

ŠKODA MOBIL NEWSLETTER

JUN 2020



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Aleksandra Đokić,
Direktor marketinga



Kompanija „Autočačak“ se odrekla državne subvencije

Od početka pandemije, poslovanje kompanija „Autočačak“ organizovano je u skladu sa preporukama Vlade Srbije. Odmah po završetku Vaskršnjih praznika otvoreni su svi ŠKODA servisi i prodajni saloni. Prioritet u samom poslovanju predstavlja, pre svega, zaštita osoblja koje ima direktan kontakt sa klijentima, a potom i zaštita svih klijenata. Automobili se

pre isporuke dezinfikuju, a prilikom pružanja servisnih usluga se zaštite sve kontaktne površine i ključ.

„Otpuštanja radnika nije bilo, čak smo primili i nekoliko novih. Plate su u proteklom periodu isplaćene na vreme za svih 500 zaposlenih. Obim poslovanja je svakako smanjen od početka pandemije, ali rezultati koje smo postigli do sada su nam

Reč urednika

Pandemija je iz korena promenila naš svakodnevni život. Sada, kada možemo reći da je period samoizolacije i policijskog časa iza nas, nastavljamo dalje. U ovom broju objavljujemo intervju sa članom Borda kompanije ŠKODA, gospodinom Maier-om, neposredno pred ukidanje vanrednog stanja. Interesantno je kako on vidi budućnost brenda i samog poslovanja.

ŠKODA ove godine slavi 125 godina od osnivanja kompanije, tako da

smo posebnu pažnju u ovom broju posvetili manje poznatim modelima brenda ŠKODA. Napravili smo osvrt na modele koji nisu toliko poznati, a proizvodili su se u periodu od 1905. do 1962. godine. Interesantno je da se pored zvanično prvog vozila, modela Voiturette A, proizvodio i LW trotočkaš. Baš o ovom, i mnogim drugim modelima, možete pročitati više u ovom broju Newsletter-a. Do prvog automobila, tadašnja „Laurin & Klement“ kompanija se bavila proizvodnjom bicikala i motocikala.

Zato i ne čudi što ŠKODA obeležava Svetski dan bicikala i biciklista. To nije sve, jer vas među koricama ovog izdanja čekaju i priče o prvom električnom SUV modelu Enyaq. Fotografije još uvek nisu objavljene, ali kamuflirani model otkriva obrise koji najavljuju još jedan fantastičan ŠKODA model. A kad smo kod fantastičnih modela, Octavia i Kamiq su dobili svoje Scout verzije. Rekla bih da je ovo i više nego dovoljno da se prepustite i uživete u čitanju.

omogućili da bez odlaganja državi uplatimo pripadajuće poreze, kao i da se odrekemo državnih subvencija u korist države“, kaže vlasnik preduzeća Milenko Kostić.

Još jedna vrsta podrške, u cilju borbe protiv koronavirusa, koju je kompanija „Autočačak“ pružila je uplata 3.000.000 dinara na račun Republičkog fonda za zdravstvenu zaštitu.



Automobil za sve životne situacije u svojoj trećoj generaciji:

Nova ŠKODA OCTAVIA SCOUT



- › Nova generacija modela OCTAVIA nastavlja uspešnu priču SCOUT modela zahvaljujući off-road prednostima
- › Multifunkcionalna OCTAVIA robustnog izgleda sa 15 mm višim klirensom
- › Još prostornija i prva OCTAVIA SCOUT sa pogonom na prednje točkove na zahtev klijenata

Nova generacija modela ŠKODA OCTAVIA uključuje i novu OCTAVIA SCOUT. Uspešna priča COMBI verzije – koja sadži robustne detalje, fleksibilnost na različitim terenima, viši klirens i pogon na sve točkove – još je prilikom predstavljanja 2007. godine, otvorila novo poglavlje za najprodavaniji model brenda. Pored svog emotivnog dizajna, multifunkcionalni model nudi još više prostora nego njegov prethodnik i sada je dostupan i sa pogonom na prednje točkove.

Bilo da se radi o porodičnom odmoru, velikoj kupovini ili o putovanju u selo sa biciklima u prtljažniku: nova ŠKODA OCTAVIA SCOUT, dostupna isključivo u combi verziji je savršeno vozilo za mnoge prilike. Opremljena Rough-Road paketom kao standardnom opremom, uključuje zaštitu podvozja i 15 mm viši klirens,

OCTAVIA SCOUT je idealno vozilo za vožnju van asfaltiranih puteva i veoma je popularan za vuču kamp kućice ili prikolice za čamac. Kada je opremljen 2.0 TDI pogonskim agregatom proizvodi snagu od 147 kW (200 PS) i može povući prikolice težine do 2.000 kg.

OCTAVIA za svaku priliku može se pohvaliti prostranošću. Poput svoje braće i sestara, SCOUT koji je dug 4.703 mm i širok 1.829 mm, sada je duži za 16 mm i širi za 15 mm – nudi još više prostora od svog prethodnika. Najveća zapremina prtljažnika u segmentu se povećala za 30 l na 640 l. SCOUT se može poručiti sa inovativnim full LED Matrix farovima koji su premijerno predstavljeni u modelu OCTAVIA i omogućavaju vozaču da duga svetla budu uključena u svakom trenutku.



Efikasni TDI i TSI motori i, po prvi put, pogon na prednje točkove. Nova, EVO-generacija 2.0 TDI motora sa izlaznom snagom od 147 kW (200 PS) i obrtnim momentom od 400 Nm premijerno je predstavljena u modelu OCTAVIA SCOUT – to je najjači dizel motor u istoriji ovog modela. Štaviše, pored pogona na sve točkove, ŠKODA za ovaj model sada nudi i pogon na prednje točkove. Kupci se sada mogu odlučiti za 2.0 TDI sa izlaznom snagom od 85 kW (115 PS), 1.5 TSI koji isporučuje snagu od 110 kW (150 PS) – obe verzije su opremljene 7-stepenim manuelnim menjačem - ili e-TEC verzija 1.5 TSI motora opremljena 7-stepenim DSG menjačem i mild hybrid tehnologijom. Pored toga, tu je i

izbor jednog od dva motora za veći dolet – 2.0 TSI proizvodi 140 kW (190 PS) i 2.0 TDI od 147 kW (200 PS) – ili 2.0 TDI izlazne snage od 110 kW (150 PS), a svi standardno dolaze sa pogonom na sva četiri točka i 7-stepenim menjačem.

Robustan izgled sa tipičnim SCOUT detaljima

Prepoznatljivi prednji i zadnji branici, svaki sa zaštitnom podlogom, i dodatne crne plastične lajsne na lukovima točkova, bočnim pragovima i ivicama vrata štite telo modela OCTAVIA SCOUT i pružaju mu jasan izgled. Ovo zaokružuju aluminijumske Braga felne od 18 inča ili opcione Manaslu od 19 inča. Prednji i zadnji difuzeri, krovne šine i okviri prozora dolaze u srebrnoj boji, kao i kućište električno podesivih, sklopivih i grejanih spoljašnjih retrovizora koji uključuju funkciju automatskog zatamnjenja. OCTAVIA SCOUT je opremljen LED svetlima za maglu kao standard i ekskluzivnim SCOUT oznakama na prednjim bočnim stranama.

Osetite SCOUT u redizajniranom enterijeru

Novi koncept enterijera modela ŠKODA OCTAVIA pruža novi osećaj prostornosti i lakše upravljanje verzijom SCOUT. Redizajnirana instrument tabla je modularna i raspoređena u različitim nivoima, a sadži veliki samostojeći centralni ekran od 10 inča. Centralnu konzolu krase hromirani detalji, koji se takođe mogu naći na novim lajsnama vrata i ručkama. Specifične dekorativne trake na instrument tabli, kao i ThermoFlux sedišta i SCOUT logo na prednjim sedištima pružaju poseban vizuelni osećaj enterijera. OCTAVIA SCOUT ima nožne komande sa završnom obradom od aluminijuma, a presvlake, volan, nasloni za ruke i instrument tabla imaju kontrastne šavove u Tabor braon boji.

Svetska premijera nove OCTAVIA SCOUT i detaljne informacije, kao i druge nove karakteristike u OCTAVIA porodici će uslediti početkom jula.



