www.simplyclever.si

www.škoda.si

december
2013
11

SIMPLY CLEVER

revija za brihten odnos do življenja

Avto po moje

12

Po prednostni
Rapid Spaceback, junak našega časa

28

Intervju
Jozef Kabaň, glavni oblikovalec vozil Škoda

31

Polno, prosim
Trije prijatelji, en Citigo in 30 tisoč km

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

VEČ PROSTORA, VEČ SVOBODE

Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Cena modela na fotografiji: 13.750 €.

Novi ŠKODA Rapid Spaceback.

1% ŠKODA ZA 1% NA MESEC

1/2 POL ZDAJ, POL ČEZ 3 LETA

4+ JAMSTVO 4PLUS

Se vam zdi, da vas dizajn kompaktnega avtomobila ne more presenetiti? Vstopite v novi ŠKODA Rapid Spaceback in doživite enkraten občutek prostora. Kot prva Škoda v kombilimuzinskem razredu najbolj preseneča s svojo praktičnostjo in prostornostjo: veliko prostora za glavo in noge ponuja tudi v zadnjem delu potniške kabine, tu pa sta še opcijsko panoramsko strešno okno in podaljšano steklo prtljažnih vrat. In če k temu dodamo še številne domiselne rešitve v slogu »Preprosto pametno«, verjamemo, da bo Rapid Spaceback zapeljal tudi vas. Če izkoristite Škodino financiranje 1%, si ga lahko privoščite že za 110 evrov na mesec. Vstopite vanj, občutite prostor in svobodo!

Novi ŠKODA Rapid Spaceback: že za 10.999 €

www.škoda.si #rapidspaceback

Kombinirana poraba goriva in izpusti CO_2: 3,8–5,9 l/100 km in 99–137 g/km.

OSTANIMO AKTIVNI!

V času, ko se narava umirja in pripravlja na počitek, smo sestavili gotovo najbolj »aktivno« številko revije Simply Clever doslej. Ker je pač brihtno biti dinamičen in svojo energijo porabiti za krepitev telesa in širitev odprtosti duha, mar ne?

Vem, da se je v teh dneh, ko se zdi, da nas obdaja le tema, lenobi dostikrat težko zoperstaviti, a zmaga prinaša nasmeh in prežene malodušje. To dokazuje naših šest sogovornikov, ki živijo življenje po svoje, v najvišji prestavi, ki ne pozna dolgčasa.

Tudi trije mladi švedski fotografi so se na samosvoj način izognili pastem vsakdanjika. Za cilj so si izbrali pot – in se s Citigojem odpravili na Mongolski reli. Kako se je obnesel Škodin malček, si preberite v reportaži, ki priča o tem, da so meje samo v glavi, pa naj gre za geografske, jezikovne ali avtomobilske.

Če potrebujete za to še kak dokaz, jih imamo v tej številki kar nekaj. Pred odhodom na počitnice smo starše namreč poslali na kavo, avto pa prepustili malčkom. Kaj se torej zgodi, ko pakirajo otroci? Domišljija dobi krila!

Zato pustite otrokom sanjati! Če bi starši Jozefa Kabaňa razmišljali drugače, Jozef danes ne bi bil glavni oblikovalec Škode in kdo ve, kakšen bi bil tedaj novi Yeti. In ali bi se avto, kot je Rapid Spaceback, najnovejši član naše družine, sploh kdaj rodil ...

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

IZ VSEBINE

› 4 **ZIMSKO PREBUJENJE**
Izbrskali smo nekaj brihtnih vadb za aktivno zimo.

› 6 **V MOJEM RITMU**
Živeti in se zraven zabavati: 6 ustvarjalnih Slovencev, ki ne poznajo dolgčasa.

› 12 **JUNAK NAŠEGA ČASA**
Kompakten navzven, prostoren v notranjosti, modno izrisan in praktično zasnovan: novi Rapid Spaceback.

› 18 **EKSPEDICIJA SE NADALJUJE**
Yeti je dobil potomce: prihaja nova generacija priljubljenega kompaktnega terenca!

› 20 **KAKO TI JE IME?**
Domišljija staršev dandanes ne pozna meja.

› 24 **KO PAKIRAJO OTROCI**
Trin, Gaja, Sarai, Naum, Enej in Patrik so stvari postavili na svoje mesto.

› 28 **INTERVJU: JOZEF KABAŇ**
Te dni zelo zaposleni glavni oblikovalec Škode je ekskluzivno spregovoril z nami.

› 31 **TRIJE PRIJATELJI, EN CITIGO, 30 TISOČ KM**
Od Švedske do Mongolije in nazaj.

IZDAJATELJ: PORSCHE SLOVENIJA D.O.O. I PETR PODLIPNÝ, DIREKTOR BLAGOVNE ZNAMKE ŠKODA I BRAVNIČARJEVA UL. 5, 1000 LJUBLJANA I INFO@SKODA-AUTO.SI I WWW.ŠKODA.SI I WWW.SIMPLYCLEVER.SI I ODGOVORNI UREDNIK: JERNEJ LEBEN, JERNEJ.LEBEN@PORSCHE.SI I IDEJNA IN OBLIKOVNA ZASNOVA TER UREDNIŠTVO: PM, POSLOVNI MEDIJI, D. O. O., WWW.P-M.SI I GLAVNA UREDNICA: BARBARA BIZJAK, BARBARA.BIZJAK@P-M.SI I TISK: TISKARNA SKUŠEK D. O. O. I FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: ALEŠ BRAVNIČAR I DATUM NATISA: NOVEMBER 2013 I NAKLADA: 35.000 IZVODOV I ŠTEVILKA: 11/2013

ZIMSKO PREBUJENJE

Zima ni čas za spanje! Izbrskali smo nekaj zanimivih vadb, s katerimi boste v teh mrzlih in temačnih mesecih prebudili svoje telo in duha ter v pomlad odločno zakorakali polni energije.

Besedilo: Ana Vidovič
Foto: Shutterstock

BOKWA

Priplešite si kondicijo

Izziv: Če vam je všeč zumba, potem bo bokwa zagotovo osvojila vaše srce. Gre za intenziven kardiotrening, ki kombinira elemente afriškega plesa, capoeire, kickboxa in plesnih korakov. Čeprav na prvi pogled vadba deluje zahtevno, se motite. Bokwa je nastala prav za vse tiste, ki mislijo, da imajo dve levi nogi.

Opis: Bokwa temelji na črkah in številkah, ki sestavljajo vsak posamezen korak udeležencev. Sodelujoči namreč pri vadbi z določenimi koraki po tleh navidezno rišejo različne oblike črk in številk. Ko črke in številke obvladate, se prosto gibljete v ritmu popularne glasbe in svojo pozitivno energijo širite med druge. Med 60-minutno vadbo porabite kar do 1200 kalorij, ob tem pa krepite tudi trebušne in nožne mišice, oblikujete zadnjico ter pridobivate kondicijo. Vadbe se trenutno izvajajo zgolj v športnih centrih v Ljubljani, Solkanu in ponekod v Mariboru.

Za koga je: Od mladih do starih – vadba je namenjena vsem generacijam. Primerna je recimo tudi za gluhoneme, saj inštruktor naslednjo sliko vaje preprosto pokaže z gibom rok.

KETTLEBELL

Z barvitimi utežmi do moči

Izziv: Kettlebell je vadba z utežmi, ki navdušuje športne navdušence po vsem svetu. Tradicionalna ruska utež, ki je videti kot topovska krogla s ploskim dnom in ročajem, ponuja pester nabor vaj, s katerimi enakomerno obremenjujemo celotno telo.

Opis: Vadba s kettlebelli vsebuje veliko enostranskih vaj, ki izpostavijo šibke točke in nesorazmerja po vsem telesu. Oblikovana je kot skupinska vadba, pri kateri uporabljamo celotno telo, ob tem pa razvijamo vzdržljivost in moč ter izboljšujemo gibčnost in koordinacijo. Vadeči posamezno vajo z utežmi neprekinjeno izvajajo tudi do deset minut, daljšim serijam pa sledijo krajši odmori. Trening skupaj traja eno uro, pri čemer se 30 do 35 minut uporabljajo uteži, preostali čas pa je namenjen ogrevanju, aktivaciji, krepitvi trupa in raztezanju.

Za koga je: Za vse, saj se težavnost vaj in treninga prilagaja sposobnostim posameznika. V vadbenem centru VigorGround v Ljubljani jo na primer pogosto uporabljajo tudi v sklopu programa rehabilitacije po raznih poškodbah in za pripravo poklicnih športnikov.

Ne iščite izgovorov: bodite Simply Clever in tudi zimske mesece preživite telesno aktivni!

PREDPORODNA VADBA

Ko ne telovadite samo vi

Izziv: Ker sta vzdrževanje telesne pripravljenosti in nadaljevanje redne telesne aktivnosti še kako pomembni tudi v nosečnosti, je za nosečnice na voljo veliko njim posebej prilagojenih vadb – ne samo na suhem, tudi v vodi.

Opis: Pilates je še posebej primeren za čas nosečnosti, saj krepi globoke mišice trupa, ki pomagajo pri gibanju in skrbijo za pravilno držo, s tem pa tudi za neboleč križ. Pilates priporočajo nosečnicam ne glede na obdobje nosečnosti in tako aktivnim bodočim mamicam kot tudi začetnicam. Vadba se osredotoča na pravilno telesno držo, okrepitev globoke trebušne mišice, ki zagotavlja zaščito sklepom, hrbtenici in medenici, obenem pa se naučite tudi tega, kako pravilno stiskati mišice medeničnega dna.

Ste bolj za vodo? Predporodna telesna aktivnost v vodi za nosečnice je oblika telesne aktivnosti, pri kateri je nosečnica potopljena v vodo do višine ramen in izvaja različne specifične vaje, prilagojene tej vadbeni skupini.

Za koga je: Za zdrave nosečnice, katerih nosečnost poteka brez zapletov. Pred začetkom vadbe priporočamo posvet z izbranim ginekologom.

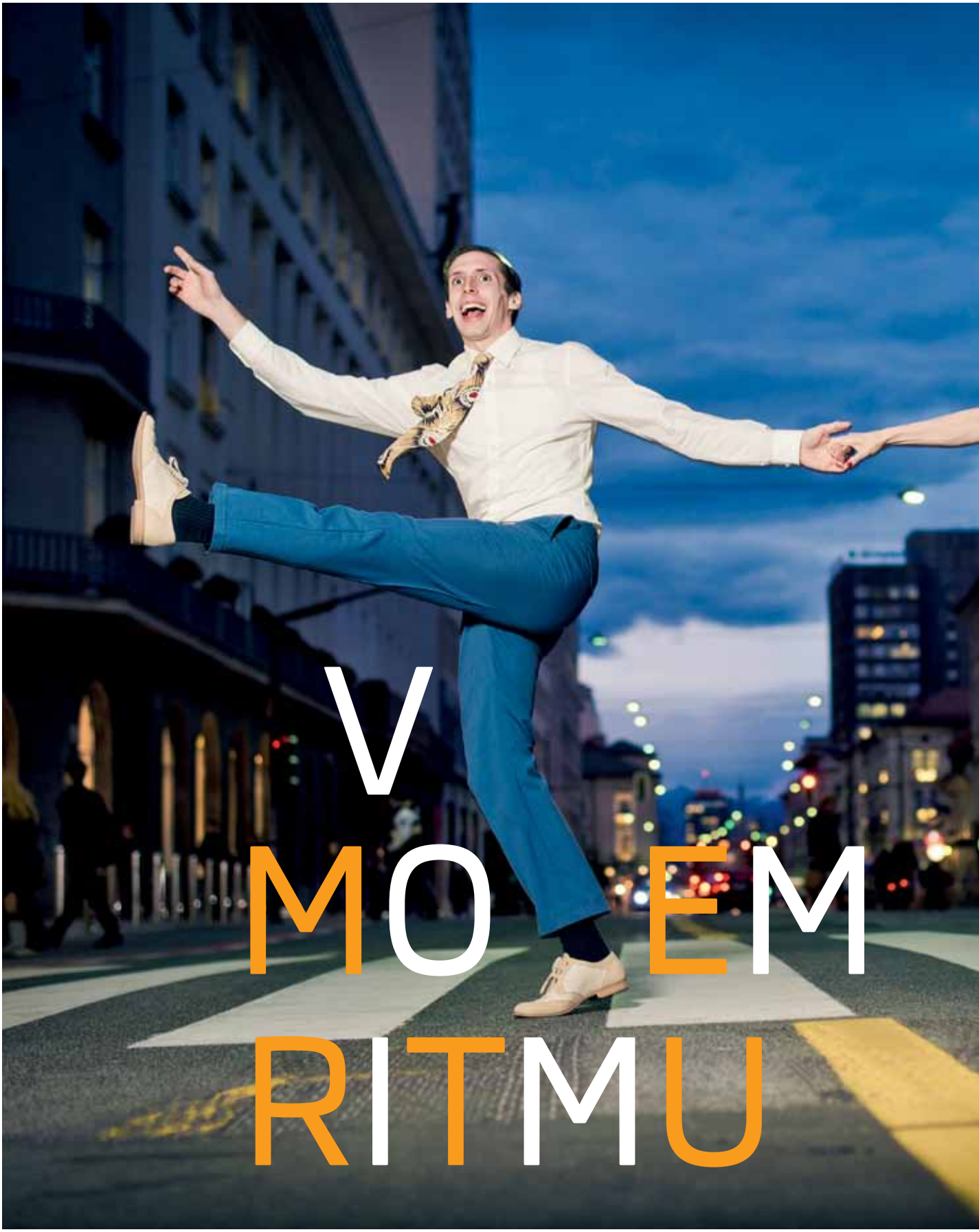
INSANITY

To je noro!

Izziv: Ste dovolj pogumni, da preizkusite domnevno najtežje vaje na svetu, dovolj vztrajni, da se dodobra prepotite, in dovolj močni, da presežete vse meje in iz svojega telesa naredite največ, kar je mogoče? Če ste odgovorili z da, potem ste vsekakor pripravljeni na 90-dnevni »insanity« izziv!

Opis: Vadbo sestavljajo daljši intervali aerobnih in anaerobnih vaj z največjo intenzivnostjo ter s kratkimi vmesnimi počitki. Medtem ko pri običajnih vadbah posameznik intenzivno vadi približno 30 sekund in nato počiva 2 do 3 minute, je pri tej vadbi koncept ravno nasproten. Visokointenzivne vaje se izvajajo 3 minute, temu pa sledi kratek 30-sekundni premor, v katerem naj bi se posameznik spočil in pripravil na novo serijo.

Za koga je: Tako za ženske kot za moške, ne glede na njihovo starost in telesno pripravljenost.


V
MOJEM
RITMU

So ustvarjalni in dinamični, pogumni in vztrajni. Vsak izstopa na svojem področju, vsak je nekaj posebnega. In kaj imajo skupnega? To, da navdihujejo druge in da so hobije spremenili v način življenja in vir zaslužka. Ne, naši sogovorniki se prihodnosti ne bojijo, ker vedo, da bo takšna, kot si jo bodo ustvarili sami.

Besedilo: Tamara Langus
Foto: Borut Peterlin

Katja Hrastar in Blaž Završnik, plesalka in režiser

Mariborčanko Katjo (32) in Ljubljančana Blaža (29) je združil swing. Oba že več let plešeta, vendar jima je swing dal še nekaj več – glasbo, ki jima je všeč, ples, aktivni način življenja in drug drugega. Gojita tudi številna skupna veselja, kot so izleti v hribe, jadranje, skrb za psa in kuhanje.

Katja je samozaposlena plesalka, poučuje swing in ustvarja koreografije v Sloveniji, velik del časa pa preživi v tujini kot mednarodna učiteljica swinga. Dela s kar tremi plesnimi partnerji. Prizna, da je včasih malce težko usklajevati intenzivne in dolgotrajne plesne delavnice v tujini, delo v Sloveniji in zasebno življenje, vendar ji z vnaprejšnjim načrtovanjem uspeva. Kaj ji pomeni ples? »Začelo se je z zabavo in s sprostitvijo, potem pa se je nadgradilo v delo, ki pa ni tipična služba – hvala bogu! « Prosti čas preživlja z Blažem in s psom, poleg plesa jo veseli še veliko drugih reči, med katerimi so tudi vrtnarjenje, videomontaža in igranje harmonija, gotovo pa najbolj izstopa igranje igric na računalniku. Dolgčas ji je kvečjemu včasih na letalu.

Blaž je diplomirani arhitekt, vendar sta ga želja ter razmišljanje o človeku in njegovih zgodbah gnala še v študij režije. Danes je perspektiven režiser in scenarist, ki je za film Nad mestom se dani prejel nagrado vesna za najboljši kratki film. Dela za RTV Slovenija in za produkcijsko hišo Sever & Sever. Trenutno montira svoj največji projekt doslej, celovečerec Pot v raj. Njegovo delo je, podobno kot Katjino, odvisno od obdobij. Kako deluje tako sezonsko delo? »Navadiš se,« skomigne Blaž, ki poleg plesa zbira objektive, igra kitaro in usposablja svojega oldtajmerja.

www.katjahrastar.com
www.blazzavrsnik.com

Rok Langus Žumer, BMX rider

Rok (29) se je včasih resno ukvarjal s snowboardingom in ga tudi poučeval, nato pa se je odločil za študij. Veselje s kolesi BMX je odkril po naključju, a je bilo očitno dovolj, da mu danes to predstavlja delo in užitek.

Četudi se vam zdi divjanje in skakanje s kolesom adrenalinsko, nevarno in morda celo noro početje, v pogovoru z Rokom sogovornik zlahka začuti, da fant ve, kaj počne, in da se tega športa loteva zelo premišljeno. Danes poučuje spretnosti BMX-vožnje štiri skupine otrok in eno skupino odraslih. »Celo motorično težavni otroci lahko pridejo do točke, ko se zabavajo in se tudi ogromno naučijo. Bolj adrenalinskim otrokom pa pomagam pri preprečevanju poškodb, ker jih kontroliram, brzdam in usmerjam. Tudi če so čisto podivjani, resnih poškodb ni,« navdušeno pripoveduje Rok, ki želi svoje tečajnike naučiti predvsem varnosti in nadzora.

In kaj je potemtakem njegov hobi? Zadnjih šest let vsako jesen in vsako pomlad koplje po gozdu, premetava in oblikuje zemljo v velike skulpture, po katerih čez poletje lahko vozi in vadi svojo tehniko v naravi. Gre za hitro vožnjo z visokimi skoki, pri katerih ne gre za norenje, ampak sta pomembna slog in estetika. Vseeno je upiranje gravitaciji videti nevarno in Rok prizna, da tudi njegovo dekle vedno malce skrbi, ko gre v divjino.

Mina Žabnikar, grafična oblikovalka

Mina (35) je grafična oblikovalka, ki že od leta 2002 redno prejema nagrade in priznanja za svoje delo, vendar ji ta suhoparni opis dela krivico, saj počne še veliko več. Ilustrira, riše stripe, fotografira, piše, razstavlja, vidžeja (vidžej, VJ, je skovanka iz angleškega izraza video jockey in pomeni vizualno podporo glasbenim prireditvam) ... Vedno pogosteje se podpisuje s svojim vse bolj prepoznavnim vzdevkom Mina Fina. Kljub temu da je oblikovalsko delo samotno, disciplinirano, mirno in da terja svoj čas, boste Mino zlahka srečali v mestu na katerem od zanimivih kulturnih ali zabavnih dogodkov. Ogromno ji namreč pomeni ljubljanska klubska scena, katere del je že vrsto let.

Dela tudi kot vidžejka in v zadnjem času se največ ukvarja z bendom Your Gay Thoughts. Vidžejanje je postalo nekakšen kompromis in dopolnitev klasičnega dela, ki ga ima kot oblikovalka. »Zelo rada hodim ven in se družim z ljudmi. Če pa ob tem delam, si ne morem očitati, da hodim veliko ven,« povsem logično razloži Mina. »Poleg tega pa kot vidžej na dobrem partiju dobiš takojšen odziv publike in to je super občutek.«

Mina je dnevno razpeta med številne in raznovrstne projekte. Ne more povedati, kateri ji je ljubši, saj v prav vsakem pusti del sebe. Nedavno se je spoprijela s še enim izzivom. S sodelavcem je postala kuratorka mesečnih razstav v priljubljenem ljubljanskem lokalu Bi-Ko-Fe.
www.minafina.si

Anja Humljan, arhitektka in učiteljica urbane joge

Anja (30) je živahna, temperamentna in odprta ženska, s katero je prijetno klepetati. Nekdanja atletinja je po poškodbi našla jogo, s katero se je naučila koncentracije, želja po spoznavanju umetnosti in prostora pa jo je pripeljala do arhitekture. A to ni bilo dovolj. V vsem namreč išče nekaj več in dve tako različni dejavnosti, kot sta arhitektura in joga, sta se pri Anji združili v smiselno celoto. Se vam zdi hladna in prizemljena arhitektura nezdružljiva z neotipljivo in duhovno jogo? Anji ne.

Zaveda se, da vzhodna kultura in tamkajšnja filozofija ne moreta v enaki meri zaživeti v urbanem zahodnem svetu. A ker joga obenem temelji na skladnosti človeka s seboj in z okoljem, v katerem se nahaja, je Anja ravnotežje našla v t. i. urbani jogi, ki ni nič drugega kot združitev tradicionalne jogijske filozofije in sodobnega zahodnjaškega življenja. Ker je Anja tudi učiteljica urbane joge, lahko to zanimivo zvrst izkusite kar osebno.

Po drugi strani pa je Anjo, ki je razpeta med Ljubljano in New Yorkom, klasično razumevanje arhitekture omejevalo. Ker je želela spoznati vse vidike prostora, je odšla na šolanje na Dansko in v Avstralijo. Svoje znanje je obogatila s poznavanjem videa, oblikovanja, snemanja zvoka in govorjene besede. To jo je pripeljalo do širšega razumevanja prostora, ki vključuje tudi gibanje, zvok, svetlobo in ne nazadnje atmosfero. Danes imajo Anjini prostori potencial, njeno delo pa neizčrpno mero navdiha.
www.anjahumljan.si

Andrija Šulić – Shuljo, DJ/producent

Andrija (29) je Mariborčan, ki živi v Ljubljani. Je bivši vaterpolist, diplomiral je iz medijskih komunikacij, dandanes pa je predvsem razdvojen med delom spletnega načrtovalca ter didžeja in producenta. Oboje rad počne in se ne more opredeliti le za eno.

Izhaja iz glasbene družine, zato ga glasba spremlja že od mladih let, ko je najprej igral klasično kitaro, nato pa poprijel za saksofon. Glasbena šola mu je dala osnovo in občutek, ki ju je kasneje uspešno zlil v računalniško generirano glasbo, ki pa zanj ni osamljeno delo. »Najlepše od vsega je to, da delaš muziko zato, ker se družiš. In da se družiš zato, ker delaš muziko,« pove Andrija in s tem najbolje opiše, kaj mu pomeni glasba. Po desetih letih ustvarjanja glasbe na računalnikih je sodeloval že s številnimi hip-hop glasbeniki, produciral dve plošči za mariborsko skupino Tekochee Kru in letos izdal tudi samostojni album Green Winter. Preplet glasbe, študija in dela je prav njegov album, saj je zanj zasnoval posebno oblikovno rešitev ovitka in v proces ustvarjanja naslovnice aktivno vključil tudi poslušalce. Rezultat je izkušnja, ki si jo človek zapomni.

Kako mu uspeva usklajevati glasbo in delo, Maribor in Ljubljano, obveznosti in zasebnost? Leta resnega posvečanja timskemu športu so ga naučila discipline, trdega samostojnega dela in tudi skupinskega žrtvovanja, ko je to potrebno.

»Če je treba stisniti, stisneš,« pove Andrija na najbolj preprost način. Lovljenje rokov, usklajevanje, samodisciplina ali pa kampanjsko delo – vse to je del njegovih dni ali pa noči, če je to potrebno.

www.facebook.com/shuljotekochee

JUNAK NAŠEGA ČASA

Kompakten navzven, prostoren v notranjosti, modno izrisan in praktično zasnovan: če ste dinamični, odprti, zahtevni, preudarni in mladi po srcu, je Rapid Spaceback ravno pravšnji avto za vas!

Besedilo: Matjaž Korošak
Foto: Klemen Korenjak

Rapid Spaceback

Rapid Spaceback, najnovejši Škodin model, je krajši in manjši, a zračnejši, svetlejši in okretnejši od limuzinskega starejšega brata. Namenjen je aktivnim, dinamičnim ljudem, ki ne poznajo dolgčasa in na mobilne rešitve gledajo skozi nekoliko drugačna očala.

SODOBEN, A BREZČASEN

Kompaktni petvratnik, »hatchback«, kot bi mu modno rekli, je prvi svoje vrste v Škodini paleti modelov. Prihaja morda pozno, a z razlogom. V Mladi Boleslav so bili namreč odločeni že v prvem poskusu narediti vse tako, kot je treba. Rezultat je na 4,3 metra skrajšani Rapid v spretno zarisani praktični obliki. Dinamičen avto za dinamične ljudi torej, ki mora slediti urbanemu tempu življenja – z opremo in tehniko vred. In z ravno dovolj družinskega pridiha ter prostornosti. Pa z dobro pretehtano ceno, kar tudi ni ravno na zadnjem mestu!

Šele z nekaj centimetri manj (natančneje 18 cm) od limuzinskega starejšega brata je Spaceback-ova silhueta lahko pridobila kompakten videz, saj je medosna razdalja ostala enaka (2,6 m). Spaceback si obliko vse do B-stebrička deli z Rapidom, nagrajenim s prestižno oblikovalsko nagrado red dot, in oblikovalci so na novo osmislili le zadek, ki je zaradi skrajšanega previsa zdaj tako drzno športno prirezan. Elegantno zapognjeni zadek želi vdahniti celoti tudi nekaj sodobnega kupejevskega šika. In ker gre le za zadnji previs, ostajajo prostorne mere zadnje klopi velikodušno odmerjene. Kaj to pomeni? Največ prostora za kolena in glave potnikov zadaj v tem avtomobilskem segmentu! Centimetri in milimetri pri navajanju običajno utrujajo, ampak verjemite, da lahko zadaj brez težav in dovolj udobno sedijo tudi potniki, precej višji od 1,8 metra. Torej je prostora dovolj tako za daljši izlet s prijatelji kot za družinsko potovanje. Nobenih kompromisov, nobenega odrekanja!

Res je, prtljažnik je zato nekoliko manjši – meri 415 litrov, kar je 135 litrov manj kot v limuzini, a gre še vedno za zgornjo vrednost tega kompaktnega razreda. Ob nizkem nakladalnem robu (spodnji rob prtljažnika) in z možnostjo podiranja naslonjal zadnje klopi je mogoče ta prostor postopno povečati na 1380 litrov. Povedano drugače – na skoraj 1,4 kubičnega metra. Nedvomno je ogromna odprtina prtljažnika z zgornjim robom vrat, ki se zajeda precej v streho, praktična. Zato res ne bo težav z zloženim kolesom, smučmi ali desko za smučanje!

MLADOSTEN IN INTELIGENTEN

Bolj ko postaja avto krajši, pomembnejša je inteligentna izraba vsakega centimetra. Škoda to obvlada in tudi v Spacebacku ponuja številne rešitve, ki se sčasoma zazdijo kar samoumevne, vendar so dejansko daleč od tega. Takšne so denimo koš za odpadke v vratih in dvojno dno prtljažnika, ki lahko razdeli prtljažnik na dva dela, strgalce za led v pokrovu rezervoarja za gorivo, ki se zdaj zaklepa s centralnim zaklepanjem, držalo za varnostni jopič pod sovoznikovim sedežem, zložljive kljukice v prtljažniku za obešanje nadležnih nakupovalnih vrečk ... Tu so še preprost in praktičen sistem elastičnih predelnih mrež, ki omogočajo pričvrstitev oblih in manjših predmetov, da se ne kotalijo po velikem praznem prtljažniku, dvostranska podloga prtljažnika (s plastično stranjo za na primer odlaganje mokrih in blatnih čevljev), praktična velika sredinska konzola in še in še. V Spacebacku je lahko vse (in vedno) na dosegu roke, a hkrati varno spravljeno. Telefon, sončna očala, denarnica, plastenka vode, vse ima svoj prostor. Še celo zaponka za mnogokrat pogrešano garažno ali parkirno kartico je vgrajena! Poleg tega Spaceback premore nov trikraki volan, nove sedežne prevleke in nove elegantne dekorativne letve.

EKONOMIČEN IN ZMOGLJIV

S 4,3 metra dolžine in spretno skrajšanim zadnjim previsom ter odločnimi potezami, ki želijo sugerirati novo, bolj dinamično osebnost krajšega Rapida, sodi Spaceback nekako v sredino kompaktnega segmenta. Zdaj se mu bolje podajo tudi večja platišča (pri Škodi ponujajo velikosti do 17 palcev), ki dobro zapolnijo praznino kolesnih odprtin. Nedvomno je Spaceback izrisan izrazno tako močno, da tudi 18-palčna platišča ne bi bila odveč. Toda tole ni športnik in to niti noče biti, zato pa toliko prepričljiveje nagovarja s svojo trendovsko zunanjostjo.
Tako je tudi podvozje v glavnem ostalo takšno kot pri večjem bratu. Tehnično je prav gotovo identično, le da so inženirji zdaj pod drobnogled vzeli delovanje blažilcev in vzmeti ter vse skupaj umerili na novo. Za več udobja, več mirnosti in seveda tudi za več veselja med vožnjo, to pa je, priznam, na zavidljivi ravni. Vsaj tak je bil moj vtis po prvih nekaj kilometrih pretežno vegastih pode-

želskih cest, na katerih sem bil resnično zadovoljen s tem, kako zelo homogeno deluje podvozje.

Pri Škodi sicer ponujajo štiri bencinske in dva dizelska motorja, vse sodobne agregate z neposrednim vbrizgom in prisilnim polnjenjem (razen vstopnega), ki jih odlikuje predvsem znani Škodin adut – ugodno razmerje med močjo, učinkovitostjo in ceno. No, povsem nov je le dizelski strojček z 1,6 litra prostornine in 66 kW (90 KM), ki ga je mogoče kombinirati z ravno tako učinkovitim in sodobnim sedemstopenjskim samodejnim menjalnikom DSG.

Kljub tej zanimivi in uporabni kombinaciji se zdi, da bo močnejša različica s 77 kW ostala prva izbira za tiste, ki si želijo pri vožnji več dinamike in odločnosti. Je pa tale dizel ušesom prijazno tih, dobro zadušen, dizelskega trušča je malo ali skoraj nič, 90 konjičev pa se tudi brez večjega napora spopada s Spacebackovo težo, ki je pri 1280 kilogramih seveda ugodna, saj jih 20 doda samo DSG. Ampak tale menjalnik se zato dobro ujame s krivuljo navora in moči dizla, prestavlja hitro in skoraj nezaznavno, igla merilnika vrtljajev pa je mirna, kot bi vozil v eni prestavi.

Nekaj podeželskih ovinkov je hitro za mano in Spaceback z njimi opravi mirno, suvereno, predvsem novi elektromehanski servo se zdi dobro umerjen in v zavoju tudi komunikativen, da vselej vem, kaj se dogaja pod kolesi. Oprijema je dovolj,

Je prepoznaven in ostrih, izrazitih linij, s katerimi želi nekaj svoje športne osebnosti prikazati tudi navzven.

moči ravno prav. Ko odločno pospešim, postane jasno, da tak Spaceback nikakor ni lenoben in odlično zadosti potrebam po mobilnosti.

Vsekakor prepriča poraba, ki s petimi litri, izpisanimi na potovalnem računalniku, pokaže, da Spaceback želi in zmore še več kot zgolj izlet v center mesta, v nakupovalno središče, do šole in kina. Ne brani se dolgih razdalj, veseli se popotovanj z družino na smučanje (z vsemi kovčki in smučarsko opremo vred), z družbo na jadranje (z goro opreme), s prijateljem (in zloženimi kolesi) na spust ...

HM, LE KAJ BI IZBRAL?

Seveda je spisek paketne opreme dolg, kot je pri Škodi običajno, in že prva raven serijske opreme, ki nosi ime Active, zajema radio s CD/MP3-predvajalnikom ter večino za potovalno udobje in varnost pomembnih elementov, saj vsebuje tako klimatsko napravo kot centralno zaklepanje z daljinskim upravljalnikom, meglenke, po višini nastavljiv voznikov sedež in volan, šest varnostnih blazin ter seveda sistem za uravnavanje stabilnosti vozila z ABS-om (in kupom drugih funkcij). V paketu Ambition ima Spaceback še električna pomična stekla zadaj, samodejno klimatsko napravo Climatronic, 15-palčna aluminijasta platišča, po višini nastavljiva prednja sedeža in praktičen usnjen večfunkcijski volan. Paket Elegance kot piko na i dodaja še tempomat, bluetooth povezljivost, MDI-vmesnik (za priklop

BENCINSKI MOTORJI

MOTOR	MENJALNIK	NAJVEČJA HITROST	KOMBINIRANA PORABA GORIVA	EMISIJE CO_2
1.2 MPI 55 kW (75 KM)	petstopenjski ročni	172 km/h	5,8 l/100 km	134 g/km
1.2 TSI 63 kW (86 KM)	petstopenjski ročni	180 km/h	5,1 l/100 km	119 g/km
1.2 TSI 77 kW (105 KM)	šeststopenjski ročni	193 km/h	5,4 l/100 km	125 g/km
1.4 TSI 90 kW (122 KM)	sedemstopenjski samodejni (DSG)	172 km/h	5,8 l/100 km	134 g/km

DIZELSKA MOTORJA

MOTOR	MENJALNIK	NAJVEČJA HITROST	KOMBINIRANA PORABA GORIVA	EMISIJE CO_2
1.6 TDI 66 kW (90 KM)	petstopenjski ročni/ sedemstopenjski samodejni (DSG)	182 km/h	4,4 (4,5) l/100 km	114 (118) g/km
1.6 TDI 77 kW (105 KM)	petstopenjski ročni	190 km/h	4,4 l/100 km	114 g/km

zunanjih avdionaprav), parkirna tipala zadaj, 16-palčna aluminijasta platišča ... Nato je tu še bogat spisek dodatne, opreme. Posebej privlačna je cena tega Škodinega novinca, saj stane vstopni model paketa Active (1.2 Active) 10.999 evrov, medtem ko boste za vstopni model paketa Ambition (1.2 Ambition) odšteli 12.999 evrov, za vstopni model paketa Elegance (1.2 Elegance) pa 13.956 evrov.

Sam bi vsekakor izbral veliko zatemnjeno panoramsko strešno okno, saj zaradi njega notranjost deluje svetlo in zračno, zunanjost pa še bolj trendovsko. Panoramsko strešno okno je na voljo tudi kot del paketa Style, pri katerem zadnje steklo sega približno deset centimetrov nižje v pokrov prtljažnika, tako rekoč vse do registrske tablice. Zaradi ogromne steklene površine in črnih stranskih ogledal ter črnega difuzorja zraka pa takšen Spaceback (na fotografiji zgoraj levo) učinkuje zares samosvoje, trendovsko, celo športno.

Zmogljivi ksenonski žarometi bi bili ravno tako visoko na mojem spisku, a šele za športnima prednjima sedežema z izdatnejšo bočno oporo. Tudi vgrajen navigacijski sistem Amundsen z barvnim zaslonom, občutljivim na dotik, je zelo uporaben za potovanje. Škoda sicer ponuja tudi sistem start-stop za še večji prihranek goriva. Pametna izbira je tudi zimski paket – vsaj za zmrzljivce, kot sem sam – z ogrevanimi sedeži in šobami za čiščenje stekla.

VEČ ›

Kakšen bi bil Spaceback po vaši meri? Za kateri paket opreme bi se odločili, bi izbrali dizelski ali bencinski motor? In kaj bi to pomenilo za vašo denarnico? Preverite v konfiguratorju!
› http://bit.ly/konfigurator-Škoda

EKSPEDICIJA SE NADALJUJE!

Prišel je prenovljeni Yeti — pravzaprav kar dva! Eden je oblekel elegantni frak in ga zanimajo predvsem soj mestnih luči ter izzivi urbane džungle, drugi — Yeti Outdoor — pa odločno zre preko meja cestnih robnikov.

Besedilo: Karl Zajc
Foto: arhiv Škoda

Pod motornim pokrovom se odslej vrtijo le najsodobnejši motorji s prisilnim polnjenjem in direktnim vbrizgom goriva. Bogato motorno paleto sestavljajo štirje dizelski (TDI) in trije bencinski (TSI) stroji z razponom moči od 77 do 125 kilovatov. Novi Yeti omogoča zagon motorja ter odklepanje in zaklepanje, tudi ko ključ počiva v žepu (KESSY). Tu je še multimedija, povezljiva s pametnim telefonom in opremljena z natančno ter hipno odzivno navigacijo, povrhu pa še vzvratna kamera, ki ob samodejnem parkirnem asistentu omogoča hitre in milimetrsko natančne manevre z uvozom na parkirno mesto in izvozom z njega.

« Odbijači in bočne letve, ki eleganco mestnega Yetija ščitijo pred blagimi parkirnimi dotiki, značilnimi za mestni promet, so v barvi karoserije. Ulice bodo razsvetljevali tudi biksenonski žarometi, kolesarji, pešci in drugi pa bodo zaradi novih integriranih LED dnevnih luči Yetija hitreje opazili tudi v opoldanskem vrvežu. Križarjenje po skritih ulicah in v meglo zavitih vpadnicah pa bodo lajšale na novo oblikovane pravokotne meglenke.

V razredu ostaja prostorski prvak. Konkurente poseka z udobjem zadnje klopi, kjer notranji prostor v višino doseže dober meter. Nakupe bo pogoltnil 405-litrski prtljažnik. »

« V kombinaciji z ročnim menjalnikom lahko Yeti vleče do 1700 kg težko prikolico. Omeniti velja še elektronski terenski program, ki pri speljevanju v klanec preprečuje preobremenitve pogona oziroma sklopke ter omogoča nadzorovano spuščanje po strmih pobočjih (skenirajte kodo in si oglejte video!).

» Na strmem kolovozu in v globokem snegu dvolitrskemu dizelskemu stroju TDI s 125 kilovati moči nikoli ne bo zmanjkalo. V kombinaciji s štirikolesnim pogonom in menjalnikom DSG z dvojno sklopko ponuja odlične vozne zmogljivosti in veliko vozniškega udobja tako na asfaltu kot tudi na podlagah z manj oprijema. S serijo energijsko učinkovitih motorjev Green tec (103 kW 2.0 TDI, 77 kW 1.6 TDI s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom DSG in 90 kW 1.4 TSI) pa Yeti svojim zmogljivostim dodaja okoljsko odgovornost. Vsi ti motorji racionalno porabo goriva in manjše izpuste zagotavljajo s sistemom start in stop ter rekuperacijo zavorne energije.

» Vsi trije sedeži, ki sestavljajo zadnjo klop, so posamično poklopljivi, vsakega posebej pa je mogoče tudi odstraniti, kar temu kompaktnemu terencu daje že skoraj enoprostorsko prilagodljivost. Ob odstranjenih zadnjih sedežih je Yeti zmožen ponuditi kar 1765 litrov tovorne prostornine. V prtljažnik so integrirani še LED ročna svetilka in že znano dvojno dno ter dvostranska zaščitna obloga, ki ima na eni strani gumirano površino za prevoz robustnejših in bolj umazanih tovorov.

» Yeti Outdoor je od tal oddaljen 18 centimetrov, kar mu daje dovolj manevrskega prostora tudi za prehod nekoliko težjih skalnatih terenov. Vsi vitalni deli podvozja in pogona so v tej terenski različici dodatno zaščiteni ter tako odporni tudi proti morebitnim dotikom z ostrejšimi in tršimi elementi podlage.

Pogon tega Škodinega avanturista se je zmožen udariti tudi s snežno nevihto, vozniku pa Simply Clever rešitev v tej bitki prinaša še eno močno orožje – električno ogrevano vetrobransko steklo. Za še lepše doživetje pa imajo potniki na voljo panoramsko sončno streho. »

» Yeti Outdoor se zmore uspešno spoprijeti s številnimi izzivi – snegom, mokrim asfaltom, peščeno in kamnito podlago ter celo blatom – tudi zaradi zanesljivega elektronsko nadzorovanega štirikolesnega pogona. Ta navor na vsa štiri kolesa prenaša preko sklopke Haldex. Elektronska zapora diferenciala EDS pa mu omogoča gladko in učinkovito speljevanje v najzahtevnejših razmerah na podlagah z zares malo oprijema.

Kombinirana poraba goriva znaša med 4,6 in 8 l/100 km, izpusti CO_2 pa so med 119 in 189 g/km.

Inaya
Rionn
Ivan
Uhana
Guðrún
Berina
Eva
Ares
Gentrit
Ana
Alejna
Davud
Franci
Andi
Ajan
Fjola

Kako ti je ime?

»Oprosti, lahko poveš še enkrat, prosim?« Nova prijateljica moje 5-letnice je morala trikrat ponoviti svoje ime, preden sem končno razumela. No, ja, nisem edina, celo vzgojiteljica ima težave z imeni nekaterih novincev. Domišljija staršev namreč ne pozna meja.

Besedilo: Petra Bursič
Ilustracija: Zoran Pungerčar

Živimo v časih, ko se Marije in Franci tako rekoč ne rojevajo več, zato pa vse več otrok dobiva imena, ki naj bi po temeljitem razmisleku staršev in študiranju najrazličnejše literature kar najbolj odražala vso enkratnost in izjemnost malega bitja. Register Statističnega urada RS tako med najpogostejšimi imeni, ki se prvič pojavijo po letu 1990, navaja denimo dekliška imena Ilhana, Sumeja, Inaya, Berina, Šana, Alejna, Diellza in Fjola ter fantovska Etjan, Blendi, Ardi, Gentrit, Ajan, Davud, Rionr in Ilan.

Laura Wattenberg, avtorica knjižne uspešnice The Baby Name Wizard (Čarodej otroških imen), je prepričana, da smo se znašli sredi prave revolucije imen. Z analizo imen in trendov poimenovanja skozi čas je ugotovila, da starši pri izbiri na prvo mesto postavljajo posebnost in individualnost. Na poimenovanja seveda vplivajo tudi imena slavnih posameznikov ter kulturni in družbeni trendi. Tako so kratka imena že nekaj časa zelo priljubljena, svoje je naredila tudi numerologija, mnogo staršev pa se pri poimenovanju izogiba šumnikov – za vsak primer, če jo bo njihov potomec zaradi izobraževanja ali službe mahnil čez mejo.

Revolucija kreativnosti se je začela nekje sredi šestdesetih let prejšnjega stoletja, ko so si Američani v želji po upiranju kolektivnim trendom imena začeli dobesedno izmišljevati. Tudi v naših krajih so si starši začenjali dajati duška vse od konca druge svetovne vojne dalje. Kot piše v svojem vselej razprodanem Leksikonu imen jezikoslovec, publicist in imenoslovec **dr. Janez Keber**, je namreč do tedaj odločilno vlogo pri podeljevanju imen imela cerkev, nato pa so primat počasi prevzeli starši in pri tem postajali vse bolj drzni. Če jim je bilo nekdaj, kot je razvidno iz matičnih knjig, na voljo nekaj sto imen, jih je bilo konec leta 2007 pri nas že več kot 40 tisoč!

Danes se zdi, da postaja ime najpomembnejši, če ne celo edini način, po katerem si lahko posameznika zapomnimo in ga ločimo od drugih. Saj veste, da jih ja ne bi bilo v otrokovem razredu še pet

Kako izbrati ime, ki bo odražalo vso otrokovo enkratnost? Kako zaobjeti vso ljubezen, ki jo čutimo, in zraven povedati še kaj o nas samih? In kako se izogniti usodnim napakam?

NAJPOGOSTEJŠA IMENA V SLOVENIJI

Najpogostejše žensko ime v Sloveniji je še vedno Marija, moško pa Franc. Sledijo jima Ana, Maja in Irena ter Janez, Anton in Ivan.

Najpogostejša imena otrok, rojenih leta 2011, so: Eva, Sara, Lara, Nika in Ana (ki se očitno vrača) ter Luka, Nik, Žan, Jan in Žiga.

Med redkejšimi imeni otrok (manj kot 9), rojenih v letu 2011, so: Vida, Klavdija, Mateja, Nataša, Tanja in Bojan, Robert, Jani, Damjan, Aleš, Vasja.

Vir: SURS

z enakim imenom. To se denimo lahko zgodi Lukom in Evam, saj sta bili to v letu 2011 najpogostejši imeni. Kako drugače pojasniti evforijo čim bolj izvirnega poimenovanja in včasih že kar tekmovanja v kreativnih starševskih domislicah novega in še neslišanega? Ob tem je prava ironija, da si starši nemalokrat razbijajo glavo z imenom, ki bi čim bolj izstopalo, otroci pa so povsem zadovoljni s stapljanjem in vključevanjem v skupino, še ugotavlja Wattenbergova.

USODNA POPOTNICA

Kako torej malemu prestolonasledniku nadeti ime, ki bo odražalo vso njegovo enkratnost, izjemnost in posebnost? Kako z eno besedo (ali pa dvema) zaobjeti vso ljubezen, ki jo čutimo do tega malega bitja, in če je le mogoče, zraven povedati še kaj o nas samih? In kako se izogniti usodnim napakam? Ime bo, tako vsaj verjamejo številni starši, vplivalo na otrokov značaj, podobo in celo uspeh v življenju. In prav lahko postane samouresničujoča se prerokba.

Raziskovalca **Leif Nelson** s Kalifornijske univerze in **Joseph Simmons** z Yala sta tako denimo dognala, da lahko imena, ki se začenjajo s C ali D, zmanjšujejo posameznikove možnosti za uspeh. Ameriški sistem ocenjevanja ima namesto številk črke in posamezniki, katerih imena se začenjajo na A ali B, ki sta tudi najvišji oceni, so v petnajst let trajajoči raziskavi študentske populacije dosegali boljše ocene od tistih z začetnicami C ali D. Ko sta omenjena raziskovalca opravila še analizo na pravnih fakultetah, sta dokazala neprimerno večje število diplomiranih pravnikov z imeni, ki se začenjajo z A in B.

Da je lahko ime odločilnega pomena za uspeh, se vsekakor dobro zavedajo podjetja. V njihovem besednjaku se uspeh enači z dobičkom, tega pa prinaša velika prodaja. Zaradi pomena pravilno izbranega imena, ki bo v potrošniku vzbudil asociacije na (pozitivne) lastnosti izdelka ali podjetja, je poimenovanje izdelkov oziroma »naming« preraslo celo v posebno vejo trženja. Prenekateri izdelki svoj kultni status dolgujejo tudi imenu in postali so nam tako domači, da jih ne dojemamo več kot konkretne blagovne znamke, denimo aspirin, kalodont, adidaske ali viagra, da ne omenjamo coca-cole in kodaka, ki veljata za prototip odličnih imen, ker se v večini svetovnih jezikov izgovorita na enak način. Poleg tega v današnji dobi globalizacije za dobro velja tisto poimenovanje, ki v kakem drugem jeziku nima dvoumnega ali slabšalnega pomena. To še dodatno zapleta in otežuje proces poimenovanja. Strokovnjakinja s tega področja, **Beatrice Ferrari**, proces ustvarjanja imena blagovne znamke primerja kar z iskanjem zlata. »Šele po tem, ko skozi rešeto presejemo ogromno zemlje in blata, lahko najdemo slamnato bilko ali želeno zrno zlata.«

MOJA »MAŠINCA«
Pa imena jeklenih konjičkov? Moja 5-letnica najin avto kliče kar srček – predvsem zaradi rdeče barve, ki jo je smela izbrati sama. Pri hiši pa smo imeli tudi že oranžno strelo in črno mačko. Sicer pa se proizvajalci po navdih zatekajo k mitologiji, vetrovom, imenom krajev, žensk ali pravljičnih bitij. Odločajo se tudi za kombinacije črk in številk, kar numerološko menda dobro deluje. Skratka, vse se lahko uporabi za navdih, vključno s tradicijo. Tako sta denimo nastala Škodina Octavia in Rapid, katerih imeni izvirata iz starejših modelov. Z Roomsterjem, Yetijem in Citigojem pa so, kot pojasnjuje **Thomas Owsianski**, vodja trženja pri Škodi, posegli po sodobnejših imenih.

Proces iskanja ustreznega imena se odvija ves čas, od ideje na papirju pa skoraj do trenutka, ko avto zapelje na cesto. Najpogosteje ime določijo po tem, ko je izdelan prototip. In pri tem ni pomembno le to, da gre dobro v uho! »Pri izbiri imena sodelujemo s profesionalnimi agencijami, ki predvsem preverjajo pomen posameznih imen v različnih jezikih. Ime mora biti sprejemljivo za različne kulture in ne sme imeti ponesrečenih dvoumnih pomenov. Ime testiramo in ga, če vzbuja negativne asociacije, zamenjamo. Če ga ciljna skupina ne sprejema, lahko namreč to vodi do vrste težav pri prodaji,« pove Owsianski.

A ne glede na inovativnost in previdnost proizvajalcev kupci sami pogosto poskrbijo za to, da imajo njihovi štirikolesniki čim prijetnejša imena. Ljubitelji Škode svoje vozilo s krilato puščico ljubkovalno najpogosteje poimenujejo kar škodilak. Drugo najpogostejše ime je julka, tu pa so še škodička, šparovček, octi in octa party, Fabia je furby, Felicia se je udomačila kot felajša, Roomster je postal roomi in rumči, zaradi obilice prostora celo vesoljček in vesoljska ladja. Najdeta se še bine in super B (menda zato, ker si tašča ni mogla zapomniti imena Superb), morda bolj kot pri drugih znamkah pa so pogoste izpeljave iz imena Škodine domovine (čehica, češka strela, češki mini, češki mustang ...). Kakor koli, da le varno in zanesljivo pripelje do cilja, mar ne? V tem primeru je pa itak ljubica.

NAJBOLJ NENAVADNA IMENA V SLOVENIJI (MED 5 IN 14 OSEB S TEM IMENOM)

Za deklice: Anouk, Azime, Birgit, Blinera, Cenka, Daja, Daneja, Eta, Elita, Fatjona, Fina, Gentiana, Gruša, Haxhere, Hyra, Hinka, Iren, Ilvana, Inara, Juna, Kasia, Kleja, Luša, Licia, Meli, Miona, Mei, Nita, Nola, Oja, Orjeta, Pegi, Roteja, Ruša, Soraya, Suna, Suela, Šana, Tifa, Tala, Titina, Vaneja, Virna, Yllka, Zade, Zula, Zilka ...

Za dečke: Arpad, Agon, Bian, Bart, Bejtula, Dren, Dag, Esperij, Edit, Etjan, Gracijan, Gajur, Hieronim, Heliodor, Hanan, Ilan, Ilijas, Ilj, Junuz, Jur, Kal, Kimi, Kiar, Leart, Laren, Lorik, Miajt, Moris, Maik, Nils, Nan, Osmo, Pal, Pan, Romi, Rubin, Sian, Sanin, Šan, Taulant, Tio, Tien, Tobia, Vall, Vanes, Yong, Zinet, Zen, Zafir ...

Vir: SURS

Ime **Fabia** se je rodilo po logiki imen Octavia in Felicia, saj so v Škodi želeli obdržati končaj -ia. Bistvo, ki ga povzema beseda 'fabulous' (fantastična), so nato združili s končajem 'in' nastala je Fabia.

Kako je nastalo ime najnovejšega Škodinega modela **Rapid Spaceback**? Ime Rapid izvira iz zgodovinskega modela, skovanka Spaceback pa najbolje opisuje lastnosti vozila; »space« predstavlja obilico prostora, »back« pa se nanaša na obliko zadnjega dela.

Prototip **Yetija** so prvič predstavili maja 2005. Delovnega imena, ki se nanaša na mitološko bitje iz zaledenelih visokogorij, tudi štiri leta pozneje, ko so model začeli proizvajati, niso zamenjali, saj so ugotovili, da pri kupcih vzbuja pozitivne občutke.

Ko pakirajo OTROCI

Kaj dobiš, če pošlješ starše na kavo in nato razposajenim navihančkom prepustiš družinski avto? Velikanskega plišastega kužka za volanom, otroški žur v prtljažniku in pravljično knjižnico na zadnjih sedežih!

Besedilo: Barbara Bizjak
Foto: Aleš Bravničar

Čeprav smo se odpravljali na smučarske počitnice in so v avto nosili smučke in čelade, so naši mali prijatelji v en glas zatrjevali, da gredo najraje na morje. Ker je na morju pač toplo. »In ker gremo mi radi na počitnice, gre tudi avto rad z nami, saj mi ne moremo iti peš,« je še pojasnila šestletna Sarai. »Avto pa gre rad na počitnice tudi zato, ker se lahko takrat spočije na mestu!« je hitro dodal štiriinpolletni Naum. In kam gre avto najraje na počitnice? »Naprej in nazaj,« je bil prepričan mali hokejist Patrik, ki pa je takoj pristavil, da gre avto »najraje od vsega gledat hokej v Rusijo«. Seveda avto še ne zna igrati hokeja, »se bo pa morda naučil, če bo dobil drsalke«.

»Moj avto bi šel najraje na počitnice v Italijo! In s sabo bi vzel telefon, da nas pokliče,« je bil odločen petletni Enej. »Avto bi se najraje vozil. Ne mara biti pri miru,« pa je jasno petinpolletni Gaji, ki staršem rada pomaga pripravljati prtljago. »Spakiram torbe in igrače. Vedno pa vzamem s sabo plišastega kužija.« In kaj počne avto ponoči? Triletna Trin dobro ve: »Avto ponoči pančka.«

Potem ko je skrbno izbral mesto za svojo nindža želvo, si je Enej oddahnil na voznikovem sedežu!

Takole so malčki montirali pancerček v prtljažnik.

Enej je prišel dobro pripravljen: ne, brez meča in ščita se pač ne gre nikamor.

V novo Octavio Combi so malčki nosili svoje igrače ter torbe, zimska oblačila in smučarsko opremo, za katero se zahvaljujemo trgovini Forma, BTC, Ljubljana.

Otroci so poskrbeli, da se volan ne bo prehladil in da ročk brisalcev ne bo zeblo. Pa ne čudite se, kaj delajo v predalčku za rokavice smučarski čevelj, knjigice in avtomobilčki – tako pač mora biti.

Sarai je poskrbela, da bo imel najmočnejši fantek na svetu boljši pregled nad cesto od voznika.

VEČ ›

Oglejte si, kako so se otroci pri pakiranju zabavali in kaj vse so nam povedali o tem, kam gre avto najraje na počitnice in ali raje vidi, da ga vozi mami ali oči!
› http://www.simplyclever.si/Ko-pakirajo-otroci.html

Medvedek Pu, pot bo dolga! Kje imaš svoj med?!

»Hm ... kaj pa je tukaj?« Radovedna Trin in Enej sta odkrila prav vse skrite kotičke in se pri tem neznansko zabavala.

Najljubša Gajina igrača je plišasti kuža. Na pot pa, če se le da, s sabo vzame še plišastega medvedka ali muco.

Šestletni Patrik je navdušen hokejist, zato seveda ni pozabil spakirati svoje hokejske palice.

Kdo bo peljal, ko pa staršev ni nikjer?! Veliki pliško, seveda!

OD BUGATTIJA DO ŠKODE

Pozna Slovenijo in obožuje morje. Največja umetnina je zanj človek. Navdih črpa iz vsakdanjega življenja, saj hodi po svetu s široko odprtimi očmi. Hvaležen je, da lahko počne, za kar je bil rojen. Jozef Kabaň, ki ga že otroški spomini vežejo na družinsko Škodo MB 1000, je med svojo spoštovanja vredno poklicno potjo poskrbel za videz Bugattija Veyrona, nato pa novega oblikovalskega jezika naučil četico vozil s krilato puščico. Škoda je zanj več kot služba. Nanjo, pravi, je čustveno vezan.

Besedilo: Barbara Bizjak
Foto: arhiv Škoda

»Od otroštva dalje je Škoda del mojega življenja. Kot številne druge družine na Slovaškem smo tudi mi imeli klasiko, MB 1000, zelo staro Škodo, ki je izoblikovala moje prve predstave o avtomobilih. Ta Škoda je v mojih spominih povezana z vsemi družinskimi izleti in tudi z mojimi prvimi vozniškimi izkušnjami. Kot znamka, ki izhaja iz moje domovine, je Škoda vedno zavzemala posebno mesto v mojem srcu.«

Podjetju ste se pridružili po tem, ko ste za sabo že imeli pomemben dosežek, oblikovali ste namreč Bugattija Veyrona. Škoda in Bugatti – dva različna svetova?
Na prvi pogled morda res, a če pogledate pozorneje, boste ugotovili, da sta oba del enega samega velikega sveta.

Kakšni so bili vaša pričakovanja, cilji, ki ste si jih zastavili, in izzivi, ki so vas čakali pri Škodi?
Sem sem skušal priti čim bolj osredotočen na delo in odprtih pogledov, zato si nisem ustvarjal pričakovanj že vnaprej. Moji cilji pa so bili zelo jasni: nadaljevati veličastno tradicijo vozil Škoda, dati tem vozilom nov videz in znamki dodaten čustveni naboj, pri tem pa se ne odreči prav nobeni izmed pozitivnih vrednot znamke. Moram priznati, da je to doslej eden najbolj fascinantnih izzivov v moji karieri.

Ste že kot otrok sanjarili, da boste postali avtomobilski oblikovalec?
Avtomobili so me že od nekdaj zelo privlačili. Davno pred študijem sem narisal prve risbe avtomobilov. Bil sem še fantič. In zahvaljujoč podpori ter sposobnosti mojih staršev, da prepoznajo moj talent, sem dobil priložnost delati to, za kar sem se rodil. Toda ni le talent tisto, kar vas popelje tja, kamor si želite. Bilo je na stotine neprespanih noči in na tisoče zmečkanih skic! Za vsako izmed njih sem hvaležen.

Kot avtomobilski oblikovalec morate znati predvidevati, katere so tiste lastnosti vozil, ki bodo ljudem všeč nekaj let po tistem, ko v studiu narišete prvo skico bodočega avtomobila. Kako vam to uspe?
Pomembno je živeti z odprtimi očmi in vsak dan na stvari gledati na svež, nov način. Če je tako, potem ni težko dobiti navdiha iz povsem običajnih stvari, ga vdihavati med hojo po ulicah, poslušanjem glasbe, branjem. V nekaterih pogledih je prav tako pomembno, kaj dela konkurenca, toda pomembneje kot to je ohraniti svojo smer. Delo konkurence ti lahko da posamezne zamisli, toda najprej moraš imeti močno lastno vizijo.

Velik vir navdiha je bila zame vedno arhitektura. Pa ne le lepe zgradbe, ampak tudi premišljeno oblikovana urbana okolja, ko vloga arhitekture ni le v ugajanju očesu, ampak ima tudi pozitiven vpliv na vsakdanje življenje ljudi. To je pravzaprav najpomembnejša vloga dizajna – biti praktičen in narediti funkcionalne reči lepe.

Pa kdaj testirate zamisli pri ženi, prijateljih ..., preden jih predstavite šefom? Kdo je vaš največji kritik?
Moje delo je precej specifično. Projekti, pri katerih delam, so večinoma tajni, zato svojih idej ne mo-

»Čudovito Slovenijo smo pred leti izbrali za mednarodno predstavitev Yetija. Dežela ima vse – gore, morje ... Sam obožujem morje. Človek si pač vedno želi, česar doma nima.«

rem testirati ne pri družini ne pri prijateljih. Razpravljamo pa o vsakem projektu vedno v okviru naše ekipe, kar prinese želene rezultate. In moj največji kritik? To bom vedno kar jaz sam. In seveda naše stranke.

Kako skrbite za svojo večjo produktivnost in predvsem kreativnost? Imate za to kakšne posebne tehnike ali rituale?
Ena od takšnih tehnik je gotovo ta, da se znam nekako odmakniti od vsega. To mi da potreben vpogled z distance. Ko sem globoko v nekem projektu, moram na vse skupaj občasno pogledati od daleč. Včasih grem tako po koncu delovnega časa, ko vsi že odidejo domov, v našo oblikovalsko delavnico in tam nekaj časa preživim z glinenimi modeli. Samo gledam jih, jih čutim, si ustvarjam vtis. To v meni vedno vzbudi neke nove misli, ki se prej niso imele kje pojaviti.

Škoda tudi to jesen in zimo neusmiljeno nadaljuje svojo modelsko ofenzivo in četici povsem na novo oblikovanih ali v skladu z novim oblikovalskim jezikom prenovljenih vozil dodaja še olepšanega Yetija in popolnoma novo vozilo, Rapida Spaceback. Pionir novega videza pa je bil Rapid in zanj ste – med drugimi nagradami – prejeli tudi ugledno oblikovalsko nagrado red dot. Kaj vam pomeni takšno priznanje?
Vse oblikovalske nagrade, ki smo jih prejeli doslej, so izraz odličnosti in zaslug celotne ekipe. Prav vsak član šteje in prispeva h končnemu izdelku. Za nas so te nagrade potrditev, da smo na pravi poti. Meni osebno pa je to dokaz, da nam je uspelo ohraniti vse pozitivne tradicionalne vrednote blagovne znamke Škoda in dati hkrati tem vozilom novo podobo. Povezovanje teh dveh svetov vedno predstavlja velik izziv. Uspelo nam je izredno dobro.

Škodin novi oblikovalski jezik lahko povzamemo z nekaj preprostimi besedami: čiste linije, natančnost, brezčasnost, eleganca ...
Pri svojem delu se osredotočamo na bistvo, na dušo avta. Če ti uspe izraziti lepoto oblike, forme, ti avtomobila res ni treba krasiti ali mu dodajati česa, kar bo stranko čez čas začelo motiti.

Na katero vozilo ste najbolj ponosni in katero vozite sami?
Nobenega Škodinega izdelka ni, na katerega bi bil ponosen bolj kot na druge. Vsak avto ima svojo zgodbo, svoje življenje in je zame nekaj posebnega. Ponosen sem na to, kako nam je uspelo ustvariti ta novi oblikovalski jezik vse od konceptne študije Vision D do koncepta Mission L in do prve uporabe pri modelu Rapid. To je bila pot, polna izzivov, in vsa ekipa je na tej poti dokazala, kaj zna. Sam vozim prav vse modele Škoda. So kot družina, ki je med seboj močno povezana. Priložnost poznati prav vsakega izmed njih mi omogoča, da sem strankam blizu. Seveda pa imam tudi možnost, da na testnih vožnjah vozim vsa vozila naših konkurentov.

Katera Simply Clever rešitev pa vam je najbolj všeč?
Vse so tu, da lajšajo življenje, in zaradi njih lahko bolj uživate. Tista Simply Clever rešitev, ki jo sam najpogosteje uporabljam, pa so kljukice v prtljažniku. Všeč sta mi ta velika raznolikost in funkcionalnost, ki ju svojim kupcem ponujajo Škodina vozila.

VEČ >

Kakšna je pot od koncepta do novega vozila, kakršno je najnovejši član družine Škoda, Rapid Spaceback? Imamo odgovore v sliki in besedi!
› http://www.simplyclever.si/Od-koncepta-do-Rapida-Spaceback.html

Trije prijatelji, EN CITIGO in 30 tisoč km

Besedilo: Marcus Olsson
Foto: Oskar Bakke, Marcus Olsson, Fabian Wester

Bi se stlačili v majhen avto samo zato, da bi se v njem peljali pol poti okoli sveta? Ne, takšnih ljudi ni prav veliko. Tale zgodba govori o treh 20-letnih fotografih, željnih avanture, in njihovi udeležbi na Mongolskem reliju, enem največjih dobrodelnih relijev na svetu.

»Ehem ... fantje, kaj se je zgodilo s cesto?« Ni bilo prvič, da smo si postavili to vprašanje. Bili smo sredi nikogaršnje zemlje nekje med Tadžikistanom in Kirgizistanom. Gramozna cesta, po kateri smo se peljali, je izginila, kot bi odrezal, in pred nami je hrumela mrzla rjava voda. Oskar je brez odlašanja odkorakal vanjo in začel iskati plitvine. Nato je Fabian vžgal avto in začel previdno slediti Oskarjevim navodilom, jaz pa sem hitro pograbil fotoaparat, da bi ovekovečil vznemirljivi trenutek. Ko sem si kasneje, po še enem uspešnem prečkanju reke, ogledoval svoje fotografije, se je vse kar naenkrat zazdelo tako zelo neresnično. Tu smo, na dogodivščini svojega življenja, stotine kilometrov stran od doma, nekje med mejama držav, za kateri ljudje niti ne vedo, da obstajata, in rijemo po blatu!

V MONGOLIJO!

Vsi trije smo se že večkrat pogovarjali o tem, da bi si skupaj privoščili kakšno dogodivščino, a se nikakor nismo mogli odločiti, kaj naj bi to pravzaprav bilo. Ko pa sem lani med potovanjem po Kitajski srečal mladega Britanca, ki se je že udeležil Mongolskega relija, so me njegove zgodbe očarale. V trenutku sem bil pečen in kmalu tudi Fabian in Oskar nista več mogla razmišljati o ničemer drugem.

Mongolski reli, ki vodi od Velike Britanije do Ulan Batorja, pravzaprav ni reli. Izbira poti je odvisna od vsake ekipe. Poleg tega sploh ne gre za to, kdo bo na cilj prišel prvi. »Zmagovalka« je ekipa, ki ima za seboj najvznemirljivejšo pot, najbolj nore spomine in ki v dobrodelne namene zbere največ denarja. Pravilo, ki se ga morajo držati vsi sodelujoči, je le eno: prostornina motorja njihovega vozila ne sme biti večja od 1,2 litra. V prevodu to pomeni, da se na slabe ali celo neobstoječe ceste v osrčje Azije podajajo majhni avtomobili, ki niso bili narejeni za takšne avanture. A če se je leta 2004 prireditve udeležilo zgolj šest vozil, je na zadnjem reliju sodelovalo že več kot 200 avtomobilov! Kateri avto torej izbrati? Pred nami je bila izzivov polna pot in sila omejena izbira, a ker smo brali, da je ciljno črto v zadnjih letih prečkalo veliko vozil Škoda, smo se odločili za avto, ki mu lahko zaupamo. Sprva smo nameravali kupiti devet let staro Fabio, a le tri tedne pred startom sem poklical predstavnike blagovne znamke Škoda na Švedskem in jim predstavil naš načrt. Zamisel jim je bila všeč in za dobro ceno so nam prodali leto dni star Škoda Citigo 1,0 s 60 konjskimi močmi. Mestni malček je bil po nekaj drobnih izboljšavah videti kot pravi reli dirkalnik!

Nato smo se lotili potovalnega načrta. Začeli smo iskati zanimive kraje na poti med Švedsko in Mongolijo. Označili smo si jih na zemljevidu, med njimi potegnili črto in – voila! – tako je nastal načrt naše poti.

Mali Citigo, ki smo ga pozneje ljubkovalno poimenovali Erkan, se je izkazal za zanesljivega prijatelja. Popeljal nas je skozi puščave in gorovja, ki so se vzpenjala tudi 4600 metrov visoko, ter se prebijal po brezpotjih, primernih za štirikolesnike. Zakaj Erkan? Preprosto: na bencinski črpalki v Turčiji smo srečali nekega Erkana, ki se je sredi pogovora nenadoma odločil, da bo svoje ime napisal na pokrov motorja našega Citigoja. Vse skupaj se nam je zdelo zabavno, zato smo avto preimenovali v Erkana ...

»JE TO RES PRAVA POT?«

Med vožnjo po dolini Wakhan smo se kar naenkrat znašli na ozki, vijugasti gramozni cesti, ki se je vzpenjala strmo v gore. »Kje smo narobe zavili? Sta videli

Imeli smo le papirnate zemljevide, ki pa se dostikrat niso ujemali z resničnostjo. Velike ceste na zemljevidu pogosto niso bile asfaltirane, včasih pa smo se vozili po sveže asfaltiranih avtocestah, kjer je na zemljevidu kazalo, da ni daleč naokoli ničesar.

Pod vsemi nalepkami se skriva popolnoma običajen Citigo – razen drobnih sprememb: dodatnih luči, še posebej vzdržljivih pnevmatik in večjega akumulatorja.

Ekipa Team DeTour so trije 21-letni fotografi Oskar Bakke (levo), Marcus Olsson (v sredini) ter Fabian Wester (desno). Ker je prevečkrat videl Hitre in drzne, je Oskar prevzel vlogo voznika, Fabiana pa je doletela pomembna vloga »grelca sedeža«. Za Marcusa, ki se potepa po svetu že vse od konca srednje šole, pa je bil Mongolski reli le še en izgovor, da mu ni bilo treba biti pri miru. »Obožujem potovanja in dogodivščine. Potem ko sem slišal za ta reli, si ga nisem mogel izbiti iz glave. Razmišljal sem samo še o tem, kako bi bilo, če bi se ga udeležil.«

la kje kako drugo cesto?« V upanju, da bomo našli domačine, ki bi nam pokazali pravo pot, smo se obrnili. Nekaj minut kasneje smo srečali moškega, ki je potrdil naše najhujše strahove: da, bili smo na pravi poti. Kazal je v smer, iz katere smo se ravno pripeljali, nam pa je postajalo vse težje pri srcu. Cesta je bila res strma in vsepovsod po njej so ležale velike skale. Z Oskarjem sva skočila iz avta, da ga odrešiva odvečne teže, Fabian pa se je odpeljal naprej v oblaku prahu. Slišala sva, kako skale praskajo po podvozju, in videla, kako se naš mali Citigo muči po serpentinah, nato pa sva po nekaj minutah tesnobne groze Fabiana in njegovo vozilo le zagledala na vrhu. Kako nama je odleglo!

Res, kamor koli smo šli, so nas čakali nove dogodivščine in izzivi. Če smo se izgubili, so se vedno našli prijazni domačini, ki so nam pomagali. Čeprav nismo znali njihovega jezika, oni pa ne našega, se je telesna govorica odlično obnesla. Kolikokrat so nas povabili v svoje domove, nam tam postregli z domačo hrano, ponoči pa nam ponudili streho nad glavo!

Seveda pa takšno potovanje ne more iti vedno po načrtih. Vsako prečkanje meje je pomenilo ure in ure papirologije. In seveda policija! Vsi policisti so v vseh teh tako zelo različnih državah počeli vse, kar so le mogli, da bi našli kaj, zaradi česar bi nas lahko kaznovali in nato od nas dobili podkupnino. A nekako se nam je uspelo izgovoriti in na koncu smo se vedno razšli v smehu!

POSLADEK ZA KONEC

Razrite in marsikje neobstoječe ceste našemu malčku niso niti najmanj prizanašale, toda zdržal je vse do glavnega mesta Mongolije. Pravzaprav še nekaj ur dlje. Že med potjo nazaj proti Švedski smo se le nekaj ur vožnje iz Ulan Batorja ustavili v naravnem rezervatu. Tam pa se nam je pokvaril jermen alternatorja. Bilo nam je jasno, da se bomo brez alternatorja lahko vozili le tako dolgo, dokler bo zdržal akumulator. Priznam, postali smo precej živčni, saj je bilo treba avto in nas namesto domov spraviti spet nazaj v Ulan Bator. Ugasnili smo luči, radio, klimo, vse zato, da bi prihranili čim več energije. Ob zori smo varno prispeli na cilj in se naslednje jutro podali v lov za jermenom. A ker Škoda v Mongoliji modela Citigo ne prodaja, se je to deset ur in nešteto trgovin pozneje pokazalo za trd oreh. Začelo nas je skrbeti. Za kako dolgo smo obtičali tu?

Naslednji dan se je začel bolje. Našli smo edinega pooblaščenega trgovca z vozili Škoda v državi in mož je bil tako prijazen, da nas je sam vozil od odpada do odpada in od ene specializirane trgovine do druge, nam pomagal in prevajal. Zadnja postaja je bila trgovina z rezervnimi deli zunaj mesta. Le pet minut, preden so jo zaprli, je Oskar iz nje prikorakal ves nasmejan! Uspelo mu je najti jermen, ki je bil le milimeter predolg, in ko smo zadevo preizkusili v avtu, je reč delovala! Zjutraj se je tako le začela naša težko pričakovana pot nazaj na Švedsko. Če me zdaj vprašate, kako je bilo, vam lahko z nasmehom povem, da smo obiskali dežele, za katere si ni nihče izmed nas mislil, da jih bo kdaj doživel, in srečali na stotine prijaznih ljudi. Pri tem pa smo se neverjetno zabavali.

Mongolski reli je več kot le noro potovanje z »odštekanimi« ljudmi. Vsaka ekipa namreč prispeva vsaj tisoč funtov v dobrodelne namene.

VEČ >

Oglejte si še več fotografij ekipe Team DeTour in video, ki dokazuje, da je Mongolski reli res nekaj posebnega!
› http://www.simplyclever.si/Trije-prijatelji-en-Citigo-in-30-tisoc-kilometrov.html

betsafe.com
OXP 009

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

Porsche Slovenija, d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Fotografija je simbolična.

Nekateri za vožnjo svojega življenja potrebujejo letalsko šasijo – kot tale voziček. A vse, kar potrebujete v resnici, je nova ŠKODA Octavia RS. Z dvolitrskima turbomotorjema, bencinskim TSI z 220 KM in dizelskim TDI s 184 KM, boste od 0 do 100 km/h potegnili v le 6,8 oziroma 8,1 sekunde. Za nameček lahko izberete limuzinsko ali combi različico in dodate različna aluminijasta platišča izvedbe RS, dobite pa še agresivno prednjo masko, ostre linije zadka, dva nastavka izpušnih cevi in povsem nov generator zvoka. Gospe in gospodje, čas je za rahlo nevsakdanji družinski avto!

www.škoda.si

www.facebook.com/SkodaSlovenijaOfficial

Kombinirana poraba goriva in izpusti CO_2: 4,6–6,4 l/100 km in 119–149 g/km.