

Poletje 2018

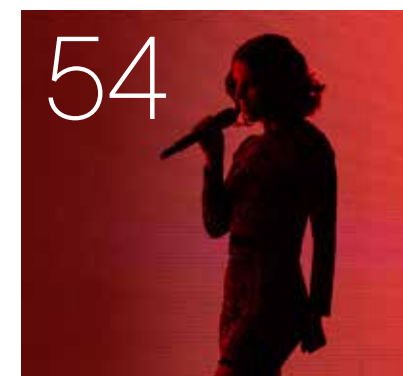
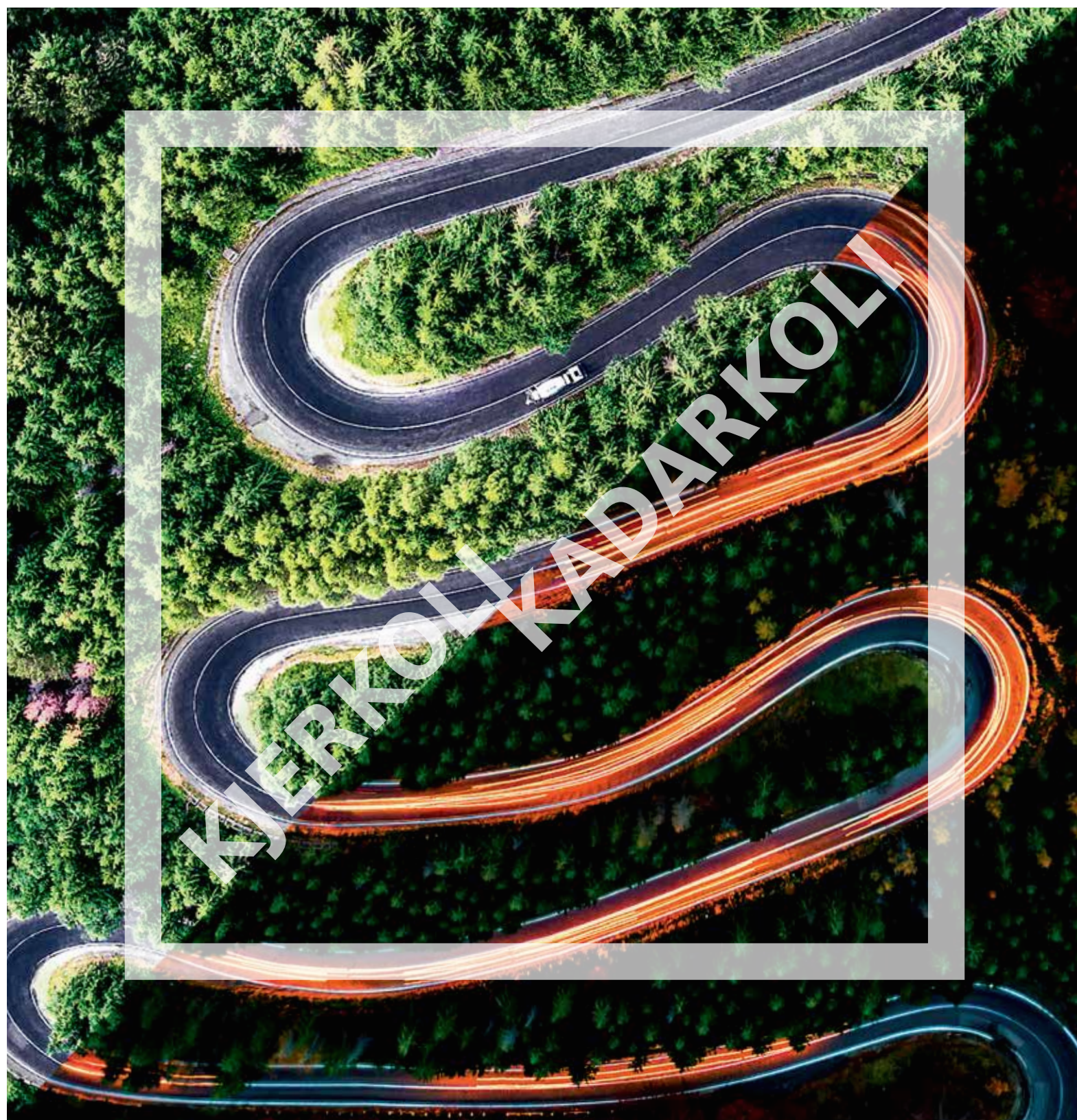
CARZINE

# POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost

---

# 25let



04 MOBILNOST PRIHODNOSTI  
 06 TEHNOLOGIJE MOBILNOSTI  
 08 POSLOVNA MOBILNOST  
 10 MOBILNOST TELESA  
 12 MOBILNOST DUHA  
 14 VSAKDANJA MOBILNOST  
 16 MOBILNOST IDEJ  
 18 MOBILNOST PO ŽENSKO  
 20 AMBASADORJI VRHUNSKE MOBILNOST  
 28 INTERVJU: DANILO FERJANČIČ IN HEINZ SLESAK  
 34 PRVI  
 46 TEMELJI  
 48 POTI BREZ MEJA  
 52 IZ ZAKULISJA  
 54 VRHUNSKO  
 58 NOVICE

**In kaj je za vas vrhunska mobilnost?**

Človeški razvoj lahko opazujemo skozi kakovost življenja, zdravje, prehrano, spreminjanje življenjskih in potrošniških navad, raznolikost in dostopnost informacij ali skozi razvoj tehnologij, ki nam lajšajo delo in vsakdan. Če pomislimo, kje smo bili na vseh teh področjih pred 25 leti, ko je nastalo podjetje Porsche Slovenija, se nam na obraz prikrade nostalgichen nasmeh. Nostalgija je lahko zabavna, ampak predvsem je razumevanje priložnosti razvoja tisto, kar nas lahko veseli.

Ena najzanimivejših dimenzij življenja, ki na prav poseben način opredeljuje razvoj, je mobilnost. Danes potujemo hitreje, varneje, udobneje, dlje in drugače kot pred 25 leti. Marsikdo se čudi, da so neverjetne ideje izpred desetletja - na primer o avtonomni vožnji, novih pogonih ali razvoju umetne inteligence - že tu. Podobno velja za varnostne sisteme ali za informacijsko podporo mobilnosti. Kako zelo drugače razumemo željo po vrhunski mobilnosti danes!

Mobilnost je tudi vse bolj povezana z odgovornostjo, pa naj gre za ekološka vprašanja ali za racionalizacijo mobilnosti v prenatrpanih mestih. Vprašanje mobilnosti, tudi ko gre za povsem osebno vožnjo z avtomobilom, ni več zgolj vprašanje posameznika, ampak širše družbene organizacije. Mobilnost pa seveda ni povezana le s tehnološkimi izzivi, ampak tudi z bolj intimno človeško sfero: s strastjo, odločnostjo in ustvarjalnostjo. Da, vrhunska mobilnost je stvar razuma, je pa tudi stvar srca. In zato ambasadorji vrhunske mobilnosti niso samo tisti, ki razvijajo nove tehnološke rešitve, ampak tudi tisti, ki si želijo, drznejše in znajo.

Želimo hoditi v koraku z časom. Razmišljanje o različnih vidikih mobilnosti je v veliki meri že spremenilo Porsche Slovenija, če se primerjamo s podjetjem, kakršno smo bili pred četrto stoletje. Zavedamo se, da vrhunska mobilnost, ki smo se ji zavezali, zahteva, da kupcem in partnerjem ponujamo veliko več kot vrhunska vozila največjega svetovnega avtomobilskega koncerna Volkswagen. To je in bo naša temeljna zaveza tudi v prihodnosti!

25-letnica delovanja Porsche Slovenija je gotovo prava priložnost za hvaležnost in nostalgichen pogled na doseženo. Predvsem pa želimo ob tej priložnosti sporočiti, da razumemo mobilnost in se veselimo njenega novega obdobja, v katerem oznaka »vrhunska« dobiva povsem nov pomen. Zato se neizmerno veselimo naslednjih 25 let z vami!

**Daniilo Ferjančič**,  
 generalni direktor  
 Porsche Slovenija

**Heinz Slesak**,  
 generalni direktor  
 Porsche Slovenija

**PORSCHE SLOVENIJA**

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

**Glavni urednik:**  
 Igor Savič, igor.savic@p-m.si  
**Izvršna urednica:**  
 Barbara Bizjak, barbara.bizjak@p-m.si  
**Fotografije:** Arhiv Porsche Slovenija, Getty Images, Jani Ugrin, Miran Juršič, osebni arhivi, Urška Charney, Bor Dobrin  
**Tisk:** SCHWARZ PRINT d. o. o.  
**Datum natisa:** junij 2018  
**Naklada:** 1.800 izvodov

Od prejemanja revije Poslovni Carzine se lahko odjavite na e-naslovu info@poslo.si ali prek telefona na številki 080 88 46.

**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



# OBVEZNA SMER: NAPREJ V PRIHODNOST!

Smo na pragu korenitih sprememb osebne mobilnosti, kot jo poznamo danes. Kaj pa nas čaka dlje v prihodnosti?

Tekst: Matjaž Korošak

Dokončnega odgovora vam ne more dati nihče, dejstvo pa je, da so trenutno vse sile usmerjene v vprašanje alternativnih goriv in pogonov ter avtonomno vožnjo. Trenutno se najboljše in najboljše opremljeni modeli gibljejo proti tretji stopnji avtonomije, kjer pa se pojavlja problem zakonodaje, ki trenutno še vedno predvideva, da voznik v vsakem trenutku nadzoruje vožnjo. Povedano drugače, roke morajo biti še vedno na volanu. In pika.

**33,3 %**  
več vozil se bo v Evropi prodalo do leta 2030.

Razvoja novodobnih mobilnostnih storitev in avtonomne vožnje si sicer ni mogoče predstavljati brez skokovitega razvoja povezljivosti, digitalizacije in elektrifikacije. Ne le da bodo avtomobili v prihodnosti povezani med seboj (C2C) in bodo izmenjevali podatke o cesti in razmerah na njej, ampak bodo te podatke pošiljali tudi v oblak, od tam pa jih bo prejela pametna cestna infrastruktura (C2X). Ta bo lahko usmerjala promet, sestavljen predvsem iz pametnih avtonomnih vozil, da bo potekal kar najbolj tekoče in ekološko.

Vse naštetu pomeni, da bo na cestah manj zastojev, hkrati pa ravno zaradi izboljšav tudi več avtomobilov. Ti bodo prevozili precej več kilometrov, in to zaradi nižjih stroškov, pretočnosti prometa, deljenega lastništva ... ter tudi zato, ker bo osebna mobilnost z avtonomno vožnjo dostopna ljudem, ki doslej niso mogli za volan (invalidi, starejši). Po raziskavi PwC naj bi do leta 2030 prevozili kar za 23 odstotkov več kilometrov, hkrati pa naj bi naraslo število vozil.

## Stopnje voziške avtonomije

- 1. stopnja:** Voznik ima popoln nadzor, vendar mu aktivni varnostni sistemi olajšajo vožnjo.
- 2. stopnja:** Avtomobil aktivno pomaga v nekaterih situacijah s pospeševanjem, zaviranjem in krmiljenjem, toda voznik še vedno nadzira okolico, izvaja manevre pri večjih hitrostih in volan mora biti v njegovih rokah. Na tej stopnji je danes večina vozil.
- 3. stopnja:** Voznik mora biti še vedno prisoten v avtomobilu in nadzorovati vožnjo. Vozilo je sicer večino poti sposobno opraviti brez voznika, a ta mora biti v njem pripravljen na ukrepanje.
- 4. stopnja:** Vozilo zmora opraviti celoten proces vožnje tudi brez intervencije voznika. Predvsem bo to (predvidoma) mogoče v mestih, kjer bo pokritost z navigacijskimi in drugimi podatki boljša.
- 5. stopnja:** Samodejna vožnja kjer koli in v vseh voznih razmerah, voznik je le še potnik.

## Avtomobilske znamke pospešeno razvijajo številne rešitve za osebno mobilnost v mestih:

- deljeno lastništvo vozil (car sharing),
- souporaba avtomobila za določene smeri (car pooling, ride sharing),
- najem voznika z vozilom, običajno prek aplikacij (ride hailing),
- izposoja po potrebi (on demand),
- rešitve končne mobilnosti (električni zložljivi skiroji, električna zložljiva kolesa ipd. za zadnji del poti do cilja),
- uvajanje sodobnih (robotskih) shuttlov, ki bodo električni in avtonomni na vnaprej določenih relacijah.

**23 %**  
več kilometrov bomo prevozili do leta 2030.

Koncern Volkswagen je že decembra 2016 ustanovil novo, 13. znamko z imenom Moia, ki bo razvijala inteligentne rešitve za osebno mobilnost v velemestih. Sprva bo uporabljala obstoječe električne modele koncerna, pozneje pa naj bi tudi sama razvijala modele, prirejene za posebnosti tovrstnega prevoza. Svoj prvi model električno gnanega »car pooling« shuttla za šest potnikov z dosegom 300 kilometrov so predstavili lani decembra.



## Volkswagen I.D. Vizzion

Luksuzna povsem električno gnana limuzina I.D. Vizzion z dolžino 5,11 metra presega vse dosedanje Volkswagrove limuzinske modele. Sistemska moč dveh elektromotorjev znaša kar 225 kW (306 KM), končna hitrost je omejena na 180 km/h, Li-ionska baterija pa naj bi ponujala 111 kWh zmogljivosti, kar omogoča doseg do 665 kilometrov. V Ženevi razstavljen študija je že pripravljena na končno stopnjo avtonomne vožnje in jo bo voznik nadziral z gestami in glasovnimi ukazi.



## Skoda Vision X

Tega urbanega križanca poganja kombinacija motorja z notranjim zgorevanjem (1,5-litrski TSI EVO) in električnega pogona. Taka kombinacija ne bi bila nič novega, če štirivaljnik kot primarni energent ne bi uporabljal stisnjene zemeljskega plina (CNG), kot rezerva pa mu služi bencin v dodatnem rezervoarju. Motor z notranjim zgorevanjem žene prednji kolesni par, električni motor na zadnji osi pa (po potrebi) zadnjega. Električno gnan Vision E (na sliki) bo njegov večji sodobnik.



## Volkswagen SEDRIC

Pri Volkswagnu uspešno razvijajo idejo robotskega shuttla pete stopnje avtonomnosti, ki so ga poimenovali SEDRIC. V zadnji evoluciji je dobil podobo šolskega minibusu. V notranjosti ni več klasičnih voznikovih pripomočkov, zato pa je več prostora za potnike. Namesto vetrobranskega stekla je tam velik OLED-zaslon, namenjen informacijam in zabavi. Električno gnani minibus ponuja odlično možnost individualne mobilnosti za ljudi, ki nimajo izpita ali ne morejo voziti.



## Audi Aicon

Audi je s prostorno in prestižno, več kot pet metrov dolgo limuzino želel dokazati, da razmišlja dolgoročno, saj gre za idejo o avtomobilu neke daljnje prihodnosti, ki bo zasnovan na spoznanjih umetne inteligence (od koder tudi ime - Artificial Intelligence Concept). Seveda je osnovan kot izjemno prostoren in udoben avtomobil, ki omogoča potovanje kot v prvem letalskem razredu in v katerem boste zaman iskali voznikove pripomočke.



## SEAT Leon Cupra e-Racer

SEAT bo spet oral ledino - z razvojem prototipnega dirkalnika za novo, globalno prvo serijo električnih limuzin je pripravil pionirsko osnovo revolucionarnega dirkalnika. Sicer je nastal na podlagi Leona Cup Racer, ima električni motor s stalnimi 300 kW (408 KM) in največjo močjo 500 kW (680 KM), ta poganja zadnji kolesi prek enostopenjskega menjalnika, doseže pa 270 km/h. Za energijo skrbi baterija s 65 kWh.

# KAJ BO POGANJALO NAŠE AVTOMOBILE V NASLEDNJIH 25 LETIH?

Možnosti je kar nekaj.

Tekst: Matjaž Korošak



## 1. Električna avtomobila, toda ...

Na tem področju so si razvojniki in ekologi složni: električna mobilnost je tukaj in je neizpodbitna. V naslednjem letu ali dveh bodo tako na trgu električni avtomobili nove generacije, ki bodo svojim bodočim lastnikom že lahko ponudili doseg približno 600 kilometrov (NEDC), s čimer bodo to povsem uporabna vozila tudi v resničnem življenju. Tudi čas polnjenja postaja vse krajši in krajši in večina proizvajalcev obljublja, da bo baterijo do 80 odstotkov mogoče napolniti v slabe pol ure, seveda na superhitrih polnilnicah, ki pa jih še vedno ni v izobilju (ravno tako kot tudi ne hitrih in drugih).

Je pa že sedaj jasno, da bodo sodobni baterijski električni modeli le počasi dosegali omembe vreden delež na trgu, in to ne le zaradi visoke cene, marveč tudi zaradi (sprva) dokaj omejene dobavljivosti. Zatorej bodo v tem obdobju le stežka opazno vplivali na zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub>, obremenjevanje okolja z izpuhi in porabo nafte. Jasno je torej, da bodo morali proizvajalci najprej dodobra izkoristiti potencial, ki ga še ponujajo že tako izpopolnjeni motorji z notranjim zgorevanjem. Toda industrija ima zdaj v rokah tudi številna nova pogonska goriva, tudi pri obeh fosilnih gorivih pa je še precej rezerve - navsezadnje imajo najboljši motorji termični izkoristek šele okoli 40 odstotkov.



## 2. Sintetična goriva, predvsem CNG

Vse več obetajo sintetična goriva, ki so okoljsko nevtralna in so razen sintetičnega metana (CNG) še v poskusni fazi. Prav koncern Volkswagen je pionir na področju raziskav pridobivanja sintetičnega bencina, nafte in celo vodika. Pri pridobivanju sintetičnega metana (in vodika) pa je Audi korak naprej in omenjeno gorivo že pridobiva s pomočjo elektrolize, pri čemer električno energijo zanjo zagotavlja veter. Tudi uporaba naravnega stisnjene zemeljskega plina (CNG) je obetavna zaradi številnih prednosti, zato je to zagotovo energent bližje prihodnosti. Je namreč energetsko

bogatejši od bencina in nafte (kaj šele od utekočinjenega naftnega plina ali LPG), in to za približno 35 oziroma 25 odstotkov! Pri zgorevanju se sprošča za okoli 25 odstotkov manj ogljikovega dioksida (pri LPG za 10 do 15 odstotkov), bistveno manj je tudi drugih škodljivih sestavin, predvsem sajastih delcev, ki jih med procesom zgorevanja skorajda ni. In še to: zaloge metana so izjemne, z manjšimi dodelavami pa je ta plin mogoče pridobivati tudi v bioplinamah.

Zato je tudi na področju rabe stisnjene zemeljskega plina koncern Volkswagen prevzel vodilno vlogo in že ustanovil konzorcij za spodbujanje rabe tega najčistejšega fosilnega energenta. Znotraj koncerna pa je kompetenčni center za razvoj vozil s pogonom na CNG nedavno tega prevzel SEAT.



## 3. Hibridi, takšni in drugačni

Strokovnjaki so si enotni, da pri prizadevanju za učinkovitejšo delovanje - boljši izkoristek, manjšo porabo - in čistejši izpuh motorjev z notranjim zgorevanjem ne bo šlo brez delne elektrifikacije ali hibridizacije teh motorjev, sploh takšnih z večjo močjo in prostornino. V doglednem času bodo tako najboljši možni kompromis še vedno ponujali priključni hibridi (PHEV), ki omogočajo lokalno vožnjo brez emisij (v grobem okoli 50 kilometrov) in daljše vožnje s pomočjo motorja z notranjim zgorevanjem (ki mu lahko pomaga tudi električni motor). V tem primeru seveda odpadejo odvisnost od iskanja hitre polnilnice in dolgotrajno polnjenje ali čakanje na prostor v vrsti.

Povsem na drugi strani elektrifikacije pa so mikro- in delni hibridi, ki sicer ne omogočajo premikanja s pomočjo električnega motorja, zato pa z vgrajenim elektromotorjem pomagajo motorju z notranjim zgorevanjem pri pospeševanju (delni hibridi) ali pa le olajšajo delovanje z učinkovito regeneracijo, s pomočjo katere pridobivajo dovolj električne energije za bliskovit zagon v tako imenovani fazi stop-start in dolga obdobja

jadriranja (mikrohibridi). Njihove najočitnejše prednosti so enostavnost, cenejša in kompaktnjša izvedba glede na klasične hibride, predvsem pa velik učinek glede na vložen denar.



## 4. Tehnologija po izboru voznika

Tehnologije mobilnosti se bodo še nekaj let razvijale v več smeri in voznik oziroma uporabnik si bo lahko sam izbral, katera tehnologija mu glede na povprečje njegovih mobilnostnih potreb najbolj ustreza. Tako bo za lokalno mobilnost zagotovo že v srednjeročnem obdobju prevladal električni pogon. Toda kdor bo vendarle moral hitro in nepričakovano tudi na daljšo pot, bo izbral priključni hibrid. Kdor večino časa preživi v avtomobilu, pa ne bo mogel mimo izpopolnjenega dizelskega motorja, ki mu bo že v kratkem do boljšega rezultata pomagal tudi električni motor. Ne gre pozabiti, da je dizelski motor še vedno učinkovitejši in je tako izpust CO<sub>2</sub> ob ugodnem navoru za kakšnih 20 odstotkov manjši. Ob ustrezni tehnologiji čiščenja plinov in napredku tehnologije (čistejšega) zgorevanja bo tako za večje modele tehnologija dizelskih motorjev uporabna še kar nekaj časa.



## 5. Gorivne celice

Najčistejša tehnologija gorivne celice trenutno še vedno velja za sveti gral zelene mobilnosti. Avtomobil (nekaj maloserijskih primerkov že vozi po cestah) v tem primeru ravno tako poganja električni motor (ali motorji), le da električno energijo za njegov pogon ustvarja gorivna celica iz vodika. Poleg razvoja kompaktne, stabilne in cenovno dosegljive gorivne celice je pri tej tehnologiji težava še infrastruktura, saj je črpalk za vodik malo. Glede na skokovit razvoj baterijskih električnih vozil pa se zdi, da bo tudi ob preskoku v serijsko fazo gorivna celica smiselna le pri večjih in težjih vozilih ter za tiste modele in voznike, ki bodo potrebovali izjemen doseg in hitro polnjenje, kar omogoča gostota energije v vodiku.

# MESTA PRIHODNOSTI

Pozabite na distopične predstave! Arhitekti in urbanisti snujejo človeku in naravi prijazne, pametne metropole s številnimi zelenimi območji, dovršenim ravnanjem z odpadki, pretočnim prometom in naravi prijaznimi vozili.

Tekst: Anita Andrenšek

## Quayside

Biti naravi prijazen je eno od Googlovih vodil. S svojim podjetjem Sidewalk Labs bo v sodelovanju s kanadskim Torontom začel graditi sosese Quayside. Kdaj, ni znano. Poleg zmanjšanja onesnaženosti tega območja, uvedbe pametnih zgradb, omejevanja porabe pitne vode in podobnega bodo skrbeli za zgleden transport - obljubili so ogromno skrajšanje potovalnih časov znotraj sosese. To naj bi dosegli s kopico senzorjev in naprednimi komunikacijskimi omrežji. Hojo in kolesarjenje bodo spodbujali s kratkimi razdaljami med objekti, mogoče si bo tudi izposoditi električna vozila. V soseski bodo tudi nadzorovali vreme - zmanjševali moč vetra s strateško zasaditvijo dreves, z ogromnimi senčniki »blokiral«  
dež in blažili pripeko.

## Shenzhen

To kitajsko mesto si je laskavi naziv mesta prihodnosti izbojevalo leta 2014, ko mu ga je za izjemen trud na področju omejevanja izpustov v ozračje podelil Paulsonov inštitut. Zato so med drugim začeli uvajati tudi t. i. zelene poti - spodbujajo nakupe vozil na električni pogon,

vožnjo z mestnimi avtobusi in metrojem, novozgrajena omrežja pločnikov pa vabijo h kolesarjenju in hoji. Cilj je, da bo do leta 2025 na cestah 80 odstotkov vozil na električni pogon, v vmesnem času pa bo mesto s komunikacijskimi akcijami še naprej poudarjalo koristnost gibanja in zdravega načina življenja.

## Songdo

Južnokorejski projekt, vreden dobrih 30 milijard evrov, so začeli snovati leta 2002 in še ne končanega odprli v letu 2009. Vdilo pri njegovem načrtovanju je bilo, da so tako stanovanja kot pisarne od najbližjega avtobusnega postajališča ali postaje podzemne železnice oddaljeni največ 12 minut, s čimer odpade potreba po lastništvu avtomobila. Da bi prebivalcem olajšali odločitev o tem, kam in kdaj se odpraviti od doma ali iz pisarne, so povsod po mestu namestili senzorje, ki merijo prav vse, od prometnih vzorcev do temperature zraka.

## Nica

Zgleden primer uvajanja interneta stvari (IoE) v mestno infrastrukturo je francoska Nica, ki je leta 2012 postala pilotno pametno mesto. Osrednji namen uvedbe

projekta v peto najbolj naseljeno mesto v Franciji je bil izboljšanje kakovosti življenja mestnih in okoliških prebivalcev, ki se v Nico vozijo na delo. Senzorji tako spremljajo promet, vgradili so pametne luči, uvedli pametno zbiranje smeti in začeli zbirati okoljske podatke. Obdelani podatki nato pripomorejo k pretočnosti prometa, saj pametni sistemi voznike sproti obveščajo o stanju v prometu in razpoložljivih parkirnih mestih v bližini.

## Masdar

Da mora biti mesto prihodnosti energetsko varčno in očiščeno prometa, so se leta 2006 odločile oblasti Abu Dabija v Združenih arabskih emiratih. Zamislile so si ga kot mesto z ničnim ogljičnim odtisom, že dve leti kasneje so po načrtih Normana Fosterja zapeli prvi gradbeni stroji, prebivalci pa so tam zaživeli leta 2010. Svetovna gospodarska kriza je gradnjo upočasnila in projekt bo končan šele do leta 2030. Mesto prihodnosti, ki je trenutno bolj podobno mestu duhov, je sicer zasnovano kot trajnostno spletišče naravi prijaznih prebivalcev, podjetij in organizacij. Odrešitev pred peklensko vročino je

prinesel 45-metrski vetrni stolp, ki od zgoraj vleče zrak in v masdarske ulice potiska hladen vetrič, zaradi česar je temperatura nižja za do 20 stopinj Celzija! Stavbe so (in še bodo) grajene tako blizu, da bodo dajale ugodno senco. Koncept je predvideval tudi prepoved osebnih vozil. Tako bi se ljudje v mestu in zunaj njega vozili z javnim, naravi prijaznim avtobusnim in železniškim prometom ter avtonomnim sistemom, t. i. avtomatiziranim osebnim hitrim prevozom. A zamisel o uvedbi slednjega so sredi krize zaradi njegovih vrtoglavih cen opustili in trenutno deluje le v zelo omejenem obsegu.

## Liuzhou

Arhitekt in urbanist Stefano Boeri je svetovno slavo doživel z milansko stavbo Vertikalni gozd, predvidoma leta 2020 pa se bo po tem milanskem zgledu začela popolna preobrazba kitajskega mesta Liuzhou. Tako bodo stanovanjske in poslovne stavbe, bolnišnice, izobraževalne ustanove ter hoteli (skoraj) v celoti prekriti z rastlinjem. A ni naravi prijazne mestne preobrazbe brez dobro premišljene spremembe transporta. Tudi tu bo šla v smeri spodbujanja uporabe e-vozil.

Kot kažejo pilotni projekti onkraj Atlantika, se bo pojavila potreba po več parkirnih mestih v središčih mest, saj bodo ljudje spoznali, da je vožnja v središča po stresna. Poleg parkirišč bo treba tudi ustrezna polnilna mesta trične avtomobile.

novem manj zgraditi za električne avtomobile.

Droni bodo na arhitekturo vplivali nekako takole: zrasla bodo ogromna skladišča, iz katerih bodo droni dostavljali izdelke, obstoječe stavbe bodo pristajalne

potrebovale ploščadi, funkcijo vhodnih vrat bodo vsaj deloma začela opravljati balkonska vrata.

# POT DO POSLA

Službene poti so del njihovega vsakdana. Življenje z njimi dobi drugačne dimenzije, posel pa potreben zagon in hrano za rast.

Tekst: Lucija Koren

»Potovanja, srečevanja z drugimi kulturami in jeziki ter spoznavanje novih ljudi širijo obzorja. Ker sem potovanja vzljubil že v mladosti, je dinamika odhajanja in prihajanja že več desetletij moja stalnica,« pripoveduje Janez Škrabec, lastnik in direktor Rika, ki v zadnjih letih najpogosteje potuje v Belorusijo, na svojo prvo poslovno pot pa ima prav posebne spomine. »Maja bo minilo 30 let; očeta, ki je takrat vodil podjetje Riko Ribnica, sem spremljal na pot v tedajšnjo Sovjetsko zvezo na podpis pogodb za izdelavo avtomatske linije za proizvodnjo pomivalnih korit. Takrat sem prvič stopil na ruska tla in očitno je bilo dovolj usodno, da se redno in vselej z novimi ambicijami vračam tja.«

Saša Mrak, direktorica Združenja Manager, veliko časa na poti preživi tudi zaradi partnerja, ki živi in dela v tujini. »Najpogosteje letim v Gruzijo in Ameriko, sicer pa je nekaj poti po državah tu blizu nas – Srbija, Nemčija, nedavno Češka, čakata me spet Nemčija in Velika Britanija. V tujini oziroma na poti sem v zadnjih treh letih preživel skupno približno tri mesece letno.« Precej več časa na poslovnih poteh preživi Andrej Poklič, direktor GKN Driveline: »Na poti sem več ali

manj vsak teden. Nekako mi uspe, da v dveh mesecih ostanem en cel teden v pisarni v Sloveniji, sicer pa sem na poti. Večino poti imam po Evropi, največkrat sem v Angliji, Franciji, Italiji, Španiji in zadnje čase na Poljskem.« Edini mesec, ko ne potuje, je običajno avgust. »Najpomembnejše mi je, kdaj potujem, v katerem delu dneva, da ne zapravim preveč časa za logistiko. Prav tako se trudim, da konec tedna preživim doma. Potovanja zaradi svoje časovne komponente zahtevajo svojevrstno disciplino, predvsem kar se tiče spanja in prehranjevanja. Zagotovo lahko rečem, da po nekaj letih takšnega nomadskega življenja teden, ko sem v Sloveniji, deluje, kot da sem na dopustu.«

Boštjan Šifrar, direktor in lastnik podjetja Sibog, na službenih poteh preživi skoraj pol leta. »Najpogosteje potujem v države, v katere tudi največ prodamo, in sicer v Veliko Britanijo, na Poljsko, Slovaško, v Nemčijo in Švico. Potujem že 25 let, odkar smo izvozniki. Na potovanja smo tako že od samega začetka gledali kot na dejstvo in ne nekaj, na kar bi se bilo treba navaditi. So pač del posla.«

Tudi Mrakova s tem nima težav. »Moje osebno življenje je zaradi partnerja v tujini zaznamovano s potmi, tako da sem se na to hitro navadila. Sem v letih, ko mi dinamičnost ustreza, vseč mi je, če lahko zamenjam okolje, se tudi fizično oddaljim in tako morda na kakšne zadeve pogledam z drugega zornega kota. Drugačne kulture, družbe in tudi drugačne gospodarske

razmere v drugih državah ti s tem, ko jih spoznaš iz prve roke, dajejo širino. Zame je zato vse to, čeprav je včasih naporno, tudi neprecenljivo.«

Neprecenljivi so tudi spomini, ki jih piše takšno življenje. »Nekoč me je taksist sredi noči v Angliji pustil pred napačnim hotelom, in ker sem spal na poti, sem bil prepričan, da sem prišel v pravi hotel, kar seveda ni bilo res. Na nesrečo v tistem hotelu ni bilo praznih sob in tudi taksija, da grem v pravega, ni bilo na voljo. Na koncu me je kuhar po končanem delu peljal v pravi hotel. Zagotovo je tudi posebno doživetje, ko se srečaš s krajem ali področjem, kjer si prvič, kot je recimo prva pot v Indijo,« pripoveduje Andrej Poklič.

Pa imajo naši sogovorniki kak poseben predmet, brez katerega nikoli ne gredo na pot? »Obstaja predmet, ki naju s soprogo povezuje na mojih poteh. Je nepogrešljiv del moje potovalne opreme,« je skrivnosten Janez Škrabec. Precej bolj odkrita je Saša Mrak: »Zagotovo ne gre brez maske za oči za spanje na dolgih letih, potovalnega paketa kozmetike, nogavic zaradi klime v letalih in knjige. Rada letim, rada imam letališča. Ta čas je zame čas za branje knjig ali časopisov in revij, ki jih še nisem utegnila pregledati.«

## OBVEZNA OPREMA

»iPhone, na ekranu pa vse potrebne aplikacije, da sem v živem stiku s svojimi bližnjimi, sodelavci, partnerji in s stanjem v podjetju.«  
**Janez Škrabec, Riko**

»Prenosni telefon in prenosni računalnik. Predvsem brez telefona ne gre. Pri tem uporabljam aplikacije bank, komunikacij, kot so na primer Skype, Viber, WhatsApp, ne gre tudi brez Dropboxa in Google Driva ter navigacijskih aplikacij, saj imam precej slabo orientacijo.«  
**Saša Mrak, Združenje Manager**

»Telefon, tablica in računalnik so stvari, brez katerih bi bil gol in bos. Vsaka od teh naprav služi svojemu namenu, v bistvu je to obvezna oprema mobilne pisarne.«  
**Andrej Poklič, GKN Driveline**

»S seboj vedno nosim telefon in računalnik ter na poti običajno vsak delovni dan tudi redno delam in odgovarjam na vsakodnevne poslovne izzive.«  
**Boštjan Šifrar, Sibog**



**Sonja Šmuc,**  
direktorica Gospodarske  
zbornice Slovenije

## Mobilnost je temelj

Sonjo Šmuc smo za kratek pogovor o mobilnosti - seveda - ujeli na poti.

### Kako pomembna se vam v poslu zdi mobilnost?

Mobilnost je s poslom neločljivo povezana že od samega razvoja trgovine. Brez zadržkov lahko trdimo, da brez mobilnosti tudi trgovina, zlasti na mednarodnem področju, ne bi obstajala. Gre torej za temelj vsakega posla. Dandanes nam sicer tehnologija omogoča, da veliko poslovnih procesov opravimo kar po svojem računalniku, a takih zgodb, ki bi temeljile na tovrstnem poslovanju, je vseeno nekoliko manj. Večina vpletenost v poslovni svet skorajda enači s pomenom potovanj po svetu. Mobilnost kot taka je v poslovnem svetu vsekakor nujna.

### Pa slovenski poslovneži to razumejo in udeležajo tudi v praksi?

Če vemo, da Slovenija kar 80 odstotkov tega, kar proizvede oziroma ustvari, izvozi v tujino, potem je zelo jasno, da smo zelo vpeti v svet in s tem tudi zelo mobilni. Mislim, da je ravno gospodarska sfera tista, ki je najbolj prepletena s svetom in iz tujine prinaša največ trendov. Lahko bi rekli, da so zlasti slovenski podjetniki neke vrste senzorji, ki zaznavajo svetovne trende in jih nato skušajo aplicirati na svoje delovanje. Službena potovanja v poslovnem svetu tako predstavljajo popolnoma običajen vsakdan.

### Omenili ste odprtost za sprejemanje novih trendov. Potemtakem lahko rečemo, da je v poslovnem svetu nujna tudi mobilnost misli, odprtost za novo znanje, ideje in izzive?

Drži. Sposobnost hitrega razmišljanja, preskakovanja misli z enega področja na drugega, prenašanja izkušenj iz zelo različnih sfer, čemur bi lahko rekli tudi mobilnost misli, je bila vedno značilnost uspešnih poslovnežev.

### In kaj na polju vrhunske mobilnosti je tisto, kar vznemirja vas?

Vrhunec mobilnosti bi bila realizacija potovanja ljudi z enega mesta na drugo samo s pritiskom na gumb – v mislih imam potovanja, kot jih poznamo iz filmov, na primer Star Trek. A ne glede na želje tega verjetno vseeno ne bomo dočakali, zato bo več kot dobro vse, kar se bo temu v neki meri približalo, torej trenutek, ko mobilnost ne bo več nekaj, s čimer se bomo morali ukvarjati, ampak bo preprosto nekaj, kar se bo zgodilo samo od sebe.

## Berite digitalno

Obiščite [www.poslo.si](http://www.poslo.si), kjer najdete digitalno različico revije Poslovni Carzine, naročite pa se lahko tudi na redni mesečni e-novičnik in tako ostanete v stiku z novostmi iz sveta poslovne mobilnosti!

# Telo gibanju

»Kdor koli, če je le pripravljen trenirati, lahko načeloma postane zelo dober športnik. Vrhunski trening pa se začne v glavi.«

**Tomaž Fuchs**

»Da so fizične sposobnosti zelo pomembne, a ne zmeraj najpomembnejše, sem imel priložnost v živo opazovati na zadnjih paraolimpijskih igrah v Pjongčangu. Na tekmovanju je bilo prisotnih veliko tekmovalcev, ki so svojo trenutno fizično in tehnično pripravljenost resnično presegli s svojo mentalno pripravo. To je ta dimenzija, ki daje športu element presenečenja ter v širši javnosti piše in predstavlja najlepše športne zgodbe.«

**Gal Jakič**



»Nisem si mislil, da bo moje telo šlo čez toliko bolečine. Ampak kot kaže, je bila želja po olimpijski medalji tako močna, da mi je uspelo. Že na startu sem začutil popolno spremembo. Tisti trenutek se mi je glava postavila na pravo mesto, adrenalin je naredil svoje, motivacija pa je tako ali tako bila prisotna že od nekdaj. Kot vedno sem želel pokazati svoj maksimum in v tistem trenutku je bil moj maksimum dovolj za uspeh.«

**Vasilij Žbogar**

»Psihološka priprava je nato ključnega pomena in definira rezultat na najvišjem nivoju. Tehnično in fizično so športniki takrat bolj ali manj enakovredni, zmagujejo pa tisti, ki v ključnih trenutih stresa ne podlegajo pritiskom.«

**Matej Tušak**

Kaj je mobilnost za dva vrhunska športnika, ki ju loči hendikep? Kje se v prizadevanju za vrhunski rezultat končajo meje telesa in začne polje misli?

Tekst: Nina Finžgar

Foto: Getty Images

## Kaj vam predstavlja mobilnost?

**Jakič:** Svobodo. To, da se lahko, predvsem odkar imam voziški izpit in električno kolo, sam odločam, kam grem in kdaj. Mobilnost in neodvisnost, ki jo ta prinaša, daje življenju povsem drugačno dimenzijo. Mobilnost je zagotovo tudi poseben vidik športa. Na eni strani je mobilnost v samem trenažnem procesu. Pri smučanju mi moji tečajniki velikokrat rečejo, da jim tovrstna mobilnost daje popolnoma drugačen občutek kot samo premikanje na vozičku. Po drugi strani pa šport prinaša možnost potovanja, spoznavanja novih ljudi, držav, kultur. Vse to je mobilnost v športu. Sam sicer zelo rad potujem, poslovno ali z družino. Iz časov, ko sem veliko potoval, mi je ostalo tudi to, da še danes nerad pakiram. Včasih sem živel praktično iz kovčka, in ko sem prišel domov, se mi kak teden ali dva celo ni dalo razpakirati, ker sem vedel, da me kmalu čaka nova pot.

**Žbogar:** Če mobilnost kot tako povežem z vsakdanjim življenjem in prostim časom, ta zagotovo predstavlja možnost, da grem kamor koli, ko si to zaželim. Če to povežem s svojim športom, pa se odpre še veliko več dimenzij. Enostavna mobilnost je svet naredila veliko manjši, kot je bil včasih, in če hočeš ostati v stiku z najboljšimi v svojem športu, moraš veliko potovati. Športniki smo tega vajeni, a zagotovo lahko to kdaj predstavlja kritično točko, saj je premeščanje z lokacije na lokacijo pogosto izčrpavajoče. Zato seveda vsi stremimo k čim boljši, lažji in udobnejši mobilnosti. Ta namreč lahko bistveno pripomore k naši kasnejši učinkovitosti. Zasebno sicer poskušam potovati čim manj. Ker že toliko potujem zaradi športa, proste trenutke raje izkoristim v domačem okolju.

**Fuchs:** Človek v osnovi ni narejen za to, da bi bil zaprt v prostor. Seveda pa vprašanje mobilnosti odpira vprašanje, kako smo narejeni in kako mislimo, da smo narejeni. Vsekakor je to gibanje in ne statika. Pri tem je dobro upoštevati dve pravili, ki izhajata iz naše zgodovine. Prvo je, da ujemi ali bodi ujet. Vsa bitja smo narejena

asimetrično in imamo svojo dominantno stran. Desničarji na primer stojimo na levi nogi, zato da lahko bežimo na desno. Drugo pravilo pa je pravilo ekonomije. Vsako bitje na planetu poskuša porabiti čim manj energije. Ta je z vidika preživetja najdragocenejša stvar. Že vsaka mišica v našem telesu se trudi delati čim manj. Smo torej rojeni lenuhi.

**Tušak:** Mobilnost je del mojega življenja. Že zaradi narave svojega dela sem vseskozi na poti oziroma na različnih lokacijah. Tudi v zasebnem življenju so stvari, ki jih rad počnem, v veliki večini vezane na to, da se moram nekam odpraviti. Če pa mobilnost povežem z vrhunskim športom, so tu poleg dnevnih migracij tudi tekmovanja, pri katerih je zanesljivost prevoznih sredstev izjemno pomembna.

## Se kljub fizični naravi športa le-ta začne in konča v glavi?

**Žbogar:** Šport se po mojem mnenju začne globlje, v srcu. V svojih mislih oziroma v glavi pogosto niti ne vemo, zakaj smo se z nekim športom resnično začeli ukvarjati, vseeno pa v sebi čutimo, da nam je ob tem lepo in prijetno. Je pa v vrhunskem športu zagotovo na koncu glava tista, ki odloči, kako visoko ti bo uspelo priti.

**Tušak:** Začne se pri starših, ki običajno otroke uvedejo v športne discipline, ki so jim všeč oziroma se z njimi ukvarjajo. Otrok potem to navdušenje sprejme ali pa ga poišče kje drugje. Dokler je šport oblika vzgoje, glava nima velike vloge. Ko pa govorimo o vrhunskem športu, je seveda uspešni tisti, ki zna v stresnih situacijah svoje vedenje in misli obdržati pod kontrolo. Gre za to, da se zna umiriti, skoncentrirati, da ve, kaj hoče in na kaj je treba misliti tudi v stresnih situacijah, kot so velika tekmovanja. Ko so v igri ta, na primer olimpijske igre, je popolnoma normalno, da se vsak športnik vpraša, če mu bo uspelo. Takrat se mora naučiti, da takim mislim ne dovoli v preveliki meri priti v glavo. Lahko namreč rečemo, da se bodo stvari v glavi takrat tudi končale.

Soočili smo alpskega smučarja in paraolimpijca Gala Jakiča, jadralca in dobitnika več olimpijskih odličij Vasilija Žbogarja, športnega psihologa Mateja Tuška in športnega fizioterapevta Tomaža Fuchsa.

**Fuchs:** Nekateri pravijo, da se športnik rodi, a dejansko se športnik vedno naredi. Kdor koli, če je le pripravljen trenirati, lahko načeloma postane zelo dober športnik. Vrhunski trening pa se začne v glavi. Zakaj? Včasih je bil šport oziroma kondicijska priprava nuja za preživetje. Danes te nuje ni. Rabimo torej dobro psihološko pripravo, da bomo nekaj naredili. Na koncu so dobri vsi, ki dovolj trenirajo ter imajo dobrega trenerja in motivacijo. A na koncu lahko med vrhunske športnike uvrstimo tiste, ki hodijo po robu, na meji telesnega in psihološkega. Na koncu namreč zmagovalec tekme ni tisti, ki je največ treniral, ampak tisti, ki je bil v nekem trenutku najbolj zdrav. A popolnoma zdrav vrhunski športnik ne obstaja. Zdravje ni zgodba vrhunškega športa.

**Jakič:** Velikokrat je športnik sam sebi največja ali najtežja ovira na poti do uspeha. Psihična komponenta igra pomembno vlogo zlasti v času tekmovanja, ko se mora športnik odločiti, da je na dan tekme sposoben izpeljati svoj maksimum. To je skriti faktor, ki šport dela tako zanimiv in piše najlepše zgodbe.

## SO SLOVENCİ ZAPEČKARJI?

»Najboljša na svetu? Resno?« Slovence naslov moje knjige

»Slovenologija: življenje v najboljši deželi na svetu« precej bega.

Kar težko verjamejo, hkrati pa jim silno laska, da je nekemu iz Amerike Slovenija bolj všeč. Amerika je konec koncev obljubljen dežela. Tja si Slovenci želijo že od nekdaj; hrepenijo po tem, da bi jim tam uspelo. A kljub temu da sanjajo o uspehu v tujini, večina Slovencev svoje življenje preživi nedaleč od kraja, kjer so se rodili. To ni samo slovenska posebnost, po vsej Evropi je tako. Z ameriškega vidika pa je to nenavadno. Sam sem študiral v Mainu, odrasel pa v Connecticutu. Državi sta oddaljeni slabih pet ur vožnje. Pa vendar je takrat veljalo, da sem študiral blizu doma, saj sem se lahko vozil z avtom in mi ni bilo treba na letalo.

Zdaj pa si predstavljajte moje življenje v Kamniku, od koder se enkrat ali dvakrat na teden zapeljem v Ljubljano na sestanke in na obisk k prijateljem. Vožnja traja zgolj pol ure. To je razdalja, o kateri Američan sploh ne razmišlja – konec koncev se lahko vozite, in to naravnost, celi dve uri, pa boste še vedno v Los Angelesu! Kamničani pa zavijajo z očmi in govorijo o tem, kako grem »tja dol v Ljubljano«, kot bi šlo za pravo potovanje, kar je ironično. Tujci imamo namreč ravno slovensko majhnost za veliko prednost. Težko se voziš več kot dve uri, ne da bi vmes že prečkal mejo, kar pomeni, da je Slovenija enostavno raziskovati, še posebej z avtom. Še nikoli nisem bil nikjer, kjer bi se bilo bolj zabavno voziti naokoli, in to z dobrimi cestami, odlično signalizacijo in osupljivo razgibano pokrajino!

Z mojega, ameriškega vidika imajo Slovenci sicer precej nenavaden odnos do avtomobilov. Pri Američanih so hiše pač večji statusni simbol. Pravzaprav sploh ni »kul«, če se Američan preveč ukvarja s svojim avtom. Kdor vozi sijoč nov avto (še posebej športni), s tem gotovo nekaj kompenzira. Ali pa ga je kupil, da bi s tem rešil krizo srednjih let. Ali oboje. Slovence pa fascinirajo znamke njihovih avtomobilov, cena, ki so jo plačali zanje, obsedeni pa so tudi s čistočo. Precejšen vtis sta name naredila izjemna zagnanost, s katero čistijo svoja vozila, pa tudi neverjetno število avtopralnic na prebivalca (in dolge vrste pred njimi). Zavedam se, da avtopralnice obstajajo tudi v Ameriki, a jih sam nisem nikoli uporabljal niti ne poznam nikogar, ki bi jih. Saj veste, dež bo avto slej ko prej opral, sploh pa bo ob prvi naslednji vožnji spet umazan. Zato me bega tudi nedeljski ritual ljubečega pranja avtomobilov na dvoriščih po vsej Sloveniji – še posebej čiščenje notranjosti vozil. Avto mojih staršev je dobesedno nastlan s pasjimi dlakami in lepljivimi ostanki polite pijače, armaturno ploščo pa prekriva prah. To se mi je vedno zdelo normalno, saj je bila večina drugih avtomobilov, v katerih sem se vozil, videti precej podobno. Slovenski avtomobili pa so tako čisti, da bi z njih lahko jedel!

Slovenci so sicer intrigantna kombinacija zapečkarjev in popotnikov. Število tistih, ki se lotijo potovanja okoli sveta, trekinga po Boliviji, vožnje s transsibirsko železnico ali alpinizma v Nepal, je naravnost osupljivo. Tu ima tako rekoč vsakdo tudi nekega oddaljenega sorodnika, ki ga lahko obišče, denimo v Clevelandu, Torontu ali v Buenos Airesu. Mlajše generacije se tako potovanjem po svetu zlepa ne bodo odrekle, verjetno tudi zato, ker to lahko končno počnejo povsem enostavno, saj so meje odprte, prihrankov pa je ravno dovolj,



Tekst: Noah Charney

da jih lahko investirajo v nove izkušnje. Če Američani svoj denar vlagajo v stvari, saj so narod, ki kupovanje reči enači s srečo (in se potem sprašujejo, zakaj so kljub obilju tako nesrečni), so Slovenci osredotočeni na zbiranje izkušenj. Večina Američanov bi tisoč dolarjev raje porabila za nov hi-fi kot za dopust na Maldivih, večina Slovencev pa se raje – in pametneje – odloči za potovanje. Tako se je denimo moja slovenska prijateljica podala z nahrbtnikom po Braziliji in se znašla v nekem hostlu sredi ničesar. Ko se je prijavljala, je ujela dva druga gosta, kako klepetata v baru – po slovensko. Točno tako, trije slovenski popotniki so se po naključju znašli na istem mestu sredi ničesar v brazilski džungli.

Kamničani zavijajo z očmi in govorijo o tem, kako grem »tja dol v Ljubljano«, kot bi šlo za pravo potovanje, kar je ironično.

Ob vsem tem navdušenju nad avanturami po svetu pa Slovenci vendarle najraje živijo doma, in to vsaj do poroke, če ne še dlje. Američanom se zdi popolnoma čudno, če kdo po 18. letu še živi doma. Ni posebej nenavadno, da ostanete v domačem kraju, prav tako običajno pa je tudi, če se preseliš kamor koli drugam. To lahko pomeni tudi pet ur vožnje z letalom daleč. Slovenija je seveda manjša in na delo kamor koli se lahko vsak dan odpelješ od koder koli, ne da bi se zaradi službe moral preseliti od doma. To je povezano z občudovanja vrednim občutkom bližine in pripadnosti družini, ki večini Američanov manjka. Je pa tudi posledica pragmatizma, deloma zaradi velikosti države in deloma zaradi omejenih priložnosti za takšno delo, ki bi človeku omogočilo priti do lastnega doma ali zares upravičilo selitev na primer iz Ajdovčine v Mursko Soboto. Prav nič bolj verjetno ni, da te sanjska služba čaka na drugem koncu Slovenije kot kje blizu doma.

Ker si manj Slovencev lahko privoščijo nakup lastne hiše in si ustvari dom neodvisno od staršev ali pa si lahko privoščijo »le« stanovanje (ki pa ni tak statusni simbol kot hiša), avtomobile fetišizirajo na enak način kot Američani hiše. Svoje doda še široka izbira modelov. Avto tako postane dom na kolesih, tvoja soba proč od staršev, način za izkazovanje neodvisnosti. Kar me pripelje do sklepne misli: edino, česar me je v Sloveniji res strah, so vozniki. To je ena najvarnejših držav na svetu, toda posebej mladi vozniki, ki verjetno še živijo doma in lahko užitek svobode in neodvisnosti izživijo le v avtomobilu, me s svojo nepremišljeno vožnjo plašijo. Prav vse voznike, stare in mlade, bi zato na tem mestu prijazno prosil, naj vožnje res ne uporabljajo za samoizražanje.

Dr. Noah Charney je univerzitetni profesor umetnostne zgodovine in avtor številnih strokovnih in poljudnih del, ki redno objavlja članke v Guardianu, Atlanticu, Salonu, Washington Postu in drugih medijih. Živi v Sloveniji.

## NE, SLOVENCİ NISMO ZAPEČKARJI!

Tu je nekaj primerov, ki bodo odgnali vse dvome in pometli s stereotipi.\*

Odorik Matiuzzi iz Rezije je že leta 1314 zaprosil papeža, naj ga pošlje na azijske misije. Skozi Turčijo, Perzijo in Irak je prispel v Indijo, čez Sumatro, Javo in Borneo pa nato do velikega kana v Pekingu. Bil je prvi evropski popotnik po Marcu Polu, ki je podrobno opisal azijske pokrajine, tudi Tibet, mesta in ljudi.

In danes? Vse od gospodarske krize leta 2008 se dogaja beg možganov zaradi iskanja novih zaposlitvenih priložnosti v Evropski uniji in po svetu. Tako se je po podatkih Statističnega urada v obdobju od leta 2008 do 2016 v tujino izselilo nekaj manj kot 52 tisoč Slovencev, od tega 40 odstotkov mladih izobražencev. Po drugi strani je svet povezan kot še nikoli in vse več ljudi potuje ter ga raziskuje in si s tem širi obzorja.

Izjemna ženska, izjemna Slovenka: Celjanka Alma M. Karlin je po zaključnih izpitih iz osmih jezikov na londonski Royal Society of Arts odrinila na osemletno popotovanje (november 1919–januar 1928), obiskala vse celine sveta in vtise s poti po vrnitvi strnila v tridelnem potopisu Samotno potovanje, Doživeti svet in Urok Južnega morja. Napisala je 22 strokovnih in leposlovnih del ter se naučila več kot deset jezikov.

Pomislite na aleksandrinke, ženske, ki so z območja Goriškega množično potovale po večini v egiptovsko mesto Aleksandrija ter za bogate evropske družine delale med drugim kot dojitelj, kuharice, sobarice in šivilje. Bilo jih je med dva in pet tisoč. Pojav se je zaradi revščine takratnih kmetov ob cvetoči industrializaciji in visokih davkih začel že v drugi polovici 19. stoletja ter je sovpadal z novico o gradnji Sueškega prekopa. Trajal je vse do konca druge svetovne vojne, ko so se aleksandrinke množično vračale v domovino.

Žiga Herberstein je dvakrat obiskal Moskvo (med letoma 1516 in 1518 ter med letoma 1526 in 1527), nato pa izdal najtemeljitejši opis ruske prestolnice v tedanji Evropi.

Marko Anton Kapus je leta 1699 prehodil 600 kilometrov dolgo pot od Mehiškega zaliva do Kalifornije in potrdil, da Kalifornija ni otok, kot je veljalo tedaj.

Leta 1738 se je Avguštin Hallerstein iz Macaa peš odpravil v Peking. Pri mandžurskem cesarju Qianu Longu je kitajsko govoreči in piščoči Slovenec služboval kot astronom in geograf. Napredoval je v mandarina četrte stopnje, kar pred njim na kitajskem dvoru ni uspelo še nobenemu tujcu.

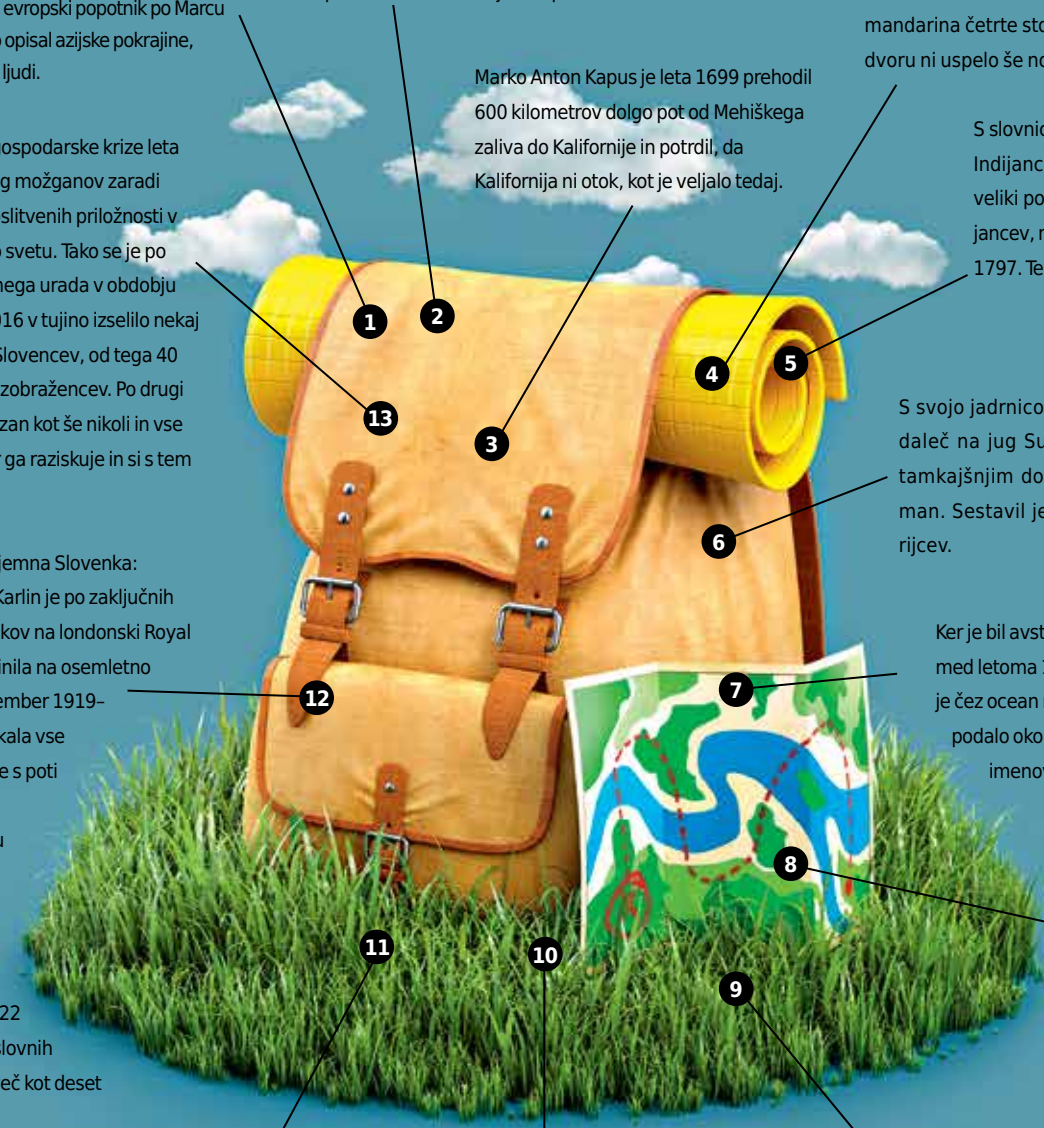
S slovnico, v tem primeru jezika ameriških Indijancev Chippewa, se je ukvarjal tudi veliki poznavalcev severnoameriških Indijancev, misijonar Friderik Baraga, rojen leta 1797. Tekoče je govoril otavsko in čipevsko.

S svojo jadralnico Stella matutina se je leta 1849 daleč na jug Sudana podal Ignacij Knoblehar, tamkajšnjim domačinom znan kot Abuna Soliman. Sestavil je celo slovar jezika ljudstva Barrijcev.

Ker je bil avstrijski nadvojvoda Maksimilijan med letoma 1864 in 1867 tudi cesar Mehike, se je čez ocean na neuspešne kolonialne podvige podalo okoli 4000 slovenskih prostovoljcev, imenovanih meksikajnarji.

Janez Planinšek je leta 1912 na severu Kanade iskal zlato, nato pa prepotoval 15 tisoč kilometrov območja med reko Saskatchewan in Severnim ledenim morjem, kjer so živeli Indijanci in Eskimi. Postal je poglavar več plemen, se poročil z Indijanko in z njo imel pet otrok.

Dr. Aleksander Leonard je največji slovenski raziskovalec Afrike. Leta 1936 je odpotoval na črno celino in tam ostal 15 let, s karavanami be-duinov prečkal Saharo in se podal vse do juga. Ko se je leta 1954 vrnil, je govoril več afriških jezikov.



Tudi čisto običajni ljudje so se v 19. in kasneje v 20. stoletju v iskanju boljših življenjskih razmer selili daleč od rodne grude. Še posebej pred prvo svetovno vojno se je pretežno v ZDA preselilo okoli 300 tisoč Slovencev. Naslednji večji val se je zgodil med obema svetovnima vojnoma, ko je v zahodno Evropo in Južno Ameriko odšlo 100 tisoč Slovencev. Približno toliko prebivalcev pa je v šestdesetih in sedemdesetih letih 20. stoletja odšlo v moderne in razvite zahodnoevropske države ter v Avstralijo, Kanado in ZDA.

# MOBILEN, TOREJ ŽIV

Bolj kot nabiranje kilometrov na cesti bi nas moralo skrbeti, če se ustavimo.

Tekst: Jak Vrečar

Kdaj prvič v dnevu pogledate na telefon? Mene spremlja že na poti iz postelje v kopalnico. Prosim, za trenutek mi prizanesite z vprašujočim pogledom in prihranite nekaj prizanesljivosti še za malo kasneje. Razlog, zakaj takoj zjutraj primem v roke mobilni telefon, je - mobilnost.

Naj pojasnim: v službo se praviloma vozim z avtomobilom, ker mi železniška povezava žal prepogosto ne ponuja prave ure odhoda (o udobju pa tule tudi ne bi prav na dolgo razpravljaj). Moja optimalna dnevna pot izpod gora na obrobju kotline v pisarno v prestolnici me vodi po 21,3 kilometra dolgi cestni povezavi, za katero v običajnih razmerah porabim slabe pol ure. V običajnih razmerah. Ampak če med vožnjo vsaj občasno poslušate radio, potem veste, da se ljubljanske vpadnice v jutranji konici spreminijo v nepredvidljiv labirint, v katerem je že manjši trk ali nekaj dežnih kapelj dovolj, da se pot krepko podaljša. Zato zjutraj brskam po telefonu in ugotavljam, ali bo prava pot najkrajša z nekaj več semaforji in klasičnimi ozkimi grli ali pa naj se raje usmerim po eni od daljših. In če, po kateri? Po 27,1 kilometra dolgi z delom poti po avtocesti A1 ali po 27,4-kilometrski z vključitvijo na A2 (vidite, koliko možnosti imam)? Tam lahko računam na nekoliko večjo povprečno hitrost in krajši potovalni čas - če seveda ni danes zastoja tudi tam.

## Opazimo jo, ko gre kaj narobe

Mobilnost je kot zrak. Dokler je ta čist, niti ne opazimo, da ga potrebujemo. Šele ko ga onesnažimo do te mere, da začne ogrožati zdravje, ali pa ko ga začne zmanjkovati, se spomnimo nanj. »Zrak mobilnosti« začnemo pogrešati, ko načrte prekriža preprosta sprememba, kot je zaprtje manj kot sto metrov dolgega dela na videz zaspane ulice v Ljubljani. Promet se preusmeri na sosednje ulice, podre se rutina, kolone po okoliških cestnicah ob kritičnih urah

povzročijo prometne zastoje. In kako se spremeni občutek za čas? Trije meseci delovnih obveznosti minejo, kot bi trenil, trije napovedani meseci zapore Gosposvetske ceste pa ... se zdi jo kot večnost. Za našo mobilnost gre, kajne?

## Mobilnost ni (le) vrtenje števil na števcu

Če ostanemo še malo pri klasični, ožje razumljeni mobilnosti, sta del mojega družinskega vsakdana - in tule si nikakor ne domišljam, da sem kaka izjema, ko gre za kombiniranje poslovnega in družinskega - tudi dogovor z boljšo polovico in načrtovanje urnika, katerega del je prevoz sina na redni športni trening na še tretjo točko prometnega zemljepisnega trikotnika »dom - delo - aktivnosti«. Eden od naju - draga žena, hvala za vso podporo, tule krepko vodiš - bo tako v običajnem dnevu prevozil okroglih sto kilometrov, drugi pa »le« polovico, »pičlih« petdeset. Za koga morda nadloga, za nas pa običajen dan, poln novega: pogovorov med vožnjo, odkrivanja sveže dobre glasbe, opazovanja življenja ob cestah (veste, koliko srn se da videti četrta ure vožnje iz centra Ljubljane?) in povezovanja ob novih skupnih doživetjih.

Mobilnost je pač veliko več od vsakdanjega štetja kilometrov in iskanja najprimernejših poti. Pomislite na redni obisk servisa. Tu se pokaže, da mobilnost ni le uporaba lastnega vozila. Ko me moj kontakt na pooblaščenem servisu sprejme ob dogovorjeni uri (in ne izgubljam časa s čakanjem), hkrati pa ponudi prevoz s taksijem naprej po delovnih opravkih in pozneje še vrnitev po vozilo, se odstre še en obraz prave mobilnosti. Rutinski postanek na servisu ni več stresen in zamuden opravil. In čisto mimogrede prinese vožnja s taksijem še nov pogled. Kako vidi mestni promet

profesionalni šofer? Kaj meni o najbolj kritičnih vozliščih, kje išče najboljše poti, kako se navsezadnje psihično loti nepredvidljivih situacij in komunikacije s svojimi potniki? Tudi to je izlet v neko širšo, večplastno mobilnost.

## Vredno se je premikati, biti mobilni, ker nas to bogati in poraja življenjsko energijo.

»Ko smo v preteklosti mobilnost razumeli kot pot od točke A do točke B, smo jo podcenili. Pri tem namreč nismo upoštevali vpliva mobilnosti na počutje, osebnost, družbeno identiteto, življenjski slog.« Tako o pomenu mobilnosti govori dr. Laurent Franckx, belgijski strokovnjak za mobilnost, razvoj prometa in dolgoročne ocene razvoja infrastrukture v osrčju EU. Hvala, dr. Franckx, sicer se ne pozna, ampak imam občutek, da govorite (tudi) o mojem vsakdanjem življenju. Pojmovanje časa, fizične in psihične mobilnosti namreč v marsičem opredeljuje tudi našo družino. Ne določa le našega urnika, ampak deluje tudi kot spodbuda, vodilo, da v življenju ne moremo stati na mestu. Vredno se je premikati, biti mobilni, ker nas to bogati in poraja življenjsko energijo.

## Kaj je blizu in kaj daleč?

Kaj je dosegljivo? Za kaj se je vredno premikati, potovati? Mobilnost vpliva na življenjski slog. Priznam, da sem se, vaje življenja v prestolnici, takoj po selitvi na periferijo pred dvema desetletjema še kdaj spraševal, ali se splača pred novim domom znova sestiti v avto in se proti večeru še enkrat peljati recimo pol ure na ogled dogodka, srečanje z družbo, rekre-

**16 %** prihodka gospodinjstva namenimo za osebno mobilnost, s čimer smo v evropskem vrhu. Od tega 11 % namenimo za delovanje osebnih prevoznih sredstev.

**12.653 km**

je povprečno prevozil slovenski voznik v letu 2014.

**49**

let je bil leta 2015 povprečno star slovenski lastnik oziroma lastnica avtomobila.

acijo. Ampak želja in spoznanje, da za prave ljudi in prave priložnosti fizična razdalja ni ovira, sta bila tista, ki sta v marsičem oblikovala življenje, ki ga naša družina živi danes.

Kaj sploh je danes, v tem dinamičnem svetu, daleč in dolgo? Pol ure v zastoju na Dunajski cesti v Ljubljani, ki me čaka, če se ob »nepravi« uri odpravim iz pisarne? 25 kilometrov v eno smer za ogled tekme, 400 kilometrov za podaljšani konec tedna na morju ali v enem od evropskih urbanih središč, tisoč za poslovni sestanek? Vse omejitve so v glavi. Zato ob pogledu na 45 tisoč v zadnjem letu prevoženih kilometrov z avtomobilom (na katerega se zanesem in v katerega zaradi udobja in užitka v vožnji vedno znova z veseljem sedem) ne razmišljam o urah na cesti, temveč o tem, kam nas popeljeta mobilnost in radovednost.

Prepričan sem, da se strinjamo, da so poti in cilji, do katerih nas te vodijo, nagrada, spodbuda, duševna hrana, sprostitiv. Mobilnost ni ovira, ni pot od enega opravka do naslednjega. Pelje nas naprej. Moja mobilnost so lepi dnevi v troje in večeri v dvoje. Srečanja z družbo v Ljubljani, spoznavanje lepote in dediščine Idrije, očarljivi grički Štajerske na eni domači strani in Brd na drugi, prihod v München v (zelo) zgodnjem jutru z navigacijo, ki pravočasno pokaže največjo gnečo in mimogrede razkrije alternativne poglede na mesto, fenomenalni razgledi in za vožnjo enkratni ovinki ceste proti Grossglocknerju ali prvi jutranji pogled na s soncem obsijano južno obalo Hvara ...

Vse to, ne pa štetje kilometrov ali merjenje izgubljenega časa, so moji spomini samo na zadnjih nekaj mesecev mobilnosti. Pa vaši?

**86 %**

vseh svojih poti Slovenci opravimo z avtomobilom.

**61 %**

lastnikov vseh v Sloveniji registriranih osebnih avtomobilov je bilo leta 2015 moških.

**1.349.231**

veljavnih vozniških dovoljenj za vožnjo avtomobila (kategorija B) je bilo marca 2018 pri nas.

**27,6 km**

dnevno v povprečju prevozi z avtomobilom vsak Slovenec.

**35**

učnih ur vožnje v povprečju potrebujemo Slovenke in Slovenci, da opravimo izpit za avto.





## MOBILNOST IDEJ

Kakšna je hitrost misli? In kako tisto, kar iz njih nastane, osvaja svet, nagovarja druge kulture, podira meje in nas povezuje v eno?

Tekst: Aleš Kovačič

Foto: Getty Images

V časih so to vijugaste poti skozi čas, ko gradimo novo na spoznanjih predhodnih generacij. Spet drugič potuje naša ustvarjalnost skozi ovire prostora. Raziskuje meje znanega in podira pregrade v izmenjavi misli, kulture in dobrin.

**Letališče zgodovine**

Človeški um je edini v stvarstvu, ki v pičlih 24 urah reproducira tudi do 60 tisoč bolj ali manj originalnih misli in idej. Osupljivi številki navkljub pa sleher na inovacija predstavlja le seštevek dognanj naših predhodnikov. Dosežki potomcev so namreč kot izgubljena prtljaga na letališču zgodovine, ki jo pobere in nadgradimo sodobniki. Prav to figurativno letališče, ki mu pravimo kulturna dediščina, je imel v mislih Isaac Newton, ko je leta 1687 v delu Matematična načela naravoslovja zapisal temeljne fizikalne zakone in nemudoma dodal, da gre pravzaprav za timsko delo. »Če sem videl v daljavo, je to zato, ker sem stal na ramenih velikanov.« je bil prepričan veliki fizik.

Njegovo slutnjo pa je dokončno dokazal največji naravoslovec vseh časov, Charles Darwin, ki je na znanstveno ekspedicijo proti Galapaškemu otočju odplul 27. decembra 1831. Po vrnitvi je predstavil teorijo, ki je temeljito zamajala egoistično predstavo o edinstvenosti človeka. Mehanizem naravne selekcije, ki so ga Darwinovi sodobniki razvili v teorijo evolucije, namreč dokazuje, da med seboj nismo povezani samo ljudje, ampak vsa živa bitja.

V času globalizacije in interneta se nam hipno premagovanje prostorskih omejitev zdi samoumevno, vendar še pred nekaj desetletji, kaj šele v renesančnem 14. stoletju, ko je prišlo do največjega izbruha znanstvenega in umetniškega napredka v zgodovini, ni bilo tako. Idejna prtljaga letelih strojev, padal in oklepnic vozil, ki jih je Leonardo da Vinci napovedal že leta 1480, je šele kasneje našla svoje nove lastnike. Ti so jih s svojo hiperproduktivno miselno tovarno dodatno obogatili in nazadnje tudi udeležili. A ne nemiški profesor Heinrich Focke, ki je v tridesetih letih prejšnjega stoletja tudi na podlagi da Vincijevih skic izdelal prvi helikopter, niti ameriška brata Wright, ki sta še pred

tem, natančneje 17. decembra 1903, postala prva pilota, ne bi bili veliko več od lovcev in nabiralcev, če Leonardo in njegovi renesančni sodobniki ne bi tehniki vcepili tudi malo dolgeja renesančne umetnosti.

**Drzni avanturisti**

Idejna migracija pa še zdaleč ne bi bila mogoča brez pogumnih popotnikov, kot je bil Marco Polo. Trgovec iz Genove sicer ni bil prvi Evropejec, ki je kdaj navezal stike z azijskimi velesilami, je bil pa prvi, ki je konec 13. stoletja to podrobno popisal in tako dodatno utrdil ključne trgovske povezave, ki so v veljavi še danes (Svilna cesta). Prav njegovi potopisi o Kitajski in Mongoliji so navduševali največjega avanturista izmed vseh – Krištofa Kolumba. Ta Italijan je namreč po petih tednih potovanja 12. oktobra 1492 dosegel Bahame, čeprav je iskal pot do Japonske. Med letoma 1492 in 1504 je bil na štirih potovanjih, na katerih je prišel do Karibov in Južne Amerike. Z vzpostavitvijo stika z novim svetom je položil temelje največje miselne, idejne in surovinske izmenjave med Evropo in Ameriko. Da je svet tako fizično kot tudi idejno nerazdružljivo povezan, je z obplutjem sveta leta 1519 dokazal Ferdinand Magellan, ki je iskal zahodni prehod do Dišavnih otokov. Nič manj drzen ni bil britanski pomorščak James Cook, ki je na svojih potovanjih v službi Kraljeve družbe raziskoval Tihi ocean, odkril Veliki koralni greben in Avstralijo ter ugotovil, da Nova Gvineja ni del avstralske celine. 17. januarja 1773 je postal prvi Evropejec, ki je prestopil južni tečajnik.

**Nujnost naključij**

Velikokrat se velika znanstvena odkritja zgodijo zaradi naključij, ki vzbudijo pozornost. Takšno je na primer odkritje škotskega bakteriologa Alexandra Fleminga. Da bi izpregel venomer aktivne možgane raziskovalca, se je leta 1928 podal na oddih, medtem pa je njegov laboratorij napadla plesen. Če ne bi po vrnitvi slučajno opazil, da je zelenomdra nesnaga napadla tudi vzorca bakterij, bi vse skupaj brez oklevanja zabrisal v smeti, s tem pa tudi enega največjih napredkov v medicini, ki je bil leta 1945 nagrajen tudi z Nobelovo nagrado – antibiotik penicilin.

Nekaj podobnega se je zgodilo tudi z atomsko energijo, za katero velja, da je rezultat obsežnih migracij nemških fizikov judovskega porekla na Zahod. Mednje sodi tudi Max Born, Nobelov nagrajenec s področja kvantne mehanike, ki mu je leta 1933 selitev iz nacistične Nemčije v Anglijo svetoval kar Albert Einstein. Čeprav sam iz etičnih razlogov ni hotel sodelovati pri razvoju atomske bombe, je svoje dodal prav s prenašanjem znanja na druge. Born je bil namreč mentor Roberta Oppenheimerja, slovitega vodje zloglasnega projekta Manhattan, ki se je zaključil z bombardiranjem Hirošime in Nagasakija (6. in 9. avgusta 1945), s čimer so zavezniki Japonsko prisilili k predaji, svet pa popeljali v t. i. atomsko ero.

Dosežki potomcev so kot izgubljena prtljaga na letališču zgodovine, ki jo pobere in nadgradimo sodobniki.

**Povabilo na kozmični zmenek**

Morda le ni tako daleč trenutek, ko bomo dobili odgovor na pravprašanje: Smo sami? Sonda Voyager 1, ki je na svojo enosmerno pot poletela 5. septembra 1977, je trenutno najbolj oddaljen človeški objekt, ki je presegel mejo našega osončja, a ima do najbližje zvezde še 40 tisoč let. Gramofonski plošči na krovu sonde morebitnim nezemljanom sporočata: »Hej, sem osamljeno, a precej inteligentno in zvedavo dekle z mnogimi hobiji. Če bi rad družbo, se lahko dobiva tu (Zemljini koordinati). Zraven prilagam še svojo fotografijo (goli podobni ženske in moškega) in nekaj osebnih podatkov (pozdravi v 6000 jezikih).« Morebitni vesoljski snubci pa bodo o naravi »najstnice s planeta Zemlja« še največ izvedeli po zaslugi tega, da smo za povabilo na prvi medplanetarni zmenek izbrali govorico umetnosti. Na gramofonskih ploščah so namreč tudi skladbe od Mozarta do Chucka Berryja. Seveda, le kaj je govorica umetnosti, če ne jezik lepega, miroljubnega in predvsem (za)ljubljenega!

# Kako vozite skozi življenje

»Službeno sem toliko na poti, da prav hrepenim po domu in družini ter prijateljih. Doma je res najlepše. Zagotovo pa to lahko trdiš šele potem, ko si bil kaj po svetu.«

**Janja Božič Marolt**

»Med vozniki ni problem spol, ampak sposobnost in iznajdljivost. S partnerjem sva enakovredna voznika.«

**Andreja Sterle Podobnik**

»Najbolj uživam na dirkalni stezi. Takrat lahko dam vse iz sebe. Stopiti na plin in trenutek, ko se sprošča adrenalin – ta občutek je fantastičen.«

**Nina Jerančič**



**JANJA BOŽIČ MAROLT,**  
MENEDŽERKA

## MOJA DEFINICIJA MOBILNOSTI

Začne se v glavi, konča pa nikjer in nikoli.

## VOZNIŠKI IZPIT

Prvič sem padla, to pa zato, ker sem se v vzratnem ogledalu zagledala v oči predsednika komisije.

## PRVO SOLO POTOVANJE Z AVTOM

S fakultete iz Ljubljane domov v Celje. Na poti smo se ustavili še pri mehaniku v Šempetru, ker je moral popraviti roko, kar je stalo več kot prej dianca.

## SLUŽBENA POT

Jaz in moj avto. Ker imam lahko s sabo vse, kar potrebujem.

## PRIHODNOST MOBILNOSTI PO MOJE

Avtonomna vozila, če jih bodo razvili po mojem načinu vožnje. Na daljših razdaljah se že zdaj prepustim avtopilotu. Očitno sprejemem vsako novost, ki mi olajša vožnjo. Morda pride to z leti, če pomislim, da me je včasih zapeljala odprta streha.

## VOZNICA ALI SOVOZNICA?

Ali lahko vozim sama, prosim?

## AVTOMATSKI ALI ROČNI?

Ročni menjalnik je pravi užitek, saj omogoča strastno vožnjo, a je avtomatski tako praktičen, da ga pri vsakodnevni rabi ne bi več zamenjala.

## KRITERIJI IZBIRE

Blagovna znamka in dizajn. Je že tako, da imajo najboljše blagovne znamke tudi najlepše avtomobile. Nekateri so prav narejeni zame.

## PETKE

Moje petke se previsoke tudi za avtomatsko vožnjo. Prav tako pa sem jih veliko uničila že po nekaj vožnjah, zato sem že lep čas izjemno disciplinirana in (skoraj) vedno vozim v posebnih obuvalih.

## DRZNO ALI PO PREDPISIH?

Sem najvljudnejša in najobzirnejša voznica na svetu. Vedno dam prednost pešcem, skozi naselja vozim zgledno, speljujem hitro, zaviram hitro, parkiram zgledno. Hitrost pa je moja šibka točka.

## LETALO ALI AVTO?

Do tisoč kilometrov raje z avtom, na daljše razdalje pa se prilagodim časovnicam letal.



**ANDREJA STERLE PODOBNIK,**  
MARATONKA IN  
MENEDŽERKA

## MOJA DEFINICIJA MOBILNOSTI

Biti ob pravem času na pravem kraju, in to na kakršen koli način.

## VOZNIŠKI IZPIT

Samostojnost. Kot majhna punčka sem sicer vedno govorila, da ne bom nikoli vozila avta, zdaj pa prevozim 40 tisoč kilometrov na leto.

## PRVO SOLO POTOVANJE Z AVTOM

Trst. Še danes se spomnim vseh tistih enosmernih ulic, iz katerih sem mislila, da ne bom nikoli našla izhoda. Pred dvajsetimi leti ni bilo ne duha ne sluha o navigaciji.

## SLUŽBENA POT

Vsak dan, ogroooooomno kilometrov.

## PRIHODNOST MOBILNOSTI PO MOJE

Ker prevozim veliko število kilometrov, bi še počakala na električne izvedbe vozil, saj še ne ustrezajo mojim potrebam. Velikokrat pa pogrešam podzemno železnico ali vsaj hitri vlak, ki bi povezoval naša mesta, kar bi povečalo konkurenčnost podjetij tudi zunaj urbanih središč in sprostilo promet.

## VOZNICA ALI SOVOZNICA?

Najraje vozim sama. Ker nikoli ne pijem alkohola, sem kot voznica v družbi pogosto zelo dobrodošla.

## AVTOMATSKI ALI ROČNI?

Pred tremi leti sem kupila svoj prvi avtomobil z avtomatskim menjalnikom in mislim, da bodo tudi vsi naslednji taki.

## KRITERIJI IZBIRE

Včasih sem sicer prisegala na športne izvedbe, sedaj pa je funkcionalnost na prvem mestu. Predvsem mora biti v avtu prostor za moje kolo.

## PETKE

Čeprav to ni dovoljeno, večino časa vozim v petkah ali bosa in upam, da me zdaj organi oblasti ne bodo čakali v zasedi.

## DRZNO ALI PO PREDPISIH?

Vedno vozim na zgornjih dovoljenih mejah, zato se s potrpežljivo vožnjo res ne morem pohvaliti. Tudi sicer živim in tečem hitro. Tako tudi vozim.

## LETALO ALI AVTO?

Samo da se gre. Tudi če bi me zbudili ob polnoči, bi bila pripravljena iti kamor koli.



**NINA JERANČIČ,**  
DIRKAČICA

## MOJA DEFINICIJA MOBILNOSTI

Družbena giblјivost.

## VOZNIŠKI IZPIT

Opravila sem ga za svoj 18. rojstni dan.

## PRVO SOLO POTOVANJE Z AVTOM

Ljubljana-Portorož. V Portorožu sem preživela svojo mladost, saj je bila tam steza za karting, kjer sem prevozila toliko krogov, da jo v mislih in povsem natančno prevozim še danes, čeprav je ni več.

## SLUŽBENA POT

Življenjski stil.

## PRIHODNOST MOBILNOSTI PO MOJE

Kompleksno vprašanje, toda zagotovo je prihodnost v električnih avtomobilih. A tu je še veliko odprtih globalnih vprašanj. Si pa ne morem predstavljati, da bi kdaj v prihodnosti dirkali s čim drugim kot z dirkalnimi avtomobili, za katerimi se širi vonj po bencinu. Ta mora biti.

## VOZNICA ALI SOVOZNICA?

Na dirkališču sem vedela, kaj lahko pričakujem od tekmecev, v prometu pa ne vem, zato raje vozim sama.

## AVTOMATSKI ALI ROČNI?

Definitivno ročni menjalnik, čeprav bi mi za mestno vožnjo bolj ustrezal avtomatski.

## KRITERIJI IZBIRE

Funkcionalnost avtomobila. Ker sem ženska, seveda šteje tudi barva, a z leti vse manj. Avto dojemam zgolj kot prevozno in uporabno sredstvo.

## PETKE

Ne nosim petk in sem pristaš športno-elegantne obutve. Nikoli pa ne vozim v natikačih ali japonkah, ki so prav tako nevarne za vožnjo.

## DRZNO ALI PO PREDPISIH?

Dirkanje sodi na dirkališče in na površine, ki so temu namenjene. Vsi, ki me poznajo in se vozijo z mano, bodo potrdili, da sem miren voznik.

## LETALO ALI AVTO?

Avtomobil. Dolge razdalje mi ne predstavljajo težav, saj sem prepotovala Evropo po dolgem in počez.

# AMBASADA DORJI VRHUN SKEMO BILNOSTI

Mobilnost telesa in duha živijo vsak po svoje, a hkrati tako zelo podobno: pogumno, energično in odločno. Arne Hodalič, Živa Ploj Peršuh, Ivo Boscarol, Nuša Derenda, Iztok Seljak in Goran Dragić so zato res pravi ambasadorji vrhunske mobilnosti.

Tekst: Inja Jurič  
Foto: Jani Ugrin

# ARNE HODALIČ

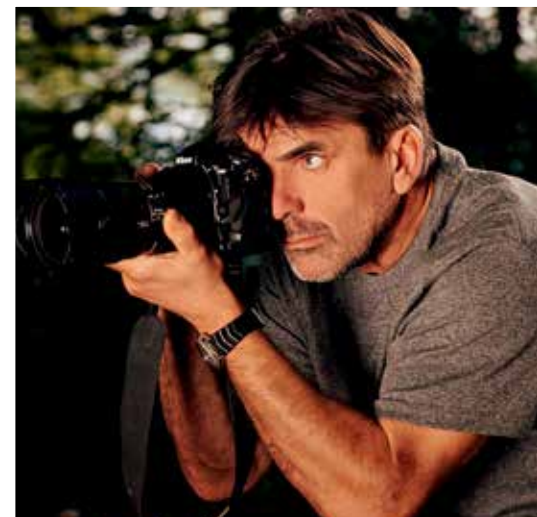
RAD SE VRAČAM,  
DA LAHKO  
SPET ODIDEM.

V njegovih očeh se zrcali ves svet in nenehna potreba po gibanju je njegov modus operandi. Človek je sicer res lahko svoboden, tudi če nikoli ne prestopi praga svojega doma, a zanj to velja le v teoriji. »Moram se premikati ves čas in na vse načine. To mi daje neskončno zadovoljstvo,« pravi Arne Hodalič, popotnik in fotograf.

Prepotoval je dobršen del sveta, tudi tistega tretjega, od prevzetnih Evropejcev pozabljenega, in ga s svojimi osupljivimi fotografijami prinesel pred naše oči. Ni nam vedno všeč, kar vidimo na njih, in ravno zato je Arne glasnik tistih, ki jih običajno sploh ne opazimo. Meni, da je vsakodnevno gibanje med kraji in ljudmi nadvse pomembno tudi za občutne premike v glavi. »Želim si, da bi nekateri zaplankani Slovenci s kakšno potjo v pravi tretji svet končno spoznali, da smo se mi rodili na srečnem koncu socialne lestvice tega planeta in da je naša dolžnost kaj storiti tudi za druge, ki te sreče zahodnega izobilja niso bili deležni.«

Med puščavo, nebom in podzemljem se je najsvobodnejšega počutil v kraških jamah. V njih se, pravi, počuti kot riba v vodi, medtem ko mu v puščavi umanjka občutek svobode, saj gre za zelo zahtevno okolje. Zrak pa tako ali tako ni njegov element; precej raje je na trdnih tleh. Na potovanjih preživi približno tretjino leta. »Zelo rad odhajam,« zaključuje, »a se domov tudi nadvse rad vrnem.«

# #1



BREZ MOBILNOSTI NI POTOVANJA. BREZ TEGA NI RAZISKOVANJA,  
ODKRIVANJA SVETA IN SPOZNAVANJA DRUGAČNOSTI. IN NI NAV-  
DIHA, KAKO V TRENUTKU UJETI ZANIMIVE ZGODBE. KAKO PA VI  
NAJDETE MOBILNOST SVOJE DUŠE?

# ŽIVA

## PLOJ PERŠUH

### TUJINA DA ŠIRINO, GLASBA PA GLOBINO

Dirigentka Živa Ploj Peršuh je skoncentrirana voznica, ki posluša zvok motorja, a hkrati preizkuša tudi meje svojega vozila in jih skuša vedno malo prestopiti. Podobno kot pri glasbi.

Kako ji dirigentska palica kot podaljšek roke omogoča nadzor nad orkestrom, je odvisno od programa, ki ga dirigira. »Paličica je sama po sebi orodje spoštovanja, a obenem mnoge detajle lažje in tudi hoteno nakažem z roko. Odvisno je tudi od trenutka in komunikacije med mano in orkestrom oziroma ansamblom,« pravi. Ima lahko dirigent s karizmo pri dirigiranju stoično držo, pa mu bo orkester kljub temu jedel iz roke? Kako pomembno je intenzivno gibanje pri dirigiranju? »Lahko je tudi moteče. Prednost bi dala zaupanju, ne gestikuliranju.«

Premikanje je zanjo nadvse pomembno, tudi zunaj meja domovine, saj meni, da tujina omogoča širino. Prepričana je, da bi moral vsakdo, ko dopolni 18 let, iti od doma in živeti v tujini vsaj eno leto. Tako razširi svoj miselni okvir. »Z distance je vse, kar je doma, videti drugače. Drugače se čuti in drugače razume, včasih bistveno drugače. Vzbudi se občutnejša odgovornost,« je prepričana Živa Ploj Peršuh.

Graciozna dirigentka skuša s svojo prezenco iz orkestra vedno iztisniti še za odtenek več, kot se pričakuje, prav tako pa si želi tudi pri avtomobilu preizkusiti njegove meje. »Obožujem vožnjo, različne avtomobile, avtomatike ali take z ročnim menjalnikom, vseeno. Vedno želim avto razumeti in ga občutiti, kako se prilega cestišču, kako hitro reagira ... Na tem mestu je lahko podobnosti z orkestrom res veliko. In kar je najboljše, možnosti za ugotavljanje vsega naštetega na obeh področjih je nešteto!«

# #2

POGOSTO PREMIŠLJUJEM, KAKŠNA NEVERJETNA MOČ SE

SKRIVA V GIBU, ČE JE POVEZAN Z RAZUMOM IN SRCEM. KO

TRENUJEK NAREKUJETA ODLOČNOST IN STRAST. MOBILNOST

SPODBUJA USTVARJALNOST, MAR NE?

VSAK JE KDAJ SANJAL, DA LETI SVOBODNO KOT PTICA. IN TO NI NEMOGOČE ...

A NAJPREJ JE TREBA PREPRIČATI SEBE. IN POTEM ŠE DRUGE. V MOBILNOSTI SE

ZDRUŽUJEJO SANJE, ZAUPANJE, ZNANJE IN POGUM, JE RES?

# IVO

## BOSCAROL

### PRI NARAVI SE VSE ZAČNE IN KONČA

# #3

Poleg letala kot najvišje stopnje mobilnosti sede na motor za adrenalinski dvig in se na drugi strani prizemlji v naravi. Ivo Boscarol razmišlja zunaj okvirov in govori o teleportaciji kot povsem realni možnosti. Čez nekaj ne tako oddaljenih let, seveda.

Težko ločuje svojo službo, način življenja in zasebnost, saj je služba hkrati njegov hobi. »To ima svoje prednosti in včasih seveda tudi izzive, a vsak si življenje uredi po svoje in je zanj sam odgovoren, zato se s tem ne obremenjujem,« pravi. Ker projektira letala, je ves čas v stiku s premikanjem z največjo hitrostjo. A svobodnega se ne počuti le v zraku: »Rad imam motor, ker gre pri vožnji z njim prav tako za gibanje skozi zrak. Stik z njim je zelo podoben stiku z motornim zmajem. Človek se ne počuti ujetega in odtujenega od okolice kot včasih v celici avtomobilske kabine, ki te lahko zaziblje v prevelik občutek varnosti, ampak se zaveda okolja, narave okoli sebe, ceste pod sabo ... In tudi adrenalinske obremenitve so za telo zelo podobne.«

Pri njegovem poslu nebo ni omejitev, temveč vir navdiha. Ivo Boscarol ga največkrat najde tudi na sprehodu v naravi. »Pri naravi se vse začne in konča, zato se moramo truditi z vsemi svojimi močmi, da jo ohranimo takšno, kot je, tudi za naše naslednike,« je prepričan. In ker velikemu umu in vrhunskemu poslovnežu pri-

tiče tudi razmišljanje zunaj okvirov, meni, da je za nove izume vedno več in ne vedno manj manevrskega prostora.

»Dandanes to, kar je bilo še do nedavnega znanstvena fantastika, vsak dan bolj postaja resničnost. Poglejte samo primer teleportacije. Človek je vedno sanjal o prenosu na daljavo v kratkem času. Še pred dobrimi stotimi leti je bil prenos zvoka z enega konca sveta na drugega nemogoč. Do izuma interneta je bil tudi dvodimenzionalni prenos slik nemogoč. Danes vsak telefon posname kakovostno sliko in jo v istem trenutku razstavi na bite, pošlje ne samo na drug konec sveta, ampak lahko tudi na več tisoč naslovov, kjer se spet sestavi v popolnoma enako sliko. Do prenosa stvari torej manjka samo še tretja dimenzija. Enako kot sliko bomo razstavili tudi predmete - in prej ali slej morda tudi živa bitja - ter jih pošiljali, kamor bomo želeli, in jih v trenutku spet sestavili ali multiplicirali. Ja, to je nemogoče, popolna znanstvena fantastika, boste rekli. Tako kot je bil tudi mobilni telefon, ko sem bil jaz mlajši ...«

# NUŠA

DERENDA

NAJBOLJŠE IDEJE SE  
PORAJAJO V AVTU

#4

Pretok energije med njo in poslušalci je tisti, ki prinaša čarobnost v ustvarjanje Nuše Derenda. Na odru se razdaja, a prav toliko tudi dobi v zameno. Med vožnjo, kjer se ji rojevajo nove zamisli, pa je rada sama s svojimi mislimi.

S skladbo Energy je pred leti izenačila najboljši dosežek Slovenije na Evrosongu, bila ves čas kariere med najbolj priljubljenimi in cenjenimi pevkami in tudi letos, ko praznuje 20-letnico ustvarjanja, se na njen koncert pripeljejo ljudje od blizu in daleč. Njena skrivnost?

»Glasba je v meni že od rojstva. Vse se začne z iskreno povezanostjo z glasbo. Če ni iskrenosti, se tudi koncert množice ne dotakne. Ko pa se zgodi ta čarobnost, ta pretok energije, je to občutek, ki me res ponese na krilih zanosa, in takrat si rečem: To je to, to je moje poslanstvo!«

Avtomobil je zanjo prostor intimne, čas za pogovore s seboj. Seveda mora biti dovolj velik za njeno štiričlansko družino, za večje nakupe in za skupna potovanja, a je hkrati tudi prostor za dobro glasbo, za opravljanje poslov in za razmišljanje. »Največkrat se mi najboljše ideje porajajo ravno takrat, ko se sama vozim v avtomobilu,« pravi. Zato je na teh vožnjah za dušo vedno v dobri družbi, in čeprav velikokrat leti na krilih vetra, kot poje v eni od svojih skladb, tudi po dvajsetih letih kariere ostaja prizemljena, prijazna in napolnjena s pristno močjo. Energy!

MOJE ŽIVLJENJE SPREMLJA ENERGIJA. V VSAKEM TONU JE.  
IN KO SE ZGODI TISTA PRAVA, ZAČUTIM, KAKO SE PRENESE  
MED LJUDI. ENERGIJA ... SI SPLOH KDO LAHKO PREDSTAVLJA  
MOBILNOST BREZ NJE?

## ZNANJE IN VRHUNSKA MOBILNOST STA GLOBALNA

Že pred leti je Iztok Seljak vedel, da konkurenčne prednosti ne prinaša le tehnologija, temveč predvsem ljudje. Prihodnost vidi v zeleni mobilnosti ter kombinaciji domačega in tujega znanja.

Vsak vidik mobilnosti je zanj in za podjetje, katerega direktor je, pomemben. A za prihodnost je ključna zelena mobilnost. »V Hidrii prispevamo k zeleni mobilnosti s prebojnimi inovacijami v motorjih z notranjim zgorevanjem in v električnih pogonih. Sam se zaradi še premajhnega dosega električnih vozil glede na moje dolge poslovne poti službeno vozim z visoko učinkovitim in čistim dizlom, doma pa smo glede na manjše razdalje, ki jih prevozimo, že pred tremi leti presedlali tudi na hibrid in električni avtomobil,« pravi Iztok Seljak.

Prisega tudi na kombiniranje domačega in tujega znanja kot odličnega načina za mobilnost novih idej in pridobivanje izvirnih tehnoloških rešitev. »Znanje je danes globalno. V Hidrii po principu odprtih inovacij tako iščemo najboljše za nas relevantno znanje, kjer koli na svetu je razpoložljivo, in nastopamo kot inovativni integrator vseh njegovih zelo različnih nosilcev,« razloži. Zaradi številnih obveznosti in pregovornega pomanjkanja časa želi v avtomobilu čim hitreje priti z ene lokacije na drugo, a ob koncih tedna in med dopustom si dovoli, da vožnja postane tudi užitek in sama sebi namen. Za užitek pa si je vredno vzeti čas.

Vrhunska mobilnost je zanj rezultat pospeška v inovacijah in s tem v tehnologiji: »Ta izjemni pospešek povzroča na eni strani dekarbonizacijo, na drugi strani pa ga omogočajo digitalizacija in novi poslovni modeli. Res vrhunska mobilnost zagotavlja predvsem visoka tehnologija zadnje generacije. To pa istočasno pomeni tudi povečevanje nostalgije in razumevanja vrhunskosti vožnje tudi s starejšimi avtomobili.« Človek se namreč s pravimi spomini lahko vrhunsko počuti tudi v dvajset let starem babičinem Golfu.

#5



# IZTOK

SELJAK

V JEDRU MOBILNOSTI SO VISOKOTEHNOLOŠKE PREBOJNE  
INOVACIJE. VEDNO JE BILO TAKO. BREZ VIZIJE IN POGUMA ZA  
NJENO URESNIČEVANJE NI STVARNE ZELENE MOBILNOSTI.  
POZNATE PRAVO POT?

# GORAN DRAGIĆ



# #6

ZA ZMAGOVALNI MET JE POTREBNA USKLAJENOST: USKLAJENOST CILJEV V GLAVI IN AKCIJE NA PARKETU TER USKLAJENOST Z VSAKIM ČLANOM EKIPE. JE VRHUNSKA MOBILNOST LAHKO KAJ DRUGEGA KOT USKLAJENA POPOLNOST?

## NENEHNO NA POTI, TUDI VASE

Kadar ne leti z žogo proti košu, leti z letalom med svojima dvema domovinama, Slovenijo in ZDA. Njegovo življenje je gibanje, njegovo srce pa dovolj veliko za vse tiste, ki ga potrebujejo.

Bil je kapetan reprezentance, ki je lani za Slovenijo dosegla največji uspeh – zmago na evropskem prvenstvu v košarki. A ni bil samo kapetan, bil je pravi vodja, motivator in tolažnik. »Če je eden od nas rekel, da gremo v levo, nas je šlo vseh dvanajst v levo. Če je eden rekel stop, se nas je ustavilo vseh dvanajst. Ni bilo vprašanj, bili smo kot eno telo,« je pojasnil povezanost reprezentance pred in med prvenstvom. Visoko je dvignil pokal za najboljšo ekipo in postal tudi najkoristnejši igralec Eurobasketa, od katerega se je poslovil s solzami v očeh. Odslej bo reprezentanco spremljal le še s klopi – kot navijač. Njegovo telo ne prenese več takih naporov, pravi, čeprav mnogi še vedno upajo, da si bo premislil.

Usklajeni premiki vsake njegove mišice prinašajo zadetke, usklajeni premiki ekipe prinašajo zmage. Goran Dragić rad zmaguje, a z izkušnjami se je naučil prenašati tudi poraze. Nikoli ni pozabil, od kod izhaja, ponosen je na svoje starše, na brata in na svoja prva kluba – Ilirijo, v kateri je naredil prve košarkarske korake, in na Slovan, za katerega pravi, da ga je izstrelil na košarkarski zemljevid. »Moji starši, prijatelji, okolje, v katerem sem odraščal, so me naredili takega, kot sem danes,« pravi v dokumentarcu, ki ga je o njem in njegovih koreninah posnel njegov trenutni klub, Miami Heat.

Ve, da se pot do zmage začne v glavi. In da drobne poškodbe v njegovih letih zahtevajo tudi čas za počitek, za odklop. Takrat se najraje posveti svoji družini; takrat je po nenehnih premikih s treningov do fizioterapevtov, s tekme na tekmo, iz ene v drugo državo najraje doma, s svojo Majo ter otrokoma Mateom in Victorio.

»Odličen je kot igralec, a kot človek je res izjemen,« je o Dragonu, kot ga kličejo čez lužo, povedal eden njegovih bivših trenerjev. Gogi si vsako leto vzame čas za 6-dnevni otroški košarkarski kamp in v tistih nekaj dneh postane otrokom ne samo vzornik in trener, ampak tudi rezervni oče. Odličen športnik in odličen človek, tako na igrišču kot tudi zunaj njega. Na koncu pač vedno največ štejejo življenjske zmage.

# Kaj vrhunska mobilnost pomeni vam?

# //

# Obiščite

# [www.poslo.si/25let](http://www.poslo.si/25let)

# in delite svoje misli z nami!

## INTERVJU

DANILO FERJANČIČ IN HEINZ SLESAK

# HVALA ZA VAŠE Zaupanje!

Pred 25 leti, ko so se možganske celice avtomobilske industrije začele divje razvijati in množiti, je bil prvi že na pomembnem vodstvenem položaju, drugi pa je še hodil na fakulteto. Takrat nista vedela, da se bosta nekoč srečala in skupaj »zakrivila« del zgodbe o uspehu, kot jo piše Porsche Slovenija. Generalna direktorja Heinz Slesak in Danilo Ferjančič sta spregovorila o skupnem včeraj, danes in jutri.

**Tekst:** Igor Savič

**Foto:** Miran Juršič

**Kje ste bili, ko so po slovenskih cestah vozili Lade, Zastave ter kakšen hrošč in Škoda?**

**Slesak:** Pred 25 leti sem bil vodja prodaje v Avstriji za znamki Volkswagen osebna in gospodarska vozila ter Audi. Bilo je zelo zanimivo!

**Ferjančič:** Takrat sem v Münchnu študiral avtomobilsko tehnologijo in se pripravljaj na izzive, ki naj bi prihajali po Ladah in hroščih.

**Kaj pa je vaša prva asociacija na besedno zvezo vrhunska mobilnost?**

**Ferjančič:** Misel, da se na najprijetnejši in najracionalnejši način premikam iz točke A v točko B in s tem uresničujem eno največjih človeških potreb: svobodno gibanje v prostoru.

**Slesak:** Vsestranska mobilnost, za vse potrebe.

**Je za vas vrhunska mobilnost povezana tudi z intelektualno mobilnostjo, odprtostjo, vizijo, pogumom, ustvarjalnostjo ...?**

**Slesak:** Da, seveda.

**Ferjančič:** Kdor intelektualno ni mobilni in odprt – po domače rečeno, kdor je zaplankan –, ta po navadi tudi ne čuti velike potrebe po prostorski mobilnosti. Da moraš za to biti tudi pogumen in ustvarjalni? To pa že presega moje avtomobilistične horizonte.

**Katera pot z avtom pa je na vas naredila najgloblji vtis?**

**Ferjančič:** To je bila relativno kratka pot na relaciji Trbovlje-Izlake, ko sem se nekega petka v februarju leta 1996 iz diskoteke peljal domov in je na sovoznikovem sedežu prvič sedela moja današnja žena. Čez nekaj časa sva se ustavila in spremenila pozicije v avtu (smeh).



## INTERVJU

DANILO FERJANČIČ IN HEINZ SLESAK

**Slesak:** V svojem dolgem avtomobilskem življenju sem prevozil dva milijona kilometrov – in še vedno uživam v vožnji. Najmanj pa uživam na avtocesti, obožujem regionalne in gorske ceste.

**Kaj pa vam je v avtu najpomembnejše in kaj bi najlažje pogrešali?**

**Ferjančič:** Pomembne so dobre gume in dobre zavore, kajti če jih rabiš in jih nimaš, jih nikoli več ne boš potreboval. Najlažje pa bi pogrešal stalno neugodno pihanje klimatskih naprav iz nedefinirane smeri.

**Slesak:** Varnost je najpomembnejša, optične igrice so nepotrebne.

**Porsche Slovenija, podjetje, ki ga vodite, praznuje 25 let delovanja. Je to veliko ali malo?**

**Ferjančič:** Odvisno od perspektive – v današnjem ultrahitem svetu je 25 let verjetno gromozanska doba, gledano z vidika človeškega življenja pa četrto stoletja le ni tako malo.

**Slesak:** Zelo hitro mi je minilo.

**Če bi morali na kratko predstaviti celotno 25-letno zgodovino podjetja, kaj bi najprej izpostavili?**

**Slesak:** To je zgodba o uspehu, razvoju, rasti in napredku.

**Ferjančič:** Izpostavil bi ustanovitev podjetja leta 1993, prihod znamke Škoda leta 2003 ter Porsche Slovenija 2.0 v novih prostorih, s svežo mentaliteto in z veliko izkušnjo Dieselgate leta 2017.

**Kako pa so se v teh letih spremenile vrednote podjetja?**

**Slesak:** Vrednote podjetja ostajajo enake – da smo našim partnerjem in kupcem vedno na voljo, in to z navdušenjem ter veseljem.

**Ferjančič:** Mislim, da se niso korenito spremenile, v nekaterih niansah pa prav gotovo. Vedno smo gojili t. i. kulturo »high-performance« – ne prenašamo poraza in nesrečni smo, če nismo prvi. To gre z roko v roki z našo ničelno toleranco do netransparentnih poslov. V Porsche Slovenija smo poštenjakarji!

**Kateri pa je bil za vas najtežji menedžerski trenutek v teh 25 letih?**

**Ferjančič:** 3. 1. 1996. To je bil moj prvi delovni dan kot vodja servisa. Takrat sem se zavedel, da je študentskih časov in lahkotnega življenja resnično konec.

**Slesak:** Vedno smo imeli izzive, ne težav. V velik izziv sta mi bili gospodarska kriza leta 2009 in ponovna kriza leta 2012.

**Razvoj v avtomobilski industriji je bil v tem 25-letnem obdobju izjemen. Kako bi ga opisali? Katere rešitve so vas najbolj navdušile in kaj vas morda navdaja z dvomi?**

**Slesak:** Glavni mejniki so bili štirikolesni pogon, dizelski motor (TDI), varnostni in asistenčni sistemi ter sedaj alternativne možnosti pogona (hibrid, električni motor). Vse to me je navdušilo in nikoli nisem imel kakršnih koli dvomov.

**Ferjančič:** Na začetku devetdesetih let se je po mojem občutku nekako resneje začela računalniška doba, ali če lahko rečem, digitalizacija v avtomobilizmu. Krmiljenje motorjev, navigacije, uporaba novih materialov, dizajniranje in konstruiranje avtomobilov ..., vse to je bilo močno povezano z razvojem vse bolj zmogljivih čipov. Kam je to pripeljalo, vidimo danes, ko lahko avtomobili sami parkirajo. In to je šele skromen začetek.

**Leta 1993 so o povezljivosti, digitalizaciji, hibridizaciji in elektrifikaciji sanjali le najdrznejši futurologi in čudaki. Kaj potemtakem lahko pričakujemo čez pet, deset, petindvajset let?**

**Slesak:** Glede tega se mnenja strokovnjakov razhajajo, eno pa je vendarle jasno: prihajalo bo do še hitrejših in večjih sprememb.

**Ferjančič:** Pravijo, da se bo v naslednjih petih letih spremenilo toliko kot v zadnjih tridesetih skupaj. V tem hipu sicer ni junaka, ki bi lahko napovedal točno smer teh sprememb, vemo le, da bo marsikaj drugače. Primer elektrifikacije: vse kaže, da bo električna poganjala avtomobile, ne ve pa se, ali bo prišla iz vtičnice ali jo bo proizvajala gorivna celica iz vodika kar v avtomobilu. Tudi potrošniška pričakovanja na področju mobilnosti se bodo postopoma spremenila – to, da imaš avtomobil v trajni lasti, očitno pri mlajših generacijah postaja čedalje manj »kul«.

**Bo torej klasična vožnja z avtom v prihodnosti postala nekaj takšnega, kot so danes vinilne plošče – stvar nostalgije in posebnega užitka?**

**Ferjančič:** Ah, pustimo času čas. Ne obremenjujem se preveč z raznimi preroki, ki vsake kvatre spreminjajo svoje vizije in avtomobile pošiljajo v vesolje namesto na ceste. Potrošnik nam sporoča, kaj želi, in to bo od nas dobil. Vožnja z avtom pa je že od nekdaj povezana s čustvi in menim, da bo tako tudi ostalo.

**Slesak:** Imeli bomo oboje, klasično in futuristično vožnjo – digitalna, samovozeča vozila ...

**Kakšne razvojne načrte ima Porsche Slovenija?**

**Slesak:** Želimo biti najboljši ponudnik mobilnosti za vse avtomobilске rešitve v Sloveniji in najboljši uvoznik znotraj družbe Porsche Holding.

**Ferjančič:** Želimo utrditi položaj največje avtomobilске organizacije v Sloveniji, zato se moramo uspešno spoprijeti z izzivi, ki jih prinašajo digitalizacija in spremenjene potrošniške navade.

**Torej se bosta v prihodnosti spremenila posel in način dela v Porsche Slovenija ...**

**Slesak:** Tako kot se spreminja družba – vse bo bolj digitalno, električno, hitro in globalno. Vendar pa bomo vedno potrebovali ljudi, ki bodo delali za ljudi.

**Ferjančič:** Mislim, da precej. Do sedaj smo imeli v prvi vrsti vlogo distributerja in zastopnika za naše znamke na slovenskem trgu, v prihodnje pa bomo – vedno v sodelovanju z na-



Želimo biti najboljši ponudnik mobilnosti za vse avtomobilске rešitve v Sloveniji in najboljši uvoznik znotraj družbe Porsche Holding.





Ne prenašamo poraza in nesrečni smo, če nismo prvi. To gre z roko v roki z našo ničelno toleranco do netransparentnih poslov. V Porsche Slovenija smo poštenjakarji!

## INTERVJU

### DANILO FERJANČIČ IN HEINZ SLESAK

šimi trgovskimi partnerji - morali postati dejavnejši igralec pri zagotavljanju mobilnosti. Še naprej želimo ostati aktiven in vedrodostojen člen med proizvajalcem in končnimi strankami.

#### **Kaj nas še čaka na področju avtomobilizma in mobilnosti? Kaj to pomeni za ekipo Porsche Slovenija?**

**Slesak:** Vse se bo temeljito spremenilo, biti moramo pazljivi in pozorni ter pripravljeni na stalno učenje, a tudi spontani in dovzetni za spremembe.

**Ferjančič:** Če bi to povsem natančno vedel, bi bil vizionar, pa to žal nisem. Kot že rečeno, je v tem hipu nakazanih veliko možnih scenarijev in vsi čutimo, da se bo marsikaj zgodilo. Tudi proizvajalci ne znajo napovedati, kam natančno nas bo popeljal ta digitalni vlak.

#### **Česa se v prihodnosti podjetja najbolj veselite in zakaj? Vas je česa tudi strah?**

**Slesak:** Veselim se vsega, prihodnost je vznemirljiva! Strah me je le, da ljudje ne bomo dovolj pazljivo ravnali z naravo, okoljem in viri.

**Ferjančič:** Vedno me je najbolj veselilo delo z ljudmi in tega se veselim tudi v prihodnje. To, da bomo še naprej stičišče najustvarjalnejših in najodgovornejših ljudi, ki bodo skrbeli za naš uspeh, me žene naprej. Neverjetno, koliko ustvarjalne energije imamo v podjetju, in tega se preprosto ne morem naveličati. Sem optimističen človek in glede naše prihodnosti nimam posebnih strahov. Sploh pa verjamem v našo intuicijo in v to, da bomo v pravem trenutku napravili prave stvari.

#### **Če bi imeli čarobno paličico, kako bi sami usmerili prihodnost?**

**Slesak:** V miren svet brez agresije in vojn, v zdravo, naravno okolje.

**Ferjančič:** Tako, da bi morali delati le še tri dni na teden in bi v drugih dneh lahko mirno in brez časovnega pritiska skrbeli za družino, prijatelje in zdravje.

#### **Smo torej v obdobju rasti, tehnološkemu razvoju komajda sledimo, vsi gledamo naprej ... A na kaj moramo biti pozorni danes?**

**Slesak:** Vedno moramo biti pozorni, da delamo prave stvari ob pravem času, in to skrbno ter preudarno.

**Ferjančič:** Na to, da ne izgubimo glave ob vsej tej hitrosti ter da znamo tu in tam tudi upočasniti naš vsakdan. Tehnološki razvoj sam po sebi ni nič koristnega, če ne prinaša lepšega in boljšega življenja. Menda nam v nekaj letih ne bo več treba v trgovine nakupovat, vse naj bi opravili po spletu, dostavljali bodo droni - a če bomo potem čas, ki ga bomo tako privarčevali, zopet namenili spletu, potem je to samo navidezen napredek.

#### **Avtomatizacija, umetna inteligenca na eni strani, na drugi pa znanje, izkušnje in predanost zaposlenih - na katero stran se bo nagnila tehnika?**

**Slesak:** Pozorni moramo biti na ravnovesje. A mislim, da bo zavzetost sodelavcev vedno najpomembnejša. Brez ljudi ni nič.

**Ferjančič:** Eno ne gre brez drugega. Brez predanih zaposlenih ni razvoja in poslovnega uspeha, seveda pa moramo slediti tudi tehnološkemu trendom.

#### **Porsche Slovenija sodeluje s številnimi podjetji in partnerji. Kakšen menedžerski slog vam je najbližji?**

**Ferjančič:** Profesionalen, ambiciozen, skromen, pošten. Ni mam rad prepotentnežev, ki se skrivajo za obleko in kravato.

**Slesak:** Najbližji nam je naš stil. Naše sodelavce spodbujamo in podpiramo ter jim zaupamo.

#### **Kaj pa menite, da Porsche Slovenija najbolj ločuje od številne konkurence na slovenskem trgu?**

**Ferjančič:** Smo »high-performance« podjetje, ki poleg vsega profesionalizma in ambicioznosti vedno ostaja prizemljeno, skromno in človeško. Ne vem, če nas to ločuje od drugih, ampak takšni smo!

**Slesak:** Menim, da smo skromni, a delavni in hitri. Imamo čas za naše sodelavce - najboljše sodelavce - in stranke.

#### **Kateri so torej najpomembnejši dejavniki uspešnosti Porsche Slovenija?**

**Ferjančič:** Odgovoril sem že zgoraj. Z drugimi besedami: Porsche Slovenija - ko veš, kaj imaš!

**Slesak:** To so naše znamke, naša prodajna in servisna organizacija, naši sodelavci, naša delavnost, naša hitrost. Smo na trgu in delamo za trg.

#### **Kakšno podjetje bo Porsche Slovenija čez pet, deset let?**

**Slesak:** Še uspešnejše!

**Ferjančič:** Želim si, da bi bili tudi v prihodnje stičišče ustvarjalnih in ambicioznih ljudi, ki s pozitivno energijo in odgovornostjo skrbijo za trajnostno rast in uspeh. Naš cilj je, da bomo tudi čez deset let največja avtomobilska hiša v Sloveniji, ki se uspešno spoprijema z izzivi digitalizacije in spremenjenih potrošniških navad.

#### **Bi ob 25-letnici podjetja - in ob koncu našega pogovora - radi še kaj sporočili svojim poslovnim partnerjem in strankam?**

**Ferjančič:** V 25 letih smo zgradili močne poslovne in človeške vezi. Skupaj smo preživeli izjemno lepe trenutke, v katerih ste čutili našo zavezo biti zanesljiv, odgovoren in pošten sogovornik. Morda nam to kdaj ni uspelo v polni meri, vendar tudi tu črpamo energijo za to, da smo jutri še boljši. Na vrhunsko mobilnost »made by Porsche Slovenija« lahko vedno računate, pa naj bo energija fosilna, električna ali na nožni pogon. Hvala za vaše zaupanje!

**Slesak:** Da, vsem se zahvaljujemo za zaupanje in zvestobo v preteklosti ter si enako želimo tudi v prihodnosti.

# PRVI

Porsche Slovenija je vodilni uvoznik vozil v Sloveniji in del največjega avtomobilskega prodajalca v Evropi, Porsche Holdinga. Ta sodi pod okrilje največjega proizvajalca vozil na svetu, koncerna Volkswagen.

**Tekst:** Matjaž Korošak

Porsche Slovenija je prve znamke koncerna v Sloveniji začel aktivno zastopati leta 1993, takrat še pod imenom Porsche Inter Auto. Prvim trem znamkam - Volkswagenu, Audiju in SEAT-u - se je tri leta kasneje, ko je podjetje tudi dobilo sedanje ime, pridružil še Porsche. Kot zadnja se je podjetju leta 2003 pridružila Škoda, še prej pa se je osamosvojila in lastno mesto dobila znamka Volkswagen Gospodarska vozila. Če so takrat vse te znamke skupaj dosegle komaj 6,6 odstotka tržnega deleža v državi, pa je v letu 2017 Porsche Slovenija osvojil skoraj tretjino (31,1 odstotka) slovenskega trga osebnih in 19,6 odstotka trga lahkih gospodarskih vozil! Takšna rast jasno pričra ne samo o priljubljenosti posameznih avtomobilskih znamk in modelov pod okriljem Porsche Slovenija, ampak o kakovosti vseh elementov, ki sestavljajo to uspešno celoto: o razvejeni prodajno-servisni mreži z vrhunski-

mi strokovnjaki, o odličnih izdelkih in storitvah ter najvišji ravni mobilnosti, ki jo ponujajo znamke, tudi z Asistenco Porsche Slovenija. Za poslovno javnost so pri Porsche Slovenija v vsem tem času sistematično skrbeli prek podjetja Porsche Finance Group Slovenia, ki razvija inovativne finančne produkte, skrbi za vse vrste financiranj, za finančni in operativni lizing, za nabavo in upravljanje vozilnih parkov ter za zavarovanje vozil.

### 5 ZNAMK

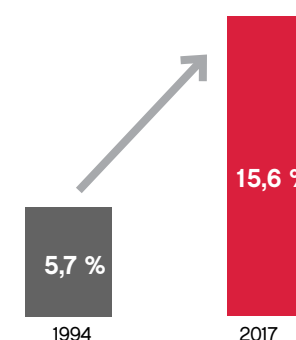
zastopa Porsche Slovenija na slovenskem trgu:

- VOLKSWAGEN
- AUDI
- SEAT
- ŠKODA
- VW GOSPODARSKA VOZILA

## 367.518

vozil so od leta 1994 do leta 2017 prodale znamke, ki jih zastopa Porsche Slovenija.

Največji skok pri tržnem deležu je uspel znamki Volkswagen.



Največji tržni delež na slovenskem trgu med znamkami pod okriljem Porsche Slovenija

# 26

odstotkov prodanih vozil je v lasti poslovnih subjektov.

### DOSEŽKI IN NAGRADE

**13X** SLOVENSKI AVTO LETA

**6X** SVETOVNI AVTO LETA

**7X** EVROPSKI AVTO LETA

**7X** POSLOVNI AVTO LETA

### NAGRADA GZS

ZA IZJEMNE GOSPODARKE IN PODJETNIŠKE DOSEŽKE ZA LETO 2013

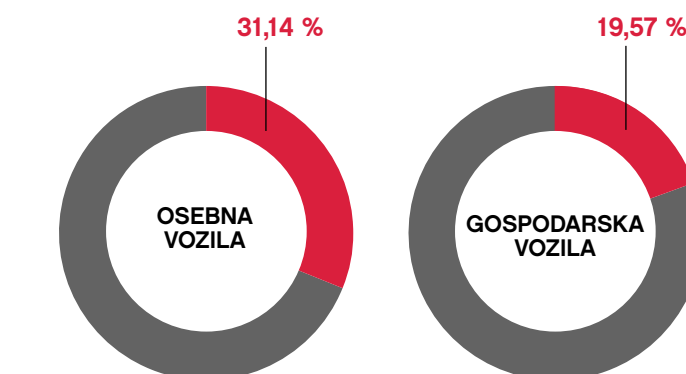
### UVOZNIK LETA

- ZA VOZILA VOLKSWAGEN LETA 1997 IN 2014
- ZA VOZILA ŠKODA LETA 2015
- ZA VOZILA VOLKSWAGEN GOSPODARSKA VOZILA LETA 2012 IN 2015



Vsako četrto vozilo na naših cestah prihaja iz palete vozil, ki jih v Sloveniji zastopa Porsche Slovenija.

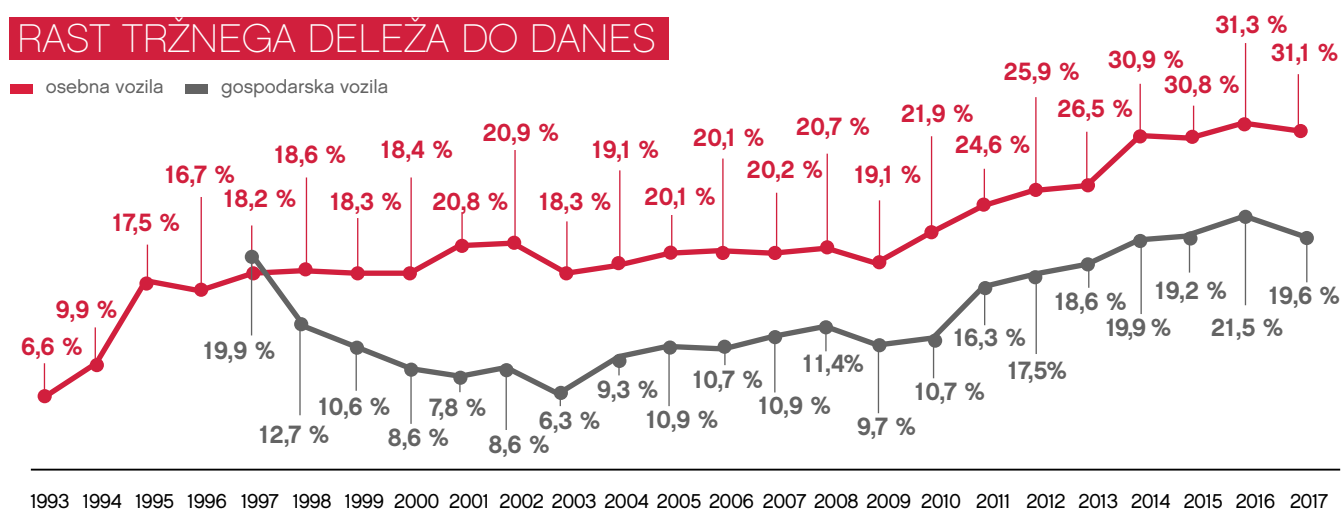
### DELEŽ VOZIL NA SLOVENSKIH CESTAH, KI PRIPADAJO PORSCHE SLOVENIJA\*



\* Podatek za leto 2017.

### RAST TRŽNEGA DELEŽA DO DANES

osebna vozila gospodarska vozila



# Volkswagen

Zanesljivo pravilna  
poslovna odločitev.



Volkswagen je prva in ključna znamka istoimenskega koncerna. Ustanovljen davnega leta 1937 je že sam po sebi eden najpomembnejših igralcev na tržišču in ena od najbolj prepoznavnih volumenskih znamk na svetu. V 14 državah proizvajajo vozila za več kot 150 svetovnih trgov. Lani je znamka globalno prodala več kot 6,2 milijona vozil.



V Sloveniji je uspešnost znamke tradicionalno prepričljiva – lani je imela 15-odstotni tržni delež s skoraj 10.500 prodanimi vozili.



Kot volumensko znamko Volkswagen odlikuje predvsem demokratizacija sodobnih tehnologij. Tehnologija, ki je sprva na voljo le v najdražjih in največjih modelih, si pri Volkswagnu hitro utre pot tudi v najmanjše in najbolj dosegljive razrede! Prav v tej demokratizaciji tehnologije je bil Volkswagen uspešen skozi vso zgodovino, v mnogih primerih celo pionirski. Znamka namreč ogromno vlaga v razvoj, vsak nov tehnološki preskok pa je izpeljan tako, da je lahko inovacija hitro dostopna v vseh razredih. K naprednosti in hitrosti uvajanja novih tehnologij v vse razrede je veliko pripomogla strategija prilagodljive platforme gradnje, ki poleg hitrosti razvoja in enostavnega uvajanja sodobnih tehnologij omogoča tudi prilagodljivost in znatne prihranke. To se na koncu odraža tudi v cenovni dostopnosti izdelkov.



Visoka kakovost izdelkov in posledično ohranjanje visoke vrednosti rabljenih vozil igrata pri znamki v Sloveniji pomembno vlogo. Kako zelo slovenski kupci zaupajo znamki Volkswagen, nazorno govori tudi podatek, da je bilo lani kar 21 odstotkov vseh uvoženih rabljenih vozil prav te znamke!



Tudi v prihodnosti, ki jo pri Volkswagnu vidijo tudi ali predvsem povezano z elektriko, gre za razvoj vozil na platformi MEB, prilagojeni posebej za električna vozila (BEV), in za demokratizacijo sodobne električne mobilnosti. V načrtu je cela družina električnih vozil (družina I.D.) v različnih segmentih, zasnovanih na omenjeni platformi, ki bo kupcu na voljo za ceno Golfa. Pri znamki strategije razvoja sodobnih in trajnostno sprejemljivih pogonov prihodnosti niso omejili na električno mobilnost, ampak razvijajo različne vrste alternativnih pogonov.



Golf, Passat in T-Roc: to je trojica modelskih družin, ki najbolj prepričajo slovenske poslovne uporabnike.

# 159

tisoč osebnih  
vozil znamke  
VW vozi po  
slovenskih  
cestah.



# 1959

Audijev so prodali  
lani - leta 1994  
natanko 543!



Audi je bil vedno zelo zaželena izbira poslovnih strank, in to tudi ali pa še posebej v Sloveniji, kjer je kar približno polovica kupcev pravnih oseb. V slovenskih podjetjih se tako danes vozi okoli 3500 vozil znamke iz Ingolstadta, skoraj polovica pa jih ima stalni štirikolesni pogon quattro.



Znamka Audi je na trgu že od leta 1909, ključni del koncerna Volkswagen pa je vse od leta 1965. Trenutno je to ena od vodilnih in najbolj prepoznavnih znamk v zahtevnem premijskem razredu, v katerem je lani s skoraj 1,9 milijona prodanih vozil na trgih skoraj stotih držav dosegla nov prodajni rekord.



Pred 25 leti je Audi v Sloveniji oral ledino na področju premijske ponudbe, danes pa ima kljub zahtevni in prodajno agresivni konkurenci podoben, to je triodstotni delež, toda s skoraj 2000 prodanimi vozili letno!



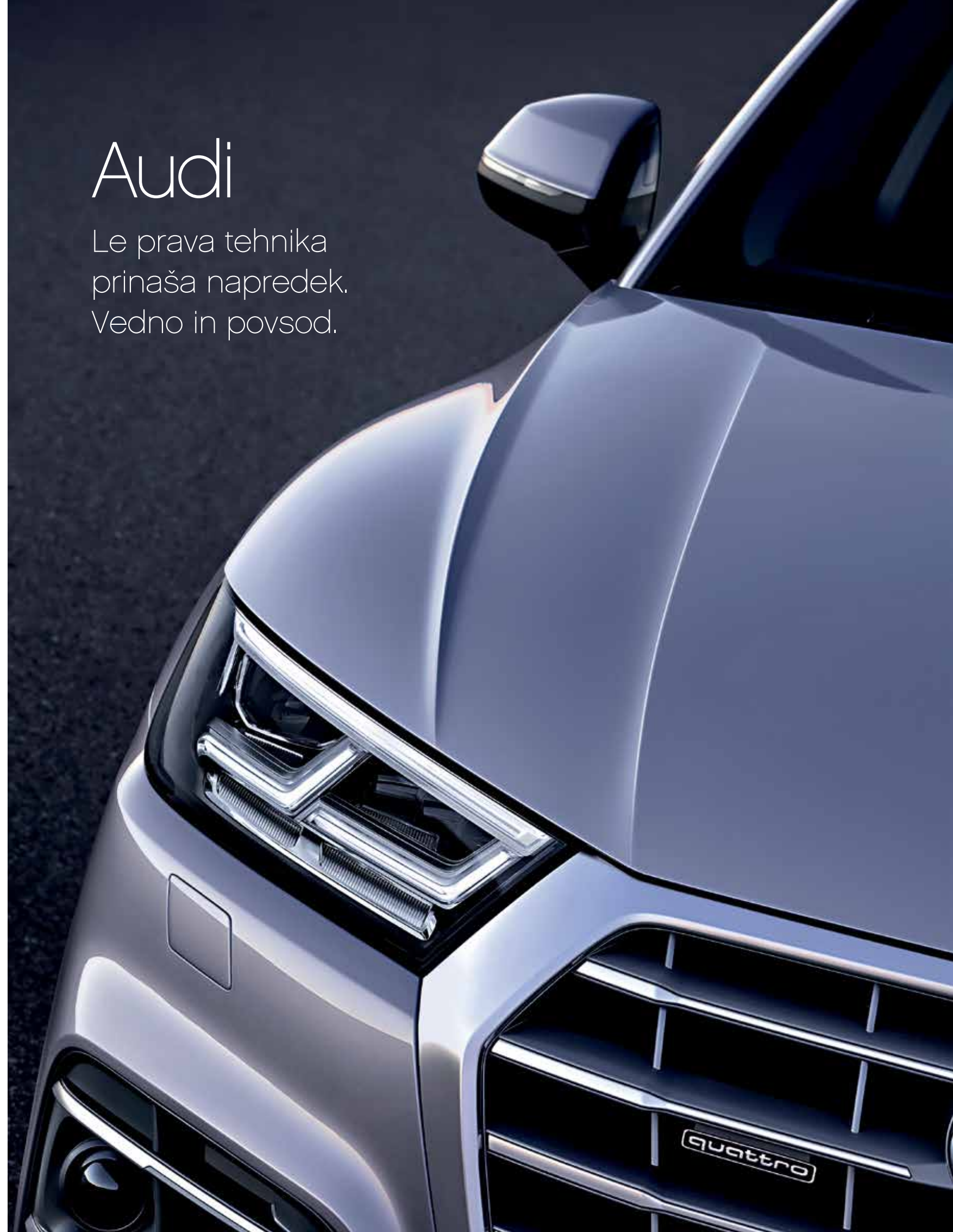
Tako kot je Audi v ospredju brezemisijske in trajnostne mobilnosti, navsezadnje tudi s pionirskimi koraki na področju sintetičnih goriv, ter pri zagotavljanju 24-urne mobilnosti za vse, tako na drugi strani še vedno neguje svoje tradicionalne vrednote in prednosti, ki jih je gradil in utrjeval skozi desetletja. V prvi vrsti gre seveda za visoko kvaliteto izdelave, skrb za varnost potnikov in udeležencev v prometu ter zavidljivo visoko mero vozne dinamike, pri čemer mu v mnogočem pomaga eden od ključnih gradnikov imidža znamke - (štirikolesni) pogon quattro, ki v večjih modelih dosega kar polovični delež. In zato so tu še vedno stopnice športnosti, kjer S ter še posebej R in RS predstavljajo tisto najboljše in najvznemirljivejše, kar zmore ponuditi Audi (s podznamko Audi Sport).



Prednost je v tehniki: prepoznavni slogan, ki spremlja znamko Audi že dolgo vrsto let, z zadnjimi razvojnimi rešitvami postaja vedno bolj aktualen. Znamka namreč postaja izrazito tehnološko inovativna, v mnogih segmentih celo pionirska, in to tako pri razvoju električne mobilnosti (pred vrati je prvi povsem električni model e-tron quattro), s katerim se želi uveljaviti kot znamka z rešitvami za trajnostno, brezemisijsko individualno mobilnost, kot z razvojem individualnih mobilnostnih rešitev oziroma storitev, s katerimi bo lahko zagotavljala mobilnost tudi brez lastništva avtomobila. Tu gre tudi za rešitve, povezane z napredkom umetne inteligence (AI) in s tem bližajoče se avtonomne vožnje. Pri tem je Audi spet med prvimi - A8, ki so ga predstavili že lani, je bil prvi avtomobil, ki je omogočal visoko tretjo stopnjo avtonomne vožnje. Seveda ne gre brez digitalizacije, v okviru katere želijo pri znamki s štirimi krogi ponuditi dostop do storitev prek enega samega vmesnika (myAudi).

# Audi

Le prava tehnika  
prinaša napredek.  
Vedno in povsod.





Španski proizvajalec, ki je del družine Volkswagen od 80. let minulega stoletja, je sredi največje transformacije svoje poslovne filozofije in strategije. Znamka ima sedež v Barceloni, ki je s svojo inovativnostjo, kreativnostjo in mednarodno odprtostjo izhodišče nove strategije – in z njo novega slogana »Created in Barcelona«. V njem naj bi bilo skrito vse, kar si SEAT želi postati, to je inovativna, mladostna, urbana, dinamična in s tem nekoliko drugačna avtomobilska znamka, pri kateri zavezanost dinamiki ni več ključnega pomena. Mladost ima torej zapisano v genih, zato ni čudno, da je SEAT znamka z najmlajšo publiko v koncernu Volkswagen.



SEAT-u je lani uspelo prodati več kot 468 tisoč vozil, dobiček pa je dvignil za več kot 21 odstotkov. S tem je to ena najhitreje rastočih evropskih avtomobilskih znamk. Progresivnost in sveža modelska paleta s povprečno starostjo komaj tri leta se pozitivno poznata tudi v Sloveniji, kjer znamka vztrajno povečuje svoj tržni delež. Ta je leta 1993 znašal 1,35 odstotka, lani je dosegel skoraj 3,6 odstotka (z več kot 2400 vozili), letos v marcu pa celo 4,6 odstotka.



SEAT je sredi največje modelske ofenzive v svoji zgodovini, saj bo znamka do leta 2020 vsakih šest mesecev predstavila nov model, že zdaj pa z obstoječimi modeli pokriva več kot 80 odstotkov trga.



Pred kratkim je zaživela prva njegova podznamka – Cupra, ki gradi na izkušnjah iz avtomobilskega športa in želi ponujati prav posebne, športne in unikatne modele.



Svoje zavezanosti trajnostnim ciljem SEAT ne izkazuje samo z načrtovano električno mobilnostjo, ki se za to znamko začne leta 2020 s prvim priključnim hibridom in baterijskim električnim modelom na koncernski platformi MEB, ampak tudi z razvojem drugih alternativnih pogonov. Tako mu je koncern že zaupal vodenje kompetenčnega centra za razvoj pogonov na stisnjeni zemeljski plin (CNG). SEAT intenzivno vlaga tudi v raziskave in razvoj modelov novih mobilnostnih storitev. Tako je ustanovil tudi novo družbo XMOBA, ki se v glavnem osredotoča na prepoznavanje, preizkušanje in prodajo mobilnostnih rešitev ter vlaganje v projekte, ki prispevajo k odkrivanju novih rešitev za boljšo mobilnost v prihodnosti. Predvsem pa želi biti med prvimi na področju digitalizacije ekosistema in povezljivosti vozil, zato intenzivno sodeluje tudi z znanimi imeni, kot so Amazon Alexa, Shazam, Waze, Telefónica in Saba.

# SEAT

Strast je ključ  
do uspeha.

# 81

odstotkov trga že  
pokriva znamka  
SEAT s svojimi  
modeli.

SEAT je bil doslej sinonim za dosegljivo vozno dinamiko. S prenovo filozofije pa vse bolj postaja urbana in dinamična znamka, ki dovolj uspešno nagovarja tudi poslovno publiko, predvsem tisto, ki želi trendovsko in vse bolj digitalizirano okolje tudi na ravni osebne mobilnosti.



# Škoda

Avtomobili za  
Simply Clever posel.



# 10

elektrificiranih modelov bo  
v ponudbi znamke do leta 2025.



Češka znamka je ena od najdobičkonosnejših v skupini Volkswagen. Lansko leto so pri Škodi četrtič zapored dvignili prodajne številke in pod črto prodali rekordnih milijon vozil, na začetku letošnjega leta pa so kazalniki spet usmerjeni navzgor.



Škoda je s koncernom Volkswagen povezana od leta 1991, v okvir skupine Porsche Slovenija pa je stopila kot zadnja, šele leta 2003. V vseh teh letih je prodaja vozil Škoda zrasla kar za štirikrat! Na nekoliko samosvoj način, ki združuje premeten češki pristop k reševanju težav ter nemški perfekcionizem in metodičnost, deluje znamka tudi v okviru Porsche Slovenija, saj je razvila svojstven način trženja, pristopa k prodajno-servisni mreži in seveda h kupcu, tudi z inovativnimi načini financiranja. Danes je ena od ključnih znamk v skupini Porsche Slovenija, v kateri predstavlja približno tretjino deleža prodanih vozil. Če so se pri znamki Škoda leta 2004 borili za približno 2000 vozil, je letošnji cilj že blizu 8000 prodanih vozil, z deležem pa se približujejo desetim odstotkom slovenskega trga!



Škoda je najstarejša znamka v koncernu, saj nje korenine segajo v leto 1895. Svojo osebnost znotraj koncerna, katerega del je od leta 1991, ustvarja predvsem s svojevrstnim pristopom k snovanju avtomobilov. Ne glede na sorodno in platformsko tehnologijo v koncernu, ki v mnogem olajša delo inženirjem, so v Mladi Boleslav vedno našli način, kako zagotoviti, da so vsi modeli nekaj izjemnega.



Za znamko je značilna inovativnost na samosvoj, njej lasten način. Skozi desetletja so namreč tehniki pristop k tehničnim novostim naredili manj zapleten, lažje dosegljiv in razumljiv ter tudi cenovno dostopen širšim ciljnim skupinam. Tako se inženirji vsake novosti lotevajo z drugačnega zornega kota, dodajo drobno pozornost, morda praktično presenečenje, na primer velik uporaben prtljajnik ali rekordno prostornost na zadnji klopi. To je del Simply Clever filozofije znamke Škoda. Tudi najsodobnejše povezljivostne storitve, digitalizacijo in alternativne pogone Čehi razvijajo v to smer - ko so rešitve zrele za široko rabo, jih poenostavijo in uvedejo v proizvodnjo.





Prihodnje leto prihajata prvo električno vozilo in prvi priključni hibrid znamke Škoda. Do leta 2025 bo v ponudbi te znamke že 10 elektrificiranih modelov.


V poslovni javnosti Škoda prepričuje tako samostojne podjetnike kot stroškovno ozaveščene direktorje in upravljavce vozniških parkov, ki v ponudbi najpogosteje izberejo modele Octavia, Superb in Kodiaq. Ti se odlično znajdejo tudi v vlogi družinskega avtomobila.

# VW Gospodarska vozila


Vaš najboljši delavec.


 Sprva je znamka delovala v okviru matične znamke Volkswagen, od leta 1995 pa je samostojna. V koncernu je pristojna ne le za razvoj in izdelavo lahkih gospodarskih vozil, kot so dostavniki in kombinirana vozila, ampak tudi za večnamenska in rekreacijska, dopustniška (kamping) vozila ter dandanes celo za razvoj poltovornjakov (pick-up). Iz štirih tovarn svet osvajajo modeli, prilagojeni potrebam različnih trgov. Lani so našli skoraj pol milijona kupcev, v Sloveniji več kot 2600.

 Prav širina ponudbe, s katero pri Volkswagen Gospodarskih vozilih pokrivajo praktično vse podsegmente in niše znotraj svojega zahtevnega razreda, je ena od primerjalnih prednosti znamke, zaradi česar je že tri leta zapored vodilna na našem tržišču, in to z 20-odstotnim deležem v razredu lahkih gospodarskih vozil (LGV)!

 Širina ponudbe in popolna prilagodljivost modelov sta torej glavni prednosti. Še ena, ki jo ravno tako radi izpostavijo, pa je seveda visoka vstopna kakovost modelov. Pri kvaliteti izdelave in izboru materialov ni kompromisov, niti pri najdostopnejših vstopnih modelih, s čimer so si pri znamki ustvarili sloves, od katerega ne odstopajo.

Ponudba sega od okretnega Caddyja prek multitalentiranega T6, dostavniškega Crafterja do vzdržljivega Amaroka. Vsi imajo številne izvedenke in opcije, s katerimi so prilagojeni osebni pa tudi tovarni in namenski rabi.

 Znamka Volkswagen Gospodarska vozila je ena redkih, ki v tem specifičnem segmentu, v katerem so v ospredju delovne kvalitete vozila, lahko ponudi svoje izdelke tudi najzahtevnejšim kupcem, ki v lahkih gospodarskih vozilih želijo udobje, varnost in kvaliteto premijskega razreda.

 Tudi pri tej znamki elektrifikacijo jemljejo zelo resno, zato bo že letos na trgu prvi baterijski električni model, ki bo pravzaprav verzija Crafterja (e-Crafter), do leta 2023 pa bi radi ponudili tudi električno verzijo vseh dostavniških modelov.



59

odstotkov vozil VW GV je v lasti slovenskih podjetij.

TEMELJI

»Zraven smo od leta 1993!«

Porsche Slovenija je več kot podjetje; je tesno povezan poslovni ekosistem, ki z razvejeno mrežo prodajnih in servisnih partnerjev skrbi za popolno vrhunsko mobilnost svojih strank. Z enajstimi partnerji ga veže še prav posebna vez – skupaj rastejo od samega začetka. Kakšen je njihov pogled na uspešno prevoženih 25 let?

Tekst: Lucija Koren

»Vstop novega uvoznika v Slovenijo je za nas trgovce pomenil lepo priložnost za razvoj našega dela. To priložnost smo z velikim zagonom tudi izkoristili. Začeli smo rasti, zgradili smo nov center in postali zastopnik še drugih avtomobilskih znamk.«  
**Sandi Vrtač, Avtohiša Vrtač**

PRED 25 LETI

»Pred prihodom Porsche Slovenija smo na rezervne dele čakali tudi po 14 dni. Porsche pa je uvedel dostavo rezervnih delov čez noč. To nam je takrat precej olajšalo delo pa tudi stranke so bile bolj zadovoljne. Niti v sanjah si nisem predstavljal, da bo šlo tako hitro.«  
**Stane Paulus, Avtoservis Paulus**

NEMOGOČE? MOGOČE!

»Pred 25 leti, ko smo začeli prodajo, smo bili samo prodajalci. In takrat se mi je zdelo nemogoče, da lahko za stranko poskrbimo tako, da v prodajnem centru opravi nakup ter uredi zavarovanje in registracijo svojega vozila. Skratka, vse na enem mestu.«  
**Stanka Radanovič, Avtohiša Radanovič**

»Iz male delavnice smo zrasli v uspešno podjetje, ki ima zdaj 25 zaposlenih, prodamo čez 500 avtomobilov in zame je to velik uspeh. Na tej poti je bilo veliko sprememb, tudi razvoj informacijske tehnologije. Spomnim se še, ko smo delali inventuro na karticah in ne na računalnikih.«  
**Metka Markovič, Ferdinand Posedi**

IZZIVI

»Lahko rečem, da nas je Porsche Slovenija kar dobro kalil. Sami na tako pot razvoja in uspeha ne bi mogli priti. Skupaj s Porsche Slovenija pa pišemo zgodbo o uspehu.«  
**Stane Paulus, Avtoservis Paulus**

»Za naše podjetje je bila v teh letih največji izziv gospodarska kriza. Pri tem je Porsche Slovenija odigral odlično vlogo, tako da smo brez kakšnih večjih problemov prešli to obdobje. Danes smo vsi skupaj boljši, kvalitetnejši in bolj usposobljeni.«  
**Andrej Malgaj, Avtohiša Malgaj**

TEMELJI USPEHA

»Uspeh podjetja in partnerjev temelji na nemški natančnosti, disciplini, delu, redu ... In če to združimo s slovensko energijo in požrtvovalnostjo, potem je uspeh zagotovljen.«  
**Darko Peljhan, MPI d. o. o.**

Porsche Slovenija je odlično podjetje z mnogimi izkušnjami in znanji, ki jih uspešno prenaša v svojo mrežo zelo motiviranih trgovcev in prodajalcev.«  
**Miha Debevc, Avtocenter Debevc**

»V redkokaterem podjetju se tako dobro prepletajo tradicija in sodobni trendi.«  
**Darja Pleterski, Avto Štaleker**

PARTNERSTVO

»Porsche Slovenija v prvi vrsti zastopa vrednote, ki jih imamo ljudje sami: poštenost, človečnost, strokovnost, mobilnost ... S podjetjem živimo in delamo v okolju, ki je zelo dinamično, stimulativno in kot tako velik izziv pri našem vsakdanjem delu.«  
**Sandi Vrtač, Avtohiša Vrtač**

»Partnerski odnos opišem z eno besedo: vrhunski. Vedno so pripravljeni pomagati in sodelovati, stremijo k izobraževanju sodelavcev in partnerjev in s tem je povezano tudi zadovoljstvo strank.«  
**Matjaž Može, Avto Batič**

SPOMINI

»Ta odnos je človeški odnos. Nisi samo številka, ki dela s partnerjem oziroma za partnerja. Lepo je, ko veš, da imaš nekoga, ki ti med vzponi in padci pomaga pa tudi svetuje. To je res poseben odnos.«  
**Anton Dominko, Dominko**

ŽELJE ZA NOVIH 25 LET

»Ob 25-letnici podjetja želim, da se vse svečke upihnejo in v naslednjih 25 letih delovanja uresničijo vse želje!«  
**Darko Peljhan, MPI d. o. o.**

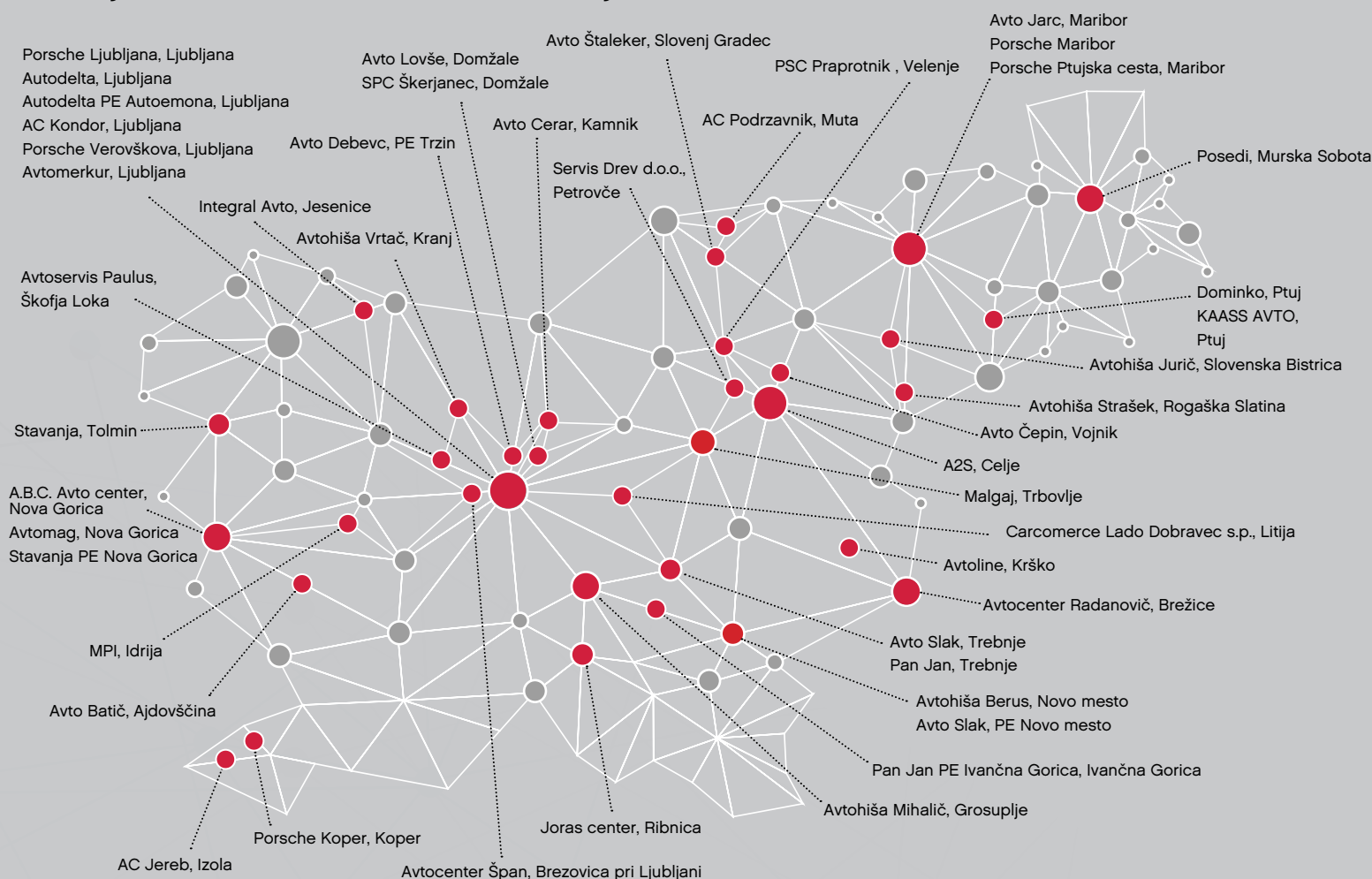
»Skupaj s podjetjem smo prepotovali kar veliko sveta. A moj najljubši je bil izlet na Škotsko, sploh zadnji večer, ki je bil najzabavnejši. Vsi moški so si izposodili kilte in v njih odšli na večerjo. Toliko smeha, ki nas je še bolj povezal!«  
**Metka Markovič, Ferdinand Posedi**

»Razvoj bo šel zagotovo hitreje kot v preteklih 25 letih. Vozila se bodo električna vozila, veliko bo avtonomnih, hkrati pa ne bomo več lastniki vozil, ampak si jih bomo izposojali. Zagotovo pa bo Porsche Slovenija ambasador razvoja mobilnosti in tehnološkega napredka.«  
**Boštjan Berus, Avtohiša Berus**

»Ob jubileju želim Porsche Slovenija, da bi še najprej imel tako modre lastnike, ki bi znali izbirati prave cilje in postavljati prave ljudi na pravo mesto, da bo ekipa tako dobra, kot je bila do zdaj, in da bomo čez 25 let tam, kjer želimo biti, torej prvi v mobilnosti na slovenskem trgu.«  
**Andrej Malgaj, Avtohiša Malgaj**

»Najbolj mi je ostalo v srcu in spominu, ko smo šli prvič v tovarno Volkswagen. Ko sem videla mogočnost tega objekta, vlake, logistiko, prodajo vozil ..., me je ta veličina res fascinirala.«  
**Stanka Radanovič, Avtohiša Radanovič**

PRODAJNO-SERVISNA MREŽA PORSCHE SLOVENIJA





# Prvi avto v vesolju?

Ne, koncern Volkswagen res ni imel te časti, je pa s Škodinim Superbom že osvojil Mars! Francoski sicer, a vseeno Mars. In z Audijem meri na Luno. Kje vse so še bila njegova vozila?

Tekst: Matjaž Gregorič



**S**eznam rekordov, ki so jih dosegli ali podrli izjemni primerki avtomobilov znamk pod okriljem koncerna Volkswagen, je dolg. Kljub temu da so nekateri že preseženi, jih večina še vedno ostaja globoko v spominu in zavesti, številni dosežki pa zaradi svoje ekstremnosti ostajajo med največjimi v zgodovini avtomobilizma.

#### 4x4 na resni preizkušnji

Audi je eden od pionirjev štirikolesnega pogona v športnem avtomobilizmu pa tudi v serijskih avtomobilih ima njegov quattro vse legendarne lastnosti. In med avtomobilskimi znamkami je Audi edini, ki si je svoj štirikolesni pogon drznil preizkusiti tudi na zaletišču smučarske skakalnice. Leta 1986 je javnost osupnil s televizijskim oglasom, v katerem se Audi 100 CS quattro zapodi navkreber po zaletišču smučarske skakalnice Pitkävuori na Finskem. Za volanom je sedel dirkač Harald Demuth, avtomobil pa so na odskočišče spravili z žerjavom! Od tam se je v strmino z naklonom 37,5 stopinje podal le z lastnim pogonom, pri oprijemu pa so mu pomagale gume z žeblički. Jeklenice, pritrjene na dno avtomobila, so bile v vlogi varnostnega elementa, ki bi preprečil zdrs proti dnu skakalnice.

Seveda ni manjkalo dvomljivcev, ki so bili prepričani, da je v ozadju kakšen filmski trik. Zato so pri Audiju leta 2005 podvig ponovili s

serijskim modelom A6 4.2 quattro. Tokrat se je za vožnjo po zaletišču obnovljene skakalnice ojunčil kar Audijev inženir Uwe Bleck, jeklenice, pritrjene na ploščo na dnu avtomobila, pa so bile ponovno nepotrebne. Menjalnik je bil zaklenjen v prvi prestavi, da ne bi prišlo do prestavljanja navzgor, ki bi povzročilo izgubo motornega navora in oprijema. Pogonski stroj se je zavrtil do 4200 vrtljajev in limuzina se je po strmini zagnala s hitrostjo kar 60 km/h. Dvomljivci so ostali brez besed, saj so pri Audiju uprizorili kar deset ponovitev vzpona.

A pri Audiju se niso zadovoljili samo z ekstremnim vzponom, ampak so se pred tremi leti ozrli tudi proti Luni. Konceptno vozilo Audi lunar quattro je namreč namenjeno »sprehodu po površini Zemljinega satelita«. Robotsko vozilo za raziskovanje površine Lune nastaja pod taktirko znamke štirih krogov, ki bo prispevala rešitve, povezane z elektronskim pogonom, avtonomno vožnjo in materiali, seveda pa bodo s pridom uporabljene tudi Audijeve dolgoletne izkušnje s štirikolesnim pogonom. V vesoljsko vozilo bo vneseno znanje tako iz dirkalnih kot serijskih modelov, vsako kolo pa naj bi se obračalo za 360 stopinj. Na petdnevno in 384.400 kilometrov dolgo pot na Luno, kjer temperatura niha za več kot 300 stopinj Celzija, naj bi Audi lunar quattro poletel leta 2019, pristal nedaleč od mesta, kjer je leta 1972 pristal Apollo 17, ter se po površini »sprehajal« s hitrostjo 3,6 km/h.

#### Vzdržljivost jim je pisana na kožo

Natanko 55 let je minilo od legendarnega rekordnega dosežka Volkswagna, ki se je kot prva avtomobilska znamka prebil na Antarktiko. Tja dol so poslali ekspedicijo pod vodstvom Avstralca Roya McMahona, ki je pri tamkajšnji Volkswagnovi podružnici zaprosil za primeren avtomobil. Dobil je Beetla rdeče barve z le nekaj tisoč prevoženimi kilometri, ki mu je bilo v ekstremnih vremenskih razmerah s temperaturami do -52 stopinj Celzija in z vetrom s hitrostjo preko 140 km/h v pomoč predvsem zračno hlajenje motorja. Ko je McMahon leta 1964 avtomobil vrnil, ga pri Volkswagnu niso pospravili v muzej, kot bi morda pričakovali zgodovinarji, ampak so ga poslali na reli po Avstraliji.

Konec januarja 2005 so se pri Volkswagnu lotili še enega ekstremnega podviga. S športnim terencem Touaregom so se na ognjeniku Ojos del Salado v južnoameriškem Čilu pripeljali do višine 6080 metrov. To je bila tudi najvišja točka na planetu, dosežena z avtomobilom, kar je uradno zapisano v Guinnessovi knjigi rekordov. Touareg s 3,2-litrskim šestvaljnim bencinskim motorjem se je moral spopasti z razmerami, ki so na meji vzdržljivosti, vključno z ledenim vetrom in resnim pomanjkanjem kisika, prebijal pa se je med skalami, snežnimi zameti in mehkim vulkanskim peskom.

Na 384.400 kilometrov dolgo pot na Luno naj bi Audi lunar quattro poletel leta 2019 in se po njeni površini »sprehajal« s hitrostjo 3,6 km/h.



## POTI BREZ MEJA



Pri Volkswagnu pa ne preizkušajo samo vzdržljivosti avtomobilskih komponent, temveč tudi meje energetske in prostorske varčnosti. Tako sta avtomobilistični novinar Wayne Gerdes in njegov sovoznik Bob Winger leta 2015 z Golfom TDI prevozila 48 ameriških zveznih držav, za gorivo porabila pičlih 240 evrov in postavila Guinnessov svetovni rekord v varčnosti avtomobilov z motorji z notranjim zgorevanjem. Golf je v povprečju porabil zgolj 2,9 litra goriva na sto kilometrov in brez dvoma gre za uspeh, ki je danes nedosegljiv tudi marsikateremu vozilu s hibridnim pogonom.

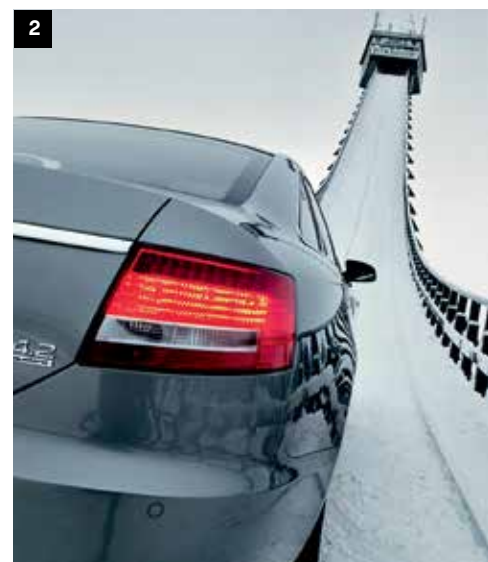
Tudi pogled v prihodnost je usmerjen skozi prizmo rekordov. Volkswagen je namreč razkril električni dirkalnik I.D. R Pikes Peak, namenjen udeležbi na znameniti gorski hitrostni dirki na Pikes Peak. Na 20 kilometrov dolgi progi je kar 156 ovinkov, tokrat pa se je med oblake namenil dirkalnik, ki ga poganjata dva elektromotorja s skupno zmogljivostjo 550 kW (680 KM), ki vsem kolesom takoj ob začetku pospeševanja zagotovita 650 Nm navora. Dirkalnik z mesta do hitrosti 100 km/h potrebuje zgolj 2,25 sekunde.

Z zaletišča skakalnice se je Audi v strmino z naklonom 37,5 stopinj podal le z lastnim pogonom, pri oprijemu pa so mu pomagale gume z žeblički.

Zaradi uporabe ogljikovih vlaken tehta le 1100 kilogramov, baterije so prilagojene tako, da je izkoristek motorne moči čim večji, elektronika pa omogoča, da z regeneracijo pridobi petino električne energije za pogon motorjev. Za nov rekordni (električni) podvig so zadolžili voznika Romaina Dumasa, ki ima v svoji vitrini že tri zmagovalne pokale s slovite ameriške dirke.

#### Okoli sveta z avtom za drobiž?

Si predstavljate, da za avto odštejete dobrih 80 evrov in se z njim podate na avanturistično popotovanje okoli sveta? Britanska mladeniča Max White in Rich Matthews sta lani izvedla prav ta svojevrstni podvig. Dva tedna pred odhodom sta za drobiž kupila Škoda Felicio Combi, pridobila vizuma za Rusijo in Uzbekistan ter nato v družbi prijateljev in družine v dvanajstih mesecih prevozila 46 držav sveta na štirih celinah. Pot je bila vse prej kot enostavna, na srečo pa nista imela težav s pripravo avtomobila, ki je bil zaradi svoje enostavne zasnove nezahteven za popravila. Na poti ju je bilo sicer najbolj strah v Gvatemali in tudi sibirski zima je samo za pogumne, a avtomobil

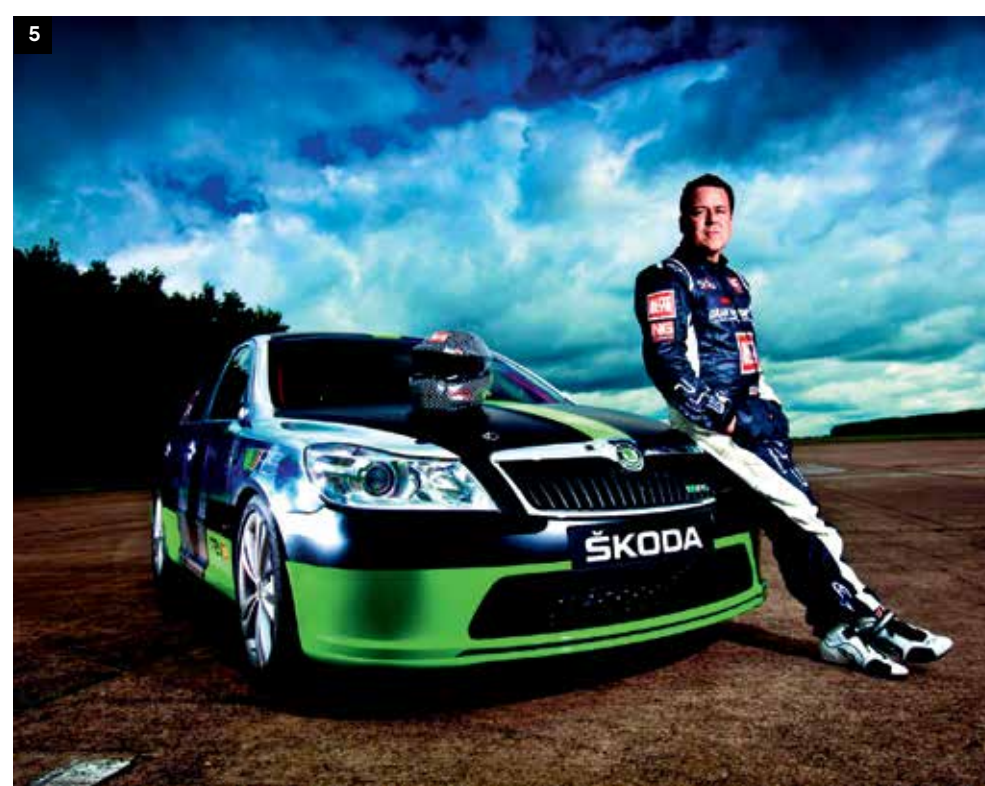


se je povzpел celo na višino 4000 metrov in je tudi po avanturi še vedno v voznem stanju.

Zavidanja vredne uspehe dosegajo tudi druga vozila Škoda. Tako je Octavia RS leta 2011 uradno postala najhitrejši serijski avtomobil na svetu z 2.0-litrskim prisilno polnjenim motorjem. Rekord so postavili v slani puščavi Bonneville v Utahu, kjer je športna kombilimuzina dosegla hitrost dobrih 365,4 km/h. Serijski avtomobil so pripravili v Škodini britanski podružnici, kjer so z vgradnjo večjega turbinskega polnilnika motorno moč povečali na prek 441 kW (600 KM), motor pa je gnalo visokooktansko gorivo. Poleg tega so za 8 centimetrov znižali podvozje, dodali pomožni okvir za hladilnik vstopnega zraka in varnostno kletko. Za volanom je sedel novinar Richard Meaden, ki je v času preizkusov Octavio RS kar šestkrat pognal preko hitrosti 320 km/h. Z novim rekordom je izboljšal prejšnjega iz leta 1998, ki je znašal 347,6 km/h, in tako na najlepši način proslavil deseto obletnico modela Octavia RS. Škoda pa se je letos lotila tudi duhovitega 'podviga', ko je s Superbom osvojila Mars - francosko mesto Mars, če smo natančni - in požela navdušene odzive javnosti na video, ki je nastal ob tem 'dosežku'.

#### Transevrazija za krepostno vzdržljivost

Neprekinjena vožnja od portugalskega rta Cabo da Roca do ruskega Magadana, skupaj več kot 15 tisoč kilometrov v 8 dneh, 13 urah in 30 minutah, je dosežek, ki ga ni sposobno vsako vozilo. To je pred skoraj desetletjem uspelo Volkswagnovemu Caddyju Maxi 4MOTION ter dvema voznikoma, Matthiasu Göttenauerju in Andreasu Renzu. Po koncu avanturistične poti sta



povedala, da so Caddyjevo udobje, zanesljivost in robustna zasnova to v osnovi gospodarsko vozilo preobrazili v tretjega člana ekipe. Medtem ko je bila večina poti urejena zgledno in je vse teklo kot po maslu, sta na poti naletela tudi na ovire v obliki blata in kamenja na cesti - natančneje, s tem sta se bojevala v zadnjih in hkrati najhujših pet tisoč kilometrih izjemno slabe ruske cestne infrastrukture. Caddyjev 1,9-litrski turbodizelski motor, menjalnik in štirikolesni pogon ter karoserija so bili izjemno obremenjeni, a ni treba preveč poudarjati, da je vozilo svojo nalogo opravilo z odliko.

Omenjena pustolovca sta sicer v preteklosti že postavila rekord s Volkswagnovim gospodarskim vozilom. Leta 1999 sta se odpravila na Panamericano, najdaljšo asfaltirano cesto na svetu, dolgo 30 tisoč kilometrov, ki se začne na Aljaski in konča na argentinski Ognjeni zemlji. Tja sta v Volkswagnovem Multivanu Syncro TDI prispela v pičlih 15 dneh, 14 urah in 6 minutah. Volkswagnov dostavnik in oba voznika so si prislužili vpis v Guinnessovo knjigo rekordov. Tega rekorda do sedaj ni uspelo preseči še nikomur.

Tudi pogled v prihodnost je usmerjen skozi prizmo rekordov. Volkswagnov električni dirkalnik I.D. R Pikes Peak je namreč namenjen nastopu na znameniti gorski hitrostni dirki na Pikes Peak.

#### Športnost je doma v Španiji

Tudi SEAT, ki je svojo pot začel leta 1950 v Španiji, po uspehih ne zaostaja, s svojo močjo in vzdržljivostjo pa med vsemi modeli izstopa Leon Cupra. SEAT Leon ST Cupra je leta 2015 na znameniti Severni zanki (Nordschleife) dirkališča Nürburgring s časom 7 minut in 58 sekund postal najhitrejši serijski avtomobil s kombijevskim zadkom. Z rekordnim časom je bila karavanska različica Leona Cupra z dvolitrskim prisilno polnjenim bencinskim štirivaljnikom in 206 kW (280 KM) hitrejša celo od trivratne različice, kljub temu da je kar 45 kilogramov težja. Najmočnejši Leon Cupra, ki ima v zadnji izvedbi še več moči (do 228 kW/310 KM) in je v izvedenki R najmočnejši avtomobil v zgodovini proizvajalca iz Barcelone, je lani postal uradni avtomobil Ducatija v kraljevskem motociklističnem razredu MotoGP. Šampionstvo je skupna točka SEAT-a in Ducatija, saj so pri prvem osvojili več kot 25 naslovov v reliju, Italijani pa 33 v MotoGP-ju.

1. Volkswagen Touareg na 6080 metrih nadmorske višine, kar je bila leta 2005 najvišja točka na planetu, dosežena z avtomobilom.
2. Audi je edini, ki si je svoj štirikolesni pogon drznil preizkusiti tudi na zaletišču smučarske skakalnice.
3. SEAT po uspehih ne zaostaja.
4. Volkswagnov električni dirkalnik I.D. R Pikes Peak.
5. Octavia RS je leta 2011 uradno postala najhitrejši serijski avtomobil na svetu z 2.0-litrskim prisilno polnjenim motorjem.

# IZ ZAKULISJA

Foto: Jani Ugrin

Ko vrhunski ljudje spregovorijo o vrhunski mobilnosti, se pred našimi očmi odvijajo vrhunske zgodbe. Eno takšnih, in to v slikah, skriva zakulisje snemanja televizijskih oglasov z ambasadorji vrhunske mobilnosti - Arnejem Hodaličem, Nušo Derenda, Iztokom Seljakom, Živo Ploj Peršuh, Ivom Boscarolom in Goranom Dragičem.

Osebnosti, ki s svojim značajem, energijo, delom in odločnostjo utelešajo različne vidike vrhunske mobilnosti, je snemalna ekipa postavila v okolje, v katerem se počutijo resnično žive - na košarkarsko igrišče, v snemalni studio, med oblake ... Njihove misli, ujete v TV-ogljase, ste zagotovo že ujeli. Vas zanima, kako so nastale? Oglejte si tisto, kar očem običajno ostane skrito.



6



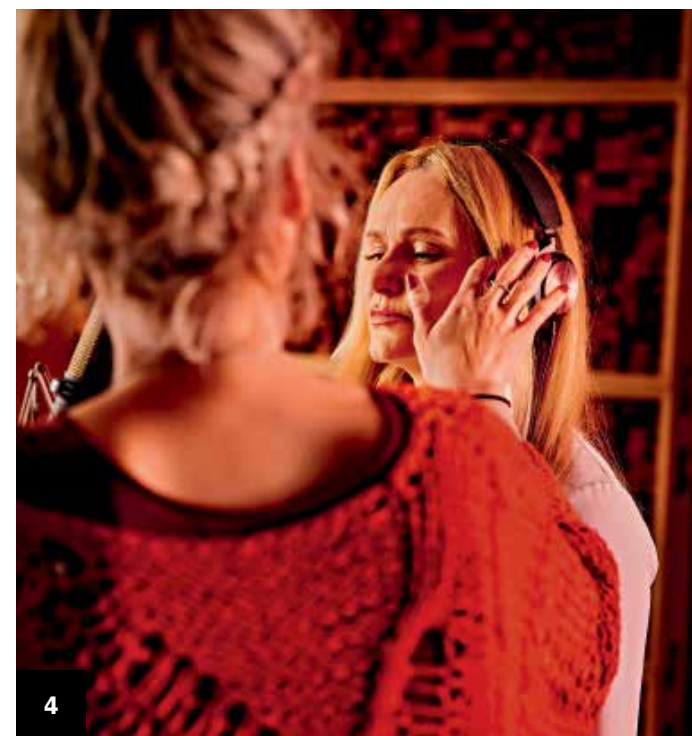
1



2



5



4



3

1. Zadovoljni s posnetim? Dirigentka Živa Ploj Peršuh, režiser Nejc Levstik in kreativni direktor akcije Igor Savič, PM, poslovni mediji.
2. Jaka Thaler, rekviziter, z Goranovo žogo. Kdo jo bo dobil - s podpisom?
3. Kako do vrhunskega videoizdelka? Z izjemno ekipo: upravljavec kamere Dražen Štader, maskerka Špela Veble, rekviziter Jaka Thaler in Ivo Boscarol.
4. Maskerka Špela Veble je poskrbela za vrhunsko podobo pevke Nuše Derenda.
5. Iztok Seljak, direktor Hidrie, med zadnjimi pripravami.
6. V akciji: fotograf Arne Hodalič in gorski kolesar Primož Ravnik - Figaro.

## Oglejte si več

Več fotografij iz zakulisja in posnetke, ki so na snemanjih nastali, si lahko ogledate na [www.poslo.si](http://www.poslo.si)

# VRHUNS KO!

Porsche Slovenija je 25 let delovanja proslavil v najboljši družbi: s tistimi, ki to uspešno zgodbo pišejo iz dneva v dan - s svojimi zaposlenimi, poslovnimi partnerji in prijatelji vrhunske mobilnosti. Majski večer v Linhartovi dvorani Cankarjevega doma je bil en sam nepretrgan niz presežkov.

**Tekst:** Jak Vrečar

**Foto:** Jani Ugrin

**S** »Saj res, kje pa je kak avto?« se je na pogostitvi po prireditvi vprašal eden od več kot 500 zadovoljnih povablencev. Neverjetno, ampak na osrednjem dogodku jekleni konjički niso imeli glavne vloge. Ustvarjalci dogodka so se namreč dobro zavedali, da so vozila znamk, ki jih zastopa Porsche Slovenija, vrhunska in da lahko zgodbe o mobilnosti povedo tudi brez njih.

Tako je goste namesto klasičnega avtomobilskega dogodka pričakal razgiban, privlačen večer, poln vrhuncev, v katerih ni manjkalo smeha, a tudi ne nežnejših čustev, iskrenih odgovorov in osebnih spominov na dogodke iz prvega četrta stoletja delovanja Porsche Slovenija.

S spomini na svojo, kot sta priznali na odru, »včasih precej ovinkasto, danes pa prijetno vožnjo« sta goste skozi večer popeljali voditeljici Ula Furlan in Miša Molk (hči in mama sta v paru nastopili prvič). Gostje so nato v videozgodbi spoznali pogled na mobilnost tudi skozi igrive otroške oči in se pozneje

navdušeno odzvali na akrobacije, ki sta jih (kljub poškodbi) prikazala Filip Kržišnik in Blaž Slanič v družbi mlade gimnastične generacije Športnega društva Gib Šiška. Energijo je večeru dodala vrhunska glasba. Prva je z vokalom navdušila Maja Keuc - Amaya, zapel pa je tudi vsestranski Klemen Slakonja, ki je izpovedni zgodbi o potovanju v Prago (v popolni temi je publiki z besedami pričaral živo podobo potovanja petčlanske družine) dodal enkratno slovensko izvedbo uspešnice We Are The Champions. Za veliki finale sta se na vrtljivem odru prvič skupaj pojavila Perpetuum Jazzile in Siddhartha ter ustvarila enkratno različico B Mashine.

Glasba in obilica smeha, za katerega sta s stand upom poskrbela Gašper Bergant in Perica Jerkovič, sta bili vezivo, ki se je vilo med videozgodbami ambasadorjev vrhunske mobilnosti (Ivo Boscarol, Iztok Seljak, Arne Hodalič, Nuša Derenda, Živa Ploj Peršuh in Goran Dragič). Svoje zgodbe so v križanki o vrhunski mobilnosti na odru odstirali direktorji Marko Škriba, Franci Bolta, Simona Mavsar in Petr Podlipny ter hkrati povezovali lastnosti avtomobilskih znamk Volkswagen (ter

Volkswagen Gospodarska vozila), Audi, SEAT in Škoda s svojimi značaji.

Aplavzi so postajali vse glasnejši, moč čustev pa je dosegla vrhunec ob osebnih zgodbah, ki so se odvrtele pred očmi občinstva. Zgodbo o 25 letih uspešnega delovanja, a tudi skupnem premagovanju izzivov, težkih preizkušnjah in pomembnih zmagah (ter vsaj eni zakonski zvezi) so povedali zaposleni in trgovski partnerji, ki so podjetju zvesti vseh 25 let. Brez odvečnega olepševanja so se besede združile v intimno izpoved o vrhunskem podjetju in občinstvu - tudi v prvih vrstah - izvale še nekaj solz.

Večer, ki sta ga pred glasbenim finalom in prihodom več kot 60 nastopajočih na oder z zelo osebnim nagovorom zaokrožila generalna direktorja Porsche Slovenija, Danilo Ferjančič in Heinz Slesak, je izpolnil obljubo voditeljic z začetka: globoke zgodbe, polne spominov, čustev, predanosti, občutka varnosti in zaupanja podjetju, odlični nastopajoči, številna presenečenja, iskren smeh ...

Kje: **Linhartova dvorana Cankarjevega doma, Ljubljana**

Kdaj: **23. maj 2018**

Kreativna zasnova, scenarij, produkcija: **PM, poslovni mediji**

Organizacijska ekipa Porsche Slovenija: **Simona Podlipny,**

**Sabrina Pečelin, Frenk Tavčar**

Scenografija: **Greta Godnič in Onsite**

VJ-projekcije: **Den Baruca**

Lučna podoba: **Črt Birsa**





Nabito polna dvorana je nestrpno pričakovala dogodek, ki je vse po vrsti prijetno presenetil.



Mama in hči, Miša Molk in Ula Furlan, sta se prvič preizkusili v voditeljskem tandemu.



Klemen Slakonja, mojster mikrofona in preobrazb, v svojem elementu.



Generalnemu direktorju Porsche Slovenija Danilu Ferjančiču je čestital tudi ljubljanski župan Zoran Jankovič. V ozadju Boštjan Gorjup, predsednik Gospodarske zbornice Slovenije.



Bodoče gibalne zvezde: gimnastični podmladek Športnega društva Gib Šiška je nastopil skupaj s F&B Acrobatics.



Že mnogokrat skupaj, a prvič o tem, ali je mobilnost duhovita: komika Perca Jerkovič in Gašper Bergant.



Sonja Šmuc, generalna direktorica Gospodarske zbornice Slovenije, v klepetu z direktorjem Yaskawe Slovenija, Hubertom Koslerjem.



Predsednik uprave Petrola Tomaž Berločnik s soprogo Majo.



Vokalni fenomen Perpetuum Jazzile je navdušil ...



... in to v vrhunski kombinaciji s Siddharto!



Direktor Zavarovalnice Triglav Andrej Slapar (s soprogo Piko) v klepetu s Franjem Bobincem, Gorenje.



Prva vrsta: generalna direktorja Porsche Slovenija Danilo Ferjančič (s soprogo Polono) in Heinz Slesak ter avstrijska veleposlanica Sigrđ Berka.



Torto, s katero so se posladkali ob 25-letnici podjetja, so rezali skupaj, kot skupaj dosegajo uspehe: Frenk Tavčar, Marko Škriba, Jože Terglav, Danilo Ferjančič, Simona Vračar, Heinz Slesak, Simona Mavsar, Petr Podlipny, Andrej Celestina in Franci Bolta.



## Odločen korak naprej

V tretje želi Volkswagnov največji športni terenec ubrati bolj premijsko pot. Pod spretno upognjeno karoserijo, ki dobro prikriva dolžino skoraj 4,9 metra (prej 4,8 metra), se skriva urejena notranjost, ki je odslej v celoti digitalizirana. Poleg vsestranske povezljivosti bodo kupci cenili predvsem prostornost. Zadnja klop je pomična v

dolžini 16 centimetrov, naklon naslonov je prilagodljiv do 21 stopinj, medtem ko zmore prtljažni prostor z 810 litri pogoltniti celo za 113 litrov več prtljage kot prej. Touareg bo seveda na voljo tudi z zračnim vzmetenjem (in terenskim oziroma offroad paketom), električnima aktivnima stabilizatorjema (saj premore tudi 48-voltno električno platformo)

in štirikolesnim krmiljenjem za boljšo okretnost. Štirikolesni pogon z osrednjo zaporo diferenciala je serijski. Sprva bo za pogon skrbel trilitrski turbodizel v različici z 210 kW (286 KM), sledi šibkejši dizelski motor s 170 kW (231 KM), njegova bencinska različica ter osemvaljni dizelski motor pa sledita prihodnje leto.

Prenovljena Škoda Fabia bo odslej prepoznavna ne le po novih, ožjih žarometih in večkotni maski, ampak tudi po značilni LED dnevni osvetlitvi spredaj. Prvič bodo pri tem modelu na voljo tudi zadnje LED-lučni, kupci pa bodo lahko izbrali celo 18-palčna platišča. V notranjosti bodo še najbolj opazne okrasne letve na armaturni plošči, nova je gravura merilnikov, več je kroma, za mladostnejši videz pa skrbijo dvobarvne prevleke sedežev. Tudi multimedijiški sistem je prenovljen. S prenovo se iz ponudbe umikajo dizelski motorji, na voljo bodo le bencinski – trivaljnik s 44 oziroma 55 kW (60 oziroma 75 KM) in prisilno polnjeni stroj s 70 oziroma 81 kW (95 oziroma 110 KM). Oba imata filter trdnih delcev, zmogljivejši pa je na voljo tudi s sedemstopenjskim dvosklopčnim menjalnikom DSG. Snovalci so pozornost namenili tudi asistenčnim sistemom, saj je nov sistem za opozarjanje na vozila v mrtvem kotu, Fabia poslej zaznava tudi dogajanje za vozilom in opozarja na možnost naleta ter zmore samodejno prilagajati nezasenčen snop žarometov.

## Glajenje gubic



## Mogočnost in eleganca

Audijev novi model na najboljši možni način združuje svet elegantnih kupejev in mogočnih SUV-ov. Z dolžino 4,99 metra, širino 2,00 metra in višino 1,71 metra je ta športni terenec s kupejevskimi potezami širši, krajši (za 66 milimetrov) in nižji od sestrskega modela Q7. Z medosno razdaljo 3,00 metre ponuja prostornost, s katero neposredne tekmece prekaša v večini dimenzij. Trije sedeži v zadnjem delu vozila so po želji pomični v vzdolžni smeri. Ob podrtjem naslonjala ima prtljažnik pod električno pomičnimi petimi vrati prostornino do 1755 litrov. Za pogon

blagega hibrida bosta sprva skrbela trilitrski motorja TDI (najprej 50 TDI z 210 kW/286 KM), kasneje pridejo na vrsto tudi motorji TFSI. Podvozje z uravnavanjem blaženja je serijsko (z odmikom od tal do 254 milimetrov), po naročilu je mogoče dobiti tudi prilagodljivo zračno vzmetenje (adaptive air suspension). Odmik karoserije se potem prilagaja voznici in želji voznika v razponu do 90 milimetrov. Notranjost in udobje sledita potezam in rešitvam največje hišne limuzine A8, zato ima tudi Q8 popolnoma digitalizirano voznikovo okolje s tremi zasloni.

## Tri desetletja potovalne legende



Pred tridesetimi leti je na trg prišla prva California, ki pomeni začetek edinstvene zgodbe o uspehu – zgodbe o avtodomu, ki je postal ikona. Do danes je bilo izdelanih več kot 157.500 primerkov. California je sicer vsestransko vozilo: lahko je bivalnik za krajša in daljša potovanja ali pa le velikoprostorec za vsak dan.

Vse štiri generacije imajo že od začetka nekaj skupnega: dvižno streho. Šotor na skoraj dveh metrih višine zadošča, da popotniki o Californii pravijo: »Dom je tam, kjer parkiramo.« Poleg tega sta za vse generacije značilni tudi izredno premišljena zasnova in dobra izkoriščenost

## Dinamika v genih

Potem ko je SEAT predstavil novo znamko CUPRA, h kateri zdaj sodi tudi dirkaški oddelek SEAT Sport, je bilo pričakovati, da bo prvi model nove znamke prav verzija Atece. Ta je tako prvi serijski model znamke CUPRA. Dobila je dvolitrski štirivaljnik s prisilnim polnjenjem, ki zmore kar 221 kW (300 KM), moč pa se ob stalnem štirikolesnem pogonu 4Drive prek računalniško vodene sklopke prenaša na vsa kolesa s sedemstopenjskim menjalnikom DSG. Moč in navor motorja TSI sta ob inteligentnem pogonu dovolj, da se SUV izstreli do 100 km/h v zgolj 5,4 sekunde, doseže pa hitrost kar 245 km/h. Pri tem je vredno dodati, da ima ta model tudi športni izpušni sistem.

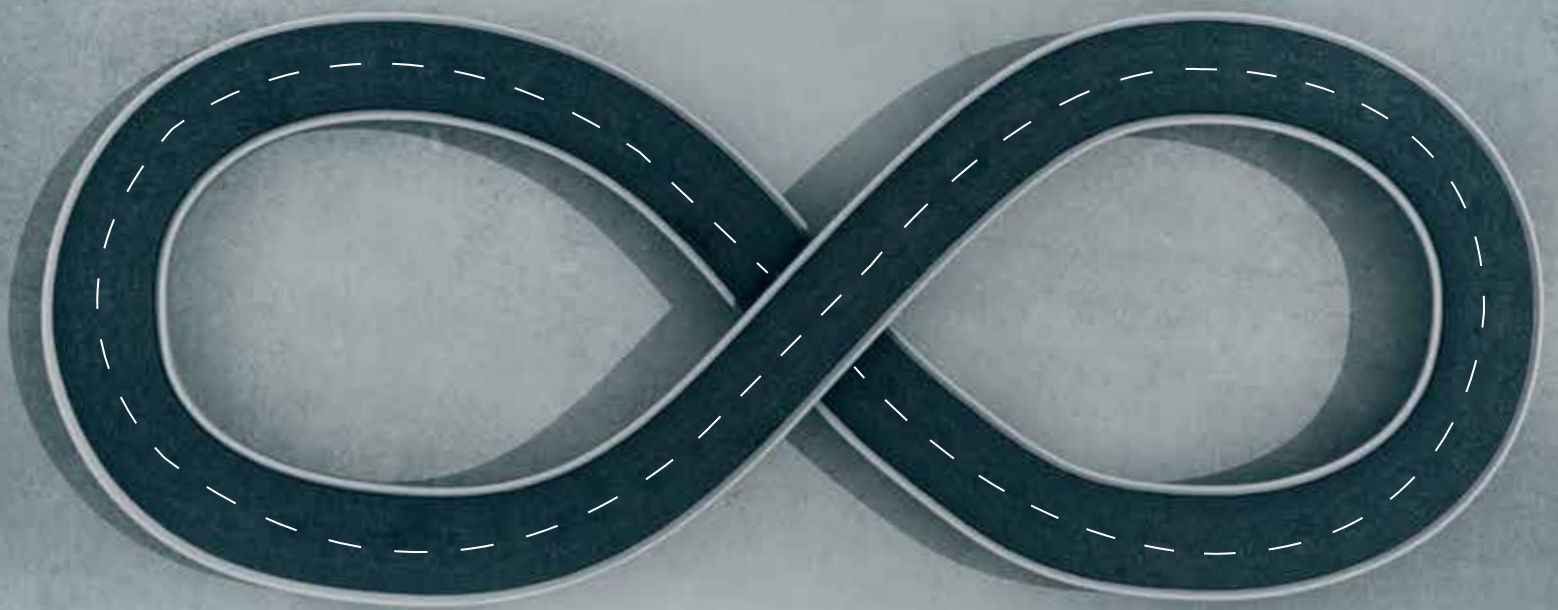
Poleg dodelanega podvozja in posebnega programa za uravnano blaženje (DCC) je novi model dovolj poseben, urejen in vrhunsko obdelan tudi v notranjosti, kjer ima športne sedeže, oblečene v alkantaro, izbrane materiale, kontrastne šive, usnje ... Seveda pa ne gre pozabiti, da je to tudi prvi SEAT-ov model, ki bo na voljo z digitaliziranimi merilniki v obliki 12,3-palčnega zaslona pred voznikom.



vsakega milimetra prostora na kompaktni zasnovi. Tako generacije Transporterja iz ponudbe gospodarskih vozil Volkswagen kot tudi generacije Californie so razvrščene od modela T1 do trenutnega modela T6. Prve avtodome na osnovi Transporterja so izdelovali le zunanji ponudniki, najbolj znan je gotovo nemški izdelovalec nadgrajen Westfalia, ki je med drugim izdelal avtodom z imenom Joker. V sodelovanju z Westfalio sta nastali tudi prvi generaciji Californie: T3 (1988-1990) in T4 (1990-2003). Leta 2004 je sledila generacija T5, ki je bila na trgu do leta 2015, ko se je začela prodaja aktualnega modela T6.

# Vrhunska definicija lojalnosti

Kartica zvestobe Porsche Group Card



Obiščite [porsche-group-card.si](https://porsche-group-card.si), spoznajte ugodnosti, ki vam jih omogoča kartica lojalnostnega programa **Porsche Group Card**, in si izberite kartico znamke vašega vozila.