Prezentacija:

Nova ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE



- › ŠKODA KAMIQ – prvi SUV model brenda u SCOUTLINE verziji
- › Nova linija opreme gradskog SUV modela sa avanturističkim off-road izgledom
- › Predstavljanje najvažnijih detalja modela ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE

ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE: Češki proizvođač automobila predstavlja poslednju verziju svog kompaktnog gradskog SUV modela. Novi KAMIQ SCOUTLINE sadži, između ostalog, matirane crne obloge točkova, upečatljive srebrne detalje na karoseriji, velike aluminijumske felne od 17" ili 18" i full-LED zadnja svetla. Dolazak modela ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE na prva tržišta se očekuje u julu 2020. godine.

KAMIQ je prvi model u ŠKODA SUV porodici koji će imati SCOUTLINE verziju koja se bazira na Ambition paketu opreme i može imati bilo koji od pogonskih agregata koji su inače u ponudi za ovaj model. Sastoji se od tri benzinske verzije, jednog dizel i G-TEC agregata koji pokreće prirodni gas (CNG). Motori isporučuju snagu između 66 kW (90 PS) i 110 kW (150 PS). Štaviše, ŠKODA u ponudi za model KAMIQ SCOUTLINE ima dvanaest različitih boja, od čega je devet metalik.



ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE ima prednji spojler koji može imati opcionalno zaštitnu podlogu i zadnji difuzor. Ove zaštite dolaze u srebrnoj boji, kao i bočni pragovi, spoljašnji retrovizori i krovna šina. SCOUTLINE oznake na prednjim bočnim stranama i full LED zadnja svetla kao standard pružaju poseban utisak kada je spoljašnjost modela KAMIQ SCOUTLINE u pitanju.

Unutrašnjost se može pohvaliti ThermoFlux sedištima i

posebnim dekorativnim elementima U svojoj unutrašnjosti, ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE nudi dosta prostora i posebne dekorativne elemente kao opciju. Otvori za vazduh i ukrasi na instrument tabli imaju hromiranu završnu obradu, a obloge nožnih komandi su aluminijumske. Prednja sedišta su podesiva po visini i imaju posebne SCOUTLINE presvlake izrađene od prozirne ThermoFlux

tkanine i Suedia mikrofibera; volan, ručna kočnica i ručica menjača su presvučeni kožom. LED ambijentalno osvetljenje osvetljava instrument tablu u beloj ili bakarnoj boji, dok su centralna konzola, pregrade za odlaganje na vratima, ručke za otvaranje vrata i prostor za noge osvetljeni belom bojom. Pored toga, KAMIQ SCOUTLINE ima LED svetla za čitanje i opcionalnu crnu oblogu za unutrašnju stranu krova.

Iznenadujuće praktičan i Simply Clever: ENYAQ iV uspostavlja elektromobilnost u brendu ŠKODA



- ▶ Prvi ŠKODA proizvodni model koji se bazira na MEB električnoj platformi
- ▶ Pogon na zadnje ili sva četiri točka, domet do 500* km i odlične vozne performanse
- ▶ Tri veličine baterija, pet varijanti napajanja i opcija brzog punjenja za još kraće vreme punjenja
- ▶ Emotivan dizajn, dosta prostora, ekran od 13 inča i najsavremenije mogućnosti povezivanja

Emotivan, efikasan, elektrifikovan: novi ŠKODA ENYAQ iV predstavlja pionirski korak češkog proizvođača automobila u pogledu strategije elektromobilnosti. Prvi ŠKODA proizvodni model baziran na MEB modularnoj električnoj platformi Volkswagen Grupe kombinuje tipične vrednosti kao što su prostranost i emotivan dizajn uz zabavnu vožnju. U ponudi je izbor od tri veličine baterije i pet varijanti napajanja, u zavisnosti od potreba. Potpuno električni SUV trebalo bi da se proizvodi u glavnoj ŠKODA fabrici u Mladá Boleslav, što je prvo vozilo bazirano na MEB platformi Volkswagen Grupe koje se proizvodi izvan Nemačke.

ŠKODA AUTO CEO, Bernhard Maier, rekao je: „ENYAQ iV označava početak nove ere za brend ŠKODA, on je glavna figura E-Mobility kampanje. Zahvaljujući velikom dometu i kratkom vremenu punjenja stvaramo Simply Clever elektromobilnost. Istovremeno, ENYAQ iV preuzima tipične ŠKODA karakteristike poput prostranosti enterijera, dizajna koji određuje trend i maksimalne funkcionalnosti na

jednom potpuno novom nivou. Naš prvi potpuno električni model koji se temelji na modularnoj električnoj platformi Volkswagen Grupe proizvođače se u našoj najvećoj fabrici u Mladá Boleslav, u samom srcu brenda ŠKODA. Ovo je važan korak ka osiguravanju budućnosti i očuvanju radnih mesta u regiji.“

Prva ŠKODA koja se bazira na MEB platformi: savršena za svakodnevnu upotrebu i zabavnu vožnju. Novi ENYAQ iV je tipičan ŠKODA automobil, ali sa potpuno novim konceptom pogona. Ovaj automobil je takođe idealan za duga putovanja jer se može pohvaliti dometom do 500* km u WLTP ciklusu i brzom punjenju. Zbog koncepta vozila, dizajneri su mogli urediti unutrašnjost modela ŠKODA ENYAQ iV na potpuno nov način. To rezultira još većim prostorom za putnike i njihov prtljag uprkos kompaktnim dimenzijama automobila, a istovremeno predstavlja izgled koji je toliko emotivan koliko i moderan. Pored toga, ENYAQ iV nudi mogućnost povezivanja na najvišem nivou, kao i infotainment rešenja i Simply Clever karakteristike tipične za brend ŠKODA.

Prvi elektrifikovani SUV češkog proizvođača automobila dugačak je 4.648 mm, širok 1.877 mm i visok 1.618 mm; ima međuosovinsko rastojanje od 2.765 mm i kapacitet prtljažnika od 585 l. Utovarna ivica, koja je za SUV postavljena veoma nisko, omogućava utovar bez napora, čak i teških ili glomaznih predmeta.

ENYAQ iV će se proizvoditi u Mladá Boleslav. ŠKODA ENYAQ iV će biti prvo vozilo grupe bazirano na MEB platformi koje će se proizvoditi van Nemačke, a proizvodnja će biti u Evropi. Proizvođače se u glavnoj ŠKODA fabrici u Mladá Boleslav i deliće proizvodnu liniju sa modelima koji se baziraju na MQB platformi.

Svetska premijera automobila će takođe označiti početak prodaje; serijska proizvodnja modela ŠKODA ENYAQ iV će početi

krajem 2020. Njeno lansiranje na tržištima planirano je za početak 2021. godine. „Founder's Edition“ je opremljeno posebnim elementima i drugačijim izgledom, a biće ograničeno na 1895 proizvodnih jedinica, što predstavlja 125-togodišnju istoriju brenda.

Dva pogonska sistema, tri veličine baterije, pet nivoa snage. U početnoj verziji, zadnji motor pokreće zadnje točkove gradeći na taj način tehnički most u istoriji proizvođača. Snažnije verzije imaju drugi elektromotor napred kako bi se još snažnije prenosio obrtni moment. U najjačoj verziji, ŠKODA ENYAQ iV može ukoliko je potrebno da preveze teret i do 1.200 kg. Ukupno ima pet različitih nivoa snage i tri veličine baterije koje pružaju zabavnu, ali i održivu vožnju. U zavisnosti od odabrane

verzije, pogon je na prednje ili na sva četiri točka. Zahvaljujući veoma efikasnim baterijama, gumama niskog otpora (5.9 po milji) i aerodinamičnosti koja je izvanredna za SUV automobil (cd se kreće od 0.27), ŠKODA ENYAQ iV može da pokrije domet do 500* km u WLTP ciklusu.

