

FILIP FLISAR : PRAVI DED S PRAVIM AVTOM | BRANE ČERVEK IN DAVO KARNIČAR: PREŽIVETJE V DIVJINI
FLORJAN RUS: PRVI ELEKTRIČAR SVETOVNIH PRVAKOV | BINE VOLČIČ: OKUSI VIGNALE | ŠTARTAJ SLOVENIJA: FORD ZA MLADE PODJETNIKE

FORD MAGAZINE

Jesen 2017

#VZTRAJNA

ILKA ŠTUHEC

Na snegu in za
volanom Kuge

**Ford Ka+ in
Domen Prevc**
Sošolca





FORD KA+ VEČJI OD PRIČAKOVANJ

Tako kot Domen Prevc, ki je kljub mladosti z rezultati presenetil ves svet, tudi Ford Ka+ prinaša več od pričakovanj. Več prostora za potnike, več prostora za prtljago – kar 270 litrov in 21 odlagalnih površin. Več užitka v vožnji po zaslugi izjemne vodljivosti in odzivnega motorja. Več povezljivosti s sistemom Ford SYNC in več elementov serijske opreme. Edino, kar je majhno, je njegova cena: **že od 10.750 €.**

MojFordKaPlus.si

Domen Prevc

Ford Ka+ / Uradna poraba goriva: 5 l/100 km. Uradne emisije CO₂: 114 g/km. Emisijska stopnja: Euro 6b. Uradne emisije NOx: 0,0357 g/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM10 in PM2,5 ter dušikovih oksidov. Slike so simbolične. Summit motors Ljubljana, d. o. o., Flajšmanova 3, Ljubljana.



Go Further

Dragi član družine Ford

**ponosno vam predstavljamo drugo izdajo
prenovljenega Ford Magazina.**

Tudi tokratna izdaja je polna zgodb iz ozadja tistih, ki vedo, kaj želijo – naših ambasadorev. Med njimi izstopa Ilka Štuhec: kljub predčasno zaključeni sezoni sta njena energija in ne nazadnje prepričanje o tem, da se bo vrnila še močnejša, navdihujoča. Do vrnitve v zimsko areno bo zdaj imela več časa, med drugim tudi za to, da preganja svojo Ford Kugo po strminah Pohorja, dokler sama še ne bo zmogla trdno stopiti na poškodovano koleno. V najtežjih trenutkih spoznaš prave prijatelje, med katere se uvršča tudi Ford.

Prav to spoznavajo tudi uspešni slovenski podjetniki pri projektu Štartaj Slovenija, kjer kot ponosni partner z zanosom podpiramo preporod slovenskega gospodarstva, številne izvirne izdelke in podjetniški zagon. Nadejamo se, da bomo skupaj navdihnili še več posameznikov in skupin, da gredo na svoje in uresničijo tisto, kar že dolgo želijo. Ravno zaradi razumevanja in podpore potreb podjetnikov v zaključek leta vstopamo kot najuspešnejši prodajalec lahkih gospodarskih vozil v Sloveniji. Poglobljen odnos z našimi kupci, štiri leta jamstva brez omejitve kilometrov in ostale vključene storitve so gradniki uspešnih rezultatov za podjetnike, ki jim naše storitve pomagajo na poslovni poti.

Za varno in udobno pot na treninge in tekme po vsej Evropi pri Fordu kot ponosni partner že vrsto let skrbimo tudi za ekipe Slovenske smučarske zveze. Pred začetkom sezone smo jim tokrat predali kar 61 vozil, ki bodo skrbela, da se naši zimski junaki brezskrbno osredotočajo samo na doseganje najboljših rezultatov.

Navdušenje nad vožnjo in zmogljivostmi naših športnih vozil s strani udeležencev drugega Performance dneva pa nas navdihuje, da vam tudi v prihodnje pripravimo še več doživetij s Fordovimi ikonami. Zavedamo se, da šele takrat, ko začutiš agilnost Forda RS in moč pogona Mustanga na zadnjih kolesih, res razumeš, kaj pomeni, da imajo Fordi vozno dinamiko v svojem DNK. Slednja odlikuje tudi naši zadnji novosti, sedmo generacijo elegantne Fieste in racionalnega malčka Ka+. Če se prva pohvali z največ asistenčnimi sistemi v svojem razredu, je Ka+ prava izbira za drugi družinski avto ali za mlade voznike, med katere se od zdaj uvrščata tudi Domen Prevc in Anej Piletič iz zasedbe BQL.

V času, ko je slovenska vlada napovedala strategijo mobilnosti 2030, tudi pri Fordu gledamo v prihodnost. Do leta 2025 bomo tako izdelali 13 elektrificiranih vozil, v Londonu preizkušamo 20 hibridnih vozil Transit Custom za projekt Čistejši zrak za London, tam smo odprli tudi pisarno za pametne inovacije in razvoj tehnologij na področju mobilnosti, z nemško pošto pa razvijamo elektrificiran dostavnik (e-van).

Še preden ujamemo to prihodnost, pa vam želim uspešen zaključek leta v družbi najdražjih in prijateljev, tudi svojega Forda. In obilo užitka v branju Magazina.



Boštjan Hribovšek,
direktor prodaje in trženja
pri Summit motors Ljubljana



06

#VZTRAJNA

Z Ilko Štuhec smo se spustili v zaodreje priprav na naporno smučarsko sezono.

22

FORD FIESTA WRC ŠAMPIONIŠKI MOZAIK

Atraktivna, predvsem pa z izjemnimi zmogljivostmi, je nova Fiesta WRC pravi hit.

44

POČITNIŠKE ZAGATE

Ko se pred odhodom pred avtomobilom nabere kup prtljage, ki ji ni videti konca, sledi paničen odziv.

26

PRVI ELEKTRIČAR FLORJAN RUS

K vsaki zmagi na relijih svetovnega prvenstva je letos pri M-Sportu svoje prispeval slovenski inženir.

62

NAJBOLJŠI PRIJATELJ MLADIH PODJETNIKOV

V drugi sezoni projekta Štartaj Slovenija osmim mladim podjetnikom pomaga tudi Ford.

30

PRAVI DED FILIP FLISAR

Štajerski as in njegov ameriški lepoteč - Ford Ranchero iz leta 1979.

72

VEČERJA, KI VAM BO VRNILA ČAS

Hrana v stilu Vignale: Bine Volčič in večerja, ki preseneti in navduši.



14

DOMEN PREVC IN FORD KA+: SOŠOLCA

Se spomnite dneva, ko ste prvič stopili v šolo? Da, to je eden od tistih življenjskih mejnikov, ki za vedno ostane v spominu.



66

EKSTREMISTA: Davo Karničar in Brane Červak

Davo, veliki ljubitelj narave, je kratek preizkus preživetja v divjini v okviru projekta V divjini s SSFN sprejel z odprtim srcem.



KOLOFON

IZDAJATELJ:
AM Ljubljana, d. o. o.
Bleiweisova cesta 30, 1000 Ljubljana
ODGOVORNI UREDNIK:
Dušan Lukič
UREDNIŠKI SVET:
Boštjan Hribovšek, Katja Hvala,
Moja Ocvirk
UREDNIŠTVO:
Ford Magazine, Flajšmanova 3,
Ljubljana
FordMagazine@summitmotors.si
tel.: 01 2525116
LEKTORIRANJE:
Borut Omerzel
Art Direktor: Matjaž Vreča
DTP: Rastko Milivojevič
FOTOGRAFIJE:
Peter Giodani, Saša Kapetanovič,
Klemen Brumec, Danilo Hrovat, arhiv Ford
TISK:
Radin print, d. o. o.,
Sveta Nedelja
Tiskano 40.000 izvodov

Prispevki postanejo last revije Ford Magazine. Noben del te revije se ne sme uporabljati ali reproducirati na kakršenkoli način brez predhodnega pisanega dovoljenja. Za vse nadaljnje informacije kontaktirajte uredništvo Ford Magazine. Vse pravice so pridržane.

**Dodatne informacije o porabi goriva
in emisijah posameznih modelov
poiščite na ford.si.**

38

FORD FIESTA: LEPOTA JE V NAŠIH MOŽGANIH

Pravijo, da imajo vsake oči svojega malarja, v nevroestetiki pa se pojavi misel, da je lepota pravzaprav v naših možganih. Je res?



ILKA ŠTUHEC

**»ŽIVIMO V DRUGEM SVETU,« SE POGOSTO SLIŠI V EKIPI,
KATERE DEL JE TUDI SMUČARSKA ŠAMPIONKA ILKA ŠTUHEC.**

RAZGLEDNICE S TRENINGOV

TEKS: T MATEJ KAČIČ, FOTO: PETER GIODANI, ARHIV ILKA ŠTUHEC, FORD

**Z ILKO SMO SE SPUSTILI V ZAODRJE PRIPRAV NA NAPORNO
SMUČARSKO SEZONO.**





Ilka Štuhec je v minuli sezoni navduševala na belih strminah in po upokojitvi slovenske šampionke Tine Maze postala vodilna zvezda slovenskega smučanja. Zbrala je 13 uvrstitev na zmagovalnem odru v svetovnem pokalu, od tega sedem zmag. V St. Moritzu je postala svetovna prvakinja v smuku, osvojila je še mala globusa svetovnega pokala v smuku in alpski kombinaciji, sezono pa je končala kot druga v skupnem seštevku svetovnega pokala, takoj za Američanko Mikael Shiffrin. Z izjemnimi rezultati je Ilka postala ena glavnih favoritinj za najvišja mesta na vsaki tekmi nove, olimpijske sezone. Postavila si je najvišje cilje za svetovni pokal in olimpijske igre. V Pyeongchangu bi bila zagotovo prva favoritinja slovenske odprave vsaj za eno medaljo, lahko pa bi jih osvojila več – sodeč po rezultatih iz lanske sezone je visoko kotirala tako v smuku, superveleslalomu in kombinaciji. Če ... A začnimo pri čem lepšem in zasluženem, denimo dopustu.



ILKA JE KLJUB POŠKODBI OSTALA IZJEMNO IZJEMNO POZITIVNA. PRED SABO IMA NOV CILJ, TO JE USPEŠNO OKREVANJE IN POVRATEK NA BELE STRMINE. ČASA SE NE MORE ZAVRTETI NAZAJ, ZATO RAZMIŠLJATI O TEM, KAJ JE BILO, NIMA SMISLA. PRIPRAVLJALI SMO SE STO ODSOTNO IN TAKO BOMO NADALJEVALI TUDI PO USPEŠNI REHABILITACIJI POŠKODBE KOLENA. V TO JE PREPRIČANA TAKO ILKA, KOT TUDI VSI OSTALI ČLANI EKIPE.

**GREGOR KOŠTOMAJ,
TRENER ILKE ŠTUEHC**



KAJ JE TO DOPUST?

Večina ljudi se po napornih mesecih garanja v službi ali v poslu odpravi na težko pričakovane počitnice, najraje poleti in za dva, raje tri tedne. Vrhunskim smučarjem je po tej plati gotovo poslano z rožicami, saj imajo od marca do oktobra »frej«, si mislijo tisti, ki beli cirkus spremljajo prek TV zaslonov ali drugih medijev. A v času, ko se na domače naslovnice prebijajo nogomet, hokejska, rokometna in košarkarska končnica, formula 1 in drugi športi, se za vrhunske smučarje začne nov cikel treningov, priprav in tudi obveznosti do sponzorjev. Da, za nekaj dni celo res počofotajo v morju, se dajo »na off« v kakšni

eksotični deželi, kakovostno preživijo čas s svojo družino ali preberejo kakšno knjigo, a kot smo iz prve roke izvedeli od šampionke, zares prostega časa nimajo kaj dosti.

Priprave na novo sezono so se pri Ilki začele tako rekoč takoj po koncu lanske. Po finalu svetovnega pokala v Aspinu si je ovenčana z zlatom in srebrom tako vzela le nekaj kratkih dni dopusta, potem pa je vse do konca maja še trenirala na snegu v švicarskem Laaxu, italijanskem Livignu in avstrijskem Kaunertalu. »Potem pa je bil res dopust. Celih 12 dni, če se ne motim. Takoj za tem so se začele kondicijske priprave, najprej štiri tedne v Sloveniji in nato na morju na





Hrvaškem tri tedne. In že sem bila spet v Švici – jasno, na snegu,« je svoje poletje v nekaj sekundah povzela vrhunska smučarka. Vesela je bila tudi dejstva, da je niso obremenjevale poškodbe, njeno koleno je vsake toliko časa malo potožilo, a nič, kar ne bi bilo normalno.

Ko je končno doma v Mariboru, na vrsto pride tudi druženje s prijatelji in prijateljicami. Z veseljem se odpravi na kavo, a ta ponavadi traja veliko dlje, kot sprva misli, da bo. Ko se po dolgem času vidi s prijatelji, si imajo veliko za povedati, najboljša pa je, da to niso pogovori in vprašanja, ki jih prejema najpogosteje s strani medijev. »Z veseljem se podam tudi v naravo, na sprehod v gozd, rada imam Pohorje, na katerem sem odrasla. Tja se velikokrat zatečem tudi, ko moram razmisliti, si zbistriti glavo. Slovenija ima v tem pogledu veliko danosti, ki bi jih morali izkoristiti,« je Ilka o pisala tiste redke proste trenutke, ki jih ima samo zase in bližnje.

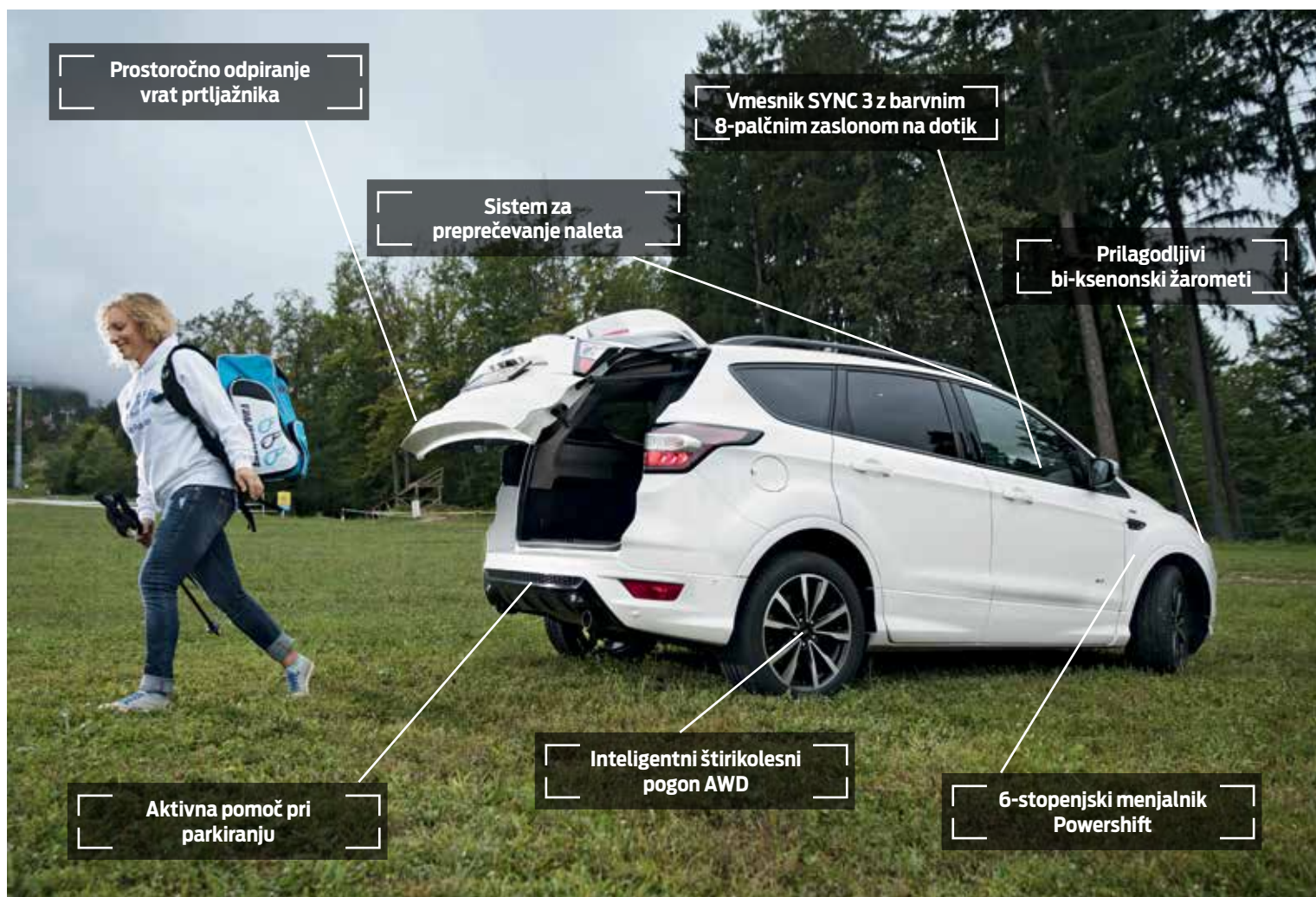
SREDI SEPTEMBRA ŽIVETI V SNegu – TO JE NEKAJ

NEPOPISEGNA IN ČUDOVITEGA

In znova smo pri treningih. Osrednji cilj poletnih priprav je bil izboljšati raven kondicije. Ker je bila Štuhčeva ob koncu minule sezone bolj pripravljena kot ob koncu predhodne, je lahko stvari z ekipo le še nadgrajevala. Vse je potekalo po načrtu, zato se je septembra polna pričakovani odpravila v Čile. Seveda ne zato, da bi se preizkusila v vlogi turistke.

Čile je namreč eden izmed biserov Južne Amerike, ki ga lahko potipamo tudi sami s kakšno turistično agencijo ali v lastni režiji. Dobrih 4.000 kilometrov dolga dežela, ki se kot ozek trak vije med Andi in Tihim oceanom vse od puščavskega severa do zaledenega in viharnege rta Horn, nekje vmes pa leži moderni Santiago de Chile, obiskovalca brez dvoma pusti odprtih ust.

A zimski Čile za Ilko pomeni predvsem mesec dni bazičnih priprav na veliki nadmorski višini, obenem gre za prve prave priprave na snegu pred začetkom sezone. Z Ilko je tja odšla njena celotna ekipa, trener Gregor Koštomaj,





»Z VESELJEM SE PODAM TUDI V NARAVO, NA SPREHOD V GOZD, RADA IMAM POHORJE, NA KATEREM SEM ODRASLA.



“

»NA ŽALOST JE BIL TO EDEN ZADNJIH MOJIH ŠTARTOV ZA KAR NEKAJ MESECEV. ŽALOSTNA IN JEZNA HKRATI, VENDAR MOTIVIRANA, DA SE VRNEM.»

”

kineziologinja (strokovnjakinja za gibanje človeškega telesa) Anja Šešum, mama Darja Črnko, ki je v novi okrepitvi – Luki Križaju – imela pomoč pri servisu smučí. Mariborčanka se je s svojo ekipo sprva dva tedna pripravljala v El Coloradu, nato pa se je v La Parvi pridružila drugim, ki so vadili tam. Tudi naši moški reprezentanci, saj je proga le ena.

