

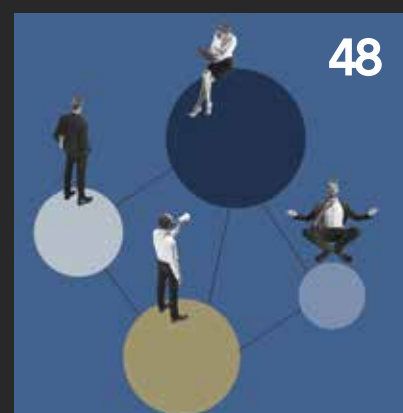
PoslovniCarzine



20



44



48



60

20 Poslovna vozila

Predstavljamo vam najnovejše in najsodobnejše adute znamk Volkswagen, Audi, CUPRA, Škoda in VW Gospodarska vozila za vašo vrhunsko poslovno mobilnost.

44 Pogovor

O spremembah na področju energetike in o tem, kako prebuja energijo v sebi, smo se pogovorili z direktorjem podjetja Ngen, Romanom Bernardom.

48 Mobilno

Kakšne so značilnosti generacij, ki trenutno sobivajo in sodelujejo v slovenskih podjetjih? Kako preprečiti konflikte ter spodbuditi večjo produktivnost in boljše odnose?

60 Zanimivosti

Navdušujoče novosti in drzni koncepti, ki jemljejo dih: novice iz sveta mobilnosti, ki jih ne smete spregledati.

PGC

SVET UGODNOSTI PORSCHÉ GROUP CARD

MOBILNA APLIKACIJA PORSCHÉ GROUP CARD

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



Mobilna aplikacija
Porsche Group
Card:



Kaj vse omogoča mobilna aplikacija Porsche Group Card?

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

04 20 56

Prvi

ID.7, prvi globalni model z baterijskim električnim pogonom v zgornjem srednjem razredu, pomeni za Volkswagen nov korak proti elektrifikaciji znamke.

Poslovna vozila

Kako o prihodnosti razmišljajo znamke Volkswagen, Audi, CUPRA, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila?

Vrhunsko

V poslovni coni Komenda, enem najhitreje razvijajočih se tovrstnih območij v Sloveniji, je začel delovati nov center mobilnosti.

06 42 58

Dan po tem

Vaše podjetje ima le še nekaj tednov časa, da sproži ustrezne postopke in si zagotovi energetske samooskrbo pod najboljšimi finančnimi pogoji.

Po meri

Podrobneje smo se posvetili tisti arhitekturi, na kateri se rojevajo električna vozila znamk koncerna Volkswagen.

Upravljaj

Kako se razvija e-mobilnost pri večjih vozilih? Pogovarjali smo se s Primožem Babnikom iz podjetja MAN Truck & Bus Slovenija.

12 44 60

Predstavljamo

Regulacija energije v energetske skupnosti omogoča prožnost in rezanje konic, lastniku sončne elektrarne, povezane v skupnost, pa prinese dodatne prihodke.

Pogovor

Pogovor z Romanom Bernardom, inovatorjem, energetikom po duši, direktorjem in soustanoviteljem podjetja Ngen.

Zanimivosti

Novosti iz sveta avtomobilizma.

16 48

Mobilno

V podjetjih danes sodelujejo kar štiri različne generacije. Ob ustreznem upravljanju lahko to pripelje do večje produktivnosti, ustvarjalnosti in zadovoljnejših zaposlenih.

Ključno

Iščemo ravnovesje med delom in prostim časom ali bi bilo bolje razmišljati o njeni harmoniji ter hkrati o polni prisotnosti v vsakem od teh segmentov?



Povezani z energijo

Čeprav se tako pričakovani preboj e-mobilnosti v Sloveniji še ni zgodil, je jasno, da gre le še za vprašanje časa. Letos bo pri nas registriranih dvakrat toliko električnih avtomobilov kot leto prej, kar sicer predstavlja le slabih deset odstotkov vse prodaje, toda v nekaj letih bo zgodba povsem drugačna. To je dejstvo.

Ker se v družbi Porsche Slovenija dobro zavedamo, da se za vsako odločitvijo o nakupu električnega avtomobila skrivajo številni pomisleki, se že nekaj let trudimo z dejstvi in predvsem z novimi rešitvami razpršiti skrbi in dvome. Na povsem legitimna in razumljiva vprašanja in pomisleke, ki jih imajo ali bi jih lahko imele naše poslovne in zasebne stranke, pa si prizadevamo odgovoriti z vedno novimi proizvodi in storitvami.

Kje polniti svoj e-avtomobil? Na to osnovno vprašanje strank smo odgovorili v sodelovanju s podjetjem Etrek in razvili sodobne polnilne postaje za polnjenje doma ali na delovnem mestu. Da bi preprečili težave s preobremenitvijo domačega ali službenega priključka za električno energijo, smo s podjetjem Amibit razvili sistem za upravljanje z električno energijo optiMOON. In kje polniti, ko smo na poti? Odzvali smo se z izgradnjo razvejenega ekosistema javnih polnilnic po Sloveniji in Evropi, ki smo ga poimenovali MOON charge.

Strankam smo v sodelovanju s podjetjem Elnet ponudili sončne elektrarne, in ker je bilo že pred leti jasno, da se bo slej ko prej spremenilo za elektroenergetsko omrežje dolgoročno nevzdržno obračunavanje po sistemu neto meritev, smo v ponudbo dodali tudi hranilnike električne energije podjetja TAB. Po 1. januarju 2024, ko se bo sistem neto meritev dokončno poslovil, bodo ti hranilniki igrali izjemno pomembno vlogo pri obvladovanju stroškov elektrike za končnega porabnika.

A to ni vse, kar vam Porsche Slovenija z znamko MOON danes lahko ponudi. Manjkal je še zadnji košček sestavljanke: kako vse te »naše« domove in podjetja povezati v energetske skupnosti, ki jim bo v novih časih dinamičnih tarif lahko prinesla izjemne prednosti?

Zdaj vam lahko s ponosom predstavimo coMOONity, energetske skupnosti, pri kateri sodelujemo z uveljavljenim podjetjem Ngen, ki ima ključne kompetence na področju prožnosti in trgovanja z električno energijo. Skupnost coMOONity in prednosti, ki vam jih prinaša, vam na straneh te revije predstavljamo podrobneje.

Vabiva vas, da se nam pridružite.

Danilo Ferjančič in Martin Wienerroither,
generalna direktorja Porsche Slovenija

Več kot Passat nove dobe?

Prvi globalni model z baterijskim električnim pogonom v zgornjem srednjem razredu pomeni za Volkswagen nov korak proti elektrifikaciji znamke. Sodobni pogonski sistemi, izpiljena aerodinamika in optimizirana poraba so garancija za doseg do sedemsto kilometrov.

Piše: Matjaž Korošak

ID.7 bo tako samozavestno nagovarjal predvsem tiste zahtevne stranke, ki so se doslej električnemu pogonu izogibale zaradi strahu pred omejenim dosegom. Ob sedemstotih kilometrih z enim polnjenjem bi morali tovrstni strahovi postati stvar preteklosti.

Za ID.7, ki se je rodil iz konceptnih modelov ID. VIZZION in ID. AERO, so pri Volkswagnu na svetovni predstavitvi dejali, da je to Passat nove dobe in hkrati še veliko več. Da so ga tudi sami primerjali z legendo, ki je skoraj sočasno zaživela v novi generaciji, je za novinca precejšen kompliment. Na ceste se tako podaja z zahtevno nalogo – upravičiti primerjavo z modelom, ki je Volkswagnu prinesel slavo v srednjem razredu.

Največji, prvi

ID.7 je z dolžino 4,96 metra največji med vsemi, ki so bili narejeni na znani platformi MEB. Je tudi prva limuzina s to platformo, hkrati pa bo prvi, ki bo uporabljal komponente nadgradnje te prilagodljive modularne zgradbe, imenovane MEB+ (vmesna faza na poti do novega sistema SSP). Sem gre šteti predvsem pogonski sklop, ki je povsem nov, sestavljen pa je iz motorja, nameščenega na zadnji osi, ki zmore moč do 210 kilovatov (286 konjskih moči) in resnih 550 njutonmetrov navora (odvisno od prestavnega razmerja), inverterja, kombinira-

nega oljno-vodnega hladilnega sistema ter enostopenjskega menjalnika.

O zmogljivostih nove petratne limuzine sicer vsaj uradno ni še nič znanega. Ve pa se, da bo z najboljšo baterijo mogoče z enim polnjenjem prevoziti do sedemsto kilometrov. Na voljo naj bi bili sicer dve: zdaj najzmogljivejša baterija s kapaciteto 77 kilovatnih ur (neto) in nova s kar 86 kilovatnimi urami. Trenutno tudi MEB+ še vedno temelji na 400-voltni tehnologiji, kljub temu pa pri Volkswagnu obljublajo velike polnilne hitrosti. Kjer bo to omogočala polnilna infrastruktura, naj bi bila moč polnjenja do dvesto kilovatov.

Do sredine leta 2024 naj bi ID.7 sledila še dvomotorna različica GTX, pri kateri naj bi se moč motorja povzpela do 250 kilovatov (340 konjskih moči). Kaj vse je še mogoče, pa so pri Volkswagnu že nakazali z vznemirljivo študijo športne limuzine ID.X Performance. Inženirji so iz obeh motorjev iztisnili izjemnih 411 kilovatov (558 konjskih moči), karoserijo spustili za 60 milimetrov in jo ustrezno razširili za 80 milimetrov širše koloteke. Drži, tudi e-pogon je lahko še kako razburljiv!

Izpiljena aerodinamika, daljši doseg

Pri Volkswagnu so še posebej ponosni na aerodinamiko, ki je izpiljena do potankosti in

v veliki meri vpliva na doseg. Elegantne tekoče poteze petratnika so takšne tudi zato, da se dosega ustrezen količnik zračnega upora, h kateremu prav tako prispevajo še položno vetrobransko steklo, zračne zavese za usmerjanje toka zraka okoli koles, posebna platišča, povsem prekrito dno, zadnji difuzor in spojlerski zavitek na petih vratih. Končne številke so impresivne: količnik zračnega upora je med 0,23 in 0,24 (odvisno od opreme), kar je najboljši rezultat med modeli ID.

Medosna razdalja Volkswagrovega električnega novinca meri skoraj tri metre, zato je jasno, da je prostor, namenjen potnikom (in prtljagi), precej razkošno odmerjen. Tudi sicer je notranjost zasnovana na novo, poudarek pa je na kvalitetnejših materialih in dobrem počutju potnikov, h kateremu prispevajo nov inteligentni sistem vpihovanja zraka, masažni sedeži (v vsakem je dvanajst zračnih blazin) z zračenjem in gretjem, dodelana ergonomija ter enostavnost upravljanja. Sem sodi tudi novi infozabavni sistem MIB4 s kar 15-palčnim osrednjim zaslonom, dodatnimi funkcijami in osvetljenimi drsniki.

Sedmica bo z naprednimi asistenčnimi funkcijami vozniku olajšala nekaj vsakodnevnih bremen, in to predvsem pri samodejnem parkiranju ter pri vožnji in prehitovanju na avtocesti, sistem Travel Assist pa bo lahko podatke za pomoč vozniku črpal tudi iz oblaka.





Še lahko ujamete rok za cenejšo elektriko

Investicija v lastno sončno elektrarno bo od 1. januarja finančno manj ugodna, zato velja ukrepati čim prej. Vaše podjetje ima le še nekaj tednov časa, da sproži ustrezne postopke in si zagotovi energetska samooskrbo pod najboljšimi finančnimi pogoji.

Piše: Špela Zakotnik

Z letom 2024 se namreč ukinja tako imenovani sistem letnih neto meritev oziroma letni net metering. Gre za finančno najugodnejši način obračunavanja električne energije za objekte z lastno sončno elektrarno, ki pa ne velja le za fizične osebe, ampak tudi za male poslovne odjemalce, in sicer v primeru, da moč sončne elektrarne ne presega 43 kilovatov.

KAKO DELUJE SISTEM, KI SE POSLAVLJA?

Spomnimo: vaša sončna elektrarna je priključena na omrežje, in kadar je njena proizvodnja večja od vaše porabe v objektu, presežek elektrike oddaja v omrežje. Kadar pa so

potrebe v objektu večje od trenutne proizvodnje sončne elektrarne, potrebno električno energijo pridobite iz omrežja. Po trenutno veljavnem sistemu neto meritev se razlika med (v omrežje) oddano in porabljeno električno energijo (iz omrežja) obračuna enkrat letno, ob koncu koledarskega leta.

Vaš dobavitelj električne energije vam torej v primeru, da ste potrebovali več elektrike iz omrežja, kot ste je vanj oddali, enkrat letno izstavi račun za razliko med obema. Za ta del porabe (in samo zanj) plačate tudi omrežnino. Če pa letni neto obračun pokaže, da ste s svojo elektrarno ustvarili pre-

sežek, ga oddate v omrežje, ne da bi vam dobavitelj (praviloma) za to kaj plačal. Namen te sheme namreč ni zaslužiti s proizvodnjem elektrike, temveč pokrivati potrebe po energiji z minimalnimi stroški.

Če je vaša sončna elektrarna pravilno dimenzionirana, namreč na letni ravni proizvede toliko električne energije, kolikor je porabite. Zato do razlike med količino elektrike, oddane v omrežje, in tiste, ki je prevzeta iz omrežja, ne prihaja, kar seveda pomeni, da s tem nimate nobenih dodatnih stroškov. Ravno zato je sistem neto meritev za uporabnike tako ugoden – prihranki pri električni energiji so zares veliki.

Spremembe in ključni datumi

Bistvena sprememba, ki se nam obeta, je torej ukinitve sistema letnih neto meritev s 1. januarjem 2024. Za sončne elektrarne, za katere bodo vloge za soglasje za postavitve in priklop na omrežje oddane v letu 2024 ali kasneje, ta sistem ne bo več veljal. To pomeni, da se bo razlika med oddano in prejeta energijo obračunavala vsak mesec kot ob klasičnem odjemu elektrike.

Zato boste pozimi, ko boste imeli veliko večjo porabo kot proizvodnjo, električno energijo plačevali, poleti, ko boste imeli presežke, pa jo boste dobavitelju prodajali, seveda po precej nižji ceni, kot jo boste pozimi plačevali, saj bo presežkov na trgu poleti veliko.

Kaj pa omrežnina? Vlada Republike Slovenije je marca lani izdala Uredbo o samooskrbi z električno energijo iz obnovljivih virov energije, ki s koncem leta 2023 ukinja net metering, hkrati pa prinaša tudi spremembe pri obračunavanju omrežnine in dajatev, saj določa, da mora biti zaračunavanje omrežnine nediskriminatorno. To vsekakor pomeni, da jo boste morali plačati za prav vsa električno energijo iz omrežja, ki jo boste porabili, ne glede na to, koliko elektrike boste s svojo elektrarno oddali v omrežje. Spomnimo: pri trenutnem sistemu net metering plačate omrežnino le za razliko med proizvedeno in porabljeno električno energijo na letni ravni, in sicer izključno v primeru, da je bilo iz omrežja prevzete več elektrike, kot ste je vanj oddali. Zaradi te spremembe bo finančni izkupiček lastne sončne elektrarne veliko slabši.

Zato je poziv k hitremu ukrepanju na mestu: mali poslovni odjemalci in fizične osebe, ki bi si še želeli zagotoviti letni net metering kot finančno najugodnejši način obračunavanja, morajo vlogo za soglasje pri pristojnem elektrooperaterju oddati do vključno 31. decembra 2023, elektrarna pa mora biti nato dejansko priklopljena v omrežje do konca leta 2024.

Odperta vprašanja

Nadaljnje spremembe še niso povsem jasne. Od kdaj bo treba plačevati omrežnino tudi za električno energijo, ki jo boste oddali v omrežje, še ni definirano. Prav tako bomo še

videli, kje se bo (glede na nakupne cene) ustalila cena, ki vam jo bodo dobavitelji elektrike plačevali za neto mesečne presežke energije, ki jih bodo prevzeli od vas.

Vsi, ki bi si še želeli zagotoviti letni net metering kot finančno najugodnejši način obračunavanja, morajo vlogo za soglasje pri pristojnem elektrooperaterju oddati do vključno 31. decembra 2023, elektrarna pa mora biti nato dejansko montirana do konca leta 2024.

Začnite takoj

Svetujemo vam, da ne čakate predolgo. Če razmišljate o lastni sončni elektrarni, se vam resnično izplača pohiteti z oddajo vloge za soglasje za postavitve in priklop do 31. decembra letos, kar vam zagotavlja ohranitev obračuna po sistemu letnih neto meritev.

Vsekakor pa računajte na to, da priprava vloge zahteva svoj čas. V njej je namreč treba navesti kar nekaj konkretnih podatkov, med njimi:

- ⚡ kolikšna bo priključna moč sončne elektrarne v kilovatih;
- ⚡ kolikšna bo moč fotonapetostnih modulov v kilovatih in kako bodo nameščeni;
- ⚡ koliko bo optimizatorjev in razsmernikov, kakšne vrste in moči bodo ter druge tehnične informacije, kot je na primer shema priklopa;
- ⚡ predvideti je treba tudi, kolikšna bo letna proizvodnja za lastne potrebe in kolikšna za oddajo v omrežje.

Te podatke pri znamki MOON, ki je del podjetja Porsche Slovenija, pridobijo na podlagi natančne zasnove vaše sončne elektrarne. Po prejemu povpraševanja bodo najprej pripravili informativno ponudbo, nato pa si strokovno ogledali vaš objekt in zasnovali elektrarno, prilagojeno vam in vašim željam oziroma potrebam vašega podjetja. Razbremenili vas bodo zapletenega izpolnjevanja vloge. Poskrbeli bodo, da bodo vanjo vnesli točne podatke in v postopku zato ne bo prišlo do nobenih birokratskih zapletov.

Ker se zavedajo, da je tokrat čas zares denar, se zavezujejo, da bodo vašo vlogo pripravili v treh tednih* po oddaji vašega povpraševanja (seveda v primeru, da se boste takoj odzvali pri vseh vmesnih korakih). Vlogo bodo nato po vašem pooblastilu tudi vložili, vi pa se boste ves ta čas lahko mirno posvečali svojemu poslu.

Najkasneje do konca novembra 2023 pri znamki MOON oddajte informativno povpraševanje in ujemite še zares zadnji rok za cenejšo elektriko.
povprasevanje.moon-power.si
moonpower@porsche.si
080 88 46



Zakaj bi izbrali MOON?

Znamka MOON je del zaupanja vrednega podjetja Porsche Slovenija, ki na slovenskem tržišču deluje že trideset let. Njeni izkušeni strokovnjaki vam bodo stali ob strani pri prav vseh korakih, od zasnove sončne elektrarne do priprave vse potrebne dokumentacije, pridobitve soglasij in dovoljenj, postavitve, priključitve na sistem ter vzdrževanja.

Sončne elektrarne MOON so zgrajene iz najkvalitetnejših monokristalnih sončnih celic in drugih kakovostnih komponent priznanih proizvajalcev ter vam zagotavljajo stabilen mesečni donos več desetletij. Njihova pričakovana življenjska doba je trideset let in več.

Strokovnjaki znamke MOON vas bodo podpirali tudi po zagonu elektrarne in vam omogočili uporabo zanesljive programske opreme, s katero boste preprosto upravljali sistem, optimalno izkoriščali energijo in nadzorovali stroške. Na voljo so vam tudi kakovostni hranilniki električne energije, ki povečujejo vašo neodvisnost od električnega omrežja.

Ob vsem tem pa vam lahko MOON na enem mestu ponudi še druge celostne rešitve za trajnostno delovanje, torej tudi polnilne postaje za električna vozila znamk Volkswagen, Audi, CUPRA, SEAT, Škoda in Volkswagen Gospodarska vozila ter prav tako za električne avtomobile drugih znamk, prek podjetja Porsche Leasing pa tudi ugodne možnosti financiranja.