Christian Strube, član ŠKODA borda za tehnološki razvoj, rekao je: „Mnogo mogućnosti modularne električne platforme obezbeđuje nam da ponudimo savršen ENYAQ iV za širok raspon zahteva i primena. Ovo uključuje osnovnu verziju za porodice koja nudi puno prostora i veliku funkcionalnost, verzija za vozače koji prelaze velike distance i verzija za kupce sa sportskim ambicijama koji traže maksimalne performanse čak i kod električnog SUV modela.“

Osnovna verzija je ŠKODA ENYAQ iV 50; njegova litijum-jonska baterija ima bruto kapacitet 55 kWh (neto: 52 kWh). Zadnji električni motor ima izlaznu snagu od 109 kW, maksimalan domet je do 340* km. Domet može porasti do 390* km u 132-kW ENYAQ iV 60 koji je opremljen baterijom od 62-kWh (neto: 58 kWh). ENYAQ iV 80 sa pogonom na zadnje točkove ima snagu od 150 kW i maksimalan domet do 500* km u WLTP ciklusu. Njegovu bateriju od 82-kWh (neto: 77 kWh) takođe koriste dve verzije opremljene drugim električnim motorom i pogonom na sve točkove: 80X i vRS, koji isporučuju snagu od 195 kW i 225 kW. Najsnažniji model ubrjava od 0 do 100 km/h za samo 6.2 sekunde, a maksimalna brzina je 180 km/h. Maksimalni domet obe verzije s pogonom na sve točkove iznosi 460* km.

ŠKODA ENYAQ iV se može puniti na tri različita načina. Pored konvencionalne utičnice za domaćinstvo od 230-volti sa AC snagom od 2.3 kW, vozilo se može dopuniti i preko noći kod kuće uz pomoć wall box-a koji pruža snagu do 11 kW. Ovakvo punjenje traje šest do osam sati u zavisnosti od veličine baterije. DC stanice za brzo punjenje izlazne snage od 125 kW su treća opcija. One mogu napuniti bateriju od 10% do 80% za samo 40 minuta*.

Posebno se ističe inovativni dizajn unutrašnjosti modela ŠKODA ENYAQ iV koji unosi novi osećaj prostranosti. Vozilo nudi i vrhunska connectivity i infotainment rešenja: vozaču se sve informacije prikazuju na samostojećem centralnom ekranu od 13" i, po želji, na head-up ekranu. Stalna internet veza obezbeđuje da sve informacije su uvek ažurirane. Velikom



prostranošću koja podseća na dnevnu sobu i prtljažnim prostorom od 585 litara, ŠKODA ENYAQ iV je idealan za porodice i kupce koji žele električni automobil koji je održiv i ujedno prikladan za svakodnevnu upotrebu. Predstavljanjem modela ENYAQ iV, ŠKODA takođe predstavlja novi koncept enterijera: neki održivi materijali se po prvi put koriste u proizvodnji automobila. Kupci se mogu odlučiti i za druge vrste dizajna u skladu sa sopstvenim željama. iV porodica: elektromobilnost postaje deo ŠKODA DNA elektrifikovanih automobila iz ŠKODA iV porodice i savršen je spoj dometa, emotivnog dizajna i izvrsne zabave u vožnji. Pored toga, udobni su i tihi i održivi, a istovremeno se mogu pohvaliti posebno dinamičnom isporukom energije. Obrtni moment električnog motora je dostupan

odmah, što znači da automobili mogu ubrzavati kontinuirano i dosledno bez potrebe za promenom stepena prenosa. Najsavremenija povezanost koja sadrži široko umrežavanje vozila i napredne sisteme pomoći jednako su deo onoga što ŠKODA iV može da ponudi kao izvrsnu vrednost za novac i još prostranija unutrašnjost koja prenosi novi karakter sličan dnevnom boravku.

Uvođenjem modela ENYAQ iV, ŠKODA napreduje sa svojom kampanjom elektromobilnosti, koja je počela krajem 2019. godine sa modelima CITIGOe iV i SUPERB iV. Kao deo strategije brenda, više od deset iV modela je planirano da budu lansirani u periodu između 2019 do kraja 2022. 125 godina nakon osnivanja kompanije, ŠKODA je ušla u E-Mobility eru i čini je glavnom komponentom

DNA-a, i sada kada elektrifikovana vozila mogu ponuditi raspon pogodan za svakodnevnu upotrebu po pristupačnim cenama i infrastruktura za punjenje se neprekidno poboljšava, vreme ne bi moglo biti bolje.

Kao deo najvećeg investicionog programa u istoriji kompanije, ŠKODA AUTO će uložiti dve milijarde evra u razvoj elektrifikovanih automobila i kreiranje sveobuhvatnog ekosistema za nova rešenja mobilnosti do 2021. godine. Za svoj razvoj iz tradicionalnog proizvođača automobila u „Simply Clever kompaniju za najbolja rešenja mobilnosti“, održivost igra važnu ulogu u proizvodnji, prodaji i servisu.

* sve brojke su privremene



Manje poznati automobili u istoriji brenda ŠKODA: LW trotočkaš od Laurin & Klement



(water – voda) u svom nazivu. Sa zapreminom od 600cc, LW je postizao neverovatnu maksimalnu brzinu od 70 km/h. Ipak, samo deset jedinica ovog modela je proizvedeno u periodu od 1903 do 1905. Upoređićemo, 965 kupaca se odlučilo za osnovni model sa vazдушnim hlađenjem u istom periodu.



- **Nove serije: Pregled zaboravljenih modela brenda ŠKODA**
- **Praktično transportno vozilo: vodom hlađeni LW trotočkaš od Laurin & Klement (1905-1911) kombinuje prednosti automobila i motocikla**

Laurin & Klement su 1905. godine proizvodili ne samo najmlađi automobil kompanije, Voiturette A, već i kompaktniji LW trotočkaš: pogon na 3.7 kW (5 hp), vodom hlađeni motor sa jednim cilindrom, praktičan, laki transportni automobil od 160 kilograma postizao je brzinu od 40 km/h. Vozač je sedeo na motociklu iznad zadnje osovine, gledajući napred prema glavama putnika ili krovu teretnog prostora koji je mogao nositi do 200 kilograma tereta.

Kao jedan od najstarijih automobilskih brendova na svetu, koji je i danas aktivan, ŠKODA se ove godine može osvrnuti na 125 godina dugu istoriju. Mehaničar Václav Laurin i prodavac knjiga Václav Klement, dva mlada preduzetnika osnovala su svoju radionicu za popravku bicikala u gradu Mladá Boleslav 1895. godine. Samo godinu dana nakon što

su pustili u prodaju svoje bicikle pod nazivom SLAVIA, dizajnirali su prvi motocikl koji su lansirali na tržište 1899. godine. Motor je bio sa jednim cilindrom, a takođe su ga napravili Laurin & Klement, koji su ubrzo otvorili vrata širokoj paleti proizvoda. 1903. godine dvocilindarski motor tipa CC je postao jedan od prvih motora na svetu koji je ušao u masovnu proizvodnju. Već 1904. je u Nemačkoj započela licencirana proizvodnja pod robnom markom Germania.

Iste godine mlada češka kompanija je predstavila CCCC, svoj prvi četvorocilindarski motor i proširila svoju paletu dvotočkaša na modele sa vodenim hlađenjem motora, kao što je jednocilindarski „LW“ model. To se temeljilo na najpopularnijem modelu „L“ i, kao i druge mašine sa vodenim hlađenjem, imalo je je slovo „W“

Nisu samo trotočkaši bazirani na LW motociklu, koji je za razliku od dvotočkaša imao motor ispred zadnjeg točka, prednosti vodenog hlađenja su zaista došle do izražaja: položaj sedenja putnika ili kutije za utovar iznad prednje osovine ograničavali su isporuku rashladnog vazduha kod trotočkaša. Još jedna prepreka na putu od motocikla do trotočkaša bila je ta što je snaga motora do 0,8 litara takođe povećala otpornost na pokretanje motora, što je u to vreme podrazumevalo startovanje motora guranjem. Dekompresijska poluga pojednostavila je ovaj komplikovan postupak: držala je izdovni ventil otvorenim i na taj način smanjivala povratni pritisak u cilindru dok se motor kretao. Kad se oslobodio, motor je ponovo izgarao potrebnu kompresiju i pokretanje. Dekompresijska ručica mogla bi se koristiti i za isključivanje motora, a u centralnom položaju poluga je omogućavala da se brzina motora smanji na kratko.

Međutim, dekompresijska poluga više nije bila dovoljna za pomeranje većih i težih motocikala sa bočnim kolicima, prikolicama ili automobilom postavljenim napred za putnike. Tako je dizajnerski tim Václav & Laurin razvio dvostepeni menjač. To je omogućilo pokretanje motora čak i kada vozilo nije bilo u pokretu.