Kljub temu, da je bilo vzdušje na nadmorski višini od 2600 do 3600 metrov izjemno delovno in naporno, se je trudila tudi uživati, saj je pravzaprav delala to, kar jo osrečuje. »Priznati je treba, da je vse skupaj veliko lažje ob magičnih razgledih zgodaj zjutraj, ko vse še spi, jaz pa sem na vrhu hriba pripravljena na smučeh,« vedro razloži Štuhčeva. S snegom v času, ko se pri nas poletje preveša v jesen, niso imeli težav. Pri nas tudi pozimi ni ravno običajno, da v enem dnevu zapade 50 centimetrov snega – v Čilu to ni nič takšnega in tudi s tem se je treba naučiti živeti, nekoliko prilagoditi trening, biti iznajdljiv.

ČE PRAV NA DRUGEM KONCU SVETA, TO NISO POČITNICE

In kako in kje poteka »delovnik« nekje daleč stran od doma? Število treningov je res ogromno, poleg tistih na snegu so redni tudi treningi v telovadnici in popoldanska raztezanja in masaže. To ne pušča veliko prostora za prosti čas, sploh ker vsak trening zahteva tudi pošteno mero počitka.

Njena ekipa je spala v apartmaju. Hoteli so v redu, a od nekdaj se najboljši znajdejo v apartmajih, kjer si lahko sami kuhajo in poskrbijo za svoj ritem. Tudi druženje po koncu treningov je čisto drugačno. »Radi se lotimo igre »človek ne jezi se«, seveda pa se v njej vsak tu in tam tudi razjezi. Ob tem so tu kartanje, filmi, serije, in vedno tudi knjige. Teh nikoli ne zmanjka. Pa pogovor, v katerem je ključ do dobrega počutja in razumevanja tudi med nami. Mislim, da je zelo pomembno, da se družimo in živimo kot »velika družina« in nismo prijatelji le na snegu,« je proste trenutke v Čilu opisala Ilka.

Vedno si stojijo ob strani, tukaj pa velja izpostaviti Anjo, ki je pogosto Ilkin ščit. Pa kljub temu se zgodi, da ostane brez besed, ko želi kdo pristopiti po avtoogram ali sliko. »Spomnim se, ko sva med lansko sezono trenirali v fitnesu in je nekdo pristopil kar medtem, ko sem izvajala vajo. Obe sva bili tako presenečeni, da nisva vedeli kaj reči in sem samo naredila sliko in nato sva se smejala,« je dejala Ilka. Ker sta z Anjo cimir, so pogovori o vseh temah nekaj običajnega, Štuhčeva pa je tudi vesela, da ima v njej, poleg tega, da je njena kineziologinja, tudi pravo prijateljico.

Del treningov in potek priprav so v današnjih časih tudi socialna omrežja, zato nekatere tekmovalke skrbno izbirajo fotografije s priprav, ki jih objavijo. Ilka ni izjema, a se tovrstni zabavi posveti šele po koncu treningov, saj vmes nima ne časa ne volje, da bi se fotografirala ali snemala, kaj šele, da bi to objavljala. Lani je na veselje



svojih številnih sledilcev delila fotografijo, na kateri se brez zgornjega dela oblačil poslavlja od Čila, rada pa pokaže tudi druge stvari, denimo kako zoba borovnice, ki jih ima zelo rada. Tekmice spremlja in opazi, kaj delajo, a je to ne distraktira pri njenih aktivnostih.

PRIJETNEJŠA PLAT SPONZORSKIH OBVEZNOSTI

Po Čilu je šlo Ilki vse po načrtu, tudi kondicijsko je trenirala dovolj, česar se je na začetku malo bala, da bo kak teden zmanjkal glede na vse dodatne obveznosti, ki jih je prinesel velik uspeh. Rekordna sezona namreč prinaša tudi veliko medijskih in sponzorskih obveznosti. Med drugim je poleti s Fordom posnela oglasni spot za športno-trenski model Kuga, v katerem seveda ni šlo brez akcije. Ilka se je s štirikolesno gnano Kugo smučarskih vratc lotila nekoliko drugače, kot sicer, saj je strmo pohorsko progo, na kateri se navadno

poteguje za pokal zlate lisice, »napadla« od spodaj navzgor. Čeprav je šlo za dodatno obveznost v že tako polnem urniku, se je vse skupaj smiselno zložilo, Ilka pa se je pri snemanju spota tudi zabavala.

»Zdaj se je treba pripraviti za naprej, na tekmah nikjer ne bo pomembno, kako je bilo, kaj je bilo lani, samo to, kako se je kdo pripravil na novo sezono, in gremo v bistvu vsi z ničle,« se je v novo sezono ozrla najboljša slovenska alpska smučarka. A pri vrhunskem smučanju je v piljenju forme, merjenju časa in lovljenju stotink sekund vedno prisotno tudi tveganje. Ogromno tveganja.

#VZTRAJNA

Meseci Ilkinega garanja, tako v telovadnici, kot na prostem ter naporne priprave in treningi na snegu so šli v le nekaj trenutkih po zlu. Najboljša smukačica pretekle zime si je konec oktobra na treningu v Pitztalu ob padcu hujše poškodovala

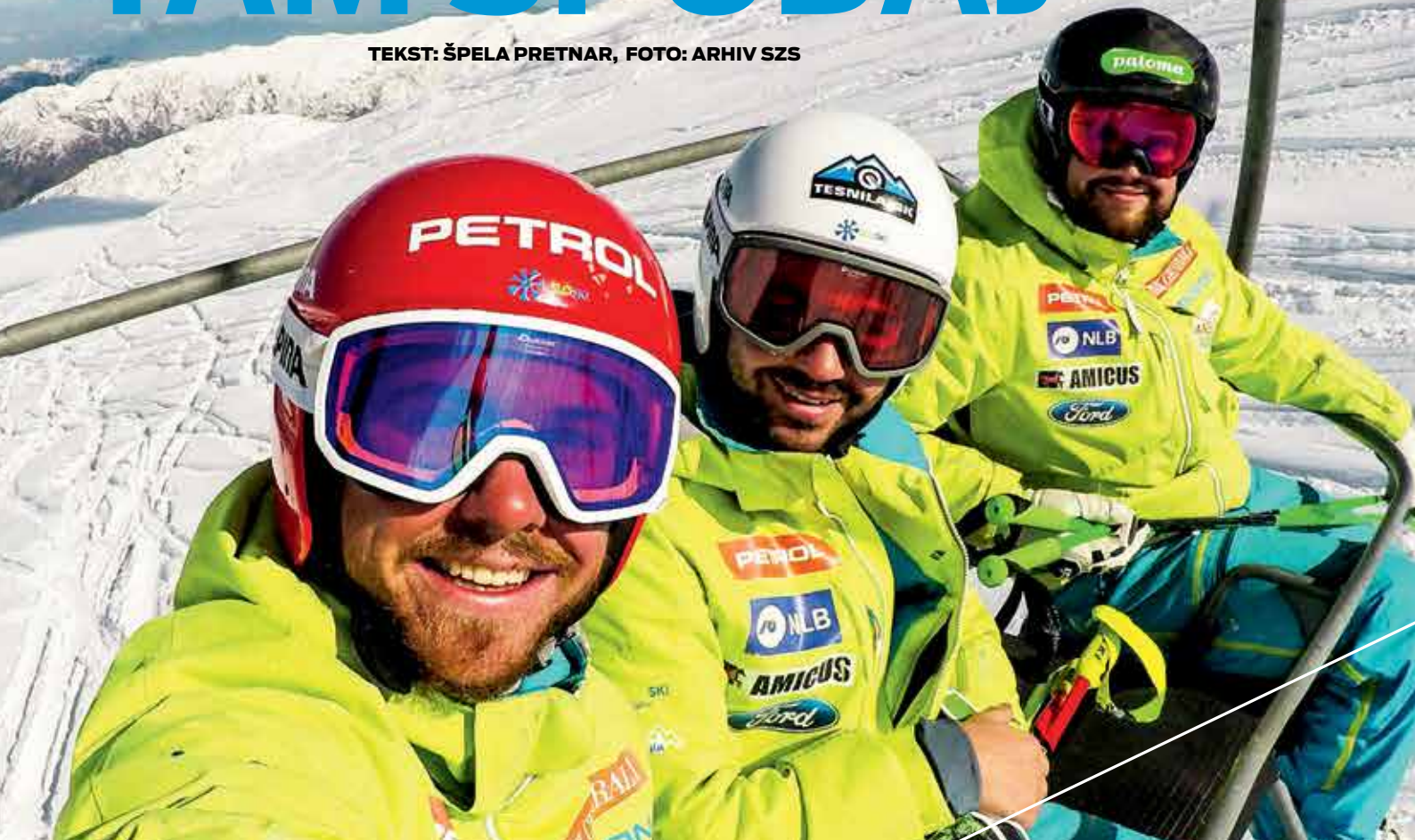
levo koleno. Sezona je zanj po vsej verjetnosti končana, še preden se je začela. »Na žalost je bil to eden zadnjih mojih štartov za kar nekaj mesecev. Žalostna in jezna hkrati, vendar motivirana, da se vrnem,« je Ilka zapisala na družbenih omrežjih, Slovenci, oboževalci z vsega sveta in tekmice pa so jo zasuli z velikansko podporo in željami po hitrem okrevanju.

To je druga hujša poškodba v njeni karieri. Nekdanja mladinska svetovna prvakinja v slalomu, kombinaciji in smuku se je hujše poškodovala tudi leta 2008, ko je padla v Čilu, nato se je več let spet prebijala proti vrhu in ga suvereno zasedla v pretekli sezoni. Prav zato ni dvoma, da se bo fenomenalna Ilka vrnila na bele strmine, še posebej zaradi njene močne volje, še boljše splošne telesne pripravljenosti in zmagovalne nastrojenosti, tokrat - držimo pesti - že proti koncu sezone ali prihodnje leto, in to v svojem slogu - zmagovalno!

#HITRIFANTJE

TAM SPODAJ

TEKST: ŠPELA PRETNAR, FOTO: ARHIV SZS



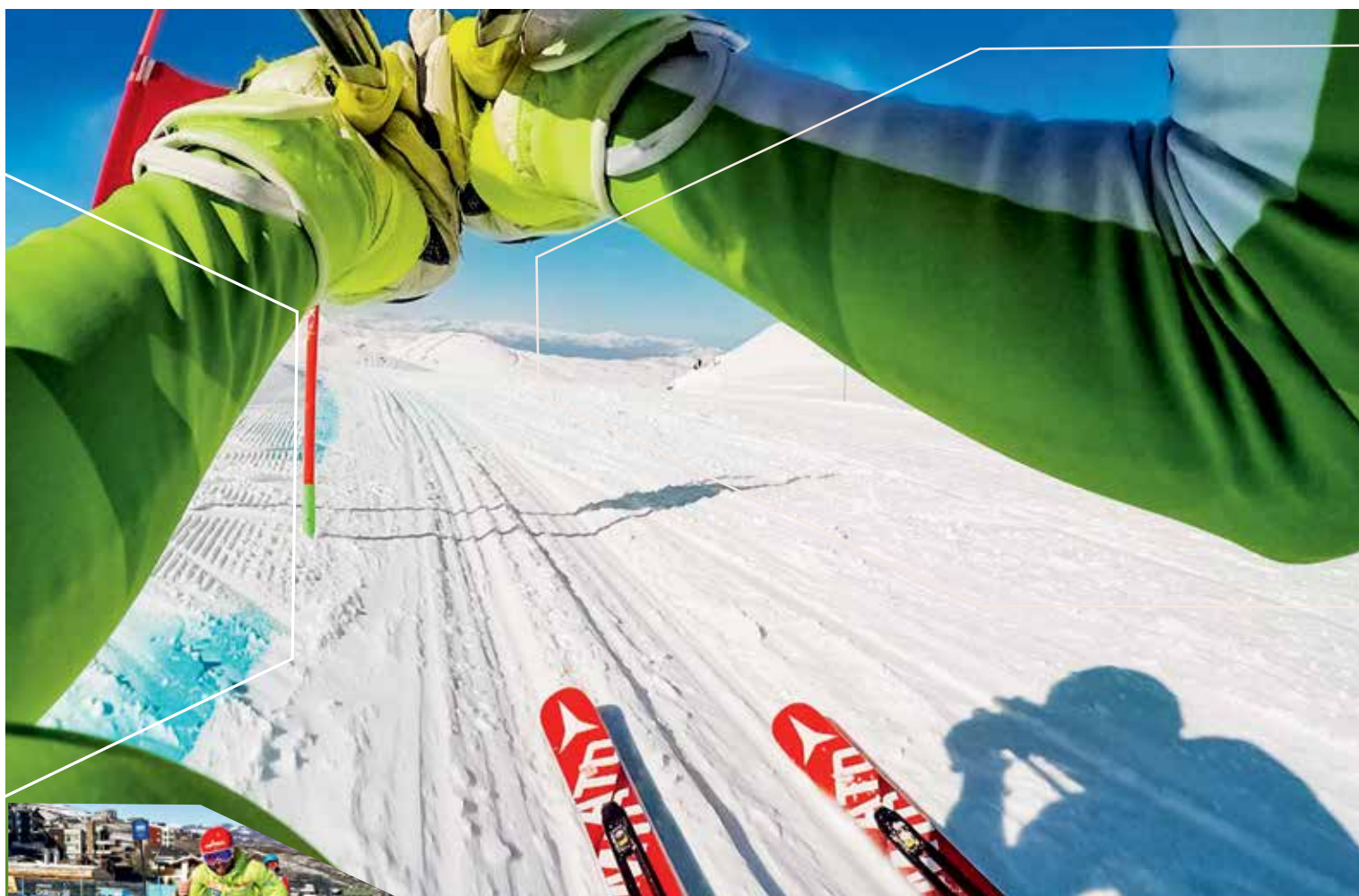
SEZONA SMUČARSKEGA SVETOVNEGA POKALA SE ZAČNE ŽE OKTOBRA. KAKO TOREJ SMUČARSKIM REPREZENTANTOM ZAGOTOVITI TRENING NA SNEGU, KO PA JE V EVROPI PRED TEM TOPLO, PRIJAZNO POLETJE?

Odgovor se seveda skriva tam, kot pri Ilki Štuhec: na južni polobli, natančneje v Čilu. Tam je takrat prava zima, Čile pa premore nekaj odličnih visokogorskih smučišč, na katerih so razmere v tem času zelo podobne tistim, ki pozneje vladajo na smučarskih tekmah svetovnega pokala. Snežne razmere so konec avgusta in skoraj ves september, ko smukaška ekipa zadnja leta opravlja glavne priprave, naravnost optimalne. Nizke temperature, spustijo se lahko tudi do -15 stopinj Celzija, omogočajo, da so pogoji enaki kot pozimi pri nas. Zimski sneg se namreč bistveno razlikuje od tistega, ki v tem času vlada na evropskih ledenikih.

Preden prispejo do zelene destinacije, pa jih čaka dolga in naporna pot. Najtežje je urediti prevoz prtljage, saj na trening v Čile vzamejo več kot dve toni opreme. Največ teže prispevajo smuči, letos so jih, za osem tekmovalcev, od katerih so trije mladinci, ki imajo nekoliko manj smuči, vzeli 90 parov. V Evropi se do večjega letališča, od koder imajo glavni let, seveda peljejo s Fordovimi Transiti, ki omogočajo udobno dolgo pot reprezentantom, hkrati pa je v njih več kot dovolj prostora za vso opremo. Ko pristanejo na drugem koncu sveta, pa jih čaka še zavita cesta do smučišča La Parva, ki je od glavnega mesta Santiaga, kjer pristanejo, oddaljena približno 80 kilometrov. Razdalja ni

velika, zaradi ovinkaste ceste in visoke nadmorske višine pa vožnja traja skoraj dve uri.

Organizacija je pri takšnih zadevah seveda nujna. Pogosto se trenirata dve disciplini na dan, saj imajo tekmovalci različne programe treninga. Veliko poudarka fantje dajejo razvažanju (pri avtomobilih bi temu rekli utekanju) novih smuči in testu opreme. 11 ljudi v ekipi skrbi, da stvari tečjo gladko. Tu je glavni trener, pa njegovi pomočniki, serviserji, fizioterapevtka in seveda kuhar, ki skrbi, da se fantje pravilno prehranjujejo. Na 3.500 metrih nadmorske višine in ob napornih treningih je prehrana zelo pomembna, zato fantje vsak petek opravijo tudi tehtanje, saj se, sploh pri mlajših



ZLATI SPONZOR
SMUČARSKA ZVEZA SLOVENIJE

tekmovalcih, hitro zgodi, da začnejo izgubljati težo. S pravilno količino ogljikovih hidratov takoj po smučarskem treningu in s proteini za večerjo kuhar poskrbi, da takšne napore zdržijo mesec dni in minimalno izgubijo težo.

Počitka v mesecu dni skoraj ni. Boštjan Kline je imel na primer samo dva prosta dneva, Miha Hrobat je vmes enkrat odšel v glavno mesto Santiago, predvsem zato, ker se telo na nižji nadmorski višini hitreje obnavlja, mladinci pa so imeli proti koncu treninga tudi dva dni skupaj prosto, saj njihova telesa še ne zdržijo tolikšnih obremenitev. Skratka, več kot pet dni v mesecu ni počival nihče.

Tekmovalci na teren pridejo ob 7.30, uro prej vstanejo, se razgibajo, pojejo zajtrk, potem pa na smučišču opravijo tri do štiri vožnje prostega smučanja, si ogledajo progo in glavni del treninga se lahko začne. Traja približno do enih, dveh, potem imajo kosilo, sledijo krajši počitek, kondicijski trening, videoanaliza, večerja in kmalu je čas za posteljo. Prostega časa skorajda ni, redke trenutke izkoristijo za brskanje po internetu ali ogled kakšnega filma.

Trenerji so na terenu prvi in z njega odidejo zadnji. Za postavitve proge hitrih disciplin potrebujejo približno eno uro, saj jo morajo opremiti tudi z zaščitnimi ograjami. Tehnične discipline postavijo hitreje. Smukaško progo največkrat

postavijo že dan prej in skoraj enako postavljena lahko stoji tudi teden dni. Vsak dan seveda popravijo razrite odseke in utrdijo skoke, če je to potrebno.

Vsi fantje obožujejo trening na južni polobli. Čeprav je naporen, vedo, da je nabiranje kilometrov, kjer je vreme precej nespremenljivo, zelo pomembno za zimске dni. Tam se lahko pomerijo tudi na tekmah kontinentalnega pokala, kjer se primerjajo z drugimi ekipami ali izboljšajo fis točke. Nad treningom z našimi naši so bili navdušeni tudi trije mlajši člani reprezentance, ki bodo veseli, če se bodo ekipe lahko pridružili še naslednje leto.

#JUNAKI GREDO DLJE



TEKST: KARL ZAJC, FOTO: PETER GIODANI

DOMEN PREVC

IN FORD KA+

SOŠOLCA

PRVI VISOKO V ZRAKU, DRUGI TRDNO NA TLEH

SE SPOMNITE DNEVA, KO STE PRVIČ
STOPILI V ŠOLO? DA, TO JE EDEN OD
TISTIH ŽIVLJENJSKIH MEJNIKOV, KI
ZA VEDNO OSTANE V SPOMINU.