* Velja v primeru takojšnjega naročila in potrditve termina ogleda (t. i. home check) po prejemu informativne ponudbe, takojšnje potrditve ponudbe po ogledu in takojšnjega podpisa pogodbe o nakupu sončne elektrarne po prejemu. Pridržujemo si pravico do podaljšanja roka na več kot tri tedne v primeru višje sile. Upoštevana bodo povpraševanja, ki bodo oddana najkasneje do 1. 12. 2023.



Več informacij o vseh vidikih energetske samooskrbe, spremembah in dodatni ponudbi znamke MOON najdete na vrhunskaemobilnost.si.

Elektrodistributer lahko vašo vlogo za soglasje tudi zavrne. Za to sta dva ključna razloga:

1. Vaša vloga vsebuje nepravilne ali nepopolne podatke, ki jih kljub pozivu niste ustrezno korigirali. Da se temu izognete, vlogo za stranke znamke MOON vedno izpolnijo njeni strokovnjaki. Če jim stranke dajo napačne informacije, denimo o lastniku objekta, in je treba popraviti ali dopolniti vloženo vlogo, pri znamki MOON prevzamejo vso koordinacijo in izvedbo.
2. Omrežje na vašem območju je že doseglo maksimalno obremenitev s sončnimi elektrarnami. Tudi v tem primeru ima MOON ustrezno rešitev, o kateri lahko več preberete na naslovu

vrhunskaemobilnost.si/e-hranilniki.



Q & A

s Saro Fink, koordinatorko projekta e-mobilnost v Porsche Slovenija

Kako vemo, ali se nam sončna elektrarna izplača ali ne?

Ocenjujemo, da se investicija v sončno elektrarno po trenutno veljavnem sistemu letnih neto meritev izplača vsem, katerih letna poraba je večja od 5000 kilovatnih ur oziroma mesečno za elektriko plačujete 50 evrov ali več.

Mesečni račun za elektriko bo po izgradnji sončne elektrarne sestavljen le še iz stroška obračunske moči ter prispevka za SPT in OVE, ki pa je vezan na priključno moč vašega elektropriključka in ga plačujete že zdaj, tudi če ne porabite prav nič električne energije.

V povprečju se investicija v domačo sončno elektrarno po sistemu letnih neto meritev povrne v osmih do desetih letih, kar je odvisno od velikosti sončne elektrarne (večja ko je, nižja je cena na kilovat) ter seveda vaše porabe in cene električne energije iz omrežja. Pri tem ne pozabite, da bo sončna elektrarna delovala vsaj trideset let.

Podrobnosti novega sistema obračunavanja po ukinitvi neto meritev sicer še niso v celoti znane in se o njih še dogovarjajo, že zdaj pa je jasno, da se vam bo investicija v sončno elektrarno po novem načinu povrnila kasneje kot po trenutno veljavni shemi neto meritev. Seveda pa bo še vedno finančno vzdržna, saj bo na drugi strani, morda tudi v kombinaciji s hranilnikom električne energije in sistemom za energetska upravljanje (kot npr. optiMOON), poskrbela za prihranke pri omrežnini za obračunsko moč in splošnem zmanjšanju porabe iz omrežja.

Strošek same sončne elektrarne se pri tem ne spreminja in ne vpliva na povrnitev investicije. Ključna je cena, ki jo boste po novem načinu kot potrošnik plačevali svojemu dobavitelju in elektrooperaterju za:

- ⚡ prav vso elektriko, prevzeto iz omrežja (pri sistemu neto meritev plačate le razliko prevzete elektrike iz omrežja, ki je ne pokrijete z oddano elektriko iz sončne elektrarne na letni ravni);
- ⚡ omrežnino za vso prevzeto električno energijo (pri sistemu neto meritev plačate le razliko omrežnine prevzete elektrike iz omrežja, ki je ne pokrijete z oddano elektriko iz sončne elektrarne na letni ravni).

Kakšne subvencije in spodbude so na voljo za postavitev sončne elektrarne v Sloveniji?

Subvencije za postavitev sončne elektrarne so v letu 2023 še vedno na voljo pri Eko skladu in po novem za poslovne subjekte ter skupnosti pri Borzenu (razpis JP-OVE-01). Za

fizične osebe za sončno elektrarno prejmete subvencijo 50 evrov za en kilovat inštalirane nazivne električne moči naprave (in ne več kot 25 odstotkov upravičenih stroškov naložbe), za sončno elektrarno skupaj s hranilnikom pa 500 evrov za en kilovat inštalirane nazivne električne moči (ne več kot 25 odstotkov upravičenih stroškov celotne investicije). Za podjetja je pri Borzenu na voljo nov razpis JP-OVE-01, po katerem za sončno elektrarno dobijo 180 evrov za kilovat inštalirane moči, če jo namestijo na nadstrešek, s katerim pokrijejo do tedaj nepokrito parkirišče, pa kar 350 evrov. Poleg tega velja omeniti, da je za podjetja na voljo še subvecija za hranilnike električne energije, dodane k novi sončni elektrarni, in sicer 225 evrov na kilovatno uro kapacitete - seveda pa tudi tu veljajo nekatere omejitve. Če se odločite za katero od rešitev MOON, vam naši strokovnjaki pomagajo pravilno izračunati, kakšna subvencija bi vam lahko bila na voljo, in se prijaviti na razpis.

Kako dolga je pričakovana življenjska doba sončne elektrarne in koliko vzdrževanja potrebuje ter kakšni so stroški, povezani s tem?

Naše naprave so zgrajene iz kakovostnih komponent priznanih proizvajalcev in zagotavljajo stabilen mesečni donos več desetletij. Njihova pričakovana življenjska doba je lahko trideset let in več.

Fizični pregled elektrarne je priporočljivo opraviti na dve leti. Pri tem se plačajo obisk izvajalca, torej serviserja MOON, in morebitni potrebni popravki, ki so v večini primerov kriti z garancijo proizvajalcev posameznih komponent sončne elektrarne.

Sicer pa se – odvisno od nagnjenosti sistema – za boljši izkoristek priporoča čiščenje modulov (zaradi cvetnega prahu, smoga, listja, umazanije, ptičjih iztrebkov ...). Tudi sneg je z modulov priporočljivo odstraniti, če seveda z njih ne zdrsnite sam. Prav tako je treba poskrbeti tudi za odstranitev visokih ovir, ki omejujejo dostop svetlobe do modulov (visoka drevesa, grmičevje).

Več vprašanj in odgovorov nanje najdete na vrhunskaemobilnost.si/aktualno.



Cena sprememb

Kakšen bo novi sistem obračunavanja, še ni povsem jasno. Poglejmo si torej sedaj veljavnega in predvidimo nekaj možnih scenarijev nove ureditve z različnimi finančnimi posledicami.**

STROŠKI IN PRIHRANKI PRI RAZLIČNIH SCENARIJIH

Primer Milač

	LETNI STROŠEK ELEKTRIČNE ENERGIJE V EVRIH	LETNI PRIHRAANEK S SONČNO ELEKTRARNO V EVRIH	LETNI PRIHRAANEK S SONČNO ELEKTRARNO V ODSOTOKIH
BREZ SONČNE ELEKTRARNE	3794 EUR	0 EUR	/
Trenutno veljavno (najugodnejše): obračun po shemi neto meritev	448 EUR	3346 EUR	88 %
Po novem (manj verjeten scenarij): vse enako, plača se le omrežnina	986 EUR	2808 EUR	74 %
S SONČNO ELEKTRARNO			
Po novem (možen scenarij): mesečno netiranje energije in omrežnine	845 EUR	2949 EUR	78 %
Po novem (zelo verjeten scenarij): mesečno netiranje energije in plačilo omrežnine za vso iz omrežja prevzeto elektriko	1242 EUR	2552 EUR	67 %

** Več in natančneje o izračunih na vrhunskaemobilnost.si/aktualno.

Za lažjo ponazoritev smo vzeli konkreten primer družine Milač. Ta je prav tako ilustrativen za vse male poslovne odjemalce, zato ga objavljamo tudi na tem mestu. Milačevi imajo hišo v velikosti 180 kvadratnih metrov, prostore in sanitarno vodo ogreva toplotna črpalka moči 11 kilovatov, za hlajenje pa skrbi dvojna klimatska naprava. Toplotna črpalka letno porabi 5,1 megavatne ure elektrike, električni avto 4 megavatne ure, drugi porabniki pa še med 2 in 3 megavatnimi urami. Letna poraba je tako 15.300 kilovatnih ur, kar Milačeve uvršča med velike zasebne porabnike. Ob tej porabi in obračunski moči 10 kilovatov bi bil njihov letni strošek za elektriko zelo visok. **Z vsemi vključenimi prispevki bi znašal 3794 evrov.**

Lastna sončna elektrarna: obračun po shemi neto meritev (velja za vse elektrarne, za katere bodo vloge za soglasje oddane do 31. 12. letos)

Na hiši Milačevih je že nekaj let nameščena 12-kilovatna sončna elektrarna MOON. Kljub temu da je v njihovem

primeru po letnem obračunu več energije prevzete iz omrežja kot pa oddane vanj, so prihranki zelo veliki.

Priključna moč objekta: 17 kW / Moč nameščene sončne elektrarne: 12 kWp / Proizvodnja sončne elektrarne v letu 2022: 14.370 kWh / Letna v omrežje oddana energija: 11.429 kWh / Letna iz omrežja prevzeta energija: 12.617 kWh / Letni obračun: 1188 kWh električne energije, prevzete iz omrežja

Končni letni strošek električne energije z vsemi vključenimi prispevki:

448 EUR

Letni prihranek pri strošku električne energije z namestitvijo sončne elektrarne:

3346 EUR

Poglejmo si, kako bi Milačeve udarilo po žepu, če bi vlogo za soglasje za postavitve in priklop lastne sončne elektrarne na omrežje oddali šele po 1. januarju 2024.

1. Manjverjeten scenarij

Uredba, ki ukinja sistem neto meritev, določa tudi, da mora biti zaračunavanje omrežnine nediskriminatorno. To lahko pomeni, da bodo lastniki sončnih elektrarn morali plačati omrežnino za prav vso elektriko iz omrežja, ki jo bodo porabili, ne glede na to, koliko električne energije bodo s svojo elektrarno oddali v omrežje. Kaj bi to pomenilo za družino Milač, če vsi drugi pogoji trenutne sheme ostanejo nespremenjeni (kar je sicer malo verjetno)?

Letna iz omrežja prevzeta energija: 12.617 kWh / Letni strošek električne energije po obračunu: 448 EUR / Dodatni strošek omrežnine za vso električno energijo, prevzeto iz omrežja: 538 EUR

Končni letni strošek električne energije z vključenimi prispevki:

986 EUR

Letni prihranek pri strošku električne energije z namestitvijo sončne elektrarne:

2808 EUR

2. Možen scenarij

Po tem scenariju, ki je bolj realen, se električna energija ne obračunava na letni ravni, temveč mesečno. Električna in omrežnina se še vedno netirata, mesečno pa dobimo obračun, ki pokaže, ali smo v danem mesecu več energije prevzeli iz omrežja ali pa smo je vanj več oddali. Za razliko se na mesečni ravni tudi plača. Če bo torej družina Milač v danem mesecu več elektrike prejela kot oddala, jo bo plačala (skupaj z omrežnino zanjo), predpostavljamo, da po trenutni tržni ceni. Če pa bo več električne energije oddala kot prejela, ji bo dobavitelj zanjo plačal. Predvidevamo pa, da bo ponudil nižjo ceno od dejanske tržne cene elektrike. Fiksen vsakomesečni strošek pa ostajajo cena obračunske moči ter prispevki za OVE in SPTE.

Cena prejete energije (s prispevki): 0,25 EUR/kWh / Cena oddane energije: 0,10 EUR/kWh

Končni letni strošek električne energije z vsemi vključenimi prispevki:

845 EUR

Prihranek pri strošku električne energije z namestitvijo sončne elektrarne:

2949 EUR

3. Zelo verjeten scenarij

V tem scenariju se električna energija še vedno netira in poračunava na mesečni ravni kot v prejšnjem scenariju, ob tem pa mora družina poravnati še omrežnino za vso preneseno elektriko. Fiksen vsakomesečni strošek ostajajo cena obračunske moči ter prispevki za OVE in SPTE.

Strošek električne energije z vsemi vključenimi prispevki: 845 EUR / Dodatni strošek omrežnine za vso preostalo električno energijo, prevzeto iz omrežja: 397 EUR

Končni letni strošek električne energije z vsemi vključenimi prispevki:

1242 EUR

Prihranek pri strošku električne energije z namestitvijo sončne elektrarne:

2552 EUR

Možnih scenarijev je še nekaj

Prav mogoče je, da cena elektrike ne bo enaka vse leto. Med bolj pesimiističnimi scenariji je tudi takšen, po katerem dobavitelji ne bodo odkupovali presežkov in jih bodo uporabniki v omrežje še vedno oddajali brezplačno, prejeto energijo pa odkupovali po tržni ceni. Kakšne bodo končne številke, bo jasno do konca leta, ko bodo objavljeni nove cene omrežnine za priključno moč in za dobavljeno energijo ter drugi prispevki.



Priložnost za zaslužek

Regulacija energije v energetske skupnosti omogoča prožnost in rezanje konic, torej obvaruje omrežje. Lastniku sončne elektrarne, povezane v skupnost, pa lahko prinese dodatne prihodke. Vas zanima?

Piše: Miloš Milač

Odločitev za električni avtomobil je bila še pred desetletjem povezana predvsem z okoljsko zavestjo in morda tehnično radovednostjo uporabnika, ki se je že kar vnaprej sprijaznil s slabo voljo, povezano z dosegom, polnjenjem in še čim ter z visoko ceno takšnega vozila. Do včeraj se je elektromobilnost skupaj z omrežjem razvila do te mere, da je nakup električnega avtomobila postal smiseln tudi za čisto povprečnega voznika. In danes? Zdaj je odločitev za e-mobilnost lahko tudi dobra poslovna priložnost.

Nove priložnosti

Ko govorimo o poslovni priložnosti elektromobilnosti, ne mislimo na subvencije, ki jih pri nakupu električnega avtomobila ponuja Eko sklad, ali na odbitek DDV za podjetja in odpravljen boniteto za službena električna vozila. Seveda, to so spodbude, ki so v bilanci stroška lastništva tehniko z bencinskih in dizelskih avtomobilov prevesile na stran električnih vozil. Ker je elektrika – in to z vladno regulacijo cene ali brez nje – cenejša od tekočega fosilnega goriva, so prihranki z vsakim kilometrom večji.

Na voljo so nove priložnosti, ki jih morda še pred nekaj leti niste niti slutili, kaj šele da bi jih vključili v svojo energetske/stroškovno bilanco. Električni avtomobili so namreč lahko povezani v skupnost na način, kakršen pri klasično gnanih vozilih ne bo nikoli mogoč.

Obstaja namreč scenarij, po katerem se je mogoče izogniti tako nihanju cene elektrike na trgu kot tudi energetskega mrkom in strošek spremeniti v prihodek. To omogoča priključitev v energetske sistem, ki uravnava porabo in reže konice, ki dodatno obremenjujejo omrežje in uporabnikom tudi povzročajo dodatne stroške ter regulirajo pretok elektrike, ki ima pač svojo posebnost: porabiti jo je treba takrat, ko je ustvarjena, denimo z vašo lastno sončno elektrarno. Če to ni mogoče, jo je bodisi treba shraniti ali oddati drugam, prodajalci električne energije pa za oddane presežke tudi plačujejo.

Skupnost coMOONity

Takšen energetske sistem predstavlja energetska skupnost coMOONity, ki je nastala v partnerstvu Porsche Slovenija z znamko MOON in slovenskega energetskega podjetja Ngen, ki sodi med najpomembnejše deležnike na področju ne le dobave in trgovanja z električno energijo, temveč tudi regulacije omrežja, hranjenja energije v velikih hranilnikih in s tem povezanega zagotavljanja storitev prožnosti.

Celovit ekosistem znamke MOON je tako nadgrajen s pametnim upravljanjem v oblaku ter omogoča uravnavanje presežkov in primanjkljavev električne energije v določenem trenutku. Z razvojem v coMOONity tako ekosistem MOON ponuja vse na enem mestu, od električnih avtomobilov do sončnih elektrarn, hranilnikov energije, polnilnih postaj in inteligentnega sistema optiMOON za upravljanje elektrike v objektu. Kupci boste v prihodnje deležni paketov, s katerimi boste imeli ves čas vpogled v podatke o vaši proizvodnji in porabi električne energije, vključitev v coMOONity pa vam bo omogočala rezanje oziroma reguliranje konic na najbolj optimiziran način, da bodo vaše proizvodne naprave in porabniki čim bolj izkoriščeni, udeleženi boste pri prihodkih in obenem še pri nujenju storitev prožnosti, za kar boste tudi nagrajeni.

Prihodke boste lahko ustvarili tudi tako, da svojo službeno ali domačo polnilnico vključite v sistem MOON charge in pri vas proizvedeno elektriko zaračunavate zunanjim uporabnikom. V času, ko polnilnica ni zasedena, dostop do nje pa ni omejen, je to lahko dobra možnost za dodatni zaslužek.

Prednosti vključitve v energetske skupnost za podjetja:

- ⚡ uravnavanje porabe,
- ⚡ rezanje konic,
- ⚡ znižanje omrežnin,
- ⚡ neodvisnost od nihanja cen električne energije,
- ⚡ izogibanje energetskega mrkom,
- ⚡ lastna električna energija na poti z vključitvijo v storitev polnjenja električnih vozil MOONcharge,
- ⚡ delitev porabe elektrike med različnimi poslovnimi enotami znotraj podjetja ali v okviru energetske skupnosti.



Povežimo se

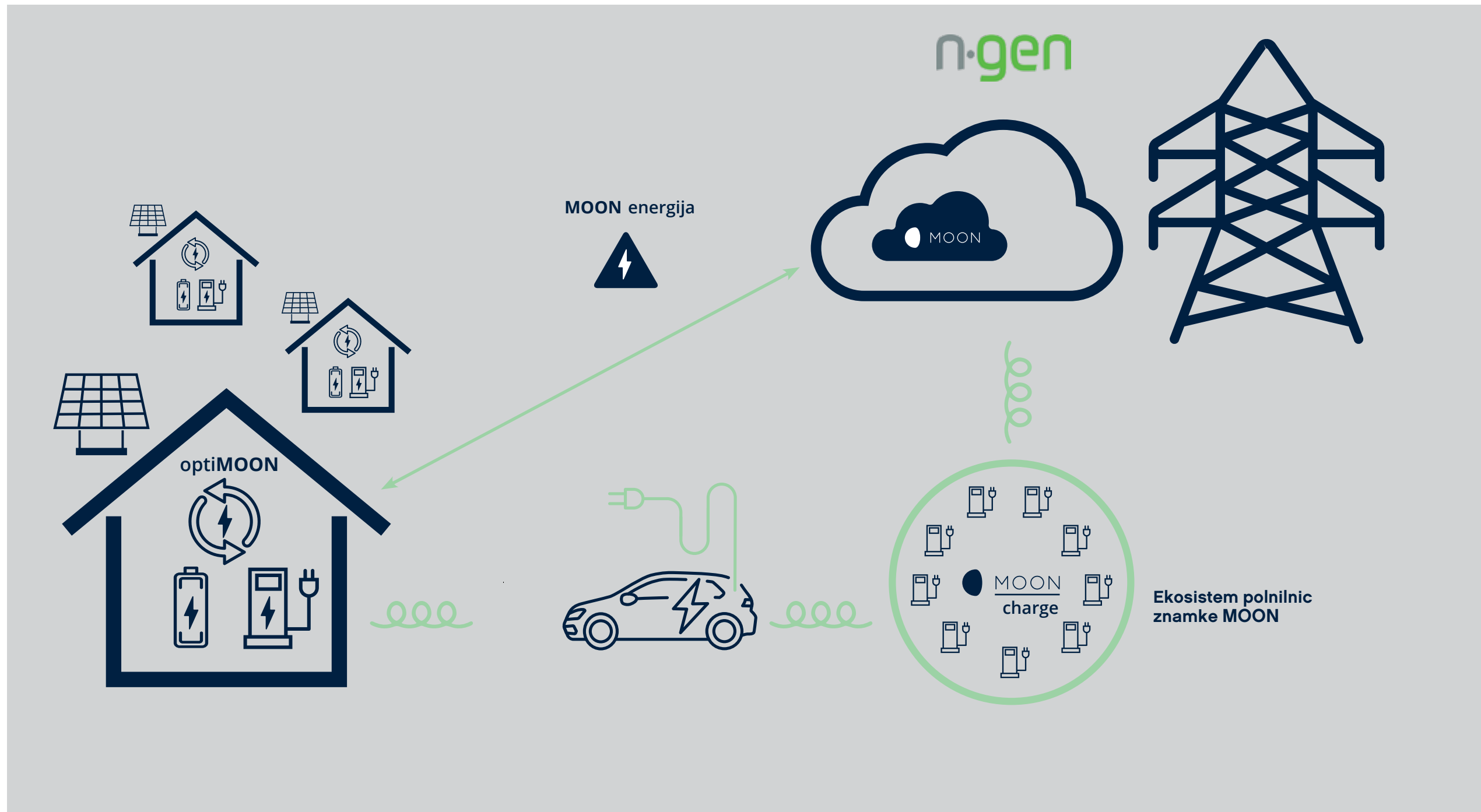
Ko je vaša lastna proizvodnja večja od vaše porabe, lahko presežke ustvarjene električne energije shranite v hranilniku. Ko se vaša poraba poveča in teh zalog zmanjka, potrebno elektriko pridobite iz omrežja – in zanjo plačate. Kmalu pa bo na voljo povezava v skupnost coMOONity, v kateri pri proizvodnji in porabi električne energije sodelujete z drugimi.

⚡ Člani energetske skupnosti coMOONity bodo lahko presežke energije cenovno ugodno dali na voljo drugim uporabnikom v skupnosti.

⚡ Celoten proces je samodejen. Upravlja ga sistem coMOONity, ki teče v oblaku in krmili posamezne naprave optiMOON v objektu, po želji pa ga lahko spremljate in nadzorujete tudi prek aplikacije.

⚡ Uporabniki coMOONity si bodo lahko pomagali tudi s souporabo hranilnikov in polnilnih postaj.

⚡ Člani skupnosti coMOONity si lahko elektriko najprej izmenjujejo med seboj, kar je cenovno ugodnejše, šele nato pa jo oddajajo v omrežje ali prevzemajo iz njega s klasično oddajo in nakupom.



Če vas denimo elektrika iz lastne elektrarne stane 13 centov na kilovatno uro, prodate pa jo za 30 centov, je zaslužek 17 centov na kilovatno uro. V primeru, da se dnevno izven službenega časa na 11-kilovatno polnilnico za tri ure priključijo trije električni avtomobili, boste mesečno zaslužili 494 evrov. Investicijo v polnilnico si boste tako povrnili v le petih mesecih.

Električno energijo, ki jo boste proizvedli z lastno sončno elektrarno na domači hiši ali v podjetju, pa boste v prihodnje lahko tudi sami uporabljali na polnilnicah v sistemu MOON charge in ne samo na lastni službeni ali domači polnilnici. Vaša elektrika bo torej potovala z vami.

Regulacija električne energije bo v prihodnje zelo pomembna zaradi več razlogov. Slovensko energetske omrežje na nekaterih območjih ne dopušča več priključitve novih sončnih elektrarn, obenem pa se s prvim januarjem 2024 spreminja obračun po principu neto meritev z letnega obračuna na krajše obdobje, kar bo kupcem načeloma pri-

neslo slabše pogoje oziroma kasnejšo povrnitev investicije v sončno elektrarno. Čas, da še ujamete ugodnejši sistem net metering, je le še do 31. decembra letos, pogoj za to pa je, da elektrodistributerju oddate vlogo za soglasje za postavitve in priklop sončne elektrarne (več o tem na strani 6).

Podjetjem, ki zaradi prevelikih moči njihovih sončnih elektrarn že danes niso upravičena do obračunavanja po sistemu letnih neto meritev proizvodnje in porabe, vključitev v energetske skupnosti ponuja še večje prednosti, saj si bodo z uravnavanjem porabe in rezanjem konic v skupnosti lahko znižala omrežnino, porabo elektrike pa delila med različnimi poslovnimi enotami znotraj podjetja ali v okviru energetske skupnosti.

V vsakem primeru pa vam večjo energetske neodvisnosti predvsem ob morebitnih prekinitvah dobave elektrike omogoča kombinacija

polnilnice, sončne elektrarne in hranilnika, ki bo shranil elektriko za čas, ko ta ne bo dobavljiva iz omrežja. Ta koncept pa lahko nadgradite tako, da se odločite kar za hibridni sistem, kjer imata sončna elektrarna in hranilnik skupen razsmernik, zato je sistem cenejši, učinkovitejši in bolj preprost.

VAS ZANIMA VEČ?

Z veseljem vam bomo ponudili dodatne informacije.

080 88 46

moonpower@porsche.si

vrhunskaemobilnost.si





Je to, kar
iščemo, res

RAVNO VESJE?

Ko govorimo o razmerju med delom in prostim časom, se hitro dotaknemo tudi pojma ravnovesja. Se delo in prosti čas med seboj torej povsem izključujeta?

Piše: Špela Zakotnik

Slavni ameriški motivacijski govorec Simon Sinek pravi, da s tem, ko govorimo o iskanju ravnovesja, pravzaprav nakazujemo, da delo in prosti čas stojita na povsem nasprotnih straneh spektra. Tak pogled postane še bolj pomenljiv, ko slišimo besedi v angleščini: »work« in »life« se med seboj torej izključujeta, si nasprotujeta.

»Nisem zbolel, a potrebujem odmor«

»Sem ena in ista oseba, pa naj sedim za mizo v službi ali v domači hiši. Raje torej govorim o iskanju kvalitete življenja, v katerem sta delo in prosti čas ne nujno zamenljiva, ampak bistveno bolj prepletena pojma. Ne definiram ju s številom ur v dnevu, temveč s tem, na kaj se osredotočam in kam vlagam svoj trud. Ena ključnih napak, ki sem jih delal v življenju, je bila, da sem aktivnosti, ki so bile pomembne za moj um, telo in duha, obravnaval kot nekaj, kar lahko počnem le v času, ko nisem v službi,« pravi Sinek.

A dejanske potrebe se v človeku v resnici ne pojavljajo po urniku in tako sistematično. »V eni izmed delovnih ekip, v kateri sem sodeloval, smo imeli na voljo dan počitka, ki ga je vsak lahko izkoristil petkrat na leto. To je pomenilo, da si jutraj poklical v službo in sporočil, da si boš vzel prost dan, ne glede na razlog. In takrat te nihče ni motil.«

Ideja se marsikomu zdi izredno kreativna in napredna, ob čemer se Sinek le široko nasmehne: »Saj se to dogaja tudi v vseh drugih podjetjih, samo rečejo temu drugače. Mi pa smo si povedali tako, kot je bilo: nisem zbolel, potrebujem pa odmor, naravo, šport, počitek.«

Njegovo pomembno temeljno sporočilo je, da v življenju ne gre za to, da bi nekaj našli, bodisi popolno podjetje in službo, ki nas vsak dan izpolnjuje, bodisi partnerja, ki nam povsem ustreza, ali stalen občutek, da smo srečni in uresničujemo svoj najvišji smisel. »Iščemo nekaj popolnega, kar pa ne obstaja. In v resnici sploh ne gre za to, da bi to *nekaj* našli, ampak gre za iskanje, proces, pri katerem enkrat napredujemo, drugič nazadujemo. V tem je ves čar.«

Omogočate kadrom, da imajo čas zase?

V bistvu tega procesa iskanja je vprašanje, kaj posamezniku pravzaprav pomeni kvalitetno življenje. Odgovorov je verjetno toliko kot ljudi. In tako kot to kakovost iščejo posamezniki, jo svojim zaposlenim želijo čim bolj omogočiti tudi podjetja.



MIT O OSEMURNEM DELOVNIKU

Čeprav so naši delovniki osemurni, nihče dejansko ne dela toliko časa produktivno. Lahko smo štirideset ur na teden v pisarni, dosegljivi po telefonu ali razmišljamo o delu, a zaradi omejitev fizičnih zmožnosti v resnici nismo ves ta čas ustvarjalni. Znanstveniki se strinjajo, da produktivnost najbolj spodbuja šesturni delovnik, navaja časnik Independent, Daily Muse pa dodaja, da je učinkovitost v okviru tega časa največja v ritmu, pri katerem po vsakih 52 minutah dela sledi 17 minut odmora.

multitasking), kar pa pravzaprav ni najbolj učinkovito. Raziskave namreč kažejo, da večopravnost zmanjšuje produktivnost celo za 40 odstotkov, obenem pa povečuje stres, poslabšuje kognitivne sposobnosti in znižuje inteligenčni kvocient, piše Forbes.

V podjetju EvolveMKD denimo kultura 'work-life presence' zaposlenim omogoča, da skrajšajo svoj delovnik, pridejo v službo ob kasnejši uri ali nekaj časa med delovnikom namenijo telovadbi, če so dan prej zaradi lovljenja rokov delali dlje. »Tako lahko posameznik živi polnejše življenje, hkrati pa mu to nalaga tudi več osebne odgovornosti. Prav tako mora biti stopnja zaupanja v podjetju visoka.«

Od vrha navzdol

Zelo pomembno je tudi razumevanje, da kulturo v podjetju ustvarja predvsem vodstvo s svojim zgledom. Še takšna promocija kvalitete življenja, prisotnosti in harmonije ne bo dosegla želenega učinka, če se jih ne bodo najprej držali nadrejeni. Če torej med počitnicami in ob koncu tedna pošiljajo elektronska sporočila ter odgovarjajo na klice, bodo – hote ali nehote – to kot standard delovanja ponotranjili tudi njihovi zaposleni. Prvi korak k novemu premisleku naj bo torej definicija uspeha vaše organizacije v kontekstu kvalitete življenja tistih, ki jo sestavljajo in vsakodnevno gradijo.

»Dobro znano je, da programi, ki podpirajo ravnovesje med poklicnim in zasebnim življenjem, večajo produktivnost, zmanjšujejo fluktuacijo, izboljšujejo duševno in telesno zdravje zaposlenih ter celo spodbujajo raznolikost kadrov v organizaciji,« piše Harvard Business Review.

Nekatera podjetja se tega lotevajo celo precej ekstremno. Že pred desetletjem je Stefan Sagmeister, grafični dizajner in lastnik uspešnega newyorškega oblikovalskega studia, v TED-govoru s poslušalci delil svojo zanimivo prakso: vsako sedmo leto podjetje kar za eno leto zapre vrata za svoje naročnike. Vsi zaposleni se takrat posvetijo tako imenovanim eksperimentom – drugim, lastnim projektom, željam, navdihom, skratka, počnejo lahko, kar želijo.

»Za to sem se odločil, ker sem spoznal, da je sčasoma naše delo postajalo vse bolj

Kultura »work-life presence« zahteva visoko stopnjo zaupanja v podjetju, zaposlenim omogoča, da živijo polnejše življenje, hkrati pa jim to nalaga tudi več osebne odgovornosti.

enoznačno in enolično, bili smo vedno manj ustvarjalni. Razmišljal sem takole: prvih petindvajset let življenja posvetimo učenju, naslednjih štirideset delu, na koncu pa smo nekako petnajst ali več let v pokoju. Zakaj ne bi prvih petih let pokoja raje enakomerno razdelili med štirideset delovnih let?« Zanimivo je, da številna dela, ki nastanejo v tem prostem letu, pravzaprav nato podjetju koristijo bodisi pri novih projektih ali na drugih področjih.

Podobnih praks se lotevajo tudi ostala uspešna podjetja. »V moji celotni delovni dobi je časa zase 12,5 odstotka. Znana ameriška multinacionalka 3M, ki proizvaja

lepila, abrazive, laminate in številne druge izdelke, pa svojim inženirjem omogoča 15 odstotkov časa, s katerim razpolagajo sami. Eden od rezultatov je celo svetovno znani proizvod tega podjetja – samolepilni trak. Znano je, da tudi Google programskim inženirjem omogoča, da 20 odstotkov delovnega časa porabijo za zasebne projekte,« opisuje Sagmeister.

Polna prisotnost

Tudi medijski portal WorkLife.news, specializiran za spremembe na področju dela, delovnih mest in delovne sile skladno z novimi pričakovanji družbe raje kot o ravnovesju piše o celovitem pristopu k življenju na obeh ravneh (whole life approach) oziroma o harmoniji dela in prostega časa (work-life harmony) ter hkrati o prisotnosti v vsakem od teh segmentov (work-life presence).

Čeprav bi na prvi pogled lahko rekli,

da se pogovarjamo le o novih izrazih za isto področje, pa je namen spremembe terminologije tudi drugačna miselnost. Megan Driscoll, avtorica termina 'work-life presence' in direktorica kadrovske agencije EvolveMKD, spomni, da sta se s pandemijo delo in prosti čas samo še bolj prepletla in združila. »Sedaj oboje poteka celo v istem prostoru in meja je s tem še bolj zabrisana. Še bolj pomembno je torej, da znamo biti res polno prisotni tako na enem kot na drugem področju. Če imamo klic prek Zooma, torej zraven ne pošiljajmo še sporočil prijateljem po telefonu. In ko smo z družino, ne berimo službene e-pošte.«

Čeprav se ta nasvet sprva morda zdi banalen, vendarle velja razmisliti, kolikokrat sami dejansko počnemo eno ali drugo. Biti prisoten namreč zahteva disciplino in vajo, in to zato, ker je v resnici naš modus operandi večopravnost (angl.

Gonilo uspeha

Dobro veste, da se morate razvijati, ker le tako lahko rastete, osebno in poslovno. Zato poglobljate svoje znanje in urite svoje sposobnosti ter širite mrežo sodelavcev, poslovnih partnerjev, opreme, izdelkov in storitev. Stagnacija je pač pot v napačno smer. Pripeljite torej okrepitve!



Volkswagen Passat

Ne glede na bližajočo se električno ofenzivo znamke je tudi Passat hrabro in glasno vstopil v svoje deveto življenjsko obdobje. Zdaj je večji, korenito posodobljen, intenzivno elektrificiran in vsestransko udobnejši.



Skoraj težko je verjeti, da mineva že petdeset let, odkar je Volkswagen s Passatom začel pisati uspešno zgodovino tudi v srednjem avtomobilskem razredu. Kako zelo so oblikovalci in inženirji z njim zadeli bistvo in želje (bolj ali manj) evropskih uporabnikov, zelo zgovorno priča tudi dejstvo, da je bilo doslej izdelanih in prodanih kar 34 milijonov primerkov tega modela.

Ena oblika: Variant

Najprej je treba povedati, da bo nova generacija na voljo le v eni karoserijski obliki, ki je najbolj priljubljena, to je kot kombi, seveda s tradicionalnim imenom Variant. Je pa novi model še enkrat pošteno zrasel, saj v dolžino meri že skoraj pet metrov (natanko 4917 milimetrov), kar je 144 milimetrov več od predhodnika, za 50 milimetrov pa je daljša tudi medosna razdalja. To zagotavlja udobnejšo vožnjo, več pa je tudi prostora v notranjosti (predvsem na zadnjih sedeh, kjer je za kolena potnikov ravno tako na razpolago 50 milimetrov več) in prtljžniku (vsaj 40 litrov več, od 690 do izjemnih 1920 litrov).



Novinec je nastajal na uveljavljeni platformi MQB, ki so jo zdaj posodobili in poimenovali EVO. K njej sodijo tudi omenjena daljša medosna razdalja, spremenjena vpetja in tudi nekoliko drugačna geometrija podvozja, predvsem zadnje večvodilne preme, za katero pravijo, da zagotavlja boljše vodljivost in odzivnost kot odhajajoča verzija B8. Ob tem pa nova platforma omogoča tudi vgradnjo večjih in širših platišč (za več bočne dinamike) ter neposrednejši krmilni mehanizem.

Poslej bo na voljo tudi nov sistem vodenih blažilnikov DCC Pro z dvema ventiloma (doslej je bil eden). Tako lahko računalnik za vozno dinamiko VDM nadzoruje delovanje blažilnikov posebej v stisku in raztegu, seveda pa vgradnja tega nadzornega modula omogoča tudi nadzor gibanja celotne karoserije in obnašanja Passata v zavojih. S tem je uporabno okno podvozja, na katero lahko vpliva tudi voznik, bistveno večje.

Raznolikost pogonov

Nabor pogonskih možnosti bo v deveti generaciji raznolik, kot ni bil še nikoli. Po drugi strani pa bo menjalnik odslej samo še eden, in sicer dvosklopčni DSG. Na razpolago

je sedem pogonskih sklopov. Izberete lahko sodoben bencinski štirivaljnik (2.0 TSI z močjo 150 ali 195 kilovatov oziroma 204 ali 265 konjskih moči) ter zmogljivejši blagi hibridni pogon z jermenskim zagonskim alternatorjem (1.5 TSI EVO s 110 kilovati oziroma 150 konjskimi močmi) in 48-voltnim sistemom, pri čemer zagonski alternator pomaga s kar 14 kilovati moči in 53 njutonmetri navora.

Še vedno so na voljo tri različice dvolitrskega motorja TDI (90, 110 in 142 kilovatov oziroma 122, 150 in 193 konjskih moči). Kot kronski dragulj pa je tu tudi nova generacija priključnohibridnega pogona.

Pri sistemu PHEV gre za kombinacijo močnejšega štirivaljnika (1.5 TSI EVO2), spojenega z e-motorjem (85 kilovatov oziroma 115 konjskih moči), ki zmora sistemsko moč 150 ali celo 200 kilovatov (204 oziroma 272 konjskih moči) in 350 oziroma 400 njutonmetrov navora. Prenovljen je tudi šeststopenjski menjalnik DSG, ki ima v ohišju e-motor. Še največ je k zmogljivostim sistema dodala baterija. Zanimivo je, da je dimenzijsko ostala enaka kot v prejšnji generaciji, toda z novo kemijo ponuja dvakrat večjo energijsko gostoto, tako da je njena kapaciteta 19,7 kilovatne

ure. To naj bi omogočalo doseg dobrih sto kilometrov. Prvič je na voljo tudi hitro polnjenje (DC) z močjo 50 kilovatov (poleg polnjenja z izmeničnim tokom z močjo 11 kilovatov, prej 3,6 kilovata). Ne gre pozabiti na dejstvo, da bo na voljo tudi zadnja generacija štirikolesnega pogona 4MOTION (za najmočnejša modela, ki imata motor z notranjim zgorevanjem, serijsko).

Korak višje

Ureditev in oblikovanje voznikovega in potniškega okolja sta predvsem korak bližje premijskemu razredu, izbrani materiali so kvalitetnejši, izkušnja je prijaznejša, kabina izdatneje zvočno izolirana in decentno osvetljena z ambientalno svetlobo, sedeži pa bodo po novem lahko tudi masažni, ogrevani in zračeni. Ročica za nadzor samodejnega menjalnika je ob volanu. Osrednji zaslon sistema MIB4 meri že 15 palcev (serijski 12,9 palca) in je obrnjen k vozniku. Nova modularna infozabavna matrika je bolj intuitivna in preglednejša, pa tudi hitrejša. Instrumentna plošča z zaslonom velikosti 10,25 palca je digitalizirana in integrirana v okolje, obenem pa ponuja štiri različne prikaze, ki jim lahko voznik dodaja izbrane podatke.

Pionirji

Volkswagen velja za enega od pionirjev platformske gradnje vozil, saj je platformo za prečno vgrajene motorje MQB uporabil že pred leti. Prva dva modela na platformi MQB sta bila leta 2012 Volkswagen Golf (sedma generacija) in Audi A3 (tretja generacija). Konec leta 2014 jima je sledil prvi Passat (osma generacija) in sredi leta 2015 Touran (druga generacija), nato pa v začetku leta 2016 še Tiguan (druga generacija).

Vsi modeli na platformi MQB imajo skupno serijo motorjev in menjalnikov s standardnim položajem vgradnje (v tem primeru prečnim), enako arhitekturo podvozja in skupne komponente, kot so štirikolesni pogon, pogonski sistem, klimatske naprave, krmilni sistemi, infozabavni sistem ter kup pomožnih in varnostnih sistemov. Skratka, gre za matrico, ki omogoča medsebojno povezovanje številnih komponent in sklopov v funkcionalno celoto.

Takšna gradnja omogoča tudi sinergije v proizvodnji, saj se lahko različne linije proizvajajo vzporedno v eni tovarni. Obenem pa modularna platforma ponuja veliko mero svobode, prilagajajo se namreč lahko medosna razdalja, koloteki in razponi moči pogonskih sistemov. Tako je platformo MQB mogoče uporabljati za tako različne modele, kot sta kompaktni Polo in veliki ameriški SUV Atlas.

Zdaj je torej prišel čas za evolucijo, ki jo predstavlja močno posodobljena matrica MQB EVO. Pri Volkswagnu še posebno radi izpostavijo podvozje in krmilni mehanizem, nove motorje in zmogljivejše priključnohibridne pogone, dodatne aktivne varnostne sisteme ter seveda informacijsko-zabavni sistem MIB4, ki je hitrejši, odzivnejši in zmogljivejši. Tukaj so še številne nove funkcionalnosti (denimo masažni sedeži), ki jih bo mogoče srečati v vseh novih modelih.



Audi Q6 e-tron

Novo dobo elektrifikacije pri znamki Audi naznanja model Q6 e-tron, zasnovan na revolucionarni platformi PPE (Premium Platform Electric). Nekaj podrobnosti o njem bodo v prihodnjih mesecih šele razkrili. Kaj pa je že jasno?



Q6 e-tron bo pomenil kvantni preskok znamke s štirimi krogi na področju brezogljicne mobilnosti. To bo namreč prvi model, zasnovan na platformi PPE, ki je plod razvoja znamk Audi in Porsche. Hkrati bo to tudi prvi model, ki bo uporabljal povsem novo platformo infozabavnega sistema E3, ki jo je razvil hišni specialist CARIAD in deluje na sistemu Android.

Kaj je torej doslej že znano in potrjeno?

In kaj so pri Audiju povedali med vrsticami? Jasno je, da je Q6 e-tron član Audijske vse številnejše družine športnih terencev in križancev, uvrščen pa je med Q4 e-trona in Q8 e-trona, kar pomeni, da bo dolg od 4,7 do

4,8 metra. Fotografije maskiranega modela so v javnosti že nekaj časa in z malo domišljije si je tako že mogoče ustvariti njegovo približno podobo.

Pri Audiju bodo za novo platformo PPE, ki si jo bo Q6 potem seveda delil z drugimi modeli (najprej z A6 e-tronom), uporabili 800-voltno tehnologijo, s čimer bodo polnilni časi postali bistveno krajši, pričakovati pa je mogoče moč polnjenja do 350 kilovatov. Tako kot je platforma prilagodljiva in omogoča načrtovanje številnih modelov v srednjem in premijskem razredu, tako so zamišljene tudi zmogljivosti baterijskih paketov, ki jih je mogoče nadgrajevati ter s tem povečevati moč, zmogljivost in doseg posameznega novega modela. Z novo platformo bo lahko Q6 e-tron ponudil zračno vzmetenje in štirikolesno krmiljenje, izjemne polnil-



ne čase, velik doseg, eno- in dvomotorno različico ter seveda napreden sistem vektoriranja navora.

So se pa pri Audiju odločili, da bodo model javnosti razkrili od znotraj navzven. Tako je že jasno, kako zelo posebna bo notranjost novega Q6 e-trona. Gre za inovativni koncept prostorske arhitekture z estetiko in ergonomijo, ki sta popolnoma prilagojeni potnikom. Najbolj izstopa ukrivljen panoramski zaslon, ki povezuje Audijev virtualni kokpit, torej digitalizirane merilnike pred voznikom (diagonala zaslona 11,9 palca), in velik, 14,5-palčni infozabavni zaslon. Oba ekrana uporabljata napredno tehnologijo OLED. Ob tem ima možnost lastnega zaslona (10,9 palca) tudi sovoznik, ki lahko na primer pomaga vozniku s podatki navigacije ali pa si med vožnjo ogleda film.

Posebnost je tudi tako imenovani svetlobni komunikacijski pas (IAL), ki s pomočjo tehnologije LED (84 diod) in s posebnimi svetlobnimi impulzi ter barvo komunicira z voznikom in potniki, na primer ob vstopu v avtomobil kot pozdrav, ob uporabi smernikov, zaklepanju ... Seveda pa je njegova osnovna vloga ambientalna osvetlitev v več barvah.

Še ena posebnost in inovacija je projicirni zaslon z razširjeno resničnostjo in izjemno svetlostjo, ki informacije navidezno projicira dvesto metrov pred voznikom v dimenzijah devet krat petnajst metrov. Za ta model ima Audi pripravljeno tudi novo generacijo digitalnega zvočnega pomočnika, ki ga je mogoče aktivirati z ukazom »Hey, Audi«. Sistem je učljiv in prepozna naravne zvočne ukaze voznika, neposredno pa lahko upravlja kar okoli osemsto funkcij v avtomobilu.

Pionir

Audi z novim modelom nadaljuje in nadgrajuje svojo vlogo pionirja rabe organskih svetilnih diod v avtomobilih (OLED). Tovrstno tehnologijo osvetlitve so namreč prvič uporabili že leta 2016 v Audiju TT RS. Če se bo torej lastnik vozila odločil za zadnjo generacijo zmogljivih matričnih žarometov, bo zgornji del reflektorja tvoril poseben LED-modul, ki bo omogočal, da si bo voznik kot dnevno osvetlitev izbral svoj svetlobni podpis. Ta izkorišča dvanajst svetlobnih LED-modulov. Voznik lahko ustvari do osem posebnih svetlobnih podpisov in izbira med njimi, upravlja pa jih lahko tudi prek aplikacije myAudi.

Tudi na zadku je šest modulov s po 360 elementi, ki ustvarijo posebno pozdravno animacijo in svetlobni podpis po želji, saj lahko generirajo novo podobo vsakih deset milisekund. Hkrati pa bo s pomočjo te tehnologije avtomobil lahko komuniciral z drugimi udeleženci v prometu in jih opozarjal na posamezno aktivnost ali nevarnost (tudi z informacijami iz oblaka), na primer z opozorilnim trikotnikom v zadnjih lučeh. To pri Audiju imenujejo komunikacijska osvetlitev.

Sveži model, ki bo javnosti predstavljen še pred koncem leta, bo na novo določil merila uspešnosti v panogi tako glede zmogljivosti kot dosega in polnjenja. Je tudi prvi popolnoma električen model, ki bo zapeljal s proizvodne linije v Ingolstadt. Poleg tega bo tamkajšnji Audijev sedež postal prva proizvodna lokacija znamke z lastnim obratom za sestavljanje baterij. Prihajajoči Q6 e-tron tako predstavlja globalno preobrazbo Audija v ponudnika vrhunske električne mobilnosti.



CUPRA Tavascan



Ta kompaktni SUV s samosvojimi in markantnimi potezami dokazuje, da lahko električni pogon pomeni tudi zelo vznemirljivo zasnovo – in prav tako vznemirljive zmogljivosti.

Česa drugega ni bilo niti pričakovati. CUPRA je pač mladostna, progresivna, samosvoja znamka. Zato je Tavascan, sicer za Bornom njen drugi električni model, tudi tisti, ki uvaja nov oblikovalski jezik znamke z nekaj takoj prepoznavnimi svežimi elementi, kot so na primer osvetljen logotip in trikotni LED-žarometi, v katerih je trikotnik tudi del svetlobnega podpisa.

Sicer Tavascana še najpreprosteje uvrstimo v razred kupejskih križancev, te vse bolj priljubljene oblikovne zasnove, ki se prilaga njegovim izrazito dinamičnim potezam z agresivno nizkim sprednjim delom. Seveda oblika ni sama sebi namen, saj tu govorimo o aerodinamično izpljeni podobi novinca.

Športen zunaj in znotraj

Športnost in vozna dinamika sta bili gonilo oblikovalcev notranjih potez tega 4,64 metra dolgega avtomobila. Zato so sedeži poudarjeno športni (sprednja školjkasta CUP sedeža bosta ob lansiranju na voljo kot opcija), njihova ergonomija pa je zasnovana tako, da sedišče voznika objame v prijeten športno utesnjen kokon.

Pred voznikom je 5,3-palčni digitalni zaslon z najnujnejšimi informacijami, desno od njega je tako imenovani lebdeči osrednji zaslon z diagonalo kar 15 palcev, pod njim pa je še ena oblikovna posebnost, ki ji pravijo hrbtnica, gre pa za lok, ki osrednji del spaja z grebenom. Izjemno ozke in izrazito elegantne reže zračnikov so ravno tako posebnost tega modela.

Tudi Tavascan je del družine, ki uporablja sodobno koncernsko platformo MEB za električna vozila. Tako je baterijski paket nameščen v srednjem delu avtomobila med obema osema in na najnižji možni točki, s čimer so snovalci dosegli pravzaprav idealno razporeditev mase (49 : 51), torej z le malo bolj obremenjeno zadnjo osjo. In na zadnji osi je tudi pogonski elektromotor, vsaj ko gre za enomotorno izvedbo. V tem primeru zmora motor moč 210 kilovatov (286 konjskih moči), ki prek enostopenjskega menjalnika poganja zadnji kolesni par.

Naslednji korak je verzija VZ, ki pa že pomeni dvomotorno izvedbo (ima dodatni e-motor na prednji osi) z resno močjo 250 kilovatov (340 konjskih moči) in celo s 545 njutonmetri navora, pri čemer lahko sistem po potrebi 30 odstotkov moči in navora uporabi na prednji osi. Pametna nadzorna elektronika bliskovito hitro ugotovi, kdaj in koliko navora potrebuje prednja os, ker pa med osema ni mehanske povezave (kardanska os), se prednji pogon odzove v trenutku.

Na delovanje pogona lahko do neke mere vpliva tudi voznik, saj ima na voljo štiri vozne profile: Range (doseg), Comfort (udobje), Performance (zmogljivost) in CUPRA. Prioriteta vsakega od njih je seveda jasna že iz njegovega imena, ko pa voznik želi največ, kar zmora pogon, in v splošnem najbolj dinamičen odziv Tavascana, izbere profil CUPRA.

Pospeški so impresivni, saj verzija VZ do hitrosti sto kilometrov na uro lahko pospeši v samo 5,6 sekunde (do 50 kilometrov na uro pa celo v 2,8 sekunde). V tem primeru voznik seveda ne manipulira le z odzivom in močjo motorjev, ampak upravlja tudi podvozje. Blažilniki so lahko računalniško vodeni (DCC), njihov odziv pa se spreminja glede na zahtevnost vožnje, razmere na cesti in izbrani vozni profil. Sicer pa je že osnovno vpetje koles odličen temelj za vodljivost in dobro lego na cesti, saj so spredaj kolesa vpeta posamično po sistemu MacPherson, zadaj pa je večvodilna prema.

Ne glede na dejstvo, da je vozna dinamika vgrajena globoko v Tavascanov DNK, pa je tudi doseg tega modela izjemen. Baterijski paket z najsodobnejšo elektroniko za nadzor temperature in učinkovitim tekočinskimi hlajenjem, ki ima kapaciteto 77 kilovatnih ur, omogoča vozniku, da lahko z njim (v izvedbi Endurance) prevozi celo do 550 kilometrov (WLTP). Na doseg pa poleg zunanjih dejavnikov vpliva tudi voznik, še posebej, če dosledno uporablja sistem za regeneracijo zavorne energije, ki ponuja kar štiri stopnje intenzivnosti.

Seveda je treba baterijo tudi polniti in v tem segmentu Tavascan prav tako prepriča. Poleg uveljavljene moči za izmenični tok (AC), ki je 11 kilovatov, ponuja možnost hitrega polnjenja z močjo do 135 kilovatov. Ali drugače: energijo za sto kilometrov dosega je mogoče dodati v borih sedmih minutah!

Digitaliziran in varnejši

Ko gre za digitalizacijo voznikovega okolja, je Tavascan v vrhu. Spletne storitve (prometne informacije, izračun poti ipd.) so na voljo takoj, saj je dostop do njih tri leta po tem, ko stranka prevzame svoje vozilo, brezplačen. Z aplikacijo My CUPRA pa ima voznik popoln nadzor nad svojim avtomobilom na daljavo (upravljanje klimatske naprave, polnjenje baterije, daljinsko zaklepanje in odklepanje ...).

Nabor asistenčnih sistemov, s katerimi Tavascan lajša voznikov vsakdan in pomaga vožnjo narediti varnejšo, je tako rekoč popoln. Ob vseh najsodobnejših pomočnikih, katerih delo omogoča armada senzorjev, kamer in radarjev, dobiva sistem prometne podatke tudi iz oblaka (Car2X), Travel Assist sodeluje pri prehitovanju, projekcinski sistem pomaga vozniku, da ostane osredotočen na dogajanje pred avtomobilom, sistema Side in Exit Assist nadzorujeta dogajanje za vozilom, ko je Tavascan parkiran, napreden sistem parkirne asistencije Assisted parking pa z naborom asistenc (IPA - inteligentna parkirna asistenca, RPA - daljinska parkirna asistenca prek aplikacije Remote Park Assist -, in TPA - parkirna asistenca s spominsko funkcijo) na pametnem telefonu izvede avtonomni parkirni manevar 2. stopnje. In to seveda tudi, če mora voznik zaradi tesnega parkirnega prostora ostati zunaj avtomobila.



Škoda Superb & Kodiaq

Prišlo je do menjave generacij: Škoda je predstavila novega Kodiaqa in Superba. Gre za modela, ki vsak po svoje določata prepoznavnost in sodobno bistvo te znamke ter pomembno prispevata k njeni tržni stabilnosti.



Ime Superb se je resda pojavilo že v tridesetih letih prejšnjega stoletja, toda največji limuzinski model, s katerim so pri znamki odločno zakorakali v srednji (in sčasoma zgornji srednji razred), je zares zaživel šele s prvo generacijo sodobnega Superba leta 2001. Kodiaq pa je tisti model, s katerim so pri Škodi leta 2017 samozavestno pokazali, da se tudi v karoserijskem razredu, ki je zadnja leta nesporno vladar trga, brez težav kosajo s srednje velikimi SUV-modeli drugih znamk. Če je med prvo generacijo Superba in Kodiaqa moralo miniti šestnajst let, pa najnovejši generaciji – Superbova če-

trta in Kodiaqova druga – prihajata na trg tako rekoč sočasno.

Tokrat so namreč oblikovalci in inženirji korenito, skoraj do zadnjega vijaka, vse osmislili na novo, po drugi strani pa sta oba modela dobila kup najsodobnejše in hkrati zelo podobne tehnologije. Nastajala sta namreč na skupni koncernski platformi MQB, ki pa so jo inženirji za to generacijo povsem prenovili in zdaj nosi ime EVO. Zelo prilagodljiva osnova daje oblikovalcem in inženirjem proste roke za celo paleto izjemno različnih modelov. Nedvomno je Ko-

diaq, ki prihaja na trg v začetku leta, med večjimi, hkrati pa največji SUV.

Veliki medved

Izjemno pomemben model, tudi za imidž znamke, je oblikovno še vedno prepoznaven kot Kodiaq, toda zdaj vendarle z evolucijo zunanje podobe in bolj zglajenimi linijami, elegantno ožjimi žarometi (poslej vselej v LED-tehniko) ter z dimenzijami, ki niti ne odstopajo toliko od predhodnika. Kljub temu pa je daljši za dobrih šest centimetrov (4,76 metra), višina je ostala približno ena-

ka, je pa neznatno ožji. Tudi darežljiva medosna razdalja je nespremenjena (2,97 metra). Kljub temu je oblikovalcem uspelo notranjost narediti prostornejšo v vseh dimenzijah, predvsem pa v prtljažniku, ki v pet sedežni verziji meri kar 910 litrov (75 litrov več kot prej), njegova največja prostornina, če so podrti vsi sedeži, pa je kar 2105 litrov (40 litrov več od predhodnika). V primeru sedem sedežne verzije je za tretjo vrsto še vedno 340 litrov prostora, kar je 70 litrov več kot v odhajajočem modelu. Še izraziteje kot pri zunanosti je svež oblikovalski veter zavel v notranjosti. Armaturna plošča je visoka, na

sredi je do trinajst palcev velik lebdeči osrednji zaslon, pred voznikovimi očmi je desetpalčni virtualni prikazovalnik, ročica menjalnika pa se je preselila pod volan. Toda glavna novost je spretna kombinacija digitalnega in analognega. Gre za tri vrtljiva stikala na osrednji konzoli, ki jim lahko voznik spreminja in dodaja funkcije, vse to pa je vidno na glavnem zaslonu.

Digitalizacija in povezljivost seveda spet igrata pomembno vlogo: telefon je mogoče polniti brezžično, priključki USB-C so štirje, brezžična povezava je na voljo za vse v avtomobilu, ravno tako lahko dobiva posodobitve po zraku (OTA), zraven pa je še cel kup mobilnostnih storitev, kot so

za prenos moči vselej skrbi sedemstopenjski menjalnik DSG.

Glavna novost je priključni hibrid, ki združuje bencinski motor 1.5 TSI z močjo 110 kilovatov (150 konjskih moči) in elektromotor. Njuna sistemska moč je 150 kilovatov (204 konjske moči), menjalnik je vedno šeststopenjski DSG (v ohišju katerega je e-motor), litij-ionska baterija z zmogljivostjo 25,7 kilovatne ure pa zadostuje za električni doseg več kot sto kilometrov. Ko je baterija izpraznjena, jo je mogoče polniti z močjo 11 (AC) ali 50 kilovatov (DC). Hibridni Kodiaq iV ima prostornino prtljažnika 745 litrov, kar je 165 litrov manj kot običajni model s petimi sedeži.

tora. Tako po uporabnosti in praktičnosti sodi v vrh svojega razreda.

Novi model je sicer ostal na enaki medosni razdalji kot prej, hkrati pa je 40 milimetrov daljši, zanemarljivih 15 ožji in 12 oziroma pet milimetrov višji od predhodnika. V tem Superbu, ki zdaj torej v petvrtni različici v dolžino meri 4,91 metra oziroma 4,90 metra kot Combi, so vse dimenzije notranjosti v zelenih številkah. Tako je prostora za glave potnikov spredaj več za 11 oziroma sedem milimetrov, zadaj za šest oziroma osem milimetrov, prtljažnik pa sprejme za 20 oziroma 30 litrov več prtljage kot predhodnik (645 in 690 litrov). Tukaj seveda ne gre pozabi-

Poleg tega bo voznikovo novo okolje določala tudi prestavna ročica – ta je namreč zdaj pri Superbu vedno za volanskim obročem, podobno kot pri Kodiaqu, saj bodo vsi motorji novince spojeni le z menjalnikom DSG.

Na voljo bo kar šest pogonskih opcij: trije bencinski štirikotalniki (z močjo 110, 150 in 195 kilovatov oziroma 150, 204 in 265 konjskih moči), od katerih je najšibkejši blagi hibrid, saj zagonski alternator pomaga motorju pri pospeševanju s 15 kilovati (in 25 njutonmetri navora), ter dva sodobna motorja TDI s 110 in 142 kilovati (150 in 193 konjskimi močmi), tu pa je tudi štirikolesni pogon, ki je serijski pri obeh najmočnejših različicah.



Novi Škoda Superb



Novi Škoda Kodiaq

nadzor avtomobila na daljavo, prenos navigacijskih načrtov, prometne informacije, vreme ... in dolga vrsta vsebin na zahtevo, ki jih je mogoče dokupiti.

Vstopni pogonski stroj bo bencinski 1.5 TSI, ki izkorišča blagohibridno tehnologijo, zmore moč 110 kilovatov (150 konjskih moči), deluje v varčnem Millerjevem ciklu, ponuja pa še tehnologijo za izklop valjev, ko dodatna moč ni potrebna. Močnejši je motor 2.0 TSI s 150 kilovati (204 konjskimi močmi), pri katerem se moč in navor prenašata na vsa kolesa. Še naprej ostaja v ponudbi dizelski motor 2.0 TDI s 110 kilovati (150 konjskimi močmi) in prednjim pogonom ali tak s 142 kilovati (193 konjskimi močmi), ki poganja vsa kolesa. Ne glede na to poslej

Sicer pri Škodi obljublajo tudi več vozne dinamike in hkrati udobja, čeprav je vpetje koles ostalo podobno. Toda zdaj je mogoče opcijsko dodati nov sistem računalniško nadzorovanega blaženja (DCC Plus). Gre za novost, pri kateri so inženirji uporabili dva ventila, vsak od njiju pa posebej nadzoruje stisk in razteg blažilnika. Na ta način so dosegli boljše odzivnost in večje okno uporabnega delovanja.

Najboljši v razredu: Superb

Četrta generacija največjega modela znamke Škoda spet prihaja na trg v dveh karoserijskih verzijah – kot dinamična limuzina in prostorsko razkošen Combi. Oblikovalsko in dimenzijsko ni dramatičnih sprememb, kljub temu pa je Superb v notranjosti pridobil kar nekaj pros-

ti na številne rešitve Simply Clever, ki lajšajo življenje z vsako novo Škodo. Nekaj je tudi novih, kot so na primer zložljive mizice zadaj in električno pomično prekrivalo prtljažnika.

Voznikov prostor je dodobra digitaliziran, zdaj tudi s 13-palčnim osrednjim zaslonom, največjim v kateri koli izvedbi tega modela doslej. Tudi Superb bo vozniku in sopotniku omogočal prijetno izkušnjo s kombinacijo analognega in digitalnega, podobno kot Kodiaq. Gre za tri različna vrtljiva stikala z digitalnim zaslonom pod glavnim ekranom, ki jim bosta voznik in sopotnik lahko po potrebi določala nove funkcije, vse to pa bo vidno tudi na osrednjem zaslonu.

Tudi priključni hibrid je povsem nov: sestavljata ga 1,5-litrski motor TSI in e-motor s sistemsko močjo 150 kilovatov (204 konjske moči), baterijska zmogljivost je 25,7 kilovatne ure, z enim polnjenjem pa naj bi bilo mogoče prevoziti dobrih sto kilometrov. Tudi moč polnjenja je pri novi generaciji večja, in sicer od 11 (AC) do celo 50 kilovatov (DC), podobno kot pri Kodiaqu, saj oba novince uporabljata enako osnovo.

Superb bo imel kar šestnajst asistenčnih sistemov, od katerih jih je nekaj novih, nekaj pa posodobljenih. Dodati velja tudi, da bo na voljo z novim sistemom DCC Pro, ki uporablja po dva ločena ventila za vsak blažilnik, s čimer lahko še bolje nadzoruje blaženje in nadgradi vozno dinamiko.



Volkswagen California Concept

Legenda živi

California je v svoji 35-letni zgodovini dosegla skoraj kultni status. Nova generacija bivalnega kombija na osnovi Multivana sedme generacije svoje poslanstvo spet nadgrajuje z nekaj inovativnimi in originalnimi elementi.



Kar je Golf dosegel v svoji športni verziji z oznako GTI, je Multivanu uspelo s konceptom bivalnega kombija, ki je brez posebnih posegov in z nekaj nujnimi, a ne prav bolečimi kompromisi povsem uporaben tudi v vsakdanjem življenju.

Vse se je začelo leta 1988

Tedaj so na Caravan Salonu v Essnu predstavili bivalnik na osnovi modela T3 z zdaj značilno, takrat pa še precej inovativno rešitvijo: posteljo pod dvizžno platneno streho (resnici na ljubo je bil na voljo tudi model s plastično dvignjeno nadgradnjo). Izdelali so ga pri specialistu Westfalii. Koncept bivalnega kombija za dvojno rabo se je hitro prijel, prodanih je bilo kar pet tisoč primerkov. Tudi T4 je še prihajal iz Westfalie, šele leta 2004 pa so v tovarni v Hannoveru izdelali prvi in povsem Volkswagnov »hotel California«.

Uspehi so si nato kar sledili in trenutno aktualna California na osnovi Multivana 6.1 je z več kot petnajst tisoč prodanimi primerki v samo enem letu že preseгла vse prodajne rekorde. Ko bo prihodnje leto na trg prišla šesta generacija Californie, narejena na osnovi Multivana T7, bo torej znamka Volkswagen Gospodarska vozila imela zelo dober razlog za veselje. Šampanjce bodo odpirali v čast novi generaciji modela, hkrati pa bodo proslavili dvajseto obletnico prve Californie iz domače tovarne.

Več kot koncept

California, ki so jo poleti predstavili na salonu v Düsseldorfu, je vsaj uradno konceptno vozilo. Jasno pa je, da gre za model, ki je že nadvse blizu serijski proizvodnji. Pri Volkswagnum pravijo, da bo novinka na trgu v letu 2024, kdaj točno, pa ni znano.

Kaj torej vemo o konceptni Californii? Zasnovana je na podaljšani osnovi Multivana, torej z daljšim previsom, in tako so njene mere bolj darežljive od odhajajoče generacije (4,90 metra), saj je nova dolga 5,17 metra. Ker nastaja na novi platformi – prvič v svoji zgodovini si jo namreč ta model deli z osebnimi vozili –, pa je nekaj centimetrov širša (1,94 metra).

Sodobna platforma MQB prinaša več udobja, lažji dostop do notranjosti, pa tudi precej več vozniških asistenčnih sistemov in nov, sodobnejši pogonski sklop. O slednjem še ni znano nič konkretnjšega, razen »da bodo za novi model na voljo vsi sedanji pogoni modela Multivan«. Nova California bo tako lahko tudi priključni hibrid, kar zaradi zmogljive pogonske baterije pomeni, da bodo imeli potniki na voljo kar nekaj dodatnih tehničnih bombončkov.

Ključna novost, ki jo prinaša novi model, je zasnova, oblikovana okoli treh tako imenovanih con uporabe.



Nova zasnova

Ključna novost, ki jo prinaša novi model, je zasnova, oblikovana okoli treh tako imenovanih con uporabe. Določajo jo dodatna drsna vrata na levi strani kabine (doslej so bila le na desni strani). S to rešitvijo je Multivan postal mnogo bolj uporaben, praktičen, pa tudi varnejši za vse tiste trge, na katerih imajo volan na desni. Vstop in izstop sta udobnejša, preprostejša, celotna zasnova pa omogoča, da lahko potniki kuhinjske elemente uporabljajo kot nekakšno letno kuhinjo, saj so vsi enostavno dostopni tudi od zunaj.

Tako je indukcijsko kuhalno ploščo mogoče uporabljati pri odprtih vratih, na voljo pa je tudi plinski gorilnik. Od zunaj sta dostopna tudi hladilnik (40 litrov) in kuhinjsko korito. Vsi predali v kuhinjskem bloku se odpirajo navzven in navznoter, na zunanem delu sta tudi priročna zložljiva mizica in pripraven mini električni žar. Zložljivi senčni rolo zdrži tudi poletni nalič, zaradi letne kuhinje pa je

vgrajen na levi strani. Mogoče pa si bo omisliti senčnik tudi na desni strani, in to v obliki jadra. Stoli so vgrajeni v dvizna vrata prtljavnika, miza pa je pod policco prtljavnika.

Ob hladnejših večerih je kuhinjo seveda mogoče uporabljati z notranje strani, za 180 stopinj obrniti voznikov in sovoznikov sedež, dvigniti mizico ter si pričarati udobno atmosfero. Ustvarja jo tudi ambientalna osvetlitev, ki se lahko upravlja na tablici, vgrajeni v C-stebriček nad kuhinjo. Prek tega novega osrednjega nadzornega modula je mogoče tudi krmiliti dvizžno streho in svetila ter preverjati stanje vode, servisnega akumulatorja in dodatnega gretja. Tablica pa se lahko uporablja tudi kot zaslon za ogled filma, saj je nameščena na posebno premično roko.

In ko govorimo o udobju v notranjosti, moramo nujno omeniti še posamična sedeža v drugi vrsti, ki nadomeščata zadnjo klopo v T6.1. Tako si lahko vsak potnik nastavi polo-

žaj po lastnih željah, obenem pa je sedeža mogoče tudi povsem odstraniti, pri čemer velja dodati, da naj bi bila s težo okoli dvajsetih kilogramov menda med najlažjimi v panogi. To pomeni tudi več praktičnosti za tiste, ki potrebujejo daljši tovorni prostor, na primer za prevoz smučarske deske, kanuja, surfa ali supa.

In ko napoči čas za počitek?

Primarna izbira je seveda prvo nadstropje, kjer je postelja široka spodobnih 120 centimetrov, pri Volkswagnum pa izpostavljajo nov sistem posteljnega vložka z vzmetnimi jedri. Prednost tega ležišča je tudi izjemen razgled zaradi velikih okenskih površin, ki odpirajo pogled na zvezdno nebo.

Preprosto sestavljiva postelja v kabini je zaradi vgrajenega pohištva malce bolj skromnih dimenzij. Kljub temu bodo v novi Californii čisto brez težav prespali štirje, če se le imajo vsaj malo radi.

Arhitekturne spremembe



Kljub temu da se svet okoli nas, tudi če gledamo arhitekturno, spreminja iz dneva v dan, se bomo tu podrobneje posvetili tisti arhitekturi, na kateri se rojevajo električna vozila znamk koncerna Volkswagen.

Že več kot 1,1 milijona popolnoma električnih vozil petih koncernskih znamk so v koncernu Volkswagen od leta 2020 izdelali na skupni modularni platformi za električna vozila MEB. Njeno izboljšano različico MEB+, ki bo za okrog deset odstotkov povečala doseg in učinkovitost, bodo začeli uporabljati leta 2025. Med drugim bo omogočala pospešek od nič do sto kilometrov na uro prej kot v petih sekundah in hitro polnjenje v manj kot dvajsetih minutah, ki bo temeljilo na enotni koncernski celici s tehnologijo Cell2Pack. Novi popolnoma električni modeli znamk Volkswagen, Škoda in CUPRA z vstopno ceno pod 25 tisoč evri ter za male avtomobile prirejena platforma MEB Entry pa bodo e-mobilnost približali še večjemu številu kupcev.

Eno leto prej, že leta 2024, pa bodo začeli uporabljati drugo koncernsko platformo za električna vozila. Platformo Premium Platform Electric (PPE) sta skupaj razvila Audi in Porsche. Audi Q6 e-tron bo prvo vozilo znamke, izdelano na tej platformi. Ima zmogljiv in učinkovit električni pogon z dosegom več kot šeststo kilometrov ter inovativno baterijo in sistem za upravljanje polnjenja z 800-voltno tehnologijo. Modeli na osnovi PPE bodo dobili na novo razvito visokozmogljivo arhitekturo elektronike in programsko

platformo, ki je plod skupnega razvoja avtomobilskih znamk koncerna Volkswagen in podjetja CARIAD. Tako se bo vozilo brez težav vključilo v digitalni ekosistem posameznega voznika. Digitalizacija bo s tem bolj oprijemljiva, kot je bila kadar koli prej. Audi Q6 e-tron bo tudi prvi model znamke, ki bo imel nov prostostoječi panoramski zaslon MMI ukrivljene oblike, najsodobnejši projekcijski sistem s tehnologijo obogatene resničnosti in zaslon za sovoznika.

Na srednji rok bo koncern Volkswagen prešel na platformo razširljivih sistemov (Scalable Systems Platform, SSP), ki bo enotna prihodnja osnova z integrirano električno in elektronsko arhitekturo. Ponujala bo ogromen potencial za standardizacijo in razširljivost, saj načrtujejo, da bi na platformi SSP izdelali več kot štirideset milijonov vozil vseh znamk in segmentov. Koncept inteligentne platforme bo omogočal prilagoditev avtomobilov potrebam posameznega segmenta, hkrati pa bo zagotavljal nujno razlikovanje med znamkami.

2020

Začela se je uporabljati platforma MEB, na kateri je bilo izdelanih preko

1,1

milijona e-vozil.

2024

Začela se bo uporabljati platforma

Premium Platform Electric

ki sta jo razvila Audi in Porsche.

2025

Začela se bo uporabljati izboljšana različica platforme MEB, platforma

MEB+



»Vsi smo del sistema«

Roman Bernard, inovator, direktor in soustanovitelj podjetja Ngen, predvsem pa energetik po duši, kot se opiše sam, s svojo družbo uresničuje tisto, kar je osnova za njeno ime – »next generation«: tlakuje pot novi generaciji ravnanja z energijo. Ne le za poslovno korist, ampak tudi zato, ker je tako prav in ker je to edini način, da družbo (spet) utirimo v pravo smer. Energetika postaja področje, v katero smo aktivno vključeni vsi, tudi končni porabniki.

Piše: Jak Vrečar
Foto: Miran Juršič

V enem od pogovorov ste povedali anekdoto o svoji ženi. Menda vam je, ko ste kupili prvi električni avto, rekla, da je sistem polnjenja z vsemi temi različnimi karticami preveč zapleten in da se ona s tem ne bo ukvarjala. In potem ste menda vi začeli ugotavljati, ali bi se dalo kaj narediti drugače.

Tako nekako, ja (*smeh*). Od nekdaj razmišljam tako. Naletim na problem oziroma niti ne problem, ampak na nov, zame privlačen izziv. Začnem razmišljati, zbudi se kakšna nova zamisel in kolesje se začne vrteti.

Sprašujem zato, ker v – reciva temu laični – javnosti pogosto zasledimo razmišljanje, da je tudi novi svet energetike, v katerem imate z družbo Ngen vse večjo vlogo, za končnega uporabnika zapleten. Vi se s tem verjetno ne strinjate.

Dolgo je bila energetika zelo linearna, enosmerna. Tudi Slovenci smo bili zelo navajeni na konservativno, enosmerno ureditev. Enkrat na mesec je prišla položnica elektropodjetja in nihče se ni preveč ukvarjal s tem, od kod pride elektrika, koliko stane ... Ampak to, kar delamo zdaj, ni revolucija, ampak bolj logična posledica sveta, ki se spreminja. Energetska kriza zaradi Ukrajine kot eden

od primerov, ko smo vsi začeli zelo razmišljati o cenah električne energije, je katalizator prehoda, ne pa vzrok. Slej ko prej bi prišli do tega.

Svet se spreminja, edino logično je, da se tudi to področje. Ne skrbi me, da uporabniki ne bi sčasoma razumeli, zakaj zdaj ni več enega samega ponudnika energije in imajo tudi sami aktivno vlogo pri proizvodnji, hrambi, deljenju energije. To je dobro za vse. Stvari so logične. Pri elektriki ne gre tako, da jo na neki način proizvedemo, potem bo pa kar nekje čakala na to, da jo bomo potrebovali, in se potem čudežno spet pojavila. Ključno postaja vprašanje, kako jo bomo upravljali. Za to pa ne potrebujemo čudežnih rešitev, ampak pametne. In tu sem prepričan, da smo z Ngenom na pravi poti.

Očiten razlog, zakaj bomo morali postati pametnejši, morda tudi zrelejši pri razumevanju energetike, je vse-kakor cena. Tega, da bi bila elektrika, ki jo tako potrebujemo, draga, nas je najbrž najbolj strah.

Gotovo. In tu imamo skupaj tudi največjo priložnost, da ne rečem kar odgovornost, da spremenimo obstoječe sisteme in navade. Svet se korenito spreminja na vseh



Pri elektriki ne gre tako, da jo na neki način proizvedemo, potem bo pa kar nekje čakala na to, da jo bomo potrebovali, in se potem čudežno spet pojavila. Ključno postaja vprašanje, kako jo bomo upravljali. Za to pa ne potrebujemo čudežnih rešitev, ampak pametne. In tu sem prepričan, da smo z Ngenom na pravi poti.

področjih. Samo odkar sem sam na tem našem planetu, se je število prebivalcev podvojilo. Pomislite, tri, štiri milijarde Zemljanov več v času, ki je v zgodovini planeta en sam hipec.

Moramo se odzivati na spremembe, in to hitro. Kaj to pomeni na našem področju? Imamo možnost pridobivati energijo iz obnovljivih virov, z digitalizacijo in decentralizacijo energetskih sistemov, kar nam omogočajo pametne programske rešitve, pa lahko zagotovimo, da jo bomo tudi optimalno razporejali, izkoriščali ali hranili in pri tem vzajemno sodelovali. Seveda mora biti rezultat takega novega sistema tudi primerna cena za uporabnike.

Vaša družba je, kot se danes reče s tujko, disruptor. Spreminjate obstoječe trge in poslovne modele, ste tisti, ki spodbuja ali celo prisili druge deležnike v spremembe. Čutite zaradi tega kak pritisk, recimo tistih, ki so doslej imeli glavno besedo v energetskem poslu?

Pravzaprav ne. Mislim, da se vsi, od sistemskih operaterjev do ponudnikov električne energije, podjetij v industriji in navsezadnje tudi končnih uporabnikov, zavedamo, da gre za razvojne korake, ki jih delamo skupaj. Koristni so za družbo. In čeprav so nekateri deležniki v tej zgodbi seveda tudi tržni konkurenti, vedo, da moramo vsi vleči ta naš energetski voz naprej.

Poglejte konkreten primer: Ngen je že danes sposoben v nekaterih trenutkih zagotoviti krepko čez polovico, včasih pa tudi do osemdeset odstotkov energetskih rezerv. Če bi se kaj zgodilo, recimo če bi se ustavila nuklearka, torej ne bi ostali v temi. In to je tudi osnovna ideja: vsi smo del sistema. Če imamo v Sloveniji nekaj deset tisoč sončnih elektrarn in hranilnikov, v prihodnje pa jih bo morda nekaj sto tisoč, bomo lahko v vsakem trenutku poskrbeli za skupnost.

Pri Ngenu pa ne gre samo za Slovenijo. Zelo jasno poudarjate, da merite na širši evropski trg.

Vsekakor. Tu gre za iste izzive, iste energetske potrebe in omejitve, le da je ta naš evropski trg po ureditvi zelo razparceliran. 27 držav, 27 sistemskih operaterjev, lokalne regulative, ki jih je treba usklajevati s krovno v EU ... Kolesje se ne vrti vselej tako hitro, kot bi kdo pričakoval glede na pomen, ki ga ima ravnanje z energijo za celotno družbo, ampak premiki so opazni. Dejstvo je, da nimamo časa, da bi delali načrte za dvajset, trideset let naprej in pri tem razmišljali v okviru vzorcev, ki veljajo danes ali smo jih bili vajeni včeraj.

Odkrito povem, da nisem pristaš ideje o drugem bloku nuklearke. Kdaj in za koliko denarja bi jo lahko postavili? Najlažje je reči čez deset ali petnajst let, še posebej v politiki. Tam smo vajeni, da se ne glede na politične barve razmišlja le o obljubah do naslednjih volitev, vse drugo za naprej pa je, če sem kritičen, nekje v oblakih. Ampak ali bo leta 2035 ali pa 2045 nuklearka še aktualna ali pa bo postala TEŠ 6 in bomo ob njenem odprtju razmišljali, ali je ne bi bilo najbolje kar takoj zapreti? Nimamo časa, da bi se ukvarjali s takimi ugibanji. Električno potrebujemo danes. In ker imamo možnost, da jo skupaj proizvajamo, se povezujemo v skupnosti in si jo izmenjujemo, digitalno usklajujemo ponudbo in povpraševanje. Moramo to početi, ne pa si kimati ob predstavitvah v PowerPointu. Tega se zavedamo pri nas in to vejo drugje. Mi smo recimo že odprli podjetje na Portugalskem, trgi, na katerih smo že aktivni ali pa se resno pogovarjamo o razvoju in uporabi Ngenovih rešitev, pa so tudi Avstrija, Hrvaška, Španija, Poljska ... Partnerji, s katerimi imamo pogovore, so državne institucije, podjetja, ljudje, ki razmišljajo podobno kot mi. Sploh v poslu, v podjetjih se ključni ljudje zelo dobro zavedajo, kako pomembni sta dostopnost električne energije in njena cena. In tu je precej jasno, da je najcenejša elektrika tista, ki jo proizvedemo tam, kjer jo porabimo, se pravi na strehi, če rečem po domače, seveda v kombinaciji z vsem drugim – s hrambo, digitalizacijo, distribucijo ...

Kje vidite Ngen v tej veliki energetski zgodbi čez pet, deset let?

Slovenija je pri vsem, o čemer sem govoril, izhodiščna točka, tudi vzorčni poligon, če želi kdo temu tako reči. Ponosni smo, da smo tu. Sam sem res vesel, da imamo možnost zaposlovati vrhunske kadre, da ljudje sami pridejo in si želijo postati del te zgodbe. Tako si lahko postavljamo tudi najvišje cilje. Nočem, da bi se slišalo samovšečno, ampak naš potencial za rast je ogromen. Če uporabim primerjavo iz športa, smo lahko Roglič ali Pogačar evropske energetike. Čisto na vrhu, najboljši.

Ste optimist po naravi? Vedno verjamete, da vam bo uspelo?

Zagovarjam dobre zamisli. Prepričan sem, da v človeku obstaja občutek za to, kaj je dobro in kaj je prav. Če torej prestopim iz poslovnega razmišljanja v nekoliko bolj subjektivno, če malo filozofiram, potem lahko rečem, da

še vedno verjamem, da bomo znali izbirati prave poti, dati prednost razvoju pred ovirami. Kljub žalostnim dogodkom – vojniam in podobnemu – sem prepričan, da se bomo povezovali in poskušali svet izboljševati, ne pa ga uničevati. Če pri tem lahko pomagam, če najdem kako zamisel, potem zelo rad sodelujem. Prepričan sem, da ljudje nismo na svetu samo zato, da bi uživali in se dobro imeli, ampak moramo za to tudi kaj narediti.

Ngen ni vaš prvi veliki projekt. Marsikdo vas pozna že iz časov Flycoma, prej tudi Gorenjskega kabla. Bi rekli, da ste pionir, vizionar ali pa le dobro čutite utrip sveta in lahko prepoznate, kaj bomo potrebovali?

Če me sprašujete, ali imam kristalno kroglo, je seveda nimam. Rekel bi, da uživam, ko delam tisto, kar me veseli. Za današnje energetske zgodbe sem recimo prve izkušnje pridobival pred desetletji, ko sem še zelo mlad delal v Savskih elektrarnah. Po duši sem energetik in zato mi danes Ngen dela toliko veselja.

Imam pa očitno tudi neki čut, da znam videti realne izzive v realnem okolju. Internet je bil recimo eden takih. Starejši se še spomnimo, kako po kapljicah so na začetku delovale internetne povezave, kako je uporabnik zablokiral svoj telefon, ko je bil povezan z internetom, preden so prišle kableske povezave. Da ne govorim o tem, kaj smo povzročili dotedanjemu telekomunikacijskemu monopolistu, ko smo omogočili internetno telefonijo in je bilo konec vrtoglavih tarif za klice v tujino (*smeh*).

Ampak s tem nisem le gradil svojega poslovnega uspeha. Kot vsi drugi sem občutil vzpone in padce. Ampak vselej sem imel občutek, da delam tudi nekaj dobrega za širše okolje. Pomislite, koliko novih podjetij je tudi na račun hitrejšega interneta začelo graditi svoje posle, koliko mladih je odprlo svoje podjetje. Ne pravim, da brez mene ali mojih podjetij tega ne bi bilo, seveda ne. Ampak če sem lahko pomagal, da se je naš svet tu v Sloveniji zato razvil hitreje, se mi zdi, da sem s tem uresničil svoje želje. Poslanstvo? Morda tudi to, čeprav mi ta beseda ni tako blizu. Zdrava logika in občutek za tisto, kar potrebujemo – to me motivira.

Na internetu pogosto naletimo na izračune v slogu, da če bi pred desetimi leti vložili v delnice Amazona ali Tesle, bi danes imeli x-krat več. Kaj je vaša naslednja postaja, imate že kakšno novo zamisel, v katero bi se izplačalo vložiti?

Pravite, da bi se izplačalo investirati v moje projekte? Ja, saj najbrž drži (*smeh*). Ampak resno, v Ngenu ta hip tako uživam in vidim še toliko priložnosti, da o čem drugem nikakor ne razmišljam. Saj sem rekel, 27 trgov imamo samo v Evropski uniji. Stoodstotno se posvečam delovanju te naše družbe. Da bi spet snoval kaj novega? Trenutno zagotovo ne. In če pogledam v ogledalo, mislim, da je čisto verjetno, da bo Ngen tudi zadnja velika postaja. Prvič zato, ker je tu dela še za dolga leta, drugič pa zato, ker – kot sem že rekel – v delu želim tudi uživati, nočem biti njegov suženj. Imam tudi svoje življenje, želim si doživeti kaj lepega, si deliti srečne trenutke z bližnjimi.



Pomembno je, da je človek zdrav, da ima dovolj energije za tisto, kar rad počne, in da ne glede na svoja leta čuti vsaj nekaj mladostne energije. Mladost je tista, ki poganja svet naprej.

Torej niste kot Elon Musk, ki menda spi le po nekaj ur, preleti v enem dnevu pol sveta ter opravi vse mogoče in nemogoče?

Gotovo ne, to so ekstremi. Sicer najbrž drži, da ima vsak človek, ki odkriva inovacije ali pa nove poti v poslu, tudi fazo, v kateri živi zelo dinamično. Tudi moje življenje se je kdaj vrtelo zelo hitro.

V svoji družbi Flycom sem recimo vozil tudi helikopter. Na tisoče ur v kabini imam za seboj. To anekdoto sem v javnosti sicer že razlagal, ampak ko sva ravno pri Musku: tudi njegovo mammo sem, ko je obiskala Slovenijo, peljal s helikopterjem. Da bi mi manjkalo adrenalina, nikakor ne drži.

Ampak ljudje se spreminjamo in ni nujno, da vse življenjske energije prebujamo ali pa sproščamo na enak način. Recimo, da je obdobje, v katerem sem bil dobesedno v zraku, za menoj. Danes mi več veselja prinese kaj drugega. Ne gre za kakšen nepredstavljen luksuz, ampak za čisto običajne radosti življenja. Pomembno je, da je človek zdrav, da ima dovolj energije za tisto, kar rad počne, in da ne glede na svoja leta čuti vsaj nekaj mladostne energije. Mladost je tista, ki poganja svet naprej.

Pa končajva z vprašanjem o starostnih razlikah: starejši stereotipno godrnjamo, da iz mladih ne bo nič kaj prida. Vi ste obdani z mlajšimi sodelavci. Menite, da bo kaj iz teh novih generacij? Ali niso to tisti, ki, če karikiram, cele dneve samo visijo na telefonih?

Prepričan sem, da bodo mladi zelo uspešni. Te nespozrazume med generacijami razumem bolj kot del neke folklore. Saj so tudi naši starši zmajevali z glavo, ko smo mi začenjali. Spomnim se presenečenja doma, ko sem pustil svojo varno državno prvo službo. Pa tistih, ki so bili skeptični ob prvih računalnikih za osebno uporabo. Moj prvi, ZX81, je imel leta 1981, torej pred borimi štirimi desetletji, en kilobajt pomnilnika. Danes ima vsaka fotografija s telefona nekaj megabajtov.

Tako se spreminja svet. Danes se v sekundi zgodi toliko, kot se je včasih v letih. Svet pa vedno spreminjajo nove generacije in nič drugače ne bo s temi, ki prihajajo.

Razvoj omogočata radovednost in želja po novem. Tega sem se naučil v helikopterju. Ko človek česa ne zna, se ustraši. Včasih tudi za hip pozabi, kaj lahko naredi oziroma česa je sposoben. Ampak potem se spomni, da ni nebogljjen. Odzove se, poišče rešitev. Vsakič se nauči še kaj novega, postane bolj odprt, se zave, da se izplača ozreti širše, poiskati znanje in nasvete pri drugih, sodelovati z njimi ...

Zato ne, ne skrbi me za prihodnost. Ne samo da si želim, ampak sem tudi prepričan, da denar ne bo edina vrednota na svetu, da bomo v prihodnje mi in naši zanamci znali še jasneje prepoznati, da v svetu obstaja še kaj pomembnejšega, ter da bomo naravnali kompas in nadaljevali v pravo smer.



Generacijska simbioza na delovnem mestu

Ta trenutek v podjetjih sobivajo in sodelujejo kar štiri različne generacije, kar lahko vodi v konflikte. A ob ustreznem razumevanju in upravljanju lahko to pripelje tudi do večje produktivnosti in inovativnosti, ustvarjalnosti, lepših odnosov ter bolj zavzetih in zadovoljnejših zaposlenih.

Piše: Špela Zakotnik

Babyboomerji, generacija X, generacija Y, poimenovana tudi milenijci, in najmlajša, generacija Z, ki jih ta hip vse srečujemo po slovenskih podjetjih, imajo različne potrebe, med drugim glede oblik sodelovanja (timsko ali individualno), ravnanja z odnosi in reševanja konfliktov, ravnovesja med delom in prostim časom ter načinov in kanalov komuniciranja. Za dobro vodenje podjetja in timov je treba te razlike razumeti, najprej pa je zelo pomembno, da tovrstne generacijske interpretacije tudi kritično vrednotimo.

Past pretiranega posploševanja

»Pojem generacija označuje posameznike, rojene v določenem časovnem obdobju, ki odraščajo v približno istem času in kulturnem okolju ter na katere so vplivali isti zgodovinski dogodki. Pripadniki iste gene-

racije zato razvijejo podobne osebnostne značilnosti in vrednote.« navajajo na spletni strani Psihologija dela Univerze v Ljubljani.

Kljub temu da je o različnosti in značilnostih generacij napisanega ogromno, pa ni vse, kar preberemo, zlato pravilo. Gre bolj za okvir razumevanja neke skupine, znotraj katere pa še vedno obstajajo specifične.

»Na slovenskem vzorcu nimamo narejene dovolj obsežne študije o generacijah. Veliko je sicer literature in raziskav na parcikalnih vzorcih, ki pa niso reprezentativni, da bi lahko veljali za področje Slovenije. Ogronomno je literature, ki izvira iz Amerike, kar je problematično, ker na značilnosti generacij vplivajo različni zgodovinski dogodki, tehnologija in kulturno okolje, v katerem so se oblikovale. Nekateri vplivi so globalni,

nekateri pa seveda lokalni.« razloži psihologinja dr. Ana Arzenšek s Fakultete za management Univerze na Primorskem.

»Eden tipičnih primerov zgrešenega posploševanja je, da si mlajše generacije ne želijo služb za nedoločen čas in varnih zaposlitev – to morda velja za ameriško populacijo, v Sloveniji pa tega ne moremo tako zlahka zaključiti. Tudi ko je govor o ravnovesju med zasebnim in poklicnim življenjem, beremo o tem, da je to večja vrednota za generaciji X in Y kot pa za babyboomerje. Menim, da za naše področje to ne drži in je ta vrednota pomembna vsem generacijam. Obenem nekatere študije kažejo, da so razlike med posamezniki iste generacije večje kot med posamezniki različnih generacij. To povzročajo medosebne razlike med ljudmi, njihovimi življenjskimi slogi in vrednotami.«

Seveda nekatere različnosti obstajajo in jih lahko opazimo, previdni pa moramo biti, da ne zaidemo prehitro in pretirano v stereotipizacijo razlik med mladimi, ki da imajo nerealne zahteve glede plačila za delo in delovnih pogojev, ter starejšimi, ki naj bi bili pasivni in nemotivirani za učenje novosti.

Prvi rdeči alarm

Na uspešnost medgeneracijskega menedžmenta vpliva predvsem usposobljenost vodij. »Generacijske značilnosti niso nespremenljiva dejstva. Podjetjem in vodilnim kadrom bi v prvi vrsti svetovala, naj vlagajo v organizacijsko kulturo. Vlagajo naj torej v prakse učinkovite komunikacije in strateško postavljajo vodje, ki niso le strokovnjaki na svojem področju, temveč jim ljudje tudi zaupajo. Na vodilnih mestih naj bodo takšni, ki imajo potencial za ra-

zvoj dobrih komunikacijskih veščin in znajo zaposlene motivirati ter jim dnevno dajati povratne informacije, ne le enkrat letno pri kadrovskega razgovoru. Vse to so stvari, na katere lahko vpliva vsako podjetje. Generacijskih razlik ne uporabljamo, da bi opravičili nedejavnost,« poudari dr. Ana Arzenšek.

Prvi znaki, da je v podjetju potrebno boljše medgeneracijsko sodelovanje, se lahko kažejo v rezultatih meritev organizacijske klime oziroma drugih raziskav, ki razkrivajo, kako so zaposleni zadovoljni s svojim delom, podjetjem in odnosi. »Prvi rdeči alarm je sorazmerno nizka stopnja zadovoljstva pri delu. Če imamo ob tej še podatek o starostni skupini, v katero sodi posameznik, lahko vidimo razlike med različnimi generacijami. Če te razlike obstajajo in so sorazmerno velike, je to prvi znak, da bo na

tem področju treba nekaj narediti,« razloži psihologinja.

Kar nekaj dobrih praks in projektov lahko spremljamo v uspešnih slovenskih podjetjih. Osemnajst jih je bilo v lanskem letu tudi nagrajenih s priznanjem MEGA v okviru kampanje Vsi zmagujemo, ko sodelujemo. Financirala sta jo Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti ter Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada.

Program za generacijsko in kulturno raznolikost

Krka ima na več kot sedemdesetih trgih preko 12.500 zaposlenih. »Vodenje in sodelovanje v timu temeljita na medsebojnem spoštovanju in razumevanju raznolikosti, ki ni samo medgeneracijska, temveč tudi medkulturna. Polovica zaposlenih je zunaj meja Slovenije. Naše delo od nekdaj temelji na medgeneracijskem sodelovanju, saj vzajemno dopolnjujemo znanje z idejami mladih in izkušnjami starejših,« razloži Dori Silvija Gorenc, direktorica kadrovskega sektorja v Krki.

Podjetje je priznanje MEGA prejelo za širši program medgeneracijskega sodelovanja, ki ga med drugim sestavlja sistematičen proces uvajanja (onboarding) za novo zaposlene. Poleg učenja in vpeljevanja v delo zajema tudi spoznavanje podjetja in posameznih področij.

»Imamo usposobljene in izkušene mentorje in inštruktorje za uvajanje novih zaposlenih. Izvajamo napredno mentorstvo za perspektivne sodelavce, ki združuje posameznike več generacij iz različnih kulturnih okolij. Pogosto ta mentorstva postanejo vzajemna. Posebno pozornost namenjamo razvoju mladih talentov, zato obetavnim študentom ponujamo štipendiranje in pridobivanje prvih delovnih izkušenj ob podpori mentorjev ter skrbimo za njihov strokovni in osebni razvoj. Imamo tudi programe izobraževanja za strokovnjake in šole vodenja za različne nivoje, ki smo jih razvili sami. Tam poleg zunanjih strokovnjakov svoja znanja in izkušnje prenašajo tudi Krkini strokovnjaki in vodje, ki z mladimi izmenjujejo svoje poglede na delo.«

Organizirajo tudi medgeneracijske teambuildinge in številne druge projekte, ki povezujejo sodelavce različnih starosti, strok in



»Konkretni izzivi, s katerimi se podjetja soočajo zaradi generacijskih razlik, so težave v komunikaciji med mlajšimi in starejšimi, nespoštovanje in nestrpnost med generacijami zaradi različnega načina dela in življenjskih ciljev, pogoste so tudi napetosti med starejšimi zaposlenimi in mladimi vodji. Staranje družbeno še vedno dojemamo kot negativen proces. Pozabljamo na vire moči, s katerimi starejši bogatijo podjetje in družbo.«
Ana Pleško, Simbioza

področij dela. Med njimi so denimo humanitarne akcije, športni dnevi in druga srečanja. Enkrat na leto Krkin dan združi naj vodje, naj sodelavce in jubilate, redna pa so tudi srečanja z inovatorji, štipendisti in upokoјenci. Prenos znanja v širše družbeno okolje spodbujajo s predavanji strokovnjakov iz podjetja na srednjih šolah in nagrajevanjem mladih raziskovalcev s Krkinimi nagradami.

Vključitev upokoјencev

Podjetje ALPE-PANON d. o. o., McDonald's DL zaposluje okoli 1500 ljudi. Delo poleg redno zaposlenih opravljajo še dijaki, študenti in tudi upokoјenci. Trenutno jih je 42. Sicer je zanimanja še več, a je treba upoštevati zakonske urne omejitve, pove Maja Šibić, vodja kadrovske službe.

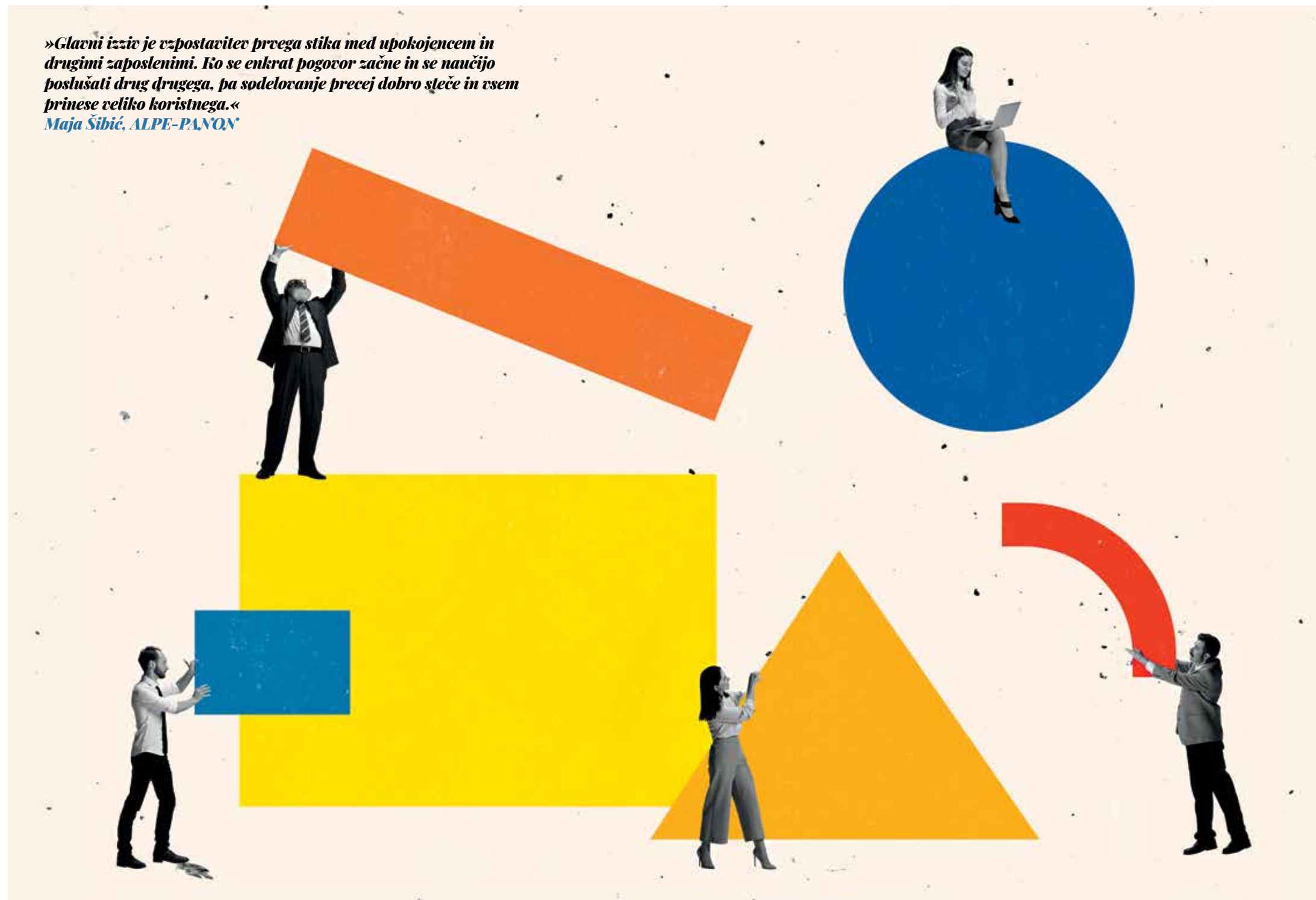
»Program smo začeli leta 2016, saj smo želeli v našo ekipo prinesiti tako zelo potrebno raznolikost. Projekta smo se lotili z namenom, da bi dolgoročno vključevali starejše v delovno okolje. Prav tako si nismo postavljali finančnih okvirov in omejitev, saj starejše delavce enačimo z drugimi našimi zaposlenimi. Na podlagi dolgoletnih izkušenj ugotavljamo, da so upokoјenci v naš delovni proces vnesli veliko pozitivnih stvari. Naučili so nas drugačnega pogleda na gostoljubje. Naučili so nas umirjenosti in racionalnosti. Našim zaposlenim neprestano pomagajo z nasveti in dobrimi praksami, seveda pa velja tudi obratno, torej da mlajši zaposleni svetujejo starejšim, ko se ti srečujejo s tehnologijo, ki jim ni poznana. Opažamo tudi, da se naši zaposleni vse pogosteje obračajo na upokoјence za nasvet ali samo klepet.«

Med takšnim sodelovanjem se pojavljajo tudi izzivi, kot so trčenje različnih vrednot, prepričanj, načinov razmišljanja in delovanja, pa tudi jezikovne ovire, drugačen življenjski slog in uporaba tehnologije.

»Glavni izziv je vzpostavitev prvega stika med upokoјencem in drugimi zaposlenimi. Ko se enkrat pogovor začne in se naučijo poslušati drug drugega, pa sodelovanje precej dobro steče in vsem prinese veliko koristnega.«

Ključno je opolnomočenje vodij

»Konkretni izzivi, s katerimi se podjetja soočajo zaradi generacijskih razlik, so težave v komunikaciji med mlajšimi in starejšimi, nespoštovanje in nestrpnost med generacijami zaradi različnega načina dela in življenjskih ciljev, pogoste



»Glavni izziv je vzpostavitev prvega stika med upokoјencem in drugimi zaposlenimi. Ko se enkrat pogovor začne in se naučijo poslušati drug drugega, pa sodelovanje precej dobro steče in vsem prinese veliko koristnega.«
Maja Šibić, ALPE-PANON

so tudi napetosti med starejšimi zaposlenimi in mladimi vodji. Staranje družbeno še vedno dojemamo kot negativen proces, v resnici pa gre zgolj za eno od obdobij življenja, ki ima svoje posebnosti. Pozabljamo na vire moči, s katerimi starejši bogatijo podjetje, družbo in različne generacije,« poudari direktorica in soustanoviteljica podjetja Simbioza Ana Pleško.

»Ključno je naučiti vodje, kako naj svoj stil vodenja in komunikacijski slog prilagodijo po-

samezni generaciji. Tudi v Simbiozi organiziramo takšne delavnice medgeneracijskega menedžmenta s podjetji. Na področju učenja komunikacije z medgeneracijske perspektive na primer podjetja naučimo, kako voditi razgovor s posamezno generacijo, na kaj paziti, kako sklicati sestanek in podobno.«

Nagrado MEGA je podjetje prejelo za projekt medgeneracijskega učenja, ki spodbuja prenos znanja s starejših na mlajše in tudi obratno. »Mo-

stri izumirajo. Mlajše posameznike tako lahko naučijo konkretnih strokovnih veščin, mlajši pa mojstre na primer uporabe tehnologij.«

Kot dobro prakso izpostavljajo tudi sistematično kroženje po podjetju, ki omogoča spoznavanje različnih del ter posledično povezovanje in tudi delitev delovnega mesta. Pri slednji si starejši, ki je na prehodu v upokoјitev, in mlajši, ki se v podjetju zaposluje, razdelita delovno mesto ter si izmenjujeta svoja znanja in izkušnje.

»Še vedno se v podjetjih premalo zavedamo, da nas različnost bogati,« poudari Ana Pleško. »Generacijsko sodelovanje je enakovredno partnerstvo med generacijami. Vse morajo imeti enako možnost prejetanja in dajanja, so pa med seboj različne, kar seveda lahko privede do konfliktov in nestrpnosti. V podjetjih se je o tem treba pogovarjati, ne pa to pomesti pod preprogo.«





Babyboom generacija

Rojeni 1946–1965

KLJUČNI ZGODOVINSKI DOGODKI, KI SO JIH ZAZNAMOVALI:

- povojno obdobje, socializem,
- globalno gledano duhovno prebujenje, žensko osvobodilno gibanje, seksualna revolucija.

Vrednote

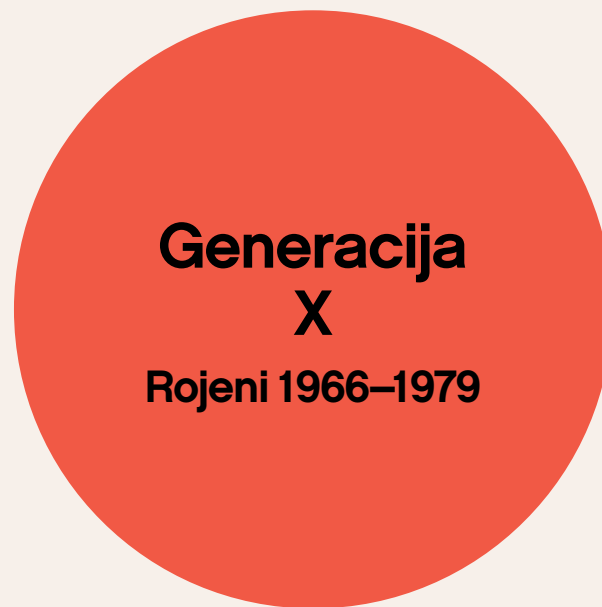
- ugled in status v družbi,
- materialne dobrine,
- optimizem,
- osebna rast in zadovoljstvo,
- timsko delo,
- zdravje in dobro počutje.

Lastnosti

- delavni;
- tekmovalni;
- izogibajo se konfliktom;
- so bolj formalni;
- sledijo protokolom;
- idealistični;
- družabni.

INFORMACIJE ZA DELODAJALCE:

- pomembna sta jim timsko delo in doseganje soglasja;
- cenijo osebno komunikacijo;
- ključni zanje so naziv, priznanje in zaslužek;
- motiviramo jih s priznanjem, da so cenjeni in za podjetje dragoceni;
- predstavniki te generacije zaključujejo delovno kariero, zato so lahko manj motivirani in težje sledijo hitrim tehnološkim spremembam.



Generacija X

Rojeni 1966–1979

KLJUČNI ZGODOVINSKI DOGODKI, KI SO JIH ZAZNAMOVALI:

- hitro spreminjanje družbenih vrednot in porast ločitev,
- začetek uporabe računalnika pri delu (ne pa še v času šolanja),
- naftna kriza in gospodarska negotovost.

Vrednote

- neodvisnost,
- individualizem,
- samozavest,
- čas zase,
- zvestoba,
- preizpraševanje statusa quo,
- ugled,
- dosežki,
- prepoznavnost v družbi.

Lastnosti

- samostojni;
- skeptični;
- sprejemajo tveganje;
- iščejo ravnovesje med delom in prostim časom;
- cenijo čas, ki ga preživljajo z družino;
- pragmatični;
- usmerjeni v rezultate;
- razmišljajo globalno;
- izzivajo sistem.

INFORMACIJE ZA DELODAJALCE:

- strukturirani;
- natančni;
- linearni;
- nadrejenega vidijo kot strokovnjaka s pomembnimi izkušnjami in spretnostmi;
- dela se lotijo postopoma in počasi;
- manj so pripravljeni delati nadure;
- želijo si zahtevnih, a uravnoteženih delovnih nalog.



Generacija Y (milenijci)

Rojeni 1980–2000

KLJUČNI ZGODOVINSKI DOGODKI, KI SO JIH ZAZNAMOVALI:

- razglasitev samostojnosti Slovenije,
- začetek uporabe interneta v naši državi,
- pojav brezžičnih tehnologij (Wi-Fi).

Vrednote

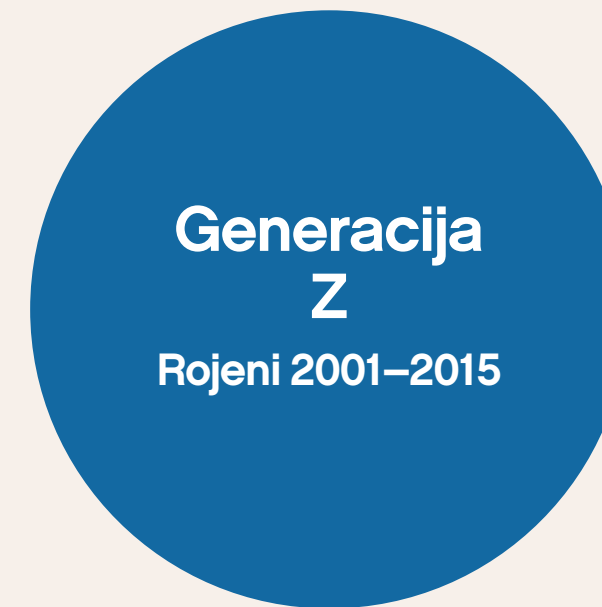
- znanje,
- uspeh,
- ustvarjalnost,
- fleksibilnost,
- mobilnost.

Lastnosti

- izrazito ambiciozni;
- babyboomerji so jih vzgajali v duhu optimizma in neizmernih možnosti;
- prepričani so, da lahko postanejo, kar koli želijo – identiteta protagonistov;
- v svojem delu iščejo smisel.

INFORMACIJE ZA DELODAJALCE:

- ključen je odnos med zaposlenim in vodjo;
- želijo si gradnje odnosa, pozornosti in priznavanja;
- pomembna sta pogosto podajanje povratne informacije in osredotočenost na posameznikov razvoj;
- cenijo avtonomijo in individualni pristop.



Generacija Z

Rojeni 2001–2015

KLJUČNI ZGODOVINSKI DOGODKI, KI SO JIH ZAZNAMOVALI:

- v naši državi omogočen dostop do interneta ADSL;
- Slovenija postane članica EU in NATA;
- pojav dlančnikov, tabličnih računalnikov, pametnih telefonov;
- nastop globalne finančne krize;
- dostop do interneta postane človekova pravica (ZN).

Vrednote

- živeti za sedanjost,
- pogum,
- samoiniciativnost,
- ambicioznost.

Lastnosti

- od rojstva so izpostavljeni digitalni komunikaciji in medijski tehnologiji;
- dnevno preklaplajo med več različnimi zasloni;
- zaradi stalnega dostopa do informacij so hitri in inovativni, praktični in iznajdljivi.

INFORMACIJE ZA DELODAJALCE:

- potrebujejo fleksibilnost, svobodo in samostojno delo;
- izpostavite jim priložnosti za rast in uspeh;
- pustite jim, da uvedejo tehnološke vire, kadar je to mogoče;
- njihovo vlogo in energijo aktivirajte zgodaj v njihovi karieri;
- prednost pri privabljanju generacije Z bodo imela podjetja, ki se bodo posvečala družbenim in okoljskim vprašanjem, spodbujala kulturo podjetništva, omogočala programe podpore za duševno zdravje ter integrirala sodobne tehnologije.



Souporaba vozil za novo dobo mobilnosti

V poslovni coni Komenda, enem najhitreje razvijajočih se tovrstnih območij v Sloveniji, je začel delovati nov center mobilnosti.

Piše: Jak Vrečar | Foto: Miran Juršič

Kaj ponuja Mobility Hub Komenda, kot je uradno poimenovan ta projekt, pojasnjuje David Fleischmann, vodja oddelka Nove mobilnosti, direktno in digitalno v družbi Porsche Finance Group Slovenia.

»Mobilnost prihodnosti tudi v poslovno okolje prinaša nove potrebe, oblike gibanja, prav tako načine obračunavanja stroškov za podjetja. Že nekaj časa smo načrtovali storitve, s katerimi bomo podjetjem olajšali mobilnost, in vstop v PC Komenda je bil glede na želje, ki so jih izražali naši poslovni partnerji, logičen korak,« opisuje izhodišča.

»V projekt smo v Porsche Finance Group Slovenija, pod katero sodi tudi celostna paleta uporabe vozil v okviru znamke sharetoo, vstopili v partnerstvu s Porsche Slovenija kot avtomobilsko številko ena v Sloveniji. To je družba, ki je z znamko MOON tudi eno od gonil vrhunske e-mobilnosti. Najpreprosteje povedano: uporabnikom, torej podjetjem, omogočamo izboljšano mobilnost. Na voljo jim je naša celovita storitev na področju car sharinga oziroma souporabe vozil, ki upošteva trajnostni cilj, da se uporabljajo električni avtomobili. Ni jim treba imeti vseh vozil v lasti ali v trajni uporabi, ampak jih lahko njihovi zaposleni ugodno najamejo na-

tanko takrat, ko jih potrebujejo. Flota je sodobna, trajnostna in zanesljiva. Za zdaj so na voljo vozila znamke Volkswagen, in sicer ID.3, ID.4 in ID. Buzz.«

Lokacija v Komendi ni bila izbrana naključno, razlaga Fleischmann. V poslovni coni je namreč že danes več kot 140 podjetij s skupno 4500 zaposlenimi. Zanje je optimizacija zelo pomembna. Pogosto se odpravijo na krajšo ali občasno pot, skočijo na sestanek ali dostavo, na primer v bližnje Domžale (oddaljene deset kilometrov), Ljubljano in Kranj (obe mesti sta v 15- do 20-kilometerskem krogu).



PREPROSTA UPORABA

Uporabnik si vozilo rezervira in ga uporablja z aplikacijo, brez predaje ali prevzema ključev. Način uporabe avtomobila je intuitiven. Preprost je tudi zaledni sistem, v katerem lahko uporabnik spremlja na primer razpoložljivost vozila in stanje njegove baterije, podjetje pa prav tako dobi vpogled v podatke o opravljenih vožnjah, porabi in stroških.

Vstopne cene so prilagojene trenutnim potrebam in željam podjetij. Na voljo so jim urni najemi že za sedem evrov (z vključenim polnjenjem in brez dodatnih stroškov ne glede na prevožene kilometre), celodnevni najemi od 38 evrov naprej in paketi od ponedeljka do petka od 74 evrov naprej.

»Podjetjem danes ni treba plačevati mesečne najemnine. Smo jim pa vedno na voljo, če imajo specifične želje, na primer glede razdalje, časovnih oken ali trajanja uporabe. V takih primerih skupaj poiščemo optimalen model najema in primerne cene,« pojasnjuje Fleischmann.

Po meri uporabnikov

»Gre za ambiciozen projekt, ki po eni strani služi kot naša vstopna točka v mobilnostne storitve nove generacije. Tu lahko pokažemo, kaj že ponujamo uporabnikom na področju souporabe vozil in drugih storitev. Po drugi strani pa to ni zgolj pilotski projekt, ampak tudi povsem delujoča platforma, s katero omogočamo novo raven mobilnosti s souporabo električnih vozil številnim podjetjem, ki imajo svoj sedež v coni,« pojasnjuje Fleischmann.

»Ker je v PC Komenda toliko podjetij in uporabnikov, nam ta njihova velika koncentracija omogoča, da se lotevamo najrazličnejših mobilnostnih izzivov. Tu odgovarjamo na dinamične potrebe podjetij, zagotavljamo premike zaposlenih in tudi ponujamo možnosti za prevoz proizvodov. Nismo fokusirani le na eno vrsto mobilnosti, temveč povsod iščemo optimum za naše uporabnike.«

»Področje cone se še širi in bo dobilo tudi dodatne vsebine. Okrepila se bo recimo gostinska ponudba, s čimer se bodo potrebe po mobilnosti še spreminjale in povečevale. Mikromobilnost je denimo ena od komponent, ki prinaša prednosti uporabnikom v okoljih, kot je ta poslovna cona v Komendi. Načrtujemo pa tudi širitev ponudbe s poslovnega okolja na fizične osebe, torej vse tiste, ki vozilo občasno potrebujejo tudi za svojo osebno mobilnost,« dodaja Fleischmann.

Nadaljevanje v sodelovanju s strankami

Mobility Hub Komenda so zagnali že poleti, prvi odzivi pa so zelo pozitivni. »Naša pričakovanja se izpolnjujejo in prepričan sem, da smo uspešno začeli uresničevati našo širšo vizijo, to je postati vodilni ponudnik tovrstnih mobilnostnih storitev v Sloveniji. Ne pravim pa, da že vse vemo. Učimo se, pridobivamo izkušnje, odprti smo za vse predloge in nova znanja ter sodelujemo z našimi odjemalci. Na podlagi njihovih potreb bomo nadaljevali in se širili tudi na druge lokacije.«

SISTEM SHARETOO: UPORABA VOZIL PO MERI PODJETJA

V družbi Porsche Finance Group Slovenija so klasičnemu financiranju, torej finančnemu in operativnemu lizingu ter kreditiranju, dodali še namensko financiranje MOON za področje e-mobilnosti, medtem ko potrebe strank po občasni krajši mobilnosti pokrivajo s paletto produktov pod znamko sharetoo.

Pri klasičnem financiranju gre za produkte, ki so namenjeni za obdobje vsaj enega leta in več.

Na področju novih oblik mobilnosti pa s sharetoo ponujajo krajša obdobja uporabe vozil od nekaj minut do več mesecev.

V PONUDBI ZA PODJETJA SO:

1. sharetoo Carsharing: kratkoročni najemi na način, kot je na voljo v Mobility Hubu Komenda.
2. sharetoo Rent: najemi od enega dneva do enega ali več mesecev po sistemu, sorodnem sistemu rent-a-car. Trenutno imajo po Sloveniji v poslovalnicah v Ljubljani, Mariboru in od letos tudi v Kopru na voljo aktivno floto več kot 160 vozil z visoko stopnjo utilizacije. Z njimi zagotavljajo storitve Porsche Leasing Asistence ter nadgrajujejo mobilnost v partnerski prodajno-servisni mreži Porsche Slovenija in v podjetjih, ki so se pridružila projektu. Na voljo so odlična vozila koncerna Volkswagen in vrhunske storitve, med drugim dostava avtomobilov od vrat do vrat (door-to-door) ali sočasni najemi večjega števila vozil, na primer za potrebe dogodkov in podobno.
3. sharetoo Carsubscription: sistem naročila (car subscription) z dolgoročnim najemom do enega leta, v katerega so vključeni vsi stroški uporabe, zavarovanja in vzdrževanja, razen stroška polnjenja.



E-mobilnost NA VELIKO

Električni avtomobili postajajo v poslu in osebni uporabi nekaj vsakdanjega. Kako pa se razvija e-mobilnost pri večjih vozilih? Vse hitreje.

Piše: Jak Vrečar

Foto: Miran Juršič

Pogovarjali smo se s Primožem Babnikom, direktorjem CSM v družbi MAN Truck & Bus Slovenija, v kateri na slovenske ceste že pošiljajo tudi električne tovornjake in avtobuse. Prav tako so z električnimi osebni vozili opremili zaposlene in poskrbeli za fotovoltaike na poslopju na Brnčičevi ulici v Ljubljani. Tudi velike zgodbe so torej že električne.

MAN Truck & Bus je v okviru skupine Traton del koncerna Volkswagen. Je ideja za povezovanje s Porsche Slovenija in znamko MOON prišla iz širšega globalnega okolja ali ste se za sodelovanje dogovorili lokalno?

Ideja izhaja direktno iz podjetja MAN Truck & Bus Slovenija, izbira pa je bila logična. Ko gre za našo službeno floto, smo se odločili za vozila iz skupine Volkswagen Group, poleg tega pa smo celoten sistem MOON izbrali tudi zato, ker bomo lahko enako rešitev ponudili našim strankam ob nakupu električnih vozil. Na samem začetku smo projekt predstavili kolegom iz centrale, torej upravi podjetja MAN Truck & Bus, ki nam je prižgala zeleno luč za izvedbo in dodatno dodelila tudi status pilotnega projekta. Vse skupaj se odvija v to smer, da bodo podobne rešitve implementirali tudi v drugih državah.

Kateri so bili glavni cilji, da ste se odločili za ta korak?

Prvotno je bila to želja po nižanju stroškov in napredku na področju ekologije, zmanjšanju emisij ter trajnosti. V ponudbi podjetja MAN Truck & Bus so električni tovornjaki, avtobusi in dostavna vozila, prav tako pa smo v Sloveniji elektrificirali celotno floto službenih vozil in plinski energent za ogrevanje želeli zamenjati z elektriko oziroma toplotno črpalko. Tako je celotna zgodba prerasla postavitve polnilnic in postala zaključena celota: vgradnja sončne elektrarne, polnilnic za električna vozila in toplotne črpalke za sklenitev kroga samooskrbe ter seveda tudi sistem energetskega upravljanja vseh enot in povezanih sistemov. Logično je bilo, da smo iskali celovito rešitev, in v končni izvedbi projekta bo vse skupaj združeno v sistem MOON, vključno z energetskega upravljanjem optiMOON.

Elektrifikacija se v svetu osebnih vozil tudi pri nas že odvija vse hitreje. Kakšno pa je stanje na področju e-mobilnosti pri tovornjaki in avtobusih?

O prihodnosti ne le govorimo, temveč jo tudi aktivno uresničujemo. Na lokalnem in regionalnem nivoju je e-mobilnost že prisotna, tu so mestni avtobusi, tovornjaki in dostavna vozila. S širitvijo infrastrukture pa bodo vozila za dolge razdalje zelo primerna in zanimiva za vse kupce segmenta transportne industrije. S spreminjanjem statusa quo si nenehno prizadevamo predruščiti svet, ki ga soustvarjamo. Naš cilj je prihodnost, v kateri bo vsak tovornjak, avtobus ali dostavnik pametnejši, varnejši in bolj trajnosten kot kadar koli prej: z učinkovitejšimi pogonskimi sklopi, inteligentnimi asistencami za vožnjo in povezanimi digitalnimi storitvami. E-mobilnost je že tu. Prizadevamo si za čistejše okolje in s tem povezana vozila brez izpustov. MAN Truck & Bus v svojem rangu električnih vozil že ponuja električni dostavnik eTGE s 100-kilovatom motorjem in dosegom do 130 kilometrov (v prihodnje in z novim modelom bo ta doseg veliko večji), električni tovornjak eTGM z močjo motorja 264 kilovatov in dosegom do 190 kilometrov ter nagrajeni avtobus Lion's City E z do 150-kilovatom motorjem in dosegom do 350 kilometrov. Leta 2024 bodo na ceste zapeljali tudi prvi vlačilci težke kategorije, primerni za daljše razdalje, eTGX z 200- do 350-kilovatom motorjem ter dosegom med 600 in 800 kilometri. Z elektrifikacijo tovarnega prometa se seveda zmanjšajo izpusti, kar pomeni, da tudi prometni sektor prispeva svoj delež k prehodu v nizkoogljično, trajnostno družbo in zmanjševanju LCA-emisij proizvodov.

Kaj to pomeni za MAN v Sloveniji tehnološko – nove tehnologije, nove servisne kapacitete – ter kaj kadrovske – imate kadre, ki se zavedajo pomena e-mobilnosti in znajo uresničevati visoke cilje?

Ker je e-mobilnost segment prihodnosti, je tudi naše kadrovanje usmerjeno v iskanje zaposlenih, ki bodo fokusirani predvsem nanjo ter imajo znanje s področja transportne industrije in logistike. Intenzivno in namensko izobražujemo zaposlene ter hkrati urejamo prostore našega podjetja. S širitvijo servisne delavnice smo naredili glavni korak za povečanje kapacitet ter poseben prostor namenili servisiranju električnih vozil in pripravi na e-mobilnost. Seveda k temu sodi tudi zagotavljanje primerne infrastrukture na naši lokaciji, torej postavitve polnilnic, tako klasičnih kot hitrih.

Kako hitro načrtujete, da bo tudi v tem segmentu v Sloveniji mogoče videti več električnih vozil?

E-mobilnost je že konkretno med nami in tako lahko v segmentu transportne industrije povečanje števila električnih vozil pričakujemo že v letu 2024. Posledično se bo tudi gradila infrastruktura, namenjena njihovem polnjenju. To bo omogočalo, da se bosta še dodatno povečala število električnih vozil in interes strank za njihov nakup.

Kaj ste že realizirali v sodelovanju s Porsche Slovenija in znamko MOON ter kaj še načrtujete?

Električna službena vozila in AC-polnilnice zanje, sončna elektrarna ter sistem za upravljanje optiMOON so že v fazi priprave na delovanje, v kratkem pa bomo na že pripravljeno lokacijo namestili tudi hitro DC-polnilnico, ki bo namenjena predvsem polnjenju tovornjakov in avtobusov. V sistem upravljanja energije bo vključena tudi prihajajoča toplotna črpalka podjetja Kronoterm za ogrevanje in hlajenje, v prihodnosti – ko bomo pridobili dovolj zmogljiv električni priključek, da bo vse to mogoče – pa načrtujemo tudi povečanje moči sončne elektrarne in baterijski hranilnik, s katerim bomo še dodatno znižali stroške energije. Za upravljanje se bo uporabljal sistem optiMOON. Prav ta celostna rešitev je prepričala tudi naše kolege v centrali, torej v upravi podjetja MAN Truck & Bus v Nemčiji.



Več o družbi: www.man.eu/si



Več dinamike, več dosega



Dve leti po predstavitvi kompaktnega baterijskega SUV-mode-la Audi Q4 e-tron je prišel čas za osvežitev in posodobitev, in to predvsem pogonskega sklopa. Baterija z zmogljivostjo 82 kilovatnih ur (77 neto) ima izboljšano kemično sestavo, hkrati pa termična priprava baterije na polnjenje omogoča tudi njeno ohlajevanje po hitrem polnjenju. Tako je zdaj polnilna moč že 175 kilovatov (pri modelih z zadnjim pogonom 135 kilovatov). Teoretični čas polnjenja od 10- do 80-odstotne napoljenosti baterije je ustrezno krajši, sedaj le 28 minut. Povsem nov je tudi pogonski sinhronski električni motor na zadnji osi, ki ni le močnejši, ampak tudi energetsko učinkovitejši.

Tako ima prenovljeni model Q4 45 e-tron moč že 210 kilovatov (286 konjskih moči), kar je 15 kilovatov več od predhodnika, novi Q4 55 e-tron quattro pa celo 250 kilovatov (340 konjskih moči), kar mu omogoča, da do hitrosti sto kilometrov na uro pospeši v samo 5,4 sekunde. Še bolj impresivno je, da ima zdaj najučinkovitejša kombinacija pogona doseg že 562 kilometrov (kakšnih 40 več od predhodnika).

Audijevi inženirji so se pomudili tudi pri podvozju, kjer so spremenili predvsem nastavitve blažilnikov (tako pri računalniško vodenih kot pri pasivnih) in karakteristike električnega krmiljenja. Prenovljeni Q4 naj bi zato v obeh različicah ponujal več udobja, odzivnosti in povratnih informacij za voznika prek krmilnega mehanizma.

Celostna zelena rešitev

Sistem celovitega energetskega upravljanja optiMOON, ki sta ga skupaj razvila Porsche Slovenija z znamko MOON in podjetje Amibit, je na Vrhu inovativnih v energetiki prejel drugo nagrado za najboljšo inovacijo na področju energetike za leto 2023. Ta sistem zagotavlja nadzor in upravljanje naprav, kot so toplotna črpalka, klimatska naprava, hranilnik električne energije, polnilna postaja ali sistem za upravljanje pametnih naprav v poslovnem objektu oziroma v zasebnem domu. Omogoča optimalno izrabo energije, nižje stroške in nadzor nad delovanjem sistema. Hkrati je najpomembnejši za vključitev posameznega objekta v energetske skupnosti (več na strani 12).



Nova različica, novo ime

Že ob predstavitvi svojega največjega električno gnanega modela ID.7 so pri Volkswagnu jasno nakazali, da načrtujejo tudi njegovo kombijevsko verzijo. Zdaj so razkrili prve fotografije. Novinec pa se ne bo imenoval Variant ali morda celo Shooting Brake, kot je bilo to pri tej znamki običajno za kombijevske izvedbe (Shooting Brake sicer le pri modelu Arteon). Da bi ga ločili od klasično gnanih inačic, so mu namreč spremenili tudi ime: reklo se mu bo Tourer. Model, ki je za zdaj še v zanimivi jesenski kamuflažni polepitvi, bo v svoj prostoren prtljažnik lahko pospravil 545 litrov prtljage (limuzina 532 litrov), ob podrtih zadnjih sedežih pa se bo ta številka povečala na 1714 litrov.

Limuzina ID.7, ki je že bila predstavljena in trenutno prihaja na evropske trge, je sicer izjemno aerodinamičen Volkswagnov model s količnikom zračnega upora 0,23. Skoraj enakega ima tudi ID.7 Tourer, in sicer 0,24. To je tudi ključno za velik doseg. Trenutno zmore ID.7 s polno baterijo (77 kilovatnih ur) prevoziti kar 621 kilometrov.



Črno, bolj črno, BAT

Zamolkla črnina pri posebnih modelih postaja vse bolj priljubljena. BAT Limited Edition je nadgradnja Formentorja VZ5, modela, ki uteleša vse, kar predstavlja CUPRA. Ta ekskluzivna serija najhitrejšega Formentorja je omejena na skromnih petsto primerkov in praktično povsem črna. Črni so strešne sani, maska in celo logotip CUPRA. Enako velja za serijska 20-palčna lita platišča in napis na zadku. Tudi pokrovi zunanjih ogledal so seveda v črnini, vendar ne lakirani, ampak iz ogljikovih vlaken.

V notranjosti se vzorec ponavlja. Tako so v črnem kromu obrobe zračnikov in detajli na osrednji konzoli, črne pa so tudi usnjene prevleke školjkastih sedežev. Usnjeni paket je v tej izvedbi serijski. Spisek serijsko vgrajenih dobrot je seveda še precej daljši, med drugim pa vanj sodi zvočni sistem Beats Audio.

Zmogljiv 2,5-litrski petvaljnik z izjemnim zvočnim podpisom ostaja nespremenjen ter zmore 287 kilovatov (390 konjskih moči) in kar 480 njutonmetrov navora. Moč se prek sedemstopenjskega dvosklopnega menjalnika prenaša na vsa štiri kolesa prek razdelilnika navora (Torque Splitter) na zadnji osi.



Eden redkih

Navzven je posodobljeni T-Cross takoj prepoznaven po novi zasnovi sprednjega in zadnjega dela z svežimi vgrajenimi žarometi LED ter z dnevnimi in zadnjimi lučmi LED. Matrični žarometi IQ.LIGHT LED so popolnoma nov Volkswagnov razvojni dosežek in so zdaj prvič na voljo pri T-Crossu.

Osrednji element v notranjosti je prostostoječi zaslon infozabavnega sistema. Serijski ekran na dotik po diagonalni meri 20,3 centimetra (osem palcev), različica najvišjega ranga pa ima 9,2-palčni zaslon z diagonalo 23,4 centimetra. Poleg tega bodo vse izvedbe štirivratnega petsedežnika zdaj serijsko opremljene z digitalnimi instrumenti. Armatura plošča je bila popolnoma preoblikovana: kot pri večjih modelih znamke Volkswagen ima mehko oblažitev, uporabljeni materiali pa so bistveno bolj kakovostni.

Notranjost T-Crossa je še vedno ena najprostornejših in najbolj vsestranskih med kompaktnimi športnimi terenci. Navdušuje z dobro izkoriščenostjo, zadnjo klopjo, ki jo je mogoče vzdolžno premikati za 140 milimetrov, in s prilagodljivim prtljažnim prostorom (volumen prtljažnika med 385 in 455 litri). Naslon sovoznikovega sedeža je mogoče dodatno zložiti in potem prevažati predmete, dolge do 2398 milimetrov. Volkswagen je tudi precej povečal obremenitev vlečne kljuge T-Crossa, in sicer s 55 na 75 kilogramov. Poleg težje priklovice je tako zdaj mogoče brez težav prevažati tudi masivnejša e-kolesa.

Novi T-Cross je sedaj tudi eden redkih v razredu, ki so opcijsko opremljeni s sistemom Travel Assist. Z njim lahko avtomobil v okviru dovoljenega sam vzdržuje hitrost in smer vožnje znotraj voznega pasu, speljuje in pospešuje, sistem pa upošteva tudi hitrostne omejitve, ovinke in krožišča.

Naravnost iz Gothama

Študija DarkRebel je ena najekstremnejših vizij oblikovalcev in strategov znamke CUPRA. To je model, ki ga (verjetno) ne bomo nikoli videli – bi si ga pa želeli. Ustvarili so ga, kot pravijo sami, zaradi lastne obsedenosti. DarkRebel je tako športnik, ki premika meje dizajna in zmogljivosti ter postavlja pod vprašaj koncept, oblikovanje in ustvarjanje športnega vozila v prihodnosti. Je fizična inkarnacija prvega avtomobila, v celoti ustvarjenega v virtualnem prostoru CUPRA.

Kot ideja – čisti 3D-model na projekcijskem zaslonu – je DarkRebel prvič osupnil zbrano sedmo silo na predstavitvi Tavascana v Berlinu. Toda že septembra na salonu IAA v Münchnu je CUPRA šokirala občinstvo in ekstremnega športnika pokazala javnosti še v obliki fizične študije. Nizek, črn, poln ostrih kotov in potez, skoraj agresiven ter v vsem skrajnem je DarkRebel videti kot alegorija Batmobila. Toda njegova zasnova in ideja sta – ne glede na to v vseh pogledih pretirano vizualno izvedbo – povsem v skladu z gensko zasnovano znamko CUPRA, ki skrbno neguje svoje športno poreklo ter želi tudi s takšnimi osupljivimi abstrakcijami svet e-mobilnosti narediti privlačnejši in bolj čustven.

Motorni pokrov je izjemno dolg s poudarjeno široko, agresivno masko, linija vozniške kabine je nizka in potegnjena proti zadku, blatniki in bočne odprtine so izraziti, streha pa ima dvojno izboklino (double bubble). Konceptualno gre za izjemno nizek kupejevski kombi (shooting brake), ki šokira tudi s svojo skromno višino 1,3 metra pri kompaktni dolžini 4,5 metra. O tehniki in morebitnem pogonu, razen da gre za električnega, pa v tej fazi še prav nič ne vemo.



Novo obdobje

Pri Škodi so se odločili, da Scali in Kamiq, tehnično sorodni modeloma (oba uporabljata platformo MQB A0), istočasno vlijejo nekaj oblikovalske in tehnične svežine za njuno drugo življenjsko obdobje. Osvežitev je tako doletela predvsem prednji in zadnji del Kamiqa, nekaj pozornosti pa so namenili tudi notranjosti, kjer gre bolj za nove barve, ekološke materiale in posodobljene pakete opreme. Podobno so se lotili tudi Scale.

Prenovljeni Kamiq ima ožje tipične dnevne luči ter večje LED-žaromete pod njimi in masko. Nekoliko je spremenjen odbijač, opaznejši je ščitnik za podvozje s tremi odprtinami za več terenskega videza, tudi zadnje luči so zdaj v obliki obrnjenega C, difuzor pa je izrazitejši.

Modelu Scala so dodali večjo, bolj tipično odprtino hladilnika (s kombinacijo mat in svetlečih vstavkov), meglenke so v LED-tehniki, odbijač je preoblikovan, zdaj precej ožji žarometi so še vedno v LED-tehniki, matrični pa so na voljo za doplačilo. Tudi zadek je osvežen – z meglenkami, integriranimi v odbijač, novimi napismi in zaključkom odbijača z difuzorjem.

V notranjosti so novi predvsem ekološki in reciklirani materiali ter barvne kombinacije. Delno je spremenjen še nadzorni modul klimatske naprave, osempalčni digitalni zaslon pred voznikom je zdaj serijski, ravno tako kot 8,25-palčni osrednji zaslon.

Nekaj izboljšav je pri obeh modelih tudi na področju aktivne varnosti in varnostnih asistenčnih sistemov. Tako sta zdaj na voljo tudi s pomočnikom za parkiranje in s sistemom Side Assist, ki zazna bočni promet v mrtvem kotu do razdalje sedemdeset metrov, s prilagodljivim in predvidljivim tempomatom ter s samodejnim zaznavanjem rok na volanu.

Pri pogonskih strojih je zelo malo novega, saj so še vedno na voljo trije bencinski motorji. Dva sta trivaljnika: prvi z močjo 70 kilovatov (95 konjskih moči) in drugi – zdaj nekoliko močnejši – s 85 kilovati (115 konjskimi močmi). Tu je še 1,5-litrski štirivaljnik z močjo 110 kilovatov (150 konjskih moči). Oba najmočnejša motorja sta na voljo tudi z menjalnikom DSG.

30^{let} PORSCHE SLOVENIJA

Izdajatelj:

Porsche Slovenija d. o. o.,
Bravničarjeva ulica 5, 1000 Ljubljana
www.porsche-slovenija.si, www.poslo.si

Odgovorna urednica:

Sabrina Pečelin,
sabrina.pecelin@porsche.si

Idejna in oblikovna zasnova

ter uredništvo:

PM, poslovni mediji, d. o. o., www.p-m.si

Glavni urednik:

Igor Savič, igor.savic@p-m.si

Izvršna urednica:

Barbara Bizjak, barbara.bizjak@p-m.si

Fotografije:

Arhiv Porsche Slovenija, Getty

Images, Shutterstock, Miran Juršič

Tisk: SCHWARZ PRINT d. o. o.

Datum natisa: november 2023

Naklada: 1.300 izvodov

Na revijo Poslovni Carzine se lahko naročite na spletni strani www.poslo.si.

Vaš avto.

Vaša elektrika.

Vaša svoboda.

vrhunskae mobilnost.si