Ova inovacija učinila je praktična i okretna komercijalna vozila kompanije L&K vrlo atraktivnim za vlasnike malih preduzeća i državne pošte. Bio je izbor vlasnika motocikala sa teretnim kolicima ili

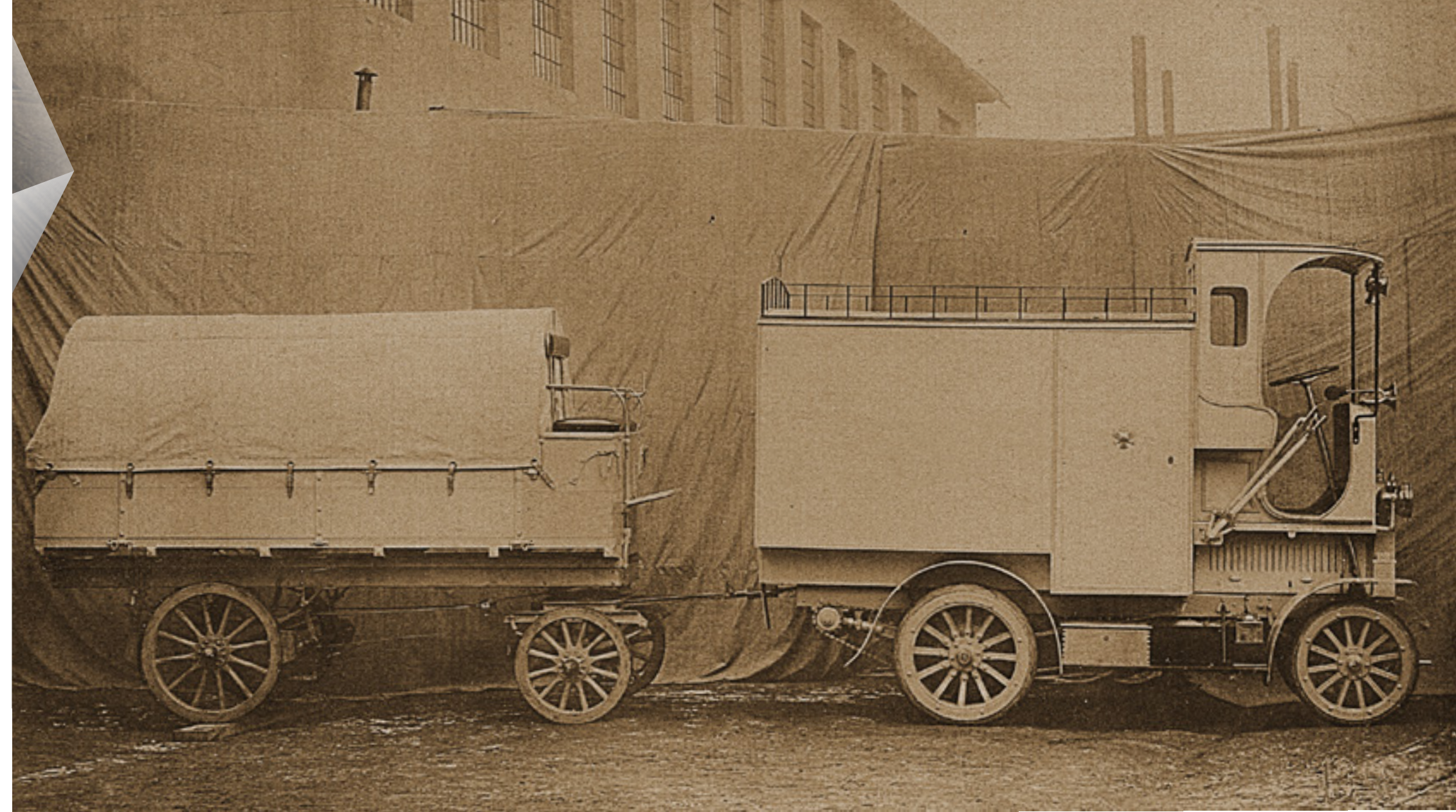
trikicala, koji su bili sastavljeni od proverenih LW komponenti. Ubrzo su poštar i Beču koristili češke modele za prevoz svojih pošiljki, a zatim su usledili Budimpešta i Prag. Izvanredan zapis iz tog vremena pokazuje koliko su poštarima olakšala posao komercijalna vozila L&K: 20. juna 1906. poštar Kundert uspeo je da za 58 minuta isporuči 37 poštanskih sandučića – pešice bi mu bilo potrebno 2,5 sata.

Zbog takvih uspeha, L&K modeli su počeli da budu traženi na drugim međunarodnim tržištima. Neki Laurin & Klement tricikli su 1908. godine stigli sve do Meksika, baš kao i neki motocikli i kamioni. Njihovi jednocilindarski motori razlikovali su se od istoimenih prethodnih modela, uz zapreminu od 780 cc i izlaznom snagom od 3.7 kW (5 hp). Čvrst i cevasti okvir služio je kao podvozje za tri točka Laurin & Klement LW, prednja osovina širine vozila bila je 1.150 milimetara. Međuosovinsko rastojanje je iznosilo 1.650 milimetara.

Vodeni hladnjak je bio smešten ispred motora i sastojao se od

dva rebrasta, bočno postavljena elementa, a krug hlađenja funkcionisao je po principu „termosifona“: lakša topla voda tekla je u hladnjak odozgo. Kako je temperatura padala, tonula je zbog veće gustine i vraćala se nazad do motora – što je motor topliji, to je bolji efekat.

Laurin & Klement su proizvodili LW trotočkaša u periodu od 1905 do 1911. Danas postoje verovatno samo tri primerka i jedan odvojeni motor. Jedno od ovih vozila trenutno je na pozajmici u Nacionalnom tehničkom muzeju u Pragu, a inače se može videti u ŠKODA Muzeju u Mladá Boleslav.



Manje poznati automobili u istoriji brenda ŠKODA: „Černá Hora-Montenegro“

- **Nove serije: Pregled zaboravljenih modela brenda ŠKODA**
- **Posebne verzije za uske planinske puteve: Kompaktna i agilna L&K vozila tipa E „Černá Hora-Montenegro“ (1908) odlikovala su se odličnom funkcionalnošću zahvaljujući pametno iskorišćenom prostoru**

Posebni izazovi zahtevaju posebna rešenja. To je bio slučaj kada je u pitanju planinska kneževina Crna Gora. Naime, Crna Gora je 1907. godine tražila komercijalna vozila za prevoz putnika i robe. Uz takozvane autobuse i dostavna vozila „Černá Hora-Montenegro“, Laurin & Klement im je ponudio idealno prilagođeno i inovativno rešenje. Automobil ukupne dužine od samo 3,69 metara i širine samo 1,60 metara, bilo je veoma kompaktno, ali je istovremeno nudilo prostor za do 12 putnika ili 4,8 kubnih metara tereta. Maksimalna nosivost je bila 900 kilograma, a prikolica je dizajnirana tako da može prevoziti dodatnih 1.500 kilograma.

Mogućnost da svojim klijentima ponudi rešenje „ključ u ruke“ uvek je bilo deo recepta za uspeh kompanije L&K. To se odnosilo i na komercijalna vozila koja je kompanija, prvobitno osnovana kao servis za popravku bicikala, ubrzo počela da proizvodi. Tačnije, već 1907. godine porastao je do najvećeg proizvođača automobila u tadašnjoj Austro-Ugarskoj, izvozeći 70% svojih proizvoda u inostranstvo.

Stoga, nije bilo iznenađenje kada je L&K dobio upit od Crne Gore: Kneževina južne Evrope tražila je prikladna vozila za prevoz tereta i putnika uskim putevima od Podgorice do Cetinja i Nikšića, kao i od Cetinja do luke Kotor na Jadranskoj obali. Pobjednik tendera trebalo je da dobije ekskluzivni ugovor za celu nacionalnu teritoriju u narednih 15 godina. Pored Laurin & Klement, na tender su se prijavili i italijanski proizvođači automobila.

Zahtevan zadatak, kako je otkrio generalni direktor „L&K“, Václav Klement prilikom posete lokaciji: Uski putevi u planinskom delu ove Balkanske države karakterišu strmim usponi i izuzetno uske krivine. Ove živopisne rute iziskivale su vrlo poseban dizajn vozila.