Ne gre zgolj za znanje, gre tudi za vezi, prijateljstva. Vsaka šola, od prvega razreda pa vse do zagovora doktorata v veliki predavalnici, ima svoje zgodbe, ki smo jih doživeli s prijatelji oziroma sošolci. In tudi v avtošoli je tako. V najbolj ugledni in najstarejši Šoli vožnje AMZS pa sta si 'v roko segla' dva zanimiva sošolca.

V ZRAKU ALI NA CESTI – BREZ PRAVEGA OBČUTKA NI USPEHA IN NAPREDKA

V svet ovinkov, prometnih znakov, semaforjev, pa tudi odgovornosti in doslednosti ter obenem užitkov neskončne svobode na odprti cesti, se podajata zdaj že za vedno povezana sošolca. Ne, nikoli ne pozabiš, v katerem avtu si se naučil voziti. Ne pozabiš, s kom si se prvič lotil veččine, ki te spremlja vse življenje in vedno znova odpira nove poti. Sploh, če se srečata res zanimiva in odločna sošolca v asfaltni učilnici. Eden je visoko v zraku, dobesedno: perspektivni slovenski orel Domen Prevc, ki je prej kot sklopko spoznal moč vetra in zajadril na krilih vzgona. Drugi je trdno na tleh, preprost, dosleden, kompakten in iskričevega značaja. Nikoli ne spregovori besede, a kljub temu odlično bere cesto in se z voznikom zna pogovarjati v jeziku občutkov. Ford Ka+ je tisti drugi sošolec, ki je Domna popeljal do izpita. Mu pomagal premagati tremo pred doslednim inštruktorjem AMZS-ja in strogo komisijo. Mu skozi natančen volan in podvozje prišepetaval, kdaj mora prestaviti, zavirati in pospešiti, da je odvir

Domen je poleti dopolnil 18 let, vozniški izpit pa je, kot pravi, velik korak v smeri osebne neodvisnosti.





“

“VŠEČ MI JE! MAJHEN, KOMPAKTEN, POSKOČEN, STABILEN, ODZIVEN,” O KA+ MENI DOMEN PREVC, IN ZAKLJUČI V ŠPORTNEM SLOGU: “TUDI POSPEŠKE IMA PRESENETLJIVE. PA BREZ TEŽAV GA PARKIRAM.

”

oziroma izpitna vožnja suverena, da sklopka ni načenjala živcev komisije in da je Ka+ med črtami parkirišča stal natančno kot smučka v zaletni smučini. Dobro se razumeta in še kako dobro se oba zavedata dejstva, da so v zraku in na cesti prav občutki, zaupanje ter komunikacija ključni za uspeh, za napredek in varen doskok ali prihod na cilj.



ŠOLA DOBRIH VOZNIKOV: VARNOST KOT KLJUČNA VREDNOTA VOŽNJE

Domen Prevc in Ford Ka+ sta se srečala v strokovni šoli vožnje, nekakšni klasični gimnaziji bodočih voznikov. Ni treba posebej poudarjati, da je Šola vožnje AMZS tisti hram voziške učenosti, ki je v štirih desetletjih postal garancija pravega pristopa na poti do osebne in profesionalne mobilnosti. Gre za šolo, kjer je osnovna vrednota varnost. Narediti izpit v njej

pomeni postaviti odgovorne temelje na poti od mladega do izkušenega voznika. V izpitnih centrih dosegajo nadpovprečno uspešnost, svojim učencem pa nudijo več kot zgolj opravljanje izpita – naučijo jih dinamične vožnje in predvsem predvidevanja nevarnosti v cestnem prometu. Kdor se zaveda ceste in razume pomen predvidevanja, vozi varneje in bolj osredotočeno. Vrhunski športnik, kot je Domen, ne more ničesar prepustiti naključju in enako velja za vrhunskega voznika. V AMZS znajo mladega voznika

pripraviti na širino in kompleksnost sodobnega prometa.

RAZBREMENIL BO DOMAČE IN UŽIVAL!

Domen je poleti dopolnil 18 let, voziški izpit pa je, kot pravi, velik korak v smeri osebne neodvisnosti: "Razbremenil bom družinske člane, ki me zdaj vozijo na treninge in druge obveznosti." Za nekoga, ki se pri hitrosti blizu stotice na smučeh silovito odrine in poleti v globino, pa vožnja pomeni tudi drugačen

navdih. Domen ne ovinkari. "No, izpit potrebujem tudi zaradi užitka v vožnji. Rad pritisnem na gas, uživam v pospeških, ampak samo do omejene hitrosti. Ne divjam. Všeč mi je, da čutim motor, da prestavna ročica lepo 'pada' v prestave, da čutim, kako se drži ceste v ovinku."

FORD KA+: VRNITEV K OSNOVNEMU POSLANSTVU

Pred več kot stoletjem je kočijaž postal voznik. Avto je v človekovo življenje prinesel nesluteno spremembo. V več kot 120 letih razvoja pa je avtomobilski svet prišel na razpotje nove dobe. Avtomobili so vse kompleksnejši, pametnejši, a se kot taki nehoti oddaljujejo od voznika. Ford je tista znamka, ki je z razvojem in zagonom prve serijske proizvodnje na racionalen način, a vendarle vedno skozi čustva in praktičnost povezovala človeka in stroj. Tako je tudi zdaj Ford na naše ceste znova pripeljal preprost in z voznikom povezan avtomobil, ki podčrtuje bit osnovnega poslanstva velike vizije Henryja Forda. Ka+ je prišel z namenom: dokazuje, da cesta živi in voznik vozi. To je poklon voznikom, ki se za nakup vozila odločajo preudarno in na podlagi racionalnih argumentov ter cenijo vožnjo.



Njegov atmosferski 1,2-litrski bencinski strojek je interpretacija stare šole na sila sodoben način. Zdravih 85 konjčev (63 kilovatov) nima težav s čvrsto karoserijo iz jekel različnih trdot. Vrti se radoživ in varčno. Pet litrov ima dovolj na 100 kilometrov.

Gre za bit preproste, nezahtevne, a zelo zanesljive mehanike. Ka+ je sodoben avtomobil prvinskih vrednot, kjer so v ospredju praktičnost, varnost in vozniška dinamika. Za 10.750 evrov si je težko omisliti avto, ki tako tekoče govori osnovni jezik vožnje ter na res preprost in dosegljiv način razume širino sodobnega avtomobilskega sveta. To je mali avto

za široko množico okusov. Prvi samostojni kilometri na asfaltu ali vozniška jesen, Ka+ je pripravljen.

ŠPORTNIK TOČNO VE, KAJ POMENI POSKOČNOST

Fordovi avtomobili so stroji s športnim pedigrejem, veljajo za avtomobilске atlete, ki niso nikoli imeli težav z gibanjem na robu tistega, kar določi fizika. Tudi Ka+ je pravi Ford. Ne boji se ovinkov in v linijo vstopi suvereno. Vožnja v njem ni sterilna, temveč doživljata, dinamična. Domen svojega avtomobilskega sošolca iz družine Fordovega slavnega modrega ovala pohvali:

Sistem Ford EasyFuel preprečuje, da bi v Ka+ nalili napačno gorivo.

Samodejna klimatizacija poskrbi za udobno počutje v avtomobilu.

1,2-litrski motor Duratec s 63 kilovatov se ponaša z nizko porabo goriva in prožnostjo delovanja.

Klic v sili: Pomemben del sistema Ford SYNC, ki lahko reši življenje, je 'Klic v sili'. Če se zgodi nesreča, v kateri se sproži zračna blazina ali se izklopi črpalka za gorivo, lahko tehnologija namesto vas samodejno pokliče reševalce.

"Všeč mi je! Majhen, kompakten, poskočen, stabilen, odziven." In zaključni v športnem slogu: "Tudi pospeške ima presenetljive, dobro potegne; pa brez težav ga parkiram in res je bolj prostoren, kot je videti."

No, če prostor v tem urbanem avtomobilskem atletu pohvali zimski športnik, ki ima s seboj vedno veliko opreme, potem še kako drži podatek o 270 litrih za zadnjo klopjo. Da, prtljažnik v praksi pospravi dve veliki športni torbi, po kabini pa je še kup predalčkov in polic, 21 takih parkirnih mest za droben inventar potnikov ponuja mali oziroma cimo raje presenetljivo prostorni Ka+.



Večpredstavnostni infozabavni sistem Ford Sync poskrbi za odlično povezljivost s pametnimi mobilniki in ima tudi možnost glasovnega upravljanja.

Prtljažnik ponuja 270 litrov prostora, povečati pa ga je mogoče z zlaganjem zadnje klopi (v razmerju 60 : 40).

Senzorji za pomoč pri parkiranju bodo poskrbeli za lahkotnost parkiranja v mestni gneči.

TRI FORDOVE ZAVEZE AVTOMOBILSKE PREPROSTOSTI PO RECEPTU KA+

+ VAREN

Ka+ je serijsko opremljen s šestimi zračnimi blazinami ter ima dve vpetji ISOFIX na zadnjih sedežih. Izdelan je iz skoraj 50 odstotkov ultračvrstega jekla okrog sedežev za potnike, infozabavni sistem SYNC pa poleg polnjenja mobilnih naprav, povezave z glasbo in navigacijo na telefonu omogoča tudi varnostno funkcijo za klic v sili. S pomočjo serijske funkcije Ford MyKey, ki je namenjena nadzoru mladih voznikov, lahko lastnik drugi ključ programa tako, da nastavi največjo hitrost vozila in celo glasnost zvočnega sistema. Priročno so proizvajalci vgradili še vrsto ukrepov za zmanjšanje ravni šuma vetra ter prenosa hrupa pogonskega sklopa in zvokov s cestišča.

+ VŠEČEN

Ka+ oblikovno sledi Fordove-mu dizajnu, prepoznavnem po sprednji maski, lučeh in bočni liniji. Serijsko ga krasijo kromirani poudarki sprednje maske ter odbijači, kljuge in pokrovi vzvratnih ogledal v barvi karoserije, v notranjosti pa poglede pritegnejo kromirani poudarki na kljukah vrat, krmilnih gumbih sredinske konzole in prezračevalne šobe.

+ OPREMLJEN

Serijsko so ga bogato opremlili in mu med drugim vgradili klimatsko napravo, šest zračnih blazin, električni pomični sprednji stekli in nastavljanje zunanjih ogledal, centralno zaklepanje, elektronski nadzor stabilnosti s pomočjo pri speljevanju v klanec, prilagodljiv omejevalnik hitrosti in sistem za preprečevanje dolivanja napačnega goriva Ford Easy Fuel. Več odkrijte v bližnjem salonu in na MojFordKaPlus.si.

#REVOLUCIJA



LEPOTA **JE V NAŠIH** MOŽGANIH

TEKST: KATJA ŠTINGL, FOTO: MILOŠ HORVAT, MAGNUS ROALDSET FURSET (TINGH), FORD

PRAVIJO, DA IMAJO VSAKE
OČI SVOJEGA MALARJA, V
NEVROESTETIKI PA SE
POJAVI MISEL, DA JE
LEPOTA PRAVZAPRAV V
NAŠIH MOŽGANIH.
JE RES?





“Dobro oblikovanje mora izzvati način razmišljanja, ki spremeni način komuniciranja s prostorom okrog nas,” pojasni Sonja Vanderberk.

Odgovor na to lahko poiščemo v sintezi dognanj vseh raziskovalcev estetike in umetnosti – umetnostnih zgodovinarjev in filozofov, psihologov in nevroznanstvenikov, umetnikov –, a končno odločitev, ali nam je nekaj všeč ali ne, bomo vedno našli v sebi.

Laičnemu gledalcu je dovolj, da se ob določenem objektu, pa naj gre za slikarsko delo, modni kos pohištva, dizajnersko oblačilo ali navsezadnje avtomobil, dobro počuti, strokovnjaki pa čedalje pogostejše poudarjajo čustveno komponento doživljanja estetike, ki je odvisna od naše osebnosti, izkušenj in tudi konteksta, v katerem to delo opazujemo. “Dobro oblikovanje mora izzvati način razmišljanja, ki spremeni način komuniciranja s prostorom okrog nas.” Tako poudarjata Fordova oblikovalca Jens Sieber in Sonja Vanderberk ter dodajata, da “pri oblikovanju notranjosti nove Fieste ni šlo za razvoj v oblikovanju, temveč se je zgodila revolucija”.

Da nekaj pritegne našo pozornost, pa potrebujemo prav to, revolucijo. Osebni okus se namreč uvršča med najbolj problematične spremenljivke pri raz-

iskovanju estetike. Podvržen je tudi stereotipnim preferencam, ki opazovalca odvrnejo od poglobljenega doživljanja umetnine, zaradi česar je končna sodba o umetniškem delu rezultat okrnjene obdelave estetskega vnosa. Čeprav je cenjenje umetnosti lastno posamezniku, lahko govorimo tudi o splošnih nagnjenjih, kajti dosedanje raziskave so izolirale kar nekaj dejavnikov, ki zanesljivo vplivajo na naše estetske sodbje; med drugim abstrakcijo – bolj všečna so nam tista dela, ki jim lažje pripišemo pomen, in kompleksnost – če nam uspe interpretirati bolj kompleksna dela, lahko ta izkovejo intenzivnejše estetske dožitve, kot tudi novost, ki je dobrodošla do neke mere. Če je novosti preveč, nas zastrašuje, medtem ko povsem domača dela ne vzbujajo več estetskega doživljanja. Nova Ford Fiesta ima vsega ravno prav.

Za njeno sinhronizirano proizvodnjo je namreč poskrbelo več kot štiri tisoč zaposlenih in tisoč robotov. “Ustvarjanje nove Fieste je bilo zame kot igranje v orkestru. Vsak posameznik je prispeval svoj individualni del, ki se je na koncu zlil v celoto, v simfonijo,” pove Susanne Starostna,

strastna violinistka in Fordova inženirka, ki z dvema robotoma sodeluje pri nameščanju panoramske strehe.

Z novo Fiesto lahko do potankosti ustvarite eleganco po svoji meri, saj je možna izbira med barvnimi kombinacijami zunanosti, panoramsko ali barvno streho in celo med različnimi barvnimi poudarki notranjosti avtomobila. “Nova Ford Fiesta je preprosta in preprostost je večna. Moje delo je, da avtomobilu ustvarim značaj in čustva, da vsak avtomobil postane zgodba zase. Lahko rečem, da vsaka Fiesta pripoveduje svojo zgodbo. Izbira barv in materialov je bistvenega pomena, saj eno brez drugega ne deluje. Ponosna sem, da sem del te preproste, a močne zgodbe,” zaupa Katrin Lange, oblikovalka za barve in materiale.

Estetsko doživljanje lahko opišemo kot kvalitativno drugačno od vsakodnevnega, je vznemirljivejše, privlačnejše, nekaj, kar v nas aktivira senzorične in emocionalne mehanizme. Vse to pa se zgodi v trenutku, ko sedete v novo Ford Fiesto. #revolucija.

“Pri oblikovanju notranjosti nove Fieste ni šlo za razvoj v oblikovanju, temveč se je zgodila revolucija,” pravi Jens Sieber.



V življenju se obdajam z lepim, pozorna sem na dekor, na malenkosti, ki jih navadno spregledamo, meni pa izpolnijo vsakdanjik. Razkošje iščem v majhnih radostih. Estetika mi je nadvse pomembna, prav tako pa mi je pomembno, da se počutim udobno, domače, prijetno, da mi je lepo. Torej da v ospredju ni samo videz, ampak tudi počutje. To vsekakor velja za novo Fiesto, ki ima tisto ‘nekaj več’.

Martina Vrhovnik





FORDOVA EKIPA S FORDI GT ŠE NAPREJ USPEŠNO NASTOPA NA SVETOVNEM
VZTRAJNOSTNEM PRVENSTVU FIA (FIA WEC). DIRKA NA SLOVITEM DIRKALIŠČU FUJI
JE POSTREGLA Z DEŽJEM IN MEGLO, V KATERI SO VOZNIKI VČASIH PRI TAKOREKOČ 300
KILOMETRIH NA URO PELJALI SKORAJ NA SLEPO. NE, FIA WEC NI ŠPORT ZA OMAHLJIVCE!



FORD FIESTA WRC





TEKST: GREGOR PAVŠIČ,
FOTO: FORD, M-SPORT, RED BULL CONTENT POLL

PRVAKA! SEBASTIEN OGIER IN FORD FIESTA WRC

S SVOJIMI ŠIROKIMI BLATNIKI, VELIKIMI SPOJLERI, PREDVSEM PA IZJEMNO ZMOGLJIVOSTJO POSPEŠEVANJ, POJEMKOV IN DRSENJ MED OVINKI, JE NOVA GENERACIJA FIESTE V DIRKAŠKI PREOBLEKI WRC POSTALA PRAVI HIT SVETOVNEGA PRVENSTVA 2017. FORD FIESTA WRC Z MOŠTVOM M-SPORT NI OSVOJILA LE LETOŠNJEGA NASLOVA SVETOVNEGA PRVAKA V RELIJU MED MOŠTVI, ŽE PETI NASLOV PRVAKA JE OSVOJIL TUDI NJEN NAJBOLJŠI VOZNIK SEBASTIEN OGIER.



Ojačana karoserija
z vgrajeno varnostno kletko

Aerodinamični dodatki
za boljši oprijem na cesti

80 litrov
Dirkaška posoda za gorivo

355-milimetrski
zavorni diski in štribatne čeljusti

Izdelali so jo pri M-Sportu, ki že 20 let skrbi za program Fordovih avtomobilov v svetovnem reli prvenstvu. Tamkajšnji izkušeni inženirji so znali v kratkem časovnem obdobju prek zime razviti povsem nov avto, ki je bil v skladu z novimi tehničnimi pravili za leto 2017, vodja podjetja M-Sport Malcolm Wilson pa je uspel v moštvo privabiti aktualnega svetovnega prvaka Sebastiena Ogierja. V enem trenutku se je vse združilo v eno celoto. Inženirji so s trdim delom in neprestanim razvojem naredili zelo hiter in zanesljiv dirkalnik, Ogier je v moštvo prinesel zmagovalno mentaliteto svetovnega prvaka in nadgradil 20-letnico sodelovanja M-Sporta in Forda. Za nameček je dozorel še drugi voznik Ott Tänak in Ford si je s svojim dirkalnikom svetovno prvenstvo v reliju podredil tako v razvrstitvi voznikov, kot tudi proizvajalcev.

Če bi odprli pokrov motorja in s prvim inženirjem dirkalnika Chrisom Williamsom pogledali v

drobovje tega avtomobila, ki je izdelan za obvladovanje ovinkov tako na suhem asfaltu Korzike, ledeni cesti v zaledju Monte Carla, snegu na Švedskem, kot vročem makadamu Sardinije, bi lahko videli številne visokotehnološke rešitve. Izhodišča je sicer postavila mednarodna avtomobilska zveza FIA, ki je v tehničnem smislu dovolila več moči, navora, za nameček pa prek aerodinamičnih paketov tudi večji podtlak na hitrejših odsekih. Fiesta WRC tako poganja Fordov 1,6-litrski motor ecoboost, ki ima 380 »konjev« in 450 njutonmetrov navora. Restriktor dovoda zraka v turbo puhalo znaša 36 milimetrov. Razvili so nov šeststopenjski sekvenčni menjalnik, ki prenaša moč na vsa štiri kolesa. Dirkalnik ima v letu 2017 spet lahko aktivni elektronski diferencial, ki učinkovito razporeja moč in navor med sprednjo in zadnjo osjo. Kombinacija McPhersonovega podvozja in Reigerjevih

Fiesta WRC
je letos
na poti k
osvojitvi
naslova
svetovnega
prvaka v
reliju.

