

#29

SIMPLY CLEVER

Revija za brihten odnos do življenja



06 Intervju
Urša Premik

50 Samooskrba
Narava ima vse

90 Električni športnik
Škoda Enyaq Coupé RS iV

Moja Škoda. Narejena za življenje.

Intervju: fotografinja Urša Premik	06
Vamos: z Ambre in Aljažem po Španiji in Portugalski	14
Žiga Jelar, fant, ki ve, kam gre	20
Neustrašna: Pia Šumer	26
Kaj je TikTok in koga najdemo tam?	30
Kako vozijo mladi?	44

Preprosto brihtno. Preprosto Škoda.

Samooskrba: narava ima vse	50
Popolna nevihta: naj vam ne zmanjka potrpljenja	54
(Za)kaj čakamo?	60
Vse, kar morate vedeti o polnjenju	62
Kako se meri doseg in kako iz baterije tudi pozimi potegniti največ?	68
Pogovor: kako voziti v zastoju	72
Brez menjalnika ne gre	76

Škoda. Več, kot pričakuješ.

Škoda Vision 7S	84
Škoda Enyaq Coupé RS iV	90
Škoda Fabia RS Rally2	96
Škoda Vision GT	98



Petr Podlipný,
direktor blagovne znamke Škoda

Živeti pametneje

Bolj v stiku z naravo in s samim seboj. Bolj trajnostno in družbeno odgovorno. To je tisto, kar bi vam pri znamki Škoda radi pomagali doseči.

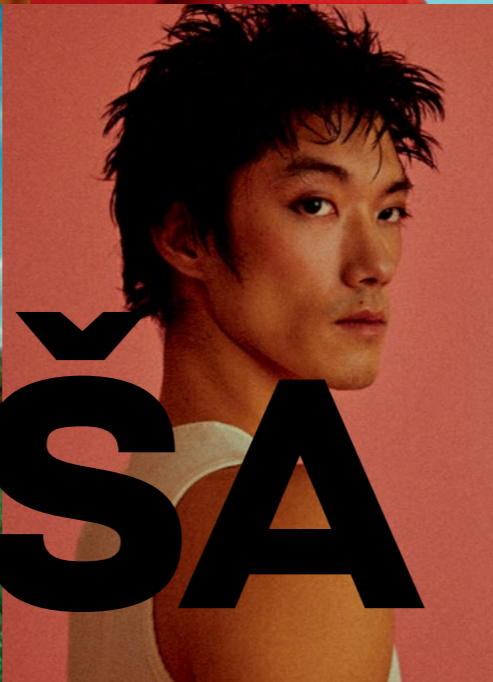
Od nekdaj iščemo drugačne, domiselnejše, pametnejše rešitve, zaradi katerih je življenje lažje. Prizadevamo si, da bi vam pomagali poenostaviti vaš vsakdan, v katerem se soočate z vse več izbire, z vedno več obveznostmi, s čedalje več zmede. Vse to počnemo zato, da lahko uživate v tistem, kar je za vas zares pomembno: v svojem življenju z najdražjimi, v uresničevanju lastnih sanj. Kajti svet, ki živi pametneje, je svet, v kakršnem bi si želeli živeti.

Vedno lahko obstaja boljši način, drugačna pot do istega cilja, tudi v svetu mobilnosti. Temu prepričanju sledimo, to nas žene naprej – da vas lahko po poteh vašega življenja peljemo varno in zanesljivo.

Vse to je temelj, na katerem bo Škoda gradila svojo prihodnost. Vanjo vstopamo z novimi barvami in logotipom ter drugačnim oblikovanjem naših vozil. Leto 2023 bo tako za nas leto preobrazbe, ko bo našo trenutno podobo postopoma nadomeščala sveža, sodobnejša. Tudi revija, ki jo držite v rokah, je naredila korak v to smer. Bodite radovedni. Raziščite jo.

Moja Škoda. Narejena za življenje.

Kdaj ste nazadnje premaknili meje svojega sveta? Zapeljali iz cone udobja in si dovolili življenju dodati nove dimenzije? Odprli srce za nepričakovana doživetja, iskrive spomine, drugačne ljudi? Ne razmišljajte predolgo. Odgovor je vendarle jasen: sodobni raziskovalci to počnemo ves čas. Vsak dan. Ker drugače ne znamo. Dobro namreč vemo, da se lahko največje odkritje skriva v najmanjših rečeh in da je edini čas, ki šteje, trenutek, ki ga živimo prav zdaj.



URŠA

Besedilo: Anja Leskovar / Foto: Urša Premik

Je ena najbolj iskanih slovenskih fotografinj. Pred objektivom so se ji značajske razgalili številni znani obrazi, a najbolj blizu ji ostajajo fotografije babice Hilde. Po spletu naključij je postala ena izmed fotografov za globalne kampanje znamke Škoda Auto, sodelovala pa je tudi pri topli, navdihujoči slovenski kampanji Moja Škoda.

PREMIK

Urša, povej, kako postaneš fotograf znamke Škoda?

Tako, da ne fotografiraš avtomobilov (*smeh*). Sicer o njih nimam pojma, ampak čisto slučajno se je zgodilo tako. Ko so me klicali za prvo fotografiranje, v svojem portfoliu nisem imela niti ene fotografije avtomobila. Mislila sem, da so se zmotili. Predlagala sem jim druge fotografije, ki imajo izkušnje s fotografiranjem vozil. Ampak so vztrajali. Očitno so želeli nekoga, ki bi se tega lotil povsem neobremenjeno.

In na drugačen način. Ti namreč v ospredje postavljaš ljudi.

Ja! Avtomobil je zame le še en predmet v ozadju, ne glede na to, kako lep je.

Mimogrede, katera Škoda ti je najbolj všeč?

Definitivno Superb. Jaz sem majhna, vozilo pa mora biti veliko. V resnici imam res ogromno opreme in si ne morem privoščiti majhnega avtomobila. Mora pa biti praktičen in srebrn, čeprav mi je črna barva tudi všeč. Ampak najmanj umazanije se pozna na srebrni.

Si tudi sicer v življenju praktična?

Zelo, sem nasprotje obsesivne kompulzivnosti. Najraje imam sproščeno.

So ljudje tudi središče tvojega sveta, kot so v ospredju tvojih fotografij?

Ja, sem izrazito družabna, čeprav obožujem samoto. Super mi je, ko sem sama doma in delam pri računalniku, sicer pa imam okoli sebe zelo rada ljudi.

Kdor prej ni vedel zate, te je spoznal, ko si fotografirala svojo babico Hildo. Kaj ti pomenijo te fotografije – poleg tega, da so te pomagale izstreliti med fotografske zvezde?

Tega projekta nisem ustvarila z namenom, da bi uspela. Morda je prav to najboljši način, da uspeš. Projekta sem se lotila preprosto zato, ker me babica fascinira. Tudi pozneje sem se otepala, da bi nekaj delala samo zato, ker nekdo to pričakuje. Vse oglaševalce, ki so v svojih kampanjah želeli



vedno na ljudeh, ki jih fotografiram, in ne na meni. Estetiko fotografije zato vedno pripisujem ali jo prilagajam človeku, ki ga fotografiram. Nekateri so že sami po sebi zelo estetski in jih želiš v tem pogledu še dodatno dvigniti ali pa postaviti v neko estetsko nasprotno okolje. Včasih se počutim tako, da bi naredila ultra kičasto sceno, drugič je dovolj že sivo ozadje, včasih fotografiram samo z naravno svetlobo, drugič imam okoli sebe kup umetnih luči. Vse mi je prav. Nočem se omejevati s tem, kdo sem kot fotografinja, ker tako lahko zamudim veliko priložnosti.

Nekateri se nikoli ne razgalijo. Je pa seveda pomembno, koliko kot fotograf znaš sprostiti ljudi, se povezati z njimi. Rekla bi, da je to celo pomembnejše kot obvladovanje tehnike fotografiranja.

Morda pa si se prav zato tako znašla z avtomobili. Če poskusiš raznolike stvari, se potem tudi znajdeš v situacijah, ki ti morda sprva niso najbolj blizu.

Mogoče pa res. Ampak prilagodljiva sem samo do neke točke. Če bi me postavili v studio, naj fotografiram proizvode (pa je tudi to lahko velika umetnost in fotograf mora biti za dobre posnetke zelo sposoben), ne bi šlo, ker mi to preprosto ni blizu.

Vse tvoje fotografije izžarevajo intimnost, na vseh se zdi, kot da so se scena, človek, vzdušje razgalili bolj, kot je to običajno. Zato me zanima, kako pomembno je, da poznaš človeka, ki ga fotografiraš?

Želim si, da bi bil vsak, ki ga fotografiram, moja mini muza. Vsaj malo me mora fascinirati, da nastane dober izdelek. Nekaj me mora na ljudeh pritegniti. Če se le da, rada preživim čas z njimi, da jih spoznam. Nočem priti na fotografiranje za pet minut in iti domov. Tako lahko nastane čisto korektna fotografija, ne more pa nastati intima.

Kakšna pa je razlika med komercialnim projektom, pri katerem imaš sceno in človeka že pripravljena, ter osebnim projektom, kot je bil recimo tvoj eksperiment 48, ko si se s portretirancem za 48 ur zaprla v prostor?

Oboje ima svoj čar. Komercialno fotografiranje ima nepravilno manj ugleden sloves, medtem ko ima umetnost, tudi če je slaba, prav nasprotnega. Mislim, da je za vsakega fotografa komerciala izjemno dober trening. Če hočeš delati v komercialni fotografiji, moraš biti izredno izurjen, da lahko v bistveno krajšem času, kot ga imaš za osebni projekt, ustvariš vzdušje, občutke in kakovost, ki si jih želiš.

mojo babico, sem zavrčala. Fotografije z babico Hildo so moj, najin projekt in hočem, da tako ostane. Želela sem, da mi pustijo babico in čar tega, kar sva ustvarili.

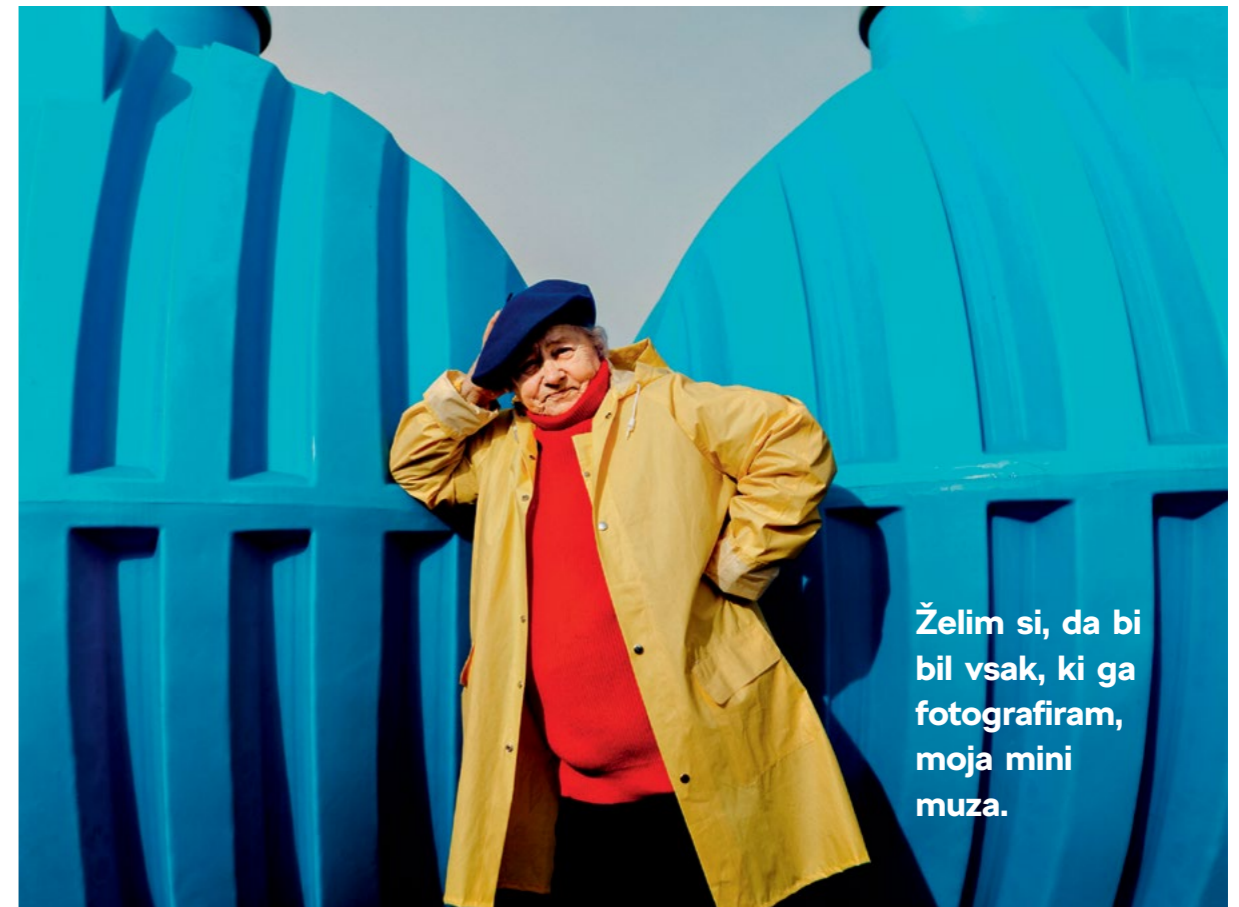
Zato težko opišem, koliko mi pomenijo te fotografije. Skoraj vsak fotograf s težavo gleda posnetke, ki jih je naredil pred časom. Tudi jaz, razen fotografij z babico. Nad temi sem vedno znova navdušena. Pri drugih projektih izbrišem, kar je za odpad, in ohranim samo izbor. Shranila pa sem čisto vsako fotografijo, ki sem jo posnela z babico. Njene portrete imam celo obešene po vsem stanovanju, ne naveličam se jih. Tam so, tam bodo. To je za vedno.

Morda je to zato, ker so slike z babico, ki so bile objavljene tudi v spletni izdaji revije Vogue, nekakšna estetska menažerija – so ultra šik, mestoma brutalne, realistične, vsakovrstne, tudi povsem nasprotno.

Res je. In to sem jaz, tudi če sem danes drugačna, kot sem bila, ko sem jih posnela. Čeprav se moja estetika spreminja, se s temi fotografijami res poistovetim.

Kakšna estetika pa ti je blizu?

Nikoli se nisem opredeljevala, nisem se želela zapreti v estetske okvire. Pravzaprav se nisem nikdar opredeljevala niti glede tega, kakšen tip fotografa sem. Hkrati pa je moj fokus



Čas je pri komercialnih projektih bistveno bolj omejen. Je zato pri takšnih fotografiranjih še toliko pomembnejši instinkt?

Uf, ja, vsekakor. Ko prideš na lokacijo, takoj vidiš, kaj ne bo šlo, kaj bo izvedljivo in na kakšen način – to je ta instinkt. Je pa fino, da ti agencija, ki naroči fotografiranje, tudi omogoči čas. Pri fotografiranju za znamko Škoda sem res imela zelo proste roke.

Tvoje druženje z ljudmi, njihovo spoznavanje, eksperiment 48 ... Ali verjameš, da takrat, ko si vzameš čas, res nastane tisto najboljše?

Ni nujno. Pri eksperimentu 48 so nastale precej povprečne fotografije. Predvsem mi je bilo bolj pomembno, da sem to doživela, kot pa da sem to dokumentirala. Zlasti me je zanimalo, kaj sem kot fotografinja sposobna na nekom opaziti v tesnem prostoru. Bilo je zanimivo, čeprav tudi neznosno, ko sva bila s Klemnom (igralca Klemen Janežič, op. a.) tiho osemindeset ur. Ni bilo zabavno, a je bila kljub tišini to na koncu čudovita izkušnja. Ko to doživiš, ko opazuješ nekoga v tem dogajanju, ne da bi govoril in ko ni motilcev, je noro. Klemna sem že prej veliko fotografirala, ampak dosti zelo zanimivih reči sem opazila šele v teh osemindeset-

tih urah. Vsak bi po mojem mnenju to moral kdaj narediti, tudi s partnerjem.

Koliko ur je torej dovolj, da se človek razgali?

Zelo zelo različno. Nekateri se nikoli ne razgalijo. Je pa tu seveda pomembno, koliko kot fotograf znaš sprostiti ljudi, se povezati z njimi, kakšen značaj imaš. Rekla bi, da je to skoraj pomembnejše kot obvladanje tehnike fotografiranja.

Ampak tudi razpoloženje fotografa se spreminja.

Vsak, ki te najame, hoče tvojo najboljšo verzijo, ne moreš pa biti enak pri vsakem projektu. Zato jasno tudi sama s svojim počutjem vplivam na izdelek. Seveda smo profesionalci, ampak fotografija je odvisna od toliko okoliščin.

Je bilo kaj težje slikati za znamko Škoda, ker se tako močno osredotočaš na ljudi?

Morda je bil prav to razlog, da so me najeli. Ko so me angažirali, nisem vedela, kakšne bi morale biti te slike, kako mora biti videti avto v katalogu, ampak se s tem nisem obremenjevala. Preprosto sem šla v Valencio in poskusila. No, in tudi oni so poskusili in nadaljujejo z mano. Te življenjske občutke z mojih fotografij ljudi so želeli prenesti tudi



v slike z ljudmi in avtomobili. Hoteli so nekaj drugačnega. Verjeli so v ta moj instinkt, o katerem sva govorili prej.

Kako pa se je razvijal ta občutek pri tebi? Menda si že zelo zgodaj začela fotografirati. Tudi tvoj dedek je bil fotograf.

Do svojega petega leta sem bila prepričana, da bom veterinarica, ampak ko sem spoznala, da ne morem samo božati živali, sem se lotila fotografiranja. Imela sem noro podporo staršev, celo opravičila za šolo so mi pisali, da sem lahko šla fotografirat, pošiljali so me na fotografske tečaje, vozili naokrog, mi kupovali opremo. Vse se je vrtelo okoli tega. Na računalniku nisem imela nobene igrice, pač pa Photoshop (program za obdelavo fotografij, op. a.). Pri štirinajstih letih sem fotografirala prvo poroko, čeprav mi še zdaj ni jasno, kdo bi štirinajstletniku zaupal, da bo posnel tako pomemben dan. Nikamor nisem šla brez fotoaparata.

In potem si desetletje pozneje že fotografirala za kampanjo Moja Škoda. Kaj je bilo pri njej tako posebnega?

To je bil moj prvi slovenski projekt za znamko Škoda. Super mi je bilo, da smo prikazali realnost ljudi, ki vozijo njene avtomobile. Bilo je zelo simpatično, sproščeno, agencija mi je pustila precej proste roke in tudi zato je verjetno rezultat tak, kot je. V Sloveniji je to bolj redko, v tujini pa pogosteje.

Kako pomembno je zate, da imaš proste roke?

Odvisno od tega, kdaj. Če dobro poznam blagovno znamko, mi je fino. Je pa dobro vedeti čim več o tem, kje se bodo fotografije uporabljale in za kakšen namen. Ni pa preveč fino, če te nekdo neprestano nadzira. Predvsem čas je pomemben, da razvijemo idejo, in to skupaj.

Na katerih zanimivih lokacijah si fotografirala za znamko Škoda, s kom in kaj vse?

Joj, moj poklic je res nekaj najbolj neverjetnega, spoznavam ogromno zanimivih ljudi, celo serijo norih lokacij. Res je tempo življenja kar divji, ni rutine, stalnice, ne vem, kje bom čez dva tedna, ampak obkrožajo pa me zelo navdihujoči ljudje.

Te fascinirajo starejši?

Ja, zdijo se mi noro zanimivi. Morda sem jim še toliko bolj naklonjena, ker je moja vez z babico tako neverjetno močna. Čim več jih želim fotografirati in s tem poudarjati, da res ne smemo pozabiti nanje. Zdi se mi, da so precej zapostavljena skupina. Razumem, da imamo svoje službe, kariere, obveznosti, ampak doma nas čakajo babice in dedki, ki bi nas strašno radi videli ali pa vsaj slišali. Vzemimo si tiste pol ure in se jim posvetimo. Zato rada opozarjam, da so starejši tu, da obstajajo, tudi če so tihi. In zato je tudi nastal ta projekt z mojo babico. Vprašala sem se, zakaj ona z vsemi svojimi gubami ne bi mogla biti modna diva. Starejše hočem vključevati v fotografijo, v svoje sporočilo.

Bi torej posnela kakšen tak fotografski road trip s svojo babico in avtomobilom Škoda, kot si ga naredila s slikovitimi seniorji za revijo Numero?

Ja, če bi babica še vedno lahko bila ona sama in bi pri tem uživala, seveda.

Imela sem noro podporo staršev, pošiljali so me na fotografske tečaje, vozili naokrog, mi kupovali opremo. Vse se je vrtelo okrog tega. Pri štirinajstih sem fotografirala prvo poroko, čeprav mi še zdaj ni jasno, kdo bi štirinajstletniku zaupal tako pomemben dan.

Kako pa tvoj tempo življenja in pogosto odsotnost prenašajo ljudje okoli tebe? In kako to prenašaš sama?

Navadili so se. Okoli sebe imam ljudi, ki to razumejo. Tisti, ki ne, tako ali tako niso v krogu mojih najbližjih, s katerimi smo si podobni po energiji in vrednotah. Ampak ko sem prisotna, sem stoodstotno. Ko delam, sem tam, ko sem doma, pa delo povsem izklopim. Včasih sem dva meseca fokusirana samo na delovne obveznosti, potem pa en mesec za delo ne obstajam. Se pa seveda zavedam, da povsem tako ne bo šlo več, ko bom želela družino. Za zdaj pa mi ta dinamičnost zelo ustreza.

Kaj pa počneš, ko imaš tisti mesec odklopa?

Rada kam odpotujem, težko sem doma in brez družbe. Ko se odklopim, si pogosto rezerviram letalsko karto in kam grem. Ali pa samo obiščem babico in z njo počnem različne stvari. Všeč so mi preproste reči, recimo ležanje v travi.

In kaj počneš, ko si sama?

Sem s svojo psičko, ona je moja edina res ustaljena rutina. Velikokrat gre z mano tudi na snemanja, potovanja, včasih pa ji uredim varstvo. Televizije sploh ne gledam. Kupila sem jo samo zaradi babice, ker je rekla, da ne bo prišla k meni na obisk, dokler je ne bom imela (*smeš*). Sama pa je ne vklopim. Vem, kar moram vedeti. Veliko pa se sprehajam s psičko po gozdovih, hodim z njo na izlete v naravo, brez pravega cilja. Pa razvijam jo na vse mogoče načine.

S čim pa razvajaš sebe?

Z družbo. Ta me najbolj izpolni.

Potem pa spet pride drugačno obdobje včasih tudi zelo zahtevnih fotografiranj.

Uf, ja. Za znamko Škoda smo recimo snemali v Lizboni, ves teden je samo deževalo in pihalo, fotografirali pa smo ponoči. Res je bilo mrzlo, pa še prtljago so mi izgubili. Psihično je bilo zelo naporno.

Ja, dobra oprema – oblačila, obutev – je fotografov najboljši prijatelj, kajne?

Kot fotograf zelo veliko čakaš. Ko enkrat delaš, je v redu ne

glede na razmere, čakanje pa resnično ubija. Zato sem vedno dobro opremljena, pri oblačilih res ne varčujem. Kupim najtoplejša in najbolj nepremočljiva. Nisem pa še našla optimalnega načina, da me pozimi ne bi zeblo v noge. In poskusila sem že marsikaj.

Torej je tvoja obvezna oprema tudi poln nahrbtnik oblačil.

Haha, ja. Tako ali tako pa imam avto poln oblačil. Ko si enkrat zares moker in prezebel, te napake ne narediš nikoli več.

Kako pa poteka fotografiranje za znamko Škoda?

Treba je pripraviti modele in avtomobil, ki mora seveda biti primerno urejen. V velikih kampanjah je en človek odgovoren samo za premikanje vozila, drugi za čiščenje, nekateri skrbijo za zapiranje cest, prižiganje in ugašanje luči na ulici, za dovoljenja ... Pogosto je veliko priprav, ampak ta akcija mi je všeč.

Z znamko Škoda imam tako lepe izkušnje, da sem res vesela, da vztrajamo drug z drugim. Tudi ko grem v Prago, se vedno srečamo z njenimi ljudmi. Seveda je to poslovni odnos, ampak na višjem nivoju. Vse, kar se dogovorimo, velja, odnosi so res prijetni, same dobre izkušnje imam s člani te ekipe – v tujini in doma. Predvsem pa mi je zelo blizu njihovo zaupanje vame, skupaj smo res doživeli že ogromno lepih dogodivščin.

Sproščen pri delu si lahko, ko zaupaš sebi in drugim. Si od nekdaj znala z ljudmi?

Težko ocenim. Ampak zdi se mi, da moramo fotografii vseeno biti malo psihologi, da lahko ocenimo, na kakšen način človeka sprostimo ali kje ga lahko ujamemo, da lahko začutimo, kdaj je treba ekipo poslati stran, ker je fotografirancu nelagodno.

Pa ti gre na fotografiranjih kaj res na živce?

Ne prenesem žuželk, predvsem pa ljudi, ki so vzvišeni in ne cenijo svoje ekipe. Tu se pri meni hitro vse konča. Verjamem, da se morajo vsi počutiti enakovredne: režiserji, asistenti, scenografi, snažilke ... Vsi smo odgovorni za svoje delo, in če ga ne opravimo, ne bo šlo. Hierarhija, kdo je odgovoren za kaj, nam je seveda vsem jasna, ampak to še ne pomeni, da si kot ljudje nismo enaki. Do svoje ekipe sem noro zaščitniška, to so moji ljudje, ne dovolim, da jih kdo žali. Hkrati pa sem sama zgled, ker ne morem pričakovati od drugih, da bodo do mene spoštljivi, če nisem sama takšna do njih.

Te kdaj morda straši misel, da bi lahko izgubila žar za fotografijo? Kako vedno znova zanetiš ta ogenj?

Če ga izgubim, moram prenehati fotografirati, me pa ta misel ne straši. Morda zato, ker projekte, ki jih sprejemem, skrbno izberem. Hočem delati tisto, v čemer bom uživala. Tako delo ne postane rutina. Več ko delaš reči, ki niso čisto ti, bolj te izčrpajo.