Kao osnova za model „Černá Hora-Montenegro“ poslužio je model L&K Tip E – ovo lako komercijano i putničko vozilo proizvodilo se u gradu Mladá Boleslav od 1906. godine. Vrlo talentovan i kreativni dizajner František Kec, koji je u to vreme imao samo 25 godina, odigrao je važnu ulogu u razvoju modela po specijalnom zahtevu.

Prednji deo šasije sužen je na svega 70 cm, čime je trag točkova smanjen na svega 1.300 mm. To je omogućilo širok ugao upravljanja, tako da su kamioni i autobusi mogli da savladaju uske krivine. Izuzetno kratko međuosovinsko rastojanje od 2.210 mm bilo je jednako važno, kao i prepusti od 450 mm napred i 1.030 mm pozadi.

Kompaktne spoljašnje dimenzije komercijalnog vozila Tip E zahtevale su inovativne ideje po pitanju unutrašnjeg prostora. Rešenje je donelo napredni koncept koji se i danas koristi: L&K je smestio motor ispod sedišta vozača – tako su modeli „Černá Hora-Montenegro“ usli u istoriju kao prethodnici današnjih kamiona. Iako su vozač i suvozač sedeli izuzetno visoko (1,68 m), na crnogorskim putevima nije bilo niskih tunela, a brzina od 20 i 30

km/h nije ugrožavala stabilnost vozila koje je imalo visinu od 2,82 metra.

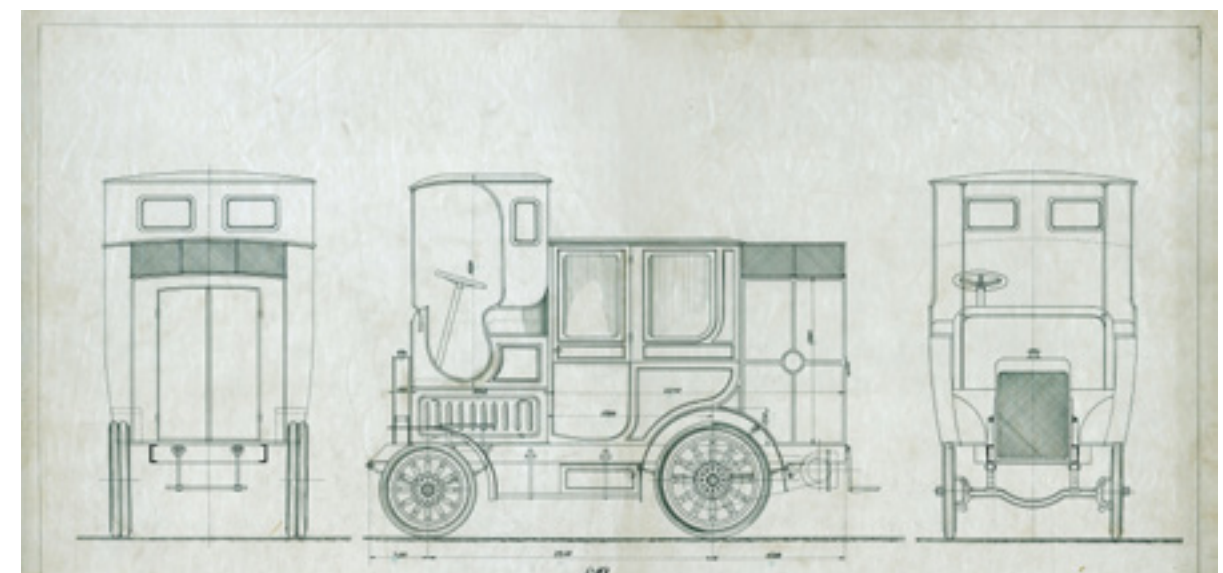
Za pogon se koristio motor sa četiri cilindra, sastavljen od dva bloka po dva cilindra, sa ukupnom radnom zapreminom od 4.652 ccm, koji je razvijao snagu od 25.7 kW (35 KS). Snaga se prenosila na zadnju osovinu pomoću konusnog kvačila prekrivenog kožom i četvorostepenog menjača.

U julu 1908. godine potpisan je ugovor sa crnogorskim Ministarstvom unutrašnjih poslova. Mesec dana ranije je u fabrici u gradu Mladá Boleslav već započela proizvodnja šest autobusa, jednog teretnog vozila i dva kamiona. Proces proizvodnje završen je u novembru iste godine: putnička vozila su mogla primiti do pet osoba koje su putovale u kabini odvojenoj od vozača s dvoje vrata i četiri prozora. Sa zadnje

strane, vozilo je imalo prostor od 1,3 m³ za poštu.

U januaru 1909. godine, specijalna vozila kompanije Laurin & Klement uspešno su prošla operativni test u Crnoj Gori. Princ Nikola I – budući kralj – bio je prezadovoljan pouzdanošću i korisnošću vozila, pa je nekim vozačima dodelio Srebrni Orden.

Češki proizvođači bili su u civilnoj upotrebi do 1912. godine, kada počinju da ih koriste crnogorska vojska i Crveni krst u Prvom balkanskom ratu. Po završetku rata, pa do početka Prvog svetskog rata, vozila su se opet koristila kao poštanska vozila. Koliko je poznato, do danas nije sačuvan nijedan primerak vozila „Černá Hora-Montenegro“.



Manje poznati automobili u istoriji brenda ŠKODA:

ŠKODA SAGITTA



► **Nove serije: Pregled zaboravljenih modela brenda ŠKODA**

► **ŠKODA SAGITTA prototipovi sa dvocilindarskim motorom sa hlađenjem utrlji su put serijskoj proizvodnji modela 995 POPULAR „Liduška“ u periodu od 1936-1938**

Najprodavaniji ŠKODA model između dva svetska rata je POPULAR. Najpopularniji model brenda iz grada Mladá Boleslav predstavljen je 1934. godine, nastavio je rasti s obzirom na zapreminu i snagu motora, dimenzije i cenu. Model srednje klase je tako otvorio prostor za pristupačniju alternativu u rangu: 995 POPULAR „Liduška“ sa vodenom hlađenim četvorocilindarskim motorom. Razvoj je počeo 1936. sa jedinstvenim prototipovima koje je proizvođač koristio za eksperimentisanje sa neuobičajenim pogonskim sistemima. Dve modela tzv. ŠKODA SAGITTA su preživela do danas.

Dvadesetih godina prošlog veka automobili su bili privilegija bogatih u mnogim zemljama, a Čehoslovačka nije bila izuzetak. S jedne strane, to je bilo zbog veoma male proizvodnje, a s druge strane visokog oporezivanja. Kada je u jesen 1929. godine došla svetska ekonomska kriza i duh optimizma izbledeo, situacija je postala još zategnutija. ŠKODA je bila relativno dobro pripremljena za ovu prekretnicu: Kompanija, osnovana 1895. godine imala je modernu proizvodnju. ŠKODA je takođe napravila važan korak ka tome da automobile učini

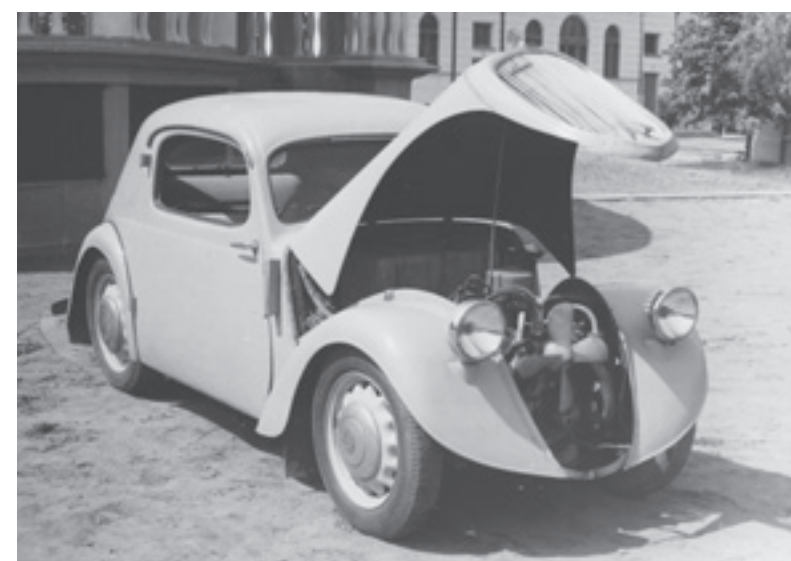
dostupnim višem sloju društva. Razvoj nove generacije modela sa znatno lakšim središnjim cevastim okvirom i naprednom nezavisnom suspenzijom, koji je ponudio veću udobnost u vožnji s manje održavanja, započeta je u leto 1932. godine u praškom okrugu Letňany pod nadzorom Josefa Zubatý.

Različiti koncepti motora koje je tada inženjer Zubatý isprobao pokazuju koliko dosledno ŠKODA ide kako bi izašla iz okvira u razvoju novih vozila – iako je češki proizvođač automobila stekao veliko iskustvo s vodenom hlađenim četvorocilindarskim motorom od 1906. godine. Razvojni put je bio bogat, a doveo je do prototipa 2015 sa dvocilindarskim motorom od 804cc, 11 kW (15 hp).

Međutim, za novi proizvodni model, 420 STANDARD koji je predstavljen 1933. godine, tihi, ekonomičan i pouzdan četvorotaktni motor sa četiri cilindra još jednom je prevladao. Od aprila 1934, ŠKODA 420 POPULAR od 995cc 16 kW (22 hp) sa četvorocilindarskim motorom obogatila je ponudu. Iako je proizvodnja ovih motora koštala više, ŠKODA je mogla da ponudi novi koncept vozila po konkurentnoj ceni u odnosu na dvocilindarske

motore. Cena modela 418 POPULAR je pala zahvaljujući efikasnoj liniji proizvodnje.

Uprkos tome, POPULAR s velikom dužinom do čak četiri metra bivao je sve veći i veći, pa su čak i osnovne verzije još uvek bile preskupe za privlačenje velikog broja kupaca. U ŠKODA-i, planovi za manji, ekonomičniji automobil počeli su da se uobličuju u procvat vlasništva automobila. Oni su nastali u obliku takozvanog prototipa SAGITTA, čiji latinski naziv znači „strelica“ i ima vezu sa znakom brenda. Tačan datum njihovog razvoja ne može se precizno utvrditi u arhivi ŠKODA AUTO, ali drugi zapisi smeštaju projekat između 1936. i 1938. godine. Dimenzije malog automobila su jasne: sa međuosovinskim rastojanjem od 2.100 milimetara, test vozila su imala dužinu od 3.400 mm, 1.320 mm širinu i 1.420 mm visinu.



Prvo probno vozilo je postavljeno na točkove u aprilu 1936. Sa centralnim cevastim okvirom i četiri pojedinačno viseća točka je bio baziran na ŠKODA-inom novom konceptu. Više i ne znamo koje je telo ovaj prototip imao. U svakom slučaju, sledila su ga dva kabrioleta, automobil s dvoje vrata, sa četiri sedišta umesto rasporeda 2+2, i četiri coupé modela koji su se međusobno razlikovali u tome da li se bočni prozori otvaraju horizontalno ili vertikalno. Slično modelu POPULAR, njihova trostepena transmisija s kućištem na zadnjoj osovini formirala je naprednu „transaxle“ jedinicu – tek kasnije ovaj pametni izgled je postao široko prihvaćen, recimo, za skupe sportske i trkačke automobile.

Činjenica da je ovaj princip takođe poboljšao vuču na uglavnom neasfaltiranom, blatnjavom i peščanom putu u to vreme bila je znatna prednost. Precizno

upravljanje takođe je doprinelo jednostavnosti upotrebe. Kad je prazan, težina automobila SAGITTA iznosila je samo 580 kilograma; dok je potpuno opterećen mogao da teži do 860 kilograma.

Ispod poklopca motora svoj zadatak su obavili četvorotaktni V2 motori iz test programa inženjera Zubatý. Za razliku od uobičajenog dizajna, ovi motori su bili hlađeni vazduhom i imali su ventilator od lakog metala i kapilarni termometar iza svake rebraste glave cilindra. Prototip je je postizao maksimalnu brzinu od 70 km/h; prosečna potrošnja goriva iznosila je 5,5 litara na 100 kilometara.

Dva primerka retkog modela SAGITTA nalaze se sada u kolekciji ŠKODA Muzeja u gradu Mladá Boleslav. Potpuno obnovljen coupé u metalik braon boji deo je stalne postavke. Ima klizne prozore na vratima. Drugi coupé čeka da bude restauriran. Iako ovi mali atraktivni modeli nisu krenuli u serijsku proizvodnju, ipak su poslužili svojoj svrsi: mnogi elementi, uključujući motor koji je postavljen uzdužno ispred prednje osovine i rešetka hladnjaka, koja se podiže zajedno sa poklopcem motora, pronašao je put do modela 995 POPULAR „Liduška“ koji se proizvodio od novembra 1938. Uprkos svojim složenijim motorima od 995cc, 16 kW (22 hp) i 400 milimetara dužoj karoseriji, postao je veliki hit u pogledu cene i prodaje. Do 1946. godine, sa proizvodne trake je ukupno sišlo 1.478 automobila „Liduška“.

Manje poznati automobili u istoriji brenda ŠKODA:
Type 998 „Agromobil“ iz 1962



► **Nove serije: Pregled zaboravljenih modela brenda ŠKODA**

► **Type 998 „Agromobil“: lako, kompaktno, off-road vozilo koje je istovremeno bilo impresivno i na putu i na bioskopskom platnu**

ŠKODA je 1962. godine predstavila kompaktni Type 998, agilno i kompaktno vozilo za upotrebu u poljoprivredi i šumarstvu, kao i za vojsku. Iako se Type 998 pokazao dobro na off-road testovima, platforma kamiona sa sklopivim vetrobranskim staklom poznata kao „Agromobil“ nikada nije ušla u serijsku proizvodnju. Međutim, vozilo dugačko 3,5 metra koje je svoje mesto na bioskopskom platnu. Danas, jedno od trinaest proizvedenih vozila Type 998 je deo postavke ŠKODA Muzeja u gradu Mladá Boleslav.

Vozila proizvođača „Laurin & Klement“ i kasnije „ŠKODA“ su uvek bila funkcionalna i svestrana. Na primer, motocikli iz ranih dana kompanije mogli bi se koristiti za pogon manjih poljoprivrednih mašina, ako je potrebno. Početkom dvadesetog veka, portfolio proizvoda ove kompanije uključivao je i generatore napajanja, koje su pokretali ili modifikovani motori automobila ili dizeli motori koje je kompanija sama proizvodila.

Krajem 50-tih godina prošlog veka, ŠKODA je već imala iza sebe decenije iskustva u

oblasti konstruisanja terenskih komercijalnih vozila. U tadašnjoj Čehoslovačkoj u to vreme je nedostajalo kompaktnih, a ujedno i lakih i svestranih terenskih vozila. Zato je Ministarstvo poljoprivrede uputilo zahtev da se dizajnera vozilo koje bi zadovoljilo potrebama poljoprivrede, šumarstva, moglo bi se dodatno koristiti i za površinsko kopanje. Takođe je trebalo da bude prikladno i za vojsku. Tokom Hladnog rata, to je često bio dodatni ili čak suštinski zahtev pa su mnogim vojnim projektima u to vreme davana civilna imena.

ŠKODA je počela s razvojem modela Type 998 „Agromobil“ u januaru 1961. godine. U tom je trenutku proizvođač automobila zvan AZNP (Automobilové závody národní podnik“ ili „Državni automobilski pogon“), saradivao je sa češkom fabrikom „Česká zbrojovka Strakonice“ koja se bavila proizvodnjom pištolja, bicikala i motocikala brenda ČZ. Novi model se proizvodio tamo jer su kapaciteti kompanije AZNP već bili u potpunosti iskorišćeni. Ipak, tri prototipa modela 998 su napravljena u gradu Mladá Boleslav i korišćene su brojne komponente iz ŠKODA standardnih modela.