FORD FIESTA WRC

1200 kilogramov

1,6-litrski EcoBoost turbo motor,
več kot 200 kW

6-stopenjski
sekvenčni menjalnik



Sebastien Ogier


380
»KONJEV«


480
Nm NAVORA

**Tekmovalna pot
Fieste se je v reliju
začela že s prvo
generacijo konec
sedemdesetih let
prejšnjega stoletja.**

blažilnikov zagotavljajo ustrezno vodljivost med ovinki, prav tako pa tudi fine nastavitve po željah vsakega posameznega dirkača. M-Sport je ta avto prek zime izdelal povsem na novo, saj je le okrog pet odstotkov delov vzel iz prejšnje generacije Ford Fieste WRC. Pred prvo dirko so opravili več kot 6.300 testnih kilometrov in postavili temelje za poznejše zmage.

Te so že tradicionalno gradile Fordovo prepoznavnost v Evropi. Zadnja Fiesta WRC z letnico 2017 je kajpak le zadnji dirkaški krik polstoletne zgodbe o uspehih na najtežjih relijih sveta. Nekateri Fordovi avtomobili so zaradi relija postali prave avtomobilске ikone. Eden takih je bil Ford Escort s pogonom na zadnji par koles, ki še danes zaradi igrivosti vodljivosti ostaja eden najbolj priljubljenih dirkalnikov v starodobni konkurenci. Prava dirkaška pošast je bil Ford RS 200 za obdobje znamenite skupine B. Sledila je Ford Sierra RS Cosworth s pogonom na zadnji, a tudi na vsa štiri kolesa. In nato sijajni Ford Escort RS Cosworth. To je bil že avtomobil za enakovreden boj za zmage v absolutni konkurenci svetovnega prvenstva. Kompakten, eksploziven in z velikim zadnjim spojlerjem je bil eden najboljših avtomobilov takratne skupine A. Nato je sledil pakt Forda z M-Sportom. Prišla je era z imenom WRC, torej posebej izdelani maloserijski dirkalniki na osnovi velikoserijskih vozil najbolj prodajanih avtomobilskih razredov. M-Sport je razvil prvo generacijo Focusa WRC, v moštvo privabil šampiona Colina McRaeja in leta pozneje Fordu zagotovil dva naslova svetovnega prvaka med proizvajalci.

V avtomobilskem športu se morajo za uspeh sestaviti vsi koščki mozaika. Pogosto se to zgodi takrat, ko tega nihče ne pričakuje. To se je letos zgodilo po zaslugi Ford Fieste WRC, ki je kot dirkaški prototip postala odličen ambasador nove generacije Ford Fieste ob njenem prihodu na evropski avtomobilski trg. Zmage v družbi neposrednih konkurentov iz avtomobilске industrije so pač najslajše, kajne?

INŽENIR

FORD FIESTA WRC

Več kot 220 kW
450 Nm navora
1,6-litrski turbo motor
Stalni štirikolesni pogon in sekvenčni
šeststopenjski menjalnik
1.200 kilogramov
Posoda za gorivo: dirkaška, 80 litrov



PRVI ELEKTRIČAR

TEKST IN FOTO: GREGOR PAVŠIČ



K VSAKI ZMAGI, OSVOJENI
TOČKI IN DOBLJENI
HITROSTNI PREIZKUŠNJI
NA RELIJIH SVETOVNEGA
PRVENSTVA JE LETOS
PRI M-SPORTU SVOJ
DELEŽ PRISPEVAL TUDI
SLOVENSKI INŽENIR
FLORJAN RUS.

»Prejšnji prvi električar
ekipe je odšel v formulo ena,
zato se je to mesto sprostilo
in ponudili so ga meni.«

Čeprav so pri uspehih na reliju pod žarometi predvsem dirkači, je to moštveni šport in vsako šampionsko moštvo je uspešno le toliko, kot je trden njen najšibkejši člen. K uspehom moštva M-Sport, ki na svetovnem prvenstvu v reliju blesti s Fordom Fiesta WRC, je letos pomemben delež prispeval tudi Slovenec Florjan Rus. Kot sovoznik je bil pred leti državni prvak Slovenije v reliju, kot inženir elektrotehnike pa se je lani poleti prijavil za razpisano službo v družbi Malcolma Wilsona. Pred dobrim letom se je v angleški Cockermouth najprej podal na enotedenski preizkus, tam pa je nato ostal vse do danes.

»Prejšnji prvi električar ekipe je odšel v formulo ena, zato se je to mesto sprostilo in ponudili so ga meni. Sprejel sem ga z odprtimi rokami. Seveda ni bilo enostavno. Lani jeseni so moji prihodnji sodelavci razvijali dirkalnik nove generacije WRC. Poslali so me že na prva testiranja, da tudi sam spoznam dirkalnik in vse njegove še tako majhne sestavne dele. Z vsakim testom in relijem sem ga bolje spoznal in tudi delo opravljal bolj rutinsko,« selitev v M-Sport

opisuje Rus, ki je z moštvom letos obiskal vse relije svetovnega prvenstva. S sabo nosi ducat škatel z različno elektronsko opremo, ki je lahko vredna tudi pol milijona evrov.

S to opremo skrbi, da delujejo vse elektronske naprave v moštvu. Vse, kar ima žice in se lahko pokvari, je Rusova skrb. To so lahko senzorji – Fiesta WRC jih ima na relijih 150, na testih pa še precej več – snemalne naprave, napeljave, konzole v dirkalnikih, prestavni mehanizmi in podobno. Naučil se je dela z elektronskimi napravami v specialkah, kot so dirkalniki WRC, prav tako zna članom moštva zamenjati razbita stekla na telefonu. Nepogrešljiva je tudi analiza podatkov iz senzorjev.

Delo je zelo raznovrstno in nepredvidljivo. Zahteva veliko predanosti in prilagodljivosti, a tudi daje nazaj izjemne občutke po zmagovalstvu in dokazu moštvenega duha. Takrat se veselijo vsi, od voznika do Wilsona in do zadnjega mehanika. Vsak pri sebi dobro ve, da je prispeval svoj delček v celotni mozaik, ki ga avtomobilski šport na najvišji tekmovalni ravni zahteva.





DAN ZABAVE

CENTER VARNE VOŽNJE AMZS NA VRANSKEM JE BIL NA LEPO JESENSKO NEDELJO PONOVO V ZNAMENJU FORDOVIH NAJBOLJ VZNEMIRLJIVIH ŠPORTNIH MODELOV IN ŠTEVILNIH OBISKOVALCEV, KI SO PRIŠLI SPOZNAVAT ZNAMKO Z MODRIM OVALOM, PREDVSEM NAJBOLJ ZMOGLJIVE MODELE, IN SE HKRATI ZABAVAT NA 2. FORD PERFORMANCE DAN.

FOTO: FOTO KLUB LEV

Čisto resno in ravno dovolj adrenalinsko pa je dan preživel 24 prejemnikov Zlate vstopnice, ki so se lahko učili voznških veščin za volanom športnih vozil znamke Ford in se še sami prepričali o njihovih izjemnih zmogljivostih.

Odličnim inštruktorjem AMZS so namreč stali ob strani štirje državni prvaki v reliju ter prvak v driftanju; Tomaž Kaučič in Matjaž Korošak sta znanje predajala na vaji iskanja idealne linije, Luka Marko Grošel je skrbel za pravilen potek na vaji drifta, Andrej Jereb in Mitja Klemenčič pa na vaji hitri krog nista le prepeljala številnih nagrajencev posebnega žreba te nagrade, ampak hitro in varno odpeljala tudi izžrebane med obiskovalci.

Prav tako se je tudi tokrat inštruktorjem pridružil smučarski skakalec Jurij Tepeš, sicer Fordov amba-

sador, ki se po mnenju izkušenih dirkačev odlično znajde za volanom zmogljivega Fordovega Focusa RS. Ravno zato si je veliko nagrajencev hitri krog na sovozniskem sedežu želelo zapeljati prav z vedno nasmejanim in ustrežljivim Jurijem Tepešem, ki je ob tej priložnosti povedal: »Vse skupaj je idealno, od vremena do števila ljudi, ki so se danes zbrali tukaj. In verjamem, da smo vsi skupaj resnično uživali.« Podobnega mnenja sta bila nekdanja prvaka

“ Nihče od nagrajencev ni mogel skriti navdušenja nad zabavnim učenjem dinamične vožnje. ”

v reliju, Tomaž Kaučič in Andrej Jereb, Mitja Klemenčiču pa se je dan zdel kar nekako prekratek. Morda je imel celo najtežje delo na poligonu Luka Marko Grošel, saj je na vaji drifta poskrbel za več kot sto udeležencev. Tudi nova Fiesta, ki so jo lahko spoznavali obiskovalci, ni počivala, kajti testne vožnje tega privlačnega novince v Fordovi prodajni paleti so potekale še kakšno uro po uradnem zaključku.



»Vse skupaj je idealno, od vremena do števila ljudi, ki so se danes zbrali tukaj. In verjamem, da smo vsi skupaj resnično uživali.«

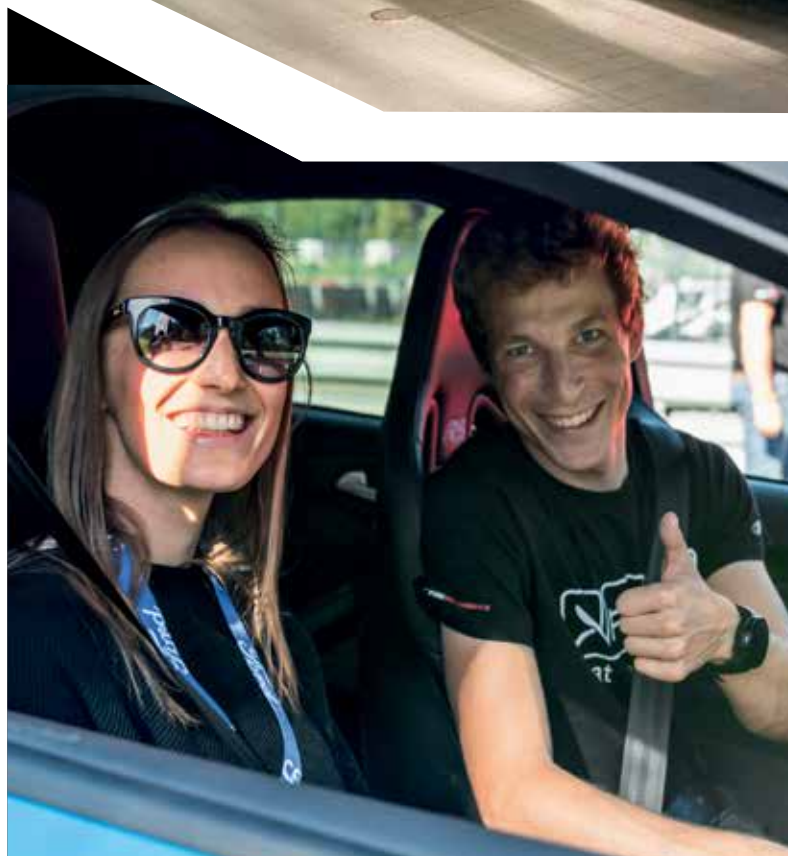


Nihče od nagrajencev ni mogel skriti navdušenja nad zabavnim učenjem dinamične vožnje, nova znanja so namreč pridobivali za volanom modelov Focus RS, Mustang in Focus ter Kuga ST-Line, in to ob dirkaško prekaljenih voznikih.

Vodja inštruktorjev Centra varne vožnje AMZS na Vranskem, Brane Legan, prav tako ni počival, saj so obiskovalci čakali v vrsti, da so se lahko z njim zapeljali na atraktivno terensko vožnjo s Fordovim Rangerjem.

Ob opazovanju množice zadovoljnih obrazov je prireditev z navdušenjem spremljal Boštjan Hribovšek, direktor trženja in prodaje Summit Motors Ljubljana, uvoznika in distributerja vozil znamke

**40 nagrajencev
Hitrega kroga je
spoznavalo sapo
jemajoče
zmogljivosti Focusa
RS na 'vročem' so-
vozniskem sedežu.**



Ford: »Kot na 1. Ford Performance dnevu nam je bilo tudi tokrat vreme izjemno naklonjeno. In dokaz, da so Fordovi avtomobili resnično privlačni, potrjujejo številni obiskovalci, ki so se danes zbrali na poligonu, se z našimi avtomobili popeljali, bodisi so izbrali umirjeno vožnjo po odprtih cestah, prostor na sovozniskem sedežu najbolj zmogljivih modelov ali pa so se o zmogljivosti Rangerja prepričali na terenskih vožnjah.«

FILIP FLISAR

PRANA





Pred predelovalnico starih ameriških lepotcev in avtopralnico CAAR v Mariboru je mišice napenjal Flisarjev rumeni mustang s številko 13.

TESKT: TINA TORELLI, FOTO: SAŠA KAPETANOVIČ



V svojih divjih sanjah se je Filip že vozil s Chevroletovim el caminom, ko mu je so-lastnik igralnice za velike fante Andrej Rigler po telefonu vrgel kost: »Stari, kaj pa ford ranchero? Tukaj na dvorišču ga imam, če ga hočeš.« Filip je bil le dve minuti stran, odpovedal je kosilo pri mami in se komaj brzdal, da ne bi preveč pritisnil na plin. Čez pol ure je že bil na banki. »Prosim, dajte mi denar!« je kot uglajen ropar rekel gospodični za okencem, »prodali mi bodo ranchera, če ne boste pohiteli.« Gospodična je – pohitela. Od svetovnega prvaka v skrajno hitri disciplini pač ne gre pričakovati, da bi posle sklepal manj hitro in manj drzno.

Okrog Filipa se je na dan našega obiska v Mariboru vrtela tudi ekipa POP tv, a takšna pozornost je v življenju fanta z najhitrejšimi brki na sončni strani Alp in daleč čez tako rekoč stalnica. Sploh po končani sezoni, ko si vzame čas za svoje podpornike vseh vrst. Sploh še, če gre za avtomobile. Zanj so tako tudi že zaprli ceste v središču Maribora, resda v reklamne namene, da je v slogu Kena Blocka žgal gume svojega rumenega mustanga. In ker je te dni z njim navzoč domala povsod, od Obale, od Vranskega pa do Maribora, smo šli v štajersko prestolnico raziskat to njegovo bencinsko ljubezen. Ko smo vstopili v avtomehanično delavnico, kjer svoje redke proste

trenutke preživlja svetovni prvak v smučarskem krosu, ljubitelj dirkalnih in starih avtomobilov, ikona in kavboj Filip Flisar, se nam je zdelo, da smo padli v časovni stroj. Nekaj deanovskega, nekaj simpatično uporniškega in ameriško ležernega je bilo v zraku.

»Avtomobile imam rad od malega, to je takšna neozdravljiva bolezen, katere simptomi se z leti, ko ima človek nekaj svojih financ, samo še okrepijo. V bistvu zdaj ne delam drugega, kot da si izpolnjujem otroške želje. Moški v tem pogledu nikoli ne odrastemo, kaj odrastemo, še na slabše nam gre,« se zareži in roke potisne nazaj pod pokrov. Ob opazovanju Filipovega obraza, na katerem so se med brskanjem po železnini pod motornim pokrovom risali izrazi čudenja in nejevere, nas je zanimalo, s čim jekleni lepotec prepriča pravega ljubitelja avtomobilov, ki se ne mení za imidž in trenutni trend. »Pri odločitvi za nakup šteje edino zadovoljstvo, ki ga občutim, ko sem usadem vanj in obrnem ključ. To je odločilni moment, ko vidim, ali kemija je ali je ni. In če je, mi ni več pomembno, ali počasi kruzam z rancherom ali ga z mustangom žgem po dirkališču.«

A pozor, pod spretnimi Filipovimi prsti ne nastaja kakšna boljša verzija forda ranchera, saj je dolgin z letnico 1979, kar je njegova sedma verzi-





»V delavnici se počutim varnega. To je tak moški brlog, kjer je vse lepo in prav in mirno in ima človek idealen krvni pritisk.«



»Če bi mi kdo pred leti rekel, da mi bodo zaprli ulice, da se bom lahko 150 na uro vozil mimo občine, bi mu rekel, da je nor.«

ja in zadnje leto proizvodnje, popoln že sam po sebi. »To ni avto, ki bi ga jaz zdaj do onemoglosti poliral in štirikal. Ne bo dobil kromiranih felten, da bi se jih videlo v vesolje. Kako se reče feltne po slovensko? Platišča, stari! To je delovni avto, v katerega je rančar zmetal svoje orodje in se zapeljal po posesti, da je vmes porihtal par stvari. V nedeljo je z njega opral prah in šel z njim k maši. Tak bo ostal, to je tak trashy avto. Kot edini lastnik ranchera v Sloveniji imam mogoče celo dolžnost, da ga ohranim takšnega, kot je. Ni res?« reče in nadaljuje: »Ta avto sta Andrej Rigger in Matjaž Šalamun, majstra tule v delavnici, pripeljala iz Nevade. Kupila sta ga od njegovega prvega lastnika, in to v državi, kjer se cest ne soli. Ko sem ga ugledal, sem videl nič manj kot popoln stroj, ki sicer ne bo zvozil slovenskega krožišča, a s tem problemom sem se nameraval ukvarjati kasneje. To je preprosto avto, ki enako kot mustang paše k mojemu karakterju.«

Ni najlažje, a Filipa nam uspe sprovcirati, da pove nekaj o karakterju obeh fordov. »Oba sta neobičajna, redka in divja. Ne bomo rekli, da sta popolnoma neeelegantna, a polikana že nista,« reče po tehtnem premisleku, na podvprašanje,

kaj si opazovalec misli o tipu za volanom, pa brez oklevanja izstreli: »To ni šminker, ampak ded, ki ve, kaj dela! Pravi moški zajebanec!« No, zdaj vemo. Veste. In kar ste ravnokar prebrali, je tudi najkrajši možen opis kavboja, ki je le v nekaj letih postal legenda ter v svoj hlev poleg smuči postavil še divjega žrebca in delovnega konja. Filipu, ljubitelju 'konj', kot pove etimologija njegovega imena, kaj drugega tako ali tako ni bilo namenjeno. »To je takšna ladja,« reče, ko se za pozersko fotko zadovoljno nasloni na bok ranchera, »pri hitrosti nad 100 na uro z njo zaplujes in postaneš kapitan.« In kdaj si zaslužiš kapitanski čin pri rumenem mišičnjaku? »Uf, ne prej kot pri 200 na uro. Ali raje pri več. Mustang ima blokado pri 243 kilometrih na uro, da čisto ne podivja. Na dirkališču, se razume! Ne maram dirkanja po cestah, in če koga vidim, da to počne, me ima, da bi mu sprašil ... Norec, adrenalin skuri na dirkališču!«

Oba avtomobila, ranchero in mustang, imata precej skupnega, čeprav to ni vidno na prvi pogled. »Tudi če bi mi zavezali oči, bi takoj ugotovil, da so oba izdelali Američani. Ne vem, kako jim to uspe, a oba imata dušo. Težko je opisati, kaj to je, ker nisem filozof, a tako pač je. Oba sta





močna, a hkrati udobna. Mustang gre blazno lepo čez ovinke, ni pa narejen za hude dirkaške akcije. Tu gre preprosto za idealno ravnotežje med športnostjo in udobjem, kar me vsakič znova fascinira. Doma imam tudi en resen dirkalnik – v njem uživam, a me v njem nabija kot psa. Brez mustanga zato težko zdržim že teden dni. Ko se vrnem s poti, pozdravim domače, nato se zaprem v garažo in razmišljam, kako nor je moral biti tisti, ki si je izmislil tole čudo. Nič na tem avtu nima pravega smisla, a to res ni problem. Se res moramo spraševati o smislu življenja ali bi raje uživali in ga vzeli takšnega, kot je?»

Medtem ko torej Filipu smisel obstoja norega pokrova rumene mišice ne dela problemov, si jih je pa z rančerom kupil na kupe. »Evo, to pa brez problema priznam – z oldtajmerjem si človek kupi tudi probleme. Zadnjič mi je crknil na lepi popoldanski vožnji po mariborski industrijski coni. Kako? Vžigalno tuljavo smo že zamenjali, frtajler smo zamenjali, pa me je ded vseeno pustil na cedilu. Naokrog je bilo polno ljudi, ki so pritiskali na fotoaparati in gledali Flisarja, kako gura avto, jaz pa sem razmišljal, zakaj mi nihče

ne pomaga. A ne moreš sočasno firbca past in porivati avta, saj razumem. Parkiram ob robu, pokličem fante in gledamo pod havbo kot teleta v nova vrata. Tu narediš doktorat že samo, da najdeš kontakt. To, kako so speljani ti kabli, pa je itak znanstvena fantastika. Pa je prišel Mitja s faznpirerjem in izolirnim trakom in zadeva je bila rešena. Nekaj let nazaj pa je enkrat, ko je prišla smet v frgazer, Bic popravil kar s kamnom. «S kamnom?» Ja, to ni mehanizem, to je primitivizem, in za popravilo te ladje ne potrebuješ škatle orodja, samo en malo večji kamen.»

Da bi poklical avtovleko, ni šans, sramota! Zato se Filip iz cestnih dram rešuje sam. Tako si trenira preživetvene sposobnosti in krepi potrpežljivost. Če bo šlo tako dalje, bo dobil tako trdo kožo in postal hladen kot špricer, da bo stava nanj kot na olimpijskega prvaka edina varna investicija prihodnjega leta. Drugi del sposobnosti si Filip povečuje na dirkališču za krmilom mustanga. Motokrosa se zadnje čase, ko mora biti cel za svoje dirke, raje izogiba. Dobro se pozna in ve, da rad stisne plin, in kdor ga rad stisne na kroski, hitro useka. Raje gre s supermotom

polagat ovinke, ker mu je to všeč in ker je ne nazadnje to odličen trening za smučarski kros. »Človek se pri določeni hitrosti še počuti v coni udobja, ko gre čez mejo, pa ne več. To mejo je treba počasi in kontrolirano poviševati, da cono udobja, v kateri se počutiš suvereno, čim bolj povečaš. Motošport je koristen, ker si z njim boljša senzorico in reflekse. In povečujejo to famozno cono. Najbolj si nevaren sam sebi, ko te je strah, to je dejstvo,« pove Filip v zagovor kontroliranemu dirkanju in si na glavo povezne klobuk. Da za Playboy naredimo še deanovsko sceno s ščepcem upornišva brez razloga.

Preden smo se poslovili, nas je zanimalo še nekaj. Nekaj zelo pomembnega. Kje so Filipove močne in kje šibke vozne točke? »Posadite me v gokart, pa ne bo nič iz mene. V formuli bi bil zanič. Čista nula! Te filigranske, fine, picajzlaste stvari niso zame. Dober sem, ko avtu odnese rit in izgubi kontrolo. Filip Flisar pride do izraza, kjer bi se večina usrala. Nikoli nisem rekel, da bom po končani smučarski karieri začel igrati pikado in harfo. Lahko vam pa ekspresno nasekam nekaj kubikov drv.»

AKT



FORD ECOSPORT JE SVEŽE PRENOVLJEN. DOBIL JE NOVI, 1,5-LITRSKI DIZELSKI MOTOR ECOBLUE, INFOZABAVNI SISTEM SYNC 3, OMISLITI PA SI GA JE MOGOČE TUDI V BOLJ ŠPORTNI RAZLIČICI ST-LINE TER PRVIČ TUDI Z INTELIGENTNIM ŠTIRIKOLESNIM POGONOM. OD PREDSTAVITVE LETA 2014 JE KUPCE NAŠLO ŽE VEČ KOT 150 TISOČ ECOSPORTOV, PRODAJA PA ŠE NAPREJ RASTE. KUGI IN ECOSPORTU SE BO PRIHODNJE LETO PRIDRUŽIL ŠE EN KRIŽANEC, FIESTA ACTIVE.





EKSTREMISTA

ČLOVEK, KI ŽIVI ZA SVOJE SANJE

PREDEN SEM DAVA KARNIČARJA POVABIL K PROJEKTU, SEM VEDEL, DA JE TO ČLOVEK, KI ZA ZAJTRK POJE KONICO MOUNT EVERESTA IN SE PO NJEM S SMUČMI SPUSTI ZA KOSILO.

TEKST: BRANE T. ČERVEK, FOTO: LJUBO VUKELIČ, BRANE T. ČERVEK



Veliki ljubitelj narave je kratek preizkus preživetja v divjini v okviru mojega projekta V divjini s SSFN sprejel z odprtim srcem in spoznal, kako mogočni so bili naši predniki iz pradavnine in kako nevedni živimo v sedanjosti. Pa ni nujno, da je tako.

Pripeljal se je s Fordovim Rangerjem, nasmejan in dobre volje. Takoj, ko se je preoblekel, sva preverila opremo, se pogovorila o tem, kaj od njega pričakujem. Že po nekaj minutah me je prešinilo, da je podoben nekomu znane-mu, a se nisem mogel spomniti, komu. Imel sem občutek, da sem tokrat v divjini z zelo znano osebnostjo. No, saj Davo to je, a vseeno ... Nenadoma me je kot strela z jasnega udaril odgovor: "Tvoj obraz, tvoja koščencost, tvoja drža ... in s tem trakom okoli glave si kot legendarni Willem Dafoe iz filma Vod smrti, le da on najbrž ne razlikuje trobentice od regrata, kaj šele, da bi počel kaj takega kot ti." V smehu sva nadaljevala lahkotno hojo po gozdnati preprogi z željo, da čim prej prideva do cilja na sončno stran Javornikov, kjer se bo najina dogodivščina na prav poseben način končala. Tam naju je namreč čakal Ford Ranger, s katerim bi se, če nama do tja uspe priti brez zapletov, odpeljala domov. A Davo tega seveda ni vedel. Vedel je le, da lahko zaradi prenatrpanega urnika ostane z menoj samo en dan. Kar je dovolj, da mu pokažem nekaj skrivnosti narave, ki jih imamo pred nosom, pa se zanje večinoma sploh ne zmenimo. To bi mu pri njegovih podvigih lahko še kdaj prišlo prav, človek pač nikoli ne ve.

Radovednost in prilagajanje sta Davovi veliki odliki; stvari, ki jih ne pozna, ne prikriva z lažnim prikimavanjem, ampak se jih želi naučiti in z lastnim trudom doživeti. To je recept pametnega človeka! Davo ima rad red in disciplino ter dobro ve, kaj pomeni vztrajnost. Ve, kaj pomenita srčnost in predanost delu. Prevzela ga je intenzivnost mojega poznavanja narave in ga tako premamila, da je z vsakim novim vprašanjem padal globlje in globlje v moj svet. Popolnoma se je prepustil vodenju in učenju, vsako temo pa sva argumentirala.

V mokrem in svežem gozdu se je že zelo poznalo, da se je jesen skoraj poslovila. Kamorkoli sva se obrnila, karkoli sva pogledala, česar koli sva se dotaknila, kamorkoli stopila, vsepovsod je bilo slišati čedalje bolj glasno šepetanje matere narave. Šepetanje, ki gre naravnost do kosti: "Otroci moji, vse, kar sem vam hotela dati, sem vam dala, vse, česar si niste vzeli, bom vzela nazaj. Kdor se ni pripravil na počitek pod belo odejo, zanj je bolje, da odide. Tistim, ki nameravate ostati na moji beli odeji, bom pustila le še vodo in nekaj malega rastlin, da boste lahko preživel, a povem vam, da ne bo lahko! Tistim, ki si morate hrano ujeti in pojesti koga drugega, pa želim,



PREŽIVETJE

Toda, kje je voda? Najdi jo! Davo je vedel, da mora raziskati okolico in spoznati svoj trenutni bivalni prostor. Osnovno pravilo je, da spoznaš, kaj vse je v tvojem parametru, se pravi v bližnji okolici.

ČLOVEK, KI ŽIVI ZA SVOJE SANJE. MEDTEM KO SE JE MOJ PREJŠNJI GOST, FILIP FLISAR, RODIL, KO JE V GORO UDARILA STRELA, BI LAHKO REKEL, DA JE DAVO, PONIŽEN, SKROMEN IN SRČEN VELIKAN, SKOVAL STRELO Z LASTNIMI ROKAMI.



da to počnete tako, kot pravi moje pravilo: naj preživijo le najbolj zdravi in najboljši!" Nagovor matere narave je enak, kot je bil v pradavnini, prav nič se ni spremenil, še vedno je srhljiv in pristen. Prav tak, kot mora biti.

Kaj sploh lahko še najdeva, da si bo Davo pripravil kaj za pod zob? Nobena grmovnica ni imela več ploda, nobeno drevo ni imelo več sadeža, nikjer ni bilo niti ene same zdrave gobe več, vse je bilo ožgano od mraza in večina rastlin je olesnela. Lahko bi si skuhala le veliko čajev, a želel sem, da Davo okusi nekaj bolj nenavadnega. Rešitev je bila ves čas pod najinimi nogami.

V nekem lepem trenutku sva iz objema čudovitega bukovega gozda prišla na odprto travnato površino, kjer sem nekaj zagledal. Bil sem prepričan, da sva bila v tistem trenutku obdarjena in zato na varni strani, vsaj kar se tiče prehrane. Davo je vedel, da si bova morala v divjini hrano najti, vendar se mu niti sanjalo ni, da kaj takega pri nas sploh obstaja, še zlasti ne v tem obdobju. Če rastlino poznaš od njenega nastanka do njenega konca, če spremljaš njeno življenjsko okolje, kako cveti, kaj ti v določenem obdobju ponuja, kakšna je takrat, potem si jo je smiselno zapomniti ter se ji kdaj pa kdaj tudi zahvaliti za vse, kar ti daje. Veliko rastlin konec leta oleseni in za nekatere

to pomeni preživetje strah vzbujajoče zime, a precej globoko v objemu tople zemlje njihovo srce še vedno upočasnjeno bije in čaka na pomlad, da zopet zaživijo.

Dava vprašam, ali ve, da prav tu obstaja rastlina, katere gomolji imajo čudovit, krompirju podoben okus? Bi mu dišala juha s krompirčkom? Bi, seveda bi! No, potem pa koplji okoli te stare olesenele rastline, pred katero stojiš. Takoj pljune v roke, vzame lopatko in začne kopati. Ni bilo tako težko, saj je prejšnji dan deževje zmečhalo zemljo. A gomoljški so vendarle globoko in imeti moraš srečo, da ne naleti na kamnita tla, kajti potem je sanj o pojedini konec, nemogoče jih je izkopati. Davo presenečen zagleda šop gomoljščkov, jih z nasmeškom zmagovalno dvigne z iztegnjeno roko in zakriči: "Lačen ne bom!" Toda to je bil šele začetek, do zaužitja poznojesenskih gozdnih daril je bila še dolga pot.

"Lačen ne bom!" Toda to je bil šele začetek, do zaužitja poznojesenskih gozdnih daril.

Dava sem moral naučiti stare tehnike netenja ognja, ki pa še zdaleč ni tako primitivna, saj ima veliko prednosti pred vsemi sodobnimi pripomočki. Po nekaj poskusih mu je to kljub mokroti in precej zapletenemu postopku uspelo. Do solz sva se nasmejala, ko je nekajkrat vase potegnil dim iz žgočega travnatega netiva in izjavil, da tako hudih cigaret že dolgo ni kadil. Tako, ogenj se je naučil zanetiti, zdaj je bil čas, da si naredi podzemno peč, ki je nadvse uporabna. Lahko jo imaš v bivaku in te greje, poleg tega si lahko kuhaš ali pečeš kruh ali meso, na odprtini za dim pa lahko prav tako kuhaš, ne da bi ti ogenj ožgal roke. In že je kopal v zemljo kot krt in izdelal peč, kakor mu je bilo naročeno. Zdaj si je lahko skuhal juho iz gomoljščkov. Toda, kje je voda? Najdi jo! Davo je vedel, da mora raziskati okolico in spoznati svoj trenutni bivalni prostor. Osnovno pravilo je, da spoznaš, kaj vse je v tvojem parametru, se pravi v bližnji okolici.



FORD RANGER

Najbolj prodajani poltovornjak v Evropi
Drzen videz in nepreosljlive tehnologije
Najbolj varen v svojem segmentu: edini je prejel vseh 5 zvezdic NCAP
Na voljo z enojno, dvojno in podaljšano kabino
Možnost preklopa med pogonom 4x2 ali 4x4

Odlični motorji 2.2 TDCi (330 Nm, 385 Nm navora)
 in 3.2 TDCi (470 Nm navora)
 Možnost prevažanja do 1.120 kg in vleke do 3.500 kg
 Bređenje po vodi globine do 800 mm
 4-letno jamstvo brez omejitve prevoženih kilometrov



“Neverjetno, kako je vse preprosto, ko začneš misliti logično in skromno,” izjavi Davo. In že se je kuhalo nekaj gomoljev.

Odšla sva skupaj. In nisva našla samo vode v veliki gozdni luži, ampak sva med potjo nabirala tudi drevesno smolo, da si bo Davo iz nje naredil cementno lepilo in z njim izdelal kopje. Našla sva tudi poganjke leske, iz katerih si lahko skupaj z jedrci iz hrastovih želodov pripraviš celo kruh. To je bil tudi moj načrt, da Davo spozna najokusnejši kruh v gozdu.

Ko sva se vrnila k pečici, se je Davo lotil kuhanja juhe. Toda ... v čem, saj ni imel posode, v katero bi vлил vodo in vanjo dal gomoljčke? Pokazal mu bom, kako se izdelava. Spet odrineva v goščavo, kjer jo narediva iz drevesnega lubja. “Pa se nama posoda ne bo vžgala?” vpraša Davo. Brez skrbi, kuhala bova na vročem zraku iz dimnika najine podzemne peči. “Neverjetno, kako je vse preprosto, ko začneš misliti logično in skromno,” izjavi Davo. In že se je kuhalo nekaj gomoljev v njegovi prvi posodici iz lubja, v katero sva dodala še nekaj timijana s travniške ravnice, da bo okus še boljši.

Ker je postopek priprave moke iz hrastovih želodov malce dolgotrajnejši, saj je treba želodova jedrca namakati v vodi, da iz njih izločimo tinin oziroma grenkobo, mu jih iz nahrbtnika dam že zmlete v moko in pripravljene za uporabo. Leskove mačice zmelje v prah, doda želodovo moko, dolije vodo, in tako pripravi zmes za divji kruh, jo vrže v pečico, neposredno na žerjavico, ter počaka, da se speče. Čakanje je vredno. Z velikim tekotom poje okusne gomoljčke, zraven pa še sveže pečeni kruh, ki nanj naredi velik vtis. Davo je bil zdaj ‘podprt’, zato sva lahko odšla



naprej in tik pred sončnim zahodom prispe-la na sončno stran Javornikov. Tam sva našla presenečenje. Res naju je čakal Ford Ranger, s katerim sva se vesela in zadovoljna kot na le-teči preprogi odpeljala domov. Davo je dejal, da mu je zdaj žal, ker ni ostal dlje, vsaj čez noč, saj je imel pred nosom človeka, ki premore znanje, že skorajda izginulo s površja zemlje, z nepre-cenljivo vrednostjo tako za sedanje kot prihaja-joče generacije, kajti česa takega ne doživiš skoraj nikjer več. Moj gozdni brat Davo, lepo te je poznati in hvala ti!

DINAM



NOVA FIESTA NI LE LEPA IN ZABAVNA, TEMVEČ JE ZARADI PROSTORNE NOTRANJOSTI LAHKO TUDI DRUŽINSKI AVTO. KLJUB MESTNI GNEČI PRIJAZNIM KOMPAKTNIM ZUNANJIM MERAM NAMREČ ŠE VEDNO PONUJA DOVOLJ PROSTORA TAKO SPREDAJ KOT NA ZADNJI KLOPI, ZA DRUŽINSKO UPORABO PA JE DOVOLJ VELIK TUDI NJEN PRTLJAŽNIK.

DF

ALČNE



RUZINE



POČITNIŠKE ZAGATE

NAJ GRE ZA ZIMSKO ODDIH, KO JE TREBA (OB SMUČEH NA STREŠNEM PRTLJAŽNIKU) V PRTLJAŽNIK ZLOŽITI VSE OD ČEVLJEV DO IGRAČ, ALI PA POLETNE POČITNICE, KO NE MANJKA NITI ŠPORTNA OPREMA – KO SE PRED ODHODOM PRED AVTOMOBILOM NABERE KUP PRTLJAGE, KI JI NI VIDETI KONCA, SLEDI PANIČEN ODZIV.

TEKST: SIOL FOTO: KLEMEN KORENJAK



Ta navadno vodi v hitro, nepremišljeno in včasih celo jezno zlaganje stvari v prtljažnik. Rezultat je lahko tudi usoden.

Prtljaga se namreč ob morebitnem trčenju lahko, če v prtljažnik ni zložena pravilno, spremeni v nevarne izstrelke, ki poletijo v kabino in lahko hudo poškodujejo njeno živo vsebino. Avtomobili so že dolgo zasnovani tako, da sedežna naslonjala zdržijo pritisk v prtljažnik pravilno zložene prtljage – a če ta gleda čez njih, pač ne morejo pomagati. Zato je treba upoštevati nekaj osnovnih pravil pri nalaganju v prtljažnik.

#1 Prav vso prtljago je vedno treba zložiti tako, da se ob morebitnem trku ali zaviranju ne more premikati po kabini. Tu ne smemo poznati izjem ali popuščati zaradi ljubega miru pri nalaganju.

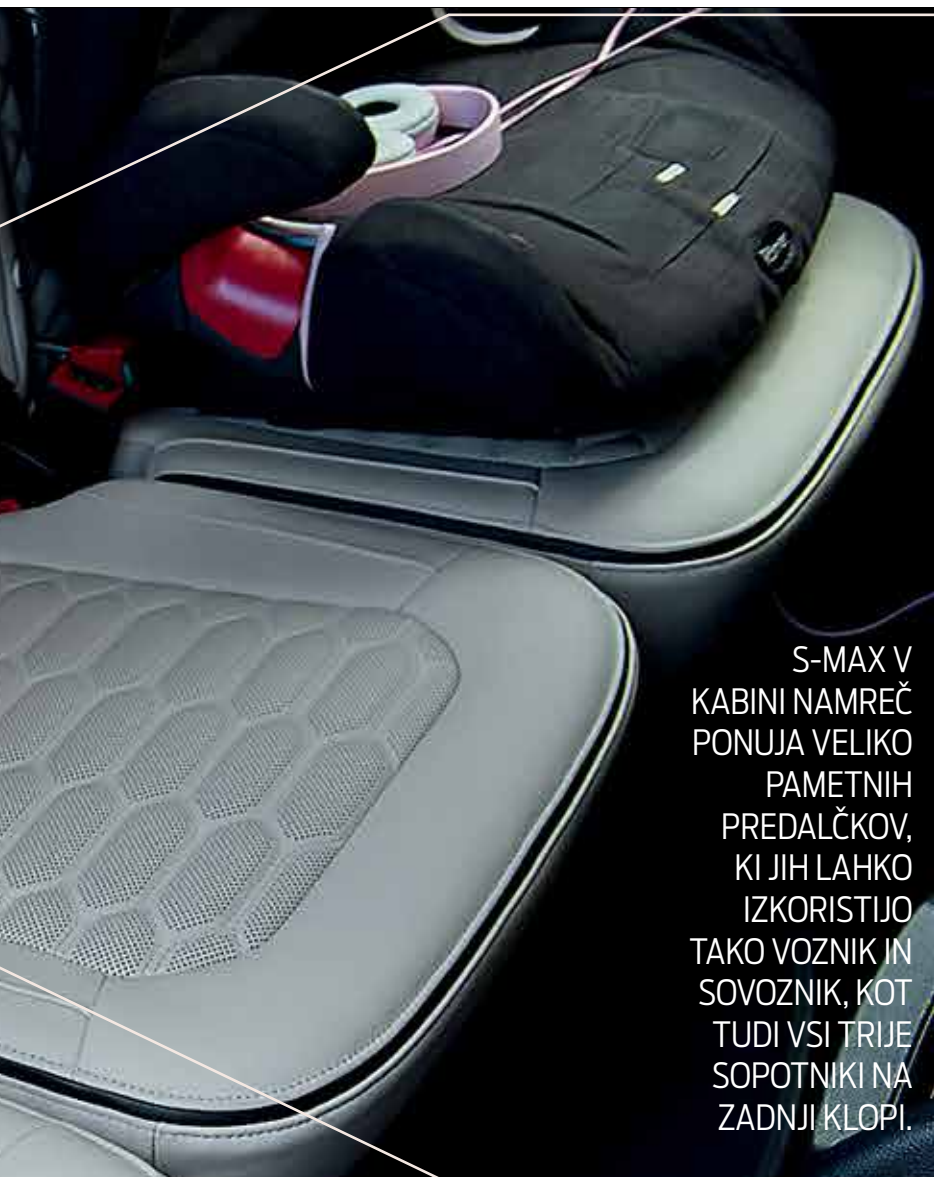
#2 Preden začnemo zlagati stvari, si ob avtomobil postavimo ves tovor, ki ga nameravamo vzeti s seboj na počitnice. Preglejte vso prtljago (tudi najmanjše pripomočke) in si zastavite sistematičen način zlaganje – ob tem ne upoštevajte le velikosti, temveč tudi težo in občutljivost posameznih kosov prtljage.

#3 Težje in večje dele prtljage damo najprej v prtljažnik. Zlagati jih moramo premišljeno, tudi tako, da pazimo, da zapolnimo vse proste predele. Poskrbeti moramo, da med posameznimi predmeti ni veliko prostora, saj tako onemogočimo premikanje prtljage. Težje kose prtljage naložimo tako, da so čim bolj na dnu in tik ob naslonjalih zadnjih sedežev, saj tako ta ob trku manj obremenijo.

#4 Prtljage nikoli ne zložite vse do vrha prtljažnika, ampak samo do višine naslonjal druge vrste. Višje lahko prtljago naložite le, če sta kabina in prtljažnik ločena z varnostno mrežo. Ob tem ne pozabite: če boste prtljago naložili previsoko, bo ovirala pogled nazaj v notranjem vzvratnem ogledalu, kar je lahko nevarno.

#5 Če v prtljažniku zmanjka prostora, lahko kakšen kos prtljage postavite tudi v kabino, vendar samo, če ga ustrezno zavarujete oziroma pripnete z varnostnimi pasovi. Za to izberite najlažje in najmehkejšo koso prtljage. Varnostni pas speljite skozi ročaje prtljage tako, da bo ta ostala trdno pritrjena tudi ob bočnem trku.





S-MAX V KABINI NAMREČ PONUJA VELIKO PAMETNIH PREDALČKOV, KI JIH LAHKO IZKORISTIJO TAKO VOZNIK IN SOVOZNIK, KOT TUDI VSI TRIJE SOPOTNIKI NA ZADNJI KLOPI.



KAJ PA MALENKOSTI?

Ženska torba, mobilnik, ključi in drugi manjši predmeti ne spadajo na sedež avtomobila ali na armaturno ploščo. Shranite jih v manjše predale, torbico privežite ali jo shranite v prtljažnik. Otroci naj tablice spravijo v žepe za prednjimi sedeži, prav tako druge pripomočke, ki jih imajo za razvedrilo na poti. Igrače lahko shranijo tudi v nahrbtnik, ki ga zaprete in varno pripnete na zadnji sedež.

Pravilna izbira vozila olajša življenje: Ford S-Max izostrena zunanost, ki je nekakšen prefinjen hibrid med klasičnim enoprostornim oblikovanjem in kančkom športne dinamike, je prava paša za oči – tudi za najzahtevnejše avtomobilске sladokusce.

FORD S-MAX: PROSTOREN

Največja prednost S-Maxa je nedvomno njegova prostornost. Ta tako v kabini kot v prtljažniku omogoča, da se bo tudi petčlanska družina na dolgo pot odpravila brez skrbi. Vaša prtljaga bo nedvomno našla varno mesto v avtomobilu. V prtljažnik boste zlahka zložili vso prtljago, v notranjost kabine pa na varno spravili vse manjše predmete, ki bi ob nenadnem zaviranju lahko leteli po kabini in tako povzročili nepopravljivo tragedijo. S-Max v kabini namreč ponuja veliko pametnih predalčkov, ki jih lahko izkoristijo tako voznik in sovoznik kot tudi vsi trije sopotniki na zadnji klopi. S-Max je odlična izbira za družine z majhnimi otroki, saj ima tri enake vzdolžno pomične sedeže s sidrišči Isofix z možnostjo nastavitve potovalno-počivalnega naklona naslonjal.

FORD KUGA: DRUŽINSKA

Športni terenec, ki se robustno premika po zahtevnejših terenih in je hkrati pravi navdih gracioznosti, ko potnike pelje na bolj ležerno vožnjo. Kuga je odlična izbira za cestne pustolovce, ki včasih radi pobegnejo na kakšno stranpot. Primerna je tudi za manjše družine, saj se kljub športni naravnosti lahko pohvali s prostornim prtljažnikom in dvema sedežema s sistemom Isofix.

Prostornost v avtomobilu lahko zelo hitro prilagodite svojim potrebam, tudi tako, da podrete zadnje sedeže in prtljago varno privežete. Raziskujte notranjost športne Kuge in odkrijte vse njene pametne rešitve, ki vam omogočajo varno shranjevanje manjših predmetov.

ŽIVLJENJE JE ŽE TAKO DOVOLJ RAZBURLJIVO

TEKST: URŠKA RADOLOVIĆ (avtomobilizem.com)
FOTO: URŠKA RADOLOVIĆ (avtomobilizem.com), FORD
INFOGRAFIKA: CONTINENTAL



V ISKANJU RAVNOVESJA MED DELOM IN ZASEBNIM ŽIVLJENJEM SE NEPRESTANO SREČUJEMO Z MANJŠIMI IN VEČJIMI IZZIVI, KI VNAŠAJO STRES V NAŠ VSAKDANJIK.

Med njimi so tudi priprave na prihajajoče hladne mesece, pred katerimi je treba ne le zamenjati garderobo in rezervirati počitnice, ampak nekaj dodatne pozornosti nameniti tudi avtomobilu.

Izkušeni vozniki ste se že prepričali, da imajo letne pnevmatike pri nizkih temperaturah drugačen oprijem. Strokovnjaki pa znajo povedati, da guma zmes, iz katere so izdelane pnevmatike, pri temperaturah, nižjih od 7 stopinj Celzija, spremeni svoje lastnosti, kar med drugim vpliva na podaljšanje zavorne poti. Hkrati se letne pnevmatike v zimskih razmerah obrabljajo bistveno hitreje kot zimske in – kar je še bolj zanimivo – tudi hitreje, kot se zimske pnevmatike obrabljajo poleti.

Seveda se lahko vpišete med tiste, ki so prepričani, da gre za teorijo zarote, in se odzovete zgolj na zakonsko obveznost, ki voznikom nalaga, da v obdobju od 15. novembra do 15. marca na slovenskih cestah vozijo avtomobile z zimsko opremo.* Svojim dnevnim izzivom lahko v tem primeru dodate še čakalno vrsto pri vulkanizerju.

* Zimske pnevmatike s profilom vsaj 3 mm ali letne pnevmatike in verige na pogonskih kolesih; izjema so ceste priobalne regije.
** Neodvisni test izbranih evropskih avtomobilskih klubov, med katerimi je tudi AMZS.

POMEMBNO JE, KAKŠNE SO

Žal ne zadošča, da imamo na avtomobilu nameščene zimske pnevmatike, ampak je enako pomembno, v kakšnem stanju so. Za začetek je dobro preveriti globino profila. Na pnevmatikah Continental so nam pri tem v pomoč priporočene višine 'stolpiča' – indikatorja za menjavo pnevmatik – ki so pri letnih pnevmatikah na 3 mm, pri zimskih pa na 4 mm preostale globine profila.

Globina profila, podobno kot zunanje temperature, občutno vpliva na zavorno pot v razmerah, kakršne najpogosteje srečamo na cestah pozno jeseni in pozimi. Smiselno je torej pregledati še morebitne vidne poškodbe – zareze, luknje in kazalnike neenakomerne obrabe.

Enako kot v človeškem telesu je tudi v pnevmatikah na vozilu pomembno redno spremljanje stanja tlaka. Žal pri ljudeh odstopanja niso tako hitro in enostavno rešljiva kot pri avtomobilu. Novejši avtomobili imajo navadno vgrajen sistem nadzora tlaka, ki

lagojeni potrebam avtomatizirane vožnje in električnega pogona.

ContiAdapt omogoča neprestan nadzor stanja ter prilagajanje lastnosti pnevmatik razmeram na cesti. Zasnovan je na gumeni zmesi, ki omogoča prenos električnih signalov z informacijami o globini profila, temperaturi ali morebitni poškodbi kotalne plasti od senzorjev v pnevmatiki do sistemov, ki ob neželenih odstopanjih opozorijo uporabnika. ContiAdapt dodaja vgrajene mikro kompresorje za prilagajanje tlaka v pnevmatiki ter po širini nastavljliva platišča. Sistem tako lahko spreminja velikost naležne ploskve, kar je odločilno pri zagotavljanju varnosti in udobja ob različnih razmerah na cesti.

Tehnologiji ContiSense in ContiAdapt so pri proizvajalcu združili v konceptno pnevmatiko, pri kateri se v odvisnosti od tlaka v pnevmatiki ter širine platišča aktivirajo različna območja kotalne plasti, kar tvori optimalen stik z mokro, neravno, spolzko ali običajno vozno podlago.



promocijsko sporočilo

POZIMI

15. NOVEMBER DO 15. MAREC
ZIMSKE GUME Z
GLOBINO PROFILA NAJMANJ 3 MM
ali
LETNE GUME Z GLOBINO PROFILA
NAJMANJ 3 MM IN
USTREZNE VERIGE V VOZILU

- vse 4 gume morajo biti enake po velikosti, vrsti in zgradbi
- na isti osi morajo biti gume istega proizvajalca, profila, hitrostnega razreda in nosilnosti
- zimske pnevmatike so lahko nižjega hitrostnega razreda (največ za dva razreda) kot ga zahteva homologacija



opozarja na morebitna odstopanja ter nam prihrani mesečno preverjanje tlaka doma ali na bencinskem servisu.

Prenizek tlak v pnevmatikah je kritičen, ker je vozilo težje vodljivo ter povzroča neenakomerno obrabo pnevmatik. Po drugi strani previsok tlak zmanjšuje stik pnevmatike s podlago (naležno ploskev) in povečuje obrabo sredinskega dela kotalne površine.

NAPREDEK ZA CESTE BREZ NESREČ

Medtem ko pri nas pred zimsko sezono precej govorimo o Continentalovi pnevmatiki WinterContact TS860, zmagovalki testa zimskih pnevmatik** v kategoriji 195/65 R15 T, so pri Continentalu na letošnjem avtosalonu v Frankfurtu predstavili dve napredni tehnologiji, pri-

Kadar temperature padejo pod 7°C,
vožnja z letnimi pnevmatikami postane tvegana.

Zaviranje na snegu.

Zimske pnevmatike

Letne pnevmatike

Zaviranje pri 50 km/h



Preostala hitrost: 35,4 km/h
+ pribl. 6 dolžin vozila (31 m daljša zavorna pot)

Zavorne poti, prikazane na tej grafiki, temeljijo na standardnih vozilih. Grafični prikazi služijo zgolj za ponazoritev. Zavorna pot vozila je odvisna od njegove starosti, od zavor in od pnevmatik, obremen pa še od površine, po kateri vozilo vozi. Tu predstavljenih podatkov ni mogoče posplošiti na vsa vozila (vir: Continental AG)

10 RAZLOGOV

FIESTA ČISTA DE



10

ZVOČNIKOV
(TUDI
NIZKOTONSKI
SUBWOOFER)
PREMORE
VRHUNSKI
AVDIO SISTEM
B&O PLAY.

9

ZMAG V RAZLIČNIH
IZBORIH ZA
NAJBOLJŠI
AVTOMOBIL SI JE
NOVA FIESTA ŽE
PRIBORILA V LE
NEKAJ MESECIH.

8

RAZLIČNIH
MOTORJEV JE
NA VOLJO V
NOVI FIESTI, MED
NJIMI TUDI ŠTIRI
RAZLIČICE MOTORJA
ECOBOOST.

7.

GENERACIJA
LEGENDARNEGA
DINAMIČNEGA
MALČKA,
PRODANEGA
V 17 MILIJONIH
PRIMERKOV.

6

-STOPENJSKI
SAMODEJNI
MENJALNIK JE
ODLIČEN PARTNER
MOTORJU
ECOBOOST Z 72
KILOVATI.

SETKA



5

ZVEZDIC NA
PREIZKUSNIH
TRKIH
EURONCAP.

4

-VALJNI SO LE ŠE
DIZELSKI MOTORJI
V FIESTI – VSI
BENCINSKI MOTORJI
PA SO SODOBNI
TRIVALJNIKI S
TURBINSKIM
POLNILNIKOM ALI
BREZ NJEGA.

3.

GENERACIJA
INFOZABAVNEGA
SISTEMA FORD SYNC
ZAGOTAVLJA ODLIČNO
POVEZLJIVOST S
PAMETNIM MOBILNIKOM
IN PREPROSTO
UPRAVLJANJE FUNKCIJ
AVTOMOBILA.

2

USB-VTIČNICI
SPREDAJ
POSKRBITA, DA
JE POLNLENJE
MOBILNIKA NA
VOLJO VOZNIKU IN
SOPOTNIKOM.

1

-LITRSKI
TURBOBENCINSKI
MOTOR ECOBOOST
JE PREJEL ŽE ŠEST
MEDNARODNIH
NAGRAD ZA
NAJBOLJŠI MOTOR
LETA.

Naslov prvaka Timiju Zajcu



Ford bo skupaj s športniki tudi letošnjo sezono organiziral akcijo Junaki gredo dlje, na kateri bodo s pomočjo navijačev zbirali štipendijo za perspektivne mlade zimske športnike. Eden od prejemnikov te štipendije iz preteklega leta je mladi skakalec Timi Zajc, ki je tudi s pomočjo te štipendije že požel prvi odmevni uspeh: na poletnem državnem prvenstvu v smučarskih skokih je premagal mnogo bolj zveneča imena iz reprezentance in osvojil naslov prvaka.

Čestitke ob naslovu poletnega državnega prvaka! Glede na rezultate je bilo poletje garaško. Si uspel tudi kaj počitnikovati?

Hvala. Časa za počivanje praktično ni bilo. Imeli smo prosto kakšen vikend, ko ni bilo tekem.

Premagal si zveneča imena smučarskih skokov v svetovnem merilu. Daje to osvojenemu naslovu še dodatno pomembnost?

Ne, ne daje mi dodatne pomembnosti. Bil sem v dobri formi. Že na treningih sem videl, da skočem boljše kot nekateri tekmovalci in da lahko naredim dober rezultat. Daje pa mi dodatno motivacijo za naprej.

Od konca pretekle zimske sezone prejemaš tudi štipendijo Junaki gredo dlje, ki jo prispevamo pri Fordu, njen znesek pa so določili vrhunski rezultati naših najboljših športnikov v lanski sezoni. Boš letos v ta sklad tudi sam prinesel kakšno točko?

Želim si, da bi prinesel kakšno točko. Ampak naprej je treba pokazati dobre skoke na treningu, da se uvrstim v ekipo za svetovni pokal, tam bomo pa videli, kje sem.

Za kaj ti prejeta štipendija najbolj koristi?

Najbolj mi koristi za nakup opreme in da si lahko v prostem času tudi kaj privoščim.

Kakšne načrte imaš za letošnjo zimsko sezono? Te bomo morda lahko kdaj spremljali že v reprezentanci A?

Imam cilj prebiti se v svetovni pokal in osvojiti točke.

Do voznškega izpita ti manjka še kako leto. Že težko čakaš?

Vozniški izpit že nestrpnost čakam, saj bo potem veliko lažje. Manj skrbi za starše in tudi meni bo

veliko boljše, da glede prevoza ne bom odvisen od drugih.

V Fordovih avtomobilih preživiš veliko časa. Kaj te v njih najbolj razveseli, kaj najbolj ceniš?

Všeč so mi predvsem sedeži, saj si ga lahko nastaviš tako, kot ti paše in so tudi udobni.



#JUNAKI GREDO DLJE

Pri Fordu tudi letos pripravljamo akcijo, v kateri naši zimski nordijci in alpinci zbirajo točke za vsak izboljšani rezultat iz pretekle sezone. Za vsako točko pri Fordu za štipendijo za tri mlade perspektivne zimske športnike ali športnice prispevamo 1 EUR. V pretekli sezoni je največ točk zbrala Ilka Štuhec, skupno vrednost 3680 eur pa od spomladi v obliki štipendije prejmeta Timi Zajc in Nika Tomšič.

Ford je posodobil Ecosporta

Novi Ecosport je na voljo v 12 barvah karoserije, nova pa je tudi športno uglašena različica ST-Line s potezami oddelka Ford Performance. V izpopolnjeni notranjosti izstopa predvsem 8-palčni na dotik občutljiv zaslon. Ford je Ecosportu po novem namenil še štirikolesni pogon in novi 1,5-litrski turbodizelski motor z največjo močjo 125 'konjev'. Oblikovnih sprememb pa je tokrat manj in so namenjene predvsem oblikovni uskladitvi Ecosporta s sodobno Fordovo ponudbo. Na slovenske ceste bo zapeljal spomladi 2018.



Z Deutsche Bahn pri souporabi koles z aplikacijo FordPass

Ford je predstavil zanimivo trajnostno rešitev v skrbi za okolje. Povezal se je z nemškim železniškim prevoznikom Deutsche Bahn in skupaj so ustvarili sistem za javno izposajo in uporabo koles. S tem je Ford postal tudi prvi avtomobilski proizvajalec, ki je javnosti ponudil tovrstno rešitev.

Za začetek bosta podjetji v uporabo predali 3.200 koles, ki se bodo nahajali v dveh nemških mestih, Kölnu in Düsseldorfu, uporabniki pa bodo najbližje prosto kolo poiskali z uporabo aplikacije FordPass, preko katere se bodo nato registrirali v storitev Call a Bike, ki jo je ustvarilo podjetje Deutsche Bahn. Plačilo za uporabo kolesa uporabnik nato uredi preko spleta.

Ford sicer z DB sodeluje na več projektih, med njimi posebej izstopajo električni Transit, ki jih za izdelujejo skupaj s hčerinskim podjetjem DB StreetScooter in ki jih pri dostavi uporablja DHL.

Climbkhana

V najnovejšem videu, ki je takoj obšel svet, se je ameriški dirkač Ken Block v svojem slogu spoprijel z legendarno progo na Pikes Peak. Verjetno vas je velika večina v zadnjih letih uspela zaslediti in pogledati vsaj en posnetek tako imenovane 'Gymkhane', atraktivne 'discipline', ki si jo Block izmislil kar sam. V njih se z dirkalnimi avtomobili preganja po najrazličnejših površinah – v eni izmed epizod so zanj zaprli celo velik del San Francisca – in počne različne vragolije. In ko smo mislili, da smo videli že vse, nas je presenetil novim posnetkom, sedaj je na vrsti Climbkhana. Block je za svoj podvig izbral eno izmed najbolj legendarnih prog v Severni Ameriki, cesto na Pikes Peak, kjer že skoraj stoletje vsako leto prirejajo najbolj znano gorsko hitrostno preizkušnjo. Podviga se je znova lotil s kupejem Ford Mustang letnik 1965, ki zmore okroglih 1.400 'konjev', moč pa na cesto prenaša s pomočjo štirikolesnega pogona.





Novice Fordovih trgovcev

AH Rajh iz Murske Sobote je bila kot razstavljaivec prisotna na 55. jubilejnem mednarodnem kmetijsko-živilskem sejmu Agra v Gornji Radgoni. Obiskalo ga je 120.000 obiskovalcev, na sejmu pa so pevki **Manci Špiš** v uporabo predali novega **C-Maxa**. Tanja in Zmago Drobnič iz **ASPC Drobnič** v Cerknici sta se preizkusila v povsem novi vlogi: kot osebna voznika na poroki ženina **Mitja in neveste Mateje**. Da sta svoj usodni DA dahnila v posebnem stilu, sta poskrbela Fordova Ranger in Mustang – klani Ranger je pripeljal ženina, športni Mustang pa nevesto.

Pri **Avtohiši Klemenčič** iz Ljubljane so poleti gasilskemu društvu Kozarje, s katerim uspešno sodelujejo že vrsto let, predali novega Transita. S Fordovimi vozili so bili tako in drugače prisotni na Športnem vikendu v Ljubljani, državnem prvenstvu v ameriškem nogometu, na dogodkih **Urbani Gladiator** ter **Bike festival**. Varstveno delovnemu centru Zagorje pa so podarili sredstva za nakup invalidskih vozičkov. Avgusta so v osebno uporabo predali Forda Focusa enemu naših perspektivnejših smučarjev, **Štefanu Hadalinu**.

Pri **Primi I. E.** iz Solkana so s Kugo prevažali nastopajoče v okviru julijskega **Orkester kampa** v Bovcu in poletnega festivala **Lakeness**, ko so v sklopu karavane Mustangov perspektivni smučarski šampionki **Ani Bucik** predali tudi Forda Focusa.

Karavana neukrotljivih Mustangov, ki se je začela marca v času avtosalona v Ljubljani, še vedno kroži po Sloveniji in navdušuje presenečene mimoidoče. Pogled na štiri ali pet legendarnih Mustangov v vrsti nezmotljivo vsakokrat očara in navduši. Doslej je karavana obiskala Maribor, Celje, Ljutomer, Koper, Novo Gorico, Mursko Soboto, Novo mesto, čaka pa jo še nekaj kottičkov naše dežele.



Enostavno, udobno in hitro do novega **FORDA**



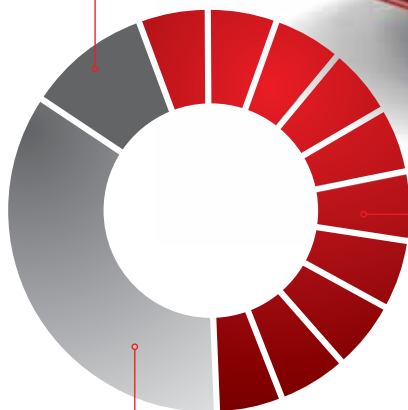
PODARIMO
VINJETO*

VESTE, KJE
GA DOBITE

**ZAČETNI
POLOG**
že od

10%

Najprej plačate
polog v višini vsaj
10 % vrednosti
avtomobila



Avto lahko odplačujete na

12-84
OBROKOV

Ročnost odplačevanja si lahko
prilagodite, od 12 do 84 mesecev.

ZADNJI OBROK od

35%

Izbirate lahko med:

- dokončnim odkupom vozila,
- menjavo staro za novo in
- podaljšanjem obrokov



PODARIMO POLN
REZERVOAR*

Slika je simbolična.

Ali ste vedeli?

FORD CREDIT omogoča tudi
to, kar si po raziskavah želi

75%

kupcev. **MESEČNI OBROK OSTANE ENAK**
ob menjavi avtomobila.*

* vir: Raziskava Auto Alert 2016

In na to kar

49%

kupcev ni še niti pomislilo. **STARO VOZILO**
JE LAHKO POLOG za novega.*



Go Further

* Velja v primeru financiranja Ford Credit

Več informacij o ponudbi Ford Credit dobite pri najbližjem pooblaščenem trgovcu z vozili Ford

Tišji izpuh za manj pritožb sosedov

Ford bo novo generacijo legendarnega športnika Mustang GT v prodajnih salonih predstavil v začetku naslednjega leta, po predlogu enega od zaposlenih pa bo avtomobil lahko opremljen s priročnim sistemom, ki so ga pri Fordu poimenovali 'Good neighbour' – dobri sosed. Pri njem je namreč preko uporabniškega vmesnika v informacijsko-zabavnem sistemu možno nastaviti 'urnik', kdaj lahko sistem deluje s polno glasnostjo, kdaj pa mora delovati nekoliko tišje.

Sistem bo na voljo ob naročilu zmogljivejšega izpušnega sistema, uporabnik pa bo lahko izbral med nastavitvami 'Normal', 'Sports Up' in 'Track'. V načinu 'Track' bo glasnost znašala 82 decibelov, sistem za tišji start ('Quiet start') pa bo nivo glasnosti znižal na ušesom bolj prijaznih 72 decibelov.



Ford GT je postavil rekord na severu Norveške

Moč novega Forda GT je osupljivih 655 'konjev', ki jo lahko razvije šele na dirkališču. Tokrat so za preizkus, kaj zmore, izbrali dirkališče Arctic Circle Raceway, ki leži dobrih 30 kilometrov južno od severnega polarnega kroga. Na dirkališču, ki ga je v devetdesetih letih prejšnjega stoletja zgradila skupina dirkaških navdušencev, je voznik ekipe Ford Chip Ganassi Racing in veteran Le Mansa Stefan Mücke postavil rekord in zavitih 3,753 kilometra prevozil v minuti in 36,1 sekunde, torej s povprečno hitrostjo 140 kilometrov na uro. Do dirkališča se je Mücke popeljal po slovit Atlantski cesti, ki se med mestoma Kårvåg in Vevang na severu Norveške zavito vije čez otočke ob obali Atlantskega oceana in med tem prečka 11 mostov, kjer lahko nepredvidnega voznika zalije celo kakšen velik val. Predvsem v slabem vremenu, ko se zdi, kot pravijo pri Fordu, da je cesta popolnoma izginila. V lepem poletnem dnevu, ko sonce na severu Norveške sploh ne zaide, se vožnja po atlantski cesti zdi kot doživetje z drugega sveta. Celotno reportažo s poti in dirkališča boste lahko prebrali v naslednji številki Ford Magazina.



5 zvezdic za Fiesta

Nova Ford Fiesta navdušuje tudi z varnostjo: na preizkusnih trkih EuroNCAP je dobila vseh pet zvezdic, tudi zato, ker je v njej na voljo (najpomembneje seveda, da serijsko) veliko asistenčnih sistemov. Odlično se je izkazala pri zaščiti tako odraslih potnikov, kot otrok.

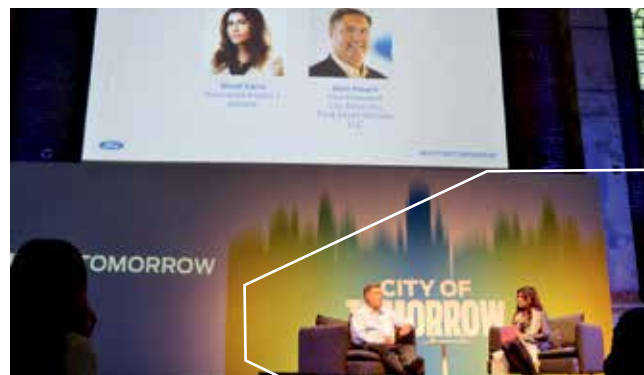


Zmagoslavje v Parizu

Ford zmaguje tudi na dveh kolesih: Chris Froome in njegovo moštvo Sky, ki uporablja Fordove avtomobile, je namreč slavilo na letošnji kolesarski dirki Tour de France. Da bi proslavili četrto zmago Frooma in peto moštveno na tej dirki, so pri Fordu pripravili posebnega Focusa RS, zaznamovanega z rumeno barvo, simbolom majice vodilnega na dirki Tour de France.

Ford CityofTomorrow

Nove tehnologije, od digitalizacije do električnega pogona, nezadržno spreminjajo svet avtomobilizma. Tisti, ki jih ne bodo obvladali, so milo rečeno v težavah. Dokaz, da tudi Ford celostno razmišlja o prihodnosti mobilnosti, je projekt CityofTomorrow ali 'mesto prihodnosti'. Če je bilo na začetku londonske predstavitve projekta rečeno, da se Ford ne želi ukvarjati zgolj z avtomobili, se je to še toliko bolj očitno pokazalo na predstavitvi, saj nas v dvorani ni pričakal niti eden. A to še ne pomeni konca izdelave avtomobilov. Že zelo kmalu namreč nameravajo predstaviti prvo generacijo priključnega hibridnega kombija Ford Transit PHEV. Da bi nekoliko razbremenili promet, predvsem pa voznike, si je Ford zamislil tudi koncept samovozečega dostavnega vozila, ki bi bili opremljeni z dronom. Ta bi pakete – od hrane do medicinskih pripomočkov – dostavljal tudi v zeleno nadstropje. Dolgoročno pa v Fordu razmišljajo o precej radikalni spremembi mest, popolnoma v nasprotju z nekaterimi smernicami, ki se uveljavljajo pri nas. Mestna središča bi namreč, kot pravijo, vrnila nazaj ljudem. A to ne pomeni popolnega izгона avtomobilov na obrobje, ampak bi tja 'napotili' avtobuse in težji tovorni promet. Avtomobil – najbolje avtonomen – bi bil po drugi strani v mestih popolnoma dobrodošel, a bi se moral prilagoditi novi prometni ureditvi in infrastrukturi, ki bi prednost v prometu namenjala pešcem in kolesarjem.



61 Fordov za slovenske zimske junake

Tako kot vsako leto od 2012 naprej, je Ford tudi letos z avtomobili opremlil slovenske smučarje. V sezoni 2017/18 se bodo vozili s kar 61 Fordovi avtomobili, kar je 14 več kot lansko sezono.

Ford je avtomobile Smučarski zvezi simbolično predal na predstavitvi smučarskih reprezentanc za prihajajočo zimsko sezono na Pokljuki. Med 61 vozili bo 44 kombijev in če bi vse avtomobile postavili v kolono, bi bila ta dolga kar 316,6 metra. Da slovenski smučarji avtomobile zares dobro izkoristijo, pričajo podatki, da so v sezoni 2015/16 s 36 avtomobili prevo-

zili 1,5 milijona kilometrov, v sezoni 2016/17 pa so s 47 avtomobili dosegli razdaljo 2 milijona kilometrov. V lanske sezoni so največ, kar 800.000 kilometrov, prevozili alpski smučarji, smučarski skakalci pa 760.000 kilometrov. Zimski športniki so se s Fordi najvišje povzpeli na 2.757 metrov visoki prelaz Stelvio, najdlje pa so se odpeljali alpski smučarji, ki so do slalomske tekme v Leviju na Finskem potrebovali 40 ur oziroma 3.300 kilometrov. Omenimo še, da bodo lahko smučarji v svoje Forde naenkrat naložili kar 58,9 tone prtljage.





Nagradni fotografski natečaj: #Moja Fiesta

Ste ujeli nepozaben utrinek življenja, ki si zasluži nagrado? Delite svoje trenutke na Instagramu in se potegujte za nepozabna doživetja z novo Ford Fiesta! Do 1. januarja 2018 bomo na vsakih 14 dni razpisali nov fotografski natečaj in najboljši posnetek vsakič nagradili s fantastičnim doživetjem z novo Ford Fiesta.

Na svojem profilu na Instagramu objavite eno ali več fotografij, jih označite z ustrezno ključno besedo, počakajte na razglasitev in morda prav vas čaka edinstveno doživetje!

**VEČ INFORMACIJ
NAJDETE NA
MOJAFIESTA.SI.**

»VSEČ MI JE, DA SEM IMEL PRILOŽNOST ŠE BOLJE SPOZNATI SVOJ AVTO IN NJEGOVE SPOSOBNOSTI, HKRATI PA LASTNE SPOSOBNOSTI ZA VOLANOM. PREIZKUS ZAVIRANJA NA GLADKIH POVRŠINAH SE MI ZDI ZELO KORISTEN, SAJ TAKO SPOZNAŠ, DA JE SAMOZAVEST ZA VOLANOM POMEMBNEJŠA OD ZMOGLJIVOSTI AVTA. FORDOVO AKADEMIJO VARNE DINAMIČNE VOŽNJE PRIPOROČAM VSEM FORDOVIM LASTNIKOM ŠPORTNIH VOZIL, SAJ IZ PRVE ROKE SPOZNAŠ VSE SPOSOBNOSTI SVOJEGA VOZILA, HKRATI PA VOZNIKI UTRDIMO ZNANJE VARNE DINAMIČNE VOŽNJE.«

Goran Mačar, Focus ST

»VSE AKTIVNOSTI VARNE DINAMIČNE VOŽNJE, KI SEM JIH IMEL DANES MOŽNOST PREIZKUSITI, SE MI ZDIJO KORISTNE IN UPORABNE. ZANIMIVO JE, KAKO SE VOZILO OBNAŠA NA RAZLIČNIH PODLAGAH, PRAV TAKO JE ZANIMIVO SPELJEVANJE OVINKA NA KLANCU. ZA VARNO DINAMIČNO VOŽNJO POTREBUJEMO ZNANJE IZ VSEH DANAŠNJIH AKTIVNOSTI, ZATO BI FORDOVO AKADEMIJO VARNE DINAMIČNE VOŽNJE PRIPOROČAL VSEM LASTNIKOM FORDOVIM ŠPORTNIH VOZIL. IZKUŠNJA JE ODLIČNA.«

Rudi Prevodnik, Focus ST

»DANES SEM PREIZKUSIL VSE ZMOGLJIVOSTI SVOJEGA VOZILA, OD VSAKODNEVNE VOŽNJE DO HITRE DIRKAŠKE VOŽNJE, KJER SE ŠTIRIKOLESNI POGON NAJBOLJ IZKAŽE. NAJBOLJ MI JE BILO VSEČ DRIFTANJE, RESNOST NEPREDVILJIVIH SITUACIJ NA CESTI PA SEM NAJBOLJ ZAČUTIL PRI ZAVIRANJU NA RAZLIČNIH PODLAGAH, KJER JE HITROST KLJUČNEGA POMENA.«

Lucas Triep, Focus RS



FORDOVA AKADEMIJA DINAMIČNE VOŽNJE

HITRO, VARNO ... TRETJIČ!

TEKST: MARTA NAMAČINSKI, FOTO: BLAŽ POLJANŠEK

VOŽNJA NA HIDRAVLICNI PLOŠČI, DRIFTANJE V OVINEK, ZAVIRANJE NA GLADKI PODLAGI, VOŽNJA V OVINEK NA KLANČINI IN DRUGE DINAMIČNE PREIZKUŠNJE SO ZNOVA IZPILILI VOŽNJO FORDOVIH ŠPORTNIH NAVDUŠENCEV V NEPREDVIDLJIVIH SITUACIJAH. FORDOVA AKADEMIJA DINAMIČNE VOŽNJE JE ŽE TRETJIČ POSKRBELA ZA VARNOST IN ZABAVO LASTNIKOV FORDOVIH ŠPORTNIKOV.

Oblačna, a za silo nedeževna sobota je združila skupino ljudi, ki imajo skupno točko – so ponosni lastniki novih Fordovih športnih vozil. Kot se za strastne privrženke športnih vozil spodobi, jih tudi slabša vremenska napoved ni odvrnila od obiska Centra varne vožnje AMZS na Vranskem, kamor so prišli z različnih koncev Slovenije spoznat vrhunske vozne lastnosti svojega Focusa RS, Focusa ST in Mustanga.

Lastniki vozil so se pod vodstvom izkušenega inštruktorja naučili nadzornih tehnik za varno dinamično vožnjo, s katerimi so pridobili znanje iz prakse in utrdili samozavest za volanom svojega športnika. Ugotovili so, da zaviranje na gladki podlagi ni preprosto, še posebej pri visoki hitrosti. Vožnja na hidravlični plošči je v prvem krogu marsikateremu vozniku povzročila vrtoglavico, a so na koncu preizkus vsi opravili brezhibno. Za poslastico smo voznikom pripravili driftanje v ovinek, ki jim je bilo seveda najbolj pri srcu.

Fordova akademija dinamične vožnje je za nove lastnike vozil brezplačna, traja štiri ure in se izvaja na AMZS Centru varne vožnje na Vranskem, kjer se ponosni lastniki urijo z lastnimi športnimi lepotečmi. Poskrbljeno je za okusno pogostitev, udeleženci pa so prejeli tudi častno diplomo za opravljeno akademijo varne dinamične vožnje.



Ber Schmitz Straße

19

KR-KF-955

GOSPO



OD DARNI

PALETA FORDOVIH GOSPODARSKIH VOZIL JE ŠIROKA IN IZJEMNO PRILAGODLJIVA, OB PRAKTIČNOSTI IN VZDRŽLIVOSTI PA LASTNIKOM PRINAŠAJO TUDI NIZKE STROŠKE LASTNIŠTVA, KAR JE V SVETU GOSPODARSKIH VOZIL ENA OD POMEMBNEJŠIH PREDNOSTI. VEČ O TEM BOSTE NAŠLI V NASLEDNJI ŠTEVILKI FORD MAGAZINA.

#PRIJATELJFORD

NAJBOLJŠI PRIJAT MLADIH PODJETNIKOV

ŠTARTAJ SLOVENIJA



V SPAR SLOVENIJA SO TUDI LETOS, V DRUGI SEZONI PROJEKTA ŠTARTAJ SLOVENIJA, OSMIM MLADIM PERSPEKTIVNIM PODJETNIKOM PONUDILI EDINSTVENO PRILOŽNOST – MESTO NA SVOJIH PRODAJNIH POLICAH. PRI FORDU PA SMO IZBRANIM ZAGOTOVILI TUDI GOSPODARSKA VOZILA, KI SO JIM V POMOČ PRI VSAKODNEVNIH POSLOVNIH IZZIVIH.

ELJ

“Razlika med uspešnimi in neuspešnimi podjetniki je, da uspešni vedo, zakaj je njihov produkt boljši od konkurence.”
Matija Goljar, voditelj oddaje Štartaj Slovenija



NAJBOLJŠI PRIJATELJ
MLADIH PODJETNIKOV

Zaradi neugodnih gospodarskih razmer in negotovosti na trgu dela se je v zadnjih letih vse več mladih odločilo priložnosti za delo poiskati v tujini. Zelo neugodna situacija za Slovenijo, ki pa se s pravo miselnostjo lahko spremeni. Prav takšno prepričanje je zagnalo projekt Štartaj Slovenija, ki prek inovativnega partnerstva povezuje različne akterje z namenom, da bi slovenskim podjetnikom pomagal odpreti vrata v svet podjetništva. Po neverjetnih odzivih kupcev, javnosti in stroke

je bila odločitev za nadaljevanje prvega leta projekta popolnoma naravna. Tako Štartaj Slovenija že drugo sezono omogoča mladim perspektivnim podjetnikom mesto na prodajni polici v vseh 13 megamarketih Interspar. Njihove življenjske zgodbe lahko spoznavamo v oddajah Štartaj, Slovenija! na Pop TV. V drugi sezoni smo se projektu kot partnerji pridružili tudi pri Fordu Slovenija, saj želimo svežo podjetniško energijo, ki postaja čedalje pomembnejše

gonilo razvoja in rasti slovenskega gospodarstva, podpreti tudi v praksi. Popolnoma naravno je namreč, da največji akciji spodbujanja slovenskih podjetnikov tem kot prijatelj stoji ob strani znamka, ki ima v prodajni paleti najbolje prodajano kombi v Evropi in v Sloveniji – Forda Transita Custom. Med uporabniki Fordovih lahkih gospodarskih vozil najdemo tudi lanska uspešna podjetnika iz akcije Štartaj Slovenija, Fordova ambasadorja iz ekipe Nelipot.

1



GOOD4DOGS – SUROVA HRANA ZA PSE

Majhno družinsko podjetje Radojke in Branka Merharja, ki se kot edini v Sloveniji ukvarja s proizvodnjo surove hrane za pse, je dejavnost začelo leta 2015 in je do letos izdelke prodajalo le prek spletne strani. Svoj posel jemljejo kot poslanstvo, da lastnikom psov v Sloveniji ponudijo zdravo, naravno hrano za pse.

“Ker se sama prehranjujeva bolj zdravo, sva tudi najinemu kužku Salu želela ponuditi zdrav in nara-

ven obrok. Pripravljala sva jih kar doma na kuhinjskem pultu, kar je bilo brez pravih pripomočkov za pripravo precej naporno. Tako sem po dobrem letu vendarle preveril, kakšna je ponudba že pripravljene hrane pri nas. Ugotovil sem, da je sicer nekaj uvožene hrane na voljo v trgovinah, ni pa bilo domače. Tako sem se želel še bolj posvetiti temu, in ker sem precej vztrajen in trmast, me niso ustavile nobene ovire ali prestrašili še tako zahtevni pogoji. Tako smo danes že na policah megamarketov Spara in naše poslanstvo se uresničuje.”

Njihovi cilji in želja so postati najbolj prepoznavna blagovna znamka s surovo hrano v Sloveniji. Za uspešno delo si bodo najprej uredili še boljše delovne pogoje, kar pomeni povečanje proizvodnje in zaposlitev še kakšnega sodelavca.

“Novi, veliki, sodobni Fordov Transit Custom z vgrajenim hladilnikom je seveda zelo olajšal vsakodnevno delo in prevoze in nas vsaj v tem delu naredilo ‘imenitne’ tudi navzven. Ponosni in hkrati veseli smo, da lahko uživamo v varni vožnji s Fordovim vozilom.”

2



ODORI – NARAVNI PRALNI PRAŠEK ZA PERILO

Podjetje Odori z Nino Slapšak na čelu izdeluje naravne kozmetične izdelke in čistilna sredstva za pranje perila najvišje kakovosti. Vrsto surovin za svoje izdelke, ki vsebujejo le sestavine naravnega izvora, vzgajijo, nabirajo in pridelajo na lastnem vrtu.

“Ideja za naš prvi izdelek je nastala, ko sem v starem stroju prala perilo in

oprane brisače niso imele tako svežega vonja, kot sem si želela. Raziskovala sem, kako bi lahko prali brez sintetičnih dodatkov, kot so parfumi, encimi, fosfati, konzervansi, alkoholi ... Takšnega izdelka še ni bilo na trgu.”

“Fordov Transit Custom nam je v vsakodnevno pomoč pri prevozu surovin in dobavi končnih izdelkov do kupcev. Spremlja me tudi pri vseh vsakdanjih opravilih v mestu in celo na izletih. V teh mesecih je postal resnično moj najboljši prijatelj, ki me spremlja prav vsak dan.”



NOELA – KREMA S POLŽJO SLINO

Leta 2014 je družina Fras začela rejo polžev in takrat je bila to stvar, ki je bila ljudem zanimiva, ampak po drugi strani smešna in nagnusna. Prvotna ideja je bila proizvodnja polžev v kulinarne namene, ki je prerasla v kakovostno kremo z visoko, kar 40-odstotno vsebnostjo polžje slino. Ta zagotavlja hitre, učinkovite in izjemne rezultate na koži, saj je njihova slina naravni vir hialuronske kisline, kolagena, alantoina, elastana, vitaminov, proteinov in antioksidantov.

“V posel je vključena vsa družina in kombinacija zagnanosti ter izkušenj nas je privedla do uspeha,” pravi Aljaž Fras. “Naše vozilo Ford Courier je odlična izbira za nas. Dokler nimaš svojega transportnega avta, te izkušnje ne moreš ceniti dovolj. Ker ima Noela 50 mililitrov, gre za majhen izdelek, ki je pisan na kožo za prevažanje. Zaradi priročnosti svojega Forda uporabljamo vsak dan, tudi za prevoz v trgovino in za obisk pri prijateljih.”



NELIPOT - KOZMETIČNI IZDELKI

Znamka Nelipot je nastala leta 2014 kot odgovor na lastne potrebe – v iskanju res naravnih kozmetičnih proizvodov, ki ne vsebujejo nepotrebnih sintetičnih dodatkov, so do narave in živali prijazni ter skrbno izdelani. Zgodba, ki se je začela v kleti, je prerasla v resno podjetje in proizvodnjo, ki pa še vedno temelji na ročnem delu.

Prvi izdelki so bili dezodorantne kreme Nelipot Basic, Shac, Mamichku in Irof, ki zagotavljajo naravno zaščito pred neprijetnim telesnim vonjem. Z njimi so v letu 2016 v okviru oddaje Štartaj Slovenija dosegli naziv Hit produkt 2016. V 2017 so predstavili še zobni prašek Shverkaj.

“#PrijateljFord, Ford Courier Trend, ki je avgusta vstopil med naše vrste, je dobrodošla okrepitev ekipe, ki trenutno šteje Simona, Tino in Lino. Omočja nam lastne dostave, obiske trgovin po vsej Sloveniji ter večje prevzeme od dobaviteljev. Ford Courier Trend z motorjem EcoBoost pa je prav tako zelen kot mi – z nizko porabo (na dolge razdalje v povprečju 3,8 litra na 100 kilometrov) tudi on skrbi za manjši ogljikov odtis pri našem poslovanju, zaradi preglednosti nad voziščem pa za našo in varnost drugih.”

VIGNALE NISO LE OBLIKA IN IZBRANI MATERIALI, VIGNALE
JE ODNOS DO ŽIVLJENJA, 'STATE OF MIND'. NI LE USNJE IN
ALUMINIJ, TEMVEČ FILOZOFIJA, KI LASTNIKU PONUJA NE LE VEČ
AVTOMOBILA, TEMVEČ TUDI VEČ ČASA IN KAKOVOSTI ŽIVLJENJA.



WALK



OKUSI

VEČERJA, KI VAM BO VRNILA ČAS

TEKST: KATJA ŠTINGL FOTO: KLEMEN BRUMEC

LAHKO IMAMO NAJPRESTIŽNEJŠE STVARI
NA TEM SVETU – PRED SABO KROŽNIK Z
VRHUNSKIM KULINARIČNIM IZBOROM ALI
NAJBOLJ LUKSUZEN AVTOMOBIL IZDELAN
IZ PREFINJENIH MATERIALOV, A ČE NIMAMO
DOVOLJ ČASA, DA BI V TEM UŽIVALI, DA BI
POČELI, KAR SI ŽELIMO, POTEM SMO REVNI.





To je tudi razlog, da pri Fordu niso izdelali le vozila, temveč so z linijo vozil Ford Vignale oblikovali osebno doživetje, ki vam vrača čas. Tako, kot vam ga vrača šef Bine Volčič v svojem bistrotu Monstera s sedemhodnimi degustacijskimi večerjami, na katerih se vam odpirajo povsem nova kulinarčna obzorja.

“Prideš, sedeš in hrana prihaja. Noben gost ne ve, kaj bo jedel, niti nima možnosti izbire. Seveda nas ob rezervaciji lahko obvesti, ali ima alergije in ali je vegetarijanec, glede tega se prilagodimo, sicer pa so naše večerje namenjene ljudem, ki radi raziskujejo in se znajo popolnoma prepustiti trenutku,” nam ob pozdravu iz kuhinje, rženem krekerju z inčunom z vinskim kisom, objetim z belo slanino iz krškopoljskega prašiča in majonezo iz bučnega olja, razlaga Bine.

Filozofija Monsterinih sedemhodnih večerj je namreč, da peljejo gosta navzgor. “Po navadi imamo dve taktiki. Ali je vrhunec glavna jed in se počasi spusti v sladico, ki ni

preveč udarna, ali pa je meni sestavljen tako, da se zaključi s sladico. Stvar navdiha,” pravi ustvarjalni šef. In tako kot pri Fordu Vignale poudarjajo, da mora vozna izkušnja teči gladko in biti zanimiva, ne prezahtevna in zapletena, takšna je tudi kulinarčna izkušnja na Binetovi večerji, lahkotna in sproščena.

A tu se skupna zgodba avtomobilov in hrane še ne konča. Tako kot pri Vignale ne boste niti opazili podrobnosti, s katerimi je dodelan posamezen šiv, vzorec usnja ali vsaka skrbno oblikovana krmilna enota, tako vam bodo morda na prvi pogled ušli vsi detajli Binetovih krožnikov. In teh ni malo. A ko se zlijejo v celoto, ko se okusi prepletejo in se v človeku zgodi čarovnija, takrat se ustavi čas in prebudijo čustva. In zaveš se, da si šele na začetku, da najboljše šele prihaja, vse tja do kulinarčne ekstaze, ko resnično verjameš, da več od tega ne obstaja. Ali pač?

Na večerji so gostje sami dirigenti svojega časa. Zaključijo lahko v eni uri ali treh, a Bine vsekakor priporoča, da ne hitijo preveč. “Gre



TO SO VEČERJE S KONCEPTOM VZEMI ALI PUSTI.

za izkušnjo, druženje, uživanje v dobri hrani. Mi poskrbimo za prijetno vzdušje in energijo, od njih pa je odvisno, na kakšen način bodo to sprejeli. Naš namen ni, da ljudem pokažemo, kaj vse zmoremo in znamo, temveč da celostno zadovoljimo vse njihove čute. In da jih presenetimo." Intenzivna večerja, intimnost iz oči v oči ter igra okusov, ki je ne boste zlahka pozabili. To je 'občutek vignale' – uživanje z vsemi čutili, v vsakem detajlu.



BINETOV NASVET ZA JESENSKE DNI: INGVERJEV ČAJ

V hladnejših dneh telo potrebuje hrano oziroma začimbe, ki nas pogrejejo od znotraj, pa tudi povečajo odpornost. Ena od takšnih je zagotovo vsestransko uporaben ingver, ki se v kombinaciji z limonino travo, janeževo zvezdo in cimetovo palčko spremeni v odlični čaj. Pripravimo ga tako, da vse sestavine na tanko narežemo, prelijemo z vrelo vodo, prekrijemo s folijo in pustimo približno 15 minut, da se počasi ohlaja. Odkrijemo folijo in napitek je pripravljen. Po želji ga osladimo z medom ali kakšnim drugim sladilom.

VESTE, KJE GA DOBITE

FORDOVA PRODAJNO -SERVISNA MREŽA

-  AVTOHIŠA KLEMENČIČ, Hacetova ulica 1, 1000 Ljubljana, 01/244-48-04, prodaja@ah-klemencic.si
-  AVTOHIŠA BIZILJ, Ulica Jožeta Jame 12, 1000 Ljubljana, 01/583-73-00, info@bizilj.si
-  VEIT TEAM, Čufarjeva ulica 24, Vir, 1230 Domžale, 01/724-65-55, prodaja@veitteam.si
-  AVTOMOBILI P.R., Plinarniška ulica 1, 2000 Maribor, 02/228-30-00, karmen.meznaric@avtomobilpr.si
-  AVTO RAJH, Jeruzalemska cesta 1, 9240 Ljutomer, 02/584-99-60, prodaja@avtorajh.si
-  AVTO EDO, Grličje 10, 3241 Podplat, 03/582-42-98, avto.edo@siol.net
-  AVTOSERVIS KAVČIČ, Spodnje Preloge 40, 3210 Slovenske Konjice, 03/759-21-10, avtoserviskavcic@gmail.com
-  AVTOCENTER KRBAVAC, Rečica ob Paki 45, 3327 Šmartno ob Paki, 03/891-51-23, avtocenter.krbavac@siol.net
-  NOVA, Šalara 31 D, 6000 Koper, 05/66-35-668, avtonova@siol.net
-  AVTOPLUS, Istrska cesta 55, 6000 Koper, 05/613-70-55, ford-prodaja@avtoplus.si
-  AVTOPLUS, PE SEŽANA, Partizanska 75d, 6210 Sežana 0820/55-415, sezana-servis@avtoplus.si
-  PRIMA I.E., Cesta IX. korpusa 96, 5250 Solkan, 05/330-38-80, prodaja@primaie.si
-  AVTOHIŠA LAVRENČIČ, Vipavska cesta 6, 5270 Ajdovščina, 05/368-93-33, bojan.lavrencic@siol.net
-  AVTOSERVIS GORENŠČEK, Goriška cesta 4, 5222 Kobarid 05/389-10-88, gorensec@siol.net

-  ASPC DROBNIČ, Industrijska cona Podskrajnik 28, 1380 Cerknica, 01/709-66-40, aspc-drobnic@siol.net
-  SPC KREVS, Črmošnjice pri Stopičah 4a, 8000 Novo mesto 07/308-92-33, spckrevs@siol.net
-  PSC STEPAN, Ulica Marjana Kozine 4a, 8340 Črnomelj 07/306-18-10, servis@pscstepan.si
-  PSC PAIČ, Krška vas 28e, 8262 Krška vas 07/495-90-59, psc.paic@siol.net
-  AVTOSERVIS TRILAR, Ljubljanska cesta 31a, 4000 Kranj 04/287-21-00, info@servistrilar.si
-  BRELIH, Suha 29, 4220 Škofja Loka 04/515-34-00, tanja@brelih.info
-  AVTO KADIVEC, Poslovna cona A3, 4208 Šenčur, 04/279-00-23, prodaja1.kadivec@avtokadivec.si
-  SERVIS FRLIC, Alpska 5, 4248 Lesce, 04/531-73-30, mfrlic@gmail.com

CENTRI ZA POSLOVNE UPORABNIKE

-  SUMMIT AVTO, Flajšmanova 3, 1000 Ljubljana, 01/25-25-125, info@summitavto.si
-  AVTO RAJH, PE Murska Sobota, Industrijska ulica 5, 9000 Murska Sobota, 02/522-39-40, prodaja.ms@avtorajh.si
-  AVTOMARKET REBERNIK, Brezno 47, 2363 Podvelka, 02/87-66-265, avto.rebrnik@siol.net
-  ČEPIN, Celjska cesta 49, 3212 Vojnik, 03/828-01-53, ford@cepin.si
-  AC VOVK, Ločna 10a, 8000 Novo mesto, 07/302-17-12, andrej.scagnetti@acvovk.si

Kje lahko dobim več informacij?

-  Internetna stran: **ford.si**
-  Facebook stran: **Ford Slovenija**
-  Newsletter naročilo na: **FordMagazine.si**
-  Youtube kanal: **Ford Slovenija**
-  Za testno vožnjo pokličite **080 36 73**

Poiščite svojo vozilo na:

<http://prvaizbira.si>

Ford

NOVA FIESTA



Začuti. Vsak. Fiesta. Trenutek.

Prišla je nova Fiesta. Pritegnil vas bo eleganten dizajn, navdušeni boste nad pametnimi tehnologijami, fantastičnim zvočnim sistemom B&O Play in varnostjo. Avto, ustvarjen za polno doživetje vsakega trenutka.

MojaFiesta.si

Ford Fiesta / Uradna poraba goriva: 3,2–5,2 l/100 km. Uradne emisije CO₂: 82–118 g/km. Emisijska stopnja: Euro 6b. Uradne emisije NOx: 0,0186–0,0668 g/km. Oglikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanje zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanje zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM10 in PM2,5 ter dušikovih oksidov.



Go Further