

SIMPLY CLEVER

www.simplyclever.si

julij 2015

16

SREČNI **BREZ KOMPROMISOV**



10 Po prednostni
Za volanom novega
Superba

16 Inovativno
Slovenci na
(lesenih) kolesih

20 Jubilejno
Znamka Škoda
praznuje 120 let



Porsche Slovenija, d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana.

SVETLOBNA LETA NAPREJ.

Novi ŠKODA Superb. Z asistenco Smart Light Assist.

Kamorkoli vas popelje nočna vožnja, vam bodo obzorje osvetljevali novi BI-xenonski žarometi. Z vesoljsko natančnostjo. Ko visokotehnološki dovršenosti dodate še eleganco, je učinek res neverjeten: novi ŠKODA Superb s preprosto pametnimi rešitvami. Sistem Smart Light Assist ne preklaplja le med zasenčenimi in nezasenčenimi žarometi, temveč slednje tudi zatemni. Sistem Lane Assist pa pomaga vozniku pri ohranjanju smeri na voznem pasu. Najbolj prostoren v svojem razredu in z dinamičnimi oblikami vam bo novi ŠKODA Superb dal občutek, da ste svetlobna leta pred vsemi. Tudi, kadar stojite na mestu.

superb.skoda.si

Pametno znotraj

Tako ŠKODA olajša življenje svojim kupcem.



Dnevne luči LED



Smart Light Assist



SmartGate

1% ŠKODA ZA 1%
NA MESEC

6 6-LETNO
JAMSTVO

Že za 21.604 €

120 ŠKODA
SIMPLY CLEVER
OD 1895
LET

Kombinirana poraba goriva in izpusti CO₂: 4,1-7,0 l/100 km in 106-165 g/km, emisijska stopnja: EURO 6, specifična emisija dušikovih oksidov (NO_x): 0,0125-0,0686x10¹¹ g/km, trdi delci: 0,00-0,00120 g/km, število delcev: 0,00-9,63. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.



NA KOLESU.

Tako se je leta 1895 začelo naše vznemirljivo popotovanje, med katerim smo kolesu najprej nadeli motor, nato pa leta 1905 še dve kolesi (ter sedem »konjev«) – in drugo je zgodovina, ki smo je pri znamki Škoda našli že za spoštovanja vrednih 120 let!

Te dni jih kronamo z novim Superbom, s katerim uresničujemo zavezo naših ustanoviteljev, Václava Laurina in Václava Klementa, ki sta želela svoje stranke razvajati le z najbolj kakovostnimi, tehnološko dovršenimi, praktičnimi in zanesljivimi vozili. Taka ste vzeli za svoja, ker so s svojimi zmogljivostmi, prostornostjo in brihtnimi rešitvami slovenski duši pisana na kožo.

Pogumna inovativnost, iz katere je zrasla Škoda, je tisto, kar družbi Ljubljanačana Marka Jevtiča, oblikovalca, katerega poteze so izrisale novega Superba; Tino Krajnc, Janeza Tratarja in Iztoka Mohoriča, ki so iz slovenske tradicije naredili prihodnost in se po svoji poslovni poti peljejo vsak s svojim lesenim kolesom; mlado dirigentko Živo Ploj Peršuh z velikimi idejami ter mojstra okusnih zvarkov Maria Markovića, ki nam je za prijetnejše poletje zmešal slatno zeleno Simply Clever osvežitev. Recept za koktajl poiščite v naši reviji in ne pozabite: poletje skriva neskončno čudovitih možnosti.

Odprite misli in se poigrajte z njimi!

Petr Podlipný,
direktor blagovne znamke Škoda,
Porsche Slovenija d. o. o.

IZ VSEBINE

4

SLIKAJ SE!
Ste danes že objavili selfie, pardon, sebek?

6

DELIŠ?
Kupiti ali deliti – to ni več vprašanje.

10

PREPROSTO VRIHUNSKI
Vozili smo novega Superba.

16

STRAST NA KOLESU
Lesena kolesa mladih slovenskih inovatorjev.

20

ZAČETEK NOVE DOBE
Znamka s krilato puščico praznuje 120 let.

24

TIŠINA ZA MISLI, GLASBA ZA DUŠO
Intervju z dirigentko Živo Ploj Peršuh.

28

NAJHITREJŠA
Octavia RS 230 podira rekorde.

30

BRIHTNA OSVEŽITEV
Prav posebni koktajli za vroče dni.

34

NARAVNOST VRIHUNSKO
Slovenska predstavitev novega Superba.



10



16



20



28



30

#SIMPLYBRIHTNO SLIKAJ SE!

ČE BI OČETA ŠKODE VACLAV LAURIN IN VACLAV KLEMENT SVOJE PODJETJE USTANOVILA DANES, BI OB TEJ VESELI PRILOŽNOSTI GOTOVO KJE OBJAVILA SELFIE, PARDON, SEBEK.

► BESEDILO: **Anja Jager**
FOTO: **Shutterstock**

► Zaradi pameti naših brihtnih telefonov jih vsak dan nastane na stotisoče in zagotovo so med njimi tudi fotografije vas z novimi očali, vas z nasmejanimi otroki, presrečnih vas z vašo še bolj srečno boljšo polovico ... Koliko jih bo šele nastalo na dopustu! Ste vedeli, da so sebkici že samostojen vizualni žanr in najhitreje rastoča različica avtoportreta, priljubljena v vseh plasteh sodobne družbe? Časi so pač takšni, da nam tehnologija omogoča ovekovečenje prav vsakega trenutka – in že ga imamo, material za Facebook, Instagram, Twitter, Pinterest ... Družbena omrežja postajajo naši virtualni dnevniki, družinski fotoalbumi in za marsikoga vrhunec družabnega življenja, merjen z »lajki« oziroma všečki in odobravalnimi komentarji. Da bodo posnete fotografije navdušile vas in vse, ki bi jih radi z njimi očarali, smo za vas pripravili nekaj osnovnih nasvetov in uporabnih aplikacij (za Android in iOS), s katerimi boste fotografirali in snemali kot profesionalci. ◀



5 KLJUČNIH

1. SVETLOBA naj ne bo močna, saj ta povzroča ostre sence in t. i. prežgano fotografijo. Še to: veliko svetlega ozadja zmede telefon, da naredi pretemno sliko.
2. PRAVILO TRETJIN ustvarja dinamično kompozicijo, ki podzavestno pritegne oko gledalca.
3. OZADJE naj bo preprosto in elementi v njem poravnani.
4. ZA LEPŠI VIDEZ trik iz modnega sveta: roke naj se ne dotikajo telesa.
5. BARVE pritegnejo pozornost, zato si dajte duška.

FOTO



VSCO CAM

Če je kaj vroče, potem je to VSCO Cam, aplikacija, ki je enostavna za uporabo, ponuja ogromno izbiro filtrov ter na prijazen in preprost način ne zmore nič manj kot Photoshop. Vas mika? Poleg tega se vaše fotografije kopičijo v knjižnici, ki postopoma postaja digitalna zbirka vaših najljubših fotografij. Ko se vam zahoče pozornosti, pa sliko z enim klikom delite na izbranem omrežju, pošljete po e-pošti ali delite na VSCO Gridu, kamor se dnevno nalagajo posnete in obdelane fotografije drugih foto kreativcev.

RETRICA

Raziskujte, odkrijte in ovekovečite trenutek z vrhunskimi barvnimi kombinacijami, prek sto različnimi filtri, modnimi logotipi in atraktivnimi fotoefekti! Najboljšo kombinacijo lahko izberete, še preden fotografijo sploh posnamete.

PRO HDR X

Imate pri fotografiranju pogosto težave s svetlobo? Pro HDR X je prva aplikacija, ki s samo enim klikom ustvari visokoresolucijsko HDR-fotografijo. Pro HDR samodejno posname in uskladi dve enaki fotografiji z različnim kontrastom. S tem ustvari popolno razporeditev svetlobe in barv. Nad posnetkom boste tako navdušeni, da vam bodo ponujeni filtri odveč.

VIDEO



MAGISTO

Takega digitalnega filmskega genija, kot je Magisto, ne srečamo pogosto. Eksperimentiranje z rezi, filtri, prehodi – ni problema! Glasbena podlaga, zvočni efekti – seveda! Magisto pa ima tudi unikatno lastnost, s katero je za vrhunski končni izdelek potrebnega manj dela kot običajno: vi le izberete posnetke in jih tematsko opredelite ter določite glasbo, Magisto pa poskrbi, da iz izbranih videov izbere najboljše dele in jih sestavi v odličen končni izdelek. Poskusite!

HYPERLAPSE FROM INSTAGRAM

Ste ljubitelj »time-lapse« videov? Saj veste, to so tisti posnetki, na katerih je celoten sončni zahod prikazan v pičlih treh sekundah. Mislite, da zanje potrebujete profesionalno opremo in nerodne stativ? Motite se: ena od sestrskih aplikacij Instagrama se imenuje Hyperlapse in z uporabo posebne stabilizacijske funkcije boste ustvarili vrhunski posnetek.

REPLAY VIDEO EDITOR

Mnogi pravijo, da ni aplikacije, ki bi Replayu segla do kolen. Je nekakšen približek programov, s katerimi filmski ustvarjalci delajo čisto prave filme. Ni je funkcije, ki bi je Replay ne zmoget. V nekaj sekundah boste združili veliko krajših videoposnetkov, lahko tudi fotografij, izbrali glasbeno podlago, porezali odvečne kadre ter izbrali zelene efekte, pripise, prehode ...

DELIŠ?

KDOR BI RAD KAJ IMEL, POTREBUJE DENAR, SICER OSTANE BREZ, MAR NE? ZATO KUPUJEMO, KOPIČIMO, VČASIH PRODAMO, ŠE VEČKRAT ZAVRŽEMO. A VSE VEČ LJUDI SPOZNAVA, DA JE LAHKO TUDI DRUGAČE.

► BESEDILO: **Tamara Langus**
FOTO: **Shutterstock**

Kaj pa, če si česa nočete kupiti, ker vam je škoda denarja? Morda nimate dovolj prostora za hrambo? Mogoče sploh ne boste redni uporabnik in vam bo nakup prinesel povsem nove težave ... Možnih scenarijev je ogromno, zato je prav, da tudi rešitve presegajo le dilemo o nakupu ali neizpolnjenem hrepenenju. Skrivajo se v ekonomiji delitve oziroma souporabe, ki v svetu in pri nas postaja vse bolj

priljubljena, njeno bistvo pa je v tem, da eno dobrotno uporablja več posameznikov. Preprosto.

MOJE, TVOJE, NAŠE

Razvoj tehnologije in njena dosegljivost sta namreč omogočila lažjo komunikacijo in sledilo je združevanje in povezovanje ljudi

po povsem novih kanalih. S tem so se razvile platforme, ki so spremenile pogled na lastnino in najprej močno posegle na področje potovanja.

Couchsurfing je svetovna mreža, ki deluje že od leta 2004, združuje pa kar 10 milijonov potnikov, ki so se naveličali vedno enakih turističnih paketov, nimajo denarja za drage aranžmaje ter iščejo predvsem drugačno in cenejšo izkušnjo. Imate prosto sobo ali kavč? Na njem lahko gostite tujca, ki bo zaradi dobre skupne izkušnje morda postal celo vaš prijatelj. In ko se sami odpravljate kam, lahko spite pri kom drugem, ki prav tako oddaja dodatno ležišče.

Verjetno se sprašujete, zakaj bi človek sploh želel gledati tujca v lastnem stanovanju. »Glavni razlogi so bili nova poznanstva, drugačna energija, zabava in popestritev vsakdana. Tako lahko na enostaven način veliko

izveš o drugih kulturah, državah in ljudeh ter si širiš obzorja,« sta povedali Tjaša Novak in Tinka Selan, ki sta na kavču v dnevni sobi gostili že več kot 15 ljudi. Kako pa je s plačilom? »Nikoli ni nihče plačeval v denarju, jih je pa veliko vrnilo uslugo v obliki večerje – bodisi smo šli skupaj jest bodisi so kuhali kakšno njihovo lokalno specialiteto. Ali pa so plačali pijačo, ko smo skupaj hodili okoli. Običaj je sicer, da se prinese kakšno majhno darilce ali spominek za gostitelje.«

Couchsurfing pa ni edina tovrstna mreža; sledili so ji še HospitalityClub, BeWelcome in drugi.

UGODEN NAJEM IN DOBER ZASLUŽEK

Če sta majhen donos in občutek, da gre za študentski način potovanja, slabi strani couchsurfinga, pa to gotovo ni težava kratkoročnih najemov stanovanj, hiš, vil ali le sob. Airbnb, ki je največji in najbolj znan sistem za

najemanje zasebnih nepremičnin, je od leta 2008 v svojo mrežo pridobil več kot milijon zasebnih nastanitvev v 34 tisoč mestih in 190 državah. Svoje člane uspešno prepričuje z argumentom, da z najemom zasebne nastanitve doživijo edinstveno lokalno izkušnjo, kar v hotelu ne bi bilo možno. Kot zanimivost omenimo, da ima na svojem seznamu tudi več kot 600 gradov!

»Včlanil sem se zato, ker zasebno in službeno veliko potujem in mi gredo hoteli na živce. Nihče ne želi preždeti celega tedna v sobi s posteljo, na živce mi gredo tudi hotelska sporočila tipa 'ne mečite brisač na tla, ker s pralnim praškom onesnažujemo okolje',« opisuje Mitja. Po dobrih izkušnjah z gostovanjem je začel oddajati tudi sam: »Airbnb sem začel uporabljati za oddajo svoje majhne, na kredit kupljene garsonjere v Piranu, ker nimam časa biti tam vse poletje, denar pa pride prav, saj se kredit tako sam odplačuje. Sistem je fantastičen, ker zaradi ocen vsi pazijo, da so vzorni gostje. Že ena slaba ocena te lahko pokoplje tako kot najemodajalca kot kot gosta.«

Reden uporabnik Airbnbja je tudi naš svetovno znani DJ Umek: »Airbnb uporabljam predvsem na ameriških turnejah. Bivanje v hotelih lahko požre ogromno denarja. Poleg tega se naveličaš sobe s posteljo in želiš še kuhinjo, teraso, mogoče svoj bazen. Sploh pa Airbnb pride prav, ko nas je na turneji več in tako namesto treh ali štirih hotelskih sob po 300 dolarjev plačamo 500 dolarjev na noč za super hišo sredi Venice Beacha ali South Beacha, kjer imamo vrt z žarom, ležalnike za sončenje in še pravo lokalno izkušnjo dobiš. Torej je ceneje in še udobneje.«

Seveda imajo državni in mestni organi marsikje težave z razmahom takega nenadzorovanega trga ter posledično tudi z goljufijami, a Airbnb je pripravljen na prilagoditve. Z začetkom letošnjega leta se

je dogovoril z mestom Amsterdam, da bo podjetje od gostov pobiralo tudi turistično takso in jo plačevalo mestu. Vasja Veber, eden od pobudnikov prilagoditve slovenske zakonodaje na tem področju, pravi: »Ekonomijo souporabe pozdravljam, ker gre za optimizacijo, ki jo uči že ekonomska teorija. Stvar moraš imeti v uporabi kar se da pogosto in to vedno ni mogoče, če jo uporabljáš sam.«

ZA DOŽIVETJE GRE

Če si turisti nove kraje ogledujejo in to pogosto počnejo v množici, želijo popotniki te nove kraje doživeti. To vključuje tudi spoznavanje lokalnega prebivalstva in poskušanje lokalnih jedi, rezultat pa je vsekakor bolj individualna in zanimivejša izkušnja. Razvoj sodobne informacijsko-komunikacijske tehnologije je zato botroval številnim novim sistemom, ki popotnikom omogočajo pristnejšo izkušnjo v tujem kraju, domačinom pa dajejo možnost dodatnega zaslužka.

Če imate prostor na vrtu, ga lahko oddate za kampiranje v sistemu CampInMyGarden. GuestToGuest omogoča menjavo prebivališča med dvema ponudnikoma, ki nato želeno obdobje spoznavata novo okolje. Najpomembnejša ciljna skupina so družine srednjega razreda. Pri RVShare tako verjamejo, da družina z avtodomom tega 90 odstotkov leta ne uporablja, medtem ko si kakšna bližnja družina želi izkusiti tovrstno potovanje, a nima možnosti za to. Gre torej za souporabo avtodoma, ki je za zdaj dostopna le v ZDA, vendar naj bi se kmalu širila. Imate kakšno kolo, ki ga redko uporabljate? Z njim lahko zaslužite. Spinlister namreč ponuja izposajo koles, prisoten pa je v več kot 50 državah – tudi v Sloveniji. Nedavno je izposoji koles dodal še srfsarske deske in smučarsko opremo.

KAJ PA ZNANJE?

Ja, tudi znanje in sposobnosti imajo svojo ceno, in kar je še pomemb-

ŠTEVILNE
PLATFORME SO
SPREMENILE
POGLED NA
LASTNINO
IN NAJPREJ
MOČNO
POSEGLE NA
PODROČJE
POTOVANJ.

nejše: tudi povpraševanje po njih obstaja. Vayable omogoča popotnikom, da kupijo doživetje, ki ga pripravi lokalni prebivalec. To so na primer izlet s kolesi, ribolov v bližnji reki, sprehod po galerijah, obisk alternativnih lokacij ... Možnosti so neskončne! EatWith obstaja šele dve leti, a je prvi sistem, ki povezuje popotnike in domače kuharje. Profesionalni ali ljubiteljski kuharji, ki se predhodno prijavijo v sistem, objavijo meni in ceno. Gost predlaga datum in vse skupaj čaka zanimiva izkušnja, ki presega običajen obrok. Trenutno je EatWith prisoten v več kot 150 mestih po svetu – in ja, tudi v Sloveniji imamo gostitelje. Podoben sistem je BookaLocal, ki je od začetkov v Belgiji do danes osvojil že 46 držav. Domačin poskrbi za ponudbo in izvedbo, popotnik pa lahko doživi kuhanje, kuharski tečaj, okušanje vin, prehranjevanje in nasploh vse aktivnosti, ki so povezane s hrano. Možnosti je vsak dan več.

MOBILNOST ZA VSE!

Tadeja Bučar iz Zasavja, ki ji je oči odprlo življenje v Berlinu, skupaj s sokrajaní spodbuja številne načine sodelovanja med ljudmi. Skupaj delajo, organizirajo dogodke, izobraževanja. »V Berlinu je to vsakdanja praksa, tukaj je eksces.« In kaj deli oziroma souporablja sama? »Avto, moped, fotoaparát/kamero, delovni prostor, priložnostno tudi stanovanje ...« In kaj ima od tega? »Soodgovornost. Vsi, ki na primer uporabljamo avto, se zavedamo, da ga imamo skupaj. Vsak nekaj naredi zanj. Vzdrževanje je namreč tudi zelo pomembno.«

V Sloveniji obstajajo številne podjetniške, socialne in zasebno-javne oblike, ki delujejo po načelih ekonomije souporabe. Ena takih je Ljubljanski Bicikelj in Ljubljančani so ga brez zadržkov sprejeli, saj olajša premikanje po mestu, je poceni, njegovi uporabniki pa se izognajo težavam z iskanjem parkirnega mesta. Po štirih letih delovanja se je sistem okrepil in razširil, tako da

danes obsega 36 postaj, 360 koles in številne redne uporabnike.

V svetu je dobro znana tudi souporaba avtomobilov. V nekaterih mestih in državah so se razvili lokalni sistemi, spet drugi so globalni. Najbolj znan globalni sistem za souporabo avtomobilov je Zipcar, ki je v Evropi prisoten predvsem v Veliki Britaniji. Katja Vukčević, ki s partnerjem živi v Londonu, pravi: »Imeti lastni avtomobil se tu ne splača – niti finančno niti časovno.« Pred petimi leti sta tako začela uporabljati Zipcar. »Le 5 do 10 minut od najinega stanovanja je vsaj 5 vozil Zipcar. Easy. Nič čiščenja, nič vzdrževanja, le organizirati se moraš in vnaprej rezervirati vozilo dovolj zgodaj – online ali prek njihove aplikacije.«

Slovenski sistem Prevoz.org je nastal pred desetimi leti in je do danes že močno presegel prvotno idejo o prevozu za študente. Obisk spletnega mesta vsako leto naraste za 5 do 20 odstotkov, uporabniki pa objavijo po več kot 50 tisoč prevozov na mesec.

»S spodbujanjem souporabe se spodbuja manjše onesnaževanje

S SOUPORABO
SE KREPIJO
ODNOSI
SOSEDOV IN
SOKRAJANOV.

pa tudi vzajemnost in toleranca. Ponovno se lahko vzpostavljajo odnosi sosedov, sokrajanov ..., krepí se skupnost.« o širših ekoloških in družbenih vidikih souporabe razmišlja Damjana Erjavec, ki se ji pri vožnji pogosto pridruži kdo, ki potrebuje prevoz. Sama je uporabnica tako globalnega ponudnika BlaBlaCar kot slovenskega Prevoz.org.

VRTIČKI IN ZELENJAVA

Vplivi souporabe so najbolj vidni pri skupnostni rabi prostorov. To so lahko stavbe ali vrtički, pri čemer gre pogosto za zapuščene objekte, gradbišča in zemljo, njihovi uporabniki pa so mladi ljudje, ki si ne morejo privoščiti novih prostorov. Kako prijeten lahko postane prostor v naravi, ki ga je nekoč prekrival plevel, vidimo, če opazujemo urbane vrtičkarske posege. Urbano vrtičkarstvo kot vrtnarjenje na najetih, posojenih in zasedenih zemljiščih, na strehah in balkonih, v loncih in na vertikalnih stenah, bolj ali manj organizirano, bolj ali manj načrtovano, postaja vse bolj popularna urbana praksa in čudovito ozelenjuje mesta. Vrtnarite namreč lahko vsi – stari, mladi, moški, ženske, družine, pari, posamezniki, bolj in manj premožni, zaposleni in nezaposleni.

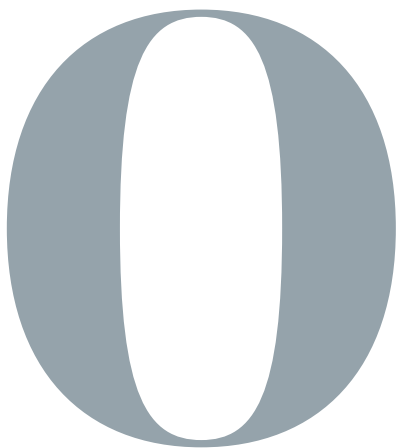
In kaj naredijo pridelovalci urbanih vrtičkov, ki so pridelali preveč hrane za lastne potrebe? Zamenjajo jo na Zelemenjavi, ki je našla svoje mesto že na 30 lokacijah po vsej Sloveniji. Pri tej menjavi se udeleženci izogibajo denarju, saj ponujajo bistveno bolj zanimive reči – semena, sadike, pridelke, recepte, izkušnje, znanje in spodbude.



ZA VOLANOM NOVEGA SUPERBA: PREVERILI SMO, KAKO DOBRO SE TA ABSOLUTNI VRHUNEC ZNAMKE S KRILATO PUŠČICO RAZUME Z BOGATO TRADICIJO IN NEIZPROSNIMI ZAHTEVAMI SODOBNEGA ČASA, PA NAJ GRE ZA SLUŽBO, DRUŽINO ALI PROSTI ČAS.

► BESEDILO: Ciril Komotar
FOTO: Arhiv Škoda

PREPROSTO
VRHUNSKI



► Obdan z eno najlepših evropskih kulis, brezčasno To-skano, najprej spoznam njegov – prtljažnik. Kako pri-merno za avtomobil, ki že od začetka svojih sodobnih dni (od leta 2001 naprej) kraljevsko izstopa ravno na področju prostornosti. Prvič pri Superbu in pravzaprav prvič v kateri koli Škodi se srečam s samodejnim odpira-njem prtljažnika, ki ga sprožim zgolj s gibom noge pod zadek vozila. Tipalo prepozna gib, elektrika odreaģira in pred menoj zazeva 625-litrška luknja, ki ji zaradi pro-storske radodarnosti dosodim čisto desetko, še preden vanjo odložim svoj skromni kovček. Sledi srečanje s pla-stičnimi elementi, ki bodo preprečili njegovo drsenje po ogromni površini, ko bodo pnevmatike zagrizle v idilič-ne toskanske serpentine. Superb se res trudi, da bi mi ugodil, in priznam: že deluje.

POČITEK ZA OČI

Preden sedem vanj, si vzamem nekaj trenutkov za ogled vozila – ta ritual me spremlja že vsaj desetletje, tudi če se mudi. Avtomobil deluje ekspresivno, dinamično, celo drzno. Bočna črta se zdi ostra kot britev, žarome-ti skupaj z veliko masko sestavljajo značajsko močan obraz, prepojen s samozavestjo. Kaj pa kabina? Sedem in v hipu opazim napredek. Superb se je s prestižem spogledoval že dolgo, tokrat pa ga je dokončno osvojil. Armaturna plošča, vključno s sredinsko konzolo, je pre-gledna in ergonomija že na prvi pogled odlična.

Speljem. Nadležno prebijanje z letališča med prome-tno konico mine hitro, a vseeno imam dovolj časa, da za nekaj minut (neprostovoljno, seveda, kdo pa rad tiči v zastoju?) preizkusim sistem za avtonomno vožnjo v gneči. Nisem dvomil, da zadeva deluje, ker dobro po-znam vse prednosti aktivnih tempomatov, a novost vse-eno sprejemem z nasmeškom. Verjamem, da bodo tako

SUPERB SE JE
S PRESTIŽEM
SPOGLEDOVAL
ŽE DOLGO,
TOKRAT PA GA
JE DOKONČNO
OSVOJIL.



pridobljene dodatne minute za oddih ali celo delo znali ceniti mnogi – predvsem tisti, ki iz primestnih okolij vsa-kodnevno počasi kapljajo v mesta.

VAM NA USLUGO

Končno, avtocesta. Superb sam bere prometne znake, kar na kratkem avtocestnem odseku cenim zaradi šte-vilnih upočasnitev, ki so posledica vzdrževalnih del, svojim potnikom pa je sposoben ponuditi tudi dodatno varnostno mrežo v obliki sistema proaktivnega zadrže-vanja vozila na voznem pasu. Poskrbeti zna tudi za voz-nike z morebitnimi resnimi zdravstvenimi težavami – če je oseba za volanom popolnoma neodzivna, bo samo-dejno zaviral, ustavil in vklopil vse štiri smerne utripal-ke. Upam, da (še) ne spadam v omenjeno kategorijo. Pa še dan se je komaj začel ...

Mimogrede, Superb je po novem lahko opremljen tudi s sistemom nadzora med vzratnim zapuščanjem par-kirnega prostora ter v primeru bližajočega se vozila in voznikove nepozornosti zavre sam. Po izkušnjah, na-branih med pogostim manevriranjem po parkiriščih, je ta dodatek na moji osebni lestvici uvrščen zelo visoko. Dodatni par »oči« pač ni nikoli odveč.

POGLED OD ZADAJ

Ko zapeljem z avtoceste, je čas za krajši postanek in na-daljevanje vožnje na zadnjih sedežih. Priznam, vloga »gospoda direktorja« mi ustreza. Neverjetna prostor-nost v drugi vrsti bega um tudi zato, ker je medosje v primerjavi s predhodnikom daljše za skoraj decimeter. Verjamem, da se bodo tu zadaj dobro počutili tudi veli-ko višji (in širši) od mene. Kolenski prostor je izjemen, dostop do klopi zaradi širokega kota odpiranja zadnjih vrat pa še lažji kot prej. Pa še nekaj: kot oče vem, da bo

trajalo še nekaj let, preden bo moja hčerka lahko svo-je nogice iztegnila vse do naslonjal sprednjih sedežev. Saj veste, kako hitro se umažejo. Superb je za tovrstno umazanijo imun.

Izurjeno očetovo oko je opazilo tudi, da so pritrdišča Isofix tokrat obdana s plastično zaščito, zaradi česar je dostopnost močno olajšana, tkanina oziroma usnje sedežev pa ne bosta trpela. In da ne pozabim: v dese-tletju, ko bo avtomobilske kabine dokončno preplavila digitalizacija, Škoda z dvema nosilcema tabličnih raču-nalnikov, integriranima v naslonjala sprednjih sedežev, in z enim v sredinskem naslonu nič ne prepušča naklju-čju. Novost je pisana na kožo tako poslovnežem kot ne-učakanim otrokom, ki se jim pač vsak cilj zdi predaleč. Prostorsko razkošje je torej dopolnjeno tudi z visoko uporabno vrednostjo. Hvalim!

PAMETEN

Seveda sedim privezan, a me tolaži tudi dejstvo, da bi me v primeru resnejšega trka v hipu obdala armada zračnih blazin, po aktivnovarnostni plati pa nad menoj in voznikom bdijo različni najsodobnejši asistenčni sis-temi. Superb je pač daleč najpametnejša Škoda vseh časov. K temu prispevajo tudi številne Simply Clever rešitve. Poleg že omenjenih navdušuje še marsikaj. V obeh sprednjih vratih je utor z dežnikom, stranska dela naslonjal sprednjih sedežev imata priročni mrežici za spravljanje manjših predmetov, pokrov rezervoarja je opremljen s strgalom za led, pritisk na gumb pametne-ga ključa lahko sproži samodejno zapiranje prtljažnih vrat in sovozniški sedež je v slogu enoprostorskih vozil celo poklopljiv. To pomeni, da lahko v Superbu prevažate tudi predmete, dolge do tri metre in deset centime-trov.



► VEČ

Vse o Superbu
preberite na:
superb.skoda.si

Preizkusim tudi presenetljivo preprost sistem sprošča-nja in pospravljanja vlečne kljuke. Verjemite, če znam jaz, boste znali tudi vi. In če že lenarim v drugi vrsti, naj omenim še, da so Škodini strokovnjaki izboljšali držala za plastenke (kar osem odlagališč zanje je), ki jih je zdaj mogoče odpreti tudi z eno roko, zadaj dodali 230-vol-tno vtičnico, v prtljažniku čaka snemljiva LED-svetilka, priročna in preprosta držala za prtljago pa so se prever-jeno izkazala za odlično »pogrontavščino«.

TRENUTEK ZA TEHNOLOGIJO

Superb povezljivost s funkcijo SmartLink dviguje na novo raven. Odlično se bo razumel z uporabniki opera-cijskih sistemov Android in iOS. Informacijski vmesnik, sposoben zrcaljenja zaslona pametne naprave, prvič ponuja upravljanje nekaterih priročnih aplikacij, s ka-terimi ima uporabnik sicer opravka zgolj na telefonu ali tabličnih računalnikih – na primer navigacijskega sistema Sygie, WheatherPro (vremenske napovedi) ali Parkopedie, izvrstne aplikacije za preverjanje prostih parkirnih mest. Škoda pa je pripravila tudi povsem nov skupek posebnih aplikacij, imenovanih Škoda Drive Logbook ter namenjenih spremljanju in preučevanju podatkov, povezanih s hitrostjo vozila, pospeševa-njem, zaviranjem in celo aktivnostjo med vožnjo tre-nutno delujočih prečnih ali vzdolžnih sil, na mobilnih napravah. Zabavno in koristno.

Informacijski tok pa teče tudi v obratni smeri. To pome-ni, da lahko potniki s pomočjo dostopne točke WiFi in sistema Škoda Media Command s svojimi telefoni ali tabličnimi računalniki upravljajo klimatsko ali avdiona-pravo ter celo navigacijski sistem, seveda pa je mogoč tudi hiter dostop do spleta.

ZAGRIZIMO V CESTO

Cesta postaja vse bolj vijugasta, zato si hitro spet izbirim pot za volan. Že po nekaj kilometrih sem prijetno presenečen. Trdim, da se je Superb – v okviru razumnih omejitev seveda – naučil goljufati fiziko. Kljub dejstvu, da gre za velik avtomobil (do petih metrov mu manjka le dober decimeter), je razpon njegovih voznih sposobnosti zelo širok. Nadgradnja že znanega ugajanja tistim, ki bolj od vsega cenijo prav mehkošno križarjenje (občasno sem med njimi celo jaz), najbolj prepriča v zavojih.

Pozna se, da je Superb v primerjavi s prejšnjo različico shujšal za 75 kilogramov. Zaradi tega ter temeljite optimizacije nekaterih ključnih delov podvozja in bolj toge karoserije se tudi hitrejših zavojev loteva z lahkotnostjo in odločnostjo manjše in lažje Octavie. Za najzahtevnejše voznike pa ima v rokavu tudi asa. Prvič je na voljo z inteligentnim sistemom DCC za dinamično uravnavanje podvozja, zato je sposoben z relativno malo vzdolžnega nagibanja karoserije zavoje grabiti osupljivo krčevito. In da ne pozabim, na poti sem prevozil kopico slabše vzdrževanih podlag, potovalno udobje pa je kljub temu ostalo prvovrstno. Blaženje je boljše kot pri številnih bistveno dražjih avtomobilih, zvočna zatesnjenost kabine prav tako, glede na zajetne mere presenetljivo pa Superb ne skopari niti z lahkotnostjo in okretnostjo v prostorsko manj radodarnih situacijah.

DRUGI DAN

Prvi dan se konča in drugi začne v podobnem vozniško dinamičnem slogu. Avtoceste skoraj ne vidim, z veseljem pa iščem nove asfaltne vijuge, zarezano v čudovito pokrajino, ter podvozje znova izpostavljam bolj in manj zahtevnim preizkusom. Šibke točke – razen ob očitnem pretiravanju, ki bi bolj ustrezalo kateri od Škod z oznako RS – preprosto ne najdem. Blaženje je vrhunsko, odlič-

BOLJ KOT
KDAJ PREJ JE
JASNO, DA SI JE
SUPERB SVOJE
IME ZARES
ZASLUŽIL.

na zvočna zatesnitev med vožnjo mimo zares glasnega gradbišča še dodatno popravi že tako dober vtis prvega dne, najšibkejši dizelski motor izmed vseh, ki so na voljo (1,6-litrski primerek z 88 kilovati), pa se mi kljub neprestanemu prižiganju oddolži z zgolj šestlitrsko porabo. Kako skromna bi bila njegova žeja, če bi izbral izrazito umirjen slog vožnje, si lahko le mislim. Če bi se dejansko približal tovarniško deklarirani štirilitrski porabi, ne bi bil prav nič presenečen.

In ko smo že pri motorjih: paleta petih bencinskih z razponom moči od 92 do 206 kilovatov je sodobna, zgledno varčna in temperamentna – izpostavi velja predvsem 1,4-litrski turbomotor s 110 kilovati, ki bo v povezavi s štirikolesnim pogonom zahteval le 5,4 litra na sto kilometrov. Na voljo so tudi trije dizelski motorji z močjo 88, 110 in 140 kilovatov ter zavidljivo ekonomičnostjo – porabili naj bi od 4,0 do 4,9 litra na sto kilometrov. Seveda se razume, da prav vsi motorji, ki so na voljo, izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde Euro 6.

SUPERB = VRHUNSKI

Pod kolesi testnega Superba se je v dveh dneh odvrtelo nekaj sto kilometrov. Vtisi so zbrani, občutkov je veliko. Superb je v prvo prepričal in verjamem, da ne bo nič drugače tudi drugič, tretjič ... Bolj kot kdaj prej je jasno, da si je svoje ime zares zaslužil.

Je torej Superb lahko poslovni avto? Seveda! Temu v prid govorita izjemna možnost opremskega prilagajanja in ekonomičnost motorne palete, ki je v povprečju skoraj petino manj žejna, kot je bila pri prejšnji generaciji. Je Superb družinski? Vsekakor! Zaradi vsega naštetega, zaradi varnosti in zaradi ogromne količine prostora. Pa ne pozabite: na poti je tudi že karavan. To bo veselje!

VSI KDAJ
POTREBUJEMO POMOČ

Superb zna v gneči voziti sam. Če so izpolnjeni vsi pogoji (ravna cesta, jasne talne oznake, majhna hitrost), postane eden prvih serijskih avtomobilov na svetu s popolnoma avtonomnim načinom vožnje. V primeru voznikove nepredvidnosti pri vzvratnem zapuščanju parkirišča številna tipala preverjajo okolico in ob nevarnosti trka sprožijo samodejno zaviranje. Trki pri mestnih hitrostih, ki jemljejo čas in običajno pomenijo le manjšo, a skrajno neprijetno materialno škodo, bodo pozabljeni. Tudi v takem primeru voznikova nepredvidnost ne bo kaznovana – Superb bo zaviral sam, tako kot zna sam brati prometne znake, opozarjati na voznikovo utrujenost in še marsikaj.



29 X SIMPLY CLEVER

Najbolje opremljeni Superb navdušuje z 29 Simply Clever rešitvami, od tega je 10 popolnoma novih. V sprednjih vratih sta dva utora za dežnike (z dežnikoma vred), vlečno kljuko je mogoče sprostiti le s potegom vzvoda na robu prtljažnega prostora, prtljažnik se lahko odpira in zapira tudi samodejno, le z elektriko oziroma pritiskom na stikalo ključa, v njem pa prtljago čakajo LED-svetilka in posebna pritrdišča, ki bodo preprečevala drsenje. V kabini je tudi 230-voltna vtičnica, sprednji sovozniški sedež se poklopi in sprostí prostor za 3,10-metra dolge predmete, poklopna vratca rezervoarja za gorivo skrivajo uporabno strgalo za led, odlagališč za platenke je osem in nekatera izmed njih platenke držijo tako čvrsto, da bi te ostale v njih, tudi če bi bil avtomobil obrnjen na glavo. Pametni inženirji so v kabini pripravili tudi poseben predal za tablične računalnike in držala zanje v zadnji vrsti, potniki druge vrste pa lahko sovozniški sedež vzdolžno in po naklonu premikajo s pomočjo dveh stikal.



V BISTVU

Motorno paleta sestavlja pet bencinskih in trije dizelski motorji. Predvsem dizelski so pisani na kožo poslovnežem ali trgovskim potnikom z izrazitim apetitom po kilometrih, z vzorno ekonomičnostjo pa se hvalijo tudi bencinski. 1,4-litrski TSI s 150 konji bo zahteval le 4,8 litra, njegov dvolitrski prisilno polnjeni brat s kar 280 konji pa za ponujene zmogljivosti skrajno zmernega 7,1 litra goriva na sto kilometrov. Vsi pogonski agregati izpolnjujejo stroge normative Euro 6, samodejni menjalniki dopolnjujejo uveljavljeno paletu, izbira štirikolesnega pogona, ki bo v neugodnih voznih razmerah zadovoljil tudi najzahtevnejše, pa postavlja piko na i.



POVEZLJIVOST V NEKAJ STAVKIH

Novi Superb se odlično razume s pametnimi telefoni (bodisi z operacijskim sistemom Android ali iOS) in nekaterimi njihovimi aplikacijami. Potniki lahko s svojimi telefoni ali tablicami upravljajo klimatsko napravo, avdiosistem, navigacijo ... Dostopna točka WiFi omogoča brskanje po spletu s hitrostjo prenosa podatkov do 150 Mbit na sekundo. Največji tehnološki navdušenci bodo cenili tudi spremljanje plina, zavor ali sil G-pospeška v resničnem času.

STRAST NA KOLESU

DRUŽI JIH LJUBEZEN DO LESA, USTVARJANJA Z ROKAMI IN KOLESARJENJA, IZ KATERE SO SE RODILA NJIHOVA ČUDOVITA LESENA KOLESARJENJA: MLADI SLOVENSKI INOVATORJI TINA KRAJNC, JANEZ TRATAR IN IZTOK MOHORIČ SO SI EDINI TUDI V SPOZNANJU, DA SE SLOVENCİ KONČNO SPET VRAČAMO H KORENINAM IN ODPIRAMO PROSTOR VEČ KOT STO LET STARI TRADICIJI. O, DA, Z LESENIMI KOLESI SO SE PO NAŠIH CESTAH, ULICAH IN KOLOVOZIH VOZILI ŽE PRED LETOM 1900!

► BESEDILO: **Petra Kovič**
FOTO: **Borut Peterlin**

◀ IZTOK MOHORIČ, woodsterbikes.com

Leseno kolo 34-letnega inženirja lesarstva Iztoka Mohoriča je posledica usodne kombinacije študija lesarstva in ljubezni do kolesarjenja. »Na mestne ulice sem želel prenesti obmorski ležerni stil 'cruiser' koles v kombinaciji z lesom.« In res, kot »ustvarjalna duša in tehnološki tip«, ki se rad prepušča novim izzivom, je začel zgodbo lesenih koles, imenovanih Woodster. Dela se je lotil mojstrsko: »Občudujem s svinčnikom skicirane linije avtomobilskega oblikovalca Roberta Lešnika in nekako tako sem tudi sam oblikoval svojega Woodsterja. Konstrukcijsko sem ga nato izrisal v 3D-programu.«

Estetsko dovršeni »cruiser«, ki v delavnici nastaja 20 ur, ni ostal neopažen niti v Avstraliji, ZDA in na Kanarskih otokih. Mladi inženir lesarstva priznava, da je soloigra na trgu tek na dolge proge, nikakor pa v prihodnje ne izključuje poslovnih povezovanj oziroma sodelovanj. »No, korak v smeri večje prepoznavnosti je seveda tudi nastop na sejmi, kot je bil LikeBike v Monte Carlu, kjer se promovirajo samo najprestižnejša kolesa tega sveta.«

»Moje sanje so, da bi se kolo na posameznih celinah izdelovalo lokalno, torej z lokalno delovno silo, lokalnimi materiali in po lokalno sprejemljivi ceni.« Ni vrag, da mu bo uspelo, saj ga kot ljubitelja ekstremnejših kolesarskih panog odlikujejo pogum, zagnanost in predanost cilju. »Šele resnejše ukvarjanje z lesenimi kolesi me je spodbudilo k raziskovanju kolesarske industrije in mislim, da ima kolesarstvo svetlo prihodnost. Zadnje čase se pojavlja veliko novih struj, ki so pritegnile mojo pozornost. Super se mi zdi 'fixie', kolo brez prestav in zavor, ki je postalo hit, ko so ga uporabljali kurirji v New Yorku, in predstavlja prvinsko kolesarsko izkušnjo.« Ali bo pod njegovimi spretnimi rokami nastal kak leseni »fixie«, Iztok nerad napove, se pa pohvali, da za takšna kolesa že izdeluje lesene sedeže.



▲ JANEZ TRATAR, tratarbikes.com

»Ker smo na spletni platformi Kickstarter konec prejšnjega leta zbrali več kot 35 tisoč evrov, v naši mizarški delavnici v Trnovem ravno te dni zaključujemo proizvodnjo prve serije lesenih koles, ki jih bomo poslali v Čile, ZDA, Korejo, Avstralijo in na Novo Zelandijo. Za izdelavo enega porabimo preko trideset ur, zato je za nami delovna pomlad, čaka pa nas še bolj aktivno poletje,« pravi 29-letni Janez Tratar, vodja ekipe Tratar Bikes.

Ko doktorja strojništva povprašamo o tem, kako se je vsa zgodba sploh začela, nam pove, da »so lesena kolesa najlepša posledica kolesarske nesreče«. Sprva se smeje, a ko pomisli na poškodbo, zaradi katere je ležal več kot mesec dni, se zresni: »Pred desetimi leti sem bil

navdušen gorski kolesar, in ko sem se peljal čez korenine in skale v kolesarskem parku, sem tako odletel, da sem vedel, da ne bom nikoli legenda, kot je bil moj spustaški vzornik Steve Peat. Ker je nesreča pustila posledice in moja rebra niso več, kar so nekoč bila, mi je bilo jasno, da potrebujem kolo, ki name ne prenese vseh tresljajev zaradi cestnih robnikov, lukenj in kamnov. In ker imam oblikovanje lesa v krvi, je bil začetek konstruiranja kolesa iz tega čudovitega materiala edina smiselna rešitev.«

Prvo kolo se je zlomilo, drugo je bilo »kot tank, čista katastrofa«, toda mladi inženir je vztrajal in ustvaril elegantno leseno mestno kolo, ki s svojimi izjemnimi lastnostmi in prijetno zunanjo podobo vožnji doda povsem novo dimenzijo. Narejeno je s filigransko natančnostjo in z vizijo estetske dovršenosti, ki ujame pogled vsakega mimoidočega.

▼ TINA KRAJNC moi.si

Ko so se pred stoletjem po mariborskih ulicah vozili z lesenimi kolesi, ni bilo to prav nič nenavadnega, danes pa takšno kolo srečamo bolj redko – in če ga, gre zelo verjetno za Fajn Bicikel avtorice Tine Krajnc, ki ji pri delu pomagata oče in ded. »Kolo tehta 15 kilogramov, kar je primerljivo z mestnimi kolesi,« pravi 28-letna Mariborčanka in poudari, da poleg estetike Fajn Bicikl odlikujeta tudi najboljši pohorski smrekovi in hrastovi lesi. To neverjetno vpadljivo in uporabno leseno kolo z mednarodnim imenom Moi City Bicycle, ki ima lesene tudi vsi dodatki, vključno s košarico, blatniki in prtljažnikom, naredijo Krajncevi popolnoma ročno in po meri posameznika, torej je unikat. Zanj porabijo približno 150 ur.

»Najbolj bodo našega Fajn Bicikla veseli ljudje, ki jim vožnja s kolesom predstavlja užitek!« pravi ekonomistka Tina, ki ni čutila nikakršnega napora, ko se je s fantom in Fajn Biciklom

odpravila na 350 kilometrov dolgo pot po Dravski dolini, ki s vije med gorami, te pa ji že od nekdaj predstavljajo navdih in umiritev. Slednja nujno potrebuje, saj ji je lesena inovacija prinesla tudi dober posel.

Vse se je zgodilo spontano, brez velikih ambicij ali pričakovanj. Kot pripadnica Facebook generacije je Tina Krajnc na tem omrežju ponosno objavila svoj prvi Fajn Bicikl, opazili pa ga niso le prijatelji, temveč tudi zaposleni na Zavodu za turizem Maribor – Pohorje. Tako je Fajn Bicikel postal zvesti spremljevalec vseh dogodkov, ki promovirajo Maribor kot turistično zanimivo in hedonistično mesto. »Priznam, da od veselja hodim nad oblaki. Tako kot ustanovitelj Škode se tudi sama večkrat uščipnem, da preverim, ali je vse to, kar se dogaja v zadnjih mesecih, resničnost ali nemara sanjam. Zdi se prav neverjetno, kako spontano smo ustvarili družinski posel, ki ima zagotovo dober potencial!«



ZAČETEK NOVE DOBE

EN KNJIGARNAR, EN KLJUČAVNIČAR IN ENO HUDO NESRAMNO PISMO SO KLJUČNE SESTAVINE ZGODBE O USPEHU, KI SE JE LETA 1895 NA ČEŠKEM ZAČELA PISATI NA – DVEH KOLESIH.

► BESEDILO: **B. B.**
FOTO: **Arhiv Škoda**

► Leto prej se je knjigarnar Vaclav Klement kot pravi domoljub v češči- ni pritožil podružnici dresdenske- ga podjetja Seidel & Naumann nad strašno slabo kvaliteto njihovih ko- les Germania. »Pišite nam v jeziku, ki ga bomo razumeli,« so ga ošabno zavrnil. Pa se je podjetni predse- dnik lokalnega kolesarskega kluba sam lotil dela in 18. decembra 1895 skupaj z Vaclavom Laurinom usta- novil podjetje Laurin & Klement. S kolesi Slavia sta stavila na prave karte: kakovost, vzdržljivost, tehnološko dovršenost in skrb za stranke,

ki so ključne lastnosti vozil znamke s krilato puščico tudi danes, dolgih in bogatih 120 let kasneje.

Štiri leta za prvim kolesom sta La- urin in Klement na tržišče poslala še motocikel. Leta 1903, ko je zanju delalo že 300 ljudi, so motocikli L & K na 34 dirkah dosegli kar 32 zmag! Davnega leta 1905 pa je z močjo sedmih iskrih konjičev iz tovarne v Mladi Boleslav zapeljalo tehnolo- ško čudo na štirih kolesih, dvosede- žnik Voiturette A, ki je navduševal tudi množice na pariškem avtomo-

bilskem salonu. Kasnejši modeli so se vozili celo na daljni Novi Zelan- diji, v Rusiji in na Japonskem. Po pretresih prve svetovne vojne se je podjetje združilo s proizvajalcem strojev iz Plzna, Škodo, se moder- niziralo in predstavilo nove modele, med katerimi velja izpostaviti mo- dela Škoda 420 Standard in Škoda 418 Popular. Zlato medvojno obdo- bje so zaznamovali Popularji, Rapi- di, Superbi in Favoriti.

Obdobje socializma po drugi sve- towni vojni je prineslo nacionaliza-

ŠKODINA
ZAVEZA:
KAKOVOST,
VZDRŽLJIVOST,
TEHNOLOŠKA
DOVRŠENOST
IN SKRB ZA
STRANKE.

cijo in reorganizacijo podjetja, ki so mu priključili dve novi tovarni v Kvasinyju in Vrchlabiju. Sredi pet- desetih let so začeli proizvajati mo- del Škoda 440 Spartak, sledila pa sta mu Škoda 445 in model Škoda 450, ki so ga kasneje modernizirali in poimenovali Škoda Felicia. Kot osmi povojni model, zadnji v družini Popular, se je rodila Octavia. Na začetku šestdesetih je bila tovar- na temeljito modernizirana in leta 1964 se je s proizvodne linije konč- no pripeljal prvi povsem nov model, Škoda MB 1000.

Če je na začetku povojnega obdobja Škoda še držala korak z zahodnimi proizvajalci, tega na dolg rok ni zmogla. Šele leta 1987 se je začela proi- zvodnja novega Favorita. Po padcu komunizma je podjetje močnega tujega partnerja leta 1991 našlo v Volkswagnu. Leta 1994 se je začela proizvodnja nove Felicie, dve leti kasneje so predstavili novo Octavio, ki ji je sledila tudi različica Combi, leta 1999 Fabio, leta 2001 Super- ba, leta 2004 prenovljeno Octavio in Octavio Combi, leta 2006 Room- sterja, leta 2007 novo generacijo

Fabie, leta 2008 drugo generacijo Superba in Superba Combi. Leta 2009 je svet osvojil Yeti, leta 2010 prenovljena Fabia in Roomster, leta 2011 mestni malček Citigo in Rapid, nato pa v pravi modelski ofenzivi leta 2013 druga generacija Octavie in Octavie Combi, leto kasneje urbani Rapid Spaceback ter leta 2014 bar- vita nova Fabia in Fabia Combi. Leta 2015, točno 120 let po ustanovitvi podjetja, Škoda začetek novega po- glavlja v svoji zgodovini označuje z absolutnim vrhuncem znamke: no- vim Superbom in Superbom Combi.



1 Leta 1895 sta Vaclav Laurin in Vaclav Klement ustanovila podjetje za proizvodnjo koles. V Mladi Boleslav, kjer obiskovalca bogata zgodovina mesta spremlja na vsakem koraku, je še danes živahno kreativno središče ene najdejavnejših avtomobilskih znamk. Kar tretjina od tamkajšnjih 45 tisoč prebivalcev dela za Škodo, še veliko več pa jih je z njo tako ali drugače povezanih.

17.000.000



2 Od leta 1905, ko je nastal Voiturette A, je s proizvodne linije osrednje tovarne za Škodinim muzejem v Mladi Boleslav pripeljalo že prek 17 milijonov vozil.

3 Leta 1905 sta podjetneža predstavila prvi avtomobil znamke Laurin & Klement, Voiturette A, majhen dvosedežnik s sedmimi konji. V kasnejših letih je bilo zanimanje za avtomobile v vzponu. Iz Mlade Boleslav so jih pošiljali na vse konce sveta. Avtomobil si je naročil celo japonski princ Higaši Fušimi.



4 Leta 1922 so predstavili novi model A, kasneje imenovan 100. Ta je po prvi svetovni vojni za znamko predstavljal nov začetek. Njegovega naslednika, 110, so prodali v skoraj 3000 primerkih.

5 Leta 1925 se je podjetje Laurin & Klement združilo s Škodo, velikim proizvajalcem strojev iz Plzna, in se moderniziralo.

6 Leta 1928 so tovarno razširili in starim modelom L & K so se pridružili povsem novi. Prva modela brez črk L & K sta bila ŠKODA 4R in ŠKODA 6R.



9 Leta 1935 se je pojavil Škoda Popular Sport Monte Carlo in začela se je pisati zgodba reli legende: Škoda je osvojila tretje mesto v svojem razredu na reliju Monte Carlo.



11 Superb 4000, najmočnejša različica originalnega Superba, se je rodil leta 1940.



12 Po drugi svetovni vojni sta se nacionaliziranemu podjetju pridružili tovarni v Vrchlabiju in Kvasinyju. Modeli so temeljili na predvojni, mednje sta sodila tudi ŠKODA 1101 in 1102 Tudor (fonetično za two-door, dvoje vrat).



7 Leta 1930 se je podjetje reorganiziralo in desetletje je minilo v znamenju glamurja in različnih verzij Popularja, Rapida, Favorita in Superba.

8 Leta 1934 so javnosti predstavili prvega Superba. Imel je 6 valjev in 55 konjskih moči. Kmalu je osvojil nagrado za najelegantnejši avto.

10 Kabriolet Škoda Rapid je nastal leta 1937.



13 Naravnost čudovit: kot leta 1957 tudi še danes elegantni 1100 OHC vzburja domišljijo.



14 Kdo se ne spomni leta 1964 predstavljenega modela MB 1000?



15 Leta 1969 je tovarno v Mladi Boleslav zapustila milijonta Škoda.

1.000.000

16 Ves svet je leta 1970 občudoval presežek v obliki modela 110 R Coupe.



17 Leta 1975 je nastal najuspešnejši Škodin dirkalnik vseh časov, 130 RS.

18 Škoda je leta 1987 svoja vozila izvažala v 70 držav sveta. Istega leta je nastal novi Favorit.



19 16. aprila 1991 je ŠKODA podpisala pogodbo s skupino Volkswagen AG in postala najstarejša znamka v skupini. Leta 1996 so predstavili novo ŠKODA Octavio – prvo vozilo, v celoti razvito v sodelovanju s Volkswagmom.

20 Leta 2001 je s proizvodne linije v tovarni v Kvasinyju zapeljala prva generacija Superba, leta 2008 druga, leta 2015 pa se s Superbom tretje generacije začel nova doba. Najprej je s proizvodne linije zapeljala limuzina, ki ji sledi Combi.



TIŠINA ZA MISLI, GLASBA ZA DUŠO

OB NAJINEM SREČANJU NA LJUBLJANSKEM PETKOVŠKOVEM NABREŽJU JE V VOZIČKU NJEN DEVETMESEČNI SIN – DOBROVOLJEN, TAKO KOT ONA. MED ŽIVAHNIM POGOVOROM GA HRANI PO ŽLIČKI, PODOJI, TU PA TAM POTOLAŽI. MEDNARODNO PRIZNANA DIRIGENTKA ŽIVA PLOJ PERŠUH JE PAČ VEČOPRAVILNA, ZASEBNO IN PROFESIONALNO. TER SREČNA, PRAVI. ZELO SREČNA.

► BESEDILO: Špela Kožar
FOTO: Nejc Lasič

► Kaj vas poleg glasbe in otroka še osrečuje?

Na primer danes me osrečuje najino srečanje, osrečuje me tudi mir na morju, pa Ljubljana, taka, kot je, ali avgusta, ko je prazna, pa pozimi, ko je bela. Tudi tišina me blazno osrečuje, družinska nedelja. Gre za malenkosti. Nikoli ne razmišljam, kaj bi lahko storila, da bi bila srečnejša. Profesionalno obstajajo izzivi, a to je nekaj drugega.

Ste mati – je tudi za vas to najtežji in hkrati najlepši poklic?

Ne zdi se najtežji ali najlepši ... Svoj prvotni poklic imam zelo rada, materinstvo se mi zdi enakovredno. Ne bi ga dala na prvo mesto. Pri meni je tako – ko sem z otrokom,

sem z njim, ko dirigiram, dirigiram. Na dirigentskem podiju nikoli ne razmišljam o svojem otroku, moj otrok je takrat orkester. Osem-deset jih je v orkestru in takrat se ukvarjam z njimi, saj so v nekem trenutku enako ranljivi, enako otroški.

Kdo pa dirigira pri vas doma?

Včasih jaz, včasih pa tudi soprog – takrat, ko se prepustim, da me vodi ta drugi del, saj znam biti tudi uži-vač. Ko je treba riniti naprej, recimo v stresnih trenutkih, pa mi tudi to zelo dobro uspeva.

Pojete sinu za lahko noč?

Zelo pogosto mu pojemo, tudi babica in soprog.

ŽIVA PLOJ PERŠUH





Zakaj je to pomembno pri razvoju otroka?
Ker lahko starši hitro ugotovijo, v katerem trenutku je pomirjen, kaj mu ugaja, na kaj reagira. Nekatere pesmice mu bolj ustrezajo od drugih. Recimo, mojemu sinu zelo ustreza profesionalno petje; nazadnje je poslušal tretjo Mahlerjevo simfonijo z Bernardo Fink in dejansko je ta mali človek sprva spal, ko pa je začela Finkova peti, se je dvignil, odprl oči in usta ter jo poslušal, dokler ni nehala, nato pa je spet zaspal.

To se morda sliši precej pretenciozno, rada bi le povedala, da zelo dobro reagira na človeško, profesionalno, koncertno petje. Še nekaj se mi zdi zelo zanimivo: pojem mu nekatere pesmi, ki jih pri babici ne bo spremljal z enako mero zanimanja. Ko mu babica poje Žogico Nogico, je to hit, pri meni pa ne. Moj hit je Sapramiška. Smešno.

Glede na to, da ste študirali tudi v tujini – ga boste vzgajali s pogledom, usmerjenim navzven, čez mejo?
Absolutno. Otrok mora iti od doma, ko dopolni osemnajst let, mora živeti v tujini, vsaj za leto dni. In mora se gibati po Evropi, kajti Evropa je naša domovina. Slovenija je super za življenje, za delo in miselni okvir pa je premajhna.

Vprašanje za predah: katero glasbo najraje poslušate v avtomobilu?
Pravzaprav nobene. Kadar vozim, kar ni redko, imam najraje tišino.

Vam tišina veliko pomeni?
Izjemno veliko. Še posebej pa zjutraj in v avtu.

Torej niste ravno jutranji človek?
Sem, ker vstajam zgodaj, a sem zelo miselno aktivna in se zato nerada pogovarjam. Zdi se mi, da sicer vse, kar se čez noč dragocene ga nabere, izpuhti. Boš kavo, ne boš kave? Kdo gre prej v kopalnico? Ta vprašanja se mi zdijo popolnoma nepotrebna, ker so moje misli dragocene, važnejše. Negujem jih več ur, nekako od šeste ure zjutraj aktivno.

Slišite tudi v avtomobilskem hrupu glasbo?
Ja, večkrat se zavem, da poslušam zvoke, ki jih začnem kombinirati z določenimi šumi, topotanjem, brnenjem. Vidim neke strukture, tvorbe. Nisem pa nagnjena h komponiranju. Posebej na vlaku rada kombiniram šume. V avtomobilu sem zelo skoncentriran voznik, ki posluša brnenje motorja.

Znate igrati več instrumentov? Igranja klavirja ste se učili ...
Ne morem reči, da jih znam. Kdaj pa kdaj sem potegnila po violon-



čelu, a v glavnem sem igrala klavir in pela. Del študijskega programa v Nemčiji pa so bila tolkala.

Zdi se namreč, kot da dirigent obvlada vsak instrument.
Tehnične danosti moraš poznati; kaj je možno in kaj ne, vedeti moraš, kako instrumenti funkcionirajo, kje zvenijo najboljše.

Zakaj pa orkester sploh potrebuje dirigenta?
Tako kot dober avto potrebuje dobrega voznika, potrebuje dober

»TAKO KOT DOBER AVTO POTREBUJE DOBREGA VOZNIKA, POTREBUJE DOBER ORKESTER DOBREGA DIRIGENTA.«

orkester dobrega dirigenta. Ne gre za to, da brez dirigenta ne bi šlo, ampak to je potem zelo naučeno, predvidljivo. Dirigent si lahko privošči, da iz članov in iz sebe iztisne še malo več.

Kateremu svetovnemu orkestru bi želeli dirigirati?
S tem vprašanjem je povezano blazno strahospoštovanje. Pogosto spremljam Festivalski orkester iz Luzerna. Claudiu Abbadu, ki je lani preminil, je uspelo povezati individualiste v neverjetno polno celoto.

Z veliko njih že sodelujem, ampak nekoč bi ta orkester rada potipala, čeprav se mi vsakič znova zazdi, da sploh ne potrebuje dirigenta, ker je tako homogen.

So sicer naše ustanove dovolj odprte za dirigentko?
Ko prideš v neko ustanovo na obisk in so te veseli, zaradi tega še ne dobiš kar treh angažmajev v naslednji sezoni. Odnosi, ki so korektni ali zelo prijazni, so eno, nekaj drugega pa je povabilo za konkretno delo. Slednje si je treba izbrati. Nimam

5 ŽIVINIH PRESEŽKOV

- sodelovanje na festivalu v Luzernu z Orkestrom Simona Bolivarja in Gustavom Dudamelom
- EPK Maribor 2012 in začetek Akademije Branimir Slokar
- z Mednarodnim orkestrom Ljubljana na odrih v Ljubljani, Londonu in Benetkah
- rojstvo malega Carlosa Brina
- dirigiranje Salome v SNG Operi in baletu Ljubljana

posebnega občutka, da zame ne bi vedeli, je pa res, da se moraš zelo potruditi, da te ohranjajo vsak mesec v spominu. Pri tem nisem ravno najboljša, saj ne hodim okrog in ne težim, kot se temu lepo reče.

Kdaj občutite svoj poklic kot domeno moških? Ali je to neumno razmišljanje, ker umetnost ne pozna spola?
Umetnost ne pozna spola, pozna pa delitve. Še pred časom se s tem vprašanjem sploh nisem ukvarjala. Tudi med študijem nisem bila deložna delitev, čeprav sem bila edina ženska v razredu. Vendar zdaj, ko me o tem pogosto sprašujejo, o tem veliko več razmišljam in posledično veliko več opažam oziroma se začenjam zavedati. Nekako opazuješ od strani, nihče te resno ne jemlje, ko pa dobiš priložnost, večina reče: »Uau, kako smo prese- nečeni!« Čeprav si že večkrat dejal, da to znaš in zmoreš, da se ti lahko zaupa. To je trenutek, ki je moteč.

Poglejva v prihodnost: kaj je vaš naslednji profesionalni izziv?
Rada bi vzpostavila evropski karierni center za umetnike. Zdi se mi, da je to možno in da sodi v Ljubljano, na dirigentskem področju pa bi v kratkem rada pripravila Gurrelieder (Pesni z gradu Gurre, op. a.) Arnolda Schönberga; gre za veliko vokalno-instrumentalno delo z velikim orkestrom. ◀

KO JE ENKRAT MALI V VRTCU IN ŽENA V SLUŽBI, JE ČAS ZA NEKAJ VZNEMIRLJIVIH ZAVOJEV IN ODLOČNIH POSPEŠEVANJ, KI POTISNEJO TELO V ŠPORTNE SEDEŽE, OROSIJO DLANI NA USNJENEM VOLANU, IZOSTRIJO ČUTE IN RAZTEGNEJO USTA V NASMEH. DAN SE LAHKO ZAČNE!

► BESEDILO: **Matjaž Korošak**
FOTO: **arhiv Škoda**

Oznaka RS je za Škodo tako domača in prepoznavna, kot so za znamko pomembni in prepoznavni slavna dirkaška preteklost in uspehi v avtomobilskem športu. Navsezadnje je RS oznaka za Rally Sport, dirkaško disciplino, ki jo je Škoda dobesedno posvojila. In zato so modeli, kot sta RS 180 in RS 200, nastali na osnovi dirkaških homologacij, ravno tako kot legendarni 130 RS, ki je v svojem razredu kot za šalo premagoval konkurenco v sedemdesetih in osemdesetih letih minulega stoletja.

Nova Octavia RS 230 je najhitrejša serijsko izdelana Škoda vseh časov – in taka je tudi videti. Za to poskrbijo v črn lak obarvani karoserijski elementi, kot je na primer zadnji spojler, maska motorja, vzratna ogledala in tudi izjemna večkraka 19-palčna platišča, pod katerimi so rdeče obarvane zavorne čeljusti.

Ampak bistvo je očem skrito – kot vselej. Novi RS je moral namreč tudi na obisk v hišni oddelek »tuninga«, kjer so inženirji dvolitrskemu prisilno polnjenemu štirivaljniku dodali 7 kW moči (10 KM), s tem pa ravno toliko sape, da z ročnim menjalnikom (na voljo je seveda tudi preizkušeni menjalnik DSG z dvojno sklopko) tale RS pospeši do 100 km/h v bore 6,7 sekunde in doseže hitrost 250 km/h.

Ampak užitek v vožnji se nikoli ne meri v ravni črti! Zato so inženirji poskrbeli še za komponento, ki prihaja neposredno iz avtomobilskega športa in je le redko na voljo v serijskih avtomobilih. Gre za delno zaporo diferenciala, ki zmore v ostro odpeljanih zavojih prenašati potrebno količino navora predvsem na kolo z več oprijema in tako skrbi za popoln izkoristek izjemnega navora za suvereno pospeševanje iz zavoja.



VSE POSEBNOSTI NOVE OCTAVIE RS 230

Motor

Dvolitrski prisilno polnjeni štirivaljnik je po nekaj posegih v motorno elektroniko močnejši za 7 kW (10 KM) in tako zdaj zmore toliko, kot oznanja že ime – 230 konjev. Končna hitrost se je tako povzpela z 248 na 250 km/h.

Zapora diferenciala

Večploščna diferencialna zapora je pravzaprav polovica štirikolesnega pogona, le da sklopka deluje samo na en par koles. Nameščena je ob prednjem diferencialu, proti desni polgredi, nadzira jo elektronika, žene mehanika in lahko v hipu prenese do 100 odstotkov navora na pogonsko os, kjer je oprijem boljši.

Variabilna volanska letev

Kombinacija neenakomernega ozobljenja volanske letve (več neposrednosti proti levi in desni) ter trdih, rigidnih bokov novih športnih pnevmatik pomeni lahkotno upravljanje, več neposrednosti, natančnosti in možnost hitrejšre reakcije. Tudi v tesnih zavojih lahko obe roki skoraj vedno ostaneta na volanu, saj je kot, ki ga opisuje volan, manjši.

Platišča

Za še agresivnejšo zunanjo podobo ter tudi za več neposrednosti in predvsem natančnosti v zavojih so Octavio RS 230 opremili z 19-palčnimi platišči Xtreme in jih obuli v nizkopresečne športne pnevmatike dimenzij 225/35/19.

Simply Clever by RS

Vse inteligentne in praktične rešitve, ki lajšajo voznikov vsakdan (predelne mreže in dvojno dno prtljažnika, koš za odpadke v vratih, žep za odsevni jopič pod sedežem ...), so seveda na voljo tudi v najbolj športnem modelu, saj je tudi RS 230 ravno tako praktičen in prostoren avtomobil (tudi kot Combi) s prtljažnikom, ki meri vsaj 590 litrov.

PREPROSTO BRIHTNA OSVEŽITEV

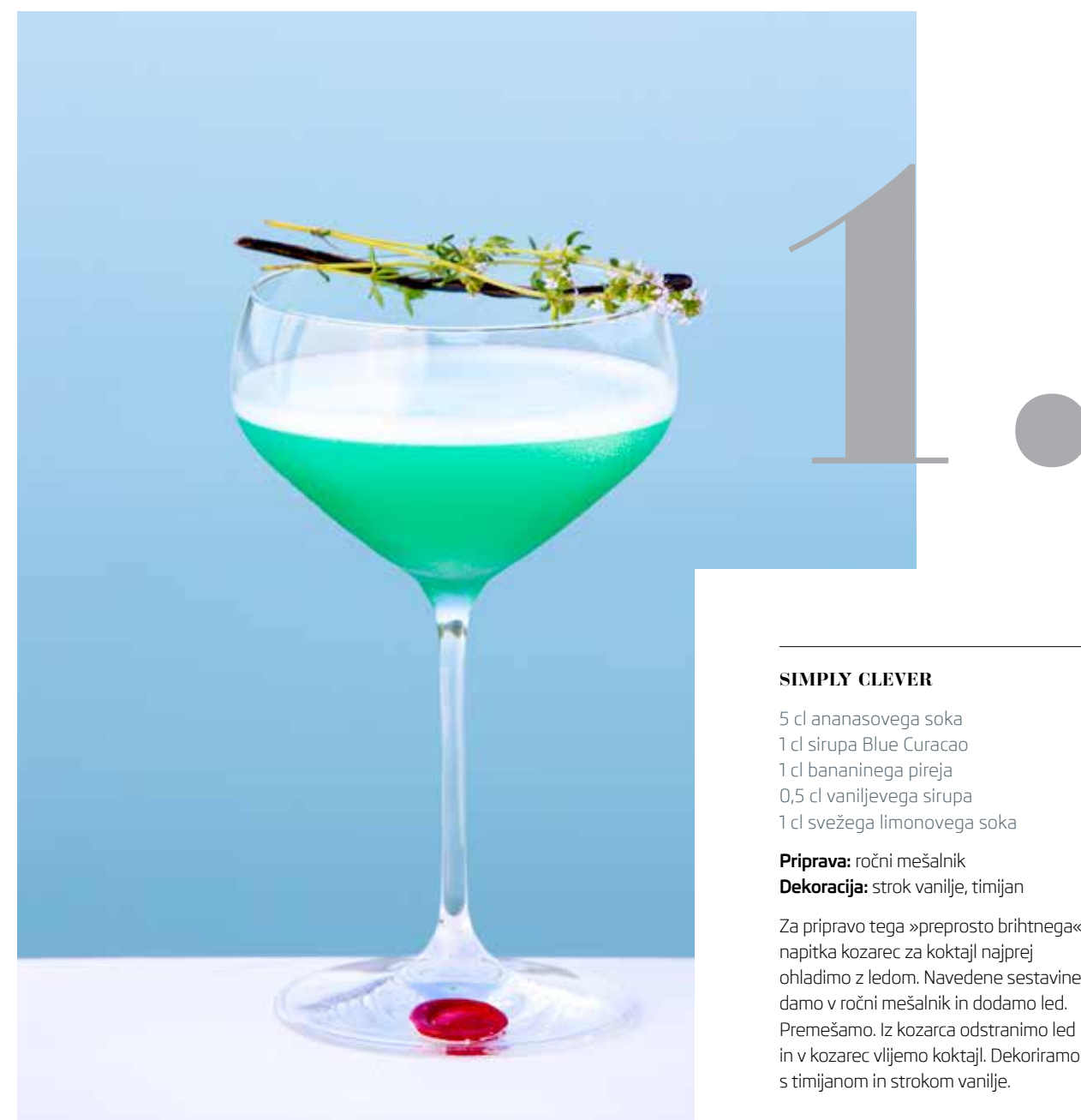


DA ODŽEJATE TELO IN DUŠO, VODA NI DOVOLJ: RAZVAJAJTE SVOJE ČUTE Z EKSPLOZIJO BARV, AROM IN OKUSOV, ZDRUŽENIH V ENEM SAMEM KOZARCU. KOZARCU ZA KOKTAJL.

► BESEDILO: **B. B.**
FOTO: **Ivana Krešić**

► Nekdanji evropski prvak in aktualni državni prvak v mešanju brezalkoholnega koktajla Mario Marković priznava, da ga najbolj osvežijo pijače z mehurčki, in sicer si najraje pripravi različne vrste naravnih sod, od rožmarinove do ingverjeve in bezgove. Med najbolj spregledanimi pijačami je po njegovem mnenju domači ledeni čaj; tega si iz sestavin, ki jih je v tem času najti na vsakem koraku, lahko pripravi

vsak. Ko smo mojstra mešanja pijač prosili, naj za nas ustvari nekaj prav posebnih koktajlov, se je tega lotil z jasnim ciljem: »Okus mora biti zaokrožena celota in nič ne sme posebej izstopati.« Tako so nastali en preprosto brihten, dva brihtna in dva preprosta koktajla – vsi v duhu najnovejših trendov, ki to poletje narekujejo koktajle z dodatki dišavnih in začimb. Pa na zdravje! ◀



SIMPLY CLEVER

5 cl ananasovega soka
1 cl sirupa Blue Curacao
1 cl bananinega pireja
0,5 cl vaniljevega sirupa
1 cl svežega limonovega soka

Priprava: ročni mešalnik

Dekoracija: strok vanilje, timijan

Za pripravo tega »preprosto brihtnega« napitka kozarec za koktajl najprej ohladimo z ledom. Navedene sestavine damo v ročni mešalnik in dodamo led. Premešamo. Iz kozarca odstranimo led in v kozarec vlijemo koktajl. Dekoriramo s timijanom in strokom vanilje.



2.

ŠE KANČEK ALKOHOLA

»Moške očarajo močnejši, izrazitejši okusi viskija ali piva, tudi dimljeni koktajli. Viski, mandljev sirup, jabolčni sok in vejica rožmarina so dobitna kombinacija. Za dame pa sem nedavno ustvaril krasen digestivni koktajl in ga poimenoval Ljubezenski napoj. Je mešanica ruma z okusom maline, belega čokoladnega likerja, bananinega pireja, sladke smetane in jagodnega sirupa. Koktajl je serviran v kristalnem kozarcu za koktajl z lističem rdeče vrtnice, na katerem počivajo srebrne sladkorne perlice,« svetuje mojster Mario Markovič.

PREPROSTO OSVEŽILEN

sveža sivka (vejica)
2 cl sirupa vijolice
1 cl limetinega soka
12 cl pijače Sprite

Priprava: ročni mešalnik
Dekoracija: sivka

V kozarec damo sivko in led. V ročni mešalnik vlijemo sirup vijolice in limetin sok. Premešamo. Vlijemo v kozarec. Dolijemo Sprite in z žlico rahlo premešamo. Dekoriramo s sivko.

3.



PREPROSTO NAVDUŠUJOČ

5 cl brusničnega soka
2 cl sirupa pasijonke
8 cl brezalkoholnega piva

Priprava: ročni mešalnik
Dekoracija: rman, volčje jabolko (Physalis)

V kozarec damo led. V ročni mešalnik vlijemo sirup pasijonke in brusnični sok. Premešamo. Vlijemo v kozarec. Dolijemo brezalkoholno pivo. Dekoriramo z listom rmana in volčjim jabolkom.

4.



BRIHTNO DRUGAČEN

sveži ingver
4 cl jabolčnega soka
2 cl sirupa limonske trave
8 cl bezgovega čaja

Priprava: ročni mešalnik
Dekoracija: rdeča pesa, jabolko, meta

V kozarec damo ingver in led. V ročni mešalnik vlijemo navedene sestavine in dodamo led. Premešamo. Vlijemo v kozarec. Dekoriramo z rdečo peso, jabolkom in meto.



» VEČ

Daljši pogovor z Mariem Markovičem o koktajlih za ženske in moške, trendih in okusih Slovencev preberite na:
www.simplyclever.si/Na-zdravje.html

BRIHTNO SLASTEN

4 cl korenčkovega soka
2 cl mangovega sirupa
1 cl limetinega soka
7 cl mareličnega soka

Priprava: ročni mešalnik
Dekoracija: korenček, mango, melisa

V ročni mešalnik vlijemo navedene sestavine in dodamo večjo količino ledu (8 kock). Premešamo. Vlijemo v stekleničko. Dekoriramo z mangom, korenčkom in meliso.

5.



NARAVNOST VRHUNSKO!

NEŽNE MELODIJE SIMFONIČNEGA ORKESTRA, OSTRI ZVOKI ELEKTRIČNE KITARE, IGRA SVETLOBE V PREPLETU PRETEKLOSTI, SEDANJOSTI IN PRIHODNOSTI: TAKO JE SLOVENIJA POZDRAVILA ZNANILCA NOVE DOBE BLAGOVNE ZNAMKE ŠKODA. NOVI SUPERB JE OB KONCU JUNIJA NA ODRU SECESIJSKE UNIONSKE DVORANE HOTELA UNION V LJUBLJANI OČARAL POVABLJENCE, S KATERIMI SMO SPREGOVORILI O TEM, KAJ JE ZANJE VRHUNSKO VOZILO. SAJ VESTE, SUPERB PAČ DOBESEDNO POMENI »VRHUNSKI«.

► BESEDILO: **Nina Lenko**
FOTO: **Aleš Rosa**



»Občutek, ko predstavljam vozilo, ki je rezultat mojega dela, je seveda izjemen. Tokrat pa je bilo doživetje še toliko bolj posebno, ker sem novega Superba prvič predstavljal pred domačim občinstvom. Od navdiha, ki ga sam največkrat iščem v glasbi, dobrih razstavah, arhitekturi in športnih trgovinah, smo tako prišli do vozila, za katerega upam, da bo utelešal vrhunskost. Novi Superb presega razrede, je dinamičen in namenjen emocionalnemu kupcu s stilom. Sam se veselim trenutka, ko ga bom zagledal na cesti – v različnih barvah, z različnimi platišči, pri različni svetlobi. To je najboljša potrditev, ali je oblikovalec svojo nalogo opravil dobro, saj po določenem času oko bolje zazna morebitne napake. Predvsem pa vedno rad prislunhem kupcu – naj bo pohvala ali kritika, vsako mnenje šteje.«

MARKO JEVTIČ,
oblikovalec
ŠKODA Auto



NATAŠA BERGINČ,
lastnica
blagovne
znamke
AND by Andraž

»Ker se sama ukvarjam z oblikovanjem, me tudi pri avtomobilih naprej pritegne vizualna podoba, predvsem pa podrobnosti, na katere prisegam v življenju. Zato sem takoj opazila tri-dimenzionalne zadnje luči novega Superba, ki so me navdušile. Tudi v notranjosti se skriva veliko podrobnosti, ki so do potankosti dodelane. Všeč mi je, da je Škoda perfekcionista, in to je vidno na vseh področjih.«



HEINZ SLESAK,
generalni
direktor
podjetja
Porsche
Slovenija

»Moj prvi avto je bila Škoda, ki se je še posebej spominjam po tem, da je imela spredaj prtljažnik in zadnji pogon. Bila je mladostna in z njo je bilo v družbi prijatelj zmeraj zabavno. Danes vozim Octavio RS, ki me je prepričala s svojim športnim duhom in energijo. V vseh teh letih izkušenj z avtomobili pa sem spoznal, da vrhunski avto pomeni prostornost, svobodo, eleganco – biti mora preprosto čudovit.«



DAMJAN ŠPAN,
Avtocenter
Špan

»Kot moški gledam na vrhunsko vozilo s tehnične plati – dober motor, podvozje, varnost, to so ključne lastnosti. V preteklosti sem zamenjal že nekaj Škodinih modelov in s Škodo sem bil vedno zadovoljen. Pomembno pa je, da sem pri tem vedno začutil udobje. Ko sedeš v vozilo, seveda opaziš materiale, ergonomijo sedežev, armaturno ploščo, ki ti je všeč ali ne. Šele na dolgih poslovnih poteh po urah in urah sedenja pa spoznaš pravi pomen udobja – da iz avta vstaneš spočit.«



MARJAN FERJANC,
direktor Splošne
bolnišnice Celje

»Prvi avto, v katerega sem v mladosti sedel in ga tudi poskusil peljati, je bila stričeva Škoda. Ko je stric prišel iz Avstrije, se nam je vsem zdela tako imenitna! No, moj poskus prve vožnje z njo po travniku se je skoraj končal z manjšim trkom, a vseeno me nanjo vežejo lepi spomini. Danes občudujem novega Superba, ki me je navdušil z vrhunskim dizajnom, funkcionalnostmi v notranjosti, prostornim prtljažnikom in udobnimi sedeži.«



UROŠ POLJANŠEK,
direktor Porsche
Finance Group

»Življenja brez avtomobila si enostavno ne morem predstavljati. Sam tako v zasebnem kot poslovnem življenju v njem preživim veliko časa. V obdobju enega leta z njim naredim okrog 40 tisoč kilometrov. Ker se v manjših avtih ne počutim dobro, zame vrhunskost pomeni predvsem prostorno notranjost. Verjamem, da bodo pričakovanja izpolnjena tudi z novim Superbom Combi, ki ga nameravam kupiti.«



SAŠA LENDERO,
pevka

»V zadnjih letih je vlogo voznika prevzel Miha, zato sem za volanom precej manj kot včasih, ko sem zaradi nastopov Slovenijo prevozila po dolgem in počez. Iz tistih časov vem, kaj pomeni imeti zanesljiv avto in kaj, če te vozilo pusti na cedilu. Ko kupujem novo vozilo, je zato ključna varnost, pomembna pa je tudi prostornost, kar v kombinaciji zame predstavlja vrhunsko vozilo. No, seveda mi mora biti tudi všeč, brez tega ne gre, se pa moj okus včasih precej razlikuje od splošnih idealov.«



BORUT SEDOVNIK,
vodja marketinga
Cinkarne Celje

»Škodine modele uporabljamo kot službena vozila in nikoli ne razočarajo. Razen rednih servisov z njimi nimamo nobenih težav. Spodbudno je, kako Škoda napreduje – to vidim predvsem pri mladih, ki s ponosom povedo, da vozijo Škodo, saj za časa moje mladosti med nami ni vzbujala posebnega zanimanja. V novem Superbu vidim tisto, kar pripisujem vrhunskim vozilom: všečno notranjost, udobje, prostornost.«



► VEČ

Fotoreportažo s predstavitve novega Superba si oglejte na bit.ly/1JucCbE



POGLED V PRIHODNOST.

Novi ŠKODA Superb.



superb.skoda.si

Kombinirana poraba goriva in izpusti CO₂: 4,1-7,0 l/100 km in 106-165 g/km, emisijska stopnja: EURO 6, specifična emisija dušikovih oksidov (NOx): 0,0125-0,0686x10¹¹ g/km, trdi delci: 0,00-0,00120 g/km, število delcev: 0,00-9,63. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.