, na leto porabi povprečno za 520 dolarjev več goriva kakor nov avto. To pa se že pozna! Razloge za to strokovnjaki iščejo v obrabljenosti vozila in zmanjšani ekonomičnosti porabe. Seveda pa je treba pomisliti tudi na to, da se medtem zamenjajo generacije vozil na trgu in da nova vozila porabijo še bistveno manj goriva, kakor ga je to vozilo, ki je sedaj staro že šest let ali več.

POPRAVILA

Ugotovitev raziskave je tudi, da se stroški vzdrževanja pri vozilu skozi življenjsko dobo dinamično spreminjajo, pač glede na življenjsko dobo vgrajenih komponent. To ni nenavadno - nekatere komponente imajo življenjsko dobo 100.000,

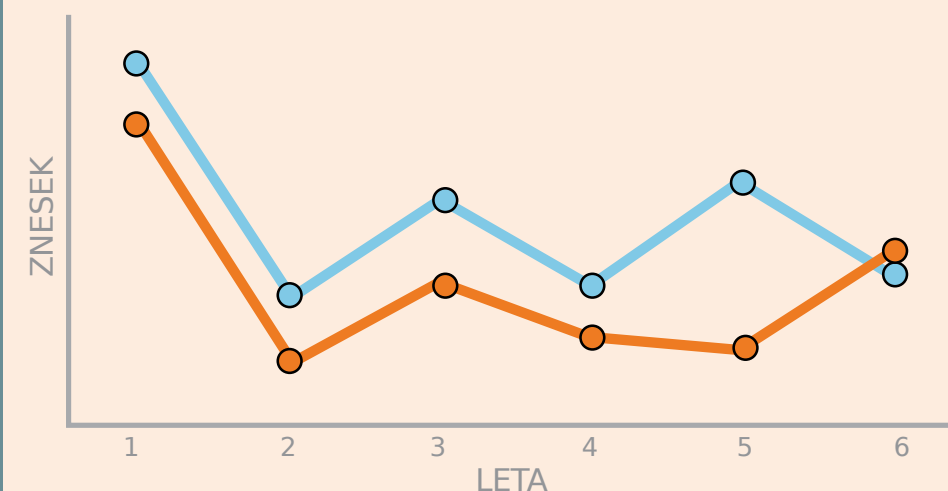
Predvidljivost stroškov

Vsekakor je jasno, da ni smiselno ohranjati vozil v voznem parku dlje kot na primer do petega leta pri 25.000 ali tudi 35.000 prevoženih kilometrih letno.

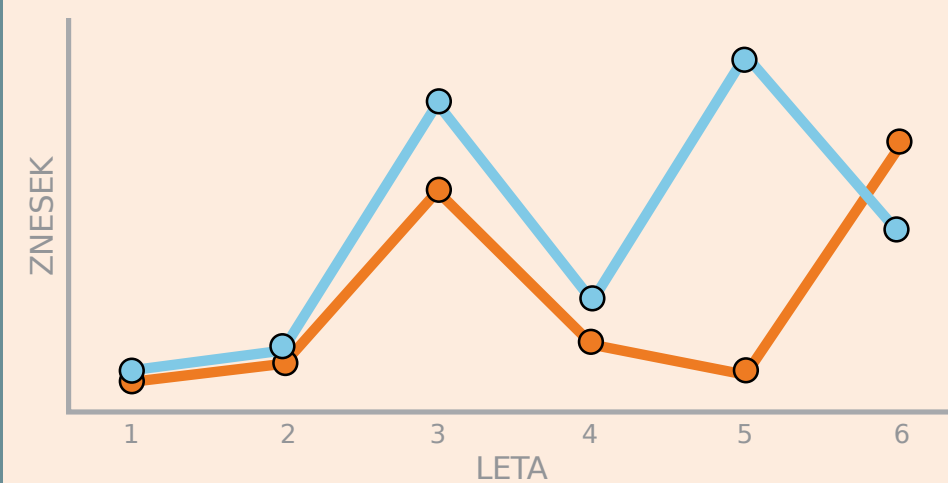
Stroški vozil lahko torej po petih letih zelo narastejo. A že tudi v času trajanja poslovne uporabe lahko tu in tam kaj presenetiti. Marsikdo se zato odloči za poslovni najem vozila, ki običajno vključuje vse potrebne stroške - od nakupa vrednosti do servisiranja, registracije, tudi zavarovanja. Tako se podjetja izognejo časovno in tudi denarno potratnemu iskanju najboljših ponudb, koordinaciji nabave in izračunavanju.