Kako pomembni pa so za ta ogenj osebni projekti, povsem nepovezani s komercialnim delom?

Nad vse! Vsaka dva meseca še vedno naredim najmanj en tak projekt. Nekaj časa sem se otepala komercialnega dela, ker sem se bala, da bodo zato trpeli osebni projekti. Ampak potem sem spoznala, da so tudi komercialni projekti lahko zelo zelo lepi in navdihujoči. Dober primer je spet kampanja za znamko Škoda, ki smo jo delali brez avtomobilov, samo z ljudmi. Počutila sem se, kot da ustvarjam svoj osebni projekt. Da lahko to rečem za svoje delo, je res največje darilo.



Urša Premik

Ne prenesem ljudi, ki so vzvišeni in ne cenijo svoje ekipe. Verjamem, da se morajo vsi počutiti enakovredne: režiserji, asistenti, scenografi, snažilke. Hierarhija, kdo je odgovoren za kaj, nam je seveda vsem jasna, ampak to še ne pomeni, da si kot ljudje nismo enaki.

Družbena omrežja, ki jih uporabljam: največ Instagram, pa tudi Facebook.

Kadar imam uro časa, najraje: hodim v naravo.

Na delo pri projektih s sabo vedno vzamem: zvočnik za poslušanje glasbe.

Kadar imam dva tedna časa, najraje: potujem.

Od doma se nikoli ne odpravim brez: steklenice vode.

Ko bom velika (starejša), bom: nikoli ne bom velika.

V življenju mi največ pomeni: družina.

Ponoči sanjam o: norih rečeh. Veliko sanjam in v sanjah dobim nore ideje za fotografiranje.

Zjutraj najprej: peljem psa lulat (včasih tudi z zaprtimi očmi, tako da težko rečem, da najprej odprem oči).

V budnem stanju sanjam o: tem, da bi moje življenje ne glede na projekte ostalo polno krasnih ljudi. Če to izgubim, mi je vseeno za vse drugo.

Preden zaspim: uporabljam telefon (joj!).

Najboljša človeška lastnost: ustvarjalnost.

Med vožnjo najraje: poslušam glasbo.

V življenju ne maram: vzvišenih in žaljivih ljudi.

Najraje vozim: po naravi in brez cilja, samo vozim se, saj obožujem road tripe.

V življenju obožujem: marsikaj. Ampak na splošno obožujem življenje.

Na cesti sem: živahna, a odgovorna, ko je gneča, pa sem tudi živčna.



Kliknite in si oglejte več o kampanji Moja Škoda ter ljudeh, ki so sodelovali v njej.

iVamos!

Bogata zgodovina, ki se kopa v soncu, izvrstna hrana in deskanje – za marsikoga so to idealne počitnice. Prisedite in se pridružite Ambre in Aljažu na popotovanju po Španiji in Portugalski.

Besedilo: Š. S.

Pustiti vse skrbi za seboj, spakirati tistih nekaj nujnih stvari v avto in se odprtega srca podati novim dogodivščinam naproti – kdaj pa kdaj to potrebuje prav vsak izmed nas. Za filmarja in fotografa Aljaža, Slovenca, ki živi v Franciji, ter Ambre, surfarko in učiteljico joge, pa je to način življenja. Na poti sta večino dni v letu, tokrat pa sta se z avtomobili Škoda odpravila čez Pireneje. Kako sta se imela?

Naj spregovorita sama

Najin prvi postanek na poti je bila osupljiva palača Monserrate, skrita med istoimenskimi vrtovi blizu Sintre. Leta 1858 jo je dal zgraditi sir Francis

Cook, vikont Monserratski, in postala je njegova poletna rezidenca. Arhitekt James Knowles jo je postavil na ruševinah neogotskega gradu na zemljišču, ki je pripadalo monserratskemu redu. V Romanju grofiča Harolda je temu gradiču pel slavo tudi lord Byron, tu pa je bil tudi dom angleškega pisatelja Williama Beckforda. Od leta 1949 je palača last države, leta 1995 pa so jo skupaj s celotnim območjem okoli Sintre uvrstili na Unescov seznam svetovne dediščine.

Ko sva prispela do rta Cabo da Roca, najzahodnejše točke Evrope, nama je spektakularen razgled dobesedno

vzel sapo. Ta rt, ki so ga poznali že stari Rimljani, leži približno štirideset kilometrov od Lizbone in osemnajst kilometrov od naravnega parka Serra de Sintra. Poleg svetilnika je na pečini, kakih sto štirideset metrov dvignjeni nad Atlantik, spomenik, v katerega so vklesane geografske koordinate kraja, kjer »se konča zemlja in začne morje«, kot je zapisal pesnik Luís de Camões.

Tretjič sva se ustavila v mestecu Ericeira na oceanski obali kakih petdeset kilometrov severno od portugalske prestolnice. Ozke tlakovane ulice, tipične hiške, trgovinice vseh vrst, tek vzbujajoč vonj morske hrane na žaru



in starčki, ki pijejo svoj *cafezinho*. Ni naključje, da je ta kraj dobro znan surfarjem, pravzaprav lahko Ericeiri rečemo tudi deskarska prestolnica Evrope. Tu je okoli štirideset plaž, brez števila izposojevalnic surfov, v katerih zagotovo najdeš pravega zase, odličen pesek in ogromno prostora, da ujameš svoj pravi val.

Z masivnimi utrdami, velikim kamnitim gradom in zgodovinskim centrom, v katerem se zdi, kot da se je čas ustavil, te odlično ohranjeno srednjeveško mesto Obidos zagrabljuje ter ne izpusti. Njegovo ime dejansko pomeni utrdbi, izvira pa iz latinske besede *oppidum*. Kraj je izjemno priljubljen med mladoporočenci. Leta 1282 ga je portugalski kralj podaril svoji mladi ženi Isabelli kot poročno darilo, tradicijo pa so lokalni vladarji

nadaljevali vse do 19. stoletja. Tako kot območje okoli Sintre je tudi to na seznamu Unescove svetovne dediščine. Vse leto lahko tukaj uživate v festivalih, srednjeveških tržnicah, opernih predstavah ...

Prvi del najinega potovanja se končuje v znamenju svetovnega rekorda. Po Guinnessovi knjigi rekordov je namreč Nazare tisti kraj, v katerem so deskali na najvišjem valu na svetu. Dosegel je skoraj petindvajset metrov! Sto metrov visoka pečina se dviguje nad mestom, ki ima baročno cerkev in iz katerega se odpirajo nepremagljivimi pogledi na morje. Dandanes se v Nazare množično zgrinjajo surfarji, toda ne samo oni. Kraj je znan tudi po čudežnem pojavljanju device Marije, zato je zelo priljubljen med katoliškimi romarji.

»Rada surfam in enako strastno potujem. Od nekdanj sem uživala v odkrivanju novih krajev. Kaj je lepšega od prazne ceste pred teboj in čudovitih razgledov vsenaokrog? Nobenega dvoma ni, da ti potovanja razširijo obzorje in ustvarijo močne vezi z ljudmi, ki jih srečaš na poti. Všeč mi je, ko stopim iz svoje cone udobja, in točno to mi potovanja omogočajo. Tako preprosto je, samo oči moraš imeti odprte in srkati vase vso lepoto, ki te obdaja.«

Ambre



Ambre-Victoire in Aljaž se preživljata z ustvarjanjem vsebin za surfarske znamke. Komercialne dejavnosti združujeta z dobrodelnimi in okoljskimi projekti. Njune fotografije na temo ohranjanja oceanov so občudovali vse od Evrope pa do Japonske, Havajev, Indonezije in Brazilije.

Za prvi del svoje poti sta Ambre in Aljaž izbrala največji SUV znamke Škoda, Kodiaq. Pot sta po Portugalski nadaljevala s priključnim hibridom Octavia iV, ki ima kljub svoji ekonomičnosti zavidljive vozne lastnosti. Na zadnjem, španskem delu potovanja pa jima je družbo delal Kodiaq RS.



Po najlepši cesti na svetu

Eno največjih presenečenj na najini poti je Porto, drugo največje portugalsko mesto. Prestolnica severnega dela države je svetu dala odlično vino, ki se imenuje po njej. Kljub svoji majhnosti Porto ponuja številne znamenitosti: od čudovitih mostov, ki jih je oblikoval Gustave Eiffel, zanimivega prepleta cest in uličic, ki se po strmih bregu reke Douro vijejo vse do središča mesta (ki je pod Unescovo zaščito), do številnih barov in pivnic, hiš s fasadami iz keramičnih ploščic ter čudovitih peščenih plaž, ki vas vabijo v objem najboljših atlantskih valov.

Onkraj zelenih pobočij se skriva manj znani obraz Portugalske. Gondarem in Midões sta dve od sedemindvajsetih vasi na območju, za katero so značilne hiše, zgrajene iz tamkajšnjega skrilavca.

Tudi ceste so tlakovane z njim. Njegova barvna paleta se tako neopazno spoji z naravnim okoljem, da se zdi, kot da se mesteca včasih kar zlijejo s pokrajino.

Na glasovanju za najlepšo cesto na svetu je zmagala N222, ki se vije skozi dolino reke Douro po njenem južnem bregu. Zapeljite se po odseku Alameda-Pinhão, kjer tako kot midva ne boste našli besed, s katerimi bi lahko vsaj približno opisali okoliške razglede. Po terasastih hribovskih se raztezajo vinogradi, brez števila mandljevcev in oljk ter slikovite vasi, pod vami pa teče reka. Na nekaterih mestih so celo nasuli pesek in ustvarili rečne plaže. Pa še nekaj, kar bo razveselilo voznike: asfalt je tu gladek kot steklo.

Španci reki Douro rečejo Duero. Izvira v Iberskem gorovju in se pri Portu izli-

»Obožujem potovanja.

Rad vozim preprosto po navdihu. Včasih kar zapeljem v neznano, saj vem, da se izplača enostavno prepustiti, ker lahko le tako doživiš kaj res nepozabnega. Spraviš se iz vsakodnevne rutine in nekaj časa preživiš z ljudmi, ki jih imaš rad. Potovanja nas učijo novih stvari in nam dajejo trenutke sreče. Kaj torej čakate?«

Aljaž

va v Atlantski ocean. Dolga je devetsto petindvajset kilometrov, po njej pa kar sto dvanajst kilometrov teče tudi meja med Španijo in Portugalsko. Portugalski del reke meri le nekaj več kot dvesto kilometrov in svetujemo, da se ob njej podate v nasprotni smeri toka. Bližje ko boste španski meji, bolj asketska bo postajala pokrajina. Nekaj domačinov, tu in tam kakšna vas. To je prava Portugalska, razgibana in redko poseljena. In prav to je čar teh krajev.

Pobočja nad reko Douro so prepoznavna po vinogradih, iz katerih prihajajo svetovno znana vina. Celotna vinorodna regija Alto Douro obsega več kot štiriindvajset tisoč hektarjev in vino tod pridelujejo že dva tisoč let. Leta 1756 so ti kraji postali prvo vinogradniško območje, zaščiteno z zakonom, leta 2001 pa je to prišlo tudi pod okrilje Unesca. Najbolj sloveče tukajšnje vino je seveda portovec.

Vamos a la España!

Čas je, da prečkava mejo. A ne pričakujte Barcelone, Madrida in drugih klasičnih destinacij. Raje greva tja, kjer je več valov in manj turistov. Ustaviva se v asturijskem delu apnenčastega gorovja Picos de Europa, ki obsega okoli tisoč kvadratnih kilometrov in

se razteza skozi tri avtonomne skupnosti – Kantabrijo, Kastiljo in Leon ter Asturijo –, leži pa kakih dvajset kilometrov od Biskajskega zaliva. Najvišji vrh meri kar dva tisoč šeststo metrov, dvatisočakov pa je več kot dvesto. V zahodnem delu pogorja je leta 1918 nastal prvi španski narodni park, leta 2003 pa je Unesco nacionalni park Picos de Europa razglasil za biosferski rezervat.

Del parka so jezera Covadonga, ki jih sestavljata dve veliki laguni ledeniškega izvora, Enol in La Ercina, ter manjša laguna El Bricial, v kateri je voda le takrat, ko se stopi sneg. Jezero Enol, ki je največje, leži na nadmorski višini tisoč metrov, La Ercina pa še sto metrov višje. Poleg izjemnih razgledov boste tukaj lahko pasli oči na ogromnih čredah krav, zaradi katerih boste imeli občutek, kot da ste v Alpah. Nikar ne zgrešite rudnikov mangana in železa Buferrera ali svete jame s podobo device Marije, ki jo je leta 1778 podarila katedrala v Oviedu, potem ko je v požaru zgorel prejšnji lesen oltar.

Basilica de Santa Maria la Real de Covadonga v okrožju Cangas de Onis je kompleks svetega groba in bazilike, ki je posvečen bitki pri Covadongi leta 722. Zmaga je zagotovila neodvisnost asturijskega kraljestva in posledično preživetje krščanstva na severu Iberije. In ker je bil to prvi korak pri obnovi krščanske prevlade na Pirenejskem polotoku, bi lahko rekli, da se je tam začela rekonkvista.

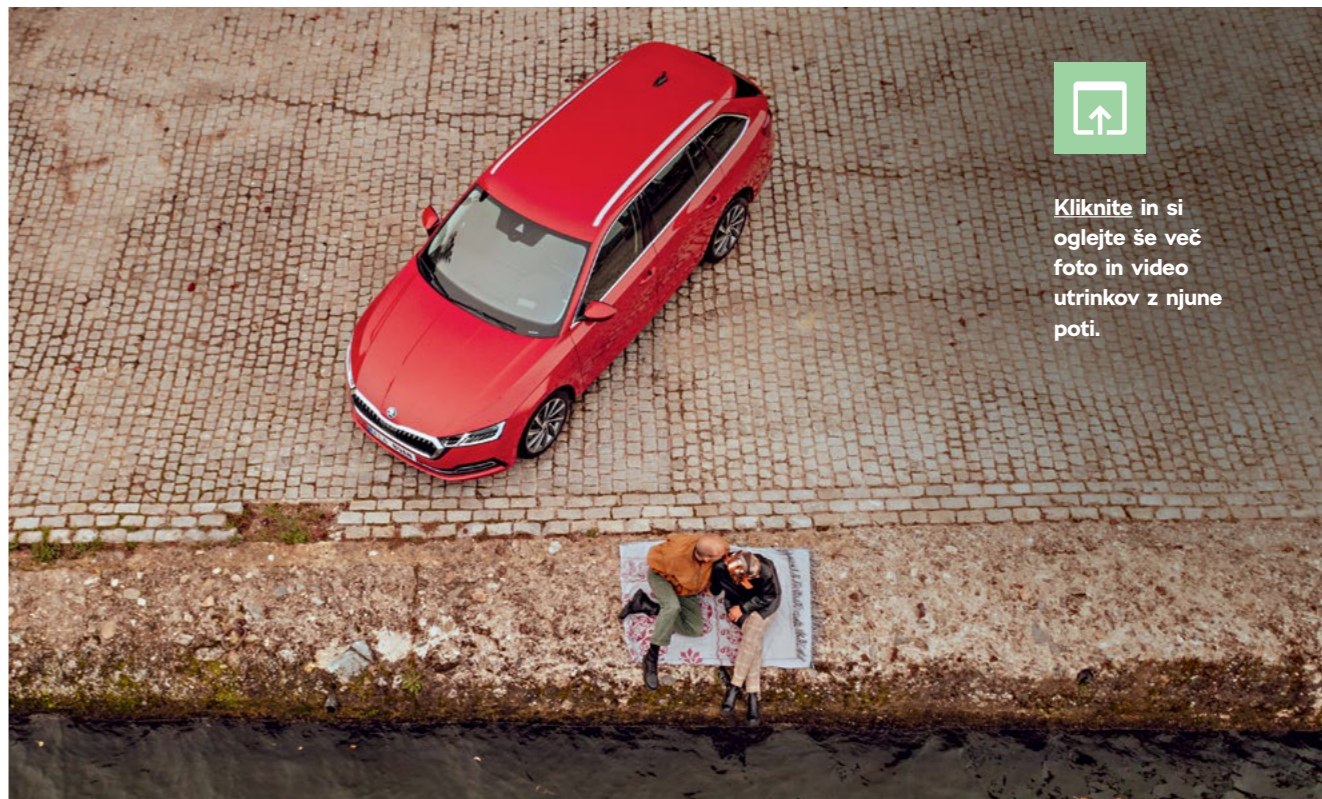
Eden najslikovitejših delov Kantabrije z nizom plaž, staro vasico in vrhovi Picos de Europa, pokritimi s snegom, v ozadju je San Vicente de la Barquera. Prvotno ribiška vasica ima številne znamenitosti, vredne ogleda, denimo cerkev Santa Maria de los Angeles, ki so jo gradili od 13. do 16. stoletja, grad in ostanke njegovega obzidja. Tipični so tudi lokalni mostovi, kot je Maza z osemindvajsetimi oboki, zgrajenimi na zahtevo katoliških vladarjev v 16. stoletju. Lokalne plaže s poetičnimi imeni Fuentes, Primera de San Vicente, El Rosal, El Tostadero, Meron ali Gerra

vam bodo še dolgo ostale v spominu in srcih. Pa ne pozabite poskusiti lokalne kulinarike, ki temelji na morskih dobrotah, na primer specialitete *sorropotun*, ki je pravzaprav ragu s tunino in krompirjem.

Asturija, ena najlepših španskih pokrajin, je ujeta med visokimi vrhovi Kantabrijskega gorovja in Biskajskim zalivom. Za obalo, dolgo tristo petdeset kilometrov, so značilne strme pečine, tako da je presenetljivo malo naravnih pristanišč. A kljub temu boste tu našli številne ljubke ribiške vasice in čiste peščene plaže, na katerih lahko uživate. Surf je tukaj tako rekoč obvezna oprema.

Celotna regija, ki na videz spominja na Novo Zelandijo, je deležna velike količine dežja, tako da ni dvoma, katera barva tu prevladuje. Konec koncev se del obale imenuje La Costa Verde (Zelena obala).

Tudi vi se kdaj podajte po najini poti, ne bo vam žal.



Kliknite in si oglejte še več foto in video utrinkov z njune poti.

Fant, ki ve, kam gre

Z Žigo Jelarjem o dolgih poletih in visokih ciljnih – pa ne le na letalnica in skakalnicah.

Besedilo: Jak Vrečar / Foto: Miran Juršič

25-letni Kranjčan je zanimiv in večplasten fant, kar v pogovoru zelo hitro postane jasno. Po eni strani v nekaj stavkih opaziš resnost, predanost delu, tudi odgovornost, ki za mladeniče v tej dobi ni nujno samoumevna. Po drugi strani pa začutiš tudi mehkejšo plat, čustva, pristno veselje ob stvareh, ki jih počne. Žiga rad govori, misli izraža jasno in odkrito. V dosednji karieri mu ni bilo vedno postlano z rožicami. Doživljal je padce in razočaranja, morda celo pogosteje, kot bi si zaslužil, a se ni predajal. Zmago čuti kot adrenalin. V športu se vidi tudi po tekmovalni upokojitvi – a ne v trenerski vlogi, ki bi jo morda pričakovali. Na kosilo gre tudi v mehiško restavracijo. In rad se smeje. To je Žiga.

Polet traja deset sekund, a se začne že dan prej

Vrhunski, zmagovalni polet letalca na smučeh je dolg krepko čez dvesto metrov. Žigov najdaljši planiški na tisti šampionski sončen spomladanski petek je meril natanko 239 metrov, kar je skoraj deset sekund v zraku. Zdi se kot večnost. Ampak polet traja še precej dlje.

»Popeljal vas bom na ta polet,« pove Žiga prijazno. Za trenutek zapre oči in zdi se, kot da vse skupaj podoživlja še enkrat. »Dobro skačeš že dan prej v kvalifikacijah. Veš, da te čaka tekma in lahko na njej dosežeš dober rezultat. Nekaj časa si z mediji, malce si evforičen, nekoliko nečakan, kar takoj bi šel znova na vrh. Malo pozneje greš spat, adrenalin ne popusti kar tako. Zjutraj zgodaj vstaneš, po zajtrku greš v sobo za regeneracijo. Potem nastopi čas, da se s sedežnico počasi odpelješ proti vrhu letalnice. Verjemite mi, da si tam že zelo pri stvari. Med vožnjo navzgor zaslišiš množico. Malo te stisne. Ampak samo malo.«

Marsikdo bi najbrž v tem trenutku že imel konkretno tremo. »Ko si še mlajši, poslušaj, kakšne izkušnje imajo drugi. Ampak veste kaj, večina jih

ne pove iskreno, kaj se jim dogaja,« se zasmije Žiga. »Pravijo ti, da nič ne slišiš, da si kot v mehurčku in je vseeno, kaj je okrog tebe. Pa ni. Slišiš navijanje, če zapiha dober vzgornjik, zelo jasno ujameš v ušesa tudi glas napovedovalca. Zvok te udari. O ja, prav lepo zaznavaš okolico.«

V teh trenutkih se, pravi Žiga, že začne oblikovati pravi skok. Psihologi so tisti, ki tekmovalce pomagajo pripraviti na izzive, a na koncu na zaletišču na startno rampo ne sede psiholog, ampak skakalec. Sam je prepričan, da mu k mirnosti – pa tudi k temu, da v izzivih najde poseben motiv – veliko pripomore dosedanja življenjska pot. »Kot mulec sem bil slab, zelo zanič (*smehe*). No, v zlatem povprečju. Do najstniških let sem se uvrščal med deset ali petnajst najboljših, definitivno pa nisem bil serijski zmagovalec. Spraševal sem se, zakaj nekateri trenirajo pol manj in zmagujejo, jaz pa kot bučman capljam za njimi.« Ampak Žiga je bil trdovraten in se ni vdal. »Nekateri zdaj zmrznejo, ko pridejo na veliko tekmo in vse grmi. Zame pa je to še dodatni motiv, še en znak, da gre za veliko sceno, da je to tisto, za kar sem delal.«

Mir, potem nižja prestava – in nato »gas«

Naš »bučman« je zdaj na vrhu. Umiril se je in zbral. Z enim očesom spremlja na zaslonu tekmovalce, ki skačejo pred njim – da ve, kdaj bo na vrsti, ne zato, ker bi ga zanimalo, kako jim gre –, in se razteza. Čaka na svoj skok. Še kontrola, nato začne semafor odšteti sekunde. Rdeča luč ugasne, tekmovalec gre na rampo. Morda mu dres zleze nekoliko višje, a ga ne sme več popravljati. Snemalec usmeri vanj kamero, praktično tudi fizično vstopi v njegov prostor.

To je trenutek, v katerem lahko v glavi najdeš stoineno oviro. Žiga je drugačen. »Najhujši trenutek je zame

**Včasih narediš več,
kot pokaže rezultat.
Najboljši skok v
nepozabni Planici ni
bil tisti za zmago,
ampak dva dni
pozneje. Ponagajal
mi je veter in sem
končal kot šesti.
Ampak vedno moraš
ceniti svoje dosežke,
ne le v športu,
povsod v življenju.
Le tako boš lahko
naslednjic spet prvi.**



tudi najboljši.« Sledi znak, da se lahko spusti po zaletišču. »Od tam pa do doskoka ti uspe, če lahko prevladujočo potrebno mirnost združiš z nekaj odstotki zagona, eksplozivnosti. Zdaj upravljaš svoje telo.«

Kot avto? Je čas, da končno – kot se spodobi za to revijo – polet povežemo tudi z vožnjo? »Ja. Če bi šofiral svoje vozilo Octavia RS, bi šel po zaletišču v tretji prestavi, dal pred odskokom v drugo, da dobim še nekaj dodatnega šusa, potem pa bi v zraku lepo stopnjeval do najvišje prestave in nato kontrolirano pridobival hitrost. Kot bi varno prehiteval počasnejše voznike na cesti.«

Trenutki, dolgi dvajset let

Žiga trenira od svojega petega leta. Za njim je nešteto ur treningov, veliko odrekovanja, slabših dni, tekem, na katere ni bil niti uvrščen. Komu bi pomahal zdaj, ko je v zraku in z vedno večjo hitrostjo pušča za seboj oznake premaganih metrov? »Vsem, ki so verjeli vame in mi pomagali. Če sem iskren, tudi mlajšemu sebi, tistemu Žigu, ki se ni vdal in je verjel, da bo prišel čas za osvojitve vrha.«

Če je pot na vrh v skakalnem športu kje težka, je to v Sloveniji. Medtem ko navijači navdušeno slavimo zmagovalce in kdaj niti nismo pozorni, kateri od naših orlov je na najvišji stopnički,

se morajo fantje, sicer prijatelji in prava ekipa, bojevati za svoj prostor pod soncem. Včasih je tako, da je težje priti v slovensko ekipo na veliki tekmi kot pa potem do medalje.

»Če izpadeš iz četverice, ki gre po naslov prvaka, to boli. Sam spomladi nisem bil izbran za svetovno prvenstvo v Vikersundu. Ampak nekaj dni pozneje sem bil najboljši Slovenec v Oberstdorfu, nato pa je sledil veliki zaključek v Planici. Tam je bilo pa res fino,« opiše Žiga divji vrtljak, v katerem je prvič zmagal na tekmi v poletih, postavil osebni rekord in nato osvojil tudi mali kristalni globus za najboljšega letalca v sezoni.

Končno si na vrhu in uživaš

Največjo hitrost dosežejo letalci zelo blizu doskoka. Kdaj vedo, da bodo pristali res daleč? »Seveda v zraku ves čas čutiš, ali ti gre dobro. Ampak na letalnici potem šele pri 160, 170 metrih vidiš, ali te nese tudi naprej. Od tam pa je občutek prekleto neverjeten. To so potem trenutki, v katerih že tudi uživaš, čeprav je pred teboj še nekaj dela, preden lepo doskočiš in prepelješ označeno črto.« Je Žigo kdaj strah, da bi poletel predaleč? »Na letalnici nikoli. Krivulja je taka, da si želiš samo daleč, dlje, najdlje. Vedno obstaja verjetnost, da te ponese do svetovnega rekorda. Za to letalci živimo, za to se gre v skoku na vse ali nič.«

Spet smo z mislimi – in tudi rahlo orošenimi očmi – v trenutku, ko pride Žiga Jelar do svoje velike zmage. In kaj potem? Krasno je zmagati. Nor občutek je, evforičen si. In zatem? Hočeš še. Želiš poleteti znova. Takoj bi šel nazaj. Skakal bi, dokler te ne bi telo tako bolelo, da ne bi mogel več. Nato se ustaviš, se odpočiješ in pogledaš naprej. Potem je čas za nov izziv.

V življenju je vedno enako: uspeš tam, kjer se trudiš

Navdušenec nad avtomobili ne bo rekel, da jutri ne bi preizkusil novega modela, da ne bi odpeljal še enega kroga na dirkališču. Enako je s športom, se strinja Žiga. Zaveda pa se, da

V zraku ves čas čutiš, ali ti gre dobro. Ampak na letalnici potem šele pri 160, 170 metrih vidiš, ali te nese tudi naprej. Od tam pa je občutek prekleto neverjeten.

Žiga vozi avtomobil Octavia RS z 245 konjskimi močmi. »Res težko sem jo čakal. Vmes sem vozil modele Kamiq, Scala, še prej Octavia Combi DSG. Ampak tale zadnja Octavia je res zame. Ne divjam, čeprav ima mogočno moč, sploh ne po kakšnih stranskih cestah. Ampak občutek, da mi omogoča varne pospeške, je odličen, počutim se kot ob popolnem odzivu na mizi skakalnice.«

Njegova Škoda
Model: Škoda Octavia Combi RS 2.0 TSI DSG
Barva: modra
Moč: 180 kW / 245 KM

GLASBA: SPROSTITEV IN STRAST
Žiga Jelar je letos kot gost z mikrofonom v roki zapel pred množico na koncertu Jana Plestenjaka. A tisti, ki bi pomislil, da sta pevec in športnik le izkoristila pet minut za dodatne točke pri poslušalcih in navijačih, bi se zmotil. »Glasba je sicer zame ventil, z njo se lahko umaknem od vsakdanjega sveta. Ampak ko se nečesa lotim, ne maram polovičarstva. Sploh pa se z glasbo ukvarjam od nekdaj. Trinajst let sem hodil na harmonikarska tekmovanja ter bil zaradi tega deležen tudi nekaj slabe volje trenerjev in drugih, ki so se čudili, zakaj ob skokih z enako vnemo počnem še druge stvari. Potem sem prijel v roke kitaro, zaigral na klavir,« opisuje Žiga svojo strast.

Sprva je pisal pesmi in jih metal stran. »Prepričan sem bil, da niso dobre in jih ne morem kazati okrog.« Potem pa je le začel razmišljati o tem, da bi svojo glasbo delil tudi z drugimi. »Nikogar nisem poznal. Šel sem na koncert v Kranju, tam dobesedno iz publike ustavljam člana Janovega benda na poti proti šanku in ga direktno vprašal, kako se te reči počnejo in ali bi mi lahko kdo pomagal.«

Iz tega se je potem razvila zgodba, v kateri je Žiga s profesionalno ekipo v studiu avtorske skladbe začel oblikovati v prve single, nato je stopil pred kamero za videospot in navsezadnje še s Plestenjakom na veliki oder v Stožicah. »Počutil sem se kot pri skokih. Malo me je stisnilo, ampak potem sem si rekel, da je to tisto, kar rad počnem, in sem šel.« Ko bo športne kariere konec, si želi, da bi imel za glasbo še več časa. »Ne bi pa rad, da bi me kdo kam potiskal samo zato, ker sem že zmagal v Planici,« doda Žiga, čigar pesmim lahko prisluhnete tudi na njegovem YouTube kanalu.

v skokih ne bo večno. (Če nisi legendarni Noriaki Kasai, Japonec, ki je skakal neverjetnih 31 sezon in nastopil na 640 tekmah ter se udeležil osmih olimpijskih iger, greš pač v skakalsko penzijo relativno mlad.) »Zdaj skačem, ker zjutraj, ko se zbudim, še vedno najprej pomislim na skoke. Ampak zavedam se, da se bo to spremenilo, da tudi telo morda ne bo zdržalo večno,« razmišlja.

Ko govorimo o športnikih po koncu kariere, pogosto razpravljamo o tem, ali imajo pripravljen plan B. Žiga ga nima. Pripravljen ima nov plan A. »Tisto, česar se veselim, počnem na polno. Ne znam drugače, nikoli. Okej, verjetno bi malo prej prišel do diplome iz menedžmenta, ampak svojih ciljev za obdobje po skokih nisem nikoli postavljaval v ozadje. To je tudi eno mojih glavnih sporočil, ki bi jih dal vsem, ki se v rosnem obdobju podajo v šport. Resno hodite v šolo, zavzeto razmišljajte tudi o tem, kaj vas še privlači in v čem ste lahko dobri.«

Žiga si želi ostati v športu. Ne kot trener, temveč kot vsestranski svetovalec, profesionallec, ki zna športnikom pomagati, da celostno gradijo svojo kariero in se znajdejo v vsem, kar je z njo povezano. Tu ne gre le za športno življenje, za treninge z vrhunsko ekipo, ampak tudi za to, ali znaš komunicirati z javnostjo, ali lahko privabiš pokrovitelje in si tudi poslovno uspešen. »Športni menedžment je danes del resnega posla. Zdaj ga spoznavam kot športnik, v prihodnje pa bom, upam, uspešen tudi na drugi strani,« pove Žiga v tonu, ki je hkrati poln želje in sila preiščen. Ko ga poslušáš, si misliš, da bi temu fantu prav lahko uspelo tudi to. Pa ne le da si misliš, tudi iz srca mu privoščiš.

NEUJST RAŠNA

Po gokartih in vodnih skuterjih je Pia Šumer, mlada zdravnica iz Maribora, zdaj sedla še v reli dirkalnik Fabia Rally2. Najdete jo na vročem sovozniskem sedežu ob Simonu Wagnerju, dvakratnem avstrijskem državnem prvaku.

Besedilo: Matjaž Korošak / Foto: Uroš Modlic in osebni arhiv

Za Pio je zdaj prvo leto njene najnovejše adrenalinsko-oktanske etape v življenju. Uspešna, čeprav po sovozniskem stažu še precej zelena sogovornica se je namreč pred tem kar nekaj let udejstvovala v kartingu in zatem deset let resno tekmovala v vožnji z vodnimi skuterji (jet ski), pri čemer je svojo kariero leta 2013 kronala z naslovom svetovne prvakinja (UIM Aquabike, open). Dosežek je še toliko bolj navdušujoč, ker v Sloveniji seveda nimamo prav dosti žensk (no, pa ne samo žensk), ki bi lahko postale svetovne prvakinja v motošportih.

Bencin in adrenalin v krvi

»Že ko sem pri sedmih letih začejala v kartingu, sem vedela, da bom nekoč nekako končala v avtomobilu, med velikim fanti in puncami, kot sem govorila takrat. Sicer nisem vedela, ali bo to na vozniški ali sovozniški strani, ampak prepričana sem bila, da bo tako,« smeje razlaga Pia, ki je nekaj časa hkrati s kartingom zelo resno trenirala tudi smučanje. »In z očetom sva tolažila mamu, ki ji karting ni bil ravno pogodju, da je ta predvsem za to, da lahko skozi vse leto ohranjam hitrost.«

Ob prvih resnejših poškodbah, ko je po enajstih letih treninga izgubila stik s smučarskimi vrstniki, je na začetku srednje šole presedlala na vodni skuter in na njem preživela skoraj deset let svoje športne kariere. Ko je končala študij medicine v Mariboru in na Dunaju, pa je tam dobila tudi novo, drugačno priložnost – postala je uradna zdravnica (*chief medical officer*) celotne serije UIM Aquabike. »No, tega dela pravzaprav niti nikoli nisem uradno končala. Morda pa drugo leto spet ...« še namigne.

Ampak volja in želja po nadaljevanju kariere v avto-moto športu ji nikakor nista dali miru. »Malo po naključju, malo pa prek znancev sem spoznala Wagnerje. Oba brata, Simon in Julian, sta aktivna voznika v vrhu avstrij-

skega reli prvenstva. Beseda je dala besedo, pri čemer mi jezik seveda ni delal težav, in počasi smo začeli – s testom, ki ga je policija prekinila še pred pravim začetkom. Ko pa smo le nadaljevali na dirkališču, sem očitno naredila dovolj dober vtis. Ne, relija nisem poznala do podrobnosti, ampak spet dovolj dobro, ker sem se vedno gibala v krogu ljudi, ki so vozili bodisi reli ali pa kaj drugega. Zelo dobro sem torej vedela, v kaj se spuščam in kakšna je naloga sovoznika, kaj počne v avtomobilu, za kaj je odgovoren, vsaj v glavnem.«

Zakaj reli?

Po naključju? »Ne, ne, sploh ne. Reli se mi je vselej zdel kraljevska disciplina. Če se že grem nekaj takega, potem naj bo to najboljše, kar je mogoče v avtomobilskem športu.« Kot sedemletna punčka v kartingu si je Pia sicer želela nekoč sedeti za volanom resnega avtomobila, a realnost je zdaj pač drugačna. »Ker sem bila v vseh tistih letih po kartingu že tako daleč stran od dirkalnega volana, sem vedela, da to kar tako ne gre. No, tudi letos sem že dobila kakšno ponudbo, da sedem na levi sedež, ampak zavedam se, da lahko pri teh letih kaj omembe vrednega v avtošportu naredim le kot sovoznica. V bistvu sem zelo previden človek, saj se novih stvari vedno lotevam preiščeno in postopoma, nikoli na glavo, čeprav morda ni videti tako.«

In kakšni so načrti za prihodnjo sezono? »Želela bi si polno sezono v Sloveniji, ampak jo moram najprej uskladiti s službo, ki je prav tako zahtevna. In ne, seveda to nikoli ne bo moja polna zaposlitev. Tako se s Simonom Wagnerjem dogovarjam za sezono v naši državi v razredu Rally2, čeprav gre za finančno zelo zahteven projekt. K temu sodi tudi kakšna dirka v tujini, morda celo evropsko prvenstvo, ki se ga tudi zelo veselim. Ampak v Sloveniji je še kakšna druga zanimiva možnost za nadaljevanje kariere, če

Da je mera
adrenalina polna,
Pia Šumer, dr.
med., občasno
zajaha tudi svoj
motocikel za
motokros.



Reli se mi je vselej zdel kraljevska disciplina. Če se že grem nekaj takega, potem naj bo to najboljše, kar je mogoče v avtomobilskem športu.

letih posadil v gokart. Po drugi strani pa je bila mama vedno bolj skeptična ob adrenalinskih podvigih male in potem malo večje Pie. »Ampak tudi ona se je nekako sprijaznila s tem, pravzaprav jo to celo vedno bolj zanima. No, oba z očetom sta malo zadržana, to že moram reči, ampak nikakor nista proti. Sicer pa jima je bilo menda jasno, da po vsem tem nikoli ne bom baletka.«

Da je mera adrenalina polna, Pia občasno zajaha tudi svoj motocikel za motokros. »Me pa tu in tam malo prime, da bi spet sedla tudi v gokart.« In povratek k vodnemu skuterju? »Hja, dva se še vedno prašita v kleti, to je res. Vmes, ob koncu študija, sem sicer imela resnejšo idejo, da bi spet vozila jet ski, ampak ... Ne, zdaj ostajam pri reliju in tu sem čisto zadovoljna. Do nadaljnjega.«

In kako kolegi v službi gledajo na mlado zdravnico, specialistko radiologije, s tako eksotičnim hobijem? »Mnogi niti ne vedo za to, tisti pa, ki so s tem seznanjeni, gledajo na moje dirkanje zelo pozitivno. Sicer pa se v kolektivu dobro razumemo, imam pa tudi to srečo, da lahko s kakšnim dodatnim dežurstvom pokrpam kak dan izostanka.«

se stvari z Wagnerjem ne izidejo, kot si želim,« skrivnostno namigne Pia.

»Če pa se bo vse dobro izšlo, je v igri nova Škoda Fabia RS Rally2.« Če jo bo Simon Wagner le dobil dovolj hitro. Ta dirkalnik je sicer že večkrat preizkusil in ima o novem športnem orožju same dobre besede, pa čeprav so bili v ekipi sprva skeptični, ker je od napovedi do predstavitve vozila trajalo kar nekaj časa. »Sama sicer v tem dobrem letu kariere nisem preizkusila ne vem koliko različnih modelov, ampak zdi se mi, da je v avtomobilu Škoda vse skupaj otročje lahko, da podvozje omogoča marsikaj, da

dirkalnik med zavoji vijuga kot po tirnicah. In kot sovoznica na desnem sedežu še najmanj občutim hitrost, pa čeprav je Fabia najhitrejša od vseh.«

Pia Šumer, dr. med.

Ne glede na to, da tak šport oziroma hobi zahteva ogromno časa, ima Pia popolno podporo družine. »Oba s fantom ogromno prostega časa posvečava motošportu, saj je Valentin močno vpet v F1 na vodi, torej v dirke s hitrimi čolni. In zato greva recimo raje skupaj na ogled relija kot na romantičen vikend,« smeje razloži Pia, ki je svojega Valentina spoznala v Franciji na dirki vodnih skuterjev. »S

tem res ni nobenih težav, v bistvu se pri tem podpira in spodbuja, tako da sva povsem usklajena.«

Kot sovoznica v reli dirkalniku je Pia sicer urejena, sistematična, disciplinirana, v vsakdanjem življenju pa je zelo nezahtevna, nekritična in predvsem zaspana sovoznica. »Oh, ne, nikoli se ne prepirava, kdo bo vozil. Jaz sem najraje na desnem sedežu, kjer se oborožim z blazinami in po nekaj kilometrih že spim.«

Tudi starši so sprejeli Pijin novi hobi, pri čemer je oče tako ali tako oktanški navdušenec, ki je hčer pri petih



Čeprav gre za povsem različni službi, so lastnosti, znanje in spretnosti, ki jih mora imeti ali pa se jih naučiti dober sovoznik, v mnogočem podobni tistim, ki jih Pia Šumer, dr. med., potrebuje tudi pri svojem odgovornem delu v UKC Maribor. »Sovoznik mora biti zrel, miren, odgovoren, tudi samozavesten. In znati mora dvigniti razpoloženje, ravno tako pa ga mora biti sposoben umiriti, ko je čas za to. Podobno je tudi v moji službi, ko je treba mirno in hitro odreagirati na nenadno situacijo ter se v stresnih razmerah znati kar najbolje odločiti. In ja, tudi pri reliju sem nekako odgovorna za življenje, in to ne samo za voznikovo, ampak seveda tudi za svoje.«

Kaj je TikTok?

Prek njega se mladi zabavajo in komunicirajo, odrasli kratkočasijo, podjetniki oglašujejo, politiki prepričujejo. Toda ali sploh veste, kaj je pravzaprav TikTok, od kod prihaja in zakaj je tako priljubljen?

Besedilo: Špela Vrečar in Urška Lisjak

30



TikToku danes težko ubežite. Če ne drugega, ga ujamete v uho, ko se znajdete v bližini najstnikov. Videoplatforna s preprostim in lahko zapomnljivim imenom je pred leti skorajda čez noč potrkala na naša vrata, prav nič pa ne kaže, da bo kaj kmalu izginila z naših telefonov.

Kaj sploh je TikTok?

TikTok je družbeno omrežje, ki deluje na platformi, na kateri si uporabniki izmenjujejo videoposnetke. Ti so dolgi petnajst sekund, mogoče pa jih je urejati na različne načine: opremiti z glasbo, animacijami, jim dodajati filtre in posebne učinke. Tako si recimo tudi vi lahko lase prebarvate v zeleno in poljubno spremenite barvo oči.

Kot je to že skorajda naravni red družbenih omrežij, si tudi na TikToku uporabniki medsebojno všečkajo objave in jih komentirajo. Trenutno to počneta skoraj dve milijardi ljudi po vsem svetu – toliko aktivnih uporabnikov ima namreč ta videoplatforna.

Njena uporaba je eksplodirala, ko je izbruhnil covid-19. Predvsem mladi so tako rekoč okupirali aplikacijo, objavljali so, kako jim je pandemija spremenila življenje, se prek TikToka povezovali in na svojevrsten način družili v tem obdobju, v katerem so bili zelo ranljivi.

Sicer pa je TikTok nastal z združitvijo dveh kitajskih platform: aplikacije za sinhronizacijo ustnic s posnetkom Musical.ly in videoplatforna Douyin. Danes je v lasti kitajskega podjetja ByteDance s sedežem v Pekingu. Velja za eno najvrednejših zagonskih podjetij na svetu. Projekcije kažejo, da bo število uporabnikov TikToka, ki je po vsem svetu dosegljiv od leta 2018 dalje, do konca letošnjega leta presežilo 1,8 milijarde.

Vklopite zvok, poiščite slušalke

TikTok si lahko namestite na telefon iz spletne trgovine, ki jo uporabljate.



31

Nič ne stane. Samo klik in že lahko začnete brskati po videoposnetkih. Ob tem na telefonu nujno vklopite zvok. Brez tega TikTok nima pravega učinka. Če pa želite del sveta, ki ga boste opazovali na tej videoplatforni, obdržati zase, si omislite in uporabljajte slušalke. Če ne drugega, tako vsaj ne boste motili tistih, ki se sučejo okoli vas.

Srce platforme je namreč glasba. TikTok je svet kratkih glasbenih videoposnetkov z najrazličnejših področij. Vsak posnetek je opremljen z vrsto ikon: ena vas popelje na profil uporabnika, ki je objavil posnetek,

Uporaba TikToka je eksplodirala, ko je izbruhnil covid-19. Predvsem mladi so tako rekoč okupirali aplikacijo, se prek nje povezovali in na svojevrsten način družili v tem ranljivem obdobju.

z drugo video všečkate, s tretjo ga komentirate, s četrto shranite ... Z ikono v obliki vrteče se gramofonske plošče pa izveste, kateri odlomek pesmi uporabnik predvaja v svojem videoposnetku. S klikom nanjo tako ugotovite ime skladbe in njenega izvajalca, prikažejo pa se vam tudi drugi posnetki na TikToku, v katerih je predvajana ta skladba. In prav zaradi glasbe neka TikTok objava pogosto postane viralna in neskončno popularna.

Če bi želeli tudi objaviti lastni videoposnetek, se boste morali registrirati in ustvariti svoj račun. Po privzeti nastavitvi je vsak profil v trenutku, ko ga odprete, javen. To pomeni, da ga lahko vidi vsak, kar velja tudi za posnetke, ki jih objavite. Če želite več zasebnosti, seveda lahko nastavitve prilagodite tako, da omejite radovedne poglede in dostop dovolite samo tistim, ki vam sledijo.

Sama aplikacija je sicer razdeljena na dva sklopa. Prvi, privzeti, je tisti, ki je namenjen vam (For You), v njem pa vidite algoritemsko izbrane videoposnetke. Drugi je tisti, v katerem so posnetki ljudi, ki jim sledite (Following). Ko se tako premikate med njimi – levo ali desno, gor in dol –, se zdi, da je TikTok predstava ali boljše rečeno zabava, ki nima konca, temveč kar traja in traja. Ena izmed skrivnosti, zakaj je TikTok tako popularen, je prav njegov izjemno zmogljiv algoritem, ki se veliko hitreje kot številne druge aplikacije nauči, kakšno vsebino radi gledate.

Zabava in posel z roko v roki
Nedavna študija ameriškega raziskovalnega centra Pew je pokazala, da TikTok uporablja skoraj polovica ljudi v ZDA, starih od osemnajst do trideset let, 67 odstotkov uporabnikov, ki so stari od trinajst do osemnajst let, pa je na njem dejavnih vsak dan. Glede na navedeno raziskavo 16 odstotkov vseh najstnikov to video-

Nihče zaradi TikToka ne bo čez noč postal depresiven, toda ure in ure konzumiranja vsebin na tej videoplatforni imajo lahko resen vpliv na duševno zdravje.

platformo uporablja »skoraj stalno«. TikTok je tako druga najbolj priljubljena aplikacija med mladimi, takoj za YouTubeom, ki ga uporablja 95 odstotkov najstnikov. Instagram in Snapchat uporablja približno 60 odstotkov najstnikov, Facebook pa le 32 odstotkov. TikTok sicer zahteva, da morajo biti njegovi uporabniki stari vsaj trinajst let, tisti, ki še niso dopolnili osemnajst let, pa morajo za uporabo imeti dovoljenje staršev ali skrbnikov.

A ne tiktokajo le mladi in tudi ne gre samo za zabavo. Platformo uporabljajo tudi javne osebe, igralci, športniki, politični kandidati in podjetja. Za gigantske korporacije, kot so Coca-Cola, Nike ali Google, je TikTok oglaševalsko orodje. V Avstriji pa je na primer TikTok uporabil Rdeči križ za posredovanje humanitarnih vsebin sicer težko dosegljivi ciljni skupini mladih.

Svet se trese, TikTok pleše
Nesluten pospešek je aplikaciji dala pandemija covid-19, ko so si jo ljudje, da bi osmislili nov način življenja, začeli množično prenašati na svoje telefone. Med julijem 2020 in julijem 2022 je tako TikTok dosegel 45-odstotno rast in postal največkrat prenesena aplikacija na svetu. S tem je po tiho prehitel dolgoletna prvaka po številu prenosov, Instagram in Twitter.

Strokovnjaki ugotavljajo, da je bila med pandemijo uporaba TikToka nekako celo blagodejna za družbo. Da glasba in ples spodbujata dobro počutje in srečo, je že dokazano. Glasbene in plesne aktivnosti namreč povečajo dotok kisika v mišice in možgane, s tem pa pripomorejo k sproščanju hormona sreče. In uporaba TikToka ima – prav zaradi glasbe in plesa – podobne učinke. Ustvarjanje in objavljanje vsebin oziroma videoposnetkov sta lahko ugodna za telo in duha, če sta v funkciji sproščanja. Tako so v času izolacije cele družine plesale na TikToku. In tu starost ni bila pomembna, plesali so otroci, najstniki, odrasli, starši, dedki in babice.

Zdi se, da je TikTok predstava ali boljše rečeno zabava, ki kar traja in traja.

A vendarle je ključna pametna uporaba. Kot ugotavljajo strokovnjaki, ima neprestana dejavnost na TikToku lahko tudi povsem nasprotno učinke. Nihče sicer zaradi nje ne bo recimo čez noč postal depresiven, toda ure in ure konzumiranja vsebin na tej videoplatforni imajo lahko resen vpliv na naše duševno zdravje.

Nevarnosti na preži

TikTok je postal znan po še enem trendu, in sicer po tako imenovanih izzivih (challenges). To so nekakšne kampanje, ki ljudi spodbujajo, da ustvarjajo lastne videoposnetke opravljanja določenih nalog. Te so pogosto precej drzne in zato še toliko privlačnejše, a včasih tudi zelo nevarne.

Ena takšnih je izziv, v katerem mora uporabnik splezati na vrh gore zabojčkov in skočiti z njega (milk crate challenge), pri čemer lahko pride do resnih poškodb. Zdravniki so poročali o izpahih rame in poškodbah hrbtenice. Znan je tudi izziv, pri katerem udeleženci zauži-

5500 + sledilcev ima Škoda Slovenija na TikToku.

50 + videov smo objavili skupaj z našimi vplivneži.

jejo veliko količino antihistaminikov, da bi s tem dosegli halucinogene učinke, zaradi česar je vsaj ena oseba umrla. Podobno je tudi z izzivom, v katerem sodelujoči uporabniki tekmujejo, kdo dlje zdrži brez zraka, pri čemer so umrli vsaj trije otroci.

Nekoliko manj usodno, a prav tako nevarno je, da TikTok razpolaga s podatki, ki jih pridobi od nas. Zaradi tega je bil predmet več novinarskih preiskav, ki so pokazale sum, da so zaposleni v podjetju ByteDance, ki ima v lasti TikTok, dostopali do zasebnih podatkov o ameriških uporabnikih aplikacije.

Na enem od posnetkov, ki jih je objavil medij BuzzFeed, je uslužbenec TikToka dejal, da »se na Kitajskem vidi vse«, revija Forbes pa je poročala, da je kitajska ekipa podjetja ByteDance nameravala izslediti dva ameriška državljana z zbiranjem podatkov o njihovih lokacijah, ki ji jih je sporočal TikTok.

Če poznate vsaj nekaj pasti, v katere se lahko ujamete na tej globalni in vse bolj glomazni platformi, se boste lahko sami odločili, ali je TikTok lahko vaš redni oziroma vsaj občasni spremljevalec ali pač sploh ne. Najboljši način, da to odkrijete, je, da z njim zaplešete. A ne pozabite, da morate biti vi tisti, ki vodite ples.



Klikni in obiži naš profil!

Tudi Škoda je na TikToku! Najdete jo na profilu [skoda.slovenija](https://www.tiktok.com/@skoda.slovenija), kjer boste med drugim spoznali nekatere znane slovenske tiktokerje, od Tea Čeha do Minlessa. Predstavljamo vam jih tudi v nadaljevanju.



Mitja Novak

Je ustvarjalec videovsebin za družbena omrežja in glasbeni producent, ki prihaja iz okolice Celja. Že od malega se zanima za elektronsko glasbo, prve zabave je začel prirejati že v osnovni šoli. Njegovo navdušenje nad glasbo pa se je še stopnjevalo v srednji šoli, ko je začel nastopati kot didžej. Na tem področju se je dolgo izpopolnjeval in si nabiral izkušnje, danes pa je avtor več skladb, ki jih lahko poslušamo na portalih, kot so YouTube, iTunes ali Spotify.

Na spletu in glasbeni sceni je znan tudi pod umetniškim imenom Minless, ki izhaja iz prvih črk njegovega imena in priimka, beseda less pa se navezuje na enega od izvajalcev, ki ga spremlja. »Malo za hec: okrajšava min. v angleščini pomeni minimalno, less pa manj, tako da Minless pomeni minimalno manj,« pojasni Mitja v smehu.

TikTok je pomemben del njegovega življenja. Na svojem profilu objavlja vsebine o produciranju glasbe, deli utrinke z nastopov in komične prigode iz vsakdanjega življenja.

Katera družbena omrežja so »in«, katera so »out«?

Naredila se je lepa selekcija. Facebook uporabljajo ljudje v starosti od 28 do 55 let, Instagram pokriva starostni razpon od šestnajst do 35 let. Na TikToku pa je podobno kot pri Instagramu, le da lahko spodnjo mejo pomaknemo še nižje, in sicer od enajstega let naprej.

Kdo je tvoj najljubši tiktoker?

Definitivno Robert Kladnik in Žiga Kukovič, saj sem z njima ustvaril res veliko videovsebin. Ko smo skupaj, se zelo dobro ujamemo pri idejah.

Kaj bi svetoval posamezniku, ki odpira profil na TikToku?

Na začetku naj definitivno pazi na dobro vsebino in doslednost. Ko na neki točki zrasteš, je vsekakor na prvem mestu kvalitetna vsebina. Menim, da od tam naprej ni več tako pomembno, da si konsistenten, saj se ljudje vsega hitro naveličajo.

Katera skladba opisuje tvoje trenutno življenje?

Fred Again: Delilah.

Katera skladba opisuje tvojo prihodnost?

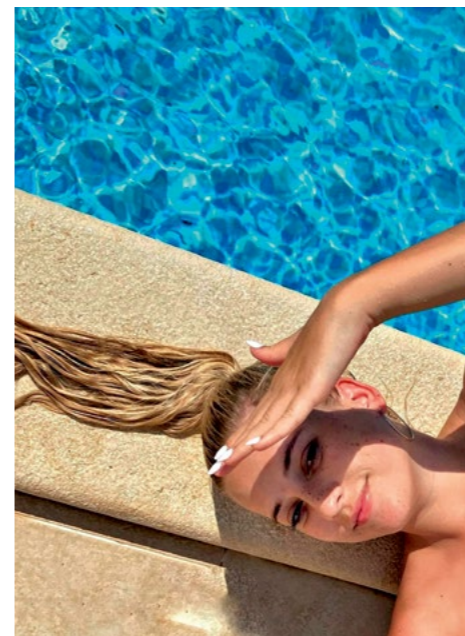
Deadmau5, Kaskade: Escape (John Summit Remix).





Lucija Vrankar

Lucija Vrankar je priljubljena tiktokerka iz Moravč. TikTok je zanjo najbolj realno družbeno omrežje, saj tudi sama čuti, da je na njem lahko res to, kar je.



@xlucy_time

Po izobrazbi je diplomirana vzgojiteljica predšolskih otrok, tri leta pa je opravljala poklic stevardese v tujini. »Izkušnja je bila fenomenalna, z veseljem bi jo še enkrat ponovila kljub neprespanosti, utrujenosti, domotožju,« poudarja. »Neverjetno je bilo, da sem se zjutraj zbudila v Avstraliji in bila čez tri dni že v Ameriki, da sem imela priložnost poskusiti toliko različnih kulinarik, predvsem pa sem pri tem delu postala še bolj strpna do ljudi.«

Lucija zgodbe, ki jih je doživela kot stevardesa, deli na svojem TikTok profilu, kjer govori tudi o vsakdanjih podvigih in zagatah ter o stvareh, ki jih ima najraje. Velik del vsebin je tako namenjen

kavi in potovanjem, zelo rada pa tudi poustvarja različne TikTok trende.

TikTok je zanjo aplikacija, »s katero se lahko zabavaš, če pa jo jemlješ malo bolj resno, lahko postane tudi vir dohodka«. Trenutno je Lucija samostojna podjetnica, ustvarja pa videovsebine za TikTok in Instagram za različna podjetja.

Katera družbena omrežja so »in«, katera so »out«?

Po mojem mnenju je prvo omrežje, ki je popolnoma »out«, Facebook. Za njim počasi stopa Instagram, toda če sem iskrena, nočem, da ima tako uso-do, ker mi je zelo ljub. Naslednji je You-

Tube, najbolj »in« pa je TikTok. Vse bolj postaja priljubljen tudi BeReal, ki pa ga ne uporabljam.

Kdo je tvoj najljubši tiktoker?

Moja najljubša tuja tiktokerka je Anna Sitar, med Slovenci pa bi jih lahko naštela vsaj deset, pa bom izbrala samo enega, in to je @el_vixaa oziroma Blaž Vižintin.

Kaj bi svetovala posamezniku, ki odpira profil na TikToku?

Predvsem to, da naj bo zvest sam sebi in naj ne posnema drugih. Naj bo samo pogumen in se ne vznemirja, kaj si drugi mislijo o njem oziroma njegovi vsebini.

Teja Muhič

Simpatična Dolenjka in ustvarjalka vsebin na TikToku je vse od svojega šestnajstega leta ob šoli delala v gostinski dejavnosti ter se po končani srednji šoli tudi odločila za študij gostinstva in turizma. Želela si je, da bi nekoč odprla svoj lokal. A med epidemijo koronavirusne bolezni je TikTok sprva postal njen hobi, zabava in sprostitelj, postopoma pa se je začel spreminjati tudi v pravo službo. Na tem omrežju Teja spoznava nove ljudi, navezuje stike tako z ustvarjalci vsebin kot tudi s podjetniki in seveda sklepa nove posle.

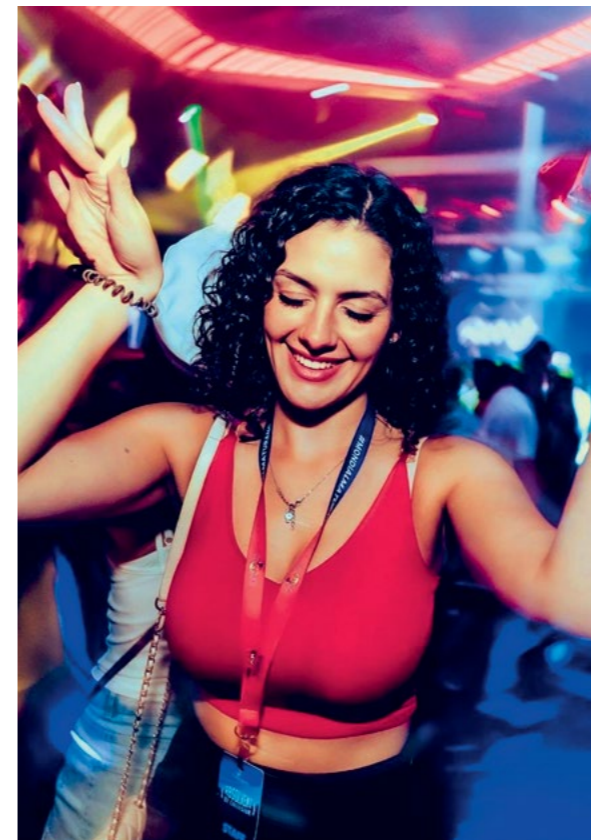


Pri TikToku ji je najbolj všeč, da si lahko kreativen in avtentičen ter da tvojo vsebino lahko vidi kdor koli, ne samo ljudje, ki ti sledijo. Pravi, da se lahko tudi marsikaj naučiš in najdeš ideje za kar koli, kar te zanima, po drugi strani pa lahko hitro izgubiš občutek za čas in posledično aplikacijo uporabljaš dlje, kot bi želel.

Na svojem TikToku Teja deli prigode iz lastnega življenja, občasno tudi kakšen skeč, ki po navadi nastane na podlagi resničnih doživetij. Ker veliko časa preživi na cesti, na profilu objavlja tudi prigode iz svojega avtomobila, za katerega pravi, da je njen drugi dom. V njem se najde vse, kar potrebuješ za preživetje, od nogavic, rezervnih oblačil



@tejamuhic



in obutve do delovnih rokavic, odeje, kladiva, vrvi, robčkov, čigumijev, jedilnega pribora, vžigalnika, avtopolnilnika ... »Ti samo povej, kaj potrebuješ, jaz imam vse,« navdušeno pove.

Odkar ustvarja na TikToku, je Teja doživela kar nekaj zanimivih prigod. Pred nekaj leti jo je presenetila izkušnja, ko jo je starejša gospa prepoznala v lokalu in navdušeno poklepotala z njo. Takrat res ni pričakovala, da starejše generacije spremljajo TikTok, zdaj pa se zaveda, da to ne drži. Ena izmed zadnjih prigod pa se je zgodila na zabavi, kjer je želela posneti dogajanje pred odrom. Varnostnik je nato odprl ograjo, jo umaknil in Tejo porinil na oder, da je lahko

dogajanje posnela z najboljše perspektive. »Po navadi so varnostniki tam zato, da ljudje ne skačejo na oder, ne da jih sami rinejo nanj. Tako sem lahko ves žur preživela na odru – bonitete, ki jih imaš, če te varnostnik spremlja na TikToku,« zaključila Teja v smehu.

Katera družbena omrežja so »in«, katera so »out«?

Vsako družbeno omrežje ima omejen rok trajanja. Zdi se mi, da je Facebook »out«, Instagram je trenutno še »in«, ampak je vprašanje, koliko časa bo še, saj se vse seli na TikTok. Se mi pa še najbolj stabilen od vseh zdi YouTube.

Kdo je tvoj najljubši tiktoker?

Pri nas je veliko dobrih ustvarjalcev.



Dolgo mi je bil najljubši Robert Kladnik, trenutno pa najraje spremljam Blaža Vižintina (@eI_vixaa).

Kaj bi svetovala posamezniku, ki odpira profil na TikToku?

Naj ne razmišlja in ne skrbi preveč. Objavlja naj čim več vsebine, saj se bo s tem najbolj naučil, kaj na TikToku deluje in kaj ne. Svetovala bi mu še, naj bo to, kar je, ker če želi biti kot nekdo drug, bo lahko zgolj njegova slabša kopija in senca. Vedno se bodo našli ljudje, ki jim bo všeč tak, kot je, in ga bodo zaradi tega spremljali. Se bodo pa zmeraj našli tudi ljudje, ki jim ne bo ustrezal. Za take se tudi ni vredno vznemirjati, ker na planetu ni človeka, ki bi bil všeč vsem.



Mark Lesjak

TikTok je zanj tako služba kot sprostitev, vseh pa mu je zato, »ker ljudi pokaže take, kot so«.

Zase pravi, da je preprost, skromen Dolenjec iz okolice Ivančne Gorice, ki se rad usede v kakšen zanimiv avto in na svoj motor.

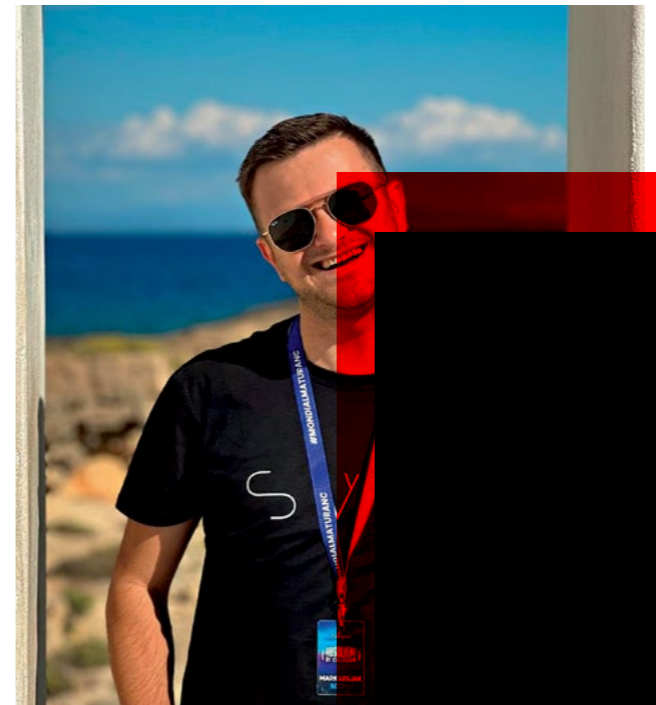
Iskal se je v različnih stvareh in na srečo naletel na TikTok. Po njegovem mnenju je pri ustvarjanju pomembno, da začneš, se učiš, spoznaš platformo, predvsem pa vztrajaš. »Včasih slišim, da kdo reče: ja, on je imel srečo. Nihče pa ne vidi poti, ki jo je posameznik prehodil. Moral je narediti na stotine slabih posnetkov, da se je naučil ustvarjanja kvalitetne vsebine, in to je normalno,« poudarja.

Mark vodi TikTok profile za različna slovenska podjetja, ko pa ima voljo in čas, ustvarja tudi za lastni kanal. Ne preseneča, da so to predvsem avto-moto vsebine, na njegovi strani For You pa se poleg njih pojavljajo tudi takšne, ki so povezane z različnimi športi in motivacijskimi govori.

Zadnje čase Mark na TikToku vse rajši uporablja funkcijo Favorites, kamor si shranjuje kuharske recepte, ki jih kasneje preizkusi, saj se mu to zdi veliko bolj praktično, kot pa da bi iskal recepte z Googlom.



@marklesjak



Katera družbena omrežja so »in«, katera so »out«?

TikTok je trenutno zame na prvem mestu. Facebook spremljam zgolj zaradi aktualnih novic. S prihodom starejše generacije na Facebook smo mlajši odšli na Instagram. Ko so starejši prišli za nami na Instagram, smo mi odšli naprej na TikTok. Tukaj je potem še BeReal, ki ga sem in tja uporabljam tudi sam, vendar v njem ne vidim potenciala. Twitterja nikoli nisem uporabljal, ne smemo pa pozabiti na YouTube, ki po mojem mnenju še ni rekel

zadnje besede. To omrežje svojim ustvarjalcem namenja ogromne vsote denarja in jih tako zadržuje pod svojim okriljem, hkrati pa privablja nove.

Kdo je tvoj najljubši tiktoker?

Vsak posnetek na TikToku konzumiram posebej in mu dam priložnost, da ga lahko pohvalim. Vseeno mi je, ali ga je ustvarila sosedova Micka ali pa kakšen slaven tiktoker. Če pa moram koga izpostaviti, bi izbral Roka Kostanjška, fanta, s katerim imava kar nekaj skupnega, saj oba obožu-

jeva glasen zvok motorja in vonj po bencinu.

Kaj bi svetoval posamezniku, ki odpira profil na TikToku?

Pomembno je, da začne in vztraja. Njegovi prvi posnetki bodo katastrofalni, tudi če bo mislil, da so super. Naj bo vztrajen in konsistenten, nič se ne zgodi čez noč. Svetu naj na avtentičen način pokaže, kdo je, s čim se ukvarja, katere hobije ima, kaj ga osrečuje, in ljudje z enakimi interesi ga bodo opazili.



Teo Čeh

Teo je ustvarjalec vsebin za družbena omrežja in član akrobatske skupine Dunking Devils, v preteklih mesecih pa smo lahko navijali zanj v oddaji Exatlon.

Šport mu je od nekdaj blizu, saj je v otroštvu osem let treniral odbojko, potem pa je nekaj časa dirkal z motorji. Prvega treninga Dunking Devilsov se je udeležil pred petimi leti in že po enem skoku na trampolinu mu je bilo jasno, da bi to rad počel tudi profesionalno. Kmalu zatem je že bil na odru kot pravi Devils in pred kratkim nastopil tudi med glavnim odmorom tekme NBA v Dallasu, kjer kraljuje košarkarski as Luka Dončić.

Zase pravi, da je tip človeka, ki mora v življenju preizkusiti prav vse. »Če ne poskusiš, ne veš.« Tako se je podal tudi na nepozabno dogodivščino, tekmovanje Exatlon. Pravi, da so občutki po vrnitvi iz Dominikanske republike mešani: »Po eni strani sem vesel, da sem vse skupaj doživel, spoznal ogromno novih ljudi in bolje tudi sebe, a da je hkrati vsega konec in sem se vrnil domov, po drugi strani pa že pogrešam vse to tekmovalno vzdušje in tekanje po poligonih.«

Velik del njegovega življenja so seveda tudi družbena omrežja. Na svojem TikTok profilu objavlja zabavne vsebine, a želi ljudem pokazati še kaj novega in jih česa naučiti. »TikTok je zame platforma, na kateri lahko v same vsebine postavim sebe in vso svojo kreativnost. V tej aplikaciji sem našel svoj smisel izražanja in to mi je v zadovoljstvo.«

Katera družbena omrežja so »in«, katera so »out«?

Trenutno sta TikTok in Instagram omrežji, ki sta »in«. Facebook je bil včasih prevladujoč, zdaj pa počasi postaja »out«. Mladi radi rečejo, da je samo še za stare ljudi.

Kdo je tvoj najljubši tiktoker?

Uf, težko bi izbral samo enega. Obožujem zabavne kreativne vsebine,

tukaj pa res kraljujejo Blaž Vižintin (@el_vixaa), Žiga Kukovič (@kuxala) in Robert Kladnik (@robert.kladnik).

Kaj bi svetoval posamezniku, ki odpira profil na TikToku?

Pri ustvarjanju vsebin naj bo to, kar je. Če nisi naraven oziroma si »fake«, kot se rado reče, se namreč to zelo hitro opazi in take vsebine niso tako priljubljene.



@teoceh



Kako vozijo mladi?

Ste se kdaj vprašali, kakšen zgled dajemo odrasli s svojo vožnjo otroku na zadnjem sedežu? Kaj pa mladeniču, ki se šele uči voziti v avtošoli, druga vozila pa ga divje prehitujejo, ali vozniki začetniki, ki upoštevajo predpise, medtem ko ji »izkušenejši« nestrpno trobijo?

Besedilo: Š. S.

»V avtošoli pripravimo voznika tako, da mu povemo, kaj je prav in kaj narobe. Novopečeni šofer razume, kaj je kultura vožnje ali varnostna razdalja, zakaj so pomembne omejitve hitrosti, kakšen je problem alkohola, drog in tako naprej,« razlaga Borut Žagar iz avtošole Šmarca. A potem se ta voznik sooči z realnostjo in začne svojo vožnjo prilagajati drugim. Toda drugi udeleženci v prometu ne upoštevajo omejitev, imajo prekratko varnostno razdaljo, prehitujejo, kjer ne smejo ...

Po svoji pameti

»Tistim, ki se šele učijo, je težko razumeti, da bodo na izpitni vožnji vozili bolje kot povprečen voznik v Sloveniji. To je ena bistvenih stvari, ki jih morajo novi šoferji ponotranjiti: ne posnemajte drugih, vozite po svoji pameti!« je odločen Žagar.

Mladi vozniki motornih vozil imajo v Sloveniji po opravljenem vozniskem izpitu status začetnika do dopolnjenega 21. leta starosti. Preden voznik začetnik postane polnopravni udeleženelec v cestnem prometu, mora opraviti še program dodatnega usposabljanja. Tega se lahko udeleži po najmanj pol leta od izdaje vozniskega dovoljenja. Program obsega trening varne vožnje ter delavnico o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci v prometu. Pomembno pa je, da voznik začetnik na dodatno usposabljanje ne gre prezgodaj, saj je ključno, da je pred tem samostojno prevozil nekaj tisoč kilometrov.

Programi dodatnih usposabljanj niso obvezni od nekdaj. Starejši vozniki se jih gotovo ne spomnijo, saj jim jih nikoli ni bilo treba opraviti. Učenje vožnje se namreč spreminja in razvija. »Vseeno pa ne moremo narediti preboja, ko gre za povprečno uspešnost, tu številke ostajajo enake. In vzroke najdemo v generacijskih razlikah in motoričnih sposobnostih.

Slednje pri mladostnikih upadajo. Ne glede na to, da imamo danes tehnološko boljše avtomobile, ki jih je lažje voziti, pa je pri mladih nivo nižji. Ne vozijo mopedov, marsikdo prizna, da se ni vozil niti s kolesom. To se denimo pozna pri globinski zaznavi, ko je treba v križiščih oceniti, ali je vključevanje varno,« opozarja Žagar.

Zgled staršev

Pri tem, kako se bo mladi voznik vedel v prometu, je zelo pomembna vloga staršev. Ne gre toliko za to, ali oče nauči otroka prvih zavojev, temveč predvsem za to, kakšen način vožnje je mladi voznik spremljal še kot otrok. Starši tako za varnost svojih potomcev v prometu lahko veliko naredijo že s tem, da sami dosledno skrbijo za varno vožnjo. »Če otrok vidi, kako oče spiye kozarec ali dva in potem sede za volan, ima že vnaprej vzpostavljeno strpnost do tega. Če se je vedno vse srečno izteklo, je težko razumeti, da je edina prava pot v ničelni toleranci do alkohola za volanom,« razmišlja Borut Žagar.

Velik problem je tudi hitrost. »Ljudje na avtocesti vozijo precej nestrpno, brez varnostne razdalje, potem pa jo zapustijo na naslednjem izvozu. Kaj profitirajo s takšno vožnjo? Nič! Pa tega ne počnejo mladi vozniki, ampak starejši, abrahamovci, običajno imajo s seboj še ženo in otroke. Ko mladega voznika spustiš na avtocesto, gre v džunglo.«

Bodite previdni, a ne prestrašeni

»Šola vožnje se je v zadnjih letih zreducirala na zakonsko nujnost – naučiti voznika toliko voziti, da opravi vozniski izpit. Zraven mu sicer nanižamo čim več nasvetov za naprej, ki pa jih potem pozabi. Glavni dejavnik so izkušnje, ki jih voznik pridobiva kasneje, ko vozi samostojno,« razlaga Borut Žagar.

»V prometu bodite ponižni, previdni, a ne prestrašeni,« pa mladim voznik-

Pregled stanja varnosti, ki ga je za leto 2021 pripravila Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, kaže, da so policisti na slovenskih cestah obravnavali za 14 odstotkov več prometnih nesreč kot v predhodnem letu. A ni bilo več samo zvite pločevine, naraslo je tudi število nesreč s telesnimi poškodbami in žal tudi s smrtnim izidom. Skupaj je tako v letu 2021 na naših cestah umrlo 114 ljudi, kar je 34 več kot v letu 2020. Ob teh številkah je začela utripati rdeča luč: število umrlih je bilo namreč največje v zadnjem petletnem obdobju. V starostni skupini od 18 do 24 let je v tem času umrlo 12 oseb, 83 jih je bilo hudo telesno poškodovanih in 926 lažje. Največ smrtnih žrtev je bilo med udeleženci, starimi nad 64 let, v tej skupini pa je bilo tudi največ hudo telesno poškodovanih.

kom svetuje Robert Štastny iz oddelka za raziskave prometne varnosti znamke Škoda. »Ko preučujemo nesreče, v katere so vpleteni mladi vozniki, pogosto ugotovimo, da se ti sploh ne zavedajo nevarnosti. Niti ne pomislijo, da bi se taka nesreča lahko zgodila.«

Po njegovem mnenju se je zato izjemno pomembno že takoj na začetku naučiti predvidevati in si predstavljati različne možne nevarnosti. »Na cestišču ob gozdu se tako denimo pogosto pojavlja spolzko listje, iz goščave lahko na cesto priteče srna, ko zapeljemo iz predora, nas utegne



Priporočila mladim za večjo varnost

1. Med vožnjo ne uporabljaj mobilnega telefona.
2. Kot voznik se zavedaj odgovornosti in svojih sposobnosti.
3. Ne vozi prehitro ali z neprilagojeno hitrostjo.
4. Na vseh sedežih bodi vedno pripet z varnostnim pasom.
5. Ne vozi pod vplivom alkohola ali drog.

IDEALEN AVTO ZA MLADEGA VOZNIKA

Če kupujete rabljen avtomobil, nikar ne varčujte na račun varnosti. Odločite se za preverjeno vozilo z dovolj varnostnimi blazinami. Če izbirate med novimi modeli, pa bo za mladega voznika najprimernejši manjši avto, kot je denimo Škoda Fabia. Takšna vozila so cenovno dostopnejša ter pogosto opremljena z vsemi varnostnimi blazinami in zmečkljivimi conami. Z do devetimi varnostnimi blazinami je Fabia celo najvarnejši avtomobil v svojem razredu v letu 2021 (po strogih testih Euro NCAP). V pomoč vozniku bosta tudi sistem Drive Assist 2.0 in možnost samodejnega parkiranja. Fabia pa je zdaj prvič opremljena tudi s sistemom za prepoznavo prometnih znakov ter sistemom Front Assist s predvidljivo zaščito pešcev in kolesarjev.

zaslepiti sonce, pred avto lahko kadar koli skoči pešec ... Vse je mogoče, vse to se lahko zgodi in treba je biti pripravljen na to. Najboljši način, da mladi voznik razvije vse potrebne vozne navade, vključno s tako pomembno sposobnostjo predvidevanja, je preprosto ta, da vse od trenutka, ko začne voziti, dejansko vozi čim več.«

Mladi umirajo zaradi prometnih nesreč
Mladi globalno sodijo med najbolj ogrožene udeležence v prometu. Prometne nesreče so namreč glavni vzrok umrljivosti v starosti od 18 do 24 let. A med tistimi, ki povzročijo največ prometnih nesreč, voznikov iz te starostne skupine ne boste našli. Glavni povzročitelji prometnih nesreč so bili lani – tako kot že vse od leta

2018 dalje – nekoliko starejši vozniki med 25. in 34. letom starosti.

Glavni vzroki prometnih nesreč so pri mladih povezani z neprilagojeno hitrostjo in nepravilnim prehitovanjem, pa tudi z napačno stranjo in smerjo vožnje. Ključni dejavnik tveganja pa ni golo dejstvo, da so zaradi svojih mladosti neizkušeni, temveč gre

za preplet komponent, ki so pri tej starostni skupini posebej izražene in pogosto vodijo v prometno nesrečo.

Kot ugotavlja Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, poskušajo nekateri mladi s tveganimi dejanji v prometu dokazovati svojo vrednost pred prijatelji in iščejo v tem nekakšno samopotrditev. Mlaj-

ša generacija se v prometu tudi več ukvarja s prenosnimi telefoni. Kot navaja omenjena agencija, tuje raziskave kažejo, da skoraj tri četrtine mladih med vožnjo uporablja mobilnike, in to ne samo za klice, ampak tudi za pisanje sporočil in spremljanje novic.

So pa v zadnjih letih mladi veliko bolj kot starejši udeleženci v

prometu disciplinirani pri uporabi zaščitnih sredstev, a tudi glede alkoholiziranosti. Zaradi alkohola se je leta 2021 zgodilo 11 odstotkov več nesreč kot v predhodnem letu, skupaj pa je v njih umrlo 37 odstotkov ljudi več kot v letu 2020. Največ tovrstnih prometnih nesreč so povzročili vozniki med 25. in 34. letom starosti.

Preprosto brihtno.
Preprosto Škoda.

Sami smo neodvisni. Skupaj smo močnejši. V sodelovanju z naravo smo nepremagljivi. Energija sonca poganja kolesje našega sveta. Darovi zemlje dajejo moč sili naših misli. In naše ideje so tisto, kar tudi v najtemnejši noči prižge luč upanja.

Narava ima vse

Samooskrba je eden ključnih konceptov današnjega časa.

Besedilo: Špela Zakotnik

V luči aktualnih razmer najpogosteje govorimo o energetski samooskrbi in neodvisnosti, ki si ju lahko zagotovimo s sončno elektrarno, sploh v kombinaciji s hranilnikom in sistemom za upravljanje električne energije. A prehranska samooskrba je prav tako izjemno pomembna. Tudi v Sloveniji najdemo samooskrbne kmetije, ki v največji meri skrbijo za svoje potrebe v tesnem sožitju z naravo. In še več, iz sodobnega individualizma vse bolj prehajajo v povezovanje in sobivanje ter nas vračajo k razmisleku o vrednosti življenja v skupnosti.

Kar daš, to dobiš

Da lahko živiš samooskrbno, moraš naravo razumeti in poznati njene zakonitosti oziroma cikle ter jim slediti. Obenem pa s takšnim spoštljivim odnosom zanjo tudi skrbimo in prispevamo svoj drobec v mozaik trajnostnega razvoja. Maruška Planko in Skaš Kleh sta se pred malo več kot desetletjem odločila za ekološko kmetovanje, to dejavnost pa sta spremenila v svojo službo in poslanstvo. Na ekološki kmetiji Planko & Kleh v Lekmarju, naselju v občini Šmarje pri Jelšah, sta danes samooskrbna z zelenjavo in sadjem ter

mlečnimi izdelki. Njuni glavni dejavnosti sta kozjereja ter prodaja kozjega mleka, sira in jogurtov, pa tudi jajc in oreščkov. Meso kupita pri drugih kmetih v bližini, kozmetiko pa Maruška izdeluje sama.

»Ko hrano, na primer sir, maslo ali jogurt, ustvariš sam, imaš do teh izdelkov povsem drugačno spoštovanje. Veš, koliko časa in truda moraš vložiti v to, da jih dobiš. Ne čakajo kar na policah v neomejenih količinah.« V trgovino, najbližja je oddaljena približno osem kilometrov, se Maruška in Skaš

odpravita le enkrat mesečno, občasno tudi le enkrat na tri mesece. Uživata seveda tudi divjo hrano, gobe in zelišča. Na hiši imata nameščeno sončno elektrarno.

Njun dan se začne zgodaj zjutraj, sploh v sezoni molže. »Vedno je najprej treba poskrbeti za živali, šele nato je na vrsti zajtrk,« razloži Maruška. Ves dan je dovolj raznovrstnega dela in šele okoli sedme ure zvečer se delovnik konča. »Veliko je fizičnega napora, za katerega človek potrebuje kondicijo. To je kot osem, devet ur fitnesa. A ko se navedi, je enostavno,« se nasmehne Skaš.

Vsaka sprememba in nov začetek pa sta seveda zahtevna, sploh če življenje korenito obrneš na glavo. »Pred kmetijo sem živela v Ljubljani in opravljala pisarniško delo, a to življenje me nikakor

ni osrečevalo,« pripoveduje Maruška. »Vedela sem, da moram nekaj spremeniti, ne pa tudi, kaj točno. Seveda si nisem znala predstavljati, kaj kmečko delo zares pomeni in kakšno je.«

Marsikaj pa je mogoče, ko je spodbuda za spremembo tudi ljubezen. »S Skašem sva se spoznala v petek, v ponedeljek sva že živela skupaj in po treh mesecih sem zanosila. Ko mi je pokazal posest, sem se preprosto zaljubila v kraj, zemljo in umaknjenost. Še preden sva dobila dojenčka, sva se že preselila.«

Iz samooskrbe v sooskrbo

Zdaj sta Maruška in Skaš skupaj že petnajst let. V vsem tem času sta kmetijo urejala in dograjevala, obenem pa je rasla tudi njuna vizija, da bi na njej ustvarila ekološko skupnost.

Želita zgraditi življenjski model večgeneracijskega in multikulturnega sodelovanja, ki bo postal samozadosten, trajnosten in neodvisen.

»Za začetek bi pod svojo streho sprejela nekaj oseb, ko bi se naučili sobivati ter bi postavili jasne cilje in vrednote, pa bi vrata odprli še drugim, ki bi želeli živeti z nami. V tujini je takih skupnosti že ogromno in imajo različne oblike, na primer skupno bivanje, priprava obrokov, delitev avtomobilov. Tudi v Sloveniji potrebujemo prvi primer dobre prakse,« sta odločna sogovornika. »Pripravljena sva deliti del hiše in življenje, morda bo s tem še kdo lažje našel sebe. Iz samooskrbe bi tako prešli v sooskrbo, kjer bi nas več prispevalo k skupnemu cilju. Takšna povezanost je zares popolna samooskrba.«

»Občutek pripadnosti je osnovna človeška potreba. Tako osnovna je kot hrana in zavetje. Družbena podpora je eden od ključnih elementov, ki ločujejo tiste, ki ostanejo zdravi, od tistih, ki zbolijo.«

Dr. Kenneth Pelletier, Stanford

V KORIST VSEH

Po svetu srečamo tudi obliko tako imenovanega »cohousinga«, ki je nastal na Danskem v šestdesetih letih prejšnjega stoletja. Gre za skupnost zasebnih domov, ki si delijo skupne prostore, kot so kuhinja, jedilnica, pralnica, rekreacijske površine, pa tudi opremo (kosilnice, orodje, celo vozila). Čeprav ima vsako gospodinjstvo svoj prihodek in zasebno življenje, pa skupaj na-

črtujejo aktivnosti in dogajanje v deljenih prostorih, delujejo v korist vseh in si zagotavljajo medsebojno pomoč. Zelo podoben primer so ekovasi, ki imajo poleg sobivanja pogosto tudi cilj, da čim bolj zmanjšajo svoj okoljski odtis. Zanje so značilni ekološka gradnja in pridelava hrane, raba obnovljivih virov energije, recikliranje ter zmanjševanje količine odpadnih snovi.

»Ključna pri takšnih skupnostih je seveda komunikacija, saj se je treba ogromno dogovarjati, da model lahko deluje. A ravno tu raste duhovni del človeka – da si se sposoben poglobiti vase, razumeti svoje reakcije in stališča drugih, vse za to, da se doseže dogovor,« pove Maruška in Skaš se strinja: »Od vsakogar se lahko česa naučiš. Hkrati pa velja, da več ogledal ko imaš okoli sebe, bolj rasteš.«

Prostovoljno sodelovanje na kmetiji

Kmetija Planko & Kleh poleg povezovalnega v ekološko skupnost ponuja tudi možnost obiska prostovoljcem, ki želijo takšen način življenja izkusiti za krajši čas. Navadno ostanejo dva do tri tedne in sobivajo z lastnikoma ter z njima tudi opravljajo vsa potrebna dela. V zameno dobijo prenočišče in odlično domačo hrano. Naša gostiteljica najdejo na spletni strani www.woofindependents.org, kjer so predstavljene kmetije z vseh koncev sveta, ki imajo svoja vrata odprta za obiskovalce.

»Zanimanje je veliko, sploh med tujci, Slovenci pa gredo radi v tujino,« povesta Maruška in Skaš, ki sta že gostila Nemce, Italijane, Francoze ter celo Indijca in Američana. Zelo močno pa se jima je vtisnila v spomin zgodba španske družine. »Oče je doma opravljal zahtevno menedžersko delo in na tej poti izgorel, zaradi česar je dobil tudi diabetes tipa 1. Da bi okrevaj, so se vsi člani družine odpravili na potovanje po svetu in obiskali tudi naju. Brez stresa, ob zdravi domači prehrani in v naravi si je oče po nekaj tednih odmerak inzulina zmanjšal kar za polovico.« Bil je tako navdušen, da je ob prihodu domov sklenil urediti tri stvari: odpovedati se televiziji (tudi Maruška in Skaš je nimata) in kruhomatu (saj bodo kruh pekli sami) ter postaviti domači vrt.

In kaj človeka še nauči takšna izkušnja? Skaš je jasen: »Ko se umakneš iz sistema in svoje cone udobja, spoznaš, da ti narava ponuja čisto vse, kar potrebuješ za življenje. Ljudje pa se od nje z vsemi možnimi koraki umikamo in mislimo, da smo napredni.«



KAKO SAMOOSKRIBNA S HRANO JE SLOVENIJA?

V letu 2020 je bila Slovenija 88-odstotno samooskrbna z žiti, 84-odstotno z mesom in 48-odstotno z zelenjavo. Leta 2021 smo uvozili 2,3 milijona ton hrane in pijač, kar je bilo skoraj trikrat toliko kot v letu 2000, navaja Statistični urad Republike

Slovenije. V letu 2020 so sicer gospodinjstva za hrano namenila 14,3 odstotka vseh svojih izdatkov. V zadnjih petih letih (od začetka marca 2017 do konca februarja 2022) se je hrana podražila za skoraj 14 odstotkov.

Energetska samooskrba: konkreten primer

Matematika je preprosta. 12-kilovatna sončna elektrarna z mesečnim obrokom lizinga in vsemi prispevki nas stane 135 evrov na mesec. V letu 2022 bomo v njej proizvedli 15,3 megavatne ure elektrike, kar pomeni, da nas bo kilovatna ura stala le 9 centov.

Besedilo: Miloš Milač

Pred dvema letoma sem zastavil in izpeljal projekt postavitve sončne elektrarne in popolne elektrifikacije vseh porabnikov, vključno z avtomobilom. Če sem čisto iskren, kakšnih posebnih prihrankov nisem pričakoval. Konec koncev gre za veliko investicijo, saj sodobno električno vozilo stane med 30 in 40 tisoč evri, sončna elektrarna s polnilnico vred pa 15 tisočakov. Koliko kilometrov bi moral prevoziti, koliko elektrike proizvesti, da bi se mi nalozba povrnila? Najbrž preveč.

Pa ni bilo tako. Ob gradnji hiše so nam elektriko napeljali do lesene lope, kjer je bil prostor, namenjen polnilnici za polnjenje električnega avtomobila. Poleg tega sem poskrbel, da ima merilno mesto primerno priključno moč in varovalke – 3 x 25 amperov in torej uporabno moč 17 kilovatov –, če gledamo stroškovno, pa to za gospodinjstvo na računu pomeni obračunsko moč 10 kilovatov. Ko gradiš svoj dom, so ti stroški neznatni, saj znašajo samo nekaj sto evrov. Za ogrevanje hiše s 180 kvadratnimi metri površine seveda skrbi toplotna črpalka moči 11 kilo-

vatov, za hlajenje pa dvojna klimatska naprava. Nato sem v izračun vnesel trenutno porabo elektrike – okoli 100 evrov mesečno – in strošek lastništva domačega bencinskega avtomobila – 300 evrov na mesec – ter prišel do zneska 400 evrov mesečno.

Električnega avtomobila nisem kupil, ampak sem ga najel, kar me z vsemi stroški stane 250 evrov na mesec. Sončno elektrarno smo kupili s pomočjo financiranja. Za 12-kilovatno sončno elektrarno MOON s 40 moduli, nameščenimi na strehi hiše in lesene lope, ter 22-kilovatno polnilnico bi v enkratnem znesku odšteli dobrih 15 tisoč evrov. Znesek smo razdelili na deset let po takratni akciji financiranja z ničelno obrestno mero. Če odštejemo še 2160 evrov subvencije Eko sklada, nas tako elektrarna in polnilnica mesečno staneta 115 evrov, prispevki pa 20 evrov. Naš mesečni strošek za elektriko je torej 135 evrov, po desetih letih pa bomo plačevali le še prispevke. Skupni strošek delovanja vseh naprav v hiši (ogrevanja, hlajenja, pranja, pomivanja ...) in polnjenja ele-

ktričnega avtomobila torej znaša 385 evrov na mesec. Za bencin že dve leti in pol nismo zapravili niti centa.

Pa sploh potrebujemo toliko električne energije, kolikor je proizvedemo? Seveda! Toplotna črpalka za ogrevanje sanitarne vode in razvodov talnega gretja letno porabi 5,1 megavatne ure elektrike, električni avtomobil štiri, drugi porabniki (vključno z nekaj radiatorji, pralnim in sušilnim strojem, pečico, štedilnikom, klimatsko napravo ...) pa še med 2 in 3 megavatnimi urami, kar skupaj pomeni 12 megavatnih ur elektrike na leto oziroma eno megavatno uro na mesec. To je nekaj manj, kot je proizvede sončna elektrarna. Če to prenesemo v današnje čase visokih cen energije, bi kljub septembrski regulaciji cen za takšno količino elektrike iz omrežja na mesec plačevali 230,24 evra. S sončno elektrarno je ta strošek 135 evrov (115 evrov financiranja + 20 evrov prispevkov), po desetih letih, ko bomo elektrarno in polnilnico odplačali, pa bo naš mesečni strošek elektrike le še v višini prispevkov.

Koliko me stane elektrika za avto?
Povprečna poraba elektrike na 100 km: 16 kWh
Strošek elektrike za 100 kilometrov: 1,44 EUR
Poraba elektrike v enem letu za 25 tisoč km: 4 MWh
Strošek elektrike v enem letu za 25 tisoč km: 360 EUR

Koliko nas stane doma pridelana elektrika v primerjavi z električno energijo iz omrežja?
Predvidena proizvodnja elektrike domače 12-kilovatne elektrarne v letu 2022: 15 MWh
Mesečni strošek elektrike (mesečni obrok za elektrarno z omrežnino, prispevki in zavarovanjem): 135 EUR

Letni strošek elektrike: 1.620 EUR
Strošek 1 kWh elektrike z omrežnino, prispevki in zavarovanjem: 9 centov
Mesečni prihranek v prvih desetih letih: 97 EUR
Skupni prihranek v desetih letih: 11.640 EUR

Viri: lastne meritve in izračuni, Elektro Gorenjska, aplikacija SolarEdge MONITORING

Popolna nevihta

Le redkokdo med nami pogreša čase, ko smo po en teden čakali, da nam fotostudio razvije spomine s počitnic, na banki stali v dolgi vrsti za dvig gotovine, novice pa spremljali samo v jutranjem časopisu in večernih TV-poročilih. Svet se je spremenil in mi z njim. Na bolje?

Besedilo: Nina Kožar

Fotografije si zdaj takoj lahko ogledamo na telefonu in jih nemudoma razpošljemo prijateljem po svetu. Prostore banke obiščemo morda enkrat letno, ker lahko tako rekoč vse opravimo po spletu, novice pa na zaslonih, s katerimi smo obkroženi, spremljamo že tisti trenutek, ko se kaj zgodi. Vse nam je dosegljivo takoj in vsaka naša želja je uslišana, še preden bi o njej lahko res dobro premislili.

Stop!

Razburljiv čas, v katerem živimo, pa je v tej dirki naglo zavrhl. Vajeni hitrih odločitev, naglih odzivov in bliskovitih uspehov smo kar naenkrat postavljeni pred dejstvo, da je treba na

nekateri stvari čakati. Včasih tudi zelo dolgo.

Splet okoliščin, ki mu ekonomisti pravijo popolna nevihta, je prekinil dobavne verige po vsem svetu. Temu so botrovali pandemija koronavirusne bolezni, pomanjkanje delovne sile, vojna v Ukrajini, podražitev energentov ter trgovinska vojna med gospodarskima velesilama ZDA in Kitajsko. Med panogami, ki jih je ta nevihta najbolj prizadela, je tudi avtomobilska industrija. Zaradi pomanjkanja mikročipov so se namreč čakalne dobe za nove avtomobile občutno podaljšale, obenem pa proizvodnja med čakanjem na vitalne dele marsikje stoji.

Ker nam stvari, ki smo jih bili prej vajeni dobiti hitro, niso več tako lahko dostopne, se moramo spet priučiti vrline, ki smo jo v obdobju bliskovitega tehnološkega napredka odvrgli kot nepotreben evoliucijski tovor. To je seveda potrpežljivost.

»V času, ko je vse le klik stran, postajamo vedno bolj razvajeni. Odvadili smo se, da je na nekatere stvari treba počakati, da ni vse dostopno vsak trenutek dneva. Neučakanost se je poslabšala s pojavom pametnih telefonov. Celo pri rdeči luči na semaforju nam je težko čakati in se takoj zamotimo z drsanjem po ekranu.« pojasnjuje Tina Bončina, dr. med., psihoterapevtka, predavateljica in avtorica.



Negovanje in slavljenje potrpežljivosti sta tudi ideja gibanja Cittaslow, ki ga je po vzoru slow fooda (počasnega prehranjevanja) pred dobrimi dvajsetimi leti osnoval nekdanji župan mesta Greve v italijanski pokrajini Chianti. Pridružilo se mu je že 220 mest po vsem svetu, ki so se prilagodila bolj trajnostnemu življenju v umirjenem tempu. V njih se promet premika počasneje, pešci in kolesarji imajo prednost pred avtomobili, v prodajalnah je kramljanje z blagajničarko nekaj povsem normalnega, ljudje lahko v miru posedajo v kavarnah in se družijo na ulicah. Ta počasna mesta spodbujajo vračanje v preteklost in vrednote, kot so prijateljstvo, spoštljivost, omika, zanimanje za kulturo, negovanje starih obriti in sobivanje z ritmom narave. Obiskovalcem se zdi, da življenje tam teče s poljšjo hitrostjo, domačini pa so tega popolnoma navajeni. Če je uspelo njim, bi lahko še nam.



Ste potrpežljivi?

Potrpežljivost je sposobnost sprejemanja neprijetnih in neugodnih situacij brez izražanja nejevolje. Potrpežljivi ljudje znajo ponotranjiti svoje občutke in si pojasniti okoliščine, v katerih so se znašli. Sposobni so se ustaviti, analizirati situacijo ter premisliti o kratkoročnih in dolgoročnih posledicah svojih dejanj. Študije nakazujejo, da

so takšni posamezniki bolj umirjeni, empatični in odprti za nove izkušnje. Potrpežljivost znatno vpliva tudi na naše medsebojne odnose. Ljudje s to vrlino so sposobni dlje vzdrževati družinske, prijateljske, ljubezenske in celo poslovne vezi, saj precej strpneje sprejemajo značajske lastnosti svojih partnerjev. Lahko bi sicer razglabljali, ali je to prednost, ker se pogosto do-

gaja, da ljudje radi preizkušajo skrajne meje naše potrpežljivosti. Vsekakor pa je potrpljenje koristno tudi za naše splošno počutje. Nepotrpežljivost namreč povzroča stres, ta pa slabo vpliva na telesno zdravje.

»Kadar se stvari ne odvijajo po želenem scenariju, telo reagira s stresnim odzivom. Tisti, ki so bolj mentalno

prožni, ga bodo razvijali počasneje in manj intenzivno, drugi pa hitreje in bolj izraženo. To pomeni, da se vsakomur pospeši srčni utrip, zviša frekvenca dihanja, dvigne krvni tlak, kri se mu preusmeri v roke in noge, nekateri predeli možganov pa so aktivnejši kot drugi. Toda pri nepotrpežljivih bo vse potekalo intenzivneje, z močnejšimi občutki, z več jeze, strahu in impulzivnosti, s slabo presojo ter popuščanjem filtrov v komunikaciji,« pojasnjuje Tina Bončina.

Izklopimo alarm

Dobra novica je, da se potrpežljivosti lahko privadimo, kljub temu da gre deloma za prirojeno značajsko lastnost, deloma pa tudi za splet okoliščin, v katerih se je oblikovala naša osebnost. Prvi korak naredimo že s tem, da se naučimo prepoznavati situacije, ki nas vržejo iz tira.

Nihče ni navdušen nad prometnimi zastoji, počasnim internetom ali dolgim čakanjem na kosilo v restavraciji, nekateri pa to pač vidneje in glasneje izrazijo. Kriva je amigdala, del mož-

ganov, ki nadzoruje naša čustva. V prazgodovini je bila odlično usposobljena za zaščito naših prednikov pred lačnimi tigri, v sodobnih časih pa včasih napačno oceni, kaj nas resnično ogroža. Tako lahko že ob stiku s počasnim natakarnjem sproži alarm, na katerega se naše telo odzove s pripravljenostjo na boj.

Če se naučimo takšne situacije pravilno analizirati, lahko pravočasno izklopimo alarm in na vse skupaj pogledamo s širše perspektive. Takrat si lahko rečemo: »Jezi me, da moram stati v tej dolgi vrsti, ampak trenutno nimam nobenih obveznosti in v teh desetih minutah ne bom ničesar zamudil.«

Poskusite tudi malce bolje nadzirati svoj urnik. Če imate na seznamu dnevnih opravkov preveč nalog, je popolnoma jasno, da sami sebi nstavljate past, saj vseh ne morete izpolniti. Dneva se ne da podaljšati, sveta ne morete prisiliti, da je hitrejši, edina stvar, ki jo lahko nadzorujete, ste vi sami.



Leta 1972 je ameriški psiholog in profesor na Univerzi Stanford Walter Mischel izvedel znamenito raziskavo s penastimi bomboni, s katero je ugotavljal, koliko so otroci iz bližnjega vrtca sposobni čakati na zadovoljitev svojih želja. Malčkom je ponudil bombon in jim pojasnil, da bo za nekaj minut zapustil sobo, v kateri se je odvijal poskus. Dodal je, da bombon lahko pojejo takoj, lahko pa tudi počakajo, da se vrne, in takrat dobijo še enega. Nato je stopil iz sobe in otroke opazoval od zunaj. Nekateri so si bombon nemudoma stlačili v usta, še preden je Mischel sploh zapustil prostor. Drugi so sicer počakali, a je bilo videti, da se na vse kriplje trudijo, da bi svoje misli odvrnili od sladka. Nekaterim je uspelo čakati celo dvajset minut. Najpomembnejši rezultati raziskave pa so se pokazali šele po nekaj letih. Profesor je namreč ugotovil, da so otroci, ki so se s samokontrolo lahko uprli skušnjavi in počakali na dodatni bombon, v šoli uspešnejši. Tistim, ki so planili na bombon, pa je šola povzročala preglavice.



Kupovanje avtomobilov v dobrih starih časih:
čakajoči pred Slovenijaavtom v Ljubljani

Foto: Janez Pukšič, hrani: MNZS

Časov naše nekdanje skupne države, v kateri je bil nakup osebnega avtomobila projekt, ki je zahteval veliko potrpežljivosti in iznajdljivosti, se dobro spominja 78-letni Marko iz Velikih Lašč. »Moj brat je pri Slovenijaavtu naročil Zastavo 101 in vplačal zanjo, kar pa nikakor ni bilo zagotovilo, da bo tja tudi dostavljena. To je bila pravzaprav precejšnja loterija, saj so avtomobile, ki so jih še vedno izdelovali v omejenem številu, razporejali po posameznih jugoslovanskih republikah oziroma mestih. Če jih je bilo kje preveč, so jih prerazporedili tja, kjer jih je primanjkovalo. A smo jih morali sami priti iskat. Z bratom sva imela še kar srečo, po stoenko sva morala iti samo do srbske Subotice. Nekateri so se vozili celo v Makedonijo.«

Marko nato še doda: »Vozila iz uvoza so se naročala v kontingentih kot plačilo za rezervne dele, ki so jih za tuje avtomobile izdelovali v Jugoslaviji. Domači trgovci so objavili, da bo na voljo določena kvota vozil, ljudje pa so potem stali v vrstah, da bi vplačali zanje. Med vplačilom in dobavo je pogosto minilo nekaj mesecev, včasih tudi celo leto. Sam sem si želel pri takratnem IMV kupiti Renaulta 11. V petek zvečer sem se postavil v vrsto pred poslovalnico s spalno vrečo in sendviči. Tam sem z drugimi čakajočimi stal do ponedeljka zjutraj, ko so začeli sprejemati naročila, a nisem imel sreče. Nekdo, ki je bil v vrsti dva človeka pred menoj, je vplačal za zadnji avto iz kontingenta in lahko sem se obrisal pod nosom.«

76-letni Rok iz Grosupljega se teh časov spominja takole: »Zastavo 101 si lahko kupil samo po zvezah, običajno pri Slovenijaavtu. Na dan dobave so nas poklicali, naj pridemo po vozilo na Vič. Tam se je začela dirka, vsak je hotel v skladišču najti kolikor toliko kompleten avto, saj je pri skoraj vsakem kaj manjkalo. Ko je sarajevski TAS začel sestavljati Volkswagen Golfe, so ljudje že v petek popoldne stali v vrstah pri zastopnikih, da so se v ponedeljek navsezgodaj lahko vpisali v seznam kupcev.«

Barbara (46) pa se spominja, kako pomemben dogodek v njenem otroštvu je bil dan, ko se je oče domov končno le pripeljal z novim Fiat Unom. »Kako smo čakali ta avto! In potem je oče dobil klic, da ga lahko pride iskat v Beograd. Z bratom sta šla skupaj na vlak, za na dolgo pot jima je stara mama ocvrla piščanca, dva dni kasneje pa sta se z azurno modrim malčkom ponosno pripeljala domov. Kakšna sreča!«

(Za)kaj čakamo?

Dandanes je na nov avtomobil treba čakati tudi po več mesecev. Kaj je razlog?

40 %

vrednosti avtomobila predstavlja vanj vgrajena elektronika

1500

čipov in več je v sodobnem avtomobilu

Razlogov je seveda več, od povečanega povpraševanja in omejene razpoložljivosti polprevodnikov do zaostrenega stanja oskrbe na svetovnem trgu, ki ga razmere v Ukrajini še otežujejo.

Začelo se je z epidemijo covid-19, ki je prekinila dobavne verige po vsem svetu, ključna težava pa še vedno ostaja pomanjkanje polprevodnikov, po katerih je izjemno povpraševanje. Za tehnično zahtevne sestavne dele vozil v avtomobilski industriji so potrebni posebni čipi z večjo zanesljivostjo in na svetu je le nekaj proizvodnih podjetij, ki izpolnjujejo visoke kakovostne zahteve. Ob tem, da danes preprosto ni več mogoče narediti avtomobila brez njih, polprevodniška vezja izdatno uporablja tudi industrija zabavne elektronike in računalništva. Pravzaprav gre v avtomobile le 15 odstotkov vseh izdelanih čipov.

Na stotine jih je

Polprevodniki kot sestavni del mikročipov in elektronskih vezij se v sodobnih avtomobilih uporabljajo na številnih mestih: tu so močnostna elektronika, infotainment sistem, digitalni zasloni, kamere in senzorji. Če je dobava nekaterih polprevodnikov nezadostna, torej ni mogoče izdelati posameznih elementov ali celotnih sklopov opreme za naročeno vozilo, kar seveda podaljša dobavni rok.

»Čipi na splošno so različni in enako velja za tiste, ki se uporabljajo v avtomobilih. To so lahko zelo preproste komponente, ki vsebujejo en sam tranzistor, lahko pa so tudi zapletena integrirana vezja, ki nadzorujejo kompleksne sisteme,« pojasnjuje Marek Jancák, vodja proizvodnje vozil pri znamki Škoda. Bolj zapletenih in izpopolnjenih čipov je v avtomobilu od več deset do nekaj sto, v zmogljivejših vozilih do okoli 1500 (seveda povezanih v različne module), v električnih avtomobilih (BEV) pa še nekaj več.

Še zgovornejši je podatek, da danes kar 40 odstotkov vrednosti avtomobila predstavlja elektronika (leta 2030 bo ta številka narasla na 45 odstotkov), po

večini prav čipi in najnaprednejša krmilna elektronika.

Kje vse jih najdemo?

Svetilni elementi LED (kot pove že ime, light-emitting diode, gre za svetlečo diodo) so na primer sami čipi: vsaka posamezna dioda je čip, ki tako tudi oddaja svetlobo. Zgolj LED-žarometi v avtomobilih danes zahtevajo že na stotine čipov.

Med najpomembnejšimi v sodobnih vozilih pa so čipi, ki uravnavajo izpuste motorja ali porabo elektrike iz akumulatorja električnega avtomobila. »Brez čipov sodobna vozila nikoli ne bi prišla nikamor,« pojasnjuje Jancák.

Čipi omogočajo tudi to, da avtomobili izpolnjujejo vse strožje zahteve glede varnosti. Zračne blazine, zategovalniki varnostnih pasov, ABS in stabilizacijski sistemi, različni napredni asistenti, celo reševalni sistem eCall – nič od naštetega ne more delovati brez čipov.

»Pomembno je omeniti, da izjemen podatek dajemo zagotavljanju varnosti delovanja teh sistemov. Medtem ko so nekatere sistemske okvare v prenosnih telefonih in računalnikih morda bolj ali manj moteče ter jih marsikdaj lahko rešimo že z vklopom in izklopom naprave, pa se v avtomobilih preprosto ne morejo in ne smejo zgoditi,« poudarja Marek Jancák. Ob tem je treba povedati tudi to, da imajo izdelki zabavne elektronike, mobilni telefoni in računalniki seveda bistveno krajšo življenjsko dobo kot avtomobili, zato so vzdržljivost, preverjenost ter odpornost proti vibracijam, temperaturi, udarcem in še čemu v avtomobilski industriji bistveno bolj pomembne.

Čipi so potrebni tudi za različne sklope avtomobilske opreme, ki povečuje udobje med vožnjo. Sem sodijo celoten infotainment sistem z osrednjim zaslonom na dotik, prepoznavna zvoka, ambientalna LED-svetloba, povezljivost z drugimi napravami in spletom, klimatska naprava, električno pomično panoramsko strešno okno, ogrevani sedeži ter številni drugi elementi.



Vse, kar morate vedeti

O polnjenju električnega avtomobila: je to zelo zapletena ali povsem enostavna stvar?

Besedilo: Matjaž Korošak



[Kliknite in izvedite več o mreži MOON charge.](#)

Polnjenje je lahko zelo preprosto: kabel pač vtaknete v vtičnico in to je vse. Uporabite lahko standardnega, ki je priložen avtomobilu, ali kabel, vgrajen v polnilno postajo.

Dve možnosti: AC in DC

Ko je govor o načinu polnjenja glede na vrsto toka, postanejo stvari za spoznanje bolj zapletene. V osnovi obstajata dve možnosti: polnjenje z izmeničnim tokom (AC) in polnjenje z enosmernim tokom (DC). Poenostavljeno povedano, polnjenje z izmeničnim tokom je tisto iz običajnega električnega omrežja, polnjenje z enosmernim tokom pa je hitro polnjenje na posebni polnilni postaji, ki izmenični tok pretvori v enosmerne in ga pošlje neposredno v baterijo avtomobila. Ravno to je pravzaprav glavni razlog, zakaj se oba načina polnjenja razlikujeta po največjih močeh, ki jih običajno zagotavljata.

Ker baterija shranjuje energijo v obliki enosmerne napetosti, mora imeti avtomobil vgrajen lastni razsmernik (inverter), ki omogoča polnjenje baterije z enosmernim tokom tudi iz omrežja z izmeničnim tokom. Standardni razsmernik v avtomobilih je kompakten in lahko upravlja izhodne moči do 11 kilovatov, kakršne omogoča polnjenje doma iz varnostne (šuko) vtičnice ali na namenski polnilnici.

Polnjenje z enosmernim tokom je drugačno. »Pri tem načinu se energija v vozilo dovaja iz inverterja v polnilni postaji, tako da je napetost že enosmerna in prilagojena bateriji,« pojasnjuje Michal Hora, strokovnjak za visokonapetostne polnilne sisteme v podjetju Škoda. Razsmernik v polnilni postaji je lahko veliko večji in težji od tistega v avtomobilu, zato lahko doseže večje izhodne moči. Običajna hitra polnilnica z enosmernim tokom lahko ponudi moč tja do 150 kilovatov, kar velja za nekakšen

standard, vendar tudi moči polnjenja do 350 kilovatov niso nič neobičajnega. Škoda Enyaq iV se tako lahko polni z največjo močjo 135 kilovatov.

En standard

Vtičev je sicer več vrst, a voznikom avtomobilov znamke Škoda res ni treba skrbeti, da svojega vozila ne bi mogli priklopiti na vsako polnilno postajo. V Evropi je priključek, imenovan CCS (Combined Charging System), postal standard za hitro polnjenje z enosmernim tokom. Oblikovno je to le povečana različica konektorja tipa 2, ki je standarden za polnjenje z izmeničnim tokom, mogoče pa ga je najti tako pri AC-polnilnicah in uveljavljenih balih za AC-polnjenje kot tudi na serijsko priloženem prenosnem polnilniku, ki ga lahko priključimo na 230-voltne dvofazne in 400-voltne trifazne vtičnice.

V mreži javnih polnilnih postaj lahko vozniki električnih vozil znamke Škoda s storitvijo Powerpass polnijo praktično kjer koli. Ena avtorizacijska kartica ali aplikacija za mobilni telefon daje uporabniku možnost, da svoj avtomobil napolni v razširjeni mreži 310 tisoč javnih polnilnih postaj, vključno s superhitrimi polnilnicami v omrežju Ionity. Tisti, ki uporabljajo storitev Powerpass, lahko v Sloveniji polnijo tudi na polnilnicah mreže MOON charge, ki jim zagotavlja ugodnejši način obračunavanja, kot velja za splošne uporabnike.

Javne, še posebej hitre DC-polnilnice je sicer smiselno uporabiti za to, da baterijo napolnite do te mere, da lahko prispete do domačega parkirišča, kjer boste lahko svoj avtomobil na polnilnici oskrbeli z občutno cenejšo elektriko. Če ta prihaja iz vaše lastne sončne elektrarne in ste torej energetsko samooskrbni, pa je polnjenje celo zastoj.

Prihodnost električnih vozil je tako deloma povezana tudi s sončnimi elektrarnami. Avtomobil z zmogljivo baterijo bo namreč vključen v celotno energetske upravljanje gospodinjstva in bo del pametnega energetskega omrežja. Ko bo potrebno, bo torej avtomobilska baterija lahko napajala vaš dom, polnila pa se bo takrat, ko bo to priročno, primerno in najceneje. Prav tako bodo vozila s svojimi baterijami v prihodnosti lahko pomagala upravljati stabilnost celotnega energetskega sistema, saj bodo v konicah porabe energijo po potrebi tudi oddajala.

Ni treba posebej poudarjati, da je vse več tudi možnosti polnjenja električnih avtomobilov. Poleg širitve omrežja, večjih polnilnih moči

in poenostavitve plačil strokovnjaki preučujejo številne druge tehnične rešitve za lažje in hitrejše polnjenje. »Eden od načinov je uporaba sončnih celic na karoseriji avtomobila,« napoveduje Michal Hora.

Nekaj ur ali nekaj minut

Odvisno od uporabljenega načina polnjenja se razlikujeta moč in čas, ko mora biti avto priključen na polnilno postajo. S priloženim polnilnim kablom se lahko električno vozilo polni pri standardni električni vtičnici z močjo do 2,3 kilovata. Klasične polnilne postaje AC imajo običajno moč do 11 oziroma 22 kilovатов, prenosna polnilna postaja, na primer POWER 2Go, pa lahko deluje s podobnimi močmi – od 2,3 pa vse do 11 kilovатов –, odvisno od tega, v

kakšno vtičnico je vtaknjena. Domača polnilna postaja torej pospeši polnjenje in baterija modela Enyaq iV je tako denimo lahko polna v šestih do osmih urah, odvisno od njene zmogljivosti in stanja. Polnjenje pri klasični 230-voltni vtičnici je najšibkejše in zato tudi najpočasnejše.

Z DC-polnjenjem gre seveda vse veliko hitreje. Polnilna postaja z močjo 50 kilovатов lahko v manj kot eni uri baterijo vozila Enyaq iV napolni do 80 odstotkov zmogljivosti, kar je priporočena stopnja polnjenja. Polnjenje do polne kapacitete traja približno uro in dvajset minut. S 135 kilovati polnilne moči lahko baterijo modela Enyaq iV v idealnih razmerah z 10 na 80 odstotkov zmogljivosti napolnite v samo 29 minutah.

Polnjenje modela Enyaq Coupé iV

Vir	Tipična situacija	Baterija 62 kWh Moč polnjenja / čas polnjenja	Baterija 82 kWh Moč polnjenja / čas polnjenja
Hišna vtičnica (230 V)	Polnjenje z izmeničnim tokom (AC)	Ko ni možnosti polnjenja na polnilni postaji	Vsaj 24 ur*
Polnilna postaja AC	Polnjenje z izmeničnim tokom (AC)	1. Polnjenje v domači garaži 2. Polnjenje na službenem parkirišču med delovnim časom	11 kW 6 ur in 15 minut*
Industrijska trifazna vtičnica (400 V)	Polnjenje z izmeničnim tokom (AC)	Vsakodnevno polnjenje s prenosno polnilnico	11 kW 6 ur in 15 minut*
Pritrjen polnilni kabel	Hitro polnjenje z enosmernim tokom (DC)	Za hitro polnjenje med dolgimi vožnjami	Do 120 kW / 35 minut 50 kW / 55 minut**

* Navedeni so časi polnjenja baterije od 0 do 100 odstotkov zmogljivosti z izmeničnim tokom (AC).

** Navedeni so časi polnjenja baterije od 0 do 100 odstotkov zmogljivosti z enosmernim tokom (DC). Zmožnosti polnjenja z močjo 50 kilovатов so navedene le za primerjavo. DC-polnilniki imajo lahko omejeno moč, kar pomeni, da navedenega potenciala avtomobil ne more doseči.



Škoda svetuje

- Električni avtomobil lahko brez skrbi polnite tudi v dežju ali med nevihto.
- Med polnjenjem lahko ostanete v vozilu in celo poslušate glasbo, če želite, lahko pa avto tudi zapustite in status polnjenja preverjate prek mobilnega telefona.
- Za baterijo ni dobro, če je daljša obdobja bodisi prazna bodisi popolnoma napolnjena. Idealno je, če je baterija napolnjena med 10 in 80 odstotki.
- Na dolgih poteh je pametneje predvideti več postankov z možnostjo hitrejšega polnjenja kot pa baterijo polniti do 100 odstotkov. Tako boste porabili manj časa, saj se polnjenje močno upočasni, ko baterija doseže 80-odstotno napolnjenost, posebej na hitrih polnilnicah.
- Škoda in druge znamke koncerna Volkswagen zagotavljajo, da kapaciteta baterije vsaj osem let ali 160 tisoč prevoženih kilometrov ne bo padla pod 70 odstotkov.



Polnjenje doma

Svoje električno vozilo boste najlažje, najudobneje, praviloma pa tudi najceneje polnili doma. Strokovnjaki MOON so odgovorili na nekaj pogostih vprašanj, ki se vam morda porajajo v zvezi s tem.

»Kakšna domača polnilnica je prava zame?«

Za uporabo doma priporočamo klasične domače polnilnice z izmeničnim tokom (AC), priklopljene na trifazno električno omrežje z močjo vsaj 11 kilovatov. Če boste polnilnico namestili zunaj, pazite, da bo njeno ohišje dovolj kvalitetno (npr. aluminijasto) in tako odporno proti vremenskim razmeram, tudi vročini. Če bo polnilnica na prostem dostopna vsem (npr. na parkirišču pred hišo, ki ni za ograjo ali zapornico), naj omogoča tudi zaklepanje oziroma avtorizacijo z RFID-kartico, aplikacijo ...

»Na kaj moram paziti?«

Nujno je, da je polnilnica pametna. To ne pomeni le to, da se lahko prilagaja moči vašega domačega priključka (dinamično polnjenje) s pomočjo samo njej namenjene rešitve, temveč da se zna tudi povezovati

s sistemi za upravljanje energije v objektu (HEMS, to omogoča tudi njeno dobro sodelovanje z morebitno sončno elektrarno in hranilnikom električne energije) in prav tako z zalednim sistemom po klasičnem odprtem standardu OCPP ter da je njene nastavitve mogoče preprosto spreminjati prek spletnega vmesnika ali namenske aplikacije.

»Zakaj je pomembno, da je polnilnica pametna?«

Zato, da ne glede na največjo moč in število vozil oziroma polnilnic ne bo prišlo do preobremenitve električnega priključka. Polnilnice v ponudbi znamke MOON so pametne in imajo dinamično vodenje s sistemom Load Guard ali optiMOON. Modul Load Guard je namenjen le prilagajanju moči polnjenja polnilne postaje za električni avtomobil drugim potrošnikom električne energije (dinamično polnjenje) in s tem preprečevanju preobremenitev.

Z enkratnim vložkom v nakup strojne opreme optiMOON – ta ni dosti večji od cene Load Guarda, ki ga optiMOON popolnoma nadomesti – in z manjšim mesečnim zneskom za delovanje nadzornega sistema, torej dashboarda na vaši pametni napravi, pa si lahko zagotovite optimizirano porabo energije v celotnem vašem objektu.

Sistem celovitega energetskega upravljanja vašega objekta, kot ga omogoča denimo naprava optiMOON, stalno spremlja vaše potrebe in stanje v električnem omrežju, optimizira porabo, ki se med polnjenjem električnega avtomobila močno poveča, ter vam zagotavlja, da najučinkoviteje izkoristite energijo, ki jo imate na razpolago, recimo tisto, ki ste jo v hranilnik električne energije shranili iz lastne sončne elektrarne. Tako tudi prihranite pri stroških elektrike, omrežnine in obračunske moči.

Klicni center MOON

Telefon: 080 88 46
E-pošta: moonpower@porsche.si



[Kliknite in izvedite več o sistemu optiMOON.](#)

S čim polniti?



Več



Polnilna postaja MOON / Škoda iV Charger

Moč polnjenja polnilne postaje je do 11 kilovatov, kar je približno petkrat več kot pri priključitvi na gospodinjsko vtičnico. Na voljo sta še različici Charger Connect (ki omogoča povezljivost in nadzor dostopa) ter Charger Pro (ki povezljivosti in nadzoru dostopa dodaja še merjenje porabljene energije).

Komplet POWER 2Go

Medtem ko večina polnilnih kablov, priloženih e-vozilom, dopušča le polnjenje pri varnostni (šuko) vtičnici z močjo največ 2,3 kilovata, vam komplet POWER 2Go omogoča, da svoj e-avtomobil priključite tudi na katero koli standardno trifazno vtičnico. To vam zagotavlja polnjenje z močjo do 22 kilovatov. Tako lahko poskrbite za hitro in varno polnjenje kjer koli in kadar koli – doma, na poti, med opravki, na vikendu ali na počitnicah.



Več



Polnilna postaja MOON Community Home

Moč polnjenja polnilne postaje je do 22 kilovatov, kar je najboljša kombinacija tehnologije, oblikovanja, funkcionalnosti in povezljivosti, ki so združeni v eno najnaprednejših polnilnih postaj na svetu. Omogoča dinamično prilagajanje moči polnjenja v kombinaciji z Load Guardom ali povezljivost s sistemi za energetske upravljanje vašega doma, kot je na primer optiMOON.



Več



Kako se meri doseg?

Doseg e-avtomobilov je bil pri električnem pogonu vedno najaktualnejša tema. Uradne številke proizvajalcev temeljijo na standardiziranem ciklu, ki je enak za vse. Kaj se torej skriva za kratico WLTP, ki je povezana z dosegom in merilnim ciklom?

Besedilo: Matjaž Korošak

Veliko je razprav o dosegu vozil ali njihovi porabi goriva oziroma energije. Debate pa se pogosto skrčijo na to, kako realni so pravzaprav podatki, ki jih navajajo avtomobilski podjetja. V resničnem svetu namreč vozniki opazijo odstopanja od navedenih vrednosti, ki jih povzročajo številni dejavniki. Ti niso povsem predvidljivi, predvsem pa proizvajalci avtomobilov nanje ne morejo vplivati.

Avtomobilski podjetja so sicer dolžna poročati o dosegu električnih vozil oziroma porabi goriva avtomobilov, ki imajo motor z notranjim zgorevanjem, po standardnem ciklu. V preteklosti je bil to cikel NEDC, trenutno pa se uporablja WLTP ali WLTC (standard WLTP poleg laboratorijskega cikla WLTC

WLTP

WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) je nabor preizkusnih postopkov, ki se uporabljajo za homologacijo vozil. Sestavljen je iz laboratorijskega WLTC (Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Cycle) in praktičnega dela na cesti, znanega pod kratico RDE. Test WLTC traja trideset minut, v tem času pa se avtomobil na valjih vozi skupaj 23 kilometrov s povprečno hitrostjo 47 kilometrov na uro. Cikel ima štiri stopnje intenzivnosti, v ka-

terih vozilo preseže hitrost 130 kilometrov na uro, vse to pa poteka pri temperaturi 14 stopinj Celzija. Avtomobil mora med preizkusom tudi mirovati, in sicer 13 odstotkov trajanja testa ali nekaj več kot tri minute, potem pa pospešuje z mesta. Poleg tega WLTP upošteva dodatno opremo vozil, za katero mora proizvajalec bodisi testirati porabo in doseg bodisi ju preračunati, kot je predpisano. Med preizkusom WLTP je klimatska naprava izključena.

vključuje tudi RDE, torej meritev izpuhov v dejanskem prometu). Novi cikel je bil uveden predvsem zato, da bi vrednosti dosega oziroma porabe goriva, ki jih navajajo tovarne, bolje odražale resnično stanje, in je tako bližje voznikovi vsakodnevni realnosti. Uporablja večje hitrosti (do 135 kilometrov na uro in večjo skupno povprečno hitrost), je bolj dinamičen, daljši (časovno in po prevoženi razdalji) ter med drugim bolj upošteva dejansko težo avtomobila.

Cesta pač ni laboratorij

Vendar testni cikel WLTC vseeno ostaja laboratorijska vaja prav zato, da lahko zagotovi primerljivost izmerjenih rezultatov. To strankam omogoča, da primerjajo podatke o dosegu ali porabi ne samo za modele istega proizvajalca avtomobilov, ampak tudi za vozila različnih znamk. Zelo verjetno je, da bo imel avtomobil z boljšim dosegom po WLTP večji doseg tudi v praksi.

Kljub temu se podatki o porabi in dosegu, ki jih navajajo proizvajalci avtomobilov in so jih izmerili v standardiziranem ciklu, res razlikujejo od tistih, ki jih vozniki dosegajo v realnosti. »Vzroke za odstopanja lahko v osnovi združimo v štiri kategorije. Prva je fizika avtomobila, torej aerodinamika, teža, trenje, kotalni upor, druga pa so razmere v okolju, to sta vreme in zunanja temperatura. Pri tem so še kako pomembni tudi način vožnje in seveda profil ceste oziroma geografske značilnosti, ki so v praksi pogosto zahtevnejše od testne steze,« pravi Jan Beneš, ki je pri znamki Škoda specializiran za testne cikle. »Na splošno tekoča vožnja, ko voznik predvideva dogajanje pred seboj, brez odločnega pospeševanja v toplem vremenu brez vetra in na ravni cesti z neobremenjenim avtomobilom pomeni manjšo porabo goriva in večji doseg.«

Vozniki seveda ne vozijo idealno in niti ne v idealnih razmerah. Če bi lahko, bi to pomenilo celo večji doseg in manjšo

porabo goriva, kot kažejo tovarniške številke. Dokaz za to so številni testi porabe v avtomobilističnih revijah, eko reliji in rekordni poskusi vožnje s čim manjšo porabo goriva. V vsakodnevni praksi pa je to praktično nemogoče.

Temperatura je pomembna

Splošno pravilo je, da sta doseg in poraba električnih avtomobilov bolj odvisna od temperature kot pri vozilih, ki imajo motor z notranjim zgorevanjem. Zunanja temperatura vpliva tako na učinkovitost pogonskega baterijskega sklopa kot na potrebo po ogrevanju ali hlajenju notranjosti. Prav ogrevanje in hlajenje pa nista upoštevana v preizkusnem ciklu.

»Za pogonsko baterijo je idealna delovna temperatura v celičnih modulih med približno 10 in 35 stopinjami Celzija. Pri višjih temperaturah bo baterijsko hlajenje že aktivirala visokonapetostna klimatska naprava, ki pa seveda porablja elektriko. Pri nižjih temperaturah se zaradi narave kemičnih procesov v litij-ionskih celicah, ki potekajo počasneje, postopoma zmanjša zmogljivost polnjenja in praznjenja baterije, kar na primer omeji učinkovitost rekuperacije. Pri temperaturah pod nič stopinj Celzija je treba baterijo ponovno aktivno segreti z visokonapetostnim grelcem tekočine,« pojasnjuje David Pekárek iz oddelka za visokonapetostne energetske sisteme Škoda.

»Sončno spomladansko ali jesensko vreme je idealno za električni avtomobil. Sonce ima ravno dovolj energije, da ogreje notranjost na prijetno temperaturo, tako da avtomobila ni treba dodatno klimatizirati, pogonska baterija pa ne potrebuje aktivnega ogrevanja ali hlajenja,« dodajata Pekárek in Beneš. Na baterijo vpliva tudi način vožnje: močno zaviranje in pospeševanje jo namreč lahko tako segrejeta, da jo je treba ohladiti tudi v sicer hladnem vremenu. Na porabo pa negativno vpliva tudi velika hitrost vožnje.

RDE

RDE je okrajšava za Real Driving Emissions, postopek, ki meri dejanske izpuste vozila v prometu. Testiranje RDE torej ne poteka v laboratoriju, ampak se za ta del meritev avtomobil vozi po cestah. Ima posebno opremo za merjenje emisij na izpušni cevi, za vožnjo pa ni tako strogih pravil kot pri laboratorijskem ciklu. Čas vožnje je tako med 90 in 120 minutami, pot naj bi enakomerno vključevala različne vrste cest (mestne, podeželske ceste, avtocesta), največja hitrost na avtocesti pa naj bi bila 145 kilometrov na uro. Za temperaturo zraka je dovoljeno območje od 0 do 30 stopinj Celzija, klimatska naprava v avtomobilu je med preizkusom vklopljena. Največja nadmorska višina med testom je lahko 700 metrov, višinska razlika med startom in ciljem trase pa ne sme presegati sto metrov. Poraba ali izpusti, ki jih spremljajo med temi praktičnimi preizkusi, ne smejo biti večji kot 1,5-kratnik vrednosti, doseženih v laboratoriju.

Kako iz baterije potegniti največ?

Baterija v električnem avtomobilu ima pozimi nekoliko težje delo kot v drugih letnih časih. Kako torej poskrbeti za to, da bo doseg tudi v mrazu čim večji?

Besedilo: Matjaž Korošak

Obstaja temperaturni razpon, ki je optimalen za življenjsko dobo in zmogljivost baterije. Če jo je mogoče ohranjati v okviru tega razpona, ne da bi jo bilo treba ohlajati ali segrevati, bo električnemu avtomobilu omogočila največji možni doseg.

Pozimi, sploh jutraj, je baterija običajno hladna in potrebuje pomoč, da doseže delovno temperaturo. Precej energije porabi, da ogreje samo sebe. Poleg tega baterija takrat sodeluje tudi pri ogrevanju notranjosti avtomobila, odmrzovanju stekel in podob-

nem, vse to pa tudi nekoliko poveča porabo. Toda z nekaj preprostimi koraki jo je mogoče spet skrčiti na minimum in zagotoviti takšno delovanje baterije, ki ne vpliva negativno predvsem na njeno življenjsko dobo in doseg.



Oglejte si video o tem, kako pozimi poskrbeti za večji doseg.

8 nasvetov

1. Ogrejte (se) vnaprej

Eden od odličnih načinov, kako zmanjšati porabo, zlasti na krajših vožnjah, je, da predgrejete avtomobil in baterijo. Posebej idealno je, da predgretje vklopite med polnjenjem. Pri modelu Enyaq iV ga je mogoče aktivirati tako v vozilu kot prek pametnega telefona v aplikaciji MyŠkoda. Tako lahko preprosto nastavite čas odhoda, notranjost vozila in baterijski paket pa se bosta do takrat segrela na najprimernejšo temperaturo. Ker avtomobila med vožnjo ne bo treba ogrevati na polno, se bo s tem prihranilo veliko energije. Poleg tega bo tudi baterijski paket optimalno toplotno pripravljen. Vedeti morate, da je idealna temperatura za kemične procese v njem med 15 in 35 stopinjami – pod to temperaturo baterija potrebuje segrevanje, nad njo hlajenje. Že pri temperaturi nič stopinj Celzija se lahko doseg zmanjša za 15 do 20 odstotkov.

2. Ogrevajte (se) učinkovito

Električni avtomobil je mogoče tudi ogrevati tako, da je poraba čim manjša. Na primer, uporaba funkcije ogrevanja sedeža ali volana je pri ohranjanju toplote v potniški kabini učinkovitejša kot ogrevanje zraka le z grelcem in ventilatorjem. Tudi poraba električne energije je tedaj neprimerno manjša kot takrat, ko deluje samo grelec zraka (30–40 vatov porabi sedež, grelec pa tudi desetkrat toliko). Če ogrevanje kabine kombiniramo z gretjem sedeža in volana, ga je tako mogoče nastaviti na nižjo temperaturo. S toplotno črpalko so izgube še manjše, saj

ta porabi le en kilovat energije za štiri kilovate energije, ki jo pretvori v toploto.

3. Parkirajte pametno

Da avtomobila ne bi bilo treba toliko ogrevati, zlasti na začetku vožnje, ga je najbolje parkirati tam, kjer ni tako mrzlo: v garaži, pod nadstreškom ali vsaj na zavetrni strani. Če lahko vozilo v tem času priključite tudi na polnilno postajo ter ga pustite, da se napolni in ob tem predgreje na želeno temperaturo, pa je to najboljša, kar lahko storite.

4. Predvidevajte

Voznik je tisti, ki ima največji vpliv na doseg električnega avtomobila. Zato je pozimi vožnja s predvidevanjem pomembnejša kot sicer. Zagotavlja manjšo porabo, poleg tega pa je na zimskih cestah tudi varnejša. Zato povečajte varnostno razdaljo, opazujte, kaj se dogaja čim dlje pred vami, popustite pedal za plin daleč pred rdečo lučjo ali kolono, počasi zmanjšujte hitrost v ovinkih ter pustite regenerativnemu zaviranju, da opravi večino dela (in tako ohranja doseg). Seveda pa uporabite tudi sisteme, ki vozniku pomagajo vzdrževati enakomerno hitrost.

5. Izberite prave pnevmatike

Zimske pnevmatike bi morale biti pozimi nekaj samoumevnega. Ključno pa ni le stanje tekalne plasti. Še kako pomemben je tlak v pnevmatikah, zato ne dopustite, da bi ta preveč padel, saj to poveča porabo goriva, hkrati pa vpliva tudi na obrabo gum in vozne

lastnosti avtomobila. Pri zimskih pnevmatikah z mehkejšo tekalno plastjo in boki je to še izrazitejše kot pri letnih.

6. Pazite, kaj in koliko prevažate

Večja masa tovora pomeni, da je za premikanje in pospeševanje potrebne več energije. Poskrbite torej, da pozimi (in tudi v drugih letnih časih) v in na avtomobilu ne boste prevažali nepotrebnih stvari, ki povečujejo porabo. To še posebej velja za strešne prtljažnike, ki ne le da dodajo težo, ampak tudi negativno vplivajo na skrbno izdelano aerodinamiko električnega vozila. Čim bolj neoviran pretok zraka je namreč izjemno pomemben za zagotavljanje dosega, saj avtomobil na avtocesti kar približno 50 odstotkov energije porabi samo za odpravljanje zraka.

7. Bodite eko

Električni avtomobili Škoda iV imajo poseben način Eco, ki omeji nekatere funkcije in porabo energije ter tako poveča doseg. To seveda lahko izkoristite tudi pozimi.

8. Idealna zimska oprema

Električnim avtomobilom lahko doseg pomaga povečati tudi posebna oprema: izberite zimske pnevmatike z majhnim kotalnim uporom in matrične LED-žaromete (ter vsa druga LED-svetila), ki lahko zmanjšajo porabo. V notranjosti vam bodo prišli prav ogrevani sedeži in volan, Enyaq iV pa lahko izkoristi tudi toplotno črpalko (na voljo za doplačilo), ki ima v primerjavi z običajnim načinom ogrevanja manjšo porabo.

Treba se bo prilagoditi

O tem, kako voziti v gneči in kaj lahko storimo, da si tako vožnjo olajšamo, smo se pogovorili z Mitjo Jeseničnikom, inštruktorjem varne vožnje AMZS.

Kako najpravičneje vozimo v gneči, da bomo kot voznik čim manj trpeli, hkrati pa seveda ne bomo preveč obremenjevali pogonskega sklopa vozila in okolja?

Idealna rešitev bi bila, če bi lahko svoje poti prilagodili tako, da bi se nanje odpravili ob urah, ko ni gneče oziroma je ta manjša. A ker se ji marsikdaj ne moremo izogniti, se moramo takšnemu stanju na cestah prilagoditi. Vsekakor se priporoča, da imamo že ob nakupu vozila v mislih tudi te manj prijetne prometne situacije. Sodobni avtomobili z avtomatskim menjalnikom in asistentom za pomoč v gneči nam lahko vožnjo zelo olajšajo. Slednje velja tudi za kombinacijo avtomatskega menjalnika in aktivnega tempomata. Če nam torej pri speljevanju in zaviranju lahko pomaga na-

predna tehnologija, so vozniški manevri lahko še boljši in za voznika udobnejši. Ob tem pa se moramo zavedati, da je za vožnjo še vedno odgovoren voznik, zato mora biti pozoren, da resnično vozi po pričakovanih in je speljevanje vozila pravočasno.

Če imate avtomobil z ročnim menjalnikom, priporočamo umirjeno vožnjo z dobrim predvidevanjem pomikanja kolone, da boste maksimalno izkoristili zaviranje s pomočjo motorja in postopno pospeševanje. Ko z vozilom stojite na mestu, izrabite čas in z izbiro nevtralne prestave omogočite levi nogi trenutek počitka, da lahko sprostite napetost v mišicah. Hkrati ostanite pozorni na premikanje kolone.



Svetujemo, da tudi v koloni vozite na varnostni razdalji, ki vam omogoča pregled nad dogajanjem pred vami in umirjeno prilagajanje spremembam v pretočnosti prometa. Seveda je smotno omeniti tudi električna vozila in prednost upravljanja avtomobila z le eno stopalko. Zaradi rekuperativnega zaviranja lahko vozite samo s pedalom za plin, saj vozilo samodejno, že ob popuščanju plina, zmanjšuje hitrost. Takšna vožnja vam, ko se nanjo nekoliko privadite, postreže z veliko umirjenosti. Je namreč izredno tiha in z brezstopenjskim menjalnikom še dodatno udobna.

Katere pa so sicer najpogostejše napake, ki jih delamo vozniki pri upravljanju avtomobila v gneči in zastojih?

Ena najpogostejših napak je, da se nam začne muditi na cilj, ker si v glavi že vnaprej ustvarimo psihološki pritisk zaostanka, ki naj bi nam ga povzročila gneča. Povišana raven stresa vpliva na način vožnje – ta postane agresivnejša, dogajajo se izsiljevanja in nepotrebna vrivanja, ki splošno stanje gneče le še poslabšujejo.

Vožnja na prekratki varnostni razdalji ustvarja pritisk tudi pri vozniku, ki vozi spredaj. Če pride do popolnega zastoja, je pri takem načinu vožnje tudi oteženo umikanje intervencijskim vozilom, ki bodo eventualno pripeljala od zadaj. Običajno pa z grobim pospeševanjem in hitenjem za premikajočo se kolono ustvarjamo narivanje ali valovanje prometnega toka. To se v mnogih primerih rado konča z naleti enega ali več vozil.

Če izpostavimo najpogostejše napake, bi te bile: grobo pospeševanje, pozno in sunkovito zaviranje, vožnja na prekratki varnostni razdalji, izbira neustrezne prestave, vožnja z drsečo sklopko (predolgo zastajanje noge na sklopki), ustavljanje preblizu vozila spredaj (pomanjkanje manevrskega prostora za umikanje), egoistično ravnanje ...

Obstajajo kakršne koli ocene, kolikokrat voznik pritisne na pedal za sklopko, plin, zavoro, recimo v času tipičnega zastoja?

Takšne ocene bi bile zelo nerealne, saj je preveč odvisno od voznikovega načina vožnje. Dinamični vozniki bodo na sklopko in tudi zavoro najverjetneje pritisnili večkrat kot umirjeni. Spet so v teh skupinah pozorni vozniki in tisti, ki bolje predvidevajo, ter taki, ki spremljajo le prvo vozilo pred seboj. Dejstvo pa je, da manj ko bomo uporabljali sklopko in zavoro, manj bomo obremenjevali tehniko in posledično tudi manj utrujali svoje telo.

Vzemimo gnečo za izziv. Poskusimo natančno oceniti potek prometa, da bomo kar najmanj zavirali in ustavljali. S tem se razbremenimo, hkrati pa pripomoremo k večji pretočnosti prometa. Če boste preizkusili tak način vožnje, boste hitro opazili, da je ta dosti manj stresna in naporna.

Kako pa lahko sprostimo nogo, če se nam ta trese ali imamo v njej krče oziroma bolečine?

Nogo lahko pretegnemo in sprostimo, če izberemo nevtralno prestavo. Krče preprečujemo tudi z ustreznim sedežnim položajem. Le tako bo naše telo pravilno podprto s sedežem in bodo okončine primerno pokrčene, s čimer se izognemo napetostim v mišicah, ki mnogokrat povzročijo bolečine in krče.

Vsekakor se priporoča, da imamo že ob nakupu vozila v mislih tudi manj prijetne prometne situacije. Sodobni avtomobili z avtomatskim menjalnikom in asistentom za pomoč v gneči nam lahko vožnjo zelo olajšajo. Slednje velja tudi za kombinacijo avtomatskega menjalnika in aktivnega tempomata.

Če potrebujemo počitek, se ustavimo na primernem mestu, izstopimo iz vozila, se sprehodimo in razgibajmo. Priporočamo aktiven počitek na približno vsaki dve uri vožnje. Vsekakor pa vozilo zapuščajmo le na počivališčih, saj na vozišču takšno početje ni dovoljeno in je tudi nevarno.

Ko boste kupovali naslednji avtomobil, pa razmislite o naprednih asistenčnih sistemih in avtomatskem menjalniku, s katerimi si boste vožnjo močno poenostavili, sploh v zastojih.

Zdi se, da smo ves čas v zastojih in da je prometa več kot kadar koli prej. Se bomo na to pač morali navaditi ter ustrezno prilagoditi svoje vozne navade in pričakovanja?


Sodoben hiter način življenja žal s seboj prinaša nemalo neprijetnosti. Ena od njih so tudi zastoji. Nanje se moramo navaditi in z njimi sobivati, lahko pa se tudi poskusimo prilagoditi in izbirati drug čas potovanja ob urah, ko se pričakuje manj gost promet.

Večino prometnih situacij žal ustvarimo vozniki sami. Že prilagojena hitrost in predvsem strpnost bosta na vsaki poti pomagali, da boste na cilj prišli dobro razpoloženi in polni energije.

Za manj gneče na naših cestah pa bo treba v prihodnje še več razmišljati o prevozih na zahtevo, združevanju voženj, multimodalnosti in podobnem. Marsikaj se da storiti in se je tudi že uredilo s parkirno politiko, morda se bo tudi še bolj omejeval vstop v mesta in podobno. Spodbudno je, da predvsem v mestnih središčih narašča uporaba koles in drugih oblik osebne mikromobilnosti, pri čemer pa je treba poudariti, da zanje nimamo zadostnih ali namenskih prometnih površin. Glede na to, da so njihovi uporabniki precej bolj izpostavljeni udeleženci v prometu, bi to v prihodnje lahko vplivalo na raven prometne varnosti.

Pri mobilnosti bi lahko izkoristili tudi pomembne izkušnje s prilagajanjem (organizacije) dela in delovnika, ki smo jih pridobili med epidemijo covid-19. V AMZS smo že pred tem obdobjem večkrat poudarili, da je ena od rešitev za zmanjšanje obremenjenosti (avto)cest, če bi zaposleni, ki jim narava njihovega dela to dopušča, vsaj določeno število delovnih ur opravili od doma in/ali prilagajali svoj delovnik (npr. ustrezna izbira časa potovanja, da se izognejo prometnim konicam). Tako bi prispevali k zmanjšanju prometa, izpustov in ne nazadnje števila prometih nesreč.

Tisti, ki imajo avtomobil z avtomatskim menjalnikom DSG, se v gneči in zastojih vozi-jo precej udobneje, sploh če imajo v svo-jem vozilu poleg samodejnega menjalnika vgrajen tudi asistenčni sistem za pomoč pri vožnji v zastoju. Z njim avtomobil sam pospešuje in zavira ter ohranja razdaljo do vozil, ki so pred njim. Ponovimo: sam po-spešuje, zavira in ohranja razdaljo. Pri tem ne potrebuje vaših nog.

 **Oglejte si delovanje sistema Traffic Jam Assist.**

Najpogostejše napake pri vožnji v gneči in zastojih:

1. grobo pospeševanje,
2. pozno in sunkovito zaviranje,
3. vožnja na prekratki varnostni razdalji,
4. izbira neustrezne prestave,
5. vožnja z drsečo sklopko (predolgo zastajanje noge na sklopki),
6. ustavljanje preblizu vozila spredaj (pomanjkanje manevrskega prostora za umikanje),
7. egoistično ravnanje.

Brez njega ne gre

Pomislite, kaj vam je bolj všeč: aktivno predstavljati z ročico ali prepustiti to opravilo kar avtomobilu? Užitek in vpletenost pri pet- oziroma šeststopenjskem ročnem menjalniku, lagodnost brezdelja s sedemstopenjskim dvosklopčnim menjalnikom DSG ali samodejnost v električnem vozilu?

Besedilo: Matjaž Korošak

Odgovor na to vprašanje je nemalokrat povezan s posameznikovimi osebnostnimi lastnostmi, voznim slogom, navadami, pa tudi s predsodki in strahom pred novim oziroma neznanim. Zelo pomembno je seveda tudi, kje in kako se najpogosteje vozite. Zaradi vse hujših gneč in zastojev so namreč tudi ljudje, ki na to nekoč ne bi niti pomislili, vse bolj naklonjeni zamisli o vožnji s samodejnim menjalnikom. Po domače povedano, kar naenkrat se jim voziti avtomatika ne zdi več tako zelo nesprejemljivo in primerno le za upokojujence.

»Ko vozim, imam roko od nekdaj na prestavni ročici in naravnost uživam v prestavljanju, torej v aktivni vožnji

v svojem ritmu,« pripoveduje Barbara, »vendar pa zadnje čase vse bolj razmišljam o tem, ali ne bi bil moj naslednji avto vendarle avtomatik. Zdi se mi, da so moje vožnje pravzaprav večinoma postale sestavljene iz premikanja v koloni, počasnega speljevanja in spet ustavljanja. Noge se mi takrat začnejo tresti, občutek je zoprni. Priznam, da sem imela tudi malo strahu pred vožnjo z avtomatikom, ker je pač nisem bila navajena. Kam z nogo, saj veste ... (smeh) A ko sem končno sama preizkusila, kako je voziti avto s samodejnim menjalnikom, nisem mogla verjeti, da je to res tako preprosto in elegantno. Kot sem rekla, naslednji bo avtomatik (smeh).«

Za koga je torej kaj?

Tisti, ki potrebujejo več vpletenosti v vožnjo, dinamike in odločnosti, bodo pri nakupu vozila izbrali ročni menjalnik, ravno tako tisti, ki želijo več nadzora nad avtomobilom, prvinskega občutka koordinacije roke in noge, prestavljanja ročice ter jim je na splošno več do vozne zabave (in idealnih zavojev) kot do užitka ob ogledu še tako čudovite okolice.

»Čeprav je tehnika samodejnih menjalnikov v zadnjem času izjemno napredovala in me je predvsem v bolj športnih avtomobilih velikokrat presenetila s svojo zmogljivostjo (pravilnega) predvidevanja, kaj si želim od menjalnika, sem sam pristaš ročnega

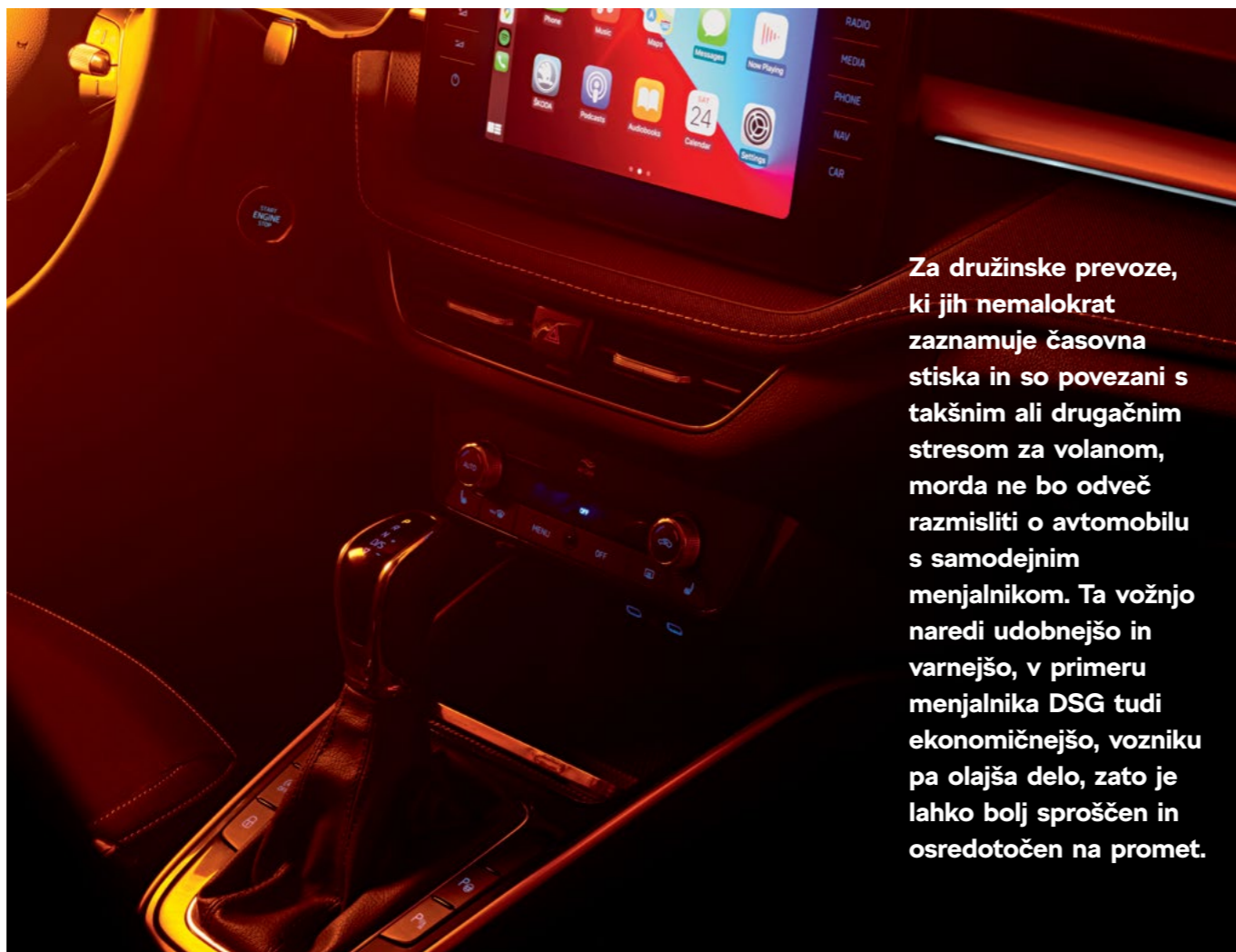
menjalnika – in bom to ostal zaradi dveh razlogov. Moje oči se ne bodo zmotile in rokam bodo prek možganov vselej sporočile pravilno potezo na menjalniku. Temu se samodejni menjalnik lahko zelo približa, a vsaj v tem trenutku prav vseh situacij še ne zna predvideti. Drugi razlog je bolj staromodni: ročno upravljanje menjalnika mi daje občutek, da jaz peljem avtomobil, ne pa on mene. Preprosto rad imam to kontrolo,« pripoveduje Tomaž Kaučič, nekdanji večkratni slovenski in hrvaški državni prvak v reliju.

Samodejni menjalnik pa omogoča več lagodnosti in sproščenosti med vožnjo, posledično tudi aktivne varnosti, prav tako pa ga je tudi fizično lažje upravljati. Zato se bodo zanj odločili vozniki, ki jim je vožnja predvsem potovanje od točke A do točke B, ali tisti, ki bi, ko vozijo, radi sproščeno uživali v umirjenem tempu.

»Zame pride v poštev samo avtomatika, saj sem zelo veliko na cesti, ogromno potujem, zato sta udobje in sproščenost, ki ju ponuja, še toliko pomembnejša. Poleg tega so sodobni menjalniki že tako daleč, da znajo predstaviti tako in tudi enako hitro, kot bi sam, morda celo bolje. Še bolj pa je to izrazito v gneči ali pri vožnji po mestu. Poleg tega, ko sem v avtomobilu, ogromno telefoniram, seveda s sistemom prostoročne telefonije, tako da bi me delo z menjalnikom in pedali še toliko bolj motilo,« je odkrit Tine Kek, direktor podjetja Ptujška klet.

DSG za udobje in ekonomičnost vožnje

Z napredkom tehnologije samodejnost v menjalniku postaja trend, ki mu ni mogoče ubežati. Sodobni avtomatski menjalniki namreč ne ponujajo samo več kot zavidljivo raven udobja in izjemno kratke čase prestavljanja, ki so v primeru sistema DSG skoraj nezaznavni (in brez prekinitve toka navora). Predvsem omogočajo izredno prilagodljivost z varnostnimi asi-



Za družinske prevoze, ki jih nemalokrat zaznamuje časovna stiska in so povezani s takšnim ali drugačnim stresom za volanom, morda ne bo odveč razmisliti o avtomobilu s samodejnim menjalnikom. Ta vožnja naredi udobnejšo in varnejšo, v primeru menjalnika DSG tudi ekonomičnejšo, vozniku pa olajša delo, zato je lahko bolj sproščen in osredotočen na promet.

stenti in hkrati tudi z drugimi naprednimi voznimi sistemi ter lahko s tem tudi resno pripomorejo k zmanjšanju porabe goriva in izpustov osovražene ga ogljikovega dioksida.

Najnovější menjalniki ponujajo tudi do deset prestav, zmorejo predvidevati čas, ko voznik ne potrebuje motorja (ko se na primer avto približuje semaforju), in samodejno izklopiti prenos (faza t. i. jadriranja). Najsodobnejše generacije pa lahko na podlagi podatkov navigacijskega sistema, tipal vozila in radarja celo predvidevajo vzpon ali spust, ravnino za zavojem, zaprtost ovinka, krožišče ... ter prilagodijo prestavo tipu in topografiji ceste, s

tem pa dodatno prispevajo k udobju in ekonomičnosti vožnje.

Kaj sploh je menjalnik?

Če razpravljamo o tem, kakšen menjalnik bi kdo izbral, povejmo še, kaj ta sploh je in čemu dejansko služi. Menjalnik, preprosto povedano, pravimo mehanskemu sklopu, ki v avtomobilu skrbi za spreminjanje hitrosti ob čim bolj optimalnem številu vrtljajev motorja in navoru. Brez njega v sodobnem vozilu pač ne gre, saj se avtomobil na svoji poti giblje z različnimi hitrostmi, motor z notranjim zgorevanjem (tako bencinski kot dizelski) pa deluje le v dokaj ozkem idealnem območju vrtljajev.

Tukaj nastopi menjalnik z različnimi prestavnimi razmerji, ki pomenijo tudi različne hitrosti avtomobila (ob različnih vrtilnih momentih motorja). Seveda pa je v stoletni evoluciji ta sprva res rudimentarno, okorno zasnovani in najprej samo ročno nadzorovani sklop z nujno šolano spretnim voznikom postal zelo zapletena mehanska konstrukcija, ki jo kontrolira še bolj kompleksna elektronika, vodi pa lahko celo hidravlika ali elektromehanika.

Navsezadnje menjalnik, čeprav v najširšem pomenu te besede, potrebuje tudi električni motor. V tem primeru gre običajno za enostopenjski menjalnik (bolje rečeno reduktorski prenos), saj

izjemen navor elektromotorja v širokem vrtiljajskem pasu pomeni, da mora menjalnik omogočati vožnjo avtomobila tudi pri izredno visokih vrtiljajih električnega motorja.

Spoznajmo jih

Menjalniki se v grobem delijo na ročne in samodejne (t. i. avtomatike), čeprav so tudi slednji v desetletjih avtomobilskega razvoja dobili kar nekaj samosvojih izvedb, od polumodejnih, robotiziranih do brezstopenjskih menjalnikov. Proizvajalci vozil jih v svojih modelih uporabljajo glede na potrebe, moč motorja, namembnost avtomobila ... Toda prav nič ne pretiravamo, če izpostavimo dva tipa, ki v sodobni avtomobilski industriji prevladujeta.

Ročni menjalnik je stalnica, predvsem ker je preprost, zanesljiv in ima ugodno ceno. Med samodejnimi pa omenimo tip menjalnika, ki si je pot v avtomobile utrl pred dobrim desetletjem, in to prav s pomočjo inženirjev koncerna Volkswagen, ki so leta 2003 revolucionaren dvosklopčni menjalnik pripravili za množično uporabo v serijskih modelih. Sledilci so se pojavili hitro in pri skoraj vseh znamkah.

In seveda – tu so še enostopenjski menjalniki v električnih avtomobilih, ki zaradi lastnosti elektromotorja simulirajo samodejnost oziroma avtomatiko.

Ročni: klasika

Desna roka, leva noga. Koordinacija in sinhronizacija njunih gibov sta ključnega pomena pri uporabi ročnega menjalnika, dodati pa je treba še desno nogo na pedal za plin. Preden se (bodoči) voznik tega nauči, lahko traja tudi precej časa – in resnici na ljubo nekateri nikoli povsem ne usvojijo te spretnosti.

Desna roka torej premika ročico menjalnika, ta pa prek vzvodja in prestavnih vilic vklaplja in izklaplja željeno prestavo oziroma hoteni zobniški par, ki določa hitrost. Zobniški pari (prestave) so v sodobnih ročnih menjalnikih stalno ujeti na običajno dveh gredeh (glavna,

predležna), s pomočjo posebne sklopke pa voznik vklopi zeleni par oziroma najprej enega izklopi in nato vklopi drugega. Medtem seveda pritisne na pedal sklopke, ki prekine tok navora od motorja do menjalnika, da ne bi prišlo do poškodb.

Škoda v svojih modelih ponuja petin šeststopenjske ročne menjalnike, število prestav in njihovo razmerje pa pokrivata najidealnejši razpon največjega navora motorja. Vse menjalnike v ponudbi odlikuje preprosto in lahkotno pretikanje, med katerim voznik vedno dobi dovolj informacij, če (in kdaj) naj prestavo vklopi oziroma izklopi. Seveda je ves proces prestavljanja pri vozilih, pri katerih je udobje pisano z veliko začetnic, mehkobeno, tih in prijazen. V bolj športnih modelih pa so gibi ročice krajši, sklopka prijemlje prej in ostreje, tisti mehanski občutek, ki ga ponuja delo s prestavno ročico, pa je bolj izpostavljen.

Z dvema sklopkama: hitrejši

Menjalnik z dvema sklopkama (DSG) je pot na cesto našel neposredno iz dirkalnega špota, miniti pa sta morali kakšni dve desetletji, da so ga inženirji koncerna Volkswagen pripravili za serijsko uporabo. Na dirkališču so, kar je razumljivo, najbolj cenili njegovo sposobnost bliskovitega prestavljanja brez prekinitve navora, toda njegova inovativna zgradba omogoča še veliko več.

Gre pravzaprav za sklop dveh menjalnikov v enem ohišju, ki ju povezuje dvojna gred – ena gred v drugi, vsaka s svojo sklopko –, krmili pa mehatronika. Ko je vklopljen en par prestav, lahko računalnik s pomočjo številnih algoritmov in tipal predvidi naslednjo prestavo (če avto upočasnjuje, predvidi nižjo prestavo, če pospešuje, višjo), pripravi zobniški par ter v primernem trenutku druga sklopka le še preprimo. Tako je prestavljanje hitro in se meri v nekaj milisekundah. Sicer pa lahko delo menjalnika, ki idealno simulira samodejnost, nadzoruje tudi voznik z obvolanskimi ročicami (ali s premikom prestavne ročice).

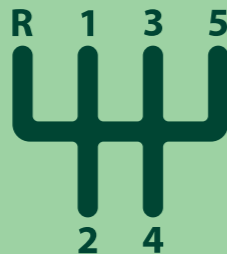
Toda poleg hitrosti in nezaznavnosti prestavljanja ter majhnih izgub ima tak menjalnik še vrsto prednosti: je povsem prilagodljiv, tako da je mogoče vanj vnesti številne programe oziroma načine prestavljanja, odlično sodeluje z vsemi sodobnimi voznikiškimi asistenčnimi sistemi, zaradi popolne prilagodljivosti (in računalniškega nadzora) je celo varčnejši kot ročni menjalnik ter omogoča funkcijo drsenja ali jadranja (ob postopnem zaviranju menjalnik odpre obe sklopki) za učinkovitejše varčevanje z gorivom ... Ste še vedno prepričani, da brez ročice v roki v vašem avtomobilu ne bi šlo?

Simulacija samodejnosti: električni pogon

Narobe bi bilo trditi, da ni električnega pogona z večstopenjskim menjalnikom. Toda takšni primeri so v izraziti manjšini in omejeni na najdražje zmogljive modele (npr. Porsche Taycan, Audi e-tron GT) ali na klasične avtomobile, predelane v električni pogon. Velika večina električnih vozil pa shaja z enostopenjskim prenosom, saj takojšen val navora, ki je na voljo tako rekoč od prvega vrtljaja naprej, vozniku omogoča, da speljuje in vozi v eni sami prestavi, ker se motor naglo vrti (kakšnih 20 tisoč vrtljajev na minuto) in lahko opravi tudi z dokaj velikimi hitrostmi. Je pa res, da je maksimalna hitrost v glavnem omejena. Vse drugo ureja zahtevna nadzorna elektronika v avtomobilu.

Voznik ima tako vedno na izbiro le tri možnosti, ki so na las podobne avtomatikom: D (drive – vozni program), P (park – blokiran prenos za parkirano vozilo), R (reverse – vzratna vožnja), pri čemer se, drugače kot pri klasičnih motorjih, tukaj vzvratno zavrti kar motor. Dejstvo pa je, da baterijski električni modeli s tem na najboljši možni način simulirajo samodejnost v menjalniku.

Ročni menjalnik



- +** Je tehnično preprost in enostaven za uporabo.
- +** Zaradi tradicije je za večino naravni način upravljanja vozila.
- +** Vzdrževanje in popravila so preprostejši.
- +** Je cenejši.
- Pravilno pretikanje zahteva največ znanja in spretnosti.
- Zaradi napak pri ravnanju z njim prihaja do obrabe nekaterih sklopov.
- V gneči je upravljanje vozila z ročnim menjalnikom napornejše.

Dvostopni robotizirani menjalnik



- +** Enostavno se prilagaja potrebam in načinu vožnje.
- +** Izgub energije je malo.
- +** Poraba goriva je manjša.
- +** Prekinitev toka navora je nezaznavna.
- +** Omogoča elegantno prestavljanje z obvo-lanskimi ročicami.
- +** Popolnoma je prilagodljiv vsem so-dobnim varnostnim asistenčnim sistemom in voznim programom.
- Vozila z njim so dražja od vozil z ročnim menjalnikom.
- Je težji od ročnega.

Samodejni menjalnik s pretvornikom navora



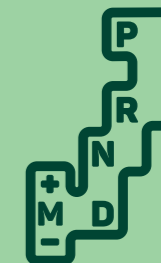
- +** Prestavlja mehko in gladko.
- +** Njegovo upravljanje je preprosto.
- +** Odlikujeta ga vzdržljivost in nezahtevnost uporabe.
- Med samodejnimi menjalniki je najdražji.
- Zgradba in krmiljenje sta zahtevna.

Brezstopenjski menjalnik (CVT)



- +** Je enostavno zgrajen in ima malo delov.
- +** Odlikuje ga natančna prilagoditev idealnemu motornemu navoru.
- Stalno prilagajanje in iskanje idealnega razmerja sta lahko zoprna.
- Voznik ima občutek nelinearnega pospeševanja.
- Primeren je za manjše in srednje močne motorje.

Enostopni robotizirani menjalnik



- +** To je najcenejši in najenostavnejši primer samodejnega menjalnika.
- +** Njegova zgradba je kompaktna.
- Samodejnost tak menjalnik pravzaprav le simulira.
- Pojemki ob pospeševanju so lahko nadležni.
- Prestavljanje je počasno.

Škoda.
Več, kot pričakuješ.

Presenečenja so začimba življenja. Najraje imamo tista z zrnom soli. Premišljena. Ustvarjena posebej za nas. S posluhom za naše potrebe. Z mislijo na želje, za katere niti vedeli nismo, da se skrivajo v nas. Ker to pomeni, da je bilo nekemu iskreno mar. Kdo si ne bi želel takšnega sopotnika med to divjo vožnjo po cestah življenja?

Škoda Vision 7S

Ko je Škoda predstavila svojo novo celostno podobo, je s sedemsedežno študijo Vision 7S povsem jasno pokazala, kakšna bo njena prihodnost. Na kratko: uporabna, trajnostna in interaktivna. Raziščimo jo skupaj.

Besedilo: B. B.



Interaktivne obloge vrat

Na novo zasnovan volan s
svežim logotipom in velikimi
vrtljivimi regulatorji

Velik osrednji zaslon

Stikali za ročno upravljanje
dvopodročne klimatske
naprave na osrednji konzoli

Držalo za
pametni telefon
z magnetno
površino na zadnji
strani naslona za
glavo

Otroški sedež, integriran v
osrednjo konzolo v drugi
sedežni vrsti

Dve konfiguraciji notranjosti: Drive in Relax

V načinu Relax fl med polnjenjem ali postankom fl se sedeži premaknejo v udobnejši položaj, osrednji zaslon pa se zasuka horizontalno.

Enostavno
vstopanje
v tretjo
sedežno
vrsto

VISION 7S

Vision 7S, ki v marsičem spominja na križanca med velikoprostorcem in sodobnim športnim terencem, bo leta 2026, ko bo dosegel fazo serijskega modela, postal prvi avtomobil Škoda v sodobni zgodovini v petmetrskem razredu. Kakšen je?

1. ZMOGLJIV IN UČINKOVIT

Baterija s kapaciteto 89 kilovatnih ur temu konceptnemu vozilu omogoča doseg več kot 600 kilometrov (po kriterijih WLTP) in dovoljuje hitro polnjenje z močjo do 200 kilovatov. K večjemu dosegu pripomorejo tudi trdna šasijska, visoka tornado linija in mehko padajoča streha, ki omogočajo veliko aerodinamično učinkovitost.

2. UPORABEN

Vision 7S je prihodnost individualne mobilnosti: ponuja različne konfiguracije notranjosti za raznovrstne situacije, otroški sedež, integriran v sredinsko konzolo, in posebej intuitivno upravljanje velikega vrtljivega osrednjega zaslona.

Izjemno dolga potniška kabina je že na prvi pogled prostorna, a hkrati daje največ sedmim potnikom tudi občutek varnosti in prijetnega zavetja. Vrtljivi osrednji zaslon na dotik in pomični elementi poskrbijo za ustrezen ambient v različnih situacijah: med vožnjo ali sproščanjem ob postanku. Med vožnjo so vsi upravljalni elementi, če so v svojem idealnem položaju, vozniku zlahka dosegljivi, 14,6-palčni osrednji zaslon na dotik pa je za udobno upravljanje in pregledno predstavitev informacij nameščen navpično.

Med polnjenjem ali običajnimi postanki pa je s pritiskom na tipko na sredinski konzoli mogoče aktivirati način za sprostitev. Notranjost se preobrazi v elegantno sinhroniziranem gibanju: volan in armaturna plošča se pomakneta

naprej, stran od voznika in sovoznika, sprednja sedeža pa se zavrtita proti notranjosti vozila in nagneta nazaj, kar ustvari prijetnejši sedežni položaj in hkrati potnikom na zadnjih sedežih omogoča neoviran pogled na zaslon. Tudi sedeži v zadnjem delu avtomobila se nagnejo nazaj.

Inovativen je tudi položaj otroškega sedeža, ki je v najvarnejšem delu vozila. Obrnjen je v nasprotno smer vožnje in integriran v sredinsko konzolo, ki je podaljšana do zadnjih sedežev. Otrok je tako optimalno zaščiten, potniki v drugi sedežni vrsti pa imajo vedno popoln pregled nad njim. Opcijska kamera v zadnjem delu stropa lahko prenaša videoposnetek otroka na osrednji zaslon infozabavnega sistema. Tako imata lahko voznik in sovoznik svoje najmlajše potnike vedno pod nadzorom.

3. INTUITIVEN

Intuitiven vmesnik med človekom in strojem v vozilu je narejen v popolnem ravnovesju haptičnih (ročnih) in virtualnih (zaslonskih) upravljalnih elementov. V načinu za vožnjo sta vozniku na voljo napreden projicirni sistem s tehnologijo obogatene resničnosti, v katerem najde informacije, ki so zanj najpomembnejše, in 8,8-palčni digitalni zaslon kombiniranega instrumenta za preostale podatke.

Na sredi notranjosti prevladuje 14,6-palca velik vrtljivi zaslon, ki je največji od vseh, ki so bili kadar koli vgrajeni v vozila znamke Škoda. V načinu za vožnjo je ta zaslon usmerjen navpično, da omogoča popolno razporeditev informacij. Njegov zgornji del je pri tem predviden za pomembne vizualne vsebine, kot so prikazi zemljevida in navigacija. Obseg informacij se lahko preprosto prilagodi s potegom po zaslonu navzgor ali navzdol. V načinu

za sprostitev, predvsem pri vodoravni postavitvi zaslona, je aplikacije, ki jih je namestil uporabnik, mogoče uporabiti za ogled filmov ali igranje iger.

Tako kot upravljalni elementi na volanu, ki je bil oblikovan povsem na novo, imajo tudi tipke in vrtljivi gumbi za boljšo orientacijo poudarke v bleščeče oranžni barvi.

Pametne telefone je mogoče odložiti v sredinsko konzolo, kjer so vir glavnih informacij in individualizacije za celoten sistem. Na mestu jih zadržujejo magneti. Potniki v drugi in tretji sedežni vrsti pa lahko svojo napravo z magnetom pritrdijo na naslonjalo sedeža pred seboj. Vratne obloge imajo interaktivne površine, pri katerih barvna svetloba sveti skozi tkanino. Močna svetloba v bleščeče oranžni barvi na primer nakazuje vratne kljuke, ki se skrivajo v spodnjem delu obloge, medtem ko modra ali rdeča svetloba ponazarjata temperaturne spremembe na klimatski napravi. Po blagu je mogoče tudi pisati s prstom, na primer če si želite narediti zapiske ali bi otroci radi kaj narisali.

4. ROBUSTEN IN DRUGAČEN

Tako imenovani Tech-Deck predstavlja sodobno interpretacijo za češko znamko značilne mreže hladilnika. Kljub podobnemu poteku linij tako zdaj nova podoba deluje bistveno nižje in širše, kot je bilo za vozila Škoda značilno doslej.

Ozki žarometi, razporejeni v dveh vrstah drug nad drugim, so pomaknjeni daleč navzven in štirioko grafično podobo razširjajo v obliko črke T. Tudi zadnje LED-luči so razporejene v obliki črke T. Ta oblikovalski element se ponovi še na zunanjih ogledalih s kamero in na pokončnih senzorskih vratnih kljukah, ki so poglobljene v karoserijo.





Poseben poudarek dajeta robustna odbijača na sprednjem in zadnjem delu. Izdelana sta iz vzdržljivega materiala iz recikliranih starih pnevmatik. Enak je uporabljen tudi za obrobe kolesnih ohišij. Kolesa imajo premer 22 palcev, aerodinamično optimizirana platišča pa so skoraj popolnoma zaprta.

Tako spredaj kot zadaj je na sredi nameščen svetleč upravljalni element, lakiran v bleščeče oranžni barvi, ki ga je mogoče izvleči in uporabiti kot kavelj. Poleg tega se tam po potrebi lahko od zunaj varno prekine visokonapetostni električni tok v vozilu.

Pragova se uporabljata kot stopnici za vstopanje skozi portalna vrata, ki

se z zasukom kljuke navzgor odpirajo protismerno.

Markantno oblikovan je tudi trikotni D-stebriček, ki se spušča proti zadku. Matirani kovinski lak v svetlozelenem odtenku Explorer poudarja minimalistično izčiščen videz modela Vision 7S, ki je sploh prva Škoda z motno zunanjo barvo.

5. TRAJNOSTEN

Celotna notranja oprema je iz trajnostnih materialov. Zgornji del armaturne plošče in vrat je izdelan iz temnega umetnega usnja. Spodnji deli armaturne plošče in vratni nasloni za roke so oblečeni v svetlejšo umetno usnje, ki povzema zunanjo

zeleno barvo Explorer. Sredinski del vratnih oblog je oblečen v črno tkano, ki je izdelana iz recikliranih poliestrskih vlaken. Reciklirana tkanina je uporabljena tudi na sredinskih delih sedežev in na armaturni plošči. Prvič pri znamki Škoda so tradicionalni kromirani dekorativni elementi zamenjani z edinstvenim matiranim lakom.

Trajnostni koncept se razteza tudi do tal in prtljažnika, ki so v celoti izdelani iz recikliranih starih pnevmatik. Ta posebni material je odporen proti praskam, preprosto ga je čistiti, poleg tega pa poudarja tako terenski značaj vozila kot njegovo visoko funkcionalnost in družinam prijazno zasnovano.



Škoda Enyaq Coupé RS iV

Električni Enyaq iV je dobil drznejšo, atraktivnejšo različico, začinjeno z velikodušnim odmerkom športnosti.

Besedilo: Matjaž Bizjak

Enyaq Coupé iV s svojim elegantno padajočim strešnim lokom in kupejskim zadkom je v različici RS še bolj električno privlačen, sploh v strupeni mamba zeleni barvi, ki je rezervirana izključno za to izvedbo modela.

Tipičen RS

Da gre za RS, jasno kažejo športni sprednji in zadnji odbijač, stranski pragovi v barvi vozila, številni črni poudarki ter tipičen rdeč odsevni pas na podaljšku zadnjega odbijača. Zelo opazna so tudi platišča. Samo za ta model sta na voljo dva kompleta, in sicer 20-palčna črna aluminijasta platišča Taurus z obrobami Aero, ki so del serijske opreme, kdor pa želi še bolj poudariti športnost svojega avtomobila, bo izbral 21-palčna antracitna lita platišča Vision s priloženimi aerodinamičnimi vložki.

Strešna linija se od B-stebrička rahlo spušča nazaj in prehaja v pokrov prtljažnika z ostro začrtanim robom. Linije so še bolj poudarjene s temno tonirano stekleno panoramsko streho, ki je del serijske opreme. To je sploh največja panoramska streha v katerem od modelov Škoda. Zavzema celotno strešno površino in se gladko zliva z zadnjim steklom.

Coupé RS je izjemno aerodinamičen, s količnikom zračnega upora 0,234 namreč še presega že tako zelo dobro aerodinamiko modela Enyaq iV. To prispeva k veliki učinkovitosti, saj pomembno vpliva na največji doseg, ki je po kriterijih WLTP do 545 kilometrov.

Del serijske opreme je tudi tako imenovani Crystal Face, pri katerem pokončne lamele markantne mreže hladilnika osvetljuje 131 svetlečih diod, viden pa zaokroža vodoraven svetlobni pas.

Crystal Face je sicer opcijsko na voljo tudi za modela Enyaq iV in Enyaq Coupé iV.

Izjemna moč

Ta prvi izključno električni model RS znamke Škoda, katerega baterija ima zmogljivost 82 kilovatnih ur, obljublja izjemno dinamično doživetje vožnje. Moč trisetnih konjev avtomobil iz mirovanja tiho izstrelji do hitrosti sto kilometrov na uro v zgolj 6,5 sekunde. Njegova največja hitrost je 180 kilometrov na uro, to pa je 20 kilometrov na uro več od drugih različic novega modela Enyaq Coupé. Razvije sistemsko moč kar 220 kilovatov in največji navor 460 njutonmetrov. Na sprednji premi ima dodatni motor, kar omogoča pogon na vsa kolesa.

Za ta avtomobil so pripravili tudi posebno športno podvozje (čvrstejše vzmeti

in blažilniki), ki je še za 15 oziroma 10 milimetrov bližje tlam. Nadgraditi ga je mogoče s sistemom prilagodljivega blaženja (DCC). Serijsko je tudi progresivno krmiljenje, ki olajša vožnjo in vrtenje volana skozi ostre zavoje.

Vrhunska notranjost

Izbirate lahko med dvema zasnovama notranjosti. RS Lounge in RS Suite se razlikujeta po oblažjenju sedežev in armaturne plošče ter barvi šivov na športnem volanu in odstranljivih tekstilnih podlogah. RS Lounge vključuje edinstven material, ki spominja na usnje, vendar je narejen iz poliestrskih vlaken, šivi pa so limetino zeleni. V notranjosti RS Suite je za oblažjenje sedežev in armaturne plošče uporabljeno usnje s šivi v elegantni

srebrni barvi. Športni trikraki večnamenski volan je oblečen v perforirano usnje, na zadnji strani so tudi ročice, s katerimi lahko prilagodite intenzivnost rekuperacije kinetične energije. Serijsko sta na voljo osrednji zaslon infotainment sistema z diagonalo 13 palcev in 5,3-palčni aktivni informacijski zaslon, ki ga je po želji mogoče dopolniti s projekcijskim sistemom s tehnologijo obogatene resničnosti.

Da ste v ereski, vam bo sicer takoj jasno zaradi udobnih ogrevanih športnih sedežev z bočno oporo in logotipom RS na fiksni vzglavnikih. Tudi potniki na zadnjih sedežih ne bodo trpeli. Kljub temu da je streha upognjena, je prostora praktično enako kot v osnovni različici. S prtljago prav

tako ne bi smelo biti težav. 570 litrov prostornine prtljažnika je namreč le 15 litrov manj kot v modelu Enyaq iV.

Pomembno pa je omeniti tudi novo programsko opremo ME3, ki vpliva na delovanje avtomobila na več ravneh. Tako je izboljšano temperaturno nadziranje baterije, predvsem ogrevanje, polnilne moči so večje (135 in 120 kilovatov DC), tu so tudi številne nove in nadgrajene funkcije infozabavnega sistema, izpopolnjen je nadzor klimatske naprave in kamere, omogočena pa je tudi vgradnja novih asistenčnih sistemov, kot so na primer projekcijski zaslon z obogateno resničnostjo, pomoč pri prehitevanju ali spominska funkcija pri samodejnem parkiranju.

Enyaq Coupé RS iV: zunanost



Panoramsko strešno okno

570 litrov prostornine prtljažnika

Crystal Face

Sprednji odbijač, značilen za RS

Polni LED matrični žarometi

Oznaka RS z zelenim poudarkom

Ekskluzivna mamba zelena barva

Svetleče črni okvirji stekel

20- ali 21-colska aluminijasta platišča s črnimi pokrovi Aero

5,3-palčni aktivni
informacijski zaslon

Črno usnje s kontrastnimi
srebrnimi šivi

Ambientalna osvetlitev

94

Usnjen trikraki multifunkcijski
športni volan s srebrnimi
šivi, oznako RS in ročicami
za prilagajanje intenzivnosti
rekuperativnega zaviranja

Dekorativni elementi v
karbonskem videzu

13-palčni zaslon
infotainment sistema

Športni sedeži z integriranim
naslonom za glavo, oblečeni v
perforirano usnje s srebrnimi šivi

Enyaq Coupé RS iV: notranjost RS Suite

Škoda Fabia RS Rally2

Na sovozniškem sedežu novega dirkalnega stroja s Krisom Meekom za volanom.

Besedilo: Matjaž Korošak



Prisedite v novi dirkalnik Fabia RS Rally2 tudi vi! [Oglejte video vožnje.](#)

Hladno deževno jutro je bilo na videz neprijazno, toda za nekaj razburljivih kilometrov v novem dirkalniku zaradi drseče podlage še toliko bolj zanimivo. Za volanom je bil namreč Kris Meeke, petkratni zmagovalec relijev za svetovno prvenstvo in dolgoletni voznik v številnih tovarniških ekipah, ki je v svoji karieri postal znan tudi po tem, da se vožnje loteva brezkompromisno. Milo rečeno ...

Zato seveda nisem pričakoval nič manj. Ko sem si na glavo poveznil čelado z interfonom in glušniki, sem zlezal v ozek školjkast sedež in tesno, kot se le da, zategnil šesttočkovne

pasove. Še klik v mikrofону, da sva bila s Krisom povezana. Izmenjala sva si nekaj kratkih vljudnostnih besed, medtem ko je obračal vzvratno, sam pa sem se razgledal po dirkaško vzorno urejeni kabini, kjer po novem med potnikoma prevladuje velik zaslon na dotik s številnimi funkcijami, med katerimi se lahko voznik in sovoznik sprehajata vsak posebej, preverjata tipala in nadzorujeta vrednosti številnih parametrov.

In potem ...

S kratkim potegom prestavne ročice sekvenčnega menjalnika pretakne lrec v prvo prestavo, zavrti štirivalj-

nik z nenavadno velikim številom vrtljajev in odločno spelje. Potem se vse začne dogajati izredno hitro, hrup motorja, pomešan s suhim kovinskim zvokom menjalnika in prenosov, prodira pod glušniki v čelado, in ko mi odločen sunek navora potisne telo globlje v sedež, se mi obraz raztegne v nasmeh. Fabia je letela po uničenem in mokrem češkem asfaltu, podvozje je kar vpijalo grbine in grbinice, sprva malce čemereren Kris pa je postajal vse boljše volje.

Po klančini navzdol je Fabia še kar nabirala hitrost, potem je Kris tik

pred desnim zavojem malce potipal zavoro, sunil ročico za prestavo navzdol, nekoliko razbremenil zadek, dirkalnik pa je v desni zavoj zdrsnil s tako lahkotnostjo in gibkostjo, kot bi prednja os sledila mislim. Hip zatem pa spet plin do konca, trušč motorja in menjalnika. Polna sila Alconovih zavornih čeljusti in oprijem na še vedno mokrem asfaltu sta me presenetila in prilepila na pasove. Samo za trenutek, ker je Kris potegnil ročno zavoro, ki hipno prekine pretok navora na zadnjo os, in Fabia se je skoraj na mestu obrnila, medtem ko so se kolesa divje vrtela v svojem ritmu – in dirkalnik skoraj izstrelila naprej.

Še nekaj zavojev in bo konec, rečem sam pri sebi, potem pa vprašam Krisa, če morda le kaj pogreša sovoznikov glas? lrec se samo nasmeje in pravi, da tokrat niti ne. Nato v dolgem desnem zavoju avtomobil z notranjimi kolesi skoraj vrže s ceste, pokrade zavoj, kot bi rekli, toda Fabia tako rekoč ne trzne, podvozje velikodušno požre tudi to, če zadek malce oddrsi po svoje, pa ga Kris ujame brez resne drame z volanom. Kot bi avto sledil pogledu voznika in bi podvozje ves čas klepetalo z njim o tem, kaj se dogaja pod kolesi.

Za priložnostnega sovoznika, kot sem sam, je takšnega veselja prehitro ko-

nec. Novi model Fabia RS Rally2 in celotno ekipo Škoda Motorsporta pa zdaj še čaka najbolj nevhvalno in zahtevno delo, ki bo vselej na očeh javnosti (in potencialnih kupcev). Od tu naprej štejejo le še sekunde in stotinke. Sodeč po rezultatih prvih odpeljanih relijev, pa si lahko vsi člani ekipe Škoda Motorsport samo čestitajo.



Kliknite in si preberite več tehničnih podrobnosti o novem modelu Fabia RS Rally2.

Škoda Vision GT

Popolnoma električen dirkalnik je oblikovalska reinterpretacija modela Škoda 1100 OHC iz leta 1957.

Tako kot 1100 OHC je tudi računalniško animirani oblikovalski model Vision GT rdeč odprt dirkalnik. Zamišljen je kot enosedežnik, v katerem voznik sedi na sredi. Nad futurističnim karbonskim volanom, ki je zgoraj in spodaj raven, je nizek pas zaslonov, ki služi tudi kot vetrobransko steklo. Pomembne informacije se vozniku projicirajo neposredno na vizir čelade. Voznikov aktivni kokpit z gibljivo vpetim sedežem optimalno izravnava g-sile.

Zunanost ploskega koncepta Vision GT zaznamujejo čiste linije in ostri robovi. Zasnova spominja na današnje dirkalnike za formulo E, kar je še posebej očitno pri dvodelnem usmerjevalniku zraka na zadku. Aktivna aerodinamika ves čas zagotavlja optimalne vozne lastnosti. Med zgornjima profiloma usmerjevalnika zraka se kot hologram v živordeči barvi sveti novi napis ŠKODA.



SKODA