

januar 2014

# CARZINE POSLOVNI

Revija podjetja Porsche Slovenija za poslovno mobilnost

28

## POSLOVNA POT

Dubajsko letališče je veliko več kot vmesna postaja



INTERVJU  
VOJMIR URLEP,  
predsednik uprave  
družbe Lek d. d.

Nikoli  
ne veš  
dovolj



22

08

## MOBILNO

Elektrifikacija  
vseh in  
za vsakogar

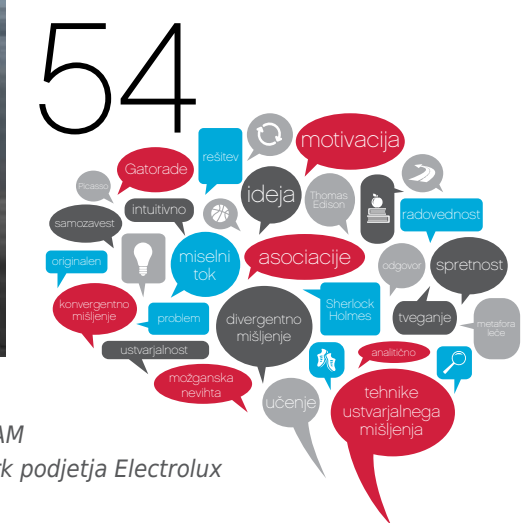


PORSCHE  
SLOVENIJA



Naj bo pot od točke, kjer ste, do tiste, kjer želite biti, preprosta. Premikanje je namreč temelj tako človeškega bivanja kot tudi poslovanja vsakega uspešnega podjetja. Vi določite cilj, nam pa zaupajte, da vam do njega pomagamo priti varno, udobno, ekološko prijazno in ekonomično. Poslovna mobilnost namreč ni področje, na katerem bi sprejemali kompromise.

**KAZALO**



- 06 **PRVI**  
Kaj vse omogoča 3D- tiskanje?
- 08 **MOBILNO**  
Elektrifikacija bo zajela vse razrede vozil
- 16 **IZ NAŠIH VRST**  
Prof. dr. Martin Winterkorn, predsednik uprave delniške družbe Volkswagen  
Avtomobil ne sme zahtevati odrekanja
- 18 **PO MERI**  
Platforma MQB v vozilih Porsche Slovenija
- 22 **INTERVJU**  
Vojmir Urlep, predsednik uprave družbe Lek d.d.  
Nikoli ne veš dovolj
- 28 **POSLOVNA POT**  
Dubajsko letališče je veliko več kot vmesna postaja
- 32 **POSLOVNA VOZILA**  
Ko zagrabi štirikolesni pogon
- 36 **POSLOVNA VOZILA**  
Ko zagrabi štirikolesni pogon
- 46 **UPRAVLJAM**  
Vozni park podjetja Electrolux Ljubljana
- 48 **UPRAVLJAM**  
Vozni park podjetja Relax Trans
- 50 **FINANCIRANJE**  
Kakšne so možnosti financiranja tovornega vozila oz. avtobusa?
- 54 **NOVA PERSPEKTIVA**  
Zdrava pamet je sovražnica ustvarjalnosti

**SLOVAR POSLOVNI CARZINE**

**3D-tiskanje:** postopek izdelave trirazsežnih trdih objektov različnih oblik in materialov. (stran 6)

**Priključni (plug-in) hibrid:** vozilo, ki uporablja baterije za ponovno polnjenje in ga je tako mogoče priključiti na zunanji vir električne energije (vtičnico). (stran 8)



**Poslovni najem tovornjakov:** operativni leasing tovornega vozila, pri katerem so mesečni najemni dodani še stroški vzdrževanja. (stran 50)



## UVODNIK

# Kaj je vaš ključ za uspeh?

Vprašanje, na katero preprosto ni enoznačnega odgovora. Verjetno zato, ker tako kot v življenju tudi v poslu velja, da so edina stalnica spremembe – v poslovnem okolju, gospodarstvu, v zakonitostih na trgu. A obstajajo tudi dejstva, ki so ne glede na čas neizpodbitna. Eno takšnih je, da so bistvena sestavina vsakega uspešnega podjetja ljudje. Ekipa, ki sestavlja Porsche Slovenija, je skupek izjemnih posameznikov. Njihova energija in predanost omogočata, da premagamo še tako zahtevne izzive in dosegamo zastavljene cilje. Le kako torej ne bi v prihajajoče leto zrl z optimizmom? Ponosna sva, da sva del takšnega vrhunškega tima, in v tokratnem uvodniku besedo predajava njegovim članom.

**Naj vam zaupajo, kaj bo ključno za poslovni uspeh v letu 2014.**



HEINZ SLESAK IN DANILO FERJANČIČ,  
generalna direktorja Porsche Slovenija



FRENK TAVČAR,  
direktor Group Sales



PETR PODLIPNÝ,  
direktor znamke Škoda



SIMONA MAVSAR,  
direktorica znamke SEAT

## POSLOVNO PARTNERSTVO

V zadnjih letih nam poslovno okolje ponuja zares veliko izzivov. Odločitve so postale zahtevnejše in odgovori so manj jasni, zato je še toliko bolj pomembno, kam je usmerjen naš naslednji korak. Obenem pa je bistveno tudi to, s kom gremo v korak. Poiščite dobrega poslovnega partnerja, ki je vreden zaupanja, deli vaše vrednote in vas dopolnjuje s svojim znanjem. Prav takšen naj vam stoji ob strani – na vsaki poti, ki si jo boste izbrali.

## SODELOVANJE

Doseganje ciljev je veliko lažje, ko smo povezani v skupnost, kar še posebej velja v poslu. Uspešni smo, ker učinkovito sodelujemo z matično tovarno, s sestrskim podjetjem Porsche Finance Group Slovenia in s trgovci, ker je interna komunikacija med oddelki dobra ter ker plodno sodelujemo z agencijami, dobavitelji in seveda s strankami, ko skupaj iščemo najboljše rešitve za njihovo mobilnost. Samo sodelovanje pozitivno naravnanih ljudi in poslovnih subjektov vodi do pozitivnih rezultatov. Naj bo to tudi vodilo za celotno slovensko gospodarstvo in družbo.

## POSLOVNI OPTIMIZEM

V naslednjem letu je ključnega pomena preklon iz sedanje depresije v optimizem. V trenutnih gospodarskih razmerah je sicer težje biti optimističen, vendar je ravno z zdravim optimizmom lažje poslovati in reševati tudi najkompleksnejše naloge. Z optimističnim pristopom k poslovnim partnerjem ali kupcem je sodelovanje uspešnejše in vodi do večjega zadovoljstva vseh vpletenih. Optimizem je treba širiti tudi v letu 2014, seveda pa pri tem vseeno ostati na realnih tleh.



FRANCI BOLTA,  
direktor znamke Audi

## POGUM

»Brez muje se še čevlji ne obuže!« pravi star pregovor. Tako je tudi v poslu. Najpreprosteje je upati in čakati, da se ideja oziroma rešitev pojavi sama od sebe. Uspešen poslovnež pa ve, da je za vsako odločitev, še zlasti v teh nepredvidljivih časih, potrebna velika mera poguma. Z več osebnega poguma, pozitivne energije in iskrenih namenov bomo ustvarili boljše poslovno okolje ter spodbudili tudi ljudi okoli nas, da bodo temu sledili. To pa pomeni nastanek novih idej in priložnosti za uspeh, seveda pa mora biti prisotna tudi velika mera osebne odgovornosti. V letu 2014 zato vsem želim obilo pravih, pogumnih odločitev.



JERNEJ DRAGOŠ,  
direktor znamke Porsche

## POTRPLJENJE

V letu 2014 bosta v teh težkih razmerah ključnega pomena za uspeh v poslu še večja osebna angažiranost in predvsem potrpljenje – potrpljenje v smislu opravljanja dela in nalog v danih razmerah na enak način kot v idealnih ter z upanjem, da bo v politiki in gospodarstvu na koncu prevladal razum.



MARKO ŠKRIBA,  
direktor znamke Volkswagen  
in Volkswagen Gospodarska vozila

## OBUDITEV VREDNOT

Spomniti se moramo na pregovorne lastnosti, ki veljajo za slovenski narod. To so tiste lastnosti, zaradi katerih smo bili v preteklosti uspešni in spoštovani. So tudi lastnosti, zaradi katerih smo se lahko sami spoštovali in so temelj našega narodnega značaja. Še vedno menim, da so delavnost, poštenost, vztrajnost in potrpežljivost tisti naši atributi, na katere so mislili drugi, ko so spoštljivo govorili o Slovencih. Verjamem, da ko bomo te vrednote ponovno obudili v življenje, bo uspeh, tako poslovni kot osebni, stoodstotno zagotovljen! Kot narod si moramo ponovno prislužiti in povrniti samospoštovanje. To ni tako težko, kot se sliši. Prepričan sem, da nam bo uspelo, ker si to v srcu vsi resnično želimo.



JOŽE GREGOR  
TERGLAV,  
direktor Group Service

## HITRA PRILAGODLJIVOST

Zelo pomembno je, da pripravljamo vedno nove ponudbe izdelkov in storitev za naše stranke. Dobro sodelovanje s tovarno, s sestrskim podjetjem Porsche Finance Group Slovenia ter našo razvejano prodajno-servisno mrežo, ki jo z nenehnim razvojem ohranjamo na visoki kakovostni ravni, nam omogoča hitro prilagodljivost na zahtevne spremembe trga. Ta pa je v svetu, ki se danes vrti petkrat hitreje kot pred desetletjem, osnova uspeha.

# Omejitev je le domišljija

TEHNOLOGIJA TRIDIMENZIONALNEGA (3D) TISKANJA ODPIRA NESLUTENE MOŽNOSTI PREDVSEM OBLIKOVALCEM, KRAJŠA ČAS OD ZAMISLI DO KONČNEGA IZDELKA IN ZNIŽUJE STROŠKE. INDUSTRIJA JE ŠELE ZAČELA POŠTENO SPOZNAVATI VSO RAZNOLIKOST, KI JO OMOGOČA 3D-TISKANJE, IN MED PRVIMI, KI SO UVIDELI NJENE PREDNOSTI, JE PRAV AVTOMOBILSKA PANOGA.

**Tekst:** Matjaž Korošak

**Foto:** Mitja Sagaj

V najbolj grobem pomenu besede gre res za tiskanje, toda namesto dveh osi je tu še tretja, globinska, razložijo v domačem podjetju Ortotip, ki se ukvarja z napredno tehnologijo. Z dodajalnimi tehnologijami in sodobno računalniško tehnologijo je tako mogoče dobesedno natisniti vsak predmet, ki ga programer ali oblikovalec prenese v računalniški jezik, ki krmili 3D-tiskalnik. Obstaja več tehnologij 3D-tiska (selektivno lasersko sintranje – SLS, selektivno lasersko taljenje – SLM, nalaganje

krojenih plasti – LOM, neprekinjeno ciljno nalaganje – FDM) in materialov, ki jih je mogoče uporabiti. Vse je odvisno od zahtevane kvalitete in ciljne rabe izdelka.

## BOMO NATISNILI MOTOR?

3D-tisk v fazi priprave novega modela vozila (prototipa) ustvarja praktično vse – od žarometov v naravni velikosti, kljuge in ročke menjalnika do modela celega avtomobila v razmerju 1 : 1. Tako je mogoče poenostaviti zapletene in dolgotrajne postopke modeliranja, hkrati pa hitro vnašati drobne popravke zunanosti in notranosti. Natančno iztiskani modeli dajejo veliko boljše predstavo o videzu v prostoru, omogočajo pa tudi taktilno izkušnjo. Strokovnjaki celo

pravijo, da bo kmalu mogoče natisniti tudi celoten motor z gibljivimi deli vred, in to z materialom, ki bi lahko zdržal tudi prvi zagon. Tehnologija 3D-tiskanja sicer nima dosti možnosti v velikoserijski proizvodnji, je pa že izjemno uporabna v dirkalnih krogih (aerodinamični sklopi), kmalu bo tako tudi pri dodelavah in individualizaciji avtomobila oz. nekaterih delov in sklopov. V prihodnosti bi lahko 3D-tisk nadomeščal tudi drage zaloge karoserijskih rezervnih delov za starejša vozila.

Oglejte si postopek 3D-tiskanja v videoposnetku.

S pametnim telefonom, ki ima nameščen bralnik kode QR, odčitajte sliko kode. Če bralnika še nimate nameščenega, obiščite [neoreader.com](http://neoreader.com).



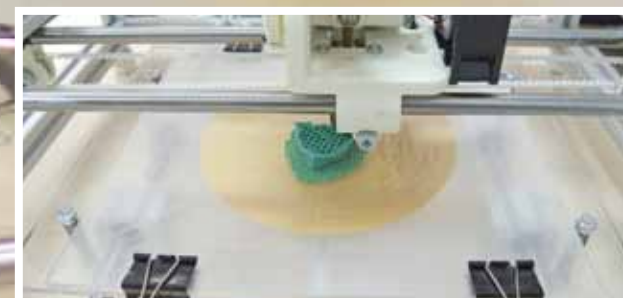
[www.poslo.si/blog](http://www.poslo.si/blog)



**1. korak:** Želeni predmet lahko programer oziroma oblikovalec izriše oziroma ga skenira s 3D-skenerjem, za natančnejši globinski prikaz (recimo notranjost kosti, strukture cevi ...) pa lahko uporabi tudi CT-skener.



**2. korak:** Ko je določena oblika, mora računalnik s programerjevo pomočjo takšno datoteko s podatki razdeliti, »razrezati« po plasteh. Te nato tiskalnik nalaga drugo na drugo. Tiskalnik tako dobi koordinate gibanja v prostoru in nanašanja materiala. Določiti je mogoče preko 250 parametrov in od tega je odvisna kvaliteta izdelka.



**3. korak:** Figurica je po nekaj minutah tiskalnikovega dela že dobila zaris notranje konstrukcije, ki pomeni tudi čvrstost ali nekakšen skelet, in oris oboda ali končne oblike. Dlje ko trajajo nanosi, počasnejše ko je hlajenje (zato imajo profesionalni tiskalniki tudi grete komore), čvrstejši in bolj povezan je material.



**4. korak:** Postopek lahko traja nekaj ur ali nekaj dni, odvisno od materiala (največ uporabljajo poliamide, iz katerih je tudi figurica zelenega pingvina, poliamide s steklenimi vlakni, HST ter kompozit orodnega jekla in stiropora) ter namembnosti. Najzahtevnejše je tiskanje kovine, pri katerem prevladujejo (manjši) izdelki iz titana.

# Elektrifikacija

vseh in za vsakogar

BREZ DVOMA BO V BLIŽNJI IN SREDNJEROČNI PRIHODNOSTI MOBILNOST ŠE VEDNO PO VEČINI ODVISNA OD MOTORJEV Z NOTRANJIM ZGOREVANJEM. A POZOR: VZTRAJNO IN VERJETNO VSE HITREJE BO ELEKTRIFIKACIJA ZAJELA VSE RAZREDE VOZIL. IN KONCERN VOLKSWAGEN JE ODLOČEN V TEM PROCESU PREVZETI VODILNO VLOGO.

**Tekst:** Matjaž Korošak

Tako odločno je to zvenelo spomladi 2013, ko je šef koncerna prof. dr. Martin Winterkorn oznanil, da so v Volkswagnu trdno odločeni postati vodilno podjetje na področju električne mobilnosti že do leta 2018. Seveda je Winterkorn dobro vedel, kakšne zaobljube sme dajati v javnosti, ki bi pograbila vsako preveč optimistično napoved. Da se v koncernu resno ukvarjajo z električno mobilnostjo, je bilo jasno že pred leti, četudi morda svojih vmesnih ciljev javnosti niso toliko izpostavljali kot pri kakšnem drugem podjetju. Toda intenzivnost razvoja, podprta z izjemnimi finančnimi vložki v raziskovanje in razvoj - letno koncern v to področje vložki kar 9,5 milijarde evrov -, že kaže prve, sila obetavne rezultate.

### MNOŽIČNO ELEKTROŠOLANJE

Do leta 2014 bo koncern s svojimi znamkami na trg posljal 14 električnih ali elektrificiranih modelov, po Winter-

kornovih besedah pa bi lahko, če bo seveda trg dozveten za to, to številko dvignili na 40 modelov! To je napoved, ki nazorno kaže trud in prizadevanja celotne skupine ter še posebej 400 vrhunskih strokovnjakov na področju električne mobilnosti, ki jim pomaga še 70.000 sodelavcev. Gre za, kot pravi tudi Winterkorn, najbolj množično in intenzivno elektrošolanje v panogi. Seveda je treba tem podatkom dodati tudi tistega o vlaganju v razvoj, od katerega kar znaten odstotek pogoltno prav raziskave na področju elektromobilnosti.

### OFENZIVA SE JE ZAČELA ...

... in kot kaže, se ne bo hitro končala. V Volkswagnu so že predstavili svoj izjemen priključni hibrid XL1, ki je zagotovo najučinkovitejši serijski model na svetu s porabo, ki je manjša od enega litra, v Frankfurtu pa je znamka predstavila še dva povsem električna modela - e-up! in e-Golf -, od katerih je e-up! že v serijski proizvodnji. Audi je predstavil hibridni model A3 Sportback e-tron (podobna tehnologija bo kmalu na voljo tudi v Golfu TwinDrive), Porsche pa poleg izjemnega superšportnega hibrida 918 še bolj dosegljivo Panamera S E-hy-

### Po stopnji hibridizacije ločimo:

**Delne hibride:** elektromotor pomaga motorju z notranjim zgorevanjem (nameščen je med motor in menjalnik).

**Polne hibride:** elektromotor lahko tudi samostojno žene avtomobil. Nekateri k tem prištevajo še mikrohibride, ki uporabljajo le rekuperacijo. Po načinu delovanja polni hibrid običajno predstavlja vzporedni sistem, v katerem sta električni motor in motor z notranjim zgorevanjem povezana prek sklopke ali menjalniškega sistema.

**Priključne (plug-in) hibride:** omogočajo polnjenje močnejših baterij pri vtičnici. Pri priključnih hibridih in sistemih s podaljševalnikom dosega (range extender) gre za zaporedni sistem ali za kombinacijo serijskega in vzporednega hibrida.

### Aktualni priključni (plug-in) hibridi

**Porschejeva Panamera S E-hybrid**, ki za pogon uporablja kombinacijo trilitrskega šestvaljnika z 245 kW (333 KM) in elektromotorja s 70 kW (95 KM), je dokaz, da je simbioza športnosti in hibridne tehnologije mogoča, saj zmore kombinirano moč 306 kW (416 KM) in kljub temu doseg 36 kilometrov zgolj s pomočjo elektrike (ter tudi kar 135 km/h končne hitrosti z elektromotorjem) in ima izjemen pospešek 5,5 sekunde.



brid, kmalu pa bo tudi podobno opremljenega Cayenna. Kratkoročni, toliko bolj pa srednjeročni načrti posameznih znamk so seveda še bolj vznoseni.

Tudi konkurenca ne počiva in predvsem Toyota, ki velja za pionirja hibridne tehnologije, ima že v ponudbi priključnega hibrida Priusa, med prvimi pa je bil tudi Chevrolet s svojim Voltom (in sestrsko Opelovo Ampero). Tu je še Volvo, ki tudi širi ponudbo, trenutno z modelom V60 Plug-in Hybrid, Ford je že predstavil model C-MAX Energi (v Evropo šele prihaja), Mitsubishi Outlanderja PHEV, BMW pa povsem novega športnika i8 in kompaktnega i3, v katerem je motor lahko vgrajen le kot podaljševalnik dosega. Še bistveno več pa je modelov, ki si ravnokar utirajo pot proti serijski proizvodnji.

### VZHAJAJOČA ZVEZDA JE PRIKLJUČNI HIBRID

Od prvih valov vznesenosti ob pojavu serijskih, resda bolj kilavih in sila dragih električnih primerkov je preteklo le nekaj let. Če je večina razvojnih strategov še pred kakšnimi petimi leti napovedovala popolno in dokaj hitro prevlado popolnoma ele-

ktričnih vozil (vključno s hitrim razvojem ustreznih baterij, lahkih materialov, nadzorne elektronike in unifikacijo standardov), je prvi zelo optimističen val elektrifikacije trčil ob nekaj kratkoročno nerešljivih ali težko rešljivih težav. Najbistvenejša je bila seveda hramba energije, torej baterije ali akumulatorji z ustrežno gostoto energije, ugodno težo in predvsem s sprejemljivo ceno. Ko so zagovorniki popolne elektrifikacije zaradi objektivnih težav nekoliko umirili svoje napovedi, je postalo jasno, da bo treba kratkoročno staviti na drugo tehnologijo: na kombinacijo električnega in bencinskega motorja, torej na hibride.

Že uveljavljena hibridna tehnika zaradi počasnega napredka hrambe električne energije ni mogla ponuditi resne prednosti, saj zmore v najboljšem primeru le nekaj previdnih kilometrov. Šele s prebojem nove tehnologije Li-ionskih baterij, z zmogljivejšo nadzorno elektroniko, močnejšimi, lažjimi in kompaktnjšimi električnimi motorji ter ustrezno lažjo gradnjo vozil so bili izpolnjeni pogoji za nov podrazred priključnih ali t. i. plug-in hibridov. Pogonski sistem je torej podoben hibridom prve in druge generacije, le da je baterija zmogljivejša, mogoče pa

Izjemen superšportnik **918 Spyder** je klasičen primerek priključnega hibrida, a obenem z izrednimi zmogljivostmi, ki jih zagotavljajo 4,5-litrski osemvaljnik ter dva elektromotorja s sistemsko močjo 652 kW (887 KM) in pospeškom 2,8 sekunde do 100 km/h. Prvih 30 kilometrov bo kljub temu prevozil zgolj s pomočjo elektrike in v povprečju izpustil 72 gramov CO<sub>2</sub> na kilometer (ob povprečni porabi 3,1 litra).



**Audijev A3 Sportback e-tron** je kombinacija 1,4-litrškega motorja TFSI (s 110 kW/150 KM) in elektromotorja s 75 kW ter ponuja sistemsko moč 150 kW (204 KM). Doseg zgolj z elektromotorjem znaša 50 kilometrov, skupni doseg kar 940 kilometrov, pospešek do 100 km/h pa je skoraj GTI-jevski, 7,6 sekunde. In to ob porabi 1,5 litra na 100 kilometrov!



## MOBILNO

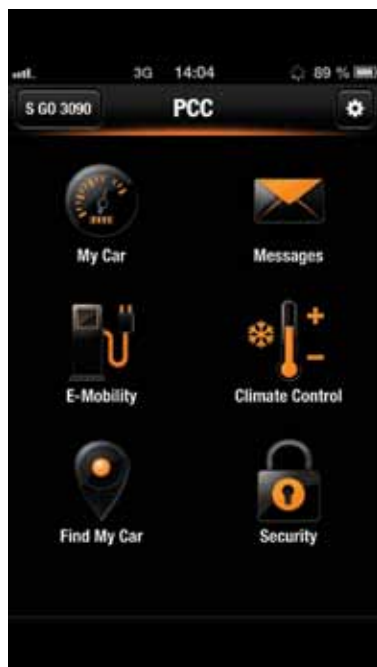
jo je tudi napolniti z zunanjim virom (tudi pri domači vtičnici). Količina shranjene energije potem zadošča, da tak model na elektriko povprečno prevozi – vsaj teoretično – med 40 in 60 kilometri. Po potrebi se v delo še vedno lahko vključi motor z notranjim zgorevanjem, ki lahko igra vlogo pogonskega agregata kot v serijskem hibridu, podaljševalnika dosega (popularnejše imenovanega range extender ali preprosto električni generator) ali pa kar obojega.

## SO HIBRIDI ZARES UPORABNI?

Šele z zadnjo generacijo hibridov postajajo takšni avtomobili tudi zares uporabni, saj je poraba energije, posebno še fosilnega goriva, ob večjem električnem dosegu lahko zares izjemno majhna. Ob hkratnem naraščanju moči in dosega pa je elektromotor s svojim tipično visokim navorom od prvega vrtljaja naprej v glavnem samozadosten tako za speljevanje kot za vožnjo, hkrati pa je omembe vredna pomoč pri odločnejšem pospeševanju. Doseg in poraba sta kljub vsemu lahko ugodna, posebno še ob voznikovem osnovnem poznavanju prednosti in delovanja sistema. Seveda je prednost tudi možnost polnjenja pri domači vtičnici, kar sicer običajno traja kar nekaj ur, mnogi modeli pa v dodatni opremi premorejo tudi posebno hitro polnilno postajo.

## Upravljanje vozila s telefonom

Kako je lahko rešitev za debelo odejo snega na vozilu pametni telefon? Seveda ne kot strgalo, ampak z aplikacijo, s katero je mogoče vklopiti dodatno gretje vozila in nastaviti temperaturo v avtu. Sneg se stali, stekla so čista, usnje spet toplo in mehko. Tik preden krenete s sestanka, je mogoče preveriti še doseg avtomobila in stanje napoljenosti baterije ter vklopiti ali izklopiti polnjenje. Audi (za A3 e-tron) in Porsche (za Panamera S E-Hybrid) že ponujata tovrstne pametne rešitve in nadzor na daljavo, ki poleg najbolj praktičnih vsebin prinaša še nadzor nad osnovnimi funkcijami (vrata, okna, svetlobna telesa ...) in lokacijo avtomobila, osnovne podatke o vožnji iz potovalnega računalnika in še kaj.



## ČISTI ELEKTROMOBIL - MIT ALI RESNIČNOST?

Še pred zadnjim valom nove generacije hibridov je postalo jasno, da bodo velikoserijski električni avtomobili še nekaj časa uporabni in učinkoviti predvsem za vožnjo v urbanih naseljih ter primestjih, kjer lahko na relativno kratkih razdaljah z dosti postanki in majhnimi hitrostmi najbolje pokažejo in dokažejo svoje prednosti, predvsem pa lokalno pomenijo nično onesnaževanje (ne nazadnje tudi s hrupom).

Pri električnem avtomobilu je tako še vedno bistveno bolj kritična hramba električne energije oziroma njena gostota, predvsem pa sposobnost prenašanja številnih ciklov polnjenja in praznjenja, nadzor nad baterijo in seveda hitro polnjenje. Da bi vsakdanja uporaba elektromobila lahko postala povsem brezstresna, je treba rešiti še sistem pokritosti s polnilnicami (v Nemčiji je na primer približno 14.000 bencinskih servisov in okoli 3.000 polnilnic za električna vozila) in unifikacije vseh standardov. Seveda obstaja nekaj tehnološko dovršenih primerkov električnega avtomobila, za katere proizvajalci navajajo doseg nekaj sto kilometrov (Tesla za svoj model S kar 430 km), toda resnični doseg je odvisen od številnih dejavnikov, kot so topografija, temperatura zunanosti, število in odločnost pospeševanj, največja hitrost, teža tovora, število delujočih dodatnih porabnikov (klimatska naprava, gretje stekel, sedežev, radio ...). V tem trenutku je sicer v serijski proizvodnji nekaj modelov, toda le redki velikoserijski proizvajalci so resno stopili v ta segment, in to predvsem zaradi omenjenih ovir ter z njimi povezane (pre)visoke cene izdelave, ki sedaj še ne bi bila sprejemljiva za širši trg.

## SUPERŠPORTNIKI KOT AMBASADORJI HIBRIDNE TEHNOLOGIJE

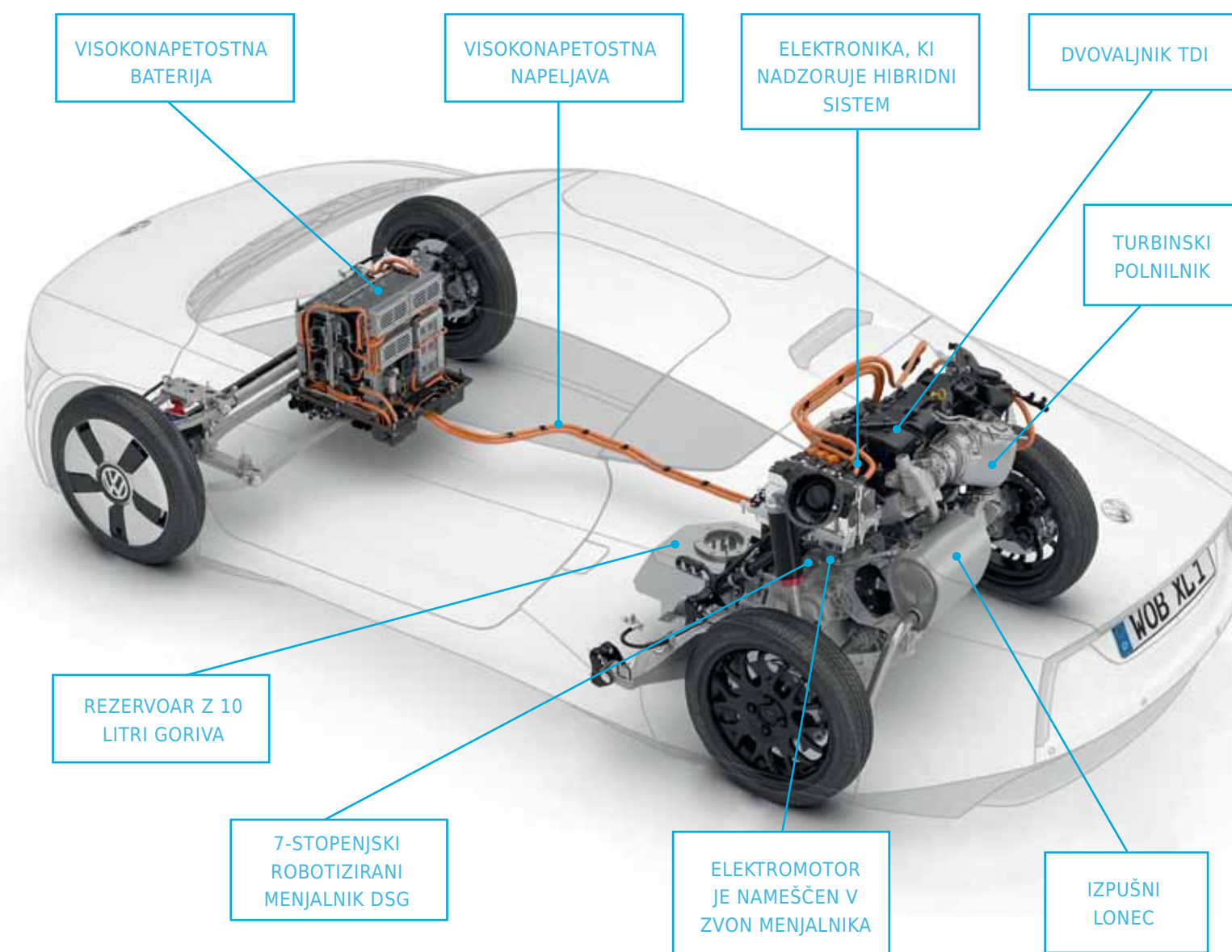
Sliši se smešno, toda hibridna tehnologija je lahko, predvsem seveda zaradi pomoči z navorom obdarjenih elektromotorjev, zelo koristna tudi pri superšportnikih, ki so se izkazali za nekakšne ambasadorje hibridne tehnologije in laboratorije na kolesih. Pri teh izjemno hitrih in močnih modelih, ki brez težav dosegajo zelo visoke cene, je seveda bistveno lažje uporabiti sicer (pre)drago tehnologijo, hkrati pa je tudi način izdelave teh avtomobilov še vedno bolj manufakturne in je lažje vgrajevati ter prilagajati nekatere komponente, pa tudi čas izdelave pri takšnih predmetih človeškega poželja ne igra posebne vloge. Obenem postanejo ti modeli, sicer prepoznavni po veliki porabi, hitro tudi bistveno bolj družbeno sprejemljivi, ne nazadnje je poraba resnično manjša, nižje so davščine in spremljevalni stroški.

Porsche je svet presenetil z izjemnim modelom 918 Spyder, ki je po definiciji klasičen primerek priključnega hibrida, čeprav z izjemnimi zmogljivostmi, ki jih zagotavljajo 4,5-litrski

## Čisto poseben primerek: Volkswagen XL1

Prav XL1, verjetno najučinkovitejši serijski priključni hibrid na svetu, je nakazal, da se je okoljsko prijazne mobilnosti – ki je bistvo elektrifikacije – treba lotiti s celostnim pristopom. Dvojed je Volkswagnova premična doktorska disertacija na temo učinkovitosti, saj gre za intenzivno uporabo lahkih in trdnih materialov, kot so ogljikovi kompoziti, aluminij in magnezij,

aerodinamične oblike (količnik upora je le 0,189) ter kombinacije dvovaljnika TDI s 35 kW (45 KM) in elektromotorja z 20 kW (27 KM). Navidezno šibek pogonski sklop je lahko tak zaradi izjemno majhne teže (s tem pa sta povezani tudi manjša moč in poraba), saj XL1 na tehtnico prinese le 795 kg. Kljub temu pa doseže 160 km/h in povprečna poraba znaša le 0,9 litra!



osemvaljnik ter dva elektromotorja s sistemsko močjo kar 652 kW (887 KM) in pospeškom do 100 km/h v 2,8 sekunde. Kljub temu pa bo prvih 30 kilometrov prevozil zgolj s pomočjo elektrike in v ozračje povprečno spustil 72 gramov CO<sub>2</sub> na kilometer ob povprečni porabi 3,1 litra. Podobno zmogljiv bo tudi novi Audi quattro, ki za zdaj obstaja kot študija s frankfurtskega salona, a zelo verjetno uresničljiva. Ob 30. obletnici legendarnega Sport quattora je Audi predstavil njegovega morebitnega duhovnega naslednika – s hibridno tehnologijo in sistemsko močjo osupljivih 515 kW (700 KM) ter 800 Nm navora. Kompaktna študija seveda premore stalni štirikolesni pogon, ki naj bi pomagal katapultirati tega Audija do 100 km/h v zgolj 3,7 sekunde! Priključni hibrid lahko prevozi približno 50 brezemisijških kilometrov, povprečna poraba pa naj bi bila le 2,5 l/100 km.

Podobno razmišljajo tudi drugi premijski proizvajalci v tem ozkem segmentu, saj je Ferrari skoraj istočasno pokazal izjemnega LaFerrarija, McLaren pa svojega konkurenta v razredu superhibridov, model P1.

### IN KAJ SLEDI POJUTRIŠNJEM?

Nedvomno bodo primat prevzeli omenjeni priključni hibridi, ki v tem trenutku zares združujejo najboljše iz vseh svetov. Seveda pa so šele na začetku svoje razvojne poti, in preden bo tukaj nova revolucija alternativnih pogonov, bodo doživeli še številne evolucijske stopnje. Da je koncept motorja z notranjim zgorevanjem tako na koncu svojega življenja, bi bilo vsekakor smešno trditi. Daleč od tega! Strokovnjaki in strategji so si edini, da bo minilo še kar nekaj desetletij, preden bo klasični pogonski stroj izgubil bitko z alternativnimi pogoni. Treba je namreč vedeti,

### Prvi že leta 1988

Koncern Volkswagen se naslanja na svojo dolgo zgodovino in številne izkušnje na področju električnih vozil. Prvi poskusni model je vozil že leta 1988 (Jetta CityStromer), za njim je na ceste leta 1992 zapeljal Golf II CityStromer in dve leti pozneje še Golf III, ki je celo zares dosegel maloserijsko proizvodnjo. Na tej osnovi je seveda nastal tudi prvi sodobni serijski električni avtomobil, ki je že v proizvodnji – Volkswagen e-up! –, sledil pa mu bo še

nekaj zmogljivejši e-Golf. S svojimi kompaktnimi dimenzijami je seveda up! kot nalašč za nadgradnjo v e-mobil, saj je bil že zasnovan za številne konverzije. S trifaznim sinhronskim elektromotorjem s 60 kW (82 KM) in Li-ionsko baterijo v dnu vozila (18,7 kWh, tehta 230 kg) v idealnih razmerah zmora celo do 165 kilometrov dosega. S porabo 11,7 kWh/100 km znese to dobrega pol evra za sto kilometrov (ob upoštevanju nižje tarife!). Golf, ki bo v kratkem v proizvodnji, bo imel elektromotor s 85 kW (115 KM) in bo zmogel do 140 kilometrov.



Volkswagen e-Golf



Volkswagen e-up!



Audi je na letošnjem frankfurtskem salonu ob 30. rojstnem dnevu modela Sport quattro predstavil študijo Audi Sport quattro concept – kupe s priključnim (plug-in) hibridnim pogonom. Sistemsko moč znaša 515 kW (700 KM).

da tudi najboljši motor z notranjim zgorevanjem danes doseže le približno 30-odstotni izkoristek, po napovedih pa bi lahko to številko do leta 2020 dvignili za kakšnih 15 odstotkov. Hkrati naj bi se za podoben odstotek v nekaj letih zmanjšala še poraba energije. Vse to naj bi se zgodilo s pomočjo novih tehnologij, kot so zmanjševanje teže in trenja, zmanjševanje prostornine, električno gnani turbopolnilniki, dvojni vbrizg goriva, prilagodljiva kompresija, izklop valjev in seveda še naprednejši nadzor nad delovanjem motorja.

Seveda bodo od dela imeli korist tudi hibridni sistemi, ki jih čakajo hitrejši, opaznejši koraki, predvsem pri razvoju elektropogonskega sklopa in shranjevanja električne energije. Intenziven je razvoj novih tehnologij, ki se ukvarjajo z večjo gostoto energije na težo, z več učinkovitimi cikli polnjenja in praznjenja, s ceno in preprostostjo proizvodnje ter tudi, če ne predvsem, s hitrostjo polnjenja. Poleg hitrih polnilnic z enosmernim tokom precej obeta tudi indukcija ali brezkontaktno polnjenje baterij s pomočjo dveh primarnih tuljav: v tleh pod avtomobilom in sekundarne v avtomobilu. Še kar nekaj dela čaka tudi zakonodajalce, ki lahko pomagajo tako pri ozaveščanju in družbeni sprejemljivosti nove tehnologije kot pri uveljavljanju širše sprejetih standardov.

Tudi najboljši motor z notranjim zgorevanjem danes doseže le približno

30 %

izkoristek.

### NA POTI DO NAJBOLJ OPTIMALNEGA

Ob razvoju in optimizaciji priključnih hibridov pa na poti do najbolj optimalnega pogonskega sklopa, ki ga verjetno predstavlja prav gorivna celica, ne gre pozabiti še na cenovno učinkovite in hitro uporabne alternativne energente, na primer na najčistejše fosilno gorivo – stisnjeni zemeljski plin. Ta ima številne prednosti pred tekočimi gorivi, izrazita pa je predvsem ta, da je energetsko bogat, da so njegove zaloge izjemne in da gre za obnovljivo vrsto goriva. Tudi na tem področju koncern VW pripravlja številne zanimive rešitve.

### VPRAŠANJA ČAKAJO ODGOVORE

Kaj natančno nas čaka na področju osebne mobilnosti v srednjeročni prihodnosti, skoraj ni mogoče napovedati. Zagotovo elektrifikacija mobilnosti, toda kako se bo razvijala? Kako hitro bo širše sprejeta, kateri alternativni pogoni bodo najhujši konkurenti? Katere zamisli so »slepo črevo« in kaj bo končna

razvojna stopnja? Veliko še ne vemo. Večina strokovnjakov se strinja, da bo gorivna celica pomenila vrh elektromobilnosti z današnjega zornega kota, toda kako daleč smo od serijske uporabe majhne, varne in učinkovite gorivne celice, si zatrdno še nihče ne upa napovedati.



**IZ NAŠIH VRST**

Prof. dr. MARTIN WINTERKORN,  
predsednik uprave delniške družbe Volkswagen

# Avtomobil ne sme zahtevati odrekanja

VISOKOZMOGLJIV DIZELSKI MOTOR, 10-STOPENJSKI MENJALNIK DSG, POGON NA ZEMELJSKI PLIN (CNG), PRIKLJUČNI (PLUG-IN) HIBRIDI IN ŠE KAJ. PREDSEDNIK UPRAVE DELNIŠKE DRUŽBE VOLKSWAGEN PROF. DR. MARTIN WINTERKORN RAZKRIVA NEKAJ RAZVOJNIH USMERITEV KONCERNA VOLKSWAGEN V BLIŽNJI PRIHODNOSTI.

## **Volkswagen je zelo aktiven pri razvoju mobilnosti za jutri in pojutrišnjem. Kaj trenutno razumete kot največji izziv glede na spreminjajoče se potrebe kupcev?**

Raznolikost pogonskih tehnologij, ki jih ustvarjamo, bo še rasla, in to vzporedno z vse bolj raznovrstnimi pričakovanji in zahtevami naših kupcev. Kot globalni proizvajalec moramo paziti, da lahko vsakomur ponudimo natanko takšno vrsto mobilnosti, ki jo potrebuje in želi. Nekdo hoče uporaben avto za dolge razdalje, nekdo predvsem za kratke, spet drugi si želijo kombinacijo obojega.

## **Če ostanemo pri slednjih: katera rešitev se vam zdi zanje najboljša v srednjeročnem in dolgoročnem obdobju?**

Nedvomno bodo še nekaj časa prva izbira naši motorji z notranjim zgorevanjem, predvsem v kombinaciji z menjalnikom DSG, ker ponujajo potreben doseg in prilagodljivost. Treba je poudariti, da naši dizelski in bencinski motorji postajajo vse bolj učinkoviti. Že podatek, da nam je samo od leta 2000 do danes porabo v povprečju uspelo zmanjšati za več kot 30 odstotkov, pove dovolj!

Prizadevamo si, da bi bil vsak nov model vozila od predhodnika učinkovitejši za 10 do 15 odstotkov.

## **Kaj to konkretno pomeni?**

Poglejte na primer novi Golf TDI BlueMotion. Poganja ga izjemno učinkovit štirivaljni motor TDI z 81 kilovati moči, hkrati je avtomobil do 100 kilogramov lažji od predhodnika - tudi

zaradi novih proizvodnih postopkov in rešitev. Tehnologija start-stop, rekuperacija zavorne energije in druge rešitve za izboljšanje učinkovitosti so v ta model vgrajene serijsko. To je pravi »trilitrski avtomobil« z izpustom CO<sub>2</sub>, ki znaša borih 85 gramov na kilometer. Takšni rezultati bi bili še pred desetimi leti za serijski avtomobil povsem utopični.

## **Ključna pojma postajata poraba in emisije izpušnih plinov; kaj glede tega je koncern že naredil?**

Ostajamo zvesti naši zaobljubi, da bomo razvijali čim bolj učinkovite in okolju prijazne avtomobile. Lahko ponudimo več kot 245 modelskih različic z izpustom CO<sub>2</sub>, ki je manjši od 120 gramov na kilometer, od tega jih 36 spusti v ozračje celo manj kot 100 gramov CO<sub>2</sub> na kilometer! Pri razvoju si prizadevamo, da bi bil vsak nov model učinkovitejši od predhodnika za 10 do 15 odstotkov. Po najboljših močeh se trudimo, da bi do leta 2020 skupni izpust CO<sub>2</sub> naše evropske flote zmanjšali na 95 gramov na kilometer. Za to pa potrebujemo cel spekter pogonskih sistemov, med njimi seveda tudi učinkovite motorje z notranjim zgorevanjem.

## **In katere tehnične inovacije igrajo na tem področju najopaznejšo vlogo?**

Prepričan sem, da bomo do leta 2020 zmogli dodatno dvigniti učinkovitost za približno 15 odstotkov. To bo mogoče predvsem z nadaljevanjem razvoja procesa zgorevanja, inteligentno lahko gradnjo in optimiziranjem trenja v motorju. V tem trenutku smo v okviru tega osredotočeni na dva cilja. Prvi je naš visokozmogljiv dizelski motor, ki naj bi zmogel kar okoli 100 kilovatov na liter prostornine. Drugi je razvoj novega menjalnika z dvema sklopama, ki bo imel 10 stopenj. Po prvih

poskusih lahko rečem, da smo z doseženim zelo zadovoljni. S takšnimi inovacijami bomo utrdili vodilno mesto Volkswagna v tehnološkem razvojnem procesu. Največ pa bodo pridobili prav kupci, saj bodo avtomobili porabili manj in ponujali še več zadovoljstva med vožnjo.

## **Kako pa v koncernu kaže z alternativnimi pogoni?**

Eden od najmanj izkoriščenih pogonov je ravno zemeljski plin. Moje mnenje je, da gre pri tem energentu za izjemen potencial, posebno v primerjavi z bencinom: omogoča približno 25 odstotkov manj izpusta CO<sub>2</sub> pri cenovni prednosti, ki znaša okoli 40 odstotkov. Ob tem je tu še doseg, ki nemalokrat znaša okoli 1.000 kilometrov. Na kratko: pogon CNG je okolju prijazen, cenovno ugoden in primeren za vsakodnevno uporabo.

## **Kako pa omogočate širšo uporabo tega energenta?**

Zemeljski plin ima v našem koncernu že tradicijo, prve avtomobile na CNG smo trgu ponudili že na začetku devetdesetih let. Naš najnovejši prispevek na to temo je Volkswagen eco up!, ki je z 79 grami CO<sub>2</sub> na kilometer tudi najvarčnejši avtomobil s tem pogonom na svetu! Spomladi 2013 smo na salonu v Ženevi predstavili Golfa TGI BlueMotion, pri Audiju pa prihaja A3 g-tron, ki ga poganja motor z 81 kilovati in 200 njutonmetri navora. Kot vidite, imamo z zemeljskim plinom zelo resne načrte.

## **Zakaj je torej ta pogon doslej dosegel le zelo povprečne prodajne rezultate?**

To samo dokazuje, da moramo številne prednosti pogona CNG še bolj intenzivno izpostavljati v javnosti. Ampak v tem prizadevanju moramo delovati skupaj, tako proizvajalci in politika kot industrija goriv in energentov. Primer: na bencinskih črpalkah se ne prikazuje cena v litrih, ampak v kilogramih. Zdaj kupec vidi samo delno prednost v ceni, ki znaša okoli 25 odstotkov. Če pa bi upoštevali še bistveno več energije, ki jo dobi v kilogramu plina, bi bila prednost v ceni že okoli 50 odstotkov. Že tak ukrep bi prednosti prikazal mnogo bolj jasno.

## **Kaj pa si lahko v doglednem času obetamo od električne mobilnosti?**

Na krajših razdaljah in predvsem v mestnem prometu lahko električni avtomobil najprepričljiveje pokaže svoje prednosti, torej lokalno brezemisijsko in zelo zabavno vožnjo, ki je seveda okoljsko izredno primerna, ker je mogoče uporabljati čisto električno energijo. Tako smo z e-upom! in e-Golfom ravnokar zapolnili našo tržno nišo pri električni mobilnosti. Z današnjim vedenjem o celotni problematiki pa lahko le ugibamo, če bo povsem električno gnani avtomobil v prihodnosti še igral vidno vlogo. Trenutno predstavljata oviro za njegovo širšo rabo predvsem visoka cena izdelave baterij in omejen doseg.

## **In kaj je najboljša mogoča alternativa?**

Pri Volkswagnu stavimo na priključne hibride, ker ta tehnologija združuje najboljše iz obeh svetov: do približno 50 kilometrov je mogoče voziti povsem na električni pogon in torej brez emisij. Baterijo nato brez težav napolnimo kar v domači vtičnici. Seveda pa tak pogon ponuja popolno prilagodljivost željam voznika zaradi učinkovitega motorja z notranjim zgorevanjem. Prva dva naša serijska modela sta Porschejeva Panamera S E-hybrid in Audi A3 e-tron. Tema bodo sledili še Golf in seveda številni drugi modeli koncernskih znamk, med njimi Passat, A6 in Porsche Cayenne. V prihodnjih letih bomo tako elektrificirali vse razrede in pomagali tovrstni elektrifikaciji do popolne uveljavitve.

## **Je torej priključni hibrid avtomobil prihodnosti?**

Seveda, o tem sem trdno prepričan. Takšni avtomobili bodo zelo uspešni predvsem zato, ker se lahko sproti prilagajajo voznikovim željam. Tudi če bo avtomobil prihodnosti gnan z motorjem z notranjim zgorevanjem, z elektromotorjem ali pa bo deloval kot priključni hibrid, ne sme od voznika zahtevati nobenega odrekanja. Avtomobil mora ljudi vselej navduševati, in to z okoljsko ustreznostjo, vrhunsko tehniko, primerno za vsakdanjo rabo, čustvenim oblikovanjem in voznimi lastnostmi, ki zaba-vajo. In natanko za to si prizadevamo še naprej!

(Vir: Fleet Magazine 3/2013)

# Prihodnost je prilagodljivost

S POENOTENJEM OSNOVNEGA GRADNIKA ZASNOVE AVTOMOBILA KONCERN VOLKSWAGEN NA PODROČJU PROIZVODNJE IN RAZVOJA USTVARJA PRAVO REVOLUCIJO. IDEJA ENOTNE PRILAGODLJIVE PLATFORME ZA PREČNO NAMEŠČENE MOTORJE MQB PRINAŠA PREDNOSTI ZA DOBAVITELJE, PROIZVODNJO IN KONČNEGA UPORABNIKA. V WOLFSBURGU SO SE DELA LOTILI PREMIŠLJENO ...

**Tekst:** Peter Zorenč

V erjetno ste v kakšnih avtomobilističnih medijih že zasledili razlago platforme, ki je neke vrste temelj vsakega avtomobila s samonosno karoserijo. To pomeni, da celota ni več postavljena na klasično šasijo (danes imajo klasično šasijo v segmentu osebnih vozil le še kakšni dostavniki oziroma vozila z oznako »pick-up«), temveč je slednja del karoserije. Je najpomembnejši gradnik, saj zagotavlja strukturno čvrstost in hkrati zmečkljive predele za absorbiranje energije v primeru trka. Ob tem je osnova za namestitev motorja z vsemi periferijami, vpetje koles in karoserijskih delov, skratka vseh sestavin, ki na koncu tvorijo avtomobil. Kje pa se torej skriva revolucija? V prilagodljivi

platformi, označeni s kratico MQB, ki jo je razvijalo več tisoč inženirjev, da bi koncernu Volkswagen zagotovili uspešno prihodnost.

## KAJ JE MQB?

Kratica stoji za besedno zvezo »der Modulare Querbaukasten« in jo najlažje prevedemo kot prilagodljivo platformo za prečno nameščene motorje. Gre za osnovni gradnik avtomobilov koncerna, ki imajo prečno nameščene motorje – sem sodijo vozila spodnjega in srednjega razreda ključnih znamk (Audi, Volkswagen, Škoda in SEAT). Osnovni namen je unificiran pristop pri razvoju modelov, kar prinaša prednosti tako v proizvodnji kot za končne uporabnike. Cilj je namreč poenotena proizvodnja, s tem pa manjša razpršenost tehnologij in tako možnost zagotavljanja boljše kakovosti. Obenem bodo dobavi-

8

gramov CO<sub>2</sub> manj proizvede motor, ki je optimiziran za platformo MQB.

0,4

litra goriva na 100 kilometrov je mogoče privarčevati z novimi motorji, optimiziranimi za platformo MQB.

60

avtomobilov na uro je mogoče izdelati zgolj na eni proizvodni liniji.



MQB omogoča spreminjanje dolžine, višine in širine vozila, medosne razdalje, prostornine prtljažnega prostora, previsov spredaj in zadaj ... Nespremenjen ostaja le prostor med prednjo osjo in stopalko plina, ki je ključnega pomena za vgradnjo motorja.

telji koncerna z večjim številom enakih sestavnih delov lahko dosegali ugodnejše cene surovin in stroški proizvodnje bodo zato nižji.

## NOV AVTOMOBIL VSAKO MINUTO

Z globalizacijo je koncern Volkswagen vstopil na nova tržišča, na katerih so zahteve in želje kupcev zelo raznolike. Prilagajanje ponudbene palete terja nove pristope k snovanju in razvoju, zato so se v Wolfsburgu dela lotili premišljeno. Ustvarili so platformo, ki omogoča prilagodljivost raznovrstnim zahtevam po karoserijskih različicah, in temu priredili tudi proizvodnjo. Tako je mogoče na isti liniji izdelovati vse od Golfa do naslednje generacije Tiguanu in celo Passata, kar zagotavlja stalno zasedenost proizvodnje in s tem ugodno vpliva na zaposlenost. Prednost je tudi tekoči trak za zaposlene, ki jim tako ni treba več hoditi, temveč se pomikajo skupaj z njim. Poudarek je torej tudi na ergonomiji v delovnem postopku, vse pa ugodno vpliva na številke. Z vsake proizvodne linije lahko na 60 sekund zapelje nov avtomobil.

## POENOTENA LE VGRADNJA MOTORJA

MQB dopušča spreminjanje medosne razdalje, previsov spredaj in zadaj, širine kolotekov, prostornine prtljažnega prostora ter celo različno vpetje sedežev. Kot je razvidno iz nosilne fotografije, je poenoten le del med prednjo osjo in stopalko za plin. Tako je omogočen enak način vgradnje motorjev v ce-

lotni paleti vozil. Posebno mesto ima tudi kakovost, saj bo z uvajanjem novega proizvodnega procesa in platforme MQB v segmentih majhnih in srednje velikih modelov ukinjenih kar 88 odstotkov možnih kombinacij motorjev in menjalnikov – namesto približno 300 kombinacij bo tvorilo temelj zgolj še 36 pogonskih sklopov in 28 različnih sistemov klimatskih naprav (namesto 102). To zagotavlja večjo osredotočenost na glavne pogonske sklope in njihovo dosegljivost v celotni ponudbi ključnih znamk.

## STRATEGIJA: POSTATI NAJVEČJI

Cilj koncerna je do leta 2018 razširiti modelno paleto, zasnovano na MQB, na več kot 40 vozil. Zajete so vse znamke in tovarne po svetu, vključno s programom lahkih gospodarskih vozil. V naslednjih letih tako lahko pričakujemo pravo modelsko ofenzivo, sploh če upoštevamo, da je MQB trenutno osnova Audijevemu A3, SEAT Leonu, Škodini Octavii in Volkswagnovemu Golfu. Pri naštetih je treba upoštevati še različne karoserijske izpeljanke oziroma derivate, ki jih je trenutno približno deset. Ob tem je povsem realno zastavljen cilj, da bi do leta 2017 proizvedli okoli štiri milijone avtomobilov, zasnovanih na MQB, letno, kar predstavlja polovico trenutne prodaje koncerna. Nova prilagodljiva platforma je torej eden ključnih korakov koncerna Volkswagen, da se povzpne na prestol največjega avtomobilskega proizvajalca.

## PO MERI

## 6 ključnih prednosti, ki jih prinaša platforma MQB:

## Večja varnost in dostopnejša tehnologija

MQB okoli 20 inovacij na področju varnosti, asistenčnih sistemov in »infotainmenta«, ki so bile do sedaj rezervirane za avtomobile višjih razredov, prinaša v nižje segmente (npr. sistemi za zaznavanje prometnih znakov in utrujenosti voznika, samodejno uravnavanje varnostne razdalje, opozarjanje na zapuščenje voznega pasu itd.). Prednosti MQB so tudi pri aktivni varnosti; platforma modela Polo bo na primer izpeljanka tiste, na katero sta postavljena Volkswagen Golf in Audi A3, ki sta na testiranjih organizacije Euro NCAP prepričljivo prejela najvišjo oceno, to je pet zvezdic.



S platformo MQB so se v segment kompaktnih vozil preselili številni asistenčni sistemi, kot je na primer Lane Assist za preprečevanje nenamernega zapuščenja voznega pasu.



Zadnji primer prilagodljivosti MQB je povsem elektrificirani e-Golf, ki ima avtonomijo vožnje med polnjenji do 190 kilometrov. To mu omogočata baterijski sklop s kapaciteto 24,2 kWh in varčen elektromotor z močjo 85 kW (115 KM).

## Preprosta vgradnja alternativnih pogonov

Zasnova platforme omogoča, da se brez dragih posegov integrirajo baterijski sklopi in elektromotorji, ki so nujni za klasične ali priključne hibride ter celo povsem električne sklope. Slednji namreč že prihajajo, saj je na frankfurtskem avtomobilskem salonu septembra 2013 premiero doživel e-Golf. Pripravlja se tudi različica priključnega hibrida modela Golf, kar kaže na široko uporabnost prilagodljive platforme.

## 3

## Lažje prilagajanje zahtevam kupcev

Bistvo platforme MQB je enoten proizvodni postopek, ki omogoča modelsko raznolikost. To pomeni razvoj novih modelov s čim nižjimi stroški, ki bi bili primerni na primer za kitajske kupce. Ti so v nasprotju z zahtevnimi Evropejci bolj naklonjeni limuzinskim karoserijskim različicam kot petvratnim. Vozila morajo seveda ustrezati tudi različnim zakonodajam držav, kar je s tako prilagodljivostjo preprosteje doseči.

## Brez posegov v individualnost znamk

Platforma MQB je prilagodljiva do te mere, da bo zunanja podoba modelov kljub enaki genski zasnovi jasno začrtana in samosvoja tudi v prihodnosti. Prilagoditve so mogoče celo v okviru modelne palete, na kar kaže na primer trivratna različica SEAT Leona z dodatno oznako SC, ki ima zaradi bolj dinamičnega kupejevskega videza 3,5 centimetra krajšo medosno razdaljo, kot jo premore petvratna karoserijska različica. Jasen dokaz možnosti prilagajanja potrebam in celo videzu.



Na platformi MQB so že zasnovani najnovejši modeli: Volkswagen Golf, Audi A3, Škoda Octavia in SEAT Leon.

## Nadaljevanje zelenega poslanstva in prihranek pri gorivu

Volkswagen je z Golfom sedme generacije v segmentu kompaktnih avtomobilov prvi predstavil sistem za izklop valjev. Prisilno polnjeni 1,4-litrski bencinski štirivaljnik ima sistem ACT, ki omogoča izklop dveh valjev, ko voznik od motorja ne zahteva večje obremenitve. Prihranek je očitno – pol litra neosvinčene bencina na sto kilometrov. Ob tem je prenovljena celotna motorna paleta, tudi dizelski motorji. Bencinski motorji serije EA211 so zaradi manjšega notranjega trenja in lažje gradnje iz aluminijeve zlitine (s čimer so inženirji privarčevali tudi do 16 kilogramov) v povprečju varčnejši za 7 odstotkov, dizelski motorji serije EA288 pa se lahko pohvalijo z do 45 odstotkov manjšimi emisijami CO<sub>2</sub> na kilometer, čeprav se je moč nekaterih prostorninsko primerljivih strojev povečala tudi za 26 odstotkov.



Volkswagen Golf je prvi avtomobil kompaktnega segmenta z motorjem s tehnologijo izklopa valjev. 1,4 TSI ACT je prejel tudi nagrado za najboljši novi motor leta 2013.

## 5

## Lažji avto z manj emisijami

Cilj prilagodljive platforme je tudi zmanjševanje mase avtomobila. Inženirji so za izdelavo karoserije uporabili tudi visokotrdno jeklo, ki je kar štirikrat čvrstše od običajnega. Končni izdelek je lažji tudi za več kot 40 kilogramov, hkrati pa je platforma zasnovana tako, da je mogoče v prihodnosti nekatere jeklene gradnike zamenjati z aluminijastimi. Poleg zmanjšanja emisij škodljivih plinov prinaša manjša masa avtomobila prednosti tudi pri vožnji: lažji avto je bolj dinamičen, manj okoren in ima praviloma krajšo zavorno pot.

## INTERVJU

Mag. VOJMIR URLEP, predsednik uprave družbe Lek d. d.

# Nikoli ne veš dovolj

VOJMIR URLEP JE TISTE VRSTE SOGOVORNIK, OB KATEREM TI JE KAR MALO ŽAL, KO SE POGOVOR KONČA. NJEGOVE MISLI SO JASNE, NEPOSREDNE IN BREZ ODVEČNIH BESED ODKRIVAJO ŠTEVILNE ZANIMIVE VIDIKE DELA, RAZMIŠLJANJA IN ŽIVLJENJA DOLGOLETNEGA VODILNEGA MENEDŽERJA LEKA, ENEGA NAJVEČJIH SLOVENSКИH PODJETIJ, KI JE SICER V LASTI ENE NAJVEČJIH SVETOVNIH FARMACEVTSKIH MULTINACIONALK, NOVARTISA OZIROMA NJEGOVE GENERIČNE DIVIZIJE SANDOZA. V DUHU REVIJE, KI JO DRŽITE V ROKAH, SMO POGOVOR ZAČELI (IN TUDI KONČALI) Z MOBILNOSTJO.

**Tekst:** Igor Savič

**Foto:** Peter Giodani

### **Katera mobilnost je za vas pomembna: v nogah, v glavi, v srcu, na kolesih?**

Pravzaprav za pravo mobilnost potrebuješ vse to. Če noga počiva na primerni stopalki za plin in je zadaj glava, ki ve, kaj počne noga, potem je to zelo prijetna mobilnost.

### **Obiskali ste že veliko dežel. Kaj vas vodi pri izbiri?**

Predvsem mir, oddaljenost od sodobnih civilizacijskih trendov, če je le mogoče, nedostopnost, kar pomeni odsotnost signala mobilne telefonije, bogata zgodovina, naravne lepote in še marsikaj drugega.

### **Zakaj bolj oddaljeni kraji? Kakšna je zgodba oddaljenosti?**

Zgodba te oddaljenosti je predvsem v interesu spoznati kraje, lokacije, ki jih nimaš priložnosti videti vsak dan v sodobnih medijih. Čim bolj je lokacija oddaljena od velikih mest, tem zanimivejša je.

### **Se vam zdi, da se s potovanj vrnete drugačni?**

Vedno. Problem je le v tem, da se zmeraj vračaš v isto okolje. Drugačnost zelo hitro izpuhti.

### **Kakšen popotnik ste?**

Relativno nezahteven. Moram reči, da ko odhajam na pot, pravzaprav nimam posebnih pričakovanj o tem, kaj želim ali kaj bom videl, in se vedno prepustim trenutkom ter posku-

šam vsakega doživeti čim bolj polno, čim bolj sproščeno in od vsakega čim več odnesti. Tako, kot pravijo, ti na koncu vedno ostanejo samo spomini.

### **Ali je kakšna zanimivost z zadnjega potovanja, ki se vam je vtisnila v spomin?**

Seveda. Nazadnje sem potoval v Ugando in Ruando. Kar se mi je najbolj vtisnilo v spomin, je srečanje z našimi daljnimi sorodniki, gorskimi gorilami. Relativno velika družina gorskih goril nas je sprejela medse z neverjetno sproščenostjo in neverjetno sproščeni smo bili tudi mi, nič nas ni bilo strah, kljub temu da je dvestokilogramska gorila stala meter stran od nas.

### **Veliko ste v avtu. Kaj vam pomeni? Ga vidite zgolj kot koristno napravo ali tudi kot napravo za užitek?**

Skriti predmet poželenja.

### **Kakšen voznik ste?**

Hiter.

### **Vas je to kdaj že kaj stalo?**

Seveda.

### **Vas je kaj izučilo?**

Da in ne. Da sem hiter voznik, pomeni, da se ne držim vedno vseh predpisanih omejitev, vendar po drugi strani vedno pa-



## INTERVJU

Mag. VOJMIR URLEP, predsednik uprave družbe Lek d. d.

zim, da vozim v okviru obvladljive hitrosti. Pogosto poslušamo, kako je prevelika hitrost eden glavnih vzrokov za prometne nesreče, a menim, da je neobvladovanje hitrosti glavni razlog, ki privede do nesreče.

### Katera je najbolj nenavadna cesta, po kateri ste se peljali sami?

Moram reči, da kakšne zelo nenavadne ni, saj so kilometri, ki jih prevozim sam, večinoma omejeni na področje Slovenije in eventualno Hrvaške, malo Avstrije in Italije. Rekel bi, da je nenavadna vsaka naša lokalna cesta. Kruta realnost je, da je vzdrževanje takšno, kakršno je. Moram reči, da je to še mnogo bolj očitno, ko presedlaš s štirih na dve kolesi – na kolo.

### Kaj pričakujete od avta, ki ga vozite?

Pričakovanja posameznikov so zelo različna. Meni zelo veliko pomeni to, da je avto varen, da ima ustrezne vozne lastnosti, pri čemer mi glede na to, da rad vozim nekoliko hitreje, veliko pomeni pospešek, ne pa toliko končna hitrost. Pomembne se mi zdijo tudi nekatere specifične značilnosti, kot sta dober zvok kakšnega osemvaljnega motorja in ne nazadnje seveda tudi oblika vozila.

Če ne odreagiraš takoj, potem si izgubil priložnost, ker jo je izkoristil nekdo drug, ki je bil pri tem hitrejši in zato tudi uspešnejši.

### Menedžerji danes živijo stresno, verjamem, da vi niste izjema. Kako se bojujete proti stresu? Kako ga obvladujete?

Stres sem sprejel kot sopotnika v življenju, pri čemer skušam z njim vzpostaviti nekako čim bolj sprejemljiv odnos, da so posledice čim manjše. To pač pomeni predvsem to, da danes rešuj probleme, ki jih je treba rešiti danes. Jutrišnje probleme boš reševal jutri. To je morda v teh časih nekoliko nenavadna filozofija, saj zdaj velja, da moramo vizionarsko gledati naprej in jutrišnje probleme reševati že danes, kar pa drži samo deloma.

### Kakšni so bili vaši občutki na odru Cankarjevega doma, ko ste prejeli slovenskega gospodarskega oskarja?

Pravzaprav mešani. Vsekakor sem to dojel kot pomembno priznanje, ne toliko meni kot kolektivu, na čelu katerega sem. Po drugi strani pa, kot veste že sami, se ne pojavljam ravno pogosto v medijih in v soju žarometov, tako da mi tovrstna nastopanja še vedno niso blizu. Vedno je prisotno tudi nekaj ne-

lagodja, treme, ali boš dobro povedal oziroma predstavil misli, ki jih imaš, ali te bo trema prisilila v to, da boš moral v zadnjem trenutku improvizirati in potem tisto, kar si hotel sporočiti, ne bo sporočeno, kot bi si želel.

### Kaj pomeni voditi tako veliko podjetje, kot je Lek, v še večjem sistemu, kot je Novartis?

Pomeni predvsem veliko odgovornost, tako do sodelavcev in do družbe kot seveda tudi do širšega okolja, v katerem delujemo lokalno in v okviru globalne multinacionalne družbe Novartis, ki sodi med največje svetovne družbe. To pomeni, da moraš na eni strani delovati skladno z Novartisovo korporativno strategijo in jo ustrezno prenašati v slovensko okolje ter možnosti, ki nam jih to okolje ponuja. Rezultati za zdaj kažejo, da to počnemo zelo uspešno, in verjamem, da bo tako tudi v prihodnje.

### Pri svojem delu se verjetno odločate o ljudeh, o proizvođačih, o strategijah, verjetno še o čem. Katere odločitve so najtežje, najzahtevnejše?

Najtežje so vedno tiste odločitve, ki tako ali drugače prizadejejo ljudi, pa pri tem ne gre samo za možnost odpuščanja, ampak tudi za tiste odločitve, ki posegajo v pričakovanja, želje, ambicije posameznika, ki jih tudi v velikih družbah ne moreš vedno v celoti uresničiti. V Leku in Novartisu imamo zelo dober sistem letnih pogovorov in letnega ocenjevanja uspešnosti vsakega posameznika. V teh pogovorih in vsakodnevnih stikih z ljudmi zaznavaš, kaj so njihova hotenja, želje, pričakovanja, in jih poizkušaš v največji možni meri tudi nekako izpolniti, zadovoljiti. Vendar žal vedno to ni mogoče in ob vsakem takem primeru je to težko.

### Kakšen tip menedžerja ste?

Mislim, da sem kooperativen in demokratičen. V glavnem dajem svojim sodelavcem, tako tistim neposrednim kot drugim v okviru hierarhične strukture, zelo visoko stopnjo svobode, s tem pa seveda tudi veliko odgovornost za odločitve in rezultate. Po drugi strani pa nikoli nimam težav, ko je treba hitro sprejeti kakšno odločitev in zanjo prevzeti odgovornost, da tega ne storim tudi sam.

### Je hitrost pomembna v takšnem poslu?

Ključna. V obdobju globalizacije – Lek dejansko deluje globalno – postaja svetovni trg vse bolj konkurenčen. Tržne priložnosti, ki se odpirajo, v bistvu ne zahtevajo samo odločitev, ampak tudi ravnanje. Če ne odreagiraš takoj, potem si izgubil priložnost, ker jo je izkoristil nekdo drug, ki je bil pri tem hitrejši in zato tudi uspešnejši. Hitrosti odločanja danes skorajda ne moremo več primerjati s tisto pred nekaj leti, da ne govorim pred dvajsetimi leti.

### Ali veste, kaj vaši zaposleni mislijo o vas?

To bi bilo sicer najbolje vprašati njih, vendar mislim, da nimajo tako slabega mnenja, da bi moral zaradi tega vsakič znova zardevati. Smo pa vedno lahko še boljši in tudi sam se tega zavedam.

### Je kriza prizadela tudi farmacevtsko industrijo?

Vsekakor. Farmaceutvska industrija pretežno deluje na področju zdravstva, ki je zlasti v evropskem delu še vedno v glavnem financirano iz javnih sredstev. Ko pride gospodarska in finančna kriza, so javni izdatki prvi na udaru. Danes je pač tako, da niti najbogatejše države ne zmorejo več zagotavljati zadostnih sredstev za nenehen razvoj medicine in v okviru tega ponudbe farmacevtske industrije. Prisiljene so uvajati številne varčevalne ukrepe, ki so zelo raznoliki, zelo domiselni in seveda vplivajo na porabo zdravil, tako tistih inovativnih, novih kot tudi generičnih. Če gledate zgodovinske trende, potem ugotovite, da vrednostno poraba zdravil v svetu raste mnogo počasneje, kot je rastle na primer pred petimi ali desetimi leti. Ravno danes sem bral članek o tem, da se je hitrejša rast generične industrije v primerjavi z inovativno farmacevtsko industrijo končala. Ali bo res povsem tako ali ne, bomo videli v prihodnjih letih. Je pa dejstvo, da je klasičnih zdravil, ki bi se bližala izteku patenta, vse manj. Vse manj je torej tudi priložnosti za tiste generične družbe, ki v svojem razvoju ostajajo zamejene na klasična zdravila, to so zdravila, katerih učinkovina je, kemijsko gledano, majhna molekula. V zadnjih letih najhitreje raste področje bioloških zdravil, pri katerih so učinkovine velike molekule, ki jih v nasprotju s pretežno majhnimi molekulami, izdelanimi s kemijskimi metodami, proizvajajo žive celice. Tu so proizvodni postopki mnogo zahtevnejši in temu primerni so tudi postopki pridobivanja dovoljenj za promet. Manjše in srednje velike generične družbe prepro-

sto nimajo potrebnih virov, da bi uspešno razvijale tovrstna zdravila. Generična industrija bo rastle tudi v prihodnjih letih, vendar ne vsa.

V glavnem dajem svojim sodelavcem zelo visoko stopnjo svobode, s tem pa seveda tudi veliko odgovornost za odločitve in rezultate.

### Kje je zdaj tu priložnost in vizija razvoja Leka?

No, tu se pravzaprav ravno pokaže naše vizionarstvo iz preteklih let. Lek se je nekako že v drugi polovici devetdesetih let, ko je bil še samostojna družba, odločil, da se usmeri tudi v razvoj podobnih bioloških zdravil, čeprav takrat praktično nismo imeli nobenega znanja in izkušenj s tega področja. Tedaj je bilo to še zelo novo in zaradi patentnih ovir generični industriji nedostopno področje. Vendar pa smo že takrat verjeli, da bodo ta zdravila najhitreje rastoči segment medicine in farmacevtske industrije ter da lahko najdemo pot za uspešen razvoj na tem področju. Danes, ko smo del Novartisa in Sandoza, smo eden od treh ključnih razvojnih centrov za razvoj podobnih bioloških zdravil in tudi proizvodni center na tem področju. Dobro smo pripravljeni, Sandoz pa je v tem trenutku največji svetovni ponudnik bioloških zdravil.

### Če bi bili sto dni v vlogi gospodarskega ministra, kakšne ukrepe bi predlagali Sloveniji v tem trenutku?

Res težko vprašanje. Gospodarski minister kot resorni minister je samo eden od ministrov v vladi, ki zastopa predvsem interese svojega resorja, hkrati pa mora upoštevati širše okoliščine, na katere pa vplivajo odločitve celotne vlade. Ja-

## Vozni park družbe Lek d. d.

**Vozila:** Volkswagen (Passat, Touran, Tiguan, Sharan, Golf), Škoda (Superb, Octavia), Audi (A4, A6, Q3, Q5), Opel (Insignia, Zafira), BMW (serija 3, serija 5, X1, X3)

**Velikost:** 99 vozil

**Način financiranja:** operativni leasing

**Posebnosti:** V sklopu globalnih smernic Novartisa stremimo k čim nižjim izpustom CO<sub>2</sub>, manjši porabi goriva, neagresivni vožnji ter strpnosti v vozilu. V okviru oddelka ZVO (Zdravje, varstvo in okolje) imamo organizirane tečaje varne vožnje, s čimer pripomoremo k boljši ozaveščenosti naših uporabnikov v cestnem prometu.

## INTERVJU

Mag. VOJMIR URLEP, predsednik uprave družbe Lek d. d.

sno je, da bi se kot resorni minister usmeril predvsem v to, s kakšnimi ukrepi zagotoviti večjo konkurenčnost slovenskega okolja, na eni strani za razvoj tistih poslovnih subjektov, ki že delujejo v tem okolju, na drugi strani pa seveda za to, da bi v to okolje privabili tuje investicije, tuji kapital. Vsi vemo, da je eden izmed večjih problemov, ki zelo močno tare tudi nas, bistveno previsoka obdavčitev dela. Slovenija ima namreč zelo ponesrečeno porazdelitev obdavčitev med delo in druga področja obdavčitev – po obdavčitvi dela sodimo v svetovni vrh. To predstavlja dvojni problem: prvič zaradi same višine obdavčitve za celotno gospodarstvo, drugič pa, ker zaradi progresivne obdavčitve to najbolj prizadene najproduktivnejše in prav za našo konkurenčnost najpomembnejše ljudi, to je tiste, ki imajo znanje, izkušnje in ustvarjajo novo vrednost. Če pogledate samo Lek, imamo preko štirideset odstotkov zaposlenih, ki imajo visokošolsko ali še višjo izobrazbo, kar pomeni, da v ta rang sodi približno tisoč dvesto ljudi. Slovenija z vidika konkurenčnosti ne more ponuditi drugega kot znanje. Je majhen trg in kot tak relativno nepriljubljen za tuje investicije. Ni okolje z nizkimi stroški in nikoli ne bo. Naš interes ni in ne sme biti, da bi konkurirali z nizko ceno dela, po drugi strani pa je to, da obdavčujemo znanje, s tem ko imamo izjemno progresivno in visoko obdavčitev najproduktivnejšega segmenta slovenskih delavcev, tisti drugi hendikep, druga pomankljivost, ki bi jo bilo treba nemudoma korigirati. Potem so tukaj še birokratski postopki za pridobivanje različnih soglasij, dovoljenj, ki vedno znova odganjajo tuje investitorje, in še cela vrsta drugih elementov, na primer to, da obstajajo takšna in drugačna omrežja, ki vplivajo na enakopravnost in neenakopravnost subjektov na trgu.

Slovenski menedžerji po svojem znanju in kompetencah večinoma ne zaostajajo za tujimi, kar se potrjuje tudi takrat, ko postanejo menedžerji v okviru tujega sistema.

**Ali slovenski direktorji vejo in znajo dovolj?**

Zanimivo vprašanje, zanimivo področje. Moje osebno stališče je, da nikoli ne veš dovolj, da znanja nikoli ni dovolj. Vedno se moraš usposabljalati. Vseživljensko učenje je temelj osebnostnega razvoja. Po drugi strani bi rekel, da slovenski menedžerji po svojem znanju in kompetencah večinoma ne zaostajajo za tujimi, kar se nekako potrjuje tudi takrat, ko postanejo menedžerji v okviru tujega sistema – bodisi da ta sistem deluje

v slovenskem okolju ali pa v tujini. Vidimo, do kod se pravzaprav lahko prebijajo slovenski menedžerji s svojim znanjem, s svojimi kompetencami in s svojo pripravljenostjo ter odprtostjo sprejemati nova znanja, se učiti in potem to prenašati naprej v vsakodnevno delovanje. Pomembno pa je, da se menedžerji zavedajo svojega poslanstva – da so menedžerji, kar pomeni, da vodijo družbo, ljudi. V tranziciji, ki še vedno traja in ni končana, smo šli skozi specifično obdobje, ki je s takimi in drugačnimi oblikami menedžerskih odkupov v precejšnji meri zabrisalo mejo med menedžerji, ki vodijo sistem, in lastniki. Potem menedžer ni več samo menedžer, nastopa v dvojni vlogi, pri čemer pa se že po definiciji pojavljajo konflikti interesov. Če teh ne znamo ustrezno obvladovati in usmerjati, potem pripeljejo do takšnih ekscesov, kot smo jim priča v tem našem obdobju in bodo sedaj končno dobili epilog na sodišču.

**Če se na koncu vrneva k mobilnosti: kakšne so Lekove potrebe po mobilnosti?**

Ogromne. Če najprej ostaneva pri ljudeh: smo del velikega, multinacionalnega sistema, ki deluje izrazito notranje prepleteno, kar pomeni, da naši sodelavci dnevno sodelujejo na številnih Sandozovih in Novartisovih lokacijah, kjer se srečujejo s kolegi in skupaj poizkušajo najti nove poti uspešnega razvoja. To pomeni, da je bistveno več naših sodelavcev kot prej, ko še nismo bili del multinacionalke, danes dnevno na poti – v Basel, München, Avstrijo ali na številne druge lokacije, kjer delujeta Sandoz in pa Novartis. Po drugi strani pa boste, kot sem že omenil, težko našli izdelek z oznako »narejeno v Sloveniji«, ki bi se prodajal na večjem številu trgov kot naša zdravila, ker jih tržimo prek globalne Sandozove mreže, ki je dejavna skorajda v vseh državah tega sveta. Da te izdelke dostavimo končnemu porabniku – bolniku, je mobilnost, to je obvladovanje mobilnosti in distribucijskih, logističnih tokov, še kako pomembna.

**In če področje malo zoživa na vprašanje Lekovega voznega parka?**

Pri tem ima Novartis zelo jasno zastavljeno politiko, tako da mora vozni park izpolnjevati nekaj osnovnih pogojev. Sodelavcem mora zagotavljati najvišjo stopnjo varnosti, kar pomeni, da je pri izboru blagovnih znamk, tipov vozil in opreme varnost na prvem mestu. Na drugem mestu je odnos do okolja, okoljska ozaveščenost, pri čemer so Novartisovi standardi postavljeni zelo visoko, zato imamo omejitve, ki so povezane s porabo in izpusti škodljivih toplogrednih plinov. Teh se striktno držimo. Tretji osnovni kriterij izbora je uporabnost. Glede na to, da naši ljudje na potovanjih pogosto s seboj tvorijo precej materiala – bodisi da gre za tiskani material, za vzorce ali kaj drugega –, morajo biti vozila tudi primerno uporabna, da zadoščajo tem potrebam.

**Preizkušate tudi kakšne inovativne rešitve, vozila na električni pogon?**

Prav gotovo se prilagajamo razvoju tehnike na tem področju, čeprav za zdaj glede na razvoj infrastrukture doma in tudi v nekaterih okoliških državah kakšne večje usmeritve na področje električnih vozil še ni. Vemo, da je trenutno glavni problem teh vozil omejen doseg z enkratnim polnjenjem baterij. Naše poti pa so praviloma daljše in zunaj tega dosega.

**Kaj pa organiziranost in vodenje tega sektorja? To je verjetno tudi logistično izjemno zahtevno področje.**

To imamo sedaj urejeno centralno. Ne kupujemo vozil, ampak imamo sklenjeno pogodbo o najemu s pogodbenim partnerjem, vendar je zaradi obsežnosti voznega parka tudi znotraj Leka organizirana služba, ki skrbi za optimalno izrabo voznega parka in tudi za to, da naši sodelavci upoštevajo vsa pravila varne vožnje. Redno jih tudi usposabljam za to in jim omogočamo tečajne varne vožnje.

# Veliko več kot vmesna postaja

ŽE KO PRVIČ UGLEDAŠ OGROMNO LETALIŠČE V DUBAJU, JE JASNO, DA TE ČAKA POSEBNO DOŽIVETJE. ČE ŽE MORATE NEKJE OBTIČATI MED LETI ALI ČAKATI NA LETALO, KI IMA ZAMUDO, JE TO GOTOVO ENA BOLJŠIH LOKACIJ. PRAVZAPRAV TUDI SICER. ČE ME NAMREČ VPRAŠATE, KAJ LAHKO POČNETE NA TEM LETALIŠČU, ČE IMATE NA VOLJO 2, 6, 12 ALI CELO 24 UR, BI VAM KAJ HITRO ODGOVORIL: »KAR VAM SRCE POŽELI.«

Tekst: Iztok Franko



2 uri

## POSKRBLJENO ZA OSNOVE

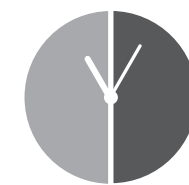
Potniku, ki prispe na neznano postajališče zgolj za dve uri, sta večinoma najpomembnejši dve stvari: dobra kava in dostop do interneta, no, pa dodajmo še kaj za pod zob. Težav z iskanjem restavracij in barov na dubajskem letališču ne boste imeli. Terminala 1 in 2 sta zasičena z znanimi blagovnimi znamkami, kot so McDonald's, francoski La Matin Francais, indijski Jashan, Irish Village s tipično irsko hrano in seveda znameniti Starbucks, ki ga najdete blizu vrat 1. Na terminalu 3, ki je namenjen potnikom, ki letijo z domačo letalsko družbo Emirati, so še vinski bar Wine Shop, osvežilni Pulp Juice Bar in Häagen-Dazs s sladoledom za sladkosnede.

## SPLET ALI ZEN?

Vsi potniki na letališču imajo zastoj na voljo wifi točke, imenovane MAXSPOT, ki so na vseh treh terminalih. Internet ni ravno hiter, se pa zanj ni treba registrirati. Blizu vrat C16 je poslovni center Global Link, kjer najlažje v miru delate in dobite boljšo povezavo s spletom. Če pa ste s časom na tesnem in bi si zgolj želeli malo pretegniti noge pred naslednjim naporim letom, skočite do terminala 3 in se sprehodite skozi enega od dveh zenvrtov. To je prava oaza sredi puščave (ali še bolje rečeno, sredi hektičnega letališkega vzdušja). Pričakali vas bodo bujno rastlinje, umetna megla, ki vas bo ohladila, in potočki. Tu si boste dejansko lahko napolnili baterije.



Sredi ogromnega letališča ne manjka niti pravi botanični vrt - Zen Garden na terminalu 3 je prostor, namenjen umiritvi in osredotočenju misli.



6 ur

## ZA ŠE TAKO ZAHTEVNE (KUPCE)

Dubai Duty Free najdete na terminalih 1 in 3. Obstaja že več kot 25 let in je eden največjih na svetu. Leta 1984 je imel za zgolj 20 milijonov dolarjev prihodkov, v letu 2008 pa je dosegel preko 1,1 milijarde dolarjev prihodkov! Zato lahko pričakujete ogromno ponudbo: parfume, ure, tehniko najboljših svetovnih znamk in seveda poceni neobdavčeno zlato. Pazite zgolj na maksimalno težo oziroma količino, ki jo lahko vzamete s seboj na letalo.

## »Z VESELJEM VAM USTREŽEMO!«

To je stavek, ki ga boste v prvem ali poslovnem razredu najpogosteje slišali. Vsi zaposleni na letališču so prijazni in pripravljeni ustreči praktično vsaki vaši želji. Še več udobja boste deležni kot potnik prvega razreda, saj se lahko odločite za brezplačno antistresno masažo hrbta ali refleksno masažo stopal. V omenjenem loungeu prvega razreda na terminalu 3 si lahko napolnite tudi baterije svojega prenosnika ali mobilnega telefona. Tako kot v prvem se lahko tudi v sosednjem, poslovnem razredu spočijete v zaprtih prostorih na velikih udobnih sedežih ali zofah, ki omogočajo prijetno druženje. Takšnih koticov za sestankovanje se ne bi branili v nobenem slovenskem podjetju.

Dobro je vedeti, da ste deležni več ugodnosti, če potujete z letalsko družbo Emirati. Ena takšnih je, da vam v primeru, da morate na naslednji let čakati več kot štiri ure, na letališču pripada brezplačen obrok. Tega sicer ne oglašujejo, zato se o podrobnostih posvetujte pri informacijskem pultu.



Dubaj je znan po poceni neobdavčenem zlatu.

## POSLOVNA POT

Osupljiv pogled na zunanost terminala 3 v večernih urah.



### POBEG OD LETALIŠKEGA VRVEŽA

Ob daljšem »bivanju« v prvem razredu boste hitro naleteli na kakšno znano osebo, na primer Paris Hilton ali Kim Kardashian, ki se je ustavila v mestu, da bi bila navzoča na kakšni otvoritvi ali se samo udeležila vrhunske zabave vzdolž dolge obale Jumeirah. A na letališču je mogoče videti in preizkusiti toliko, da se na zvezdnike ne spleča čakati.

Zaradi moderne zasnove letališča je premikanje med terminali preprosto. Celotna zgradba je izjemno dolga in dobro označena, zaposleni pa so vedno pripravljene priskočiti na pomoč. Tako lahko ob daljšem obisku letališča mirno raziščete vso ponudbo. Zelo mamljiva se skriva na terminalu 3, nadstropje nad prvim in poslovnim razredom - Timeless Spa in letališki hotel. Tu se lahko odpočijete v prijetni sobi ali pa preprosto malce zaplavate. Na voljo so različna razvajanja za pomlajevanje telesa, nego telesa in obraza, lahko pa se tudi uredite pri frizerju.

### VIP-LOŽE ZA SPROŠČENO POTOVANJE

Za kar največ udobja pa je dobro imeti urejen dostop do t. i. lože Al Majlis VIP Service, ki je na terminalu 3 ob poslovnih



Brez skrbi, oznake vas bodo natančno vodile do vašega zasluženega počitka pred naslednjim letom.

ložah in ložah prvega razreda. Ne pozabite, ložo morate plačati vsaj 24 ur pred prihodom na letališče! Med drugim ponuja brezžično povezavo z internetom, možnost uporabe prhe ter molilnico, ločeno za moške in ženske. V tem segmentu, ki je namenjen zgolj osebam VIP, znanim in poslovnežem, vas letališki vrvež zagotovo ne bo zmotil.



12 ur

## POSLOVNA POT

Za zdaj je Burj Khalifa največja stolpnica sveta. A to se utegne v prihodnosti spremeniti, saj v Dubaju že načrtujejo še višjo zgradbo.



Taksijev je več kot dovolj in so na voljo pri vseh izhodih.



Ples vode v ogromni fontani ob stolpnici Burj Khalifa.



24 ur



### V MESTO ARHITEKTURNIH IN DRUGIH PRESEŽKOV

Če imate med leti na voljo dovolj časa, toplo priporočam skok južno od letališča v glavni del mesta, ki na zemljevidu poslovnih stikov postaja eno najpomembnejših na svetu. Za izhod z letališča potrebujete tranzitni vizum, ki ga lahko dobite, če boste na letališču ostali vsaj 8 ur. Stane najmanj 45 evrov in velja 96 ur oziroma štiri dni. Najlažje si ga boste uredili, če boste leteli z domačo letalsko družbo Emirati, najbolje že pred poletom. Če potujete z drugim letalskim prevoznikom, pa se obrnete na Marhaba Services v tretjem nadstropju. Velja pomembno opozorilo, da se lahko cene ali dostopnost teh vizumov čez noč spremenijo, zato pred potovanjem vse informacije preglejte in preverite še enkrat.

Do mesta lahko pridete z najetim avtomobilom, taksijem ali pa celo najamete limuzino, kot je Audi A8, ki ima dostop do

spleta, in tako lahko med vožnjo preverite še tekoče zadeve na vašem odjemalcu elektronske pošte.

### NAKUP ZAČIMB IN PLEZANJE NA NAJVIŠJO STOLPNICO SVETA

Blizu letališča je Dubai Creek, ki je priljubljena točka turistov. Stari del Dubaja namreč med vsemi sodobnimi stolpniciami še vedno ostaja klasična arabska tržnica. Tu si boste napasli oči ob pogledu na začimbe, pojedli kaj lokalnega in si ogledali zanimive stare trgovske ladje, ki pljujejo po kanalu in se pripravljajo na nevarno pot mimo Somalije, kjer še vedno napadajo pirati. Vsekakor pa si v Dubaju oglejte tudi najvišjo stolpnico sveta Burj Khalifo, visoko 830 metrov. Povzpeti nanjo se vam bo uspelo le, če ste vnaprej prijavljeni in imate rezervacijo. V večernih urah pa ne zamudite resnične paše za oči - izjemnega plesa vode v ogromni fontani ob stolpnici.



Kateri štirikolesni pogon izbrati za vaš vojni park?  
S pametnim telefonom, ki ima nameščen bralnik kode QR,  
odčitajte sliko kode. Če bralnika še nimate nameščenega,  
obiščite [neoreader.com](http://neoreader.com).



[www.poslo.si/blog](http://www.poslo.si/blog)

# KO ZA GRABI!

Ura v avtomobilu zjutraj neusmiljeno odšteva minute do pomembnega sestanka, na cesti pa so sneg, brozga in blato. Nenadoma se pred vami znajde še zasnežen klanec in fizika zagrozi, da bo zahtevala svoje. Vi pa ste popolnoma mirni in suvereni. Zgodba, ki je mogoča samo takrat, ko za (oziroma pod) vami na takšne izzive čaka stalni štirikolesni pogon.

# Pustolovec s slogom

## Volkswagen Passat Alltrack

MALCE BOLJ AVANTURISTIČNO DELUJE TA SPRETNA KOMBINACIJA KOMBIIJEVSKEGA PASSATA Z NEKAJ DODATNIMI MILIMETRI ODDALJENOSTI OD TAL, KI IMA DOPLAČILEN STALNI ŠTIRIKOLESNI POGON 4MOTION. ZRAVEN SPADA ŠE NEKAJ ZANIMIVIH IN KORISTNIH OPTIČNIH DODATKOV.



## HITER, PRILAGODLJIV IN MOČAN

Dodatnih 25 milimetrov oddaljenosti od tal je del serijske opreme, ravno tako športne vzmeti ter posebno nastavljeni blažilniki in stabilizatorji. Serijski je tudi terenski vožnji program, vključno z asistenco za spust, ki olajša vožnjo po slabi podlagi in prilagodi delovanje asistenčnih sistemov. Elektronska prečna zapora diferenciala XDS, ki je serijsko na voljo pri vseh modelih z več kot 130 kW, zmanjšuje podkrmarenje in z varnimi impulzi na vseh drsajočih kolesih pomaga vzpostavljati oprijem. Stalni štirikolesni pogon 4Motion (Haldexova sklopka) je sicer doplačilna, ampak priporočena ali vsaj koristna možnost, sploh zaradi njegove sposobnosti hitrega prilagajanja potrebam in oprijemu. Na voljo so močnejši motorji - dva bencinska (1,8 s 118 kW/160 KM in 2,0 s 155 kW/210 KM) in dva dvolitrska dizelska s 103 oziroma 130 kW (140 in 170 KM) - v kombinaciji s šeststopenjskim ročnim ali DSG-menjalnikom.



## PREMIJSKA OPREMLJENOST

Znotraj številne Passatove družine velja Alltrack za premijsko ponudbo, zato je temu primerno tudi opremljen, vključno s posebnimi okrasnimi elementi na armaturni plošči in na pragovih vrat z napisom Alltrack ter eloksiranimi strešnimi sanmi. Na res dolgem seznamu opreme so še radio z osmimi zvočniki in MP3-predvajalnikom ter vmesnikom AUX-in, udobni sedeži z ledveno oporo in električno nastavitvijo naklona, samodejna klimatska naprava, nadzor pritiska v pnevmatikah, večfunkcijski volan v usnju, tempomat, potovalni računalnik Plus ... In seveda je tu bogat varnostni paket, ki obsega sistem zračnih blazin, sistem ESP (z vsemi pomožnimi sistemi, vključno s sistemom za stabilizacijo prikolice), nastavljive vzglavnike in še več.



## OBLIKA NAMIGUJE NA AVANTURO

Nezgrešljiva Passatova silhueta je vsečno dopolnjena s sivimi plastičnimi terenskimi obrobnimi kolesnih izrezov, z zaščito motorja iz legiranega jekla spredaj in zadaj, bočnimi obrobnimi pragovi, strešnimi sanmi in posebej za ta model narejenimi 17-palčnimi platišči. S temi dodatki in 165 milimetri oddaljenosti od tal je takšen Passat nedvomno bolj pripravljen na zahteve vožnje po neurejenih cestah in celo na nekoliko manj zahtevna brezpotja. Matirani krom na zunanosti, na primer na obrobah oken in letvicah hladilnika, daje avtomobilu tudi bolj premijski videz.

# Priljubljena izbira

## Škoda Octavia Combi 4x4



NOVA OCTAVIA SEVEDA NE BI BILA POPOLNA BREZ STALNEGA ŠTIRIKOLESNEGA POGONA, KI GA ŠKODA OZNAČUJE PREPROSTO IN JASNO: 4X4. KAKO ZELO POMEMBEN JE TA SEGMENT, POVE ŽE DEJSTVO, DA JE KAR 20 ODSOTKOV VSEH OCTAVIJ PRODANIH S POGONOM NA VSA ŠTIRI KOLESNA. TA PA SE KOMBIIJEVSKI VERZIJJI ŠE POSEBEJ DOBRO PODA.



### PRIPRAVLJENA NA SPOPAD

Sodobnost pogona se nadvse poda sodobnosti nove Octavie Combi. Pogon je speljan preko večploščne sklopke Haldex zadnje generacije, ki jo krmili zmogljiva računalniška enota. Ne le da se lahko v milisekundah prilagaja razmeram pod kolesi in prenaša navor na tisto os, kjer je oprijema več, s tipali v avtomobilu in z napredno računalniško logiko zmore tudi predvidevati, če in kdaj bo prišlo do zdrsa kolesa, ter se tako še učinkoviteje pripraviti na vzpostavitev optimalnega oprijema. Posamično vpeta kolesa so seveda lažje kos takšnemu pogonu, hkrati pa je mogoče izbrati paket za slabše terene, ki ima vgrajene čvrstije zadnje vzmeti in podvozje privzdignjeno za dodatnih 15 milimetrov. Tako je Octavia Combi 4x4, ki ima lahko tri pogonske stroje (1,6 in 2,0 TDI ter 1,8 TSI), še boljše pripravljena ne le na spopad z zimo in snegom, ampak tudi z blatom, makadamom in gozdnimi kolovozi.

### ZA VARNOST IN RAZVAJANJE

Dolgemu seznamu serijske in predvsem varnostne opreme (saj je Octavia Combi 4x4 na voljo v dveh boljše opremljenih paketih Ambition in Elegance), na katerem ne manjka sedem varnostnih blazin, so dodani še elektronska prečna zapora diferenciala, ESC in ABS ter nadzor oprijema in zavorne sile ... Dolg je tudi seznam opreme za boljše počutje voznika in potnikov, saj so na njem samodejna klimatska naprava (s hlajenim predalom), večfunkcijski (usnjen, po višini in globini nastavljen) volan, bluetooth povezljivost, vmesnika AUX in USB, potovalni računalnik, radio s CD/MP3-predvajalnikom, sredinski naslon za sedeže ... Navdušuje tudi spisek doplačilne opreme, na katerem je zares mogoče najti dodatke za najzahtevnejše: od aktivnega tempomata, sistema za ohranjanje smeri, parkirnega pomočnika za samodejno parkiranje in vse do biksenonskih žarometov ter samodejnega odpiranja prtljažnih vrat.



### SKLADNOST IN UPORABNOST

Popularna kombijevska izvedba je v zadnji generaciji še nekoliko zrasla in je s 4,66 metra na zgornji meji srednjega razreda. Skladnost njenih potez je še izrazitejša, saj se je medosna razdalja povečala za kar 11 centimetrov in so tako previsi ustrezno krajši, celotna slika pa kaže izrazito dinamično kombijevsko linijo ostro izrisanih potez. Octavia Combi je prvak v uporabnosti in praktičnosti izrabe prtljažnega prostora - kar za 610 litrov ga je, kar je svojstven rekord, lahko pa se poveča na kar 1740 litrov. Ob doplačilu je mogoče zložiti še naslon sovoznikovega sedeža in tako prepeljati do 2,92 metra dolg tovor.

# Prestiž neustaljenih poti

## Audi A6 allroad quattro

ALLROAD SISTEMATIČNO GRADI NA PREPOZNAVNOSTI AUDIJEVEGA STALNEGA ŠTIRIKOLESNEGA POGONA QUATTRO, KI GA JE SICER MOGOČE NAJTI V VEČ KOT 160 AUDIJEVIH MODELIH. NADGRADNJA AVANTA PONUJA ŠTEVILNE DODATKE ZA VEČ UPORABNOSTI TUDI ZUNAJ ASFALTIRANIH ALI UREJENIH CEST, S SVOJO ZUNANJO PODOBO PA V PONUDBO DODAJA TUDI NEKAJ DRUGAČNEGA PRESTIŽA.



### DOBER PO SRCU

Posebnost tega modela je seveda njegov vsestranski pogon quattro. Gre za mehanski samozaporni sredinski diferencial, ki 60 odstotkov navora prenaša na zadnjo os, po potrebi in glede na oprijem pa lahko diferencial ta odstotek sproti prilagaja, tako da lahko do 70 odstotkov navora prenese na prednji in do 85 odstotkov na zadnji kolesni par. Ta sistem imajo lahko le modeli z vzdolžno nameščenimi motorji in menjalniki, mogoče pa ga je nadgraditi tudi s športnim diferencialom, ki razporeja še moč med zadnjima kolesoma. Posebnost je tudi zračno vzmetenje, s katerim je mogoče prilagajati oddaljenost od tal in podvozje dvigniti celo za 18,5 centimetra od tal (kar je šest centimetrov več kot pri Avantu). Na voljo so štirje motorji, vsi trilitrski šestvaljniki, od tega en bencinski in trije agregati TDI, vedno tudi v povezavi s sedem- oziroma osemstopenjskim samodejnim menjalnikom.

### BI RES ŽELELI ŠE KAJ?

Ob samosvojem videzu in poslanstvu je tudi oprema nekoliko posebna, vsekakor pa izdatna. Sicer je že šestica dobro opremljen model, allroad pa temu dodaja še posebno oblaginjenje, v usnje oblečen štirikraki večfunkcijski volan, dekorativne elemente v posebnem sijaju, sredinski naslon za roke, tempomat, električno ogrevani ogledali, tipalo pritiska v pnevmatikah ... Od varnosti je tu samo najboljše: sistem zračnih blazin, ESP, ABS (in povezane funkcije), speljevalna asistenca, sistem Isofix ... Z zares dolgim seznamom dodatne opreme je mogoče Audija tudi povsem individualno prilagoditi svojim željam. Če to ni dovolj, pa je mogoče vključiti še paleto kombinacij Audi Exclusive, ki pri izbiri usnja, dekorativnih elementov in barvne lestvice zadovolji posebne želje še tako zahtevnega kupca.



### PODROBNOSTI UJAMEJO POGLED

Terenski kombiji z imenom allroad so zdaj pri Audiju že stalnica. Kombijevskemu zadku so v kombinaciji s stalnim štirikolesnim pogonom serijsko dodali še kup podrobnosti, po katerih je allroda mogoče že na prvi pogled ločiti od drugih Avantov: strešne letve, zaščito sprednjega odbijača in motorja spredaj, obrobe kolesnih izrezov v zamolki sivini (ki tudi optično razširijo avtomobil), tu so še dodatne zaščitne obrobe pragov in seveda 18-palčna platišča s pnevmatikami 235/55. Tudi nekaj lakov je prav posebnih za ta model, na primer javansko rjav.

# Vznemirljiva kombinacija

## SEAT Altea Freetrack

TO JE MODEL, S KATERIM JE SEAT DOKAZAL, DA ZNA PRESENETITI SVETOVNO JAVNOST. KO SO SE TRŽNI STROKOVNJAKI ODLOČILI, KAKO VSTOPITI V RAZRED ŠTIRIKOLESNO GNANIH VOZIL, SO NAMREČ ZA PRVI TAK MODEL IZBRALI KOMPAKTNEGA, DINAMIČNEGA VELIKOPROSTORCA – ALTEO. TERENSKI PAKET OPREME JE IZ PROSTORNEGA DRUŽINSKEGA MODELA NAREDIL VZNEMIRLJIVO IN PREPOZNAVNO VOZILO, KI JE BLIZU ŠPORTNIM TERENCEM.



### UPORABNO IN PREVERJENO

Pogonski sklop predstavlja zmogljiv dvolitrski agregat TDI v dveh izvedbah moči: 103 kW (140 KM) ali 125 kW (170 KM) in 320 Nm ali 350 Nm navora v uporabno širokem pasu vrtljajev (med 1750 in 2500 vrt./min.). Motor je spojen z ročnim šest-stopenjskim menjalnikom, ta pa moč prenaša na vsa kolesa. Haldexova sklopka na zadnji osi skrbi za hiter in za voznika skoraj nezaznaven prenos moči med prednjo in zadnjo osjo. Računalniško nadzirana enota se bliskovito hitro odloča za razmerje med osema glede na parametre, ki jih dobiva od številnih tipal po vozilu. Ob idealnem prijemu in umirjeni vožnji pa je, da je poraba čim manjša, velika večina pogona speljana na prednji kolesni par.

### ČISTO POSEBEN MODEL ...

... mora seveda imeti tudi čisto poseben in ustrezno dolg spisek opreme. Poleg stabilnostnega sistema (ESP) so tu še nadzor oprijema (TCS) in zavorni pomočnik (EBA) ter šest zračnih blazin. Za varnost skrbijo še nadzor tlaka v pnevmatikah, tipalo za dež, dvojni žarometi in sistem Isofix za otroške sedeže, tu so po višini nastavljivi prednji sedeži in volan, ki je povrh še multifunkcijski in oblečen v usnje. Klimatska naprava je samodejna, vgrajen je hi-fi sistem s CD- in MP3-predvajalnikom ter USB-vtičem, vključena sta tudi tempomat in potovalni računalnik. Seveda je mogoče najbolj vsestranski model SEAT še nadgraditi: z zmogljivo navigacijsko napravo z zaslonom na dotik, bluetooth povezljivostjo, ogrevanimi sedeži ter tudi z (v streho zloženim) sedemcolskim ekranom in DVD-predvajalnikom za potnike na zadnjih sedežih.



### DINAMIČNA NA PRVI POGLED

Altea sodi med najkompaktnjše avtomobile te vrste, toda za več prostornosti so »terensko« inačico vendarle zasnovali na podaljšani verziji XL in tako je zaradi izrazitejših odbijačev v črni barvi ter zaščitnih elementov pod njimi pridobila še dva centimetra. V dolžino meri skoraj 4,49 metra. Dobro se temu dinamično, klinasto zasnovanemu modelu podajo tudi 17-palčna platišča, ki jih objemajo razširjeni in dodatno zaščiteni blatniški koši in pragovi. Za resnično pustolovski videz in seveda več uporabnosti na brezpotjih so inženirji karoserijo od tal dodatno dvignili za približno štiri centimetre.

# Dobesedno svojevrsten

## Volkswagen Crafter 4Motion



SAMO PO IMENU JE CRAFTER. IN SAMO PO IMENU JE NJEGOV POGON 4MOTION. SISTEM, KI GA V GLAVNEM POVEZUJEMO Z UČINKOVITO SKLOPKO NA ZADNJI OSI, KI SAMA (IN S POMOČJO ELEKTRONIKE) NADZORUJE KOLIČINO NAVORA, SO V TEM ROBUSTNEM LAHKEM GOSPODARSKEM VOZILU ZAMENJALI S POSEBEJ ZA CRAFTERJA UKROJENIM IZDELKOM AVSTRIJSKE HIŠE ACHLEITNER, SPECIALIZIRANE ZA NAJZAHTEVNEJŠE ŠTIRIKOLESNE POGONE. NAJ SE DOGODIVŠČINA ZAČNE!



### ŠTEVILKA ENA V ZMOGLJIVOSTI

Pogled od spodaj razkrije, da imata serijski Crafter in takšen, ki je zapustil Achleitnerjevo tovarno, le malo skupnega. Pri Achleitnerju namreč blažilce in vzmeti spredaj nadomestijo z zmogljivejšimi vijačnimi ter namestijo posamično vpetje. Zadaj listnate vzmeti ostajajo, so pa seveda močnejše, ravno tako kot stabilizatorja. Nato vgradijo odjem pogona za sprednjim diferencialom, tja vgradijo še terenski prenos moči (razmerje 1 : 2, 2 : 5), namestijo kardansko gred, zadnji diferencial (s 100-odstotno zaporo) in pogonske gredi. Na željo zahtevnejšega kupca vgradijo zaporo tudi v sprednji diferencial. ABS ostaja, ESP pa zaradi terenske tehnike ni več mogoč. Za pogon je predviden le najzmogljivejši dvolitrski motor BiTDI s 120 kW (163 KM) in medvedjimi 400 Nm navora pri 1800 vrtljajih v kombinaciji z ročnim štirikolesnim pogonom. Zmogljivosti takšnega terenskega kolosa so izjemne – nič čudnega, da je s tem modelom Volkswagen opremljal organizatorje in spremljevalne ekipe relija Dakar.

### KDO BI SI MISLIL

V notranjosti ni nič takšnega (če zanemarimo nadzorna stikala za vklop zapor in reduktorja), po čemer bi lahko voznik sklepal, da pravzaprav sedi v strogo namenskem terenskem vozilu, s katerim lahko prepelje kup potnikov ali pa nekaj ton tovora tudi na najbolj odročna mesta. Tak Crafter je seveda namenjen specializiranim službam, kljub temu pa omogoča vgradnjo vseh dodatkov za udobje voznika in potnikov: od potovalnega računalnika, večfunkcijskega volana, bluetooth povezljivosti, navigacijskih sistemov, dodatnega ogrevanja kabine in sedežev do klimatske naprave, ogledal, kamere za vzvratno vožnjo ...



### KOT GA POZNAMO

Razen za kakšnih deset centimetrov dodatno privzdignjenega podvozja in terenskih pnevmatik je njegova oblika takšna, kot jo poznamo že nekaj časa – strogo namenska, pa vendar sodobna, s klinastim prednjim delom in prepoznavnimi navzgor prirezanimi žarometi. Pri verziji s štirikolesnim pogonom je sicer mogoče izbirati med skoraj vsemi kombinacijami štirih karoserijskih izvedb (kombi, kesonar, furgon z enojno ali dvojno kabino, šasija) in med tremi dolžinami oziroma višinami nadgradnje ter seveda nosilnosti.

# Teško ga je ukrotiti

## Porsche Macan



NAJNOVEJŠI IZ VISOKO CENJENE PORSCHÉJEVE DRUŽINE JE DOLGO PRIČAKOVANI KOMPAKTNI ŠPORTNI TERENEC MACAN, KAR V INDONEZIJSKEM JEZIKU POMENI TIGER. KOT POVE ŽE IME, JE NOVI PORSCHÉ HITER IN ODLOČEN, V ROKAH SAMOZAVESTNEGA VOZNIKA PA POKAŽE (TUDI) SVOJO DIVJO PLAT.



### VEDNO NA PREŽI

Vse, kar lahko Porsche ponudi svojim zahtevnim kupcem, je zbrano tudi v Macanu: posamične obese na vseh kolesih, zmogljivo podvozje, ki dobro nadzira nagibanje višje karoserije, zmogljivi motorji, hitri menjalniki in napreden štirikolesni pogon, vključno z nadzornimi sistemi. Sprva bo Macan na voljo s tremi motorji, že vstopni model S pa poganja trilitrski prisilno polnjeni motor V6 s 340 KM, s katerim do stotice pospeši v breme 5,5 sekunde. Najmočnejši bencinski motor je 3,6-litrski, sprva predstavljen v Panameri, ki zmore kar 400 KM – odločna številka za manj kot dve toni teže. To je dovolj za 4,8-sekundni pospešek do 100 km/h. Še trilitrski dizel z 258 KM potisne kompaktnega terenca do 100 km/h v 6,2 sekunde. Štirikolesni pogon uporablja večploščno računalniško nadzorovano sklopko, ki zmore hipno razporejati moč med prednjo in zadnjo os, kar je ob silnosti navora (najmanj 460 Nm) še kako potrebno.

### PREMIJSKA PONUDBA

Zagotovo je Macan edini v svojem razredu, pri katerem lahko lastnik izbira med kar tremi izvedbami podvozja (klasično z jeklenimi vzmetmi in blažilci, PASM z nadzorovanimi blažilci in zračno vzmetenje). Ob zračnem vzmetenju je Macan, četudi Porsche, lahko tudi resen terenec z oddaljenostjo od tal kar 230 milimetrov (terenski program, ki nadzoruje še delovanje menjalnika, motorja in elektronskih varnostnih sistemov). Seveda pa je predvsem športni terenec, zato tudi serijski športni program vožnje (odzivnost motorja, hitrost prestavljanja serijskega menjalnika DSG, ESP, izpuh). Nadgraditi ga je mogoče s paketom Sport Chrono, ki doda startni program in tako pospešek izboljša za 0,2 sekunde, ter morda še s sistemom vektoriranja navora (PTV Plus), ki z impulznim zaviranjem notranjih koles olajša vstop v zavoj in pospeševanje v njem.



### NETIPIČEN ŠPORTNI TERENEC

Da sledi oblikovalskim smernicam, ki jih je začrtal starejši (in večji) prednik Cayenne v svoji drugi izvedbi, je seveda logično. Zato pa so se oblikovalci pri zadnjem delu novinca nekoliko obrnili k limuzinski Panameri. Vsekakor s 4,67 metra dolžine in 1,92 metra širine deluje prepoznavno ter zaradi visokih bokov, klinastega pokrova motorja in položnega vetrobranskega stekla tudi zelo dinamično. Športno agresivnost ustvarjajo velike odprtine na sprednjem delu in morda Macan tako deluje, kot da bi celo bolj sodil v razred križancev kot klasičnih športnih terenecv.



Škode v voznem parku podjetja Electrolux Ljubljana prevozijo tudi do sto tisoč kilometrov letno. Zaposleni jih uporabljajo za daljše poti - v Beograd, Budimpešto, Nürnberg in povsod tja, kjer ima podjetje tovarne ali pisarne.

# Upravičila svoj sloves

ŠTEVCI KILOMETROV ELECTROLUXOVIH VOZIL SE NEUTRUDNO VRTIJO IN V LETU DNI LAHKO OBRNEJO TUDI DO STO TISOČ KILOMETROV. ŽE VRSTO LET JE TAKO V PODJETJU, KI POTREBUJE ZANESLJIVA, KAKOVOSTNA IN VZDRŽLJIVA VOZILA, STALNA SOPOTNICA ZNAMKA ŠKODA.

**Tekst in foto:** Mitja Sagaj

»Niti ene težave ni bilo, le redni servisi,« svoje izkušnje z vozili češke znamke opiše Miran Perič iz podjetja Electrolux Ljubljana, podružnice enega izmed vodilnih svetovnih podjetij, ki izdeluje gospodinjske aparate za dom in profesionalno rabo. Vozni park osmih avtomobilov sestavljajo

po večini Octavie, pa tudi Škoda Fabia in Volkswagen Passat. Perič trenutno vozi novo Octavio, sicer pa je to že njegova tretja Škoda. »Prva je bila Octavia Combi, druga Octavia RS, zdaj pa nova Octavia. In zgodba se ponavlja - le redni servisi, drugih težav ni. Zato se ne čudim, da se Ško-

de drži sloves najboljšega nakupa,« razlaga Perič in dodaja, da je z Octavio RS v treh letih in pol tako prevozil celo 200.000 kilometrov.

**NAJRAJŠI NA ZADNJI KLOPI**  
Miran Perič je sicer tisti, ki v Electroluxovi ekipi naredi največ kilometrov,

avtomobile uporabljajo tudi za zasebne poti in prijatelji, ki so se imeli kdaj možnost popeljati z našim sogovornikom, so z novo Octavio zadovoljni. »Eden od njih, ki se z menoj pogosto pripelje v Ljubljano, se zdaj celo rajši vozi na zadnji klopi, ker je prostora neverjetno veliko,« razlaga Perič.

## V DUHU DOBREGA GOSPODARJA

Avtomobile financirajo v obliki poslovnega najema (operativni leasing), vsak avto pa je v skladu s politiko podjetja na mednarodni ravni v najemu pet let oziroma prevozi od 150 do 200 tisoč kilometrov. Ker je vozni park majhen, vozniki sami skrbijo za svoje avtomobile, sami vodijo evidenco, kdaj je katerega treba peljati na servisni pregled, sami skrbijo tudi za čiščenje in vzdrževanje. »Povsem v duhu dobrega gospodarja,« pove Perič in doda, da je kdaj v avtomobil treba naložiti tudi kakšen gospodinjski aparat in ga odpeljati do kupca. »Komu se pokvari pečica, ob tem pa pričakujem goste; takrat v avto hitro naložim kak aparat in ga odpeljem.«

## TUDI GRMETI MORA

Vrednosti avtomobilov pri naročanju so omejene, če kdo preseže določeni znesek, je treba kakšen kos opreme izbrisati s seznama. In kateri opremi se naš sogovornik ne bi nikdar odpovedal? »Dobremu zvoku, ta je zame najpomembnejši. Precej pomembnejši je od navigacije, ki jo imam na telefonu. Zato sem pripravljen doplačati za dober zvočni sistem. Če glasba igra po tihem, mora biti kakovostna, kdaj pa mora tudi grmeti,« pravi Perič, navdušen tudi nad panoramskim strešnim oknom, ki »pride še kako prav«. Njegov kolega, vodja servisa, dodaja, da so zanj najpomembnejši ksenonski žarometi. Avtomatizira-

Avtomobile financirajo v obliki poslovnega najema (operativni leasing), vsak avto pa je v skladu s politiko podjetja na mednarodni ravni v najemu pet let oziroma prevozi od 150 do 200 tisoč kilometrov.

ni menjalnik z dvema sklopama in oznako DSG pa je tisti, ki ustvarja še največ odvisnosti. »Ko se enkrat navadiš na samodejni menjalnik, ni več povratka k ročnemu,« zaključuje Perič.



MIRAN PERIČ, produktni vodja za kuhinjske aparate v regiji Adriatic, Electrolux Ljubljana d. o. o.

»Potrebni so le redni servisi, drugih težav ni. Zato se ne čudim, da se Škode drži sloves najboljšega nakupa. Trenutno vozim že tretjo Škodo – prva je bila Octavia Combi, druga Octavia RS, zdaj pa nova Octavia.«

### Vozni park podjetja Electrolux Ljubljana d. o. o.

**Število avtomobilov:** 8

**Modeli vozil:** Škoda (1x nova Octavia Combi, 2x nova Octavia, 2x Octavia Combi, 1x Octavia, 1x Fabia) in Volkswagen Passat

**Način financiranja:** poslovni najem (operativni leasing s priključeno fiksno vzdrževalno pogodbo, zavarovanjem, povračilom za ceste in stroški registracije)

**Število zaposlenih:** 18

saj s svojo Octavio vsak dan prevozi pot od Ptuja do Ljubljane in nazaj. Pogosto se odpravi tudi na daljše poti, v Beograd, Budimpešto, Nürnberg ..., povsod tja, kjer ima Electrolux tovarne ali pisarne. »Le v Albanijo rajši letimo, je hitreje,« dodaja. Zaposleni službene



# Ne kilometri, štejejejo delovne ure!

TEMPO ŠOLSKEGA AVTOMOBILA JE NEUSMILJEN, NJEGOV VSAKDANJIK NAPORNEJŠI OD DELOVNEGA DNE MARSIKATEREGA FIZIČNEGA DELAVCA. UČITELJ VOŽNJE IMA NA DNEVNEM URNIKU OD OSEM DO DEVET UR, KI TRAJAJO PO PETDESET MINUT, Z NEKATERIMI VOZILI ŠOLATA TUDI PO DVA UČITELJA IN TAK AVTO JE OBREMENJEN ŠE BOLJ, TUDI DO PETNAJST UR DNEVNO. TAKO JE V AVTOŠOLI RELAX TRANS DAN ZA DNEM.

**Tekst in foto:** Mitja Sagaj

»Da morajo biti avtomobili trpežni, smo si rekli, ko smo poenotili vozni park. In Golf je tisti, s katerim imamo najboljše izkušnje,« začne pripovedovati direktor Relax Transa Branko Kremžer. Že pred več kot desetletjem pridobljeni certifikat kakovosti ISO je vodilo pri poslovanju avtošole, ki v voznem parku prisega na Volkswagne. Predvsem Golfi so od leta 1998, ko so kupili prve tri primerke, postali stalnica.

## VEČ JE ZA NJIM, BOLJE TEČE

Z Golfi v Relaxu prevozijo po 400.000 in 500.000 kilometrov, in to brez kakšnih omembe vrednih težav. Pri mnogih drugih modelih, ki so jih v vseh teh letih tudi preizkusili za šolanje bodočih voznikov, so se težave pojavile že veliko prej. »Dogajalo se je, da avtomobil že

pri 100.000 ali 120.000 kilometrih ni bil več zanesljiv za učenje, ogromno je bilo treba vlagati vanj. A ko smo se odločili za Golfe, se je vse spremenilo, v veliki meri zaradi avtomobilov, ki preprosto vzdržijo. Več kilometrov ko je za njim, bolje teče Golf,« pove Kremžer. »Imeli smo celo Golfa, pri katerem smo lamelo sklopke prvič menjali šele po 200.000 prevoženih kilometrih, kar je skoraj neverjetno! Kilometri, ki jih kaže vsak naš Golf, niso povsem realen odraz uporabe, primernejše bi bile delovne ure, kajti Golfov motor se vrtilo toliko, da bi lahko rekli, da ima 600.000, ne pa 400.000 kilometrov.«

## GOLFI ZANIMAJO INŠTRUKTORJE IN KANDIDATE

Kakšnih 120 do 130 Golfov četrte, pete in šeste generacije so doslej že zvozili Relaxovi kandidati, tudi že po 60 Volkswagnov (poleg Golfov še nekaj Polov), hkrati v avtošoli vsako leto v povprečju najamejo deset novih Golfov in vsak »službuje« pet let. In kaj potem? Relaxov poslovni model



BRANKO KREMŽER,  
direktor podjetja  
Relax Trans d. o. o.

»Pri finančnem leasingu smo nekoč imeli strošek amortizacije, zdaj pri operativnem leasingu tega ni. Naši postopki so skrajšani, poznamo in tako lažje predvidevamo stroške vzdrževanja Golfa, imamo prednostno obravnavo na servisih, da avto ne čaka na pregled, saj za nas prav vsaka zapravljena ura pomeni izgubo.«

Inštruktorji vedo, da imajo možnost odkupiti službena vozila, zato že od začetka skrbijo zanje kot za svoja.



je uspešen: po preteku dobe financiranja (operativni leasing) se za odkup Golfov dogovorijo z učitelji vožnje. Ti zanje tako že od začetka skrbijo kot za svoje, negujejo jih in čistijo, to pa pomeni prednosti tudi za kandidate. Tudi med njimi mnogi že med šolanjem sprašujejo, kdaj neki bo kakšen Golf na prodaj. A učitelji imajo prednost, pravi Kremžer.

## VOLKSWAGEN PRVI, KI JE RAZUMEL

»S Porsche Slovenija smo si po toliko letih sodelovanja blizu. Volkswagen je bil prva znamka, ki je razumela filozofijo približevanja avtošolam. Predvsem je pomembno financiranje in s Porsche Kredit in Leasing odlično sodelujemo. Pri finančnem leasingu smo nekoč imeli strošek amortizacije, zdaj pri operativnem leasingu tega ni. Naši postopki so skrajšani, poznamo in tako lažje pred-

videvamo stroške vzdrževanja Golfa, imamo prednostno obravnavo na servisih, da avto ne čaka na pregled, saj za nas prav vsaka zapravljena ura pomeni izgubo,« zadovoljen razlaga Kremžer in dodaja, da so se zdaj pri Volkswagnu dogovorili za posebno podaljšano garancijo do 250.000 kilometrov.

## SE BODO SPLOH KDAJ ODLOČILI ZA KAKŠEN DRUG MODEL?

»Učitelji drugega avtomobila preprosto niso pripravljene sprejeti. Kljub temu pa redno spremljamo konkurenco in njeno ponudbo, da česa ne spregledamo,« razloži direktor. »Je pa Golfov velikostni razred postal standard, manjših avtomobilov kandidati nočejo več, razmišljamo tudi o nakupu kakega večjega modela Volkswagen, Touarega ali morebiti Passata.«

Z Golfi v avtošoli Relax Trans brez težav prevozijo tudi do 500.000 kilometrov. Vsako leto v povprečju najamejo deset novih Golfov in vsak »službuje« pet let.

## Vozni park podjetja Relax Trans d. o. o.

**Število avtomobilov:** 44

**Modeli vozil:** Volkswagen Golf, Volkswagen Polo

**Način financiranja:** operativni leasing

**Število zaposlenih:** 80

**Posebnost voznega parka:** vsak avtomobil, ki ga avtošola prejme od trgovca, je že predelan za šolanje (vgrajene komande za učitelja, avto je homologiran in polepljen z grafično podobo podjetja).

# Velik tovornjak, malo skrbi

»S PARTNERJEM IMAVA PODJETJE IN ZA DELO POTREBUJEVA TOVORNJAK, A IMAVA TEŽAVE S PRIDOBIVANJEM KREDITA IN SVA BREZ SREDSTEV ZA POLOG. IZČRPALA SVA ŽE VSE MOŽNOSTI. POZNA KDO NAČIN, KAKO DO TOVORNJAKA? LAHKO JE TUDI STAREJŠI MODEL. HVALA ZA VSO POMOČ! TRUCKERS\_COW\_GIRL«

**Tekst:** Matevž Straus  
**Foto:** MAN Truck & Bus Slovenija

Zapis na amerškem forumu je hitro prebudil odziv stanovskih kolegov, sprva z opozorili: banke ne želijo dajati kreditov za nakupe tovornjakov, samooklicani prodajalci so prebrisani, s starimi tovornjaki so večji stroški ... Ko

sta podjetnika vendarle dobila možnost financiranja za starejši model tovornjaka, se je vsul plaz vprašanj: Je tovornjak še vozen? Kdaj je bil zadnjič pregledan? Kako je s pnevmatikami? Ali luči še delujejo? Si sploh lahko privoščita okvaro? Spletni pogovor je vzbujal vse več dvomov in uporabnik Turn3 je nazadnje zapisal: »Obilo sreče in prepričajta se o globini vode pred skokom.«

Zgodba ima seveda ameriške posebnosti, a podobne težave niso tuje tudi slovenskim podjetjem. Kakšne so možnosti financiranja tovornega vozila? O kakšnih zneskih govorimo in kaj to pomeni za naše poslovanje? Kako ocenimo stroške vzdrževanja? Enopomenskih odgovorov seveda ni, saj je končna odločitev vedno odvisna od kopice dejavnikov in specifičnih potreb posameznega podjetja. V pomoč pri odločitvi za pravi način financiranja tovornega vozila oziroma avtobusa MAN izpostavljam štiri ključna vprašanja, pri odgovorih pa so nam svetovali strokovnjaki Porsche Finance Group Slovenia.

## Osebni svetovalec

Bi želeli ponudbo za vaš vozni park ali se pogovoriti o vašem primeru? Pokličite ali pišite strokovnima svetovalcema Porsche Finance Group Slovenia:

**Dejan Stefanov**  
Skrbnik ključnih kupcev oddelka  
za upravljanje voznega parka  
Tel.: 01 53 03 718, GSM: 051 390 946  
E-pošta: dejan.stefanov@porsche.si

**Boštjan Šuntner**  
Vodja oddelka za upravljanje voznega parka  
Tel.: 01 53 03 755, GSM: 031 715 102  
E-pošta: bostjan.suntner@porsche.si

## 255 let gospodarnosti in zanesljivosti

**Kako so tovornjaki z markantnim levom postali pojem za gospodaren in zanesljiv cestni prevoz blaga?**

Zgodovina MAN-a se je začela pred 255 leti, ko je železarna St. Antony v Oberhausnu odprla prvi težkoin-dustrijski obrat v Porurju, ki so mu sledili mnogi drugi. Slabih sto let pozneje je nemški inženir Ludwig Sander ustanovil tovarno Sander'sche Maschinenfabrik, ki se je po seriji preimenovanj in združitvah z drugimi tovarnami leta 1908 oblikovala v Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg ali krajše MAN. Podjetje se je sprva osredotočalo na izkopavanje železove rude in proizvodnjo železa, a je mehanični inženiring postajal vedno močnejša dejavnost. Prav v tovarni MAN je bil izdelan prvi tehnično uporaben dizelski motor, ki ga je zasnoval Rudolf Diesel. Do leta 1990 je bil MAN – razen krajšega traktorskega obdobja – predvsem izdelovalec tirnih vozil, danes pa izdeluje gospodarska vozila (tovornjake in avtobuse), dizelske motorje za ladje in stacionarne agregate ter turbostroje. Od leta 2011 je ta znamka del skupine Volkswagen.



## FINANCIRANJE

**ŽELITE PO IZTEKU  
FINANCIRANJA POSTATI  
LASTNIK VOZILA?****a) Tovornjaka ne želim obdržati.**

Če vas bolj kot lastništvo tovornega vozila zanima njegova uporaba, je za vas prava izbira operativni leasing. Vozilo imate v najemu in zanj plačujete mesečno najemnino, ob koncu dobe financiranja pa sta skladno s pogodbenim dogovorom obračunana večje/manjše število prevoženih kilometrov in morebitna nastala škoda. Vozilo nato preprosto vrnete trgovcu in ta poskrbi za prodajo oziroma ponoven najem vozila, vi pa lahko sklenete pogodbo za novo vozilo.

**b) Tovornjak želim obdržati.**

Pri finančnem leasingu s plačilom zadnjega obroka poravnate vse obveznosti in postanete lastnik tovornega vozila ali avtobusa MAN.

**KAKO NAJ POTEKA  
ODPLAČEVANJE VOZILA?****a) Želim odplačevanje z mesečnimi obroki.**

Pri operativnem leasingu boste vozilo odplačevali z mesečnimi najemnina, kar pomeni večjo predvidljivost in olajša načrtovanje drugih izdatkov. Višina najemnine je odvisna od trajanja pogodbe, višine delne najemnine (do 30 odstotkov vrednosti vozila), izbranega modela in motorne različice ter dogovorjenega števila letno prevoženih kilometrov. Po izteku dobe najema sta glede na pogodbeni dogovor obračunana večje/manjše število prevoženih kilometrov in morebitna nastala škoda. Če se odločite za poslovni najem, bodo v mesečne najemnine všteti tudi stroški vzdrževanja vozila. Postavke vzdrževalne pogodbe lahko določite povsem po meri potreb vašega podjetja.

**b) Pripravljen imam začetni polog, nato pa želim odplačevanje z mesečnimi obroki in z možnostjo predčasnega odplačila.**

Pogodba o finančnem leasingu je lahko natančno prilagojena vašim potrebam in finančnim zmožnostim - z izbranim obdobjem financiranja in lastnim začetnim kapitalskim vložkom. Na podlagi amortizacijskega načrta ste vedno seznanjeni s preostankom dolga in možnostjo predčasnega odplačila.

**NAJ BO STROŠEK VOZILA  
PRIKAZAN V BILANCI  
STANJA?****a) Tovornjak naj ne bo prikazan v bilanci stanja.**

Pri operativnem leasingu predmet najema ne bo prikazan v bilanci stanja in tako ne bo bremenil vaše kreditne sposobnosti. Pri takšnem načinu financiranja mesečna plačila predstavljajo stroške najemnin, kar bistveno poenostavi vodenje računov.

**b) Tovornjak naj bo prikazan v bilanci stanja.**

Pri finančnem leasingu bo predmet najema prikazan med sredstvi (aktiva bilance



**BOŠTJAN ŠUNTNER,**  
vodja oddelka za  
upravljanje  
voznega parka, Porsche  
Finance Group Slovenia

Poslovni najem tovornih vozil je za podjetja smiselna odločitev, saj jim omogoča preprost pregled in planiranje stroškov uporabe tovornega vozila za več let naprej. V tujini, na primer v Nemčiji in Avstriji, je poslovni najem tovornih vozil zelo razširjen, saj so lastniki in zastopniki podjetij ugotovili, da lahko pri takšni obliki financiranja natančno izračunajo strošek in višino zasluga pri posameznem vozilu ali poslu na mesečni ravni. Ob izteku dobe financiranja obenem nimajo težav in skrbi s prodajo rabljenega vozila, saj ga preprosto zamenjajo z novim vozilom v poslovnem najemu. Ker je povprečna doba najema od tri do štiri leta, podjetja tako tudi vedno uporabljajo nove modele, ki so zanesljivi, varčni in ustrezajo najnovejšim zakonskim normam emisij izpušnih plinov.

## FINANCIRANJE

stanja). V enaki višini bo prikazana tudi obveznost do najemodajalca (pasiva bilance stanja). Obračunavanje amortizacije pri finančnem leasingu tako pomeni odhodek v izkazu poslovnega izida, plačani obroki pa predstavljajo znižanje obveznosti in odhodke od financiranja.

**KAKO LAHKO POSKRIBIM ZA  
VZDRŽEVANJE VOZIL?****a) Stroške vzdrževanja želim vključiti in odplačevati v enakih mesečnih obrokih.**

Optimalno vzdrževano tovorno vozilo ali avtobus MAN zagotavlja učinkovito mobilnost vašega podjetja. Operativni leasing, pri katerem so mesečni najemnini dodani še stroški vzdrževanja, se imenuje poslovni najem. S prodajalcem sklenete vzdrževalno pogodbo, ki jo lahko prilagodite potrebam vašega podjetja. Tako ste že na začetku najema seznanjeni s skupnimi stroški rednega vzdrževanja, ki ostajajo enaki skozi celotno dobo financiranja. Nespremenljiva in predvidljiva mesečna plačila brez obresti vam zagotavljajo natančno načrtovanje stroškov.

**b) Stroške vzdrževanja želim vključiti in poravnati v enkratnem znesku.**

Pri finančnem leasingu sklenete vzdrževalno pogodbo, ki jo lahko povsem prilagodite potrebam vašega podjetja. Celotne stroške vzdrževanja poravnate na začetku dobe financiranja.

**c) Stroškov vzdrževanja ne želim vključiti.**

Prodajno-servisni center MAN v Ljubljani in štiri pooblaščen servisne delavnice v Celju, Ilirski Bistrici, Ljubljani in Mariboru vam bodo vedno omogočali strokovno servisiranje in popravila.

**Več informacij:**

[www.fleetmanagement.si](http://www.fleetmanagement.si)  
[www.porscheleasing.si](http://www.porscheleasing.si)  
[www.mantruckandbus.si](http://www.mantruckandbus.si)

## MAN V SLOVENIJI

18 %

tržni delež v prodaji  
tovornih vozil nad  
6 ton skupne teže



181

prodanih tovornih  
vozil (v letu 2012)

20 %

tržni delež v prodaji linijskih  
in turističnih avtobusov nad  
8,5 tone skupne teže

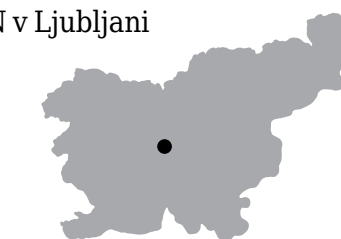
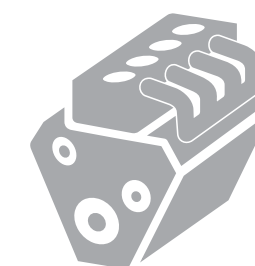


13

prodanih linijskih in  
turističnih avtobusov  
(v letu 2012)

1

prodajno-servisni center za  
tovorna vozila in avtobuse  
MAN v Ljubljani



1324

kW oziroma 1800 KM  
je zmogljivost najmočnejših  
motorjev MAN



4

pooblaščen servisne  
delavnice za vozila  
MAN v Celju, Ilirski  
Bistrici, Ljubljani in  
Mariboru

## NOVA PERSPEKTIVA



# Zdrava pamet je sovražnica ustvarjalnosti

GATORADE, ENA NAJBOLJ PREPOZNAVNIH AMERIŠKIH BLAGOVNIH ZNAMK, JE LETA 2007 ZABREDEL V HUDE TEŽAVE. PRODAJNI REZULTATI SO BILI PORAZNI, IDENTITETA LEGENDARNE ŠPORTNE PIJAČE PA SE JE IZGUBLJALA V POPLAVI KIČASTIH OKUSOV IN NEUMNIH IMEN PREMNOGIH NAPITKOV. LASTNIKI SO SE ZAVEDALI, DA JIH LAHKO IZ POSLOVNE GODLJE REŠI LE NADVSE USTVARJALEN VODJA – SARAH ROBB O'HAGAN. TODA SREDI JUNIJA 2008, KO JE O'HAGANOVA ZAPUSTILA MESTO GENERALNE DIREKTORICE V PODJETJU NIKE IN SE PRESELILA V CHICAGO, JE STORILA NEKAJ NEPRIČAKOVANEGA: ODŠLA JE NA PORODNIŠKI DOPUST.

**Tekst:** Lora Power

**Foto:** Shutterstock

Novozelandska, ki se je kalila tudi pri podjetjih Atari Interactive in Virgin Atlantic Airways, je za revijo Fast Company povedala: »Bila sem doma z novorojenčkom, trgovci pa so bentili, kaj hudiča se gremo.« Toda porodniški dopust je bil takrat najboljša odločitev. Sarah je imela na voljo malo časa, namenila pa ga je analizi podatkov, kdo in zakaj pije izotonično pijačo.

Izkazalo se je, da jo mladi športniki, maratonci in vikendavanturisti obožujejo. Čeprav so predstavljali zgolj 22 odstotkov vseh kupcev, so prispevali 46 odstotkov prometa. Kaj neki bi se zgodilo, je pomislila O'Haganova, če bi poslej ignorirali vse druge potrošnike in začeli oglaševati le za teh 22 odstotkov?

## NOVA TOČKA G

»O. K. je, če me hočeš odpustiti,« je Sarah dejala svojemu takratnemu šefu, Massimu d'Amoreju. »Ampak moramo se upreti zahtevam prodajalcev in Wall Streeta, se posvetiti zgolj športnikom ter se začeti vesti kot športno podjetje.«

O'Haganova je rekla ne tudi televizijskim oglasom, ki so zahtevali kar 90 odstotkov celotnega oglaševalskega proračuna, se usmerila na splet ter s sponzorstvi podprla številne lokalne klube, poletne tabore in razne športne prireditve. Namesto eksotičnih okusov se je osredotočila na povezavo med hranili in zmogljivostjo – kaj aktivni potrebujejo pred športnim udejstvom, med njim in po njem. Tako je nastala serija G, ki so ji dodali še energijske ploščice, proteinske smoothieje, žvečilne gumije ..., vse skupaj pa so zapakirali v nov logotip in sveže slogane.

Dve leti pozneje si je Gatorade izbojeval 75-odstotni tržni delež med špor-

tnimi napitki v ZDA, postal četrta najpomembnejša znamka v PepsiCojevi družini, imel več kot tri milijarde prihodkov od prodaje (2011) in se prebil na več kot 80 tržišč sveta. Je uradna pijača ameriške košarkarske, nogometne, hokejske, odbojkarske in bejzbojske lige ter prva izbira, po kateri sežejo Serena Williams, Usain Bolt, Dwyane Wade ali nogometaši Chelseaja, ko si gasijo žejo.

## POTREBUJEMO JO BOLJ KOT KDAJ PREJ

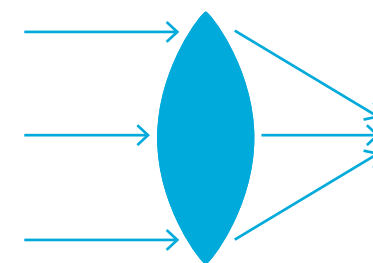
»Ustvarjalnost vodi do izjemnih dosežkov in inovacij,« je prepričana O'Haganova. Sir Ken Robinson, avtor knjige *Out of Our Minds: Learning to Be Creative*, pa meni, da sta ustvarjalnost in kritično mišljenje ključni spretnosti 21. stoletja.

»Izzivi pred nami so brez primere,« je pojasnil v nekem intervjuju. »Svetovna populacija se je v zadnjih tridesetih letih podvojila. Čedalje večji so pritiski na zemeljske vire. Tehnologija napreduje prehitro, spreminja način, kako ljudje delajo, razmišljajo, se povezujejo. Preoblikuje naše vrednote. Če pogledate, kakšne posledice ima to za politične in finančne institucije, za zdravstveno oskrbo ali izobraževanje ..., bomo res potrebovali vsak drobec iznajdljivosti, domiselnosti in ustvarjalnosti, da bi se spoprijeli s temi težavami.«

## SHERLOCK HOLMES PROTI THOMASU EDISONU

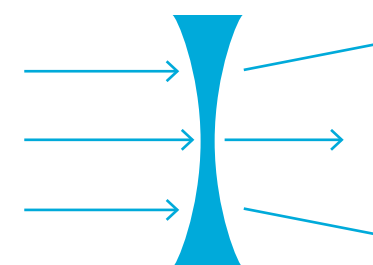
Ena od definicij ustvarjalnosti je, da gre za prirodno sposobnost vsakega posameznika, da že obstoječe stanje (materialno ali duhovno) na novo ovrednoti ter ga tako predrugači v nekaj originalnega, ekonomičnega, pozitivno usmerjenega. Se pa ustvarjalni ljudje odlikujejo tudi po načinu razmišljanja, ki mu strokovno pravimo divergentno oziroma lateralno. Poznamo še konvergentno oziroma vertikalno razmišljanje, da pa bi bolje razumeli razlike med obema,

uporabimo metaforo leče, ki jo v svojih delih ponuja dr. Vid Pečjak.



### • Konvergentno mišljenje

Žarki, ki se lomijo skozi konveksno lečo, se sekajo v gorišču, takšno smer pa ima tudi konvergentno mišljenje, ki stremi k eni rešitvi, tako kot križanke, v katerih je v posameznem stolpcu možen le en odgovor. Podobno so zasnovani inteligenčni testi in preizkusi šolskega znanja. Konvergentnemu mišljenju bi lahko rekli tudi vertikalno, analitično, selektivno, predvidljivo. Ponazorili pa bi ga lahko z miselnimi vzorci Sherlocka Holmesa ali s smerjo potovanja – vstop v mestu A, izstop v kraju B, brez vmesnih postankov, ovinkov, bližnjic ali izgubljanja.



### • Divergentno mišljenje

Divergentna (lateralna) pot pa je temu nasprotna. Že res, da bo potnik na tej ruti vstopil v kraju A, toda zanj ne bo bistveno, kam bo zavil in kolikokrat se bo izgubil. Divergentna prizma je taka kot konkavna leča – žarke razprši na vse strani, nima pravega gorišča. Zato je takšno razmišljanje nepredvidljivo, saj temelji na intuiciji, in raziskovalno,

Ustvarjalnost in kritično mišljenje sta ključni spretnosti 21. stoletja.

## NOVA PERSPEKTIVA

## Reševanje problemov s tehnikami

Ustvarjalnost lahko spodbudite tudi z nekaterimi individualnimi ali skupinskimi tehnikami:

## Izbor naključne besede

Z nekim problemom se ukvarjate že več ur, rešitve pa še kar ne vidite. Vzemite v roke najbližji časopis, revijo ali knjigo, ga/jo odprite na kateri koli strani in nekam na to stran položite prst. Na katero besedo ste pokazali? Naj postane iztočnica oziroma generator idej za rešitev problema. Izbrano besedo povežite z asociacijami, pomeni, drugimi zvezami. Takšna preusmeritev miselnega toka vam bo omogočila, da najdete rešitve, na katere sicer sploh ne bi pomislili.

## Možganopisje

Izberite ekipo s šestimi člani. Definirajte, kakšen problem želite rešiti, in v pol ure naj vsak iz ekipe na list papirja napiše tri ideje. Preda naj jih sosedu na svoji desni, ki naj jih v 15 minutah oceni, dopolni, potem preda sosedu na svoji desni ... in tako vsaj petkrat zapored. Kakšen je rezultat? Izluščite najboljše ideje. Tehnika ponuja drugačne rezultate kot možganska nevihta, ker je njena osnova namesto govora pisanje, ki pa zahteva drugačno strukturiranost in izražanje misli.

## Obrnjena možganska nevihta

Tehnika možganske nevihte je znan način reševanja problemov – kaj pa, če jo obrnemo na glavo? Začnemo enako: določimo problem, nato pa skupino spodbudimo, da namesto iskanja rešitve najde načine, kako problem še poslabšati, oziroma ugotovi, kaj narediti, da do problema pride. Ideje zapišemo in pred nami je seznam vzrokov za nastali problem, ki pa so zelo dobre izhodiščne točke za iskanje prave rešitve.

Še več tehnik in metod porajanja idej boste našli v številnih delih svetovne avtoritete na področju ustvarjalnega mišljenja, dr. Edwarda de Bona.

kajti vse poti lahko navdihnejo, hkrati pa so neobhodne za izjemna doseganja. Misli, rešitev in možnih asociacij je pri divergentnih mislecih, kot je bil na primer Thomas Edison, neskončno. Ko je nekoč ameriška vlada razpisala natečaj za izdelavo nekega stroja, so bile v poročilu opisane tri rešitve in dodano je bilo, da so tako izčrpane vse možnosti. Dva dni pozneje je Edison poslal še svoj razmislek; vključeval je 48 različic tega stroja.

## ŠTEJE TUDI SAMOTA

»Ustvarjalni ljudje ne sledijo množicam,« je na nekem predavanju dejal Peter Thiel, ustanovitelj podjetja PayPal. Po njegovem mnenju na mentalnih zemljevidih iščejo prazne prostore, se trezno in neodvisno sprašujejo o pozabljenih tradicijah, da bi nato svojo marginalno perspektivo vključili v prevladujoče trende.

Največ štejejo radovednost, samozavest in strpnost, vztrajnost in motivacija ter pripravljenost na tveganje. Toda kaj, ko so možgani navajeni stopati po ustaljeni poti. Vsi naši spomini, podobe, besede, čustva korespondirajo z aktivnostmi skupine nevronov, ki so med seboj ustvarili močne povezave, zaradi katerih se je težko znebiti odvisnosti ali strahu, da bomo na predstavitvi idej pred kolegi butnili neumnost. Prav zato, poudarjajo mnogi, je za ustvarjalne ljudi ključna samota. »Brez samote ni mogoče nobeno resno delo,« je nekoč pripomnil Picasso. Študija, poimenovana Coding War Games, mu pritrjuje, saj sta raziskovalca Tom DeMarco in Timothy Lister med primerjavo 600 računalniških programerjev v 92 podjetjih prišla do enakih zaključkov. V morju podobnosti je zevalo nekaj razlik, ki pa jih zaposleni niso pripisovali bogatejšim izkušnjam ali višji plači, ampak količini zasebnosti, veli-

kosti osebnega prostora in odsotnosti motenj.

»Če imate v podjetju nadarjene in motivirane ljudi, jih spodbujajte, naj delajo sami,« svetuje organizacijski psiholog Adrian Furnham. »Znanstveni izsledki kažejo, da so poslovneži nori, če silijo ljudi, da soočajo ideje v skupinah.« Raziskave dokazujejo, da v takšnem okolju zaposleni rajši prepuščajo odločitve drugim, nagonsko oponašajo mnenja sodelavcev in pogosto podležejo pritiskom. Kot je dognal nevroznanstvenik Gregory Berns, se v trenutku, ko imamo drugačno stališče od skupine, v možganih aktivira amigdala, majhen organ, središče za strah. Morda je tudi zato Steve Wozniak, eden od Applovih genijev, rad delal sam. »Večina izumiteljev in inženirjev mi je podobnih – živijo v svoji glavi,« je nekoč izjavil. »Skoraj tako kot umetniki.« Ali otroci, ki se ponášajo z odprtostjo, pogumom in spontanostjo.

## ZA ZAČETEK PA SI ZAPOMNITE ...

Nikar ne pustite, da bi vas omejevali stereotipi. Ustvarjalni ljudje niso posebneži. Tudi denar, strah ali roki jih ne podžigajo. In ne, ustvarjalnost ni domena podzavesti, ni niti talent ali privilegij otrok, umetnikov oziroma norih znanstvenikov, ne predstavlja ne notranjega duha niti ni rezultat dolgotrajnih terapij ali spontanega navdiha. Je danost, ki jo ima vsak. Le odkriti jo morate, se jo naučiti, negovati in usmerjati. Pri tem vam lahko pomagajo tudi nekatere izbrane tehnike in igre za spodbujanje ustvarjalnega mišljenja. Vsekakor pa ne pozabite besed iz naslova, ki jih je izrekel eden največjih genijev 20. stoletja, Pablo Picasso: »Zdrava pamet je glavni sovražnik ustvarjalnosti.« Naj torej (vsaj) kdaj nima glavne besede.

## Trening možganov

Poiščite rešitvi za spodnja miselna izziva. Namig: razmišljajte zunaj ustaljenih okvirov!

## Oglejte si rešitev obeh miselnih iger.

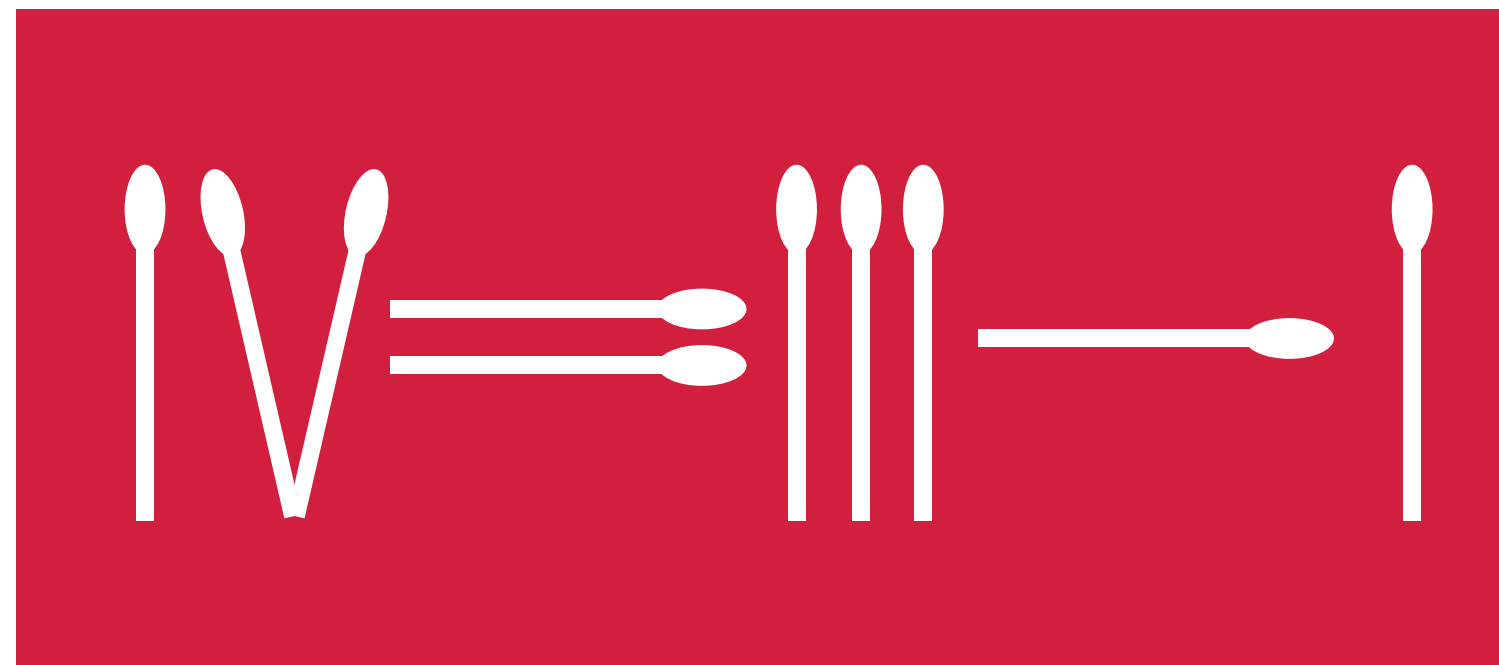
S pametnim telefonom, ki ima nameščen bralnik kode QR, odčitajte sliko kode. Če bralnika še nimate nameščenega, obiščite [neoreader.com](http://neoreader.com).



[www.poslo.si/blog](http://www.poslo.si/blog)

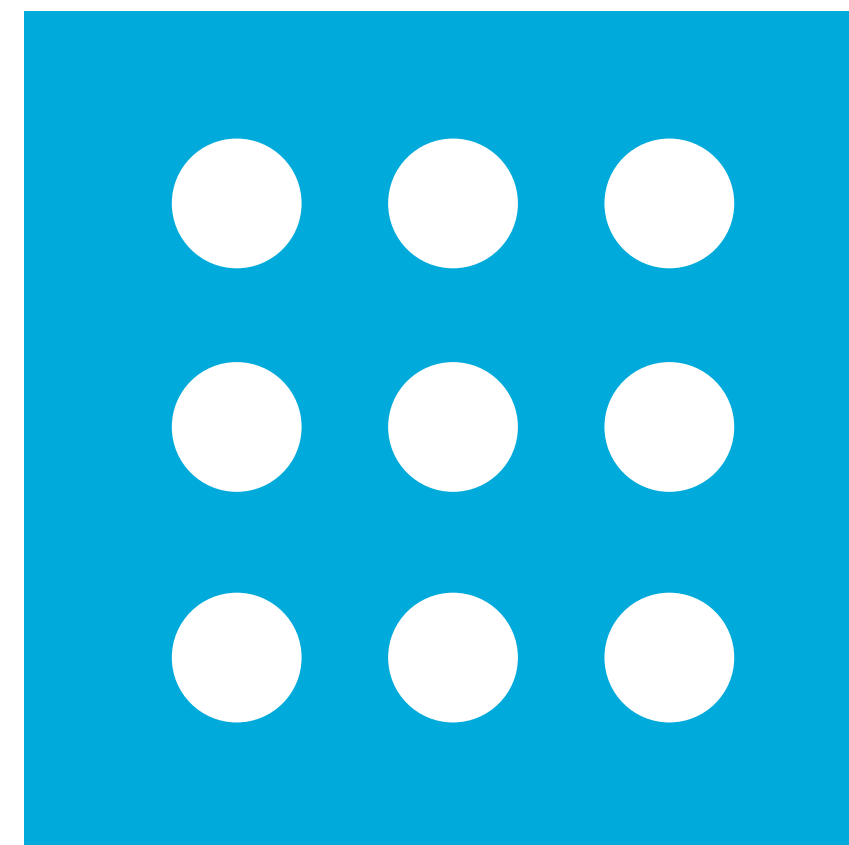
## Nepravilna enačba

Pred vami je nepravilna enačba, izpisana z rimskimi števkami. Popraviti jo morate z enim samim premikom vžigalice, ne da bi vžigalico pri tem odstranili.



## Povežite krogce

Povežite vse krogce s štirimi ravnimi črtami in v eni potezi.



## ZANIMIVO

## Katero svetovno podjetje v razvoj vlaga največ?

Evropska komisija je v poročilu o industrijskih naložbah v raziskave in razvoj, ki zajema približno dva tisoč svetovnih podjetij z največjim deležem tovrstnih investicij, razglasila podatke za leto 2012. Koncern Volkswagen med vsemi podjetji na svetu največ vlaga v raziskave in razvoj. V letu 2012 je vanje vložil 9,5 milijarde evrov. Eden ključnih ciljev koncerna je nadaljnje sistematično zmanjševanje emisij CO<sub>2</sub> novih vozil z elektrifikacijo vozil in širjenjem pogona na zemeljski plin ter načrtno povečevanje učinkovitosti bencinskih in dizelskih motorjev. V sklopu koncerna so že na voljo 302 modelske različice, ki na kilometer izpustijo manj kot 120 gramov CO<sub>2</sub>, 50 modelov pa ima izpuh manjši od 100 gramov CO<sub>2</sub> na kilometer.

## Varčnost ima novo ime

Twin up! je Volkswagnov priključni (plug-in) hibrid, posebej specializiran za mestno vožnjo. Študijo, ki izhaja iz družine urbanega modela up!, je koncern predstavil na avtomobilskem salonu v Tokiu konec leta 2013. Nekateri deli pogonskega sistema (dizelski motor, elektromotor in menjalnik DSG z dvojno sklopko) so pri tej štirisedežni izvedbi enaki kot pri najvarčnejšem avtomobilu na svetu - XL1. Tako seveda navdušuje njegova poraba: pri kombinirani vožnji porabi 1,1 litra goriva na 100 kilometrov (po novem evropskem voznem ciklusu) in na kilometer izpusti samo 27 gramov CO<sub>2</sub>. Povsem brez emisij zmore prevoziti 50 kilometrov, voznik pa lahko elektromotor vklopi ali izklopi s pritiskom na gumb.



*V sprednjem delu vozila je vgrajena pogonska enota s sistemsko močjo 55 kW (sestavljajo jo 0,8-litrski motor TDI (35 kW), elektromotor (35 kW), 7-stopenjski menjalnik DSG in krmilna elektronika). Pod zadnjo sedežno klopjo in prtljažnikom pa najdemo »sistem rezervoarjev«: litijonsko baterijo (8,6 kWh) skupaj z 12-voltno baterijo (akumulatorjem) in rezervoarjem za gorivo (33 l).*



Prva skica vozila Audi Q1.

## Nov član družine Q

Kar vidite na sliki, je prva uradna skica, ki potrjuje, da bo Audijeva družina Q dobila novega, najmanjšega in že sedmega člana - kompaktnega športnega terenca Q1. Proizvodnja vozila, ki bo zasnovano na osnovi prečnega modularnega sistema (MQB), bo v Ingolstadt stekla leta 2016.

**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:** Špela Zakotnik, spela.zakotnik@p-m.si  
**Fotografije:** Arhiv Porsche Slovenija  
**Tisk:** SCHWARZ PRINT d. o. o.  
**Datum natisa:** 19. 12. 2013  
**Naklada:** 2150 izvodov

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



**PORSCHE**  
SLOVENIJA

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

**Mobilnost** omogoča izbiro  
prave poti do uresničitve cilja.

Primož Kozmus  
– športnik



Odgovorno je pomagati manj  
**mobilnim** od nas.

Mag. Robert Cugelj  
– Univerzitetni rehabilitacijski inštitut – Soča



Biti **mobilen** zame pomeni  
biti popolnoma svoboden.

Petra Majdič  
– športnica



**Mobilnost** je značilnost uspešnih  
podjetij in posameznikov.

Igor Akrapovič  
– podjetnik



**Mobilnost** domišljije je lahko  
hitrejša od svetlobe.

Tomi Meglič  
– glasbenik



VRHUNSKA MOBILNOST

20let PORSCHE  
SLOVENIJA