Princip koji prevladava kada je dizajn modela „Agromobil“ u pitanju bio je „forma prati funkciju“. Kompaktno vozilo je bilo dugačko 3,47 metara i široko 1,70, a imalo je karoseriju sa platformom pokrivenom ceradom koja se takođe prostirala preko kabine za vozača i suvozača. Utovarna ivica je bila duga 1,98 metara, a 1,59 metara široka i nalazila se samo 70 cm iznad puta. U kombinaciji sa haubicom visokom 1,24 metra, dobijao se transportni prostor od 3,9 m³ do kog je bilo lako doći i koji se mogao lako natovariti. Postojala je i mogućnost da se dve klupe postave uzdužno, a moglo se smestiti do osam osoba. Jedna od osobina ovog svestranog terenskog vozila bilo je nepodeljeno vetrobransko staklo: moglo se sklopiti napred, čime se visina „Agromobil“-a samnjivala sa 1,94 na 1,41 metar – idealno za putovanja kroz šumu. Njegove izvanredne off-road karakteristike postignute

su uglavnom zahvaljujući međuosovinskom rastojanju od 1,90 metara i kratkom prepustu karoserije, što je dalo gotovo identičan ugao nagiba od skoro 45 stepeni napred i pozadi. Velikodušni zazor od 290 milimetara kada je vozilo prazno i 230 milimetara kada je opterećeno, takođe je doprineo njegovim mogućnostima na neasfaltiranom putu.

Vodeno hlađeni četvorocilindrični motor sa OHV ventilima obezbeđivao je pogon. On je preuzet iz modela ŠKODA 1202 koji se proizvodio u periodu od 1961. do 1973. godine, a bio je postavljen uzdužno iza prednje osovine između sedišta vozača i suvozača. Kapacitet motora je bio 1.221cc, i proizvodio je 33 kW (45 PS). Četvorostepeni menjač prenosio je snagu na zadnju osovinu sa ograničenim kliznim diferencijalom, a po potrebi i na prednje točkove koji su se mogli aktivirati i zaključati. „Agromobil“ je

takođe mogao napajati opremu za terenske i šumarske radove preko PTO vratila sa zadnje strane. Težina vozila je iznosila 936 kilograma. Kada je potpuno opterećen, Type 998 je mogao imati težinu do 1.736 kilograma, kada je 56 procenata ukupne težine distribuirano na zadnje točkove.

Od tri prvobitno izrađena prototipa, dva su otišla u ČZ kao što je i planirano. Treći „Agromobil“ je ostao u Mladá Boleslav i tamo prošao tri vrlo detaljna testa. U samo 79 dana prešao je 29.953 kilometra i zabeležio maksimalnu brzinu od 89 km/h – sasvim dovoljno za vozilo ovakvog dizajna. U poređni test izveden u vojnom centru pokazao se kao pravi izazov, jer je za njih izrađeno još deset ovakvih vozila, a ŠKODA je čak nadmašila sovjetski GAZ 69 koji je u to vreme bio standardno vojno vozilo Varšavskog pakta. Razlozi zbog kojih serijska proizvodnja modela Type 998 nikada nije pokrenuta prvenstveno se pripisuje karakteristikama centralno kontrolisane planirane ekonomije i nedostatku uticaja čehoslovačke vojske.

Šira javnost nije znala ništa o vozilu sa pogonom na prednje točkove do 29. januara 1965 kada je prikazan čehoslovački mjuzikl „Kdyby tisíc klarinetů“ („Kad bi hiljadu klarineta“).

Jedan od tri prototipa „Agromobil“-a je sada deo postavke ŠKODA Muzeja u Mladá Boleslav, zajedno sa modelom Type 973 „Babeta“ iz 1952 – još jednim lakim terenskim ŠKODA vozilom koje se pojavilo u istom mjuziklu.



MAIER: VREME ĆE NASTAVITI DA TEČE I NAKON KORONAVIRUSA

ŠKODA AUTO CEO Bernhard Maier o aktuelnim izazovima i posledicama pandemije koronavirusa, kao i viđenju budućnosti.

Gospodine Maier, održavamo virtualni intervju. Kako je raditi iz kućne kancelarije?

Iznenađujuće dobro. Održavamo virtualne sastanke Borda, skoro svi sastanci su online, a na raspolaganju su nam i telefoni i e-mail-ovi. Ipak, više volim da razgovaram sa ljudima licem u lice i to je nezamenljivo. Mnogima to već nedostaje, ali sigurno ćemo se tom ličnom kontaktu radovati još više kada sve prođe.

Kako ste u kompaniji ŠKODA reagovali na krizu koju je izazvao koronavirus u prvih nekoliko dana?

U situaciji kao što je ova, morali smo delovati brzo. Odmah smo osnovali radnu grupu i tim za upravljanje u kriznim situacijama koji bi objedinili sve relevantne informacije i efikasno uspostavili procese i strukture. Zdravlje naših zaposlenih i društva u celini bilo je i ostaje naš osnovni prioritet. U skladu sa tim, 18. marta smo u tri češke fabrike zatvorili proizvodnju i prilagodili lance snabdevanja. U trom periodu, neke funkcije su se morale pokrenuti, poput električne proizvodnje ili snabdevanja rezervnih delova. U isto vreme, nastavili smo rad na nekoliko razvojnih projekata. Imamo sreću da se mnogi zadaci mogu obaviti i kod kuće.

Originalno, proizvodnja je planirana da se ponovo pokrene 6. aprila. Sada, produžili ste taj rok do 20. aprila. Zašto?

Budući da su mere za sprečavanje širenja pandemije proširene preko granica, funkcionalnost naših lanaca nabavke i snabdevanje rezervnim delovima još uvek nisu zagarantovani. Čak i sada kada bismo

pokrenuli proizvodnju, nedostajali bi nam važni delovi, na primer, od dobavljača iz južne Evrope. S obzirom na bliske veze proizvođača i dobavljača, ponovo pokretanje proizvodnje trebalo bi planirati na pan-Evropskoj osnovi.

Pretpostavimo da se proizvodnja pokrene 20. aprila: kako planirate da zaštitite zdravlje zaposlenih? Koronavirus do tada verovatno neće u potpunosti nestati.

Trenutno radimo na konceptu „Sigurna proizvodnja“ i „Sigurna kancelarija“ kako bismo pružili najbolju moguću zaštitu svim zaposlenima, a posebno onima koji rade u neposrednoj blizini. Koncept uključuje opsežne zaštitne mere, kao što su maske za lice i sredstva za dezinfekciju. Oni su već na snazi za sve one koji obavljaju hitne i nužne radove od proglašenja zatvaranja.

Koliko je kriza sa koronavirusom pogodila brend ŠKODA?

Tržišta su ozbiljno pogođena. To znači da trenutno ostvarujemo veoma mali prihod, dok su naši fiksni troškovi ostali isti. Ovo je ogroman teret. Zato jako pozdravljam činjenicu da češka vlada pruža ekonomsku podršku u obliku paketa pomoći koji je uporediv sa nemačkom naknadom za skraćeno radno vreme. Međutim, takva mera ne može biti neograničena. U narednim danima i sedmicama će za društvo u celini biti od presudne važnosti uspostaviti pravu ravnotežu između pružanja najbolje moguće zaštite građana od virusa i osiguranja ekonomije i radnih mesta.

Možete li proceniti finansijske posledice pandemije koronavirusa?

Ne, za to je još previše rano. S pozitivne strane, poslovali smo profitabilno i trenutno imamo

dovoljnu likvidnost. ŠKODA je poslednjih godina ostvarila rekordne rezultate, i da, svaki automobil koji trenutno ne sidi s proizvodne trake predstavlja udar za nas. Godinama proizvodimo na granici kapaciteta. Zbog toga, nažalost, ove godine možda nećemo u potpunosti nadoknaditi gubitak proizvodnje. Sve više razloga zbog kog se nadamo da će se pandemija koronavirusa povući kako bismo mogli isporučiti automobile kupcima koji čekaju. S našim vrhunskim i sveobuhvatnim portfolijom modela, u odličnoj smo poziciji i jedva čekamo da se otvore prodajni saloni i javni život vrati u normalu, a ekonomija oporavi. Uprkos ovoj izazovnoj situaciji, uveren sam da će se naša kompanija iz nje izaći još jača, jer se u ovo vreme svi još više zblizavamo u veliku ŠKODA porodicu. Sad pokazujemo ono što nas izdvaja: solidarnost, poverenje i brižnost.

Želeo bih da iskoristim ovu priliku da izrazim iskrenu zahvalnost svim članovima ŠKODA porodice koji tako dobro podnose ovu situaciju.

Našom Strategijom 2025 definisali smo jasan plan rasta koji se pokazao efikasnim. Ovaj plan nameravamo da nastavimo kada izađemo iz ove teške situacije. Vreme će nastaviti da teče i nakon koronavirusa. Naš glavni prioritet je da svi „Škodijani“ ostanu na brodu.

Znači li to da ste sigurni da ćete proći kroz ovu krizu bez smanjenja broja radnih mesta?

Našom Strategijom 2025 definisali smo jasan plan rasta koji se pokazao efikasnim. Ovaj plan nameravamo da nastavimo kada izađemo iz ove teške situacije. Vreme će nastaviti da teče i nakon koronavirusa. Naš glavni prioritet je da svi „Škodijani“ ostanu na brodu.

Koje efekte očekujete da će pandemija koronavirusa imati na globalnu ekonomiju?

Globalna ekonomija sa svojim globalno umreženim trgovinskim tokovima ozbiljno je pogođena. Niko još sa sigurnošću ne može precizno da proceni posledice;

one će biti veće nego u krizama poslednjih godina. Što su duže obustavljeni javni život i ekonomija, veći je rizik da će se opšti napredak za zdravstvenu podršku i za one koji moraju biti mobilni. A u Indiji, gde smo odgovorni za koncert, naše kolege proizvode štitnike za lice koji se doniraju lekarima i medicinskom osoblju.

Kako kriza utiče na e-mobility strategiju?

Trenutno se držimo svojih planova: Do kraja 2022. godine imaćemo deset delimično ili potpuno električnih vozila u našoj ponudi. Do kraja ove godine ćemo predstaviti model ENYAQ iV, naš prvi električni automobil koji je od samog početka dizajniran kao takav.

Šta sve Vi lično naučili iz krize? Mogu se setiti nekoliko stvari: na primer, nikada ne bismo trebali uzimati ništa zdravo za gotovo, posebno jednostavne i osnovne stvari u svakodnevnom životu.

Ovo vreme nam daje novi osećaj zahvalnosti prema njima. Kada je u pitanju komunikacija i digitalizacija, primetio sam da smo mnogo dalje nego što smo mislili pre korona krize. Možemo se vrlo brzo prilagoditi novim oblicima rada. I dalje ćemo u potpunosti koristiti ovu efikasnost digitalne komunikacije kada se sve završi. I na kraju, nakon krize mogu konstatovati da nas virus – iako sada fizički stvara veću udaljenost – sve više zblizava. I zato, uprkos sadašnjoj nesigurnosti, jedno je izvesno: svaka kriza – pa i ova – predstavlja priliku za sve nas.

Možemo se prilagoditi veoma brzo novim oblicima poslovanja.

Solidarnost, poverenje i obazrivost.

obezbedili smo preko 200 ŠKODA automobila i 150 skutera BeRide za HoppyGo platformu. Oni služe za zdravstvenu podršku i za one koji moraju biti mobilni. A u Indiji, gde smo odgovorni za koncert, naše kolege proizvode štitnike za lice koji se doniraju lekarima i medicinskom osoblju.

Kako kriza utiče na e-mobility strategiju?

Trenutno se držimo svojih planova: Do kraja 2022. godine imaćemo deset delimično ili potpuno električnih vozila u našoj ponudi. Do kraja ove godine ćemo predstaviti model ENYAQ iV, naš prvi električni automobil koji je od samog početka dizajniran kao takav.

Šta sve Vi lično naučili iz krize? Mogu se setiti nekoliko stvari: na primer, nikada ne bismo trebali uzimati ništa zdravo za gotovo, posebno jednostavne i osnovne stvari u svakodnevnom životu.

Ovo vreme nam daje novi osećaj zahvalnosti prema njima. Kada je u pitanju komunikacija i digitalizacija, primetio sam da smo mnogo dalje nego što smo mislili pre korona krize. Možemo se vrlo brzo prilagoditi novim oblicima rada. I dalje ćemo u potpunosti koristiti ovu efikasnost digitalne komunikacije kada se sve završi. I na kraju, nakon krize mogu konstatovati da nas virus – iako sada fizički stvara veću udaljenost – sve više zblizava. I zato, uprkos sadašnjoj nesigurnosti, jedno je izvesno: svaka kriza – pa i ova – predstavlja priliku za sve nas.

Možemo se prilagoditi veoma brzo novim oblicima poslovanja.

Solidarnost, poverenje i obazrivost.

Svetski dan bicikala 2020 i ŠKODA: Tradicija na dva točka



- ŠKODA je 3. juna obeležila svoje istorijske korene povodom Svetskog dana bicikala
- Trenutna ŠKODA kolekcija bicikala broji 17 modela, od dečijih do e-bicikala
- ŠKODA je već 16 godina generalni sponzor i auto partner Tour de France-a

Ponuda ŠKODA proizvoda uključuje ne samo automobile, već i širok spektar bicikala. Priča o uspehu kompanije započela je 1895. godine proizvodnjom prvog bicikla, što je dovoljan razlog da se prisetime istorijskih korena i obeležimo Svetski dan bicikala. Do danas, češki proizvođač automobila, koji ove godine slavi 125 godina postojanja, održava vezu sa svojim korenima ne samo kroz partnerstvo sa Tour de France takmičenjem. Trenutna ponuda ŠKODA bicikala sadrži 17 modela i to dečijih, klasičnih gradskih bicikala, visokokvalitetnih planinskih i trkačkih do e-bicikala. Praktični sklopivi bicikl, koji se uklapa u prtljažnik svakog ŠKODA modela, jedno je od Simply Clever rešenja koje zaokružuje ponudu.

Ove godine, ŠKODA obeležava 125 godina od osnivanja kompanije. Václav Laurin i Václav Klement, osnivači brenda, postavili su kamen temeljac za dalji uspeh davne 1895. godine kada su osnovali svoju biciklističku radionicu. Tek kasnije, posvetili su se izradi motocikala i automobila. To je jedan od razloga zašto je češki proizvođač

automobila još uvek usko povezan sa biciklizmom: podržava Tour de France kao generalni sponzor 16 godina unazad i daje vozila za organizaciju i upravljanje trakama. Pored toga, ŠKODA je kao sponzor uključena i u mnoge druge domaće i međunarodne biciklističke manifestacije. Nakon biciklističke pauze koju je izazvala korona, češki proizvođač automobila sada promovise razgovore sa profesionalnim biciklistima putem livestream-a u sklopu globalne kampanje za motivisanje fanova da počnu da se bave sportom.

S obzirom na istoriju kompanije, ŠKODA je i dalje fokusirana na bicikle, kao i automobilski inženjering. Poslednjih godina se kontinuirano proširuje kolekcija bicikala. Ponuda sadrži 17 visokokvalitetnih modela, uključujući trkačke bicikle, planinske, dečije, gradske i moderne e-bicikle. Detalji tipični za brend, kao što su kristalni elementi, zelena i srebrna boja i ŠKODA logo glavne su karakteristike dizajna.

Četiri vrhunska planinska bicikla sa premium off-road karakteristikama

Kao najnoviji članovi trenutne generacije e-bicikala, e-mountain bike-ovi EMTB FULL i EMTB zaokružuju ponudu cross modelima E-BIKE i E-BIKE LADY. Oba modela koriste snažni Shimano pogon STEPS E7000 kao i bateriju STEPS BT-E8010 kapaciteta 504Wh.

Tri bicikla za decu
Za najmlađe bicikliste, ŠKODA nudi KID 16, KID 20 i KID 24 dečije bicikle sa dimenzijom točkova od 16 i 24 inča. Svi modeli imaju svež dizajn koji kombinuje beli ram sa kristalnim motivima, žutom i zelenom bojom i ŠKODA logom u srebrnoj boji.

Dva visokokvalitetna bicikla sa ultra laganim ramom od karbona
Kao zvanični partner Tour de France, ŠKODA nudi i dva visokokvalitetna trkačka bicikla sa premium komponentama u svojoj kolekciji bicikala. Top model ROAD ELITE, težine 7,9 kilograma, uključuje ULTEGRA-R8000

komponente proizvođača Shimano i DT Swiss. ROAD model je težak 9,6 kilograma, i kao i top model, dostupne su četiri veličine rama.

Tri robustna MTB modela sa superiornim off-road karakteristikama
Ljubitelji bicikala koji više vole da izadu sa utabanih staza naći će pravog partnera u planinskom biciklu MTB 29 FULL, MTB 29 i MTB LADY. Komponente uključuju SRAM Eagle menjač brzina i DT Swiss suspenziju. Tvrdi verzija MTB 29 ima podignut prednji deo i dostupna je u tri veličine rama. MTB LADY dolazi u dