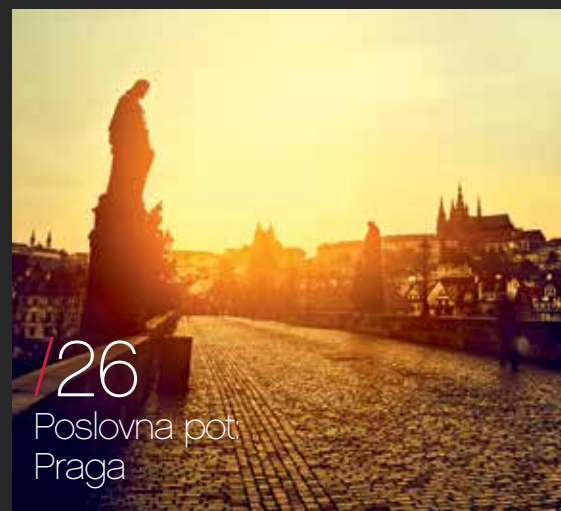


Zima/pomlad 2017

# CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost



PORSCHE  
SLOVENIJA



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.

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

Poslovni Carzine  
/

## KAZALO



12  
PO MERI

04 PRVI  
Zvezda nove generacije

06 MOBILNO  
Življenje na poti

12 PO MERI  
Prava klima prav za vas

16 INTERVJU  
Jelko Gros: Odprt za nova znanja

22 PROSTI ČAS  
Kako si pa vi napolnite baterije?

26 POSLOVNA POT  
Praga

30 POSLOVNA VOZILA  
V dobrem in slabem

44 UPRAVLJAM  
ELES: Mobilnost ne sme trpeti

46 FINANCIRANJE  
Vse na enem mestu

48 DAN PO TEM  
Pomoč kjerkoli na poti

50 NOVA PERSPEKTIVA  
Zvok posla

56 ZANIMIVO  
Avtomobilski salon in nova vozila naših znamk



16  
INTERVJU



30  
POSLOVNA  
VOZILA

### SLOVAR POSLOVNI CARZINE

**PreCrash:** Sistem za zaznavanje utrujenosti voznika. Aktivira se, ko prometne nesreče ni več mogoče preprečiti, in vnaprej blaži posledice. Proaktivni sistem zaščite potnikov se odzove nekaj trenutkov pred trčenjem - avtomatsko nekoliko zategne varnostne pasove in pripravi zavorni sistem na zaviranje. Sistem prav tako zapre stranska stekla in strešno okno. (Stran 33)

**Full Link:** Inovativna nadgradnja povezljivosti med pametnim telefonom in vozilom (SEAT). Omogoča vse možnosti povezljivosti - od posredovanja najnovejših informacij, prikaza aktualnih aplikacij. Bonus: kot pove že ime, Full Link deluje z vsemi pametnimi napravami Android in iOS - zahvaljujoč povezljivosti z vmesniki MirrorLink, Android Auto in Apple CarPlay. (Stran 37)

## UVODNIK



HEINZ SLESAK  
in DANILO  
FERJANČIČ  
generalna  
direktorja  
Porsche Slovenija

### Novo obdobje vrhunske mobilnosti

Se je naš odnos do mobilnosti in do vozil, ki nam jo omogočajo, v minulem desetletju kaj spremenil? Morda se nam na prvi pogled celo zdi, da ni prav globokih sprememb, razen morda tistih, ki jih kažejo nihanja prodajnih števil po rekordnem letu 1999 in zdaj, ko zaznavamo ponovno postopno rast avtomobilskega trga v Sloveniji.

Vozilom namenjamo tudi pomemben del svojih osebnih ali poslovnih proračunov. A kljub vsemu prodaja novih vozil raste previdno. Da smo še vedno varčni, govori tudi razmerje prodaje med rabljenimi in novimi vozili. Toda natančnejši vpogled v želje in pričakovanja posameznikov ali podjetij kaže spremembe. Že zdaj prepoznamo več kot deset dejavnikov, ki vplivajo na odločitev za nakup, v prihodnje jih bo zagotovo še več. V avto je treba sestiti, ga začititi in ga ne nazadnje tudi zapeljati. Varnost, udobje, komunikacijska povezanost, varčnost, odnos do okolja so danes na mnogo višji ravni, kot smo si jo lahko zamislili pred časom. Brez mnogih tehnološko naprednih dodatkov v vozilu pa vrhunske mobilnosti preprosto ni več in to je ključno.

Podjetje Porsche Slovenija s petimi avtomobilskimi znamkami, ki jih zastopa in uvaža na slovenskem trgu, bo v letu 2017 pokazalo zelo veliko novosti in nove smeri vrhunske mobilnosti. To bo bogato leto. A vozila so le ena plat zgodbe o vrhunski mobilnosti. Druga zajema celovito podporo vzpostavljanju in vzdrževanju mobilnosti. Ta se prične s kakovostnimi in uporabnimi informacijami, vse več v digitalnem okolju, nadaljuje pa pri financiranju, vzdrževanju, servisiranju in upravljanju voznih parkov.

Porsche Slovenija zato sistematično razvija program lojalnosti in podporni program z lastno asistenčno službo. Gradimo celovit in dolgoročen odnos med uporabnikom in partnerji za mobilnost, v katere se naši trgovci vse bolj spreminjajo. Temu sledimo z ustrezno ponudbo vozil in nadgrajujemo in spreminjamo vse, kar skupaj z vozili predstavlja in omogoča res vrhunsko mobilnost.

**1** liter goriva manj naj bi porabil novi Golf kot prostorninsko manjši predhodnik (4,6 l)!



# ZVEZDA ŽARI ŠE MOČNEJE

Pred nami je novi Golf. Sedmica je doživela dovolj resno prenavo, ki se je dotaknila vseh sklopov, čeprav je to še najmanj vidno na - zunanosti.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**B** rez dvoma je Golf najuspešnejši Volkswagen na cesti in z zadnjo intenzivno prenavo bo ta model, ki velja za merilo svojega razreda (spodnji srednji razred se imenuje kar - golfov razred), saj je našel že 33 milijonov kupcev, nedvomno ostal na zastavljeni smeri uspeha! Globalnega, bi rekli - Volkswagen je namreč za predstavitev prenovljenega zvezdnika izbral kar mednarodni avtomobilski salon v Los Angelesu.

Glavna teža novosti se nanaša na povezljivost ter napredne multimedijske in asistenčne sisteme. Dodatno pa je postal e-Golf z do 50 odstotkov podaljšanim dosegom (do 300 km) sedaj še precej uporabnejši, kar je posebej pomembno prav za ZDA, najbolj progresiven trg e-vozil. Prenovo je doživel tudi model GTE, priključni hibrid. Pri motorjih z notranjim izgorevanjem pa je glavna novost 1,5 litrski štirivaljnik TSI (ki bo zamenjal 1,4 litrskega) v dveh verzijah - s 96 in 110 kW (130 in 150 KM), z vso znano sodobno tehniko - od neposrednega vbrizga, prisilnega polnjenja (prvič s turbino s prilagodljivim kotom lopatic) do odklopa valjev.

V kombinacij z DSG menjalnikom (tokrat le sedem stopenj) omogoča ne le fazo jadranja (odklop menjalnika) ob približevanju oviri, pač pa tudi izklop motorja!

Rezultat: približno liter goriva manj naj bi porabil, kot prostorninsko manjši predhodnik (4,6 l)! Pa da ne bi kdo mislil, da so se tehniki ustavili pri varčnosti - GTI ostaja kultno

ime dosegljive športnosti. Toda zdaj ponuja osnovni model že 169 kW (230 KM), verzija Performance pa celo 180 kW (245 KM). Nadgradnjo so namenili tudi najhitrejšemu Golfu, verziji R. Motor tega športnika zdaj zmora zdaj 7 kW (10 KM) več od predhodnika, ob dodatnih 20 njutonemtrih navora je zdaj vozniku na voljo kar 400 Nm.

Za letnik 2017 je Golf bogatejši tudi za digitalni vmesnik, ki prinaša povsem novo raven doživetja za voznika. Gre za digitalizirano instrumentno ploščo (12,3 palca, Active info display) in nov multimedijski sistem Discover Pro z zaslonom velikosti 9,2 palca, ki ga je moč poslej upravljati z gestami in glasom. Seveda so tu še možnost vzpostavitve dostopne točke interneta, integracija pametnega telefona v multimedijski sistem avtomobila (preko vmesnika App Connect), indukcijsko polnjenje, upravljanje s sistemom z aplikacijo na pametnem telefonu ... Hkrati so tu še spletne storitve: klic v sili, infomacije o prometu, vremenu, parkiriščih ... pa vse do navigacijske podpore v obliki pogleda izbranega kraja preko Googlovih storitev Earth ali Streetview.

Golf, ki je še najmanj pridobil na zunanosti (širši in bolj oglat odbijač in polni LED žarometi namesto ksenona), sicer še ne more voziti sam - lahko pa prevzame nalogo vzdrževanja smeri in hitrosti v gneči in do hitrosti 60 km/h. Voznik pa bo lahko poslej tudi vzvratno vožnjo (vsaj vrtenje volana) s priklopnikom prepustil parkirnemu asistentu.

# Življenje na poti



Potovanja so sestavni del sodobnega poslovnega življenja. Kako se nanje pripraviti in kako se navaditi na tak življenjski ritem? Kakšne so njegove prednosti in slabosti, kje so pasti za zdravje?

**Tekst:** Gorazd Suhadolnik

**Foto:** Shutterstock

**P**o stari ruski navadi je treba pred potovanjem za minuto sesti, se umiriti in si reči, da bo pot potekala v najlepšem redu. V pogovorih s poslovneži, ki tudi več kot polovico delovnih dni v letu preživijo na poslovnih poteh, je mogoče zaznati, da sta umirjenost in skladnost – poleg rutine – najpomembnejša sopotnika tako dinamičnega poslovnega življenja. To je pogosto trdo in naporno psihično in fizično. Ne gre le za življenjski slog, ki ga moraš imeti rad, ampak za pravo malo znanost, profesionalno filozofijo, s katero je treba poiskati najučinkovitejše načine delovanja za uspešne poslovne dogovore in znosnejše premagovanje morebitnih zapletov.

## VSEGA NI MOGOČE OPRAVITI NA DALJAVO

Sandi Češko, ustanovitelj in solastnik podjetja Studio Moderna, leti praktično vsak teden. Lani se je z Lufthanso dvignil med oblake v okrog 200 dneh. S preletenimi kilometri bi skoraj dosegel Luno, oceni obseg potovanj. V ZDA je bil desetkrat, v Los Angelesu, New Yorku, Chicagu, trikrat v Las Vegasu ... »Povsod me je bilo dovolj,« pravi.

Na poslovne poti se ne pripravlja posebej. »Preprosto vem, da moram nekam priti, in grem. Poskrbim le, da ne pozabim bistvenih stvari, denarnice in potnega lista,« pravi. Do mest, ki niso oddaljena več kot 400 kilometrov, potuje z avtomobilom. Načeloma ne vozi sam, ne le zato, ker bi bilo to zanj preveč stresno, ampak tudi zato, ker med potjo raje dela. Na poslovni poti z letalom se pogosto, tako kot v salonih na letališčih, poveže s spletom in dela z računalnikom. Ko nima nujnih del, izkoristi polet tudi za počitek. »Navadil sem se, da v letalu hitro zadremam, četudi le za deset minut,« pravi prvi mož Studia Moderna. Strinja se, da je mogoče z digitalnimi orodji velik del posla opravljati tudi na daljavo, a pri odpiranju novih trgov je še vedno pomemben osebni stik. »Z ljudmi, s katerimi potem sodeluješ, se moraš osebno spoznati,« pravi.

Digitalne možnosti s pridom izkoriščajo v farmacevtskem podjetju Novartis. Veliko uporabljajo različne komunikacijske poti za delo v skupinah in zato so lahko v zadnjih letih precej zmanjšali frekvenco potovanj, pravi Aleš Zupan, programski vodja politik upravljanja z informacijami v Novartisovi informacijski tehnologiji. Vseeno je sam še vedno veliko na poslovnih poteh. Večino opravi z letalom. »Zagotovo je pot z letalom manj naporna, saj nekdo drug poskrbi za tvoj prevoz, pa tudi varnejša je,« pravi Zupan. Najpomembneje se mu zdi, da zna potovalna agencija, ki Novartisu ureja vse potrebno za potovanja, 'brati' managerjeve misli. »To pomeni, da natančno poznajo tvoje navade, potrebe in želje na delovni poti. Tako postanejo vse poti standardizirane, čas za organizacijo poti pa kar se da kratek.«

Sodelovanje, ki ga omogočajo konference preko telefona, videa in spleta, je zadovoljivo za veliko večino operativnih sestankov, pravi Novartisov informacijski vodja, kreativno delo pa poteka dosti učinkovitejše, če sedijo člani tima v istem prostoru. »Osebni stiki se nikakor ne dajo nadomestiti z moderno tehnologijo. Pri neposrednem stiku je komunikacija bolj sproščena in omogoča gradnjo osebnega odnosa med sodelavci. S sodelavcem iz Madrida pred sestankom vedno rečeva nekaj besed o Atletico in slovenskem vratarju Janu Oblaku, resno delo pa nato steče hitreje. Tudi ocenjevanje uspešnosti, načrtovanje razvojnih poti ali razreševanje težav poteka veliko bolj preprosto, ko si s sodelavcem v osebem stiku.«

Vendar pa pomeni vsako potovanje z vidika opravljanja tekočih delovnih nalog precejšnjo izgubo časa. »Najbolj se to pozna pri poteh v Evropi, kjer so vsi poleti in prestopni časi kratki in je zelo težko delati skoncentrirano dlje časa,« pravi Zupan. Sam med postanki na letališčih ponavadi na hitro prebira elektronsko pošto in odgovarja na nujna sporočila, med krajšimi poleti pa prebira materiale za sestanke ali strokovne članke. »Čeprav to ni preveč ekološko, priznam, da imam pogosto še vedno s seboj na papir natisnjene materiale, ki jih lahko berem ne glede na fazo leta,« pravi.

## DOLGE SAMOTNE VOŽNJE

Tudi Janja Božič Marolt, direktorica Mediane, ljubljanskega Inštituta za raziskovanje trga in medijev, najraje izkoristi poslovno pot z letalom za branje strokovnih člankov, ki si jih praviloma pripravi že pred potjo. Vendar veliko raje kot z letalom potuje z avtomobilom. »Taka pot mi omogoča svobodo. Tudi kam dlje bi se raje vozila z avtomobilom, če bi bilo to mogoče,« pravi. V povprečju se enkrat na mesec odpelje do podružnic Mediane v Zagrebu in Beogradu: prvi dan je v hrvaški prestolnici, tam prespi, zjutraj pa oddrvi še v Beograd in se potem vrne domov.

»Eni imajo psihoterapijo, jaz pa imam avtomobil,« pravi direktorica Mediane, ki vedno vozi sama. »Ne znam sedeti zadaj, čeprav mi je enkrat, ko me je vozil nekdo drug, to koristilo in sem se lahko posvetila delovnim pripravam.« Med vožnjo v Zagreb in Beograd se ponavadi pripravlja na sestanke, nazaj grede pa razmišlja o naročnikih, novih projektih in zadolžitvah zaposlenih v njih, izobraževanjih, pa tudi o zasebnih stvareh, družini in preurejanju doma. »Dam si duška v prostem razmišljanju,« pravi direktorica Mediane.

Navajena je voziti hitro in v šali pravi, da je s kaznimi pripevala za izgradnjo polovice avtocest na Hrvaškem. »Vožnja zame ni napor, v Ljubljano se vrnem polna energije in

nadaljujem z delom. Mogoče je to zaradi Srbije. Čeprav je življenjski standard nižji, so ljudje - vsaj tisti okrog mene - videti veliko bolj zadovoljni in sočutni. Mogoče se zaradi tega človeškega optimizma vrnem domov polna energije.«

Med potjo ne počiva, kakšnih sto kilometrov pred hrvaško mejo natoči gorivo in nato brez postanka vozi do doma. Pot z avtom je postala že avtomatizem in Božič Maroltova se preprosto ne naveliča takega načina dela. »Vedno so okoli mene drugi ljudje, delamo različne projekte, le redko se kaj ponavlja. Na poti vedno opazim kaj novega. Objekte, ptice, sveže zorano zemljo, ob cvetočih sončnicah se mi kar zmeša. In s cariniki smo 'največji prijatelji', vedno se lepo pogovorimo,« opisuje svojo 'duševno hrano' s poti.

K potovanjem brez zastojev in boljšemu izkoristku časa pripomorejo izkušnje in načrtovanje. Ko začne poslovnež razmišljati kot domačin in ne kot turist, ko pozna vozne rede, zna hitro rezervirati in izbrati vozovnico ali ko uporablja mobilno aplikacijo za javni prevoz ali naročilo taksija, gre vse hitreje in bolj tekoče.

Igor Okorn je kot gradbeni inženir opravljal zahtevne službe, med drugim je vodil izgradnjo portoroškega hotela Palace in hkrati še številne druge Istrabenzove investicije. Leta 2008 je menedžersko kariero zamenjal s študijem psihoterapije, šest let pozneje pa je doktoriral na dunajski univerzi Sigmunda Freuda. V Ljubljani vodi svoj Zavod za psihoterapijo, vendar pa pravi, da se vozi z avtomobilom po delovnih poteh še več kot prej. »Moje sedanje delo je vezano na klinično prakso, del mojega ritma sta tudi stalno izpopolnjevanje in izobraževanje. Potrebujem vpogled v lastno notranje psihično

dogajanje ter supervizijo oziroma nadzor. Predvsem zato - in ker sem tudi aktiven del širšega mednarodnega strokovnega okolja - se veliko vozim. Na cesti sem vsaj dvakrat ali trikrat na teden, v glavnem med Ljubljano, Trstom, Zagrebom in nekaj bolj oddaljenimi kraji v zahodni Evropi,« pojasnjuje Okorn.

V primerjavi z njegovim prejšnjim poklicem pa se je precej spremenil način, kaj počne med vožnjo, pravi ljubljanski psihoterapevt. »Praktično ne uporabljam več telefona, odvaldim sem se jesti in piti v avtomobilu. Ne poslušam niti radia. Vožnje so zato precej manj stresne, celo bolj pomirjujoče in jih lahko izkoristim kot počitek oziroma 'odklop' od dela,« pravi Okorn.

#### NA POSLOVNO POT S SVOJIM LETALOM

Albert Erman, ustanovitelj in direktor največje tovarne magnetov v Evropi, podjetja Magneti Ljubljana, je bil že pred leti prototip managerja, ki je nenehno v gibanju. V začetku devetdesetih je ob razpadu jugoslovanskega trga še posebej veliko potoval. »Izgubili smo skoraj polovico kupcev, morali smo jih nadoknaditi z novimi, zato sem kar sam prevzel takrat najpomembnejšo funkcijo trgovskega potnika,« se spominja direktor Erman. »Bil sem tako 'neumen', da sem ponoči sedel v avtomobil, imel sredi dneva sestanek v Amsterdamu, naslednji dan proti jutru pa sem se že spet bližal Ljubljani. Pa še pri kakem kupcu ali poslovnem partnerju v Nemčiji sem se kdaj oglasil,« opisuje direktor Magnetov, ki ima za seboj skoraj 50 let dela in nešteto poti.

Še vedno poslovno potuje, praviloma z avtomobilom, s katerim lahko na poti obišče več strank. Včasih pa poleti na poslovno pot s svojo cesso. »Letalo ima več omejitev,« pravi Erman. »Velikokrat sem imel med letom težave zaradi slabega vremena. Nekoč sem na poti iz Liverpoola zaradi nevihte zasilno pristal v bližini Saarbruckna, potem spet vzletel in priletel nad Divačo že v popolni temi. Kolega mi je moral pred letališko stezo postaviti avto, da sem lahko iz zraka videl, kje moram pristati.«

Erman večkrat leti na Kitajsko, seveda kot potnik, k dobaviteljem surovin. »V letalu preberem kakšno dobro knjigo,« pravi. »Temeljito se pripravim na sestanke že prej, v naši tovarni, zato zame razgovor s poslovnimi partnerji ni stresen.« Erman že dolgo pozna svoje kitajske dobavitelje, njihove običaje in navade. »Pri obiskih kupcev naših magnetov je drugače. Kader menjajo praviloma vsaka štiri leta, zato, da se nova ekipa nabavnikov lažje spet pogaja o ceni,« omeni še specifično posla.



#### KAKO PREVARATI SVOJE TELO?

Aleš Zupan poudarja, da ima zelo pozitivno izkušnjo z delom na vlaku, ki poleg vsega udobja omogoča še komunikacijske povezave. »Delo na vlaku je zelo učinkovito, delati začneš, takoj ko se sešedeš na svoj sedež. Brez prekinitev nato delaš do končne postaje,« pravi. Na vprašanje, ali se da enako delati v pisarni ali na poti, odgovarja, da je to težko ali celo nemogoče. A hkrati ponuja tudi nasvet, kako se prilagajati. »V vsakem primeru pot vpliva na počutje in zdravje. Pomembno se mi zdi, da si jo organiziram tako, da mi ostane nekaj časa tudi zase in si lahko privoščim vsaj eno uro rekreacije ali počitka na dan. Ker se v Ljubljano praviloma vračam v poznih nočnih urah, je pomembno, da si naslednji dan intenzivnih delovnih obveznosti ne organiziram pred deveto uro zjutraj,« odgovarja Zupan.

K tekočim potovanjem in boljšemu izkoristku časa zagotovo pripomorejo izkušnje, še pravi. »Počasi se naučiš vozne rede na pamet. Veš, kdaj letijo letala, poznaš linije vlakov ali javnih prevozov po mestih. Tako lahko loviš najugodnejše kombinacije prevozov. Iz turista se polagoma preleviš v domačina in začneš uporabljati vse vrste storitev, ki olajšajo življenje in potovanje v določeni državi. Veš, kako opraviti hitro rezervacijo in nakup vozovnice za vlak, imaš mesečno vozovnico za tramvaj, uporabljaš aplikacijo za vozne rede in naročilo taksija ... «

Sandi Češko je razvil poseben 'psihološki trik', s katerim poskuša prevarati svoje telo, da to ne opazi spremembe zaradi drugega časovnega pasu. Na pot nikoli ne pozabi vzeti tekaške opreme. »Če je le mogoče, grem po prihodu na cilj najprej na tek. Tako se počutim, kot da nisem v drugem mestu, tisoče kilometrov stran od doma,« pravi.

Albert Erman pravi, da moraš imeti takšno življenje pač rad, odsotnost od doma pa lahko po njegovem mnenju tudi koristi družinskim odnosom. »Zadnje časa si za službene poti vzamem malo več časa in se ne vračam domov vedno isti dan. Ker sem vsako leto starejši, bom svoje službene poti čedalje bolj prepuščal svojim naslednikom,« napoveduje direktor Magnetov in poudarja, da sam poslovno pot že zaradi splošne razgledanosti če se le da poveže tudi s kratkimi ogledi krajev, v katerih domujejo poslovni partnerji.

»Pot moraš vzeti kot nekaj pozitivnega, ne smeš se obremenjevati z ovirami. Pri varnostnih pregledih na letališčih moraš recimo malo izklopiti možgane, saj logika tam ne velja,« pravi Sandi Češko. Včasih je tudi tak kraj priložnost za srečanje s kakšno zanimivo osebo. Pred kratkim se je na letališču v Los Angelesu tako znašel na naključnem, a podrobnejšem varnostnem pregledu. Tam je bil skupaj z moškim, za katerega se mu je zdelo, da bi lahko bil 'velik', slaven. »To so kazala že oblačila in njegovo vedenje. Ženi Liviji sem poslal foto-

## Nasveti za »leteče« poslovneže

### BODITE PRIJAZNI DO USLUŽBENCEV.

Letalski in hotelski uslužbenci so lahko pogosto v pomoč, a če se boste obnašali oholo, vam zagotovo ne bodo pomagali.

### BODITE PRIJAZNI DO SVOJEGA ŽELODCA.

Poslovna pot ni prava priložnost za eksperimentiranje z nenavadno lokalno kuhinjo.

### ZMANJŠAJTE TVEGANJE ZA KRVNE STRDKE.

Med letom vsako uro vstanite, pretegnite ude in se malo sprehodite.

### V DRUGEM MESTU POJDITE NA SPREHOD IN TEK.

To ne bo koristilo le vaši kondiciji in bistrosti razmišljanja, ampak tudi spoznavanju vzdušja v mestu, ki ga poslovno obiščete.

### MED POLETOM POČIVAJTE.

Delo na 10.000 metrih višine ni nujno najboljša ideja.

### OB VSAKI PRILOŽNOSTI SI UMIJTE ROKE.

Veliko stvari, s katerimi ste med potjo v stiku, mogoče ni prav čistih.

### V OSEBNI PRTLJAGI IMEJTE REZERVNA OBLAČILA.

Lahka, preprosta in pametno izbrana. Če bodo vaša prtljago kje založili, vsaj ne boste ostali brez nujnih oblačil.



grafijo, odgovorila pa mi je hči Ema: 'Z oskarjevcem Jaredom Letom si na letalu,' mi je napisala.«

### ZADREGE S HRANO

Janja Božič Marolt ima kot izkušena poslovna popotnica kovček z obveznimi osebnimi stvarmi vedno pripravljen. Včasih se ji vseeno zgodi presenečenje. Pred vsako potjo očisti avtomobil in pospravi čevlje, ki se spotoma naberejo v njem. Enkrat se je pripeljala v Beograd z golj z dvema različnima levima čevljema. »Oba sta bila sicer črna, a je imel eden dva centimetra višjo peto od drugega, eden je bil svetleč z zadrگو na sredini, drugi, nesvetleč, pa je imel zadrگو zadaj,« pojasni zabavno zagato.

Kaj pa prehrana? Vsaj Božič Maroltovi na službenih poteh ne povzročajo skrbi. »Preprosto nisem lačna, tako sem delovno razveta, da niti nimam potrebe po obrokih,« pravi. »Imela sem obdobje, ko sem jedla 'študentsko hrano' iz vrečke, vendar mi je bilo kmalu vse presladko. Večinoma se rešujem z arašidi, nikoli pa ne pozabim vzeti dovolj vode,« pravi.

Za Češka je prehrana edini pravi problem poslovnih poti. »Doma so v moji prehrani glavni sadje, zelenjava in kaše. Na poti je tako hrano težko najti. Na krajših letih po Evropi praviloma ne jem, pijem le vodo. Na daljših, večdnevih poteh pa pogosto ne moreš izbirati, ne moreš niti zavrniti obeda, če te povabijo na poslovno kosilo ali večerjo. Po drugi strani pa spoznaš veliko novih restavracij, drugačno prehrano in zanimive jedi.«

»Majhni prigrizki na sestanku, poslovna kosila in večerje, poslovni saloni na letališčih ... hrane je na delovni poti pogosto preveč. Potrebno je biti zelo discipliniran, da se ne nabere pre-

več kalorij,« pravi Zupan. »Včasih pa se zgodi, da zaradi nenapovedanega sestanka zamudiš kosilo, nato pa moraš že hiteti na letališče. Zato imam v torbi vedno na zalogi kakšno jabolko, ki mi pomaga preživeti do naslednjega obroka.«

### VOLJA PREMAGA TUDI BOLEZEN

Za Igorja Okorna so v avtomobilu najpomembnejši udobje, varnost in ekonomičnost vožnje. »Daljše sedenje v avtu lahko zaradi prisilne države povzroča težave s hrbtenico, to pa poskušam urejati z vadbo,« pravi. Dodaja, da se vsakodnevne vožnje sicer navadiš, vendar lahko sčasoma postane tudi naporna in odveč. »V prihodnje si želim najti najbolj optimalno rešitev in čim bolj zmanjšati frekvenco dnevnih potovanj.«

Češko zaradi naporov na poslovnih poteh še nikoli ni zares zbolel. »Pri zdravniku nisem bil že vsaj petnajst let. Novembra lani sem imel v Nemčiji pomembne sestanke, na pot sem moral oditi s precej visoko vročino. V dveh dneh sem bil v treh mestih in na poti se mi je uspelo celo pozdraviti,« pravi.

Za Ermana je najpomembnejša prava prehrana z veliko sadja, pri delovni poti z avtomobilom svetuje zmerno vožnjo z večkratnimi postanki. Zupan pa pravi, da je verjetno največja nevarnost pogostih potovanj stres. »Če se bojiš letal, velikih letališč ali množic ljudi, tako delo zagotovo ni primerno zate. Globoko verjamem statistiki, da je letalski prevoz od vseh najvarnejši in me zato nikoli ni strah. Vedno me je tudi navduševala tehnika in čeprav že zelo dolgo nisem več otrok, še vedno opazujem letala na tleh in v zraku ter se čudim novim modelom, novim oblikam kril in zakrilc ... Če dobro pomislim, imam idealno službo,« sklepe ne misli o poteh.



# PRAVA KLIMA PRAV ZA VAS

Klimatska naprava ne pomeni le udobja v notranjosti avtomobila, pač pa z ustrezno temperaturo in vlago skrbi tudi za dobro počutje, varno vožnjo in nenazadnje ugodno delovno klimo. Tudi prijetno gretje ali le prezračevanje - ko je to potrebno.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Getty Images

**L**e redko je zunanja temperatura v kombinaciji z drugimi dejavniki, na primer s sončnimi žarki, naravno taka, da imamo v vozilu optimalno temperaturo, že ko sedemo vanj. Poglejmo proti toplejšim mesecem. Ko se bo zunanja temperatura začela približevati 20 stopinjam Celzija v lepem, sončnem pomladnem dnevu, lahko to pomeni, da se bo notranjost avtomobila, ki je po svoji definiciji in zasnovi vendarle podoben toplotni gredi, začela hitro ogrevati. Kmalu bo prijetno toploto zamenjalo tudi pregrevanje (posebno ob temni barvi zunanosti in posebno velikih steklenih

površinah) - vsaj za občutek v našem telesu. To se običajno najbolje 'počuti' v okolici dvajsetih stopinj. Kako zelo se lahko pregreje avtomobilska notranjost, pove dejstvo, da lahko že pri zunanji temperaturi 25 stopinj v kabini s časom notranja temperatura doseže tudi blizu 60 stopinj. Jasno pa je, da so že pri bistveno nižji številki na termometru posledice neugodje in znojenje, povišan utrip ali težave z dihanjem pri občutljivejših voznikih. Posledice niso le fizične. Raziskovalci že leta ugotavljajo, da neprimerna, predvsem zelo povišana temperatura, povzroča tudi nevarne spremembe v psihi voznika. Voznik lahko postane manj

zbran, razdražen, tudi agresiven, kar za volanom pomeni recept za nesrečo. Leta 2015 so v Španiji analizirali 118.489 avtomobilskih nezgod in ugotovili, da obstaja neposredna povezava s temperaturo: v obdobju vročinskih valov v državi se je število nesreč dvignilo za skoraj 8 odstotkov.

Brez klimatske naprave - s tem mislimo na kompleksen sistem, ki ureja tako ohlajanje kot gretje in prezračevanje - v avtomobilu včasih skoraj ni mogoče sedeti, kaj šele z njim varno upravljati ali pa v vlogi potnika zbrano delati med vožnjo.

## PO MERI

V času, ko se veselimo pomladi in nato poletja, večinoma omenjamo hlajenje, seveda pa je enako pomembno in potrebno ogrevanje avtomobila, ki ravno tako pripomore k prijetnemu počutju in zbrani vožnji. Takrat sistem pač izkorišča (v glavnem) odvečno energijo motorja z notranjim izgorevanjem, ki se sprošča kot toplota.

### DAVNO JE TEGA ...

Zgodovina izuma oziroma povezave sobne klimatske naprave z njeno 'mobilno' verzijo je sicer kar dolga in sega v trideseta leta prejšnjega stoletja, čeprav so uspešne modele s klimo v vozilih nato poslali na trg šele sredi petdesetih let. Potem je šel razvoj naprej izjemno hitro in zdaj med tistimi prvimi, okornimi napravami, ki so zavzele pol prtljažnika, ter sodobnimi tri- in štiriconskimi napravami praktično ni več nič skupnega. Ostala je le čisto osnovna ideja o hlajenju 'bivalnega' prostora v avtu. Seveda pa sodobna klimatska naprava v avtomobilu zmore še veliko, veliko več - ne le da računalniško in s številnimi tipali nadzoruje količino in smer vpihanega zraka v kabino, pač pa si lahko voznik, sovoznik in potniki zadaj prilagajajo temperaturo po svoje (razlika je seveda lahko največ 3-4 stopinje). Hkrati s tem klimatska naprava deluje kot celostni prezračevalni sistem, ki nadzoruje vlago in ureja kakovost zraka - tako zmore odpirati ali zapirati (če tipala zaznajo onesnaženje) dotok zunanjega zraka. Zrak seveda tudi dodatno čisti s posebnimi, aktivnimi filtri, kar je predvsem pomembno za alergike. Sodobne klime s filtri odstranijo tudi cvetni prah in celo druge alergene. Najboljše naprave omogočajo tudi ioniziranje zraka (odstranijo negativne ione iz zraka) v kabini, nekatere pa tudi - na željo voznika, seveda - odišavljanje notranjosti.

### SPROŠČENA IN VARNA VOŽNJA

Vse naštetu seveda ni le prijetno in nenazadnje zdravo, ampak daje sodobni klimatski napravi v avtomobilu pomembno vlogo v aktivni varnosti. Vozniku zagotavlja zbrano upravljanje avtomobila, odstrani večino motečih, tudi stresnih elementov, povezanih s previsoko ali

prenizko temperaturo, vonjem ali celo vsebino oziroma kakovostjo vdihanega zraka (človek ga porabi za približno pol kubičnega metra na uro). Voznik si lahko tako natančno določi temperaturo (ki jo samodejna klimatska naprava vzdržuje ne glede na kot in intenzivnost sončnih žarkov ter zunanje temperature), intenzivnost vpihovanja oziroma reakcijo sistema na spremembo temperature (vpihovanje je lahko bolj nežno ali odločnejše), smer ... in, kot rečeno - spremlja in nadzira tudi kvaliteto zraka. Zelo pomembno je dejstvo, da zmore

Sodobna klimatska naprava v avtomobilu zmore veliko - ne le da računalniško in s številnimi tipali nadzoruje količino in smer vpihanega zraka v kabino, pač pa si lahko voznik, sovoznik in potniki zadaj prilagajajo temperaturo po svoje.

sistem tudi osušiti zrak v kabini, tako da je občutek na koži še bolj prijeten, kljub dejstvu, da temperatura ne pade tako izrazito. To je še kako pomembno tudi v jesenskih in pomladnih mesecih, ko močna deževja prinesejo vlago v kabino ter lahko ustvarijo moteč in nevaren kondenz na steklih.

Ugodna klima je pomembna predvsem pri daljši ali napornejši vožnji, ko potrebujemo maksimalno zbranost. Da je klima res pomembna, ker zelo vpliva na voznikove reakcije in sposobnosti, so spoznali tudi v dirkaškem

športu, kjer dobiva vse večji pomen tudi pri vztrajnostnih dirkah (prvi pride na misel reli Dakar). Tudi tam jo vgrajujejo, čeprav vpliva naprava na moč motorja. Prednosti pač prevladajo nad pomanjkljivostmi.

### ZA POGON SKRBI MOTOR

Ker veliko večino klimatskih naprav še vedno posredno žene motor avtomobila (sploh kompresor), seveda to pomeni določeno izgubo moči (in prirastek porabe), toda teh nekaj kilovatov (3-4) in nekaj odstotkov porabe je vendarle dobro naloženih. In kam gre moč? Ker je klimatska naprava pravzaprav toplotna črpalka, ki je sestavljena iz kompresorja, kondenzatorja in izparilnika, žene kompresor motor avtomobila preko jermena (izjemoma tudi elektromotor). Cel sistem pa deluje po načelu spreminjanja fizikalnega stanja hladilnega plina (medij), ki se v zaprtem krogotoku stiska, utekočini in spet uparja, ko iz okoliškega zraka sprejema toploto. Hlad, ki ga pri tem oddaja, pa ventilator vpihuje v kabino. Kako intenzivno in na kak način se to zgodi, določa nadzorna elektronika s podatki, ki jih dobiva od različnih tipal. Nekoliko manj zahteven je podsistem ogrevanja, ki motorju odvzema nekaj odvečne energije. Ta se sprošča v obliki toplote, medij pa je hladilna tekočina. To potem preko posebnega izmenjevalnika toplote (radiatorja) sistem vpihuje v kabino. Intenzivnost in način tudi tu ureja skupna nadzorna elektronika.

### ZA BLAGODEJNOST UPORABE

Kljub 'inteligenci' sodobnih klimatskih sistemov je vendarle treba poznati nekaj osnovnih principov uporabe v toplih mesecih, da bo učinek najboljši in izkoristek optimalen, predvsem pa, da ne bo negativnih učinkov, ki jih lahko s seboj prinese nepoznavanje delovanja. Vsekakor je treba temperaturo v vozilu prilagoditi zunanji temperaturi, saj naj razlika med zunanjo in (želeno) notranjo temperaturo ne bi preseгла pet do šest, v skrajnih primerih pa recimo do osem stopinj. Sredi vročinskega vala in recimo plus 35 stopinj se v svojem jeklenem konjičku torej ne bi smeli hladiti na

## Ne pozabite na vzdrževanje

Tudi če je avtomobil novejši, je treba vsaj enkrat letno zaviti na obisk pooblaščenega servisa, kjer bodo izkušeni strokovnjaki pregledali delovanje in zamenjali kabinski filter. Takrat vam bo serviser tudi razkužil napeljavo, v kateri se lahko zaradi stalne prisotnosti vlage zaredijo mikroorganizmi, ki potem povzročajo neugoden vonj po zatoihlem. Ravno zaradi tega strokovnjaki svetujejo, da tudi pozimi občasno vključite kompresor, ki je srce naprave. Sicer pa boste učinkovitost osušenja hitro opazili po prvem resnem spomladanskem ali jesenskem naliivu, ko bo kompresor miroval, stekla pa se bodo nadležno orosila. Če sčasoma opazite, da delovanje sistema (predvsem hlajenja) peša, bo treba dodati nekaj hladilnega plina. Najbolje, da tudi to opravite na pooblaščenem servisu. Le ob primernem vzdrževanju bo sistem deloval v polni formi.

recimo 20. Dodajmo še, da je treba temperaturo postopno zniževati, obenem pa tudi postopno zviševati po daljši poti, da se izognemo temperaturnim šokom. Šobe naj bodo vedno obrnjene od telesa, senčniki na vetrobranskem steklu spuščeni, saj bo tako hladen zrak potoval mimo glave (ki je tudi temperaturno gotovo najbolj občutljiv del telesa). Če ima avtomobil tudi senčnike na bočnih ali zadnjem oknu, jih pri toplem, sončnem vremenu spustite, saj žarki skozi steklo ogrevajo notranjost kot toplo gredo.

Če se odpravljate na poslovno pot, poskrbite, da bo avto pred začetkom poti prezračen ali po možnosti ustavljen v senci, sicer se ne boste znebili neprijetnih potnih srag na hrbtu. Odprta okna lahko pomagajo le v prvih metrih poti, sicer vam bo preprih prej škodil kot pomagal in prehlad ne bo daleč. Torej: takoj po začetku poti okna odprite, prezračite avto, jih zaprite in hkrati pritisnite stikalo za notranje kroženje zraka (za nekaj minut), saj

bo tako sistem prej ohladil kabino. Brez nadaljnjeja pa velja - nikar ne pretiravajte.

### NASLEDNJI KORAK: ZRAČENI SEDEŽI

Ogrevani sedeži so že leta skoraj obvezna oprema boljših modelov, sploh tistih, ki so opremljeni z usnjenimi prevlekami. Te so namreč na otip lahko v hladnejših dneh hladne, občutek mraza pa električni grelniki, skriti pod usnjenimi prevlekami, uspešno izničijo.

Za popolno temperaturno udobje med daljšimi potmi pa je smiselno vsaj poslovni avtomobil opremiti še s tako imenovanimi zračnimi sedeži. Poleti velja, da še tako učinkovit sistem klimatiziranja ne more povsem preprečiti pregrevanja hrbita in stegen na usnjenih sedežih. Omenjeno zračenje pa učinkovito odvaja pregret zrak - ali pa skozi številne luknjice perforiranega usnja ali al-kantare enakomerno in blago dovaja hladen zrak med sedež in oblačila ter tako zagotav-

lja, da srajca ali hlače po nekajurni vožnji niso premočeni. V konstrukciji sedežev (zračeni so lahko sprednja sedeža in zadnja klop oziroma sedeža) so namreč vgrajeni številni ventilatorji, ki to omogočajo, njihovo delovanje oziroma intenzivnost pa v nekaj stopnjah določa voznik oziroma vsak potnik posamezno. V tako opremljenem in temperaturno skorajda idealno uravnavanem avtomobilu je tako lahko prijetna tudi daljša pot na poslovni sestanek, kamor nato poslovnež prispe spočit. Brez stresa je mogoče nekajurno pot izkoristiti za pripravo predstavitve novega projekta, ali pa se s kolegi osredotočiti na koordinacijo pred pomembnim srečanjem.

Klimatska naprava je v avtu ne le pripomoček, ampak tudi naš zaveznik. Ko se odločamo za vozilo in opremo, se ji je zato smiselno posvetiti in se odločiti pravilno, nato pa tudi skrbeti za primerno temperaturo. Telo nam bo hvaležno, vožnja pa bo res lahko v užitek.



## INTERVJU

JELKO GROS, DIREKTOR NORDIJSKEGA CENTRA PLANICA

# ODPRT ZA NOVA ZNANJA

Jelko Gros je direktor Nordijskega centra Planica. Mnogi menijo, da je eden najzaslužnejših za to, da je Planica po dolgih letih globokega spanca spet ponos Slovenije. Nekdanji smučarski skakalec, ki o sebi pravi, da »ni bil kaj prida«, nekdanji trener – tudi reprezentančni v letih, ko je Primož Peterka dosegal svoje največje uspehe – in že nekaj let strokovni sokomentator RTV Slovenija, je poslovno in s srcem vpet v enega najtrofejnejših slovenskih športov.

**Tekst:** Tadej Golob

**Foto:** Domen Grögl

**Jelko, začniva na cesti, na poti na tekme. Kakšno politiko ima RTV Slovenija do komentiranja s prizorišč tekmovalnih smučarskih skokov?**

Omejeno število tekem prenašamo neposredno s terena, na primer tradicionalno novoletno turnejo, svetovna prvenstva, smučarske polete, sem in tja še kakšno tekmo zraven, da kot komentator ohraniš stik s tekmovalci, trenerji in vodstvom svetovnega pokala.

**Kako pa potujete na prizorišča? Bi se danes na primer v švicarski Engelberg odpeljali z avtomobilom?**

Pri tem je televizija zelo varčna. V avtomobilu se peljemo reporter in strokovni sodelavec, novinar, ki dela na terenu, in snemalec.

**Ker gre za intervju za medij, v katerem je velik poudarek na avtomobilih in mobilnosti, me zanima, kakšen voznik ste?**

Uh ... Na leto prevozim 40.000 kilometrov, nesreče pa že dolgo nisem imel. Ko sem opravil z vsemi pubertetami, je bilo konec tudi z nesrečami. Mislim, da sem dober voznik, predvsem zaradi tega, ker nisem utrujen, ko pridem na cilj. Se pravi, da mi sama vožnja ne pobira odvečne energije.

**Bi se prej omenjenih 750 kilometrov do Engelberga odpeljali brez daljših postankov?**

Bi. To pomeni tja od začetka do konca, mogoče eno kavo po tekmi in »v kosu« nazaj, tako da bi bil ob kakšnih enih, pol dveh zjutraj že nazaj.





## Med partnerji je tudi Porsche Slovenija z znamko Audi

Partnerstvo Nordijskemu centru Planica vključuje pomembno nalogo - podporo delu z mladimi skakalci in tekači, ki bodo v prihodnosti lahko krojili svetovni športni vrh. Pet elitnih partnerjev, in sicer Porsche Slovenija z znamko Audi, Gorenje, Zavarovalnica Triglav, Gorenjska banka in Pivovarna Laško, je vključenih v uresničevanje strategije in krepitve blagovne

znamke Planica s ciljem omogočiti številnim mladim športnikom kakovostne treninge v Planici. Zaveza elitnih partnerjev Nordijskega centra Planica je, da slovenskim športnikom omogočajo dostopne treninge v vrhunskih razmerah, kar v praksi pomeni, da pokrijejo polovico stroškov treninga vseh slovenskih smučarskih skakalcev in smučarskih

tekačev ter stroške organizacije vseh domačih in mednarodnih tekmovanj nižjega nivoja. S tem ukrepom so elitni partnerji zagotovili, da bodo slovenski klubi več trenirali, s tem pa jim omogočajo tudi doseganje boljših rezultatov. V okviru Nordijskega centra Planica imajo vsi vključeni partnerji enakovredno pojavnost in usklajeno komunikacijo.

Poslovni Carzine

/

### **Poznam precej smučarskih skakalcev in niti eden med njimi nima prav lahke noge na stopalki za plin. Kako je z vami?**

Odvisno od časa. Če se mi mudi, potem tudi stopim na plin, sicer pa sem zavezan varni vožnji in tudi »ekonomsko osveščen«. Vem, da gre veliko goriva v nič, če se pelješ 160 kilometrov na uro, če se pa pelješ med 120 in 130, pa kar lepo prihraniš na takšni poti.

### **Kakšni pa ste kot sovoznik?**

Nisem sovoznik. Nikoli. Vselej vozim ... (smeh)

### **Tudi ko gre ekipa RTV Slovenija na teren?**

No, v tem primeru pa sem. Ampak sem ves čas buden. Ne zaspim v avtu, tudi če pelje kdo drug, krajšam mu čas, pogovarjam se z njim, in če je treba, mu iz izkušenj tudi povem, kje je bližja pot.

### **Ne zaspite, ker niste utrujeni, ali zato, ker ne zaupate šoferju?**

Nisem utrujen. Če se pelješ z avtomobilom in če že sediš v njem kot sovoznik, je lepo pogledati okrog sebe. Ko voziš, za to nimaš toliko časa. Zdelo bi se mi škoda, če bi se peljal čez severno Italijo in del švicarskih Alp, pa si jih ne bi ogledal.

### **Sprašujem zato, ker me zanima, kakšen je vaš odnos do samovozečih avtomobilov, ki se nam obetajo v prihodnosti. Si znate predstavljati sebe v enem od njih?**

Znam si že, ne vem pa, kaj bi delal. Če bi sedel na zadnjem sedežu, potem bi še šlo. Da bi pa sedel spredaj, pa si ne morem misliti. Sam še tempomata skoraj ne uporabljam, prav tako nisem ljubitelj avtomatikov. Moj avto mora imeti prestavno ročico, da sem aktiven.

### **Bi rekli, da ste bolj športen kot pa posloven voznik?**

Da, čeprav ne vozim športnih avtomobilov.

### **Dolgi vožnji ste bili vajeni že kot tekmovalec, pa kasneje kot trener. Domnevam, da so prijetnejše, če se vračate od nekod po zmagoslavju kot pa po porazu.**

Zagotovo. Ko si dosegel zastavljeno, se domov vračate samo s spomini, pelješ utečeno pot naprej, sicer pa ves čas nekaj tuhtaš, pa tudi vzdušje ob tebi je seveda povsem drugačno, če se kdo v avtomobilu malo nasmeje. Ko ni rezultatov, se v kombijih nihče ne šali.

### **Ni niti črnega humorja?**

Ni. Slaba tekma je stvar, ki jo moraš predelati v sebi. Lahko se pogovoriš na samem, sicer pa vlada tišina, ki kaže na premlevanje slabega dne, smole, ki si jo imel, in napak, ki si jih naredil.

Poglejte, kar zadeva take vožnje, se je ekipa recimo z ene prvih tekem aktualne sezone 2016/2017 vračala z dvema ekstremoma - z Domnom in s Petrom Prevcom. Ste si lahko pred sezono pred-

stavljali, da bo 17-letni mladenič tako razbil tekmece, kot je to na začetku sezone storil Domen Prevc, ali pa to, da se Peter Prevc na tekmi ne bo uvrstil v finale?

Bolj neverjetno se mi zdi to, da se Petru ni uspelo uvrstiti na tekmo. Da si ne bom lastil njegove izjave, se strinjam z Goranom Janusom, ki je pred sezono dejal, da je Petru največji tekmelec prav Domen, in to zato, ker ta skače tako, da lahko prinese samo uspeh ali pa prav nasprotno. Z manjšo napako se zato Domen hitro znajde v ozadju, čeprav še zmeraj blizu deseterice. Če bi Domna kdo videl v septembru, kako je skakal, bi rekel: »No, pa smo izgubili še enega talenta.« Pa je potem 'zrasel' v zimskem času. Pri Petru se je pa odvila zgodba, ki je gledalci ponavadi sploh ne vidijo. Kako lahko nekdo izgubi stik s svetovnim vrhom? V svetovni pokal je stopil tako pripravljen, da bi lahko tekmoval na isti ravni kot v lanski sezoni. Prvi padec pa je pokazal, da je tudi Peter človek, razmišljujoča oseba s čustvi. Po eni strani je bil padec boleč, povzročil pa je še negativno spiralo, ki se je niti največji šampioni ne morejo ubraniti kar zlahka.

### **Če se vrneva k Janusovi izjavi ... Koliko vpliva na to, da se ti podre svet, če te premaga mlajši brat? Najbrž ni isto, če skoči dlje sedem let mlajši Domen, kot kakšen šampion, recimo Severin Freund?**

Mislím, da bratovskega kompleksa v tej družini ni. Za kaj takega so preveč povezani med seboj. Je prej veselje za njegov uspeh. Peter je zelo inteligenten in ve, da mora najprej premagati vse druge, da se bo lahko ukvarjal z Domnom. Da mora priti bližje drugim. Naskok na stopničke - ko drobec odloči, ali boš prvi ali tretji - je pa neka druga zgodba. Že večkrat sem rekel, da gre v skakanju nekako takole: najprej imajo tekmovalci kompleks pred kvalifikacijami, potem pred uvrstitvijo med trideset, za kar se dobi točke, potem se nekako »valjaš« na mestih med trideset in deset, za deseterico je pa že treba narediti nekaj več.

### **Lahko tole traja, morda več sezon? Mislím tako na Domnov uspeh kot na Petrovo krizo?**

Domnov uspeh gotovo, Petrova kriza pa upam, da ne. Seveda lahko traja, marsikdo se je že izgubil in ta negativna spirala se lahko nadaljuje, ampak pri tistih, ki se jim je to zgodilo, je bil ponavadi razlog v tem, da so bili polovičarski pri treningu. Po vseh informacijah, ki jih imam, pa vem, da Peter ni bil polovičarski, da je treniral na polno, mogoče celo več, kot bi bilo treba.

### **Več fantov skače na domačih, Slatnarjevih smučeh. Količno vlogo imajo smučiči in nasploh oprema danes pri smučarskih skokih?**

Oprema ima zelo pomembno vlogo. Prvič, moraš ji zaupati, drugič, če govorimo o smučeh, ti morajo zagotoviti konkurenčno hitrost, in tretjič, pri proizvajalcih smučiči moraš doseči individu-

**INTERVJU**

JELKO GROS, DIREKTOR NORDIJSKEGA CENTRA PLANICA

alno obravnavo. Na prizoriščih z več vetra v hrbet je treba izbrati malo mehkejše smuči, da bolje začutiš upor na smučeh. Drug ekstrem pa so smučarski poleti, kjer bi te te iste smuči popolnoma ustavile, sploh ne bi mogel izkoristiti letenja. Smuči so tako individualna zadeva, da morajo biti prilagojene posameznemu skoku. Zato tekmovalci stestirajo od kakšnih pet do osem parov smuči, na koncu pa ponavadi izbirajo med dvema. Potem je pa tu še obdelava drsne obloge, ki je zelo pomembna, in pa njena preparacija, ki jo opravi serviser. Če v sneženju ne verjameš, da te ne bo nič »cukalo«, se ne postaviš na prste in lahko padeš že na zaletu. Tu so še nastavitve okovja. Nekdo s krivimi nogami, kot jih ima Schlierenzauer, sploh ne potrebuje paličic, ker se noge že same postavijo plosko na površino, Peter, ki ima izjemno gibljive gležnje, tudi ne potrebuje prav dolgih paličic ... Pa dres, ki je tudi eden od pomembnih elementov. Navzven je videti, da so vsi enaki, pa niso. Skakati z dresom kakšnega Bolgara, pa je ta dres prav tako narejen po meri, je tako, kot bi z letnimi gumami dirkal po ledu. Mi pri tem k sreči ne zaostajamo, saj imamo doma dva dobra proizvajalca dresov.

**Ko se je Slatnar odločil, da vskoči namesto Elana, so bili mnogi skeptični, ali mu lahko uspe na tako majhnem trgu, kot je smučarsko skakanje. Podobno so nekateri dvomili o rentabilnosti Nordijskega centra Planica. Leto dni je od njegovega odprtja. Kakšni so finančni rezultati?**

Ko smo izdelali investicijski načrt, smo rekli, da bomo potrebovali pet let, da bomo delali s polno paro, ampak v prvem letu obratovanja smo zaslužili toliko, da držimo glavo nad vodo, pa še kakšnih 100.000 evrov je ostalo za vzdrževanje oziroma za investicije. Kar pomeni, da je bila zasnova s številnimi turističnimi produkti pravilna odločitev. Samo s tekmami in športnimi prireditvami bi bili pa pod vodo. Stvari, kot so zipline, vetrovnik, sneg sredi poletja, to so stvari, ki privabijo. Dvorana za tek na snegu še ni tako izkoriščena, kot bi lahko bila. Septembra, oktobra in novembra odlično, maja, junija, julija in avgusta pa ne. Turistično gospodarstvo te novosti še ni znalo ponuditi, sami pa nimamo toliko denarja, da bi lahko ljudi seznanili s to možnostjo. Ko sem sam pri sebi opravil analizo, sem ugotovil, da je vsak obiskovalec Planice, ki je sem prišel sredi poletja v kratkih hlačah, stopil na sneg, napravil kepo in se fotografiral. Od kakšnih 100.000 ljudi jih je vsaj 20.000 poslalo fotografijo iz Planice na socialna omrežja in delalo reklamo zanjo. Ko sem to opazil letos poleti, ko še ni bilo tekačev, sem si rekel, da moramo naslednje leto zasnežiti dvorano že samo zato, ker je atrakcija, pa če jo komu zaračunamo ali ne.

**Vaš položaj zahteva precej menedžerskih znanj. Pred tem ste bili direktor Centra šolskih in obšolskih dejavnosti. Ste se tam naučili menedžerskih veščin?**

Naš zavod je uradno Zavod za šport Republike Slovenija Planica. Planica zelo štrli iz njega, ampak ni samo to. Na naših plečih je polovica pogona slovenskega športa, saj skrbimo za šport otrok in mladine in približno 50 odstotkov športa se odvija na tem nivoju. Pod našo streho je tudi informatizacija slovenskega športa, pred kratkim so nam pa pridružili še muzej športa, ker je prej životaril, in smo dobili nalogo, da tudi Muzeju športa Republike Slovenije najdemo pravo mesto. Planica je tudi svoje področje in vse to je treba nekako preplesti. In če se vrnem k vprašanju; menedžerstva sem se naučil že kot trener. Kot trener kmalu ugotoviš, da kljub najboljšim pripravam nikoli ni nič tako, kot bi moralo biti. Ne v hotelih, ne na skakalnicah, ne pri opremi. Kot trener spoznaš, da se pri teh rečeh ne moreš zaneseti na koga tretjega. Naučiš se pogovarjati s proizvajalci za opremo, s hotelirji za hrano in nastanitev, poskrbeti moraš za prave ure za trening, da te ne porinejo na stran. Vse to z lahkoto preneseš na druga področja.

**Slaba tekma je stvar, ki jo moraš predelati v sebi. Lahko se pogovoriš na samem, sicer pa vlada tišina, ki kaže na premlevanje slabega dne, smole, ki si jo imel, in napak, ki si jih naredil.**

Pri trenerstvu ni knjige, ki bi jo na fakulteti prebral in delal po njej, ampak so samo nenapisane zgodbe. Podobno je pri menedžerstvu. Če ne znaš brati bilanc, ne moreš poslati nekoga, da to stori namesto tebe, pač pa se moraš udeležiti seminarja in se tega naučiti. Ko sem postal prvič direktor, je veljal zakon o javnih naročilih za veliko neznanko in so se ga nekateri kar bali. Lahko bi se zanesel na pravnico, ki smo jo imeli, ampak sem si rekel, kako se bom pogovarjal, če ga ne bom razumel?

**Ste imeli kot športnik in potem trener kakšen moto, ki se ga držite še zdaj kot direktor in upravljavec nacionalne svetinje?**

Mislím, da je ameriški predsednik Roosevelt nekoč rekel - nava-jam po spominu - nekako takole: Možgani so tako narejeni, da se ves čas upirajo novim znanjem. Moj moto je pa prav nasproten: treba se je odpreti novim znanjem.

**Ste tudi član komiteja za razvoj smučarskih skokov pri Mednarodni smučarski zvezi. S čim se največ ukvarjate?**

O tem imam pa posebno zgodbo, na katero sem zelo ponosen. Pred kakšnimi petimi leti so sklenili zožiti skakalne drese. Štirinajst nas je v odboru in ko smo glasovali o tem, sem bil edini proti. Zapisnikar je prav namenoma zabeležil, da edino predstavnik Slovenije ni glasoval za predlog. Ponavadi napišejo samo izid, takrat je pa prav poudaril, da sem bil kot Slovenec proti. No, po dveh letih smo se vrnili k starim, ohlapnejšim dresom in sem bil prav v skušnjavi, da bi se oglasil: »No, a sem vam rekel?« Zaradi poslovne etike sem sklenil molčati. Zakaj smo se vrnili na staro? Ker se je zaradi zožanih dresov poškodovalo veliko športnikov, predvsem mladih in še posebej veliko punc. Kar tretjina tistih, ki so nastopile v svetovnem pokalu, je staknila takšno ali drugačno poškodbo.

**Kmalu ugotoviš, da kljub najboljšim pripravam nikoli ni nič tako, kot bi moralo biti. Ne v hotelih, ne na skakalnicah, ne pri opremi. Kot trener spoznaš, da se pri teh rečeh ne moreš zaneseti na nekoga tretjega.**

**Zaradi prevelike hitrosti?**

Skakalnice niso bile prilagojene večji hitrosti, posebej manjše, 90-metrške skakalnice. Tam so skakalci zaradi hitrosti dobili višino in ko jim je hitrosti zmanjkalo, so padli na tla in si poškodovali kolena. Zmeraj sem govoril, da je treba stvar preizkusiti, ker moramo vedeti, zakaj počnemo, kar pač počnemo. Z zoženjem dresov so hoteli doseči, da veter ne bi imel vpliva na skoke, ampak kolikor poznam fiziko, vem, da potrebuješ večjo hitrost, če hočeš z ožjim dresom skočiti na isto mesto. In večja hitrost, tako pravi logika, pomeni večjo nevarnost. Na srečo mednarodne zveze se poškodovane tekmovalke niso organizirale in si priskrbele dobrega odvetnika.

**Zaključiva z vašim (so)komentatorstvom smučarskih skokov na nacionalni televiziji. Zdi se, da ste se krasno ujeli tako z Andrejem Staretom kot s Petrom Kavčičem. Predstavljate nekakšen glas razuma ob dveh posrečenih emotivnih, če lahko tako rečem. Ste se vnaprej dogovorili za takšno razporeditev vlog ali je do njih prišlo spontano?**

Povsem spontano. Zavedam se, da v vlogi strokovnega komentatorja ob veliki napaki športnika in slabi oceni težko zamižim na obe očesi in za manj točk okrivim sodnike. Pa vem, da je treba dodati nekaj tega navijaškega zrna. Ne, ne ... (smeh) Povsem spontano.

**Interaktivni intervju**

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

# KAKO SI PA VI NAPOLNITE BATERIJE?

Po zahtevnem delu si je treba vzeti čas za oddih. Ne le zato, da bi na delo pozabili, ampak tudi zato, da se psihično in fizično pripravimo na nove izzive. Kako to uspeva slovenskim in tujim menedžerjem?

**Tekst:** Jaka Lucu

**Foto:** Getty Images

Cal Newport je v knjižni uspešnici Deep Work (Poglobljeno delo) predstavil svoja razmišljanja o tem, kaj dela poslovnega človeka uspešnejšega in učinkovitejšega. Njegove ugotovitve bodo morda koga presenetile, saj med drugim trdi, da intenzivno, zbrano delo ne prinaša le delovnega uspeha, ampak je lahko hkrati tudi osnova za srečno preživljanje prostega časa. Poglobljeno delo, ki ga nenehno ne motijo elektronska pošta, sporočila ali objave na Facebooku, je po Newportovih ugotovitvah torej tisti temelj, na katerem gradimo uspešno življenje, v katerem nas stres ne prizadene, kot bi nas sicer.

Seveda pa v vsakem poslu in poklicu zunanjih dejavnikov ne moremo strogo ločiti, delovnega časa pa si ne moremo odmeriti le po lastnih željah. Kako se dajo torej zapolniti naše delovne baterije? Naši sogovorniki, uspešni na različnih področjih, razkrivajo svoje tehnike za dobro organizacijo časa, osvežitev duha in krepitev telesne forme. Ugotovitev? Še enkrat se kaže, da magične formule, veljavne za vsakogar, preprosto ni.

## SELITEV, NAČRT DELA IN TEK

John Mihaljevic je izdajatelj spletnega mesečnega magazina The Manual of Ideas, namenjenega vlagateljem, ki sledijo preprosti filozofiji

Benamina Grahama in Warrena Buffetta. Ti vrednostne papirje podjetij, ki ustvarjajo veliko dodano vrednost in katerih tržna vrednost je na borzah glede na parametre uspešnosti podcenjena, kupujejo ceneje in jih nato prodajajo, ko tudi drugi vlagatelji prepoznajo njihovo pravo vrednost.

Mihaljevic je napisal tudi knjigo z enakim naslovom, The Manual of Ideas, v kateri je za bralce, torej potencialne vlagatelje, opisal orodja, s katerimi lahko prepoznavajo vrednost v vlagateljski filozofiji, za katero so se odločili. In, še najpomembneje, Mihaljevic k vlagateljstvu

Zvečer zapišite cilje za naslednji dan. Z dobrim načrtom boste učinkovitejši in vam bo ostalo več prostega časa popoldne.

Menjava okolja: baterije so dobro polnijo tam, kjer se mora človek prilagoditi novim pravilom, okusom, navadam in se učiti od ljudi, ki živijo drugače.

Čas z družino je neprecenljiv v boju proti stresu. Pomaga vam ugotoviti, kaj je najpomembneje v življenju, ter postavlja poslovne izzive v pravi kontekst.

V prostem času se izgubite v drugačnem, ustvarjalnem, domišljijem svetlu svojih konjičkov in izključite elektronske naprave.

Preskušajte, kaj koristi vam: magične formule, veljavne za vsakogar, preprosto ni.

pristopa zelo filozofsko, s skoraj zenovsko umirjenostjo, ki je v diametralnem nasprotju s kaosom, pritiski in stresom, torej z dejavniki, s katerimi ponavadi povezujemo trge vrednostih papirjev.

Diplomant univerze Yale se drži načela, da mora v času, ko trgi »divjajo«, sam ostati še bolj umirjen kot sicer. To se morda sliši preprosto, a ni. Ker je njegov delovnik natrpan z

»Tek, še posebej po gozdu, je ob vsaki priložnosti najučinkovitejše orožje v boju proti stresu.«

raziskovanjem in natančnim koncipiranjem vlagateljskih idej, ker je tudi operativni direktor gibanja ValueX, ki nekajkrat na leto združi vlagatelje z vseh koncev, in ker ima še vrsto drugih delovnih obveznosti, mora vsak delovni dan dobro načrtovati. Tako je njegova storilnost večja, stres pa je manjši.

Mihaljevic se je kmalu po napadih na newyorška dvojčka WTC leta 2011 izselil iz New Yorka. Življenje v »Velikem jabolku« je postalo zanj preveč napeto. Ugotovil je, da se na karierni ravni človek v taki metropoli ne more izogniti nenehni dirki, kdo bo uspešnejši, prodornejši ali bogatejši. Tudi na družinski ravni mu New York ni več ustrezal: logistika je izjemno zahtevna, šole in vrtci so dragi in hkrati tudi statusni simbol. Ker se po napadih tudi osebno ni počutil varnega, je zato naredil velik korak in odšel čez ocean. Zato se je odločil za selitev v Küssnacht, manjši kraj v neposredni bližini švicarskega Züricha, v katerem kraljuje mir. Najpomembnejša sprememba, ki jo je uvedel ob selitvi v Švico, je bila, da vsak večer zapiše cilje za naslednji dan, da je lahko učinkovitejši. »Tako se zjutraj takoj lotim najpomembnejšega opravila in zanj porabim tudi

najbolj kakovostno energijo. Šele potem pregledam elektronsko pošto in Facebook. Po mojih izkušnjah storilnost najbolj učinkovito znižuje stopnjo stresa, saj hitro krajša listo opravil za določen dan.«

Kaj pa sprostitev po delu? »Tek, še posebej po gozdu, je na vsak način in ob vsaki priložnosti najbolj učinkovito orožje v boju proti stresu,« pravi Mihaljevic, sicer tudi smučar, ki se je vjuganja po belih strminah naučil na Krvavcu, kamor je z družino hodil na počitnice še v časih bivše skupne države. Ko je vsega preveč, ko je telo od teka že utrujeno in so naloge za poslovni del dneva opravljene, pa ima John čas tudi za družino. »Igranje z otrokoma je pomemben del ravnovesja v mojem življenju. Ko se igramo, mi hitro postane jasno, kaj je najpomembnejše v življenju in tudi morebitne poslovne izzive postavim v pravi kontekst. Njihov pomen se ponavadi drastično zmanjša,« pojasnjuje.

**NA POT V KRAJE, KJER JE VSE DRUGAČE** Mitja Sojer Mič je frizerski mojster in lastnik številnih frizerskih salonov v Sloveniji, na Hrvaškem in v Srbiji. Sojer je v mladostnih letih igral nogomet, potem pa se je pred približno desetimi leti najprej posvetil maratonu in nato še triatlonu. Sojer je eden redkih slovenskih frizerskih mojstrov, ki je iz poklica s škarjami ustvaril veliko in uspešno podjetje. Velika odgovornost s seboj seveda prinaša tudi stres.

»S športom na vsak način najlažje ohranjamo ravnovesje v življenju,« je na podlagi lastnih izkušenj prepričan Sojer. »Športno dejaven sem skoraj vsak dan v tednu, zadnjih nekaj let treniram po skrbno načrtovanih programih, pri katerih ima pomembno vlogo tudi prehrana. Nazadnje sem na primer izločil oziroma skoraj izločil hrano, ki vsebuje gluten. Ker sem se posvetil triatlonu, se izmenično posvečam teku, plavanju in kolesarjenju in to menjavanje dejavnosti in okolij mi zelo pomaga tudi pri poslu, ki ga opravljam. Ohranja me vitalnega in ustvarjalnega, stres ali negativna energija se me le redko dotakneta.«

Poleg redne vadbe ima Sojer še en recept za nabiranje nove energije in preganjanje obstoječih skrbi: potovanja. »Poletja v glavnem preživljam na Hvaru. Na tem sončnem otoku mi ustaljeni ritem ter poznavanje krajev in ljudi daje občutek miru.

A zares nove dimenzije novih energij odkrivam na potovanjih po krajih, kjer ni velikih hotelskih verig, kjer se mora človek prilagoditi novemu okolju, se prepustiti toku, novim okusom in se učiti od ljudi, ki živijo drugače,« razloži Sojer. Vsako leto se zato načrtno odpravi na potovanje v kraje, kjer še ni bil, kjer ljudje živijo in razmišljajo drugače in kjer lahko – kot pravi – »popolnoma resetira možgane«. »Nazadnje sem bil v Peruju, a največ potovanj v neznanem sem s prijatelji doživel v Afriki, ki je čudežno lepa, tako divja in hkrati prijazna. Afrika te vzame za svojega, te objame in potem pogosto spet preseneti. A tako človek napreduje in se domov vrne napolnjen z energijo, ki lahko traja več mesecev, celo leto dni.«

#### PROSTI ČAS S KUHALNICO V ROKI

David Kastelic, predsednik uprave zavarovalnice Sava, je imel nekoč prav tako kot vrstniki športne ambicije. Želel si je postati uspešen nogometaš, a so njegova kolena razmišljala drugače. Kastelic se zdaj po delu v prostem času sprošča tudi s športom, a največkrat polni svoje baterije ob kuhanju.

»Kuham ob koncu tedna, svojo kuhinjo pa bi opisal kot mešanico babičine in mediteranske,« pravi Kastelic, ki je tudi predsednik upravnega odbora nogometnega kluba Maribor Branik in predsednik gospodarskega odbora mariborske Pohorske lise. »Ob kuhanju se izgubim v ustvarjalnem, domišljijem svetu okusov, vonjev, sestavin. Takrat nikoli ne razmišljam o problemih, ki se neizogibno pojavljajo v vsakem delu. Velika strast in lahko bi rekel pozitivni stres je tudi udeleževanje v nogometnem klubu Maribor. V zadnjih desetih letih smo naredili izjemno velik korak naprej in ko v človeku projekt zbuja zadovoljstvo, je to vsekakor dober znak. Čeprav delamo veli-

# TEK

Tek znižuje količino stresnih hormonov, kot sta kortizol in adrenalin, hkrati pa stimulira proizvodnjo naravnih telesnih protibolečinskih kemikalij, t. i. endorfinov. Endorfini izboljšujejo razpoloženje in so odgovorni za občutke sproščenosti in optimizma, ne samo med tekom, ampak tudi ob vsakdanjih dejavnostih.

ko, na nek način tudi nogometni klub Maribor jemljem kot sproščanje, saj zanj namenjam svoj prosti čas.«

Da je šport – ne glede na to, ali se menedžer v njem aktivno udeležuje ali pa je vključen v drugi vlogi – eden najpogostejših »ventilov« in virov dobre energije, nam za konec potrdi še en tujec. Jonathan Harris je eden vodilnih direktorjev na področju nepremičnin pri avstralski investicijski banki Macquarie. Harris, ki za domači naslov trenutno navaja London, živi v britanski prestolnici v predelu Wimbledon, znanem po znamenitem teniškem turnirju.

A od doma v tem mirnejšem predelu na obrobju potrebuje do pisarne več časa. Na poti tja in nazaj porabi na dan v povprečju okrog dve uri. To sta dve uri, ki bi ju v Ljubljani ali Mariboru lahko namenil za družino ali za šport. A Harris se je navadil, da izgubljeno čez teden nadoknadi čez vikend. Ker ve, da ga čaka konec tedna povsem drugačen ritim, si dolgih delovnikov ne žene k srcu. »Čez teden zamujeno, če se lahko tako izrazim, nadomestim čez vikend. Najbolj me sprošča kolo, v zadnjem letu pa sem svoje kolesarske poti uspešno povezal tudi z dobrodelnimi dejavnostmi. To mi daje dodaten občutek,« pravi Harris, ki poudarja, da je v boju proti stresu pomembna kakovost časa, namenjenega polnjenju telesa in duše z dobro energijo, ne pa le število ur, ki so v dinamičnem delovnem urniku za to na voljo.

# Praga

Nekdanja speča lepotica za železno zaveso in nato prva leta »nove dobe« priljubljeni cilj umetnikov se je razvila v urbano metropolo, polno gospodarske moči. A mesto ob sestankih v stavbah, ki jih označujejo logotipi mednarodnih velikanov, še vedno ponuja tudi svojo očarljivo, romantično plat. Ulice starega mesta tako poslovnega popotnika vabijo vsaj na kratek potep. Ostati v hotelu v Pragi bi bil greh: predajte se ji, tudi če le za nekaj ur ali en večer.

**Tekst:** Jak Vrečar

**Foto:** Getty Images

**P**o podatkih IMF za leto 2016 sta bili Češka in Slovenija po BDP-ju po kupni moči sosedi na globalni lestvici (zasedali 40. In 41. mesto), gospodarski razvoj in rast pa se na Češkem nikjer ne kažeta tako jasno kot v Pragi. Prestolnica krepko odstopa od drugih delov države in se je razvila v sodobno metropolo, ki ni le središče države, ampak tudi pomemben regijski center za številne multinacionalke. Te zaradi lege, infrastrukture in prometnih povezav iz Prage pogosto vodijo posle ne le za srednjo Evropo, ampak pokrivajo tudi države na vzhodu, na primer Ukrajino.

Posledično je mesto živahno stičišče poti in poslovna destinacija, v katero potuje tudi vse več Slovencev. Čez praško letališče Vaclava Havla (preden so ga poimenovali po pokojnem predsedniku, pisatelju in oporečniku nekdanjemu režimu, je bilo znano v izvirniku po imenu Praha-Ruzyně) je potovalo lani več kot 13 milijonov potnikov, kar je skoraj desetkrat več kot čez ljubljansko (1,4 milijona). Letalski potniški promet se je v Pragi začetka tisočletja več kot podvojil. Samo letališče je iz osrednjega dela Prage, na primer prvega okraja (Praha 1) oddaljeno le dobrih 15 kilometrov, a pot se lahko zaradi preobremenjenosti mestnih vpadnic zavleče. Če vas čaka na letališču prevoz, zato ne pričakujte, da boste v centru v četrh ure, ampak računajte na vsaj pol ure, če ne še več. Enako velja seveda tudi za tiste, ki potujejo v Prago z lastnim prevozom. Mesto ima vrsto pozitivnih lastnosti, ampak cestni promet, na primer po praški južni obvoznici (»spojki«) v urah, ko Pražani in vse številčnejši tujci odhajajo na delo ali se z njega vračajo, nikakor ni ena od njih. Za večino obiskovalcev mesta bo najbrž zato še najbolje, da po prihodu svoj avto parkirajo na hotelskem parkirišču in nato vsaj po središču mesta uporabljajo taksi, javni prevoz – gotovo boste opazili sodobne Škodine tramvaje, s katerimi v mestu v zadnjih letih zamenjujejo starejše modele – ali pa mesto raziskujete kar peš.

**02**  
**URI**

## **NA HITRO: SPREHOD ČEZ MOST ALI POGLED NA TRG**

Če ste med tistimi, ki zaradi polnega urnika v mesto prihitijo le na sestanek in nato spet odpotujejo še isti dan, hkrati pa v Pragi še niste domači, si privoščite vsaj kratek sprehod. Klasični točki za obiskovalce sta Karlov most čez reko Vltavo, ki se počasi vije

skozi mesto, in Staromestni trg. Če vas bo zaneslo na prvega in vam ne bodo pokvarile užitka trume turistov, ki predvsem v toplejših mesecih polnijo vsak kvadratni meter na mostu in okrog njega, lahko pot nadaljujete proti levemu bregu in predelu Mala strana ter si tam privoščite kosilo v enem od prijetnih lokalčkov. Če pa boste ostali na drugi strani mostu, na desnem bregu, se le odpravite do Staromestnega trga, že skoraj tisočletje stičišča domačinov in obiskovalcev z vseh koncev. Na stolpu, delu mestne hiše, se tam vsako uro na astronomski uri (postavljeni že davnega leta 1410) »sprehodi« apostoli in drugi liki. Trg in ura sta vsekakor zelo turistična in posledično je treba zato spet opozoriti na gnečo. a posebej na toplejši, sončen dan je tudi to lahko kraj, kjer si obiskovalec mesto zapiše v spomin in se odloči, da se bo vrnil še kdaj, ko bo časa za resno raziskovanje več.

## **POLDNEVNI POTEPO PO MESTU**

Če imate časa nekoliko več, se z lahko za nekaj ur izgubite v osrčju starega mesta, raziskujete ozke uličice in trge, sledite reki ljudi – ali pa se pred njo in pred turisti, ki se preskušajo na v Pragi precej priljubljenih mestnih turah s »segwayji« – umaknete. Del Prage, okrog katerega se kreše največ mnenj, je Vaclavov trg, v resnici razpotegnjen bulevar in precej prometna del mesta. Tradicionalno gre za zbirališče Pražanov ob pomembnih dogodkih, s posebnim ponosom vam bodo na primer pripovedovali o stotisočih ljudeh, ki so leta 1998 na trgu kljub polarnemu mrazu proslavljali zgodovinsko češko olimpijsko zlato v hokeju na ledu po zaporednih zmagah nad ZDA, Kanado in v finalu še Rusijo. Od zoba časa načeti trg oziroma področje, ki ga mnogi domačini zaradi videza in neurejene namembnosti nimajo posebej v čisljih, bodo

**<06**  
**UR**

## POSLOVNA POT

po dolgih letih načrtovanja le renovirali. Preden se to zgodi, pa lahko tam še vedno ujamate delček duha, ki je vladal v mestu pred slovesom od socializma. Podobno velja to za velikanski, a tudi zelo tradicionalni Narodni muzej na vrhu trga.

Za nekaj ur in ožje področje Praga ni prevelika, tudi če pešočite. Od že prej omenjenega Karlovega mostu do veleblagovnice Palladium, enega od nakupovalnih centrov v mestu, vam bo sprehod po kak kilometer in pol dolgi poti vzel recimo dvajset minut. Palladiuma tule sicer ne omenjamo, ker bi bila ponudba trgovin posebna ali lokalna. Nasprotno, gre za sicer sodoben kompleks, v katerem pa najdete bolj ali manj le mednarodne znamke, kakršne srečujemo danes kjerkoli po Evropi. Tam se lahko torej mimogrede oskrbite s svojo priljubljeno znamko kozmetike ali pobrskate med oblačili, lahko pa si privoščite tudi pijačo, s katero imamo Slovenci sicer na Češkem zaradi okusa lahko težave: kavo. V nekaj lokalčkih strežejo pristni italijanski espresso ali cappuccino. Cena kave je v primerjavi z zlatim hmeljevim napitkom, do katerega seveda še pridemo, zasoljena, a če res ne morete nje in če ne marate vodene, za naše pojme precej nenavadne izpeljanke, s kakršno postrežejo kje drugje, vsaj veste, kje jo boste lahko popili. Sicer pa je Praga več kot primeren kraj, da svojo razvado za kak dan opustite.

Obiskovalec, ki ima na voljo prost vsaj dan, lahko češko prestolnico razišče tudi že malo podrobneje. Poleg starega mesta se znajdejo upravičeno na seznamu Hradčani in tamkajšnji praški grad. Področje okrog mogočnega gradu, vidnega iz številnih delov mesta, kar kliče obiskovalca, naj se odpoti proti vzpetini na levem bregu Vltave in si ogleda znamenitosti, med katerimi je posebne pozornosti vredna gotska katedrala svetega Vida. Pozor: čeprav je predel videti na dlani, boste s Karlovega mostu, če niste v posebej športni formi, pešačili slabe pol ure, zato tu mogoče lahko premislite tudi o prevozu navzgor. Na poti nazaj se lahko ustavite na zgodovinski Zlati ulici, pot pa lahko nadaljujete tudi po zelenih pobočjih in se povzpnete na stolp Petrin, pomanjšano praško različico Eifflova stolpa. Od tam se odpre čudovit pogled na celotno Prago in okolico ter da obiskovalcu predstavo o velikosti mesta, v katerem prebiva okrog 1,3 milijona prebivalcev. Če želite preskusiti še eno »prevozno sredstvo«, se lahko do vznožja stolpa z leve strani Vltave povzpnete tudi s tirno železnico.

Ko je časa za Prago na voljo več kot le nekaj ur, je seveda treba reči tudi kakšno besedo o hrani in pijači. Klasična hrana, tu bodo domačini najprej omenili kruhove cmoke, svinjino (še posebej kolenico ali »koleno«), pa zelje in – če vas daje nostalgija po študentskih letih – ocvrti sir, je na voljo vsepovsod, a lahko kakovost ponudbe precej odstopa navzgor ali navzdol.



Več velikih proizvajalcev piva, na primer Staropramen (s svojo verigo z imenom Potrefena Husa) in Pilsner Urquell (na primer s priljubljenim lokalom V Kolkovne) ima svoje restavracije, v katerih ponujajo klasično pivsko hrano. Če ste malo bolj raziskovalnega duha, lahko mirne duše zavijete tudi v katerega od manjših lokalov, iz katerih odmeva domača govorica, za ljubitelje bolj prefinjenih okusov pa je vse večja tudi ponudba restavracij, v katerih tradicionalno češko kuhinjo nadgrajujejo s sodobnimi prijemi. V svojo priljubljeno aplikacijo z zemljevidi ali iskalnik vpišite imena zadnje čase vročih lokalov Eska, Coda ali pa na primer Field. Zadnja restavracija, nagrajena tudi z Michelinovo zvezdico in temu primerno »oblegana«, domuje v starem delu mesta na naslovu U Milosrdnych 12.

### VSAJ NA ENO PIVO

Če boste v Pragi siti še od poslovnega kosila, pri katerem na izbiro lokacije ne boste imeli vpliva, pa je vsekakor čas vsaj za en vrček vrhunskega češkega piva. Ne glede na to, ali se boste odločili za obisk institucije, kot je na primer Pri zlatem tigru (U

zlateho tygra), kamor ponavadi na fotografiranje s pivom v roki popeljejo tudi politike z vsega sveta, ali pa za običajno ulično pivnico, obstaja velika verjetnost, da boste okus po odličnem pivu odnesli s seboj kot enega najlepših spominov na Prago.

Običajni glas razuma vam bo tudi tu povedal, da se izogibajte običajnim »pastem za turiste« (lokalom v neposredni bližini največjih znamenitosti). V teh se cene dvignejo za večkratnik običajne tarife (tudi v središču Prage lahko še vedno popijete pivo za preračunano evro in pol, ponekod tudi še kak cent manj), da o tem, da vam bodo ponekod ponudili uvožena piva, niti ne govorimo. In da si boste za vselej porušili ugled pri gostiteljih, če boste kjerkoli v Pragi naročili na primer nemško ali celo mehiško (!) pivo, najbrž ni treba posebej poudarjati. Glede na to, da se boste morali zvečer izogniti vsaj kakšni skupini glasnih in opitih turistov (najpogosteje z Otoka), vam bo tudi precej jasno, v katere lokale se ne splača hoditi.

Podobno velja, tudi če si želite privoščiti kozarček vina: čeprav vsaj pri nas češka vina niso prav znana, prihajajo z juga, z Moravske, tudi dobre steklenice. Če pivo ni vaša izbira, imate tudi tu možnost, da izberete lokalno. Za italijanska in druga vina in številne mednarodne lokale v centru, v katerih merijo na poslovne (tuje) goste, bo priložnost tudi kje drugje.

Imate dovolj časa, da si ob delu lahko privoščite vsaj en poln dan in en večer? Odlično. Mesto ponuja večino tistega, kar pričakuje obiskovalec od metropole. Ljubitelji sodobne umetnosti lahko korak od praške klasike naredite v muzeju Montanelli (odprt leta 2009) ali na primer v centru sodobnih umetnosti DOX - to je tip krajev, v katerih lahko spoznate tudi precej drugačno Prago.

Če naredite »domačo nalogo« in preverite dogajanje v dneh, ko ste v mestu, lahko obiščete v centru in v okolici (poleti je priljubljeno prizorišče športno letališče Letnany dobrih 10 kilometrov iz mesta) tudi enega od koncertov znanih tujih ali čeških izvajalcev. Na račun boste prišli tudi ljubitelji športov: kot gledalec lahko v sezoni obiščete hokejsko tekmo in si privoščite vznemirljiv večer v areni O2. Dolgoletno mestno rivalstvo klubov Sparte in Slavije sicer v zadnjem času manjka, saj je prva leto odlično nastopala v evropski ligi prvakov in je eno najboljših moštev v državi, druga pa je še drugo leto zapored preživela v drugi ligi. A to ne pomeni, da so dvobojni na ledu v spopadih praških in drugih klubov zato manj vroči.

Prav tako se je v zadnjih letih zelo spremenil odnos meščanov do rekreacije. Še ne tako dolgo nazaj so na tekače gledali kot na posebnost, če pa boste zdaj vzeli s seboj na pot tudi svojo opremo in si privoščili jutranje sprostilno-raziskovalno nabiranje kilometrov, nikakor ne boste edini.

# V DOBREM IN SLABEM

Z vami na asfaltu in gozdnih poteh, sredi mestnega vrveža in onkraj urejenih cest: športni terenci vas udobno in varno popeljejo kamorkoli. In vam pri tem nudijo čudovit pogled na svet. Z višine se pač vidi dlje. Vstopite torej v svojo mobilno pisarno z razgledom in – uživajte!

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Arhiv





# Volkswagen Tiguan

Tako podoben, pa vendarle tako drugačen je v drugi generaciji ta kompaktni uspešnež, ki je zdaj dobil še podaljšano, večjo verzijo. Ta zmore prepeljati sedem potnikov in kup prtljage. Tiguan je SUV, ki izpolni vse želje. Lahko je umirjen, udoben in varčen mestni križanec s sprednjim pogonom, uglajen in prostoren službeni avto, hiter potovalnik ali pa avto, s katerim boste za vikend s prikolico peljali še motor za motokros.

# 14

- smerno so nastavljivi sedeži ErgoActive v Tiguanu.



## POGONSKI SKLOP

Tiguan želi široko ponudbo, zato je zanj na voljo sedem motorjev - štirje TDI in trije TSI ga poganjajo, pri čemer gre pri dizlih vselej za dvolitrski stroj, razpon moči pa je ustrezno širok - od 85 do 176 kW (115 do 240 KM), pri čemer predstavlja vrh ponudbe izjemni bi-turbo TDI s 176 kilovati. 4Motion predstavlja štirikolesni pogon z večploščno sklopko, ki je serijski v najmočnejših verzijah, vstopni pa zmore shajati brez njega. Ročni in menjalnik DSG sta na voljo, pri čemer je serijski seveda ročni. Sicer tudi Tiguan ni terenec v pravem pomenu besede, zmore pa marsikaj, v glavnem več od znanja večine voznikov, predvsem v Off Road (terenski) izvedbi s posebnim programom. Posamično vpetje koles in 20 centimetrov oddaljenosti od tal pa tudi dodajo svoje.



## VARNOST

Dobro počutje in učinkovit nadzor nad vozilom pomenita visoko raven aktivne varnosti. Za drugo pa skrbijo najsodobnejša nadzorna elektronika in zadrževalni sistemi (tudi zračne blazine za glavo zadaj) - osnovni sistemi, kot so na primer ABS, TCS in ESP, so seveda serijski, tu pa so še aktivni tempomat, pa nadzor vožnje v svojem pasu, sistem za zaznavanje utrujenosti voznika, sistem PreCrash, ki predvideva trčenje in pomaga omiliti posledice, mestno zaviranje v sili, nadzor snopa žarometov ... in še kup drugih sistemov, ki lajšajo vožnjo.



## POVEZLJIVOST

S pomočjo Car-Net App Connecta je mogoče brez težav povezati oziroma prezrcaliti zaslon pametnega telefona (iOS in Android) na osrednji zaslon sistema, ki se lahko pohvali z do 8 palcev velikim zaslonom na dotik in ima tudi senzor približevanja. Brezročno telefonijo omogoča sistem Bluetooth, navigacijski sistem pa preko paketa Car-Net Guide&Inform dobiva aktualne podatke o prometu, vremenu, celo o cenah goriva in možnostih parkiranja. Z aplikacijo Media Control pa lahko udobno preko pametnega telefona dostopajo tudi potniki zadaj. Z dodatno kamero lahko na osrednjem zaslonu potnike zadaj, posebej ko so to otroci, spremljajo tudi starši. Uporaben pa je lahko tudi hiter sestanek s poslovnimi partnerji med vožnjo.



## UDOBJE

Izpostaviti gre vrhunsko ergonomijo, učinkovito triconsko klimatsko napravo s protialergenim filtrom, po višini in globini nastavljivi volanski (večfunkcijski) obroč, sedeže - ti so lahko tudi posebno udobni in prilagodljivi v kar 14 smereh. Za boljšo preglednost so tu še prilagodljiva digitalna instrumentna plošča (Active Info Display), ogrevano vetrobransko steklo in celo ambientalna osvetlitev ter projekcinski zaslon. Da bo vožnja kljub učinkovitemu posamičnemu vpetju še udobnejša, ponuja Tiguan možnost vgradnje prilagodljivih blažilcev (DCC), ki se sami prilagajajo načinu in podlagi vožnje, ali pa to stori voznik sam z izbiro treh programov.



Več o Tiguanu si preberite na [volkswagen.si](http://volkswagen.si).

# Audi Q5

Reinkarnacija več kot uspešnega športnega terenca, s katerim je Audi leta 2008 pravzaprav šele resno krenil v ofenzivo. Naslednik, ki je s 4,66 metra ostal blizu meram predhodnika, je nared. In to kakšen! Platformsko osnovo mu je posodil limuzinski A4, zunanja in notranja podoba se zgledujeta po največjem Q7. In zavoljo sodobnih materialov in načrtovanja je lažji za do 90 kilogramov. Pri vsem tem pa je še kako prisoten tisti premijski občutek – zaradi vgrajenih materialov, oblikovanja in seveda opreme, s katerim se bo tudi novi Q5 ločeval od mnogih tekmecev.



**3** tipe podvozja ponuja Q5.



## POGONSKI SKLOP

Hkrati s premijskim poslanstvom gre tudi izbira vzdolžno nameščenih pogonskih sklopov. Ne le, da se bo štirim motorjem pridružil tudi šestvaljni TDI, pač pa bo ob menjalniku S tronic (z dvojno sklopko) za ta model na voljo tudi osemstopenjski klasičen samodejni menjalnik. Od 110 do 210 kilovatov je torej razpon ponudbe (od 150 do 285 KM) moči. Toda po običaju prihajata še S in morda celo RS za posebej zahtevne. Pogon quattro je stalnica – sploh pri tovrstnih modelih, kjer lahko gre za sredinski samozaporni diferencial (Torsen) s kronskimi zobniki. Tokrat pa prvič z naprednim sistemom popolnega odklopa pogona – na odjemnem mestu s sklopko in pred zadnjim diferencialom v prid manjšemu trenju in izgubam (Ultra).



## VARNOST

Gre za izjemen spisek napredne tehnologije. Tu je aktivni tempomat, ki deluje od 0 do hitrosti 250 km/h, in to v petih stopnjah. Tu je še speljevalna asistenca, pa Pre Sense, ki zmanjšuje posledice trka, asistenca za menjavo voznega pasu, parkirna asistenca in 360-stopinjski pregled okolice, kamera za vzvratno vožnjo, asistenca za snop dolgih žarometov, inteligentni matični žarometi, aktivni popravki volana, nadzor in opozarjanje na vožnjo v mrtvem kotu ...



## POVEZLJIVOST

Pametni telefon je mogoče povezati v sistem infotainment preko vmesnika Audi smartphone, tu je Audi phone box, ki vklju-



## UDOBJE

Prvič ponuja Q5 tudi zračno vzmetenje, ki seveda pomeni aktivno podvozje, skupaj z uravnavanimi blažilci. Takšno podvozje, ki zmore tudi spreminjati višino od tal glede na izbrani vozni program (Audi Drive Select), pa pomeni najvišjo raven udobja. Audi ponuja nekaj ugodnejšo verzijo samouravnavanih blažilcev (in vijačnih vzmeti), kjer gre za tri programe blaženja. In naposled ponujajo še športno podvozje. Udobje prinašajo še vrhunski sedeži, udobni ali športni, oblečeni v usnje, alkantaro, tkanino, pomični ročno ali električno, seveda tudi greti (tudi zadnja klop). Tu je triconska klimatska naprava, pa senčni roloji na steklih, dekorativni elementi v jeklu, lesu, akustično posebej zatesnjena stekla, ogrevano vetrobransko steklo ... Ne gre mimo Audi jeve digitalne instrumentne plošče (virtualni prikazovalnik), tu je še zvočni sistem Bang&Olufsen in še in še.



Več o Audi Q5 si preberite na [audi.si](http://audi.si).



# SEAT Ateca

Tehnološki razvoj in poslovni uspehi znamke so ponesli SEAT naprej z novo energijo. Prvič sploh so jo Španci usmerili tudi v razred športnih terencev - in takoj zadeli v polno. Ateca s svojimi merami, dolga je 4,36 metra, spada med najbolj kompaktne. A urbani terenec, morda celo križanec, lepo izkorišča tudi svoje dimenzije in te so ji vsekakor v prednost. Znajti se mora namreč predvsem v mestni gneči, na asfaltu, kjer je višje postavljena karoserija prednost zaradi preglednosti, oddaljenost od tal pa pomembna kvečjemu zaradi kakšnega robnika ...



## POGONSKI SKLOP

Koncernska modularna platforma MQB narekuje tudi uporabo pogonskih strojev in prenosa moči. Zato je Ateca na voljo s petimi stroji, vstopni motor je ekonomičen in sodoben litrski trivaljnik z izjemnimi 85 kW (115 KM), konča pa se pri zmogljivem štirivaljniku TDI s 140 kW (190 KM), s katerim zmore preko 200 km/h in sprint do 100 km/h v 8,5 sekunde. Za vstopen stroj je namenjen sprednji pogon, potem je 4Drive (z uravnavano sklopko na zadnji osi) doplačljiv, za najmočnejša dizla pa serijski. Samodejni menjalnik DSG je na voljo kot šest- in sedem stopenjska izvedba, ročni pa vedno s šestimi stopnjami. Temeljito vpetje koles pomaga pri zanesljivi legi, slabih 19 centimetrov oddaljenosti od tal pa zadostuje za grobo makadamsko cesto (kjer pomaga tudi izbira voznega profila).



## VARNOST

Tudi pri SEAT-u jemljejo varnost zelo resno. Zato so osnovne in najpomembnejše funkcije serijske (ABS, ESP, XDS), ravno tako kot sedem zračnih blazin in sistem za nadzor prometa Front Assist z zaviranjem v sili v mestu. Tu je še indikator pritiska v pnevmatikah, pa prepoznavanje utrujenosti voznika, sistem vzglavnikov WOKS ... Seveda pa je tudi za Ateco moč dobiti kup izjemnih asistenčnih sistemov - aktivni tempomat, pomoč pri vožnji v gneči, pa asistenco za vožnjo v svojem pasu, zaznavanje mrtvega kota, asistenco za luči, pa sistem za prepoznavanje prečnega prometa zadaj, sistem prepoznavanja prometnih znakov ...



## POVEZLJIVOST

Za udobno in varno delo v avtomobilu je brezročna telefonija (Bluetooth) nujna potreba - ravno tako kot je praktično brezžično polnjenje telefona. Za čim bolj preprosto rabo telefona z vsemi aplikacijami je zrcaljenje še kako praktično, zato lahko s tehnologijo Full Link telefon učinkovito povežete v sistem in varno uporabljate aplikacije preko osrednjega zaslona. V boljših sistemih omogoča celo glasovno upravljanje, tudi navigacijskega sistema na 8-palčnem ekranu Infotainmenta (s sprejemom digitalnega signala) in vzpostavitev dostopne točke WLAN.



## UDOBJE

Ateca lahko razvaja voznika in potnike s kupom opreme, s katero postane tudi daljša vožnja prijetna. Sedeži so lahko oblečeni v usnje ali alkantaro, električno pomični in greti, samodejna klimatska naprava Climatronic skrbi za prijetno temperaturo, volanski obroč je nastavljen, trikrak in oblečen v usnje, ambientalna LED osvetlitev naredi pravo vzdušje v avtomobilu ... Pri parkiranju pomaga sistem za parkiranje, tu je vzvratna kamera, pa 360-stopinjski pregled, v prtljažniku so ločevalne mreže, vrata pa se lahko odpirajo tudi samodejno. Ravno tako kot je mogoče odkleniti ali zakleniti vrata ter zagnati motor samodejno, brez uporabe ključa.



Več o SEAT Ateci si preberite na [seat.si](http://seat.si).



**19** cm  
je oddaljeno  
dno Atece od tal.



### POGONSKI SKLOP

Pet sodobnih motorjev je na voljo, trije bencinski TSI in dva dizelska TDI štirivaljnika. Razpon moči je od 92 do 140 kW (125 do 190 KM), pri čemer je tudi tukaj TDI najmočnejši motor. Štirikolesni pogon z računalniško uravnavano sklopko pred zadnjo osjo je serijski za močnejše verzije, menjalniki prilagojeni moči in potrebam, od ročnega šeststopenjskega do samodejnega DSG s sedmimi stopnjami. Voznik lahko v homogeno celoto poveže in potem nadzoruje večino parametrov z izbiro voznega programa (Driving Mode Select), tudi tistega za vožnjo po terenu, ki uravnava delovanje motorja, asistenčnih sistemov in menjalnika za čim boljši izkoristek na terenu.



### VARNOST

Čvrsta karoserija z načrtovanimi zmečkljivimi conami in sedmimi zračnimi blazinami je en del varnosti, toda preprečevanje je še bolj pomemben. Sem sodi cela vrsta najsodobnejših varnostnih asistenčnih sistemov. Kar 24 tovrstnih sistemov je v avtomobilu in vozniku pomagajo pri parkiranju, vzratni vožnji, vožnji v gneči, nenadnem zaviranju v mestu, vožnji na avtocesti, prepoznavi avtomobila v mrtvem kotu ... Če pa že pride do trka ali druge nesreče, pomagajo sistemi zmanjšati povzročeno škodo.



### POVEZLJIVOST

Kodiaq zadovolji voznika, ki je poslovni uporabnik med tdnom, in voznika, ki uporablja vozilo tudi v prostem času.



### UDOBJE

Izjemna notranja prostornost je tista, ki daje občutek zračnosti v kabini. To zagotavlja tudi kar 2,8 metra medosne razdalje. Potem je tu seveda še za 18 centimetrov vzdolžno pomična druga vrsta sedežev (zložljiva v razmerju 60 : 40), pa več kot meter prostora za glave ... Udobni sedeži so v pomoč na dolgi poslovni poti, ravno tako kot posebni elementi, volanski obroč, pa greti (in zračeni) sedeži ali električno pomična zadnja vrata. Vgraditi je moč tudi vodene blažilce (DCC), ki se prilagajajo podlagi in načinu vožnje. Comfort (udobje) poudari na primer zmožnost blažilcev za prilagoditev še tako neravni podlagi.



Več o Kodiaqu si preberite na [skoda.si](http://skoda.si).

Brezročna telefonija je le deček ponudbe, kamor zdaj spada tudi vzpostavitev internetne dostopne točke in indukcijsko polnjenje telefona ter ojačevalac signala v t. i. nosilcu Phonebox. Sistem Škoda Connect ponuja novo izkušnjo tudi najbolj zahtevnemu uporabniku. Navigacijski sistem se lahko poveže z internetom in tako dobiva ažurne podatke o prometu in vremenu, na zaslonu lahko pogledate svoj cilj ali preverite dostopnost parkirnih mest. Z mobilno aplikacijo lahko dostopate do nekaterih funkcij avtomobila, preverite količino goriva ali vnesete zeleno pot v navigacijo kar od doma. Tudi servisni posegi so zdaj del paketa, saj lahko serviser preveri stanje avtomobila na daljavo.

ŠKODA

# Škoda Kodiaq

Največja in najprostornejša, hkrati tudi najbolj vsestranska Škoda. Pri češkem proizvajalcu so prvič predstavili velikega terenca, ki je obenem tudi prvi sedemsedežni model. Kodiaq zmore namreč na 4,7 metra dolžine udobno namestiti sedem potnikov v tri vrste – in še njihovo prtljago. Z revolucionarno povezljivostjo in udobjem je učinkovit tudi kot pisarna na kolesih, sicer pa se s štirikolesnim pogonom znajde na vseh terenih. V prostem času lahko voznik zloži drugo vrsto sedežev in v dobra dva kubična metra, kolikor je potem na voljo za prtljago, brez težav pospravi kolo in vso športno opremo. In še kaj prostora ostane ...



**18** cm  
je pomična  
druga  
sedežna vrsta  
v Kodiaqu

# Porsche Macan

Ko je Cayenne pokazal, kaj zmore terenski Porsche, je bilo jasno, da ne bo dolgo edini SUV v paleti. Macana so pokazali prvič že konec leta 2013. Tehnika, oprema in zmogljivosti kompaktnega, manj kot 4,7 metra dolgega vozila, prinašajo ekskluzivnost, čeravno z dobro mero diskretnosti, ki je v poslovnem svetu zagotovo prednost. Macan je pravi Porsche, hkrati pa uporaben ob vsaki priložnosti.



**4,4**  
sekunde  
potrebuje  
Macan Turbo  
za sprint  
do 100 km/h.



## POGONSKI SKLOP

Macan je morda bolj od drugih modelov raztegnil pojem dosegljivost in razpon moči, saj je moč dobiti sedem verzij - vse se nekoliko razlikujejo po moči in zmogljivostih, razpon moči pa je širok kot le kaj - od 185 kW (252 KM) iz štirivaljnika za vstopni model pa do modela Turbo Performance (V6 3.0) s 324 kW (440 KM). In slednji zmore do 100 km/h pospešiti v zgolj štirih sekundah! Stalni štirikolesni pogon (PTM) je seveda vedno zraven, ravno tako kot samodejni menjalnik PDK (dvosklopčni), vse skupaj pa nadgrajuje vektoriranje navara (PTV), ki deluje z računalniško vodeno zaporo zadnjega diferenciala. Za več terenskih zmogljivosti - če si jih res želite - pa poskrbi zračno vzmetenje, ki lahko oddaljenost od tal poveča za 44 milimetrov (na 230 mm).



## VARNOST

Že aktivna varnost je z vsemi voznimi sistemi na zavirljivi ravni, predvsem tudi z zmogljivimi štiri- ali šestbatnimi zavorami in diski premera vsaj 345 mm (spredaj) ter sistemi ABS, PSM, EBD in ASR (vključno s stabilizacijo priklopnika). Toda tudi asistenčnih sistemov je več kot dovolj - od pomočnika za vožnjo znotraj voznega pasu, aktivnega sistema za ohranjanje smeri, samodejnega preklapljanja svetlobnega snopa, tu je še aktivni tempomat, pa večnaletna zavora ...



## POVEZLJIVOST

Zdaj je dobil tudi Macan nov sistem infotainment Porsche Communication management z visokorezolucijskim sedempalčnim ekranom in senzorjem za bližino. Bluetooth, USB in SD so običajni vmesniki, ki pomagajo povezati pametni telefon v sistem. Nov navigacijski modul zdaj omogoča tudi 3D kartografijo, hkrati pa ga je moč povezati z internetom, tako da dobiva podatke o prometu, vremenu ... v realnem času. In voznik ali potniki lahko uporabljajo storitvi Google Street View® in Google Earth® za ogled svojih ciljev. Da lahko voznik vzpostavi tudi dostopno točko Wi-Fi za brskanje po internetu in urejanje elektronske pošte je skoraj samo po sebi umevno. Z aplikacijo Porsche Connect pa je mogoče prenesti v avto izbran cilj za navigacijo, hkrati pa oddaljeno dostopati do avtomobila in pregledovati podatke, na primer količino goriva in doseg, ter si tako natanko načrtovati potek dneva.



## UDOBJE

Eden prvih, ki je v tem segmentu sploh ponudil zelo prilagodljivo zračno vzmetenje, je bil prav Macan. Zmogljiv sistem deluje v več načinih in tako nadgrajuje udobje ali poskrbi za več vozne dinamike. S svojim aktivnim delovanjem pa lahko učinkovito preprečuje tudi nihanje karoserije. Za Macana je na voljo tudi prilagodljivo blaženje (PASM) s pasivnimi vzmetmi, ki ravno tako deluje v treh načinih: Comfort, Sport, Sport +. Pri ergonomiji so oblikovalci seveda sledili zahtevam športnih vozil - zato konzola, ki obdaja voznika, zato izdatno prilagodljiv (tudi ogrevan) volan in sedež (kar trije tipi), gretje in zračenje sedežev, popolnoma z usnjem ali alkantaro prevlečena notranjost. Tu so še vstavki iz lesa, aluminija ali ogljikovih vlaken, pa zvočna sistema Bose ali Burmester, skratka - redke so neuslišane želje.



Več o Macanu si preberite na [porsche.si](http://porsche.si).

## POSLOVNA VOZILA

»Ves čas sem želel tovorno vozilo zaradi svojega posla, ampak hkrati takšno, ki bo lahko izpolnjevalo še kakšno dodatno željo,« pravi Miha Vitko iz Slovenj Gradca, ki se je po dolgem razmišljanju odločil za Caddyja Alltracka. Tega je zavoljo posla in davčnih ugodnosti prehomologiral iz osebne vozila v razred N1.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Nejc Lasič

»Vse dokumente in predelavo sem prepustil trgovcu in moram reči, da je bila hitrost in odzivnost osebja zelo pohvalna, vse dokumente sem imel nared v nekaj dneh,« pravi Miha Vitko, ki je lastnik novega Caddyja komaj nekaj mesecev, toda že v tem času ga je Alltrack prijetno presenetil: »Predvsem udobje med vožnjo in vedenje na cesti – pričakoval sem, da bo to precej bolj okoren avtomobil, ampak ponuja udobje in lego na cesti, ki se mirno lahko primerjata z osebnimi vozili! Le motor se mi zdi za prostornino in moč kar malce pridušen, ampak to za posel zagotovo ni težavno.«

Za posel, s katerim se ukvarja, gre za trgovino na drobno in paketno dostavo ter za dostavljanje surovin pivovarnam, je Caddy ravno pravšnji, ampak ko razmišlja o širitvi posla, brez pomišljanja izstreli: »Če bo potreba takšna, pa seveda takoj preklopimo na Transporterja!« Da gre za poznavalca znamke, je jasno, saj je bil tudi doslej zvest avtomobilom iz koncerna Volkswagen. »Zdi se mi, da ponujajo največ za odštet denar.« Sicer pa ima Miha s postavnim Alltrackom, ki je pravšnji avto tudi, ko je treba na izlet v hribe, čeprav se za štirikolesni pogon ni odločil, še kakšne načrte. »Če bo vse po sreči, računam, da bi ga sčasoma predelal tudi v tak mini bivalnik. Komplet za predelavo obstaja in morda se tega lotim v kratkem.«

Kakšnih 20.000 kilometrov letno bi moral narediti njegov bel Caddy, tako računa, in če bo odslej vse potekalo tako brez težav kot doslej, ko je na števcu komaj nekaj tisoč kilometrov, bo še bolj vesel, pravi Miha Vitko.

# Caddy Life Alltrack 2.0 TDI



## UDOBJE

Caddy je res gospodarsko vozilo, omogoča udobno vožnjo za vse potnike. V njem najdemo samodejno klimatsko napravo Climatronic, ogrevane sedeže in vetrobransko steklo, stropno galerijo za dodatna odlagališča, zložljivo mizico na hrbtih zadnjih sedežev, večfunkcijski volan ... Posebno dobro opremljen je seveda Alltrack, ki je s svojimi terenskimi elementi, kot so plastične obrobe, 17-palčna platišča, ščitnik spredaj, poudarjeni pragovi, lahko prepoznaven.

## POSLOVNA VOZILA



## POVEZLJIVOST

Popolno povezljivost si lahko voznik privošči tudi v Caddyju – trije zmogljivi radijski sistemi so na voljo in najzmogljivejši je poleg radijskega še navigacijski (Discover Media). Glede na izbiro sistema je vozniku in potnikom na voljo povezljivost z vmesniki USB ali Aux-in, Bluetooth brezročna povezava za telefonijo (vključno z odlagališčem, ki poveže anteno telefona s tisto v avtu), ojačevalnik govora oziroma zvoka, pa seveda združljivost s tehnologijami za integracijo pametnega telefona v sistem avtomobila (MirrorLink™, CarPlay™ in Android Auto™). Guide&Inform (samo Discover Media) pa preko povezave z internetom omogoča širok nabor informacij – od podatkov za potovanje in navigacijo (promet, vreme, bencinske črpalke, cene goriva ...), pa do spletnih novic in informacij o vozilu (ki jih sistem pošlje vozniku).



## POGONSKI SKLOP

Za uporabnega večnamenskega Caddyja so na voljo kar trije motorji TSI (1,0, 1,2 in 1,4), trije motorji TDI (vsi verzije 2,0) in celo 1,4 TGI s pogonom na stisnjen zemeljski plin (CNG ali metan), ki velja za najbolj čisto fosilno gorivo. Tudi razpon moči je takšen, da bo vsak lastnik našel kaj zase – od 62 kW (85 KM) pa do 110 kW (150 KM). Ob tem lahko lastnik izbira tudi med štirimi menjalniki: med ročnim pet- ali šeststopenjskim ter dvosklopnim samodejnim s šestimi ali sedmimi stopnjami. Da je Caddy res vsestransko uporaben, tudi kot nekakšen poslovni ali družinski SUV, mu pomaga še stalni štirikolesni pogon 4Motion, ki je na voljo za dva močnejša dizelska motorja.



## VARNOST

Do šest zračnih varnostnih blazin je vgrajenih v Caddyja, ravno tako so tu še ABS, ESP in simulacija zapore diferenciala EDS in protizdrsni sistem ASR, meglenske, funkcija večnaletnega zaviranja in sistem za nadzor prometa s funkcijo zaviranja v sili v mestu. Za povrh je tu še paket Luči & vidljivost (biksenonski žarometi) s senzorjem za dež, pa senzorji za varno vzvratno parkiranje, ki jih je moč nadgraditi s parkirno avtomatiko in še z vzvratno kamero. Seveda je tu tudi aktivni tempomat ACC z uravnavanjem razdalje do spredaj vozečega vozila.



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

Med serijsko opremo so še radijski sistem Composition colour s 6 zvočniki, posebne sedežne prevleke "7 Summits" ter poklopni mizici na hrbtni strani naslonjal sprednjih sedežev. Tu je še paket usnjenih elementov (volan, ročica ročne zavore, manšeta prestavne ročice), ki jih krasijo šivi muškatske barve. V Alltracku so še nastavljeni sredinski naslon za roke, paket kromiranih elementov, pedala z aluminijastim videzom ter dekorativni elementi v izvedbi na armaturni plošči.

# Vedno mobilni

»Pri upravljanju voznega parka so najpomembnejši ažurno spremljanje vozil, analiza poti, preventivno vzdrževanje in stroškovna učinkovitost,« pravi Roman Plahutnik, vodja službe za splošne zadeve v javnem podjetju ELES. »Smo kot gasilci, naši zaposleni morajo biti vedno mobilni. Ko se kaj zgodi, moramo nemudoma ukrepati.«

**Tekst:** Davor Topler

**Foto:** Urban Štebljaj

V družbi ELES skrbijo za varen, zanesljiv ter nemoten prenos električne energije na vse konce Slovenije in čez meje. 24 ur na dan znotraj prenosnega omrežja ohranjajo ravnovesje med porabljeno in proizvedeno električno energijo, brez katere si ne moremo predstavljati praktično nobenega trenutka naših življenj. Zagotavljanje nemotene delovanja sistema je zato izjemno pomembno, zagotavljati pa se da le z brezhibnim delom, katerega sestavni del je tudi mobilnost. Roman Plahutnik je v podjetju zaposlen že več kot 30 let, zato delovanje ELES-a pozna do potankosti. Vrsto let je preživel na terenu, zadnja štiri leta je zadolžen za področje podpornih dejavnosti, kamor sodi tudi upravljanje voznega parka. Ta je resnično velik in pester, obsega kar 147 osebnih, 41 tovornih in 12 priklopnih vozil. Delež vozil blagovnih znamk iz skupine Porsche Slovenija je kar 70-odstoten, vanj pa sodijo tudi kombinirana vozila.

## ZANESLJIVOST IN VARNOST

Z blagovno znamko Porsche Slovenija ELES sodeluje že dolgo. Vsa vozila v uporabi so tudi v 100-odstotnem lastništvu družbe. V dolgoletnem uspešnem sodelovanju so vozila le krajši čas uporabljali v obliki poslovnega najema. »Naša dejavnost je malce specifična, pomembna je tudi preventiva. Ko se zgodijo urgentni primeri, pri nas to pomeni, da se na primer zgodi kaj na daljnovodih, ne gre ničesar prepuščati naključjem. Dober primer je bil žledolom leta 2014,« pojasnjuje Roman Plahutnik. Pri svojem delu potrebujejo v ELESU varna in ves čas brezhibna vozila, še posebej zato, ker se velik delež njihovega dela odvija v slabih vremenskih razmerah. »Takrat moraš imeti na terenu zanesljiva vozila. Segment kombiniranih vozil s štirikolesnim pogonom pri nas pokriva praktično samo Porsche Slovenija. V času žledoloma so se posebej obnesla Škodina vozila (Yeti) s štirikolesnim pogonom in Volkswagnovi

Transporterji, s katerimi so zaposleni na terenu in služba za nadzor prišli do vseh ciljev, tudi do težje dostopnih območij,« se pustošenja narave, ko je je bil del Slovenije ujet v ledu, spominja Plahutnik.

## ZELENO NAROČANJE

Svoje avtomobile imajo razpršene po celi Sloveniji – v Divači, Mariboru, Podlogu pri Celju in v dveh poslovnih enotah v Ljubljani. Ključni izzivi pri upravljanju voznega parka v zadnjih štirih letih, odkar je zanj odgovoren Plahutnik, so bili povezani predvsem s spremljanjem vozil in analiziranjem, kaj se z njimi dogaja. Vozni park upravljajo z računalniškimi programi, s katerimi beležijo uporabo, kilometrino, preventivna vzdrževanja, obrabo delov, morebitne okvare ter posege na vozilih in zgodovino. Na osnovi teh podatkov pa načrtujejo tudi potencialne zamenjave ter se odločajo, kateri segment bodo kdaj krepili. Za nakup novih vozil imajo v podjetju postavljene jasne kriterije, definirani pa so tudi

načini uporabe vozil. »Najpomembnejša je varnost zaposlenih. Iz tega izhajamo, nato pa presojamo, za kakšen namen bomo v družbi uporabljali vozilo, kdo ga bo vozil, kakšne so pretekle izkušnje ... Ko te kriterije povežemo, dobimo zelo jasna merila,« izpostavlja Plahutnik. V zadnjih treh letih uporabljajo tudi merila zelenega javnega naročanja. »S to formulo izračunamo stroške v življenjski dobi vozila, ocenjeni na 200.000 kilometrov. Upoštevamo porabo vozil, ceno goriva, emisije in pa seveda ceno, ki pa ni edina oziroma odločilna komponenta.

## OPTIMIZACIJA IN STROŠKI

Večino vozil, ki so sicer izbrana v poenoteni srebrni ali beli barvi, danes poganjajo bencinski motorji, čeprav je v floti v zadnjih nekaj letih tudi več dizelskih. Vozila praviloma menjajo na 200.000 prevoženih kilometrov ali na 8 let, če je vozilo poškodovano ali pa če so stroški vzdrževanja preveliki. »Še pred leti smo govorili, da je veliko, če ima avto prevoženih 100.000 kilometrov. A pri nas v ELESU s avtomobili, ki so danes stari več let, ponavadi brez težav dosežemo dvakrat toliko. Z najnovejšimi vozili pričakujemo, da bo to še lažje. Avtomobili so zanesljivejši, varnejši, boljši,« opisuje naš sogovornik tehnološki napredek in dodelanost avtomobilov.

V družbi se držijo pravil mobilne, stroškovne učinkovitosti. Poti načrtujejo, vožnje in zaposlene

združujejo. V podjetju so pozorni na prevožene kilometre in analizirajo porabo, s katero dobijo tudi vpogled v učinkovitost voženj in voznikov. »Imam občutek, da najbolj krožijo avtomobili, locirani na sedežu podjetja na Viču v Ljubljani. Letno se prevozi od 40.000 do 60.000 kilometrov. Na ostalih poslovnih enotah, recimo v razdelilno-transformatorskih postajah, je s tovornimi vozili, s katerimi prevažajo delovno opremo, teh kilometrov manj, imajo pa zato ogromno delovnih ur.«

## PRIHODNOST JE V ELEKTRIKI

Roman Plahutnik ocenjuje sodelovanje s Porsche Slovenija za zelo dobro. »Dobimo vso podporo, ki jo potrebujemo, prav tako smo zadovoljni z odzivnostjo in svetovanjem glede tehničnih podrobnosti,« hvali utečen proces sodelovanja. Kot se spodobi za podjetje, vezano na električno energijo, bodo v prihodnosti zagotovo povečali tudi delež hibridnih in električnih vozil. Za zdaj imajo v svojem voznem parku šest hibridnih vozil, predvsem zaradi manjših izpustov in porabe ter za potrebe interne vožnje po stikališču. Doslej so za take namene uporabljali kombije, v prihodnje pa bodo za delovne procese znotraj poslovnih enot načrtno uporabljali električna vozila. »Tukaj je prihodnost, v alternativnih pogonih, v elektriki. Tudi na področju mobilnosti bomo šli v to smer, saj smo nenazadnje v svojem delovanju zavezani tudi k odgovorni skrbi za okolje.«



Roman Plahutnik

## Izkaznica podjetja

### Vozni park podjetja ELES, d.o.o.

**Število zaposlenih:** 500

**Število osebnih vozil:** 147

**Delež osebnih vozil**

**blagovnih znamk iz**

**skupine Porsche Slovenija:**

**Škoda:** 48 %, **Volkswagen:**

**11 %, Audi:** 3 %

**Povprečna starost**

**osebnih vozil:** 5,3 leta

**Gorivo (celoten vozni**

**park):** bencin 57 %,

dizel 38 %, hibrid 5 %

**Povprečno število letno**

**prevoženih kilometrov:**

40.000

# Vse na enem mestu



Poslovni Carzine

## FINANCIRANJE IN ZVESTOBA

Zvestoba se pri nas nagrajuje. Zato smo za vas pripravili plačilno kartico ugodnosti Porsche Group Card, ki med drugim omogoča tudi prilagodljivo brezgotovinsko obročno odplačevanje celovite ponudbe, različne izdelke in storitve, zbrane na enem mestu. Poleg plačilne funkcionalnosti, financiranja, zavarovanja in vzdrževanja vozil pa kartica prinaša še številne dodatne ugodnosti.

**Tekst:** Davor Topler

Včasih je uresničitev želja bližje, kot si mislite. Kartica Porsche Group Card v eno združuje financiranje, zavarovanje, prodajo, servis, ugodnosti in tudi zabavo. Kartico lahko uporabljate v okviru prodajno-servisne mreže znamk Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila. Vlogo za pridobitev

kartice Porsche Group Card, ki vam jo ponujamo v sodelovanju s podjetjem Porsche Kredit in Leasing, lahko izpolnite doma preko spleta, podpišete pa jo nato kjerkoli v pooblaščen prodajno - servisni mreži z vozili Volkswagen, Škoda, Audi, SEAT ali Volkswagen Gospodarska vozila v Sloveniji.

### Kaj kartica omogoča?



#### 1. FINANCIRANJE PO MERI

Plačilna kartica zvestobe je ukrojena po meri stranke. Omogoča vam fleksibilno obročno odplačevanje blaga in storitev po principu - plačaj, kolikor želiš, kadar želiš (a vsaj enkrat mesečno minimalni znesek) - z limitom, prilagojenim vašim finančnim zmožnostim.



#### 5. ZAVAROVANJE

S plačilno kartico zvestobe ste pripravljeni na vse morebitne nevarnosti, ki se vam lahko zgodijo na vaši poti.



#### 2. BREZGOTOVINSKO PLAČEVANJE

Gotovina? Raje kartica. Brezstična tehnologija prinaša sodobno in hitro brezgotovinsko plačilo servisnih storitev, dodatne ali dopolnilne opreme ter druge ponudbe v pooblaščen prodajno-servisni mreži, tudi na obroke.



#### 6. KONTROLNI PREGLED VOZILA

Imetniki kartice zvestobe ste enkrat letno upravičeni do kontrolnega pregleda svojega vozila, ki ga opravite pred tehničnim pregledom.



#### 3. E-RAČUN

Ker znamo prepoznati zahteve naših strank in stopamo v korak s časom, so imetniki kreditne kartice Porsche Group Card deležni visoke stopnje elektronskega poslovanja v okviru e-računov, neposrednih obremenitev, spletnega portala.



#### 7. BREZPLAČNA ASISTENCA 24/7

Na cesti nikoli niste sami. Vsi imetniki kartice zvestobe ste upravičeni do brezplačne asistencije 24 ur nad dan, 7 dni na teden.



#### 4. VARNOST IN OBVEŠČANJE

Varnost in informiranost sta pomembni. Sistem obveščanja s sporočili SMS strankam omogoča prejemanje kratkih sporočil v primeru nakupov s Porsche Group Card, hkrati pa zagotavlja učinkovito obveščanje o novostih, akcijah, ugodnostih.



#### 8. IZDELEK MESECA NA VOLJO PETINO CENEJE

Imetniki Porsche Group Card ob predložitvi kartice in/ali prejetega sporočila SMS lahko izkoristite 20% popust za vsakokratni izdelek meseca (npr. oprema za prostoročno telefoniranje, strešni nosilci, obloge za prtljažnik).



## DAN PO TEM

# POMOČ KJERKOLI NA POTI

Na cesti si vedno želimo, da bi se pot končala varno in brez zapletov. A tudi če gre kaj narobe, ne boste ostali sami. Na pot vam priskoči Asistenca Porsche Slovenija.

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

**S**te že kdaj obtičali na cesti? Tudi če sami spoštujemo vse predpise in se naš avto odziva, kot je treba, se lahko zgodi nepričakovano. Nezgoda, nesreča, okvara, ne glede na to, ali jo povzroči kdo drug ali pa je posledica naše človeške napake - ali pa nam jo zagode tehnika - ni nikoli prijeten dogodek.

Za take primere, v katerih se naši potovalni in pogosto s tem tudi poslovni načrti podrejo, hkrati pa se znajdemo pred različnimi nevarnostmi, ki jim morda kdo sam niti ne bi bil kos, je na voljo nova storitev Asistenca Porsche Slovenija. Namenjena je lastnikom vseh vozil skupine Porsche Slovenija - Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda ter gospodarskih vozil Volkswagen.

Namen Asistence Porsche Slovenija je preprost: če se bo na vozilu zgodila okvara ali boste udeleženi v nesreči, je poskrbljeno za vaš avto in za vas. Za vozilo uredi Asistenca Porsche Slovenija popravilo na cesti ali zagotovi vleko in pomaga, da bo prišel vaš avto čim prej na servis, za vas pa lahko priskrbi nadomestni prevoz in podporo pri poti do cilja.

## POMOČ PRI POPRAVILU VOZILA

Če boste z vozilom obtičali na cesti, vam bo v vsakem trenutku na voljo lastni klicni center Asistence Porsche Slovenija s strokovnimi svetovalci. Ti bodo poskrbeli, da se bo odpravila ekipa k vam na pomoč takoj po klicu. Manj zahtevna popravila lahko strokovnjaki izvedejo na kraju dogodka in poskrbijo, da se boste lahko s svojim vozilom odpeljali naprej - brezplačno in hitro. Včasih pa se zgodi, da z vozilom ne morete nadaljevati poti. Če je potrebno večje popravilo in okvare ni moč odpraviti na cesti, imate zagotovljeno brezplačno vleko do najbližjega pooblaščenega servisa.

## NA CILJU BOSTE ČIM PREJ

Če bo treba vozilo odpeljati s ceste in ga na servisu ne bodo mogli usposobiti za vožnjo v treh urah, boste dobili nadomestno vozilo, da boste lahko nadaljevali pot. Z asistenco se lahko krije do tri dni stroškov (odvisno od znamke) nadomestnega vozila. Po potrebi ste upravičeni tudi do dodatne pomoči. Če je to mogoče, vam asistenca uredi prevoz s taksijem, z vlakom ali letalom. Če se pot zavleče in do cilja ne morete priti isti dan, svetovalci preverijo, ali vam lahko uredijo prenočišče v hotelu.

## ASISTENCA DO ZADNJEGA KORAKA

Vsaka odvečna pot je v vsakdanu zaposlenega človeka zamudna in nezaželena. Zato je v Asistenci Porsche Slovenija vključena celovita pomoč. Če se kaj zgodi v Sloveniji, se vam vozilo, odpeljeno z vleko, po popravilu na servisu dostavi nazaj. Če pa imate smolo v tujini in tam avtomobila v treh dneh na servisu ni moč popraviti, bo poskrbljeno za prevoz vozila v Slovenijo. Asistenco lahko uporabite, tudi če boste potrebovali dodatne nadomestne dele (ti so na voljo proti plačilu). Če boste imeli zaradi težav dodatne izdatke, kot so na primer stroški klicev ali parkirnine za vozilo, boste lahko vložili zahtevek za povračilo.

Včasih naletimo na ovire, ki se jih da odpraviti hitreje, asistenco lahko tako izkoristite tudi pri manjših težavah, kot so izpraznjen akumulator, menjava poškodovanega kolesa, pomanjkanje motornega olja, hladilne tekočine ali goriva. Prav tako so kriti stroški za pomoč na cesti oziroma morebitno vleko vozila zaradi točenja napačnega goriva ali okvare kolesa pri vozilu, ki je opremljeno s kompletom za popravilo pnevmatik, če vozila ne morete sami usposobiti za vožnjo.

## Asistenca z enim klicem

Ko potrebujete pomoč, pokličite številko za svojo znamko vozila. Asistenca je na voljo tudi na univerzalni številki, namenjeni klicem iz tujine.



**Vozila Volkswagen**  
080 19 18



**Vozila Audi**  
080 19 15



**Vozila SEAT**  
080 19 40



**Vozila Škoda**  
080 19 41



**Gospodarska vozila Volkswagen**  
080 19 17

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



# ZVOK POSILA

Zvok močno vpliva na prodajo strankam in storilnost zaposlenih. Pa vi? Veste, kako je slišati vaše podjetje in kako to vpliva na njegovo uspešnost?

**Tekst:** Denis Vičič

**Foto:** Getty Images

Človek zunanji svet dojema s čutili. Vid, sluh, voh, okus in tip določajo našo izkušnjo in naš odziv na dražljaje. Predstavljajte si filmsko sceno, v kateri režiser pokaže par med razposajenim plesom – če bi v ozadju igral rokenrol, bi film vzbujal čisto drugačna občutja, kot če bi bila za ozadje uporabljena turobna klasična glasba ali tišina. Enako je v prodajnem ali delovnem okolju: že sprememba enega zunanjega dražljaja je dovolj, da obiskovalci trgovine ali zaposleni korenito spremenijo dožemanje okolice in svoje vedenje.

#### **PRAVA PRODAJNA ATMOSFERA**

Spoznanje, da lahko z različnimi dražljaji vplivamo na človekovo počutje in vedenje, je v prodaji že dodobra razvito. Izdelki so na policah

vedno zgledno zloženi, da pritegnejo pozornost obiskovalcev in da trgovina deluje urejeno in čisto. Prodajalci so prijazni in ustrezljivi. Prostor je primerno ogrevan oziroma hlajen, primerno osvetljen in odišavljen. »Vsa teorija in izkušnje učijo, da se mora kupec v trgovini počutiti dobro. Če vas bo nekaj zmotilo, se boste obrnili in odšli ven,« pravi Jožica Bracar, vodja komerciale v Magistratu International, podjetju, ki skrbi za več deset modnih trgovin v Sloveniji, na Hrvaškem, v Srbiji in na Madžarskem, v katerih ponujajo oblačila okrog sto tržnih znamk.

Kljub spoznanju, da ima atmosfera pomemben vpliv na človeka, pa še obstaja dražljaj, ki je del vsakega prostora, pa mu je še vedno posvečene razmeroma malo pozornosti. Ta dražljaj je zvok.

## NOVA PERSPEKTIVA

### ZVOK KOT ORODJE

In zakaj je treba zvočni podobi prostorov posvetiti posebno pozornost? Predvsem zato, ker ima zvok izjemen vpliv na človeka. Izzove lahko fiziološki odziv, kot ga na primer glasno zvočenje alarma. Lahko spreminja vzdušje, kot ga zmoreta pomirjujoča in hitra glasba. Lahko nas prisili, da prenehamo učinkovito misliti, saj človek ni sposoben učinkovito sprejemati in obdelovati informacij iz dveh virov hkrati. Spreminja pa tudi vedenje – ko zvok postane hrup, se od njega praviloma oddaljimo.

Vsi ti vplivi so med seboj prepleteni, njihov dejanski učinek pa je seveda odvisen tudi od osebnih okoliščin, pričakovanj in okusa vsakega posameznika. A kot pravi britanski akustik Julian Treasure – morda ste na YouTubeu že naleteli na katerega od izjemno gledanih posnetkov njegovih nastopov na konferencah TED – je s primernim izborom zvokov mogoče doseči, da se bo večina ljudi v nekem prostoru počutila dobro in zato več trošila. »Že manjša sprememba zvočnega ozadja na letališču v

Zvoki so dodatni dražljaji, ki jih morajo naši možgani predelati. Če so ti dražljaji premočni, prevzamejo v možganih prostor, ki bi ga morali nameniti drugi aktivnosti.

Glasgowu je povečala prodajo letaliških trgovin za od tri do deset odstotkov. Vse, kar smo naredili, da smo to dosegli, je, da smo hrupu letališča dodali sproščujoče, komaj slišno čivkanje ptic. Običajno na letaliških hitimo, v tem primeru pa so se potniki, tako kaže, sprostiti. Bili so bolj zadovoljni. Imeli so občutek, da imajo še čas za nakupe, kar se je izrazilo v večani prodaji.«

Možno pa je z zvokovno kuliso doseči tudi nasprotno – da se v prostoru dobro počutijo le tisti kupci, ki jih v trgovini hočemo. Primer take uporabe zvoka so denimo prodajalne ameriškega trgovca z oblačili Abercrombie & Fitch. V njih načrtno predvajajo glasbo tako na glas, da jo lahko več časa prenašajo le najstniki, ki so ciljna skupina podjetja. »Če je preglasno, potem ste prestari,« je stališče trgovca. Glasnost glasbe pa naj bi bila uporabljena nalašč tudi zato, da bi okrnila sposobnost utemeljenega razmišljanja o nakupih. Potrošniki naj bi namreč pod vplivom prevelikega števila ali premočnih dražljajev opravili več impulzivnih nakupov.

### MOČ GLASBE

Tudi v trgovinah z oblačili, za katere skrbijo v Magistratu International, je del nakupovalne atmosfere vedno tudi glasba. »Glasba mora biti v trgovini. Ko kdaj vstopiš v kakšno, ki glasbe nima, te je kar malce groza. Mora pa biti taka, da se ob njej dobro počutiš,« še pove Jožica Bracar. Ker so njihove trgovine franšizne, se v njih predvaja taka glasba kot v trgovinah prodajanih znamk po vsem svetu. »Glasba je povezana s ciljnim kupcem. Če so ciljna skupina mladi, je sodobna, glasnejša – in obratno. Vse tržne znamke se temu prilagajajo.«

Meritev, ki bi povedale, kako glasba vpliva na nakupovanje in ali bi uporaba ene vrste glasbe vplivala na prodajo drugače kot uporaba druge, še niso opravili. »Dvomim, da bi ljudje ob neki popevki več kupovali. Dejstvo pa je, da če te nekaj zmoti, kar koli v ambientu trgovine, vključno z glasbo, se boš kot kupec verjetno obrnil in hitro šel ven.«

To, koliko časa se stranke zadržijo v trgovini, je pomembno, pojasnjuje Kristina Boštjančič, vodja marketinga regije v Sportini Group, enem največjih trgovcev z modnimi izdelki na območju jugovzhodne Evrope. »V naših trgovinah spremljamo obisk strank in trajanje nakupov. Ko si vzamejo več časa, praviloma tudi nekaj kupijo. Če se stranka ne počuti dobro zaradi prodajalcev, je torej narejena škoda,

če je glasba preglasna ali napačna, prav tako, saj bo stranka hitro odšla iz trgovine. Pomemben je celoten paket.«

Z vplivom na človekova čutila seveda podjetja ne spodbujajo samo potrošnje, ampak se s posebnimi izkustvi, ki jih nudijo potrošnikom, tudi diferencirajo od konkurenčnih podjetij. »Ustrezno vzdušje ima univerzalne učinke na vedenje. Kratkoročno lahko vpliva na nakup, dolgoročno pa na lojalnost strank,« pravi psiholog dr. Michael Kline, docent na Katedri za tržno komuniciranje in odnose z javnostmi na Fakulteti za družbene vede.

Levi Strauss je eno od podjetij, ki nakupe in lojalnost spodbuja prav z načrtno izbrano glasbo. »Pred časom je bila glasba v naših trgovinah le način za zapolnitev tišine. Danes je podaljšek znamke. Z njo si želimo vzpostaviti čustveno povezanost s kupci,« so na spletni strani podjetja pojasnili uslužbenci, ki skrbijo za prepoznavnost znamke oblačil in obutve Levi's po vsem svetu.

Pri izbiri glasbe zato izbirajo le tiste izvajalce, ki so nekaj posebnega ali pionirji v tem, kar počnejo – kakršna naj bi bila tudi znamka Levi's. In ker naj bi njihove obleke in oblačila nosile različne generacije kupcev, je glasba izbrana tako, da zadovolji čim širši krog obiskovalcev njihovih poslovalnic. Prek skrbi za potrošnike naj bi se med znamko in ljudmi vzpostavil odnos, podoben medčloveškim odnosom.

### Z ZVOKOM NAD HRUP

Med temi, ki dobro razumejo vse v povezavi z zvokom, so tudi proizvajalci avtomobilov, med njimi nemški Audi. Tej znamki vozil so med prvimi ustvarili zvočno podobo – spomnite se na štiri udarce srca, ki se predvajajo ob vsakem oglasu. A šli so še dlje: ustvarili so bazo zvokov z edinstvenimi značilnostmi, ki jih uporabijo pri vsaki medijski produkciji. Vsakič, ko se posameznik sreča z znamko Audi, je tako deležen edinstvene izkušnje.

V Audiju so se temeljito lotili tudi odprave motečih zvokov, ki se pojavljajo med vožnjo, saj

## NOVA PERSPEKTIVA



Vsakič, ko se kdo sreča z znamko Audi, je deležen tudi edinstvene zvočne izkušnje.

lahko ti pomembno zmanjšajo koncentracijo voznika. Zvoki so namreč dodatni dražljaji, ki jih morajo naši možgani predelati. Če so ti dražljaji premočni, prevzamejo v možganih prostor, ki ga moramo nameniti vožnji.

Nekateri Audijski modeli imajo tako poleg običajne zvočne izolacije, ki jo poznamo pri vseh avtomobilih, v potniški kabini vgrajene mikrofone, ki zajemajo zvoke med vožnjo. »Moteče frekvence motorja, hrup podvozja in pnevmatik ter zračnega upora se prek mikrofona stečejo skozi ojačevalec, ki jih nato filtrira in skozi zvočnike spusti protihrup,« je za oddajo Avtomobilnost pojasnil inženir akustike Rok Prislan iz podjetja MK3. Podobno delujejo slušalke za dušenje hrupa, ki so že nekaj let v uporabi predvsem na letalih. »Ta tehnika ni vedno uspešna, je pa uspešna takrat, ko znamo zelo dobro napovedati, kakšen bo hrup. In to je pri avtomobilih možno.«

### PRAVA DELOVNA ATMOSFERA

Prednost vozil s takim sistemom je, da so vozniki lahko več časa bolj zbrani. Neprijeten zvok je namreč lahko izjemen motilec pozornosti in počutja – in to je zakonitost, ki bi jo morala podjetja upoštevati tudi pri urejanju delovnih prostorov.

»Različni slušni dražljaji lahko povzročajo čustveno napetost. Če zvoka ni mogoče nadzirati, je to vir frustracije. Pojavijo se lahko napetost, razdražljivost in utrujenost,« je v sestavku o psiholoških posledicah hrupa, objavljenem na spletnih straneh ministrstva za delo, zapisala psihologinja Vera Praprotnik. »Posledice so slabo presojanje, raztresenost in pozabljivost. Pogostejša je odsotnost z dela in odpor do vrnitve na delo zaradi neprijetnega delovnega okolja. Vsi ti dejavniki pa vplivajo na delovno učinkovitost,« je še dodala.

To spoznanje je še posebej pomembno danes, ko običajne pisarne zamenjujejo odprti pisarniški prostori. Ti so za delovne procese, pri katerih je pomembna predvsem komunikacija, dobra rešitev. Težavo pa predstavljajo tistim zaposlenim, ki morajo biti pri delu izjemno osredotočeni. V takih primerih so pogovori sodelavcev lahko zelo moteči, saj jih preprosto ni mogoče izključiti. Ušesa pač niso kot oči, ki jih pripravimo in ne vidimo ničesar.

Tako kot se trgovcem izplača energijo vložiti v primeren zvočni ambient njihovih poslovalnic, se torej vsem podjetjem izplača premisliti, kako najprimerneje urediti delovno okolje. Že če bi se uspešno spopadli le s hrupom na delovnih mestih, bi se produktivnost lahko povečala za dve tretjini. Kot namreč v knjigi Sound Business še piše Julian Treasure, je hrup kriv za prav tolikšno zmanjšanje produktivnosti delavcev.

## 24. Avtomobilski salon Slovenije

Celih enajst let je minilo, kar je bil v Sloveniji zadnjič organiziran avtomobilski salon. Še več – kar 16 let pa je minilo, odkar je salon nazadnje gostila Ljubljana oziroma Gospodarsko razstavišče. Zato so zastopniki avtomobilskih znamk že lani sklenili, da je bilo dovolj čakanja in se odločili letos marca organizirati salon. Sekcija za osebna motorna vozila pri Trgovinski zbornici Slovenije in Gospodarsko razstavišče, ki sta uradna organizatorja prireditve, sta prepričana, da bo avtomobilski salon odlična prireditev, ki bo priložnost, da branža širšemu občinstvu pokaže vse svoje novosti na enem mestu.

Gospodarsko razstavišče bo tako široko odprlo vrata avtomobilskim znamkam, ki bodo zasedle vse zmogljivosti na razstavišču, ob tem pa bodo postavljene še tri

dodatne montažne dvorane, kar pomeni, da bo razstavljavcem na voljo kar 12.000 kvadratnih metrov površin. Ker bo salon umeščen v termin hitro po mednarodnem salonu v Ženevi, to pomeni, da si boste na Razstavišču lahko ogledali kup svežih novosti, med katerimi bodo seveda tudi vse novosti koncerna Volkswagen, ki bo sodeloval z vsemi svojimi znamkami (Volkswagen, SEAT, Škoda, Audi, VW Gospodarska vozila, Porsche).

Pri Sekciji ocenjujejo, da si bo salon ogledalo med 80.000 in 100.000 gledalcev. Prvi dan bo salon sicer odprt do 15. ure samo za predstavnike medijev, druge dni pa med 9. in 20. uro, vstopnica pa bo veljala 8 evrov (družinska 20, upokojenci in študentje bodo odšteli 6 evrov).

## Prihaja nova Ibiza



Z novo Ibizjo, peto generacijo kompaktnega modela, SEAT nadaljuje svojo modelsko ofenzivo. Ibiza, model z najdaljšo tradicijo pri španski znamki, je tako povsem nov model, zgrajen na koncernski platformi MQB AO, ki je tudi 30 odstotkov vzvojno čvrstejša. Nov model povzema prepričljive in dinamične poteze Leona in Atece in jih prenaša v kompaktni razred. Zunanje mere so le delno drugačne, zato pa so razmerja povsem spremenila podobo nove Ibizje, saj je dolžina ostala skoraj enaka (celo za dva mm je krajša), zato pa je za skoraj devet cm širša in milimeter nižja. Še bolj pomembno – medosna razdalja se je povečala za 9,5 centimetra, kolotek pa za 60 oziroma 48 milimetrov. Vse to

ne vpliva le na dinamično podobo, pač pa predvsem na prostornejšo notranjost. Tam je več prostora za noge zadaj (+ 35 mm), za glave (+ 24 mm), sedeži so širši za kar 42 mm, zrasedel pa je tudi prtljajnik, ki meri 355 litrov, kar je 63 več od predhodnice. Tudi pogonski sklop je povsem prenovljen – vstopni motor bo litrski trivaljnik TSI z dvema izvedbama (70 kW/95 KM in 85 kW/115 KM), novi 1,5-litrski motor (110 kW (150 KM) pa prihaja konec leta. Dizelski del ponudbe predstavlja 1,6-litrski motor s tremi izvedbami moči: 59 kW (80 KM), 70 kW (95 KM) in 85 kW (115 KM). In še – litrski motor bo SEAT kot prvi ponudil tudi v izvedbi na stisnjen zemeljski plin (CNG, pri nas metan). Serijski menjalnik bo vse-

lej šeststopenjski ročni, samodejni dvosklopčni DSG pa bo mogoče doplačati. V štirih izvedbah bo na voljo nova Ibiza (Reference, Style, FR in XCellence), pri čemer bo Xcellence seveda najbolj opremljena, na voljo bo tudi osempalčni osrednji zaslon s stekleno površino, za športnejšo FR pa se bo dalo naročiti tudi dve izvedbi podvozja. Seveda ne manjkajo niti najsodobnejši varnostni asistenčni sistemi, ki so v tem razredu še vedno prej posebnost kot pravilo (sistem za nadzor prometa Front Assist, asistenca za zastoje Traffic Jam Assist, sistem za avtomatsko uravnavanje razdalje Adaptive Cruise Control, sistem za odklepanje in zagon brez ključa Keyless Entry).

## Leon Cupra, športnik s slogom



Potem ko so pri SEAT-u pozno jeseni prenovili najbolj uspešen hišni model, je napočil čas tudi za prenovo in nadgradnjo najbolj športne verzije Leona, ki se tradicionalno imenuje Cupra. Poleg vseh zunanjih popravkov, nadgradnje notranjosti in novih asistenčnih sistemov, ki jih je bil deležen Leon, so inženirji dvolitrskemu motorju TSI v Cupri dvignili moč motorja za 7 kW (10 KM). Tako zmore zdaj najhitrejši SEAT, ki bo na voljo spomladi, okroglih 220 kW (300 KM), hkrati je za 30 Nm večji tudi navor (s 350 na 380 Nm). Še več – z novo generacijo bo Cupra, toda le v podaljšani verziji ST, na voljo tudi s stalnim štirikolesnim pogonom 4D, ki uporablja računalniško nadzorovano večploščno sklopko pred zadnjo osjo. Da bo voznik lahko resnično kar najbolj užival med vožnjo, je za Cupro na voljo tudi samozaporni sprednji diferencial, pa vodeni blažilci DCC in neenakomerno ozobljena krmilna letev, ki pomaga pri večji okretnosti in neposrednosti.

## ZANIMIVO

## Arteon bo nasledil model CC



Med novostmi nove sezone so si ljubitelji vozil posebej podčrtali ime Arteon, novi model, ki so ga pri Volkswagnu umestili nad Passata. Jasno začrtana kupejevska podoba govori o svojevrstnem nasledniku modela CC, ki je bil doslej tesno vezan na Passata, nov model pa je zamišljen in načrtovan povsem na novo in bo tako umeščen v višji

srednji razred. Tobias Sühlmann, Volkswagnov oblikovalec za zunanost, je povedal: "Arteon že na prvi pogled s svojo izrazito obliko vzbudi navdušenje in preseneti tudi s praktičnostjo – ta kombinacija je resnično edinstvena!" Pri VW so nov model zasnovali na platformi MQB. Čeravno je tudi medosna razdalja za 54 mm daljša od Passata,

je podobna seveda tudi pogonska tehnika. Ime Arteon – poudarek je na prvem zlogu – je sestavljeno iz dveh elementov: "art" (ang. umetnost) opisuje skladnost linij in čustvenost nove limuzine, drugi del "eon" pa označuje premiumski model, tako kot pri Volkswagnovem vrhunskem modelu za kitajski trg, ki se imenuje Phideon.



## Z asfalta Le Mansa na makadam Rallycrossa

Po nenadnem odhodu s svetovnega prvenstva vztrajnostnih dirk je Audi na novo začrtal svojo športno strategijo, ki temelji na rastočih prvenstvih. V Ingolstadtu so se tako odločili, da ostanejo v odmevnem nemškem prvenstvu turnih vozil (DTM), hkrati pa odločno in kot tovarniška ekipa vstopijo v rastoče prvenstvo Formule E. Manjkala je jagoda na torti – ki je prišla v obliki tovarniške podpore Audijevemu najuspešnejšemu in najbolj vsestranskemu dirkaču.

Mattias Ekstrom (Švedska), ki ga javnost morda bolj pozna kot dvakratnega prvaka serije DTM (2004, 2007), je že pred tremi leti ustanovil svojo ekipo (EKS) za nastop na svetovnem prvenstvu v rallycrossu (FIA World RX), kjer je lani – ob dirkanju v seriji DTM postal celo svetovni prvak, seveda v Audiju S1 EKS RX quattro S1. Že v drugi sezoni pa bo Ekstromova četica dobila status tovarniško podprte ekipe, saj bodo za razvoj dirkalnika začeli skrbeti Audijski inženirji z oddelka Audi Sport, s čimer bo lahko Ekstrom lažje konkuriral tovarniško podprtim ekipam Forda, Volkswagna in Peugeota.

## ZANIMIVO



## Octavia: novi standardi povezljivosti

S prenovi priljubljenega modela Octavia Škoda spet postavlja standarde v svojem razredu (in jih presega). Od zunaj bo najbolj prepoznavna po dvojnih, ločenih žarometih (tudi v polni tehniki LED) in širši maski. Seveda pa je ob prenovljenem sprednjem in zadnjem delu (nova grafika luči v tehniki LED) z odbijačem vred novega še veliko, veliko več. Tako bodo poslej vsi sistemi infotainment (razen vstopnega) dobili novo zunanost v steklu (s senzorjem približevanja), največji model Columbus pa prinaša celo 9,2-palčen osrednji zaslon, kjer ni več klasičnih stikal (tudi dostopno točko za wi-fi

je moč vzpostaviti). Z novo podobo osrednje konzole gredo tudi nove barvne kombinacije notranjosti, ki sovpadajo z barvami oblažinj, nja, telefon pa lahko voznik polni brezžično.

Toda prenova je tokrat prinesla predvsem povezljivost, kjer Octavia s sistemom Škoda Connect sedaj postavlja nove standarde v razredu. Omogoča več ravni povezljivosti in tako je mogoče najboljše sisteme infotainment povezati z internetom ter si na izbrani poti ogledati vreme, podatke o prometu, celo cene goriva in parkirna mesta. Ob tem sta zdaj na

voljo tudi Google Earth in Street View. Nov sistem omogoča tudi dostop do nekaterih funkcij na daljavo (preko aplikacije na pametnem telefonu), pa dostop do podatkov avtomobila (poraba, doseg ...), hkrati pa je mogoče tudi z domačega računalnika v avto prenesti izbrano pot za navigacijo. Tudi servisiranje je zdaj lažje, saj lahko pooblaščen servis dostopa do informacij in vam sam predlaga servisne termine, hkrati pa pomaga pri popravilu. Tu je seveda še (samodejni) klic v sili, ki skrajša odziv in olajša delo reševalcev, če pride do najhujšega.

## Tiguanov večji brat



Za tiste, ki jim je kompaktni SUV Tiguan sicer všeč, vendar za kanček premajhen, so pri Volkswagnu našli rešitev. V obliki večjega in malce spremenjenega Tiguan, ki bo lahko izpolnil vse naloge tudi pri večji družini. Allspace, kot se bo imenoval, ko bo na trgu, je namreč od obstoječega modela daljši za celih 21,5 centimetra, tako da v tej obliki meri že 4,7 metra (sicer 4,48 m).

Dodatnih 11 centimetrov medosne razdalje pa se pozna seveda pri notranjem udobju in prostornosti, kjer so inženirji poskrbeli tudi za možnost namestitve dveh dodatnih (v prtljažno dno zložljivih) sedežev v tretji vrsti. Poleg šestih dodatnih centimetrov za kolena potnikov zadaj je ostali prostor namenjen povečanju prostornine prtljažnika, ki je v podaljšan verziji večji za 115 litrov in meri 730 litrov, ob zloženi drugi sedežni vrsti pa celih 1770 litrov!

Allspace ima tudi nekaj samosvojih oblikovalskih potez, predvsem na sprednjem delu, maski in pri D-stebričku, ravno tako pa bo ta model na nek način nadgrajeval Tiguan tudi z opremljenostjo. Ponudba motorjev pomeni šest štiritirvaljnih agregatov (trije TSI in trije TDI) z razponom od 110 kW (150 KM) pa do 176 kW (240 KM), razen pri vstopnem TSI motorju, kjer je štirikolesni pogon 4Motion serijski. Tudi ročni menjalnik bo tako le v vstopnem modelu, vsi drugi pa bodo opremljeni s samodejnim menjalnikom DSG!

Trije opremski paketi bodo pospremili na pot tudi verzijo Allspace, vključno z dolgo paleto serijske in doplačilne opreme, na seznamu slednje pa gre pričakovati tudi povsem nov sistem infotainment s tabličnemu računalniku podobno zasnovano, ki bo dodobra počistil s klasičnimi stikali na armaturni plošči in osrednji konzoli.

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

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

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

**Izvršni urednik:** Jak Vrečar, jak.vrecar@p-m.si  
**Fotografije:** Arhiv Porsche Slovenija, Domen Grögl, Nejc Lasič,  
Urban Štebljaj, Maja Modrinak, Shutterstock, Getty Images  
**Tisk:** SCHWARZ PRINT d. o. o.  
**Datum natisa:** 2. marec 2017  
**Naklada:** 2.500 izvodov

Zima/pomlad 2017

# DIGITALNI CARZINE POSLOVNI

Novе dimenzije mobilnosti vsebine

Intervju: Jelko Gros



Preberite intervju in druge članke v interaktivni obliki, optimizirani tudi za tablične računalnike.

Volkswagen Tiguan



Oglejte si video vsebine in se zapeljite v prihodnost.

Porsche Asistenca



Izberite dodatne vsebine in naj fotografije oživijo!

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



Uporabniki Appleovih naprav poiščite aplikacijo Poslovni Carzine v App Store.

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

# PRESTAVITE

## V SVET VRHUNSKE MOBILNOSTI



[www.porsche-group-card.si](http://www.porsche-group-card.si)

**PORSCHE**  
SLOVENIJA