Marsikatero breme predvidevanja tako stroškov kot nujnosti menjave vozil prevzamejo strokovnjaki v družbi najemodajalki. Optimalni časi za regeneracijo flot se določajo individualno, in to glede na profil uporabe podjetij, prav tako se izračunavajo tudi vsi drugi parametri.

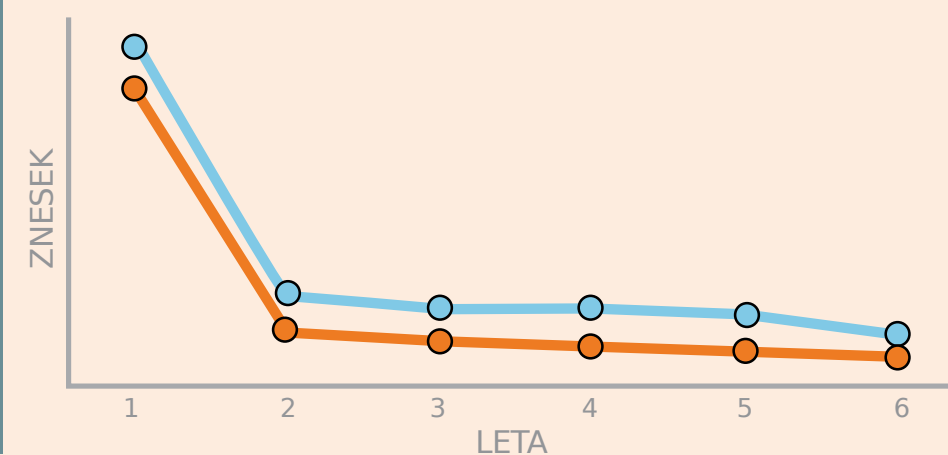
STROŠKI LASTNIŠTVA VOZILA IMAJO RAZLIČNO DINAMIKO PRI 25.000 ALI 35.000 PREVOŽENIH KILOMETRIH LETNO



STROŠKI POPRAVIL PRI VOZILIH S 25.000 IN 35.000 PREVOŽENIMI KILOMETRI LETNO



PADEC VREDNOSTI VOZIL PRI 25.000 ALI 35.000 PREVOŽENIH KILOMETRIH LETNO



Diesel vs. Otto ali Diesel & Otto

Napovedovanje trendov je običajno negotovo in to velja tudi za pogonske sisteme cestnih vozil. Kljub veliki razliki med posameznimi scenariji jih je mogoče dokaj smiselno povzeti s smernicami ERTRAC, ki napovedujejo, da bodo imeli motorji z notranjim zgorevanjem prevladujočo vlogo v cestnem transportu in mobilnosti še vsaj do leta 2030.

Tekst: izr. prof. dr. Tomaž Katrašnik

Zato bodo predmet tega članka motorji z notranjim zgorevanjem, kljub temu da je zmanjšanje okoljskega vpliva prometa povezano z njihovim sobivanjem in postopnim nadomeščanjem s tehnologijami, ki v celotni verigi od izvora do koles vodijo do zmanjšanja lokalnih in globalnih izpustov onesnažil.

Razvoj motorjev je usmerjen v tri tehnološke cilje: visok izkoristek, veliko gostoto moči in majhne izpuste onesnažil. Doseganje teh treh ciljev pa je nujno analizirati tudi z vidika ekonomske sprejemljivosti cene pogonskega sistema in vozila.

DIESEL VS. OTTO

Izkoristek je narekoval razvoj motorjev že od samega začetka. Prav zato se je motivacija za patent »Metoda in naprava za konverzijo toplote v delo« Rudolfa Diesla v največji meri nanašala na izboljšanje izkoristka toplotnega motorja v primerjavi z do tedaj poznanimi toplotnimi motorji. Mednje je spadal tudi Ottov motor (pogovorno ga pogosto imenujemo »bencinski« motor).

V splošnem obstajajo štiri razlogi za višji izkoristek dizelskega motorja v primerjavi s klasičnim Ottovim motorjem:

- večje kompresijsko razmerje, ki v skladu z osnovami termodinamike vodi do višjega izkoristka motorjev;
- manjše izgube dela polnilnega in izpušnega takta pri manjših obremenitvah, ki so pri klasičnih Ottovih motorjih velike zaradi dušenja na loputi v polnilnem sistemu motorja;
- bogatenje zmesi v Ottovih motorjih pri večjih obremenitvah, ki preprečuje klenkanje, a vodi do nižjega izkoristka motorja;
- manjši prestop toplote na stene zgorovalnega prostora zaradi v splošnem višje temperature delovnega medija v Ottovih motorjih.

IZPUSTI ONESNAŽIL

Pri razlagi izpustov onesnažil je treba ločiti med izpusti:

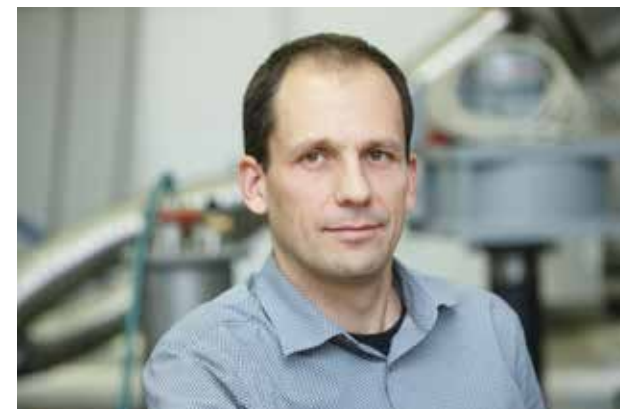
- ogljikovega dioksida (CO₂), ki ni neposredno škodljiv za zdravje ljudi in je produkt popolnega zgorevanja, kar pomeni, da je količina izpustov CO₂ neposredno povezana s porabo in sestavo goriva;
- drugimi omejevanimi onesnažili, ki so neposredno škodljiva za zdravje ljudi, med katera spadajo nezgoreli ogljikovodiki (HC), ogljikov monoksid (CO), dušikovi oksidi (NO_x) in trdni delci (PM).

Za zmanjševanje izpustov onesnažil so v izpušnih sistemih sodobnih vozil nameščeni sistemi za naknadno obdelavo izpušnih plinov:

- v klasičnih Ottovih motorjih se uporablja trizestni katalitični pretvornik, ki zmanjšuje koncentracije HC, CO in NO_x;

»Pri nakupu goriva se je treba zavedati, da na črpalkah za gorivo v bistvu kupujemo energijo.«

izr. prof. dr. Tomaž Katrašnik je vodja Laboratorija za motorje z notranjim zgorevanjem in elektromobilnost na Fakulteti za strojništvo Univerze v Ljubljani.



- v dizelskih motorjih je za zmanjševanje koncentracij vseh omejenih onesnažil treba namestiti dizelski oksidacijski katalizator, ki zmanjšuje koncentracije HC in CO, filter, ki zmanjšuje koncentracije delcev, in selektivni katalitični pretvornik (SCR) ali past za NO_x, ki zmanjšujeta koncentracije NO_x.

DIESEL & OTTO

Pomemben cilj razvoja Ottovih motorjev je njihov izkoristek približati izkoristku dizelskega motorja. To pa je mogoče zgolj tako, da so se komponente in procesi v Ottovih motorjev v veliki meri približali tistim v dizelskih motorjih. Ottovi motorji so tako od dizelskih motorjev prevzeli neposredno vbрызganje goriva, večje kompresijsko razmerje ter delovanje z revno in nehomogeno zmesjo. Obstaja pa tudi prenos idej iz Ottovih motorjev na dizelske. V dizelskih motorjih tako stremimo k čim večji homogenizaciji gorljive zmesi, da bi dosegli čim hitrejše zgorevanje, pri katerem se tudi zelo poviša tlak, kar dizelske motorje delno približuje sodobnim Ottovim motorjem.

Zaradi omenjenih tehnoloških izboljšav se je v zadnjih letih nekoliko zvišal izkoristek dizelskih motorjev, v tem obdobju pa smo bili predvsem priča izrazitejšemu dvigu izkoristka Ottovih motorjev. Z večjo podobnostjo dizelskim motorjem pa so zraven povišanja izkoristka Ottovi motorji prevzeli tudi negativne vplive na strani izpustov onesnažil. Za Ottove motorje z neposrednim vbрызganjem goriva je tako zelo zmotno trditi, da ne emitirajo delcev, kar se odraža tudi v uvedbi enakih mejnih vrednosti delcev v izpušnih plinih za Ottove in dizelske motorje v okviru norm EURO 5 in EURO 6. Podobno tudi siromašenje zmesi Ottovih motorjev vodi do potencialnih težav z izpusti NO_x, posebej v primeru, če bi želeli pozitivne učinke siromašenja zmesi izkoristiti na čim širšem območju delovanja Ottovega motorja.

GORIVA

Goriv nikakor ne gre enoznačno povezovati z določenim tipom motorja. To kažejo sodobni razvojni trendi, enoznačne povezave pa ni bilo niti v zgodnjih razvojnih fazah teh motorjev. Res je, da v Ottove motorje najpogosteje dovajamo bencinsko gorivo, a danes

na trgu srečamo Ottove motorje, v katere dovajamo plinska goriva in mešanice z visoko vsebnostjo etanola. V prihodnosti bomo pričali tudi večji diverzifikaciji goriv za dizelske motorje, pri čemer bodo prevladovali predvsem dvogorivni sistemi, pri katerih v valju hkrati zgorevata dizelsko gorivo in naftni ali zemeljski plin.

Pri nakupu goriva se je treba zavedati, da na črpalkah za gorivo v bistvu kupujemo energijo. Zato je pomembno, koliko stane enota energije in ne koliko stane prostorninska enota oziroma liter goriva. Kot primer je mogoče navesti, da z litrom bencinskega goriva kupimo približno 10 odstotkov manj energije kot z litrom dizelskega goriva. Podobno z litrom utekočinjenega naftnega plina kupimo približno 30 odstotkov manj energije kot z litrom dizelskega goriva. Prav cena goriva na enoto energije pa je zelo vpliven dejavnik za tržne deleže posameznih tehnologij. Zaradi omenjenega je zelo napačno sklepati na izkoristek motorjev iz podatka o porabi goriva v litrih na določeno razdaljo, ampak je treba upoštevati navedeno razliko v prostorninski gostoti energije.

POGLED NAPREJ

Ottovi motorji so se s približevanjem izkoristka dizelskim motorjem tem približali tudi po proizvodnih stroških in po izpustih onesnažil, kar se odraža v mejah norm EURO 6b in 6c, ki so za oba motorska tipa dokaj podobne. S tehnološkega stališča je v bližnji in srednji prihodnosti prostor za dizelske in Ottove motorje, tržne deleže pa bodo poleg tehničnih podatkov krojile tudi razpoložljivost in cene goriv, davčna politika in sprejemljivost kupcev. Prav zato je dobra ozaveščenost kupcev zelo pomembna. Pri tem se pojavi vprašanje, ali bomo sposobni zahtevati celovitejše in realnejše podatke o okoljski sprejemljivosti tehnologij ter ali bomo z nakupom vozil, ki bodo najverjetneje dražja, pripravljeno omogočiti tržni preboj takšnih tehnologij. Kupci imamo namreč zelo veliko moč.

Vas zanima več?

Daljšo verzijo članka lahko preberete na goo.gl/XlpUZw.

Poslednja meja

Do izuma kolesa smo dolga tisočletja naokrog zgolj hodili. Po tem revolucionarnem tehnološkem preboju so šle stvari naprej hitreje. Od prvega avtomobila do serijske proizvodnje vozil je minilo le 12 let. Izumili smo letalo in v nekaj desetletjih stali na površju Lune. Kaj pa sledi? Kako daleč je mali osebni vesoljski čolniček za hiter skok na Luno ali Mars? So zvezde na dosegu roke – ali smo za vedno priklenjeni na našo škalo, od Sonca tretjo po vrsti?

Tekst: Saša Iskrić Smrekar

Pro površini našega planeta smo se ljudje 200.000 let premikali z nogami. Potem pa smo v času neolitika postali nadvse pametni in zelo leni: ker vemo, da je lenoba temelj napredka, smo za premikanje izumili kolo. Zanimivo, a ne presenetljivo je, da se je izum najverjetneje zgodil prav na naših tleh: najstarejše ohranjeno leseno kolo, staro preko 5000 let, smo našli na Ljubljanskem barju in ga hranimo v Mestnem muzeju. Malo zatem smo izumili oziroma uporabili še eno stvar, ki nam je olajšala premikanje: udomačili smo konja in prvič v zgodovini za premikanje uporabili moč, ki ni naša. Ob kolesu je v voz zaprežen konj predstavljal temelj človekovih potovanj po svetu skoraj pet tisočletij. Skupaj z ladjami, seveda.

Tehnika in inženirstvo sta napredovala z velikimi koraki in hitro smo začeli izkoriščati mehansko energijo. Samo vprašanje časa je bilo, kdaj bo nekdo sestavil voz brez konj – in pred 200 leti se je to tudi reš zgodilo. Po fem je šlo zelo hitro: Benz je leta 1896 v avtomobil vstavil motor z notranjim zgorevanjem, Henry Ford pa je le 12 let kasneje uporabil tekoči trak za sestavljanje legendarnega Forda T in rodila se je serijska proizvodnja.

Danes samo skupina Volkswagen naredi preko 10 milijonov vozil na leto! Samo pogledajte skozi okno in videli boste, kako smo premikanje po zemeljski površini izpopolnili praktično do konca.

NOVA PERSPEKTIVA

KO GRE TEHNIKA V ZRAK

Dobrih 100 let po prvem avtomobilu sta brata Wright sestavila prvo motorno letalo in začela se je doba osvajanja zraka. Tudi tu nam gre odlično: od neverjetno hitrega concordia (ki je celo že upokojen!) do orjaškega airbusa 380, od letal na sončno energijo, ki obkrožijo Zemljo, do superhitrih lovcev in raketnih letal. Zrak je naš.

Pred 75 leti smo prvič z raketo prebili atmosfero in vstopili v vesoljsko dobo. Prvi satelit: pred 58 leti. Prvi človek v

vesolju: pred 54 leti. Pred 46 leti pa smo naredili prvi korak, velik za človeštvo: pristali smo na nezemeljski površini.

Vse hitreje gre. Prvo kolo smo čakali 200.000 let, od kolesa do avtomobila smo potrebovali 5000 let, od avtomobila do letala 100 let, od letala do vesolja 25 let. Danes imamo stalno človeško postojanko v vesolju, satelite in sonde pa izstreljuje vsak dan. Pristali smo na Luni, Veneri, Marsu, asteroidu, leteli smo mimo vseh planetov – celo mimo malega Plutona – in vsaj en naš predmet je že zapustil Osončje ter vstopil v Galaksijo.

Tudi avtomobili oziroma vozila s kolesi so v vesolju dosegali izjemne reči. Fantastični Lunohod 1 je na Luni pristal leta 1970 in v nekaj mesecih prevozil 10 kilometrov in pol. Lunohode so sicer upravljali z Zemlje, tako da je čast prvega vozila na površju tujega nebesnega telesa, ki ga je upravljal voznik, pripadla zabavnemu modelu Lunar Rover Vehicle. Njegova največja hitrost naj bi bila 13 kilometrov na uro, a si astronaut Cernan ni mogel kaj, da ga ne bi ob besnih krikih zemeljske kontrole pognal do 20 kilometrov na uro. Nesreča seveda nikjer ne počiva: Cernanu je malo zatem kot prvemu v zgodovini uspelo razsuti blatnik tega avtomobilčka – na Luni.

Roverji so sicer svoje zvezdne trenutke doživeli in jih še doživljajo na Marsu, od ljubkega Sojournerja do nepremagljivih Spirit in Opportunity, ki sta prišla le za nekaj mesecev, ostala pa sta leta. Opportunity še vedno vozi po rdečem

planetu, skoraj dvanajst let po koncu uradnega dela misije. Trenutno ima na števcu 43 kilometrov. Na Marsu imamo še vozilo Curiosity, sicer pa vsaki dve leti pošljemo tja še kakšno. Mogoče nekoč tudi z voznikom.

PROBLEM VOŽNJE PO VESOLJU

Danes se z nostalgijo oziramo na zlata šestdeseta in sedemdeseta leta. Po vseh težavah Space Shuttle in obeh grozljivih nesrečah, po razsipni gradnji Mednarodne vesoljske postaje ter po številnih odpovedih gradnje novih raket se zdi, da je naslednji korak – Mars – človeku skoraj nedosegljiv. Skoraj: sistem z raketo SLS in modulom Orion, ki je že v fazi preizkušanja, je namenjen prav potovanju na Mars – in naprej! Je pa optimizma seveda manj.

Optimizem je namreč v petdesetih in šestdesetih letih dobesedno letel. Vse vizije prihodnosti – 21. stoletja – so vključevale leteče avtomobile, vesoljske ladje, ki švigajo med planeti, kolonizacijo vesolja. A žal še nič od tega ne vidimo. Še leteči avtomobili so kljub nekaterim hvalevrednim poskusom, in kot slišimo, enemu modelu, ki naj bi dobil dovoljenje ameriške agencije za letalstvo, zgolj v domišljiji.

O problemih vožnje po vesolju je prvi spregovoril – Slovenec. Knjiga s preroškim naslovom »Problemi vožnje po vesolju« Hermana Potočnika Noordunga je zasnovala vse, kar danes vemo o tem. Noordung je bil vizionar in genij: desetletja pred prvim človekom v vesolju si

Nemški inženirji v ekipi Part-Time Scientists si v sklopu tekmovanja Google Lunar XPRIZE prizadevajo, da bi na Luno poslali vozilo brez posadke. Audi je ekipo podprl s svojim obširnim znanjem s številnih tehničnih področij – od pogona quattro do električne mobilnosti in avtonomne vožnje.



je zamislil vesoljsko postajo! Po njegovih principih danes delujejo tako Mednarodna vesoljska postaja kot povezave z njo.

A seveda vse skupaj ni tako preprosto. Prva ovira za šviganje po vesolju je kar naš planet oziroma njegova gravitacija. Če želimo priti v orbito, moramo doseči hitrost vsaj 7 kilometrov na sekundo, da zapustimo Zemljo 11 kilometrov na sekundo, če pa želimo ven iz Osončja in do zvezd, pa preko 600 kilometrov na sekundo. Pred izstrelitvijo na Luno vesoljci sedijo na vrhu rakete, ki je bolj ali manj kup razstreliva, visok 110 metrov. To niti približno ni nekaj, kar bi lahko delali serijsko, za osebno uporabo.

DO ZVEZD IN NAPREJ

Tu, pri zvezdah, pa nas čaka zadnja past potovanja po vesolju: tako neizmerno daleč so. Zamislite si, da vse razdalje v vesolju zmanjšamo za milijardkrat. V tem pomanjšanem univerzumu je Zemlja kroglica s premerom 1,3 centime-

tra, ki kroži okrog meter in pol velikega Sonca kakih 150 metrov stran. Kako daleč je zdaj najbližja zvezda? 40 tisoč. Kilometrov.

Za premagovanje takih razdalj potrebujemo večje hitrosti. Pri tem pa takoj naletimo na veselega strica Alberta Einsteina, ki pove, prvič, da nič ne more iti hitreje od 300.000 kilometrov na sekundo, in drugič, da se pri takih hitrostih zmedeta tako čas kot prostor: po desetih letih potovanja do najbližje zvezde in nazaj pri hitrosti 0,9 svetlobne bi se prijatelji na Zemlji postarali za 25 let.

Poleg tega preprosto ne poznamo ne načina doseganja takih hitrosti ne materialov, ki bi jih lahko prenesli. Inženirji in znanstveniki delajo, vendar ... za zdaj še nič ne kaže, da bi bili blizu rešitvi problema. Za resno potovanje po vesolju potrebujemo predvsem čas, tako da se zdaj bolj splača vlagati v medicino, v podaljševanje življenja, če želimo nekoč doživeti rakete, ki

Kaj pa, če ...

Znanstvena fantastika se ne ustavlja pred nobeno oviro. Warp pogoni, razne črvine, bele luknje in antimaterijski motorji pošljejo junake kamor koli. A tudi znanost se ne ustavlja: že v šestdesetih letih so zasnovali projekt Orion, raketo, ki bi za pogon uporabljala atomske bombe – odmetavala bi jih po dve na sekundo, sprožila in jahala na udamem valu. Projekt Dedal je bil podoben, le da je za pogon uporabljal fuzijo.

A najbolj nora stvar, o kateri se resno razmišlja, je Alcubierre drive, pravi warp pogon. Namesto da bi se vesoljska ladja bodla s hitrostjo svetlobe, rajši deformira prostor: pred seboj ga skrči in upogne, napravi okrog sebe mehurček čudnega vesolja in ga za seboj spet zravnava. Teoretično bi tako lahko potovali hitreje od svetlobe (in kot se zdi, nazaj v preteklost). Za zdaj je to teorija, saj potrebujemo še nekaj malenkosti, kot je snov z negativno maso (oziroma energijo). A ne zmajujte preveč z glavo; predlani so v laboratorijih JPL že testirali warp polje in z njim krivili prostor, kot pravijo, uspešno.



Mobilnost – dejavnik uspehov naših olimpijcev

Tekst: Nina Finžgar

Konec leta 2015 je Olimpijski komite Slovenije na Bledu predstavil kandidate za olimpijsko reprezentanco Slovenije Rio 2016. Preden so naši olimpijci skupaj z več kot 5700 športnimi navdušenci sklenili olimpijski krog varnosti okoli Blejskega jezera, smo se z njimi pred kamero pogovarjali o mobilnosti - kako jo razumejo in kakšen vpliv ima na njihovo športno udejstvovanje in dosežke?



Porsche Slovenija

SPONZOR OLIMPIJSKE REPREZENTANCE SLOVENIJE



Oglejte si video na
goo.gl/Is8feB

ZANIMIVO

Porsche Group card

Zvestoba se nagraduje. Zato smo pri Porsche Slovenija v sodelovanju s Porsche Finance Group Slovenia za vas pripravili številne ugodnosti v okviru prodajno-servisne mreže znamk Volkswagen, Škoda, SEAT in Volkswagen Gospodarska vozila, pridobite pa jih lahko s kartico zvestobe Porsche Group Card. A to še ni vse: osnovno različico kartice lahko nadgradite tudi v plačilno kartico zvestobe. Porsche Group Card prinaša lastnikom vozil naših hišnih blagovnih znamk številne ugodnosti - katere, preverite na spletni strani www.porsche-group-card.si, kjer lahko svojo kartico tudi naročite.



Uspešnica se nadaljuje

Novi Volkswagen Tiguan ohranja ves svoj čar in izpolnjuje vsa pričakovanja kupcev. Oči razvaja karizma – tičnost z vseh zornih kotov, v notranjosti pa se skriva velik napredek pri prostornosti in prostornini prtljažnika. Slednja znaša do 615 litrov (če je prtljažnik napolnjen do zadnje klopi); če pa podrete naslonjalo zadnje klopi, se prostornina poveča na 1655 litrov, kar je kake 145 litrov več kot pri prejšnjem modelu. Večja učinkovitost odlikuje tudi motorje, ki so pridobili moč, a so kljub temu do 24 odstotkov varčnejši. Z novim sistemom 4MOTION Active Control lahko voznik štirikolesni pogon še bolj individualno in preprosto prilagaja vsem mogočim pogojem uporabe vozila. Za dovršeno udobje, dinamiko in varnost skrbijo asistenčni sistemi, spletne storitve pa omogočajo nove razsežnosti uporabe raznovrstnih storitev. Poleg tega se lahko vsi aktualni pametni telefoni z operacijskimi sistemi Apple ali Android povežejo s funkcijami multimedijskega sistema v vozilu in celo tablični računalniki lahko s pomočjo aplikacije Media Control postanejo integrativni del vozila. Da je novi Tiguan na pravi poti, potrjuje lorvorika Auto Trophy 2015: kompaktni športni terenec je na mednarodnem izboru bralcev časnika Autozeitung zmagal v kategoriji »terenska vozila do 30.000 evrov«.

Zelena luč za Mission E

Konec desetletja na trg prihaja prvi Porsche s pogonom izključno na elektromotor, ki odpira novo poglavje zgodovine športnih avtomobilov znamke in nadaljuje njeno trajnostno rast. Konceptna študija Mission E je bila premierno predstavljena na mednarodnem avtomobilskem salonu (IAA) v Frankfurtu septembra lani, kjer je obiskovalce navdušil predvsem emocionalni dizajn, sicer pa znanilka novih tehnologij pod iztočnico E-Performance kombinira osupljive vozne zmogljivosti z napredno funkcionalnostjo. Štirivratnik s štirimi enojnimi sedeži se namreč ponaša z močjo več kot 600 konjskih moči (440 kW), zaradi katere za pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro potrebuje manj kot 3,5 sekunde, s polno baterijo pa prevozi več kot 500 kilometrov. Pri tem pomagajo posebej razvite 800-voltne polnilne enote, dvakrat zmogljivejše od dosedanjih sistemov za hitro polnjenje. Litij-ionske baterije, vgrajene v dno vozila, je do 80 odstotkov zmogljivosti mogoče napolniti že v 15 minutah. Zanimivost: vozilo je mogoče napolniti tudi brezžično z indukcijsko tehnologijo, in sicer s pomočjo tuljave v garažnih tleh.



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

Izvršni urednik: Simon Novosel, simon.novosel@p-m.si
Fotografije: Arhiv Porsche Slovenija, Jernej Lasič, Shutterstock, Urban Štebljaj
Tisk: SCHWARZ PRINT d. o. o.
Datum natisa: 15. 10. 2015
Naklada: 2.800 izvodov

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

NAJ VSEBINA OŽIVI



DIGITALNI POSLOVNI CARZINE

Revija Poslovni Carzine izhaja tudi kot interaktivna spletna revija, kar prinaša:

- / več vsebine,
- / interaktivnost,
- / video intervjuje, reportaže in posnetke,
- / intuitivno branje, optimizirano za tablične računalnike.

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



Uporabniki Appleovih naprav poiščite aplikacijo Poslovni Carzine v App Storu.



WWW.PORSCHE-GROUP-CARD.SI



VRHUNSKA MOBILNOST

PORSCHE
SLOVENIJA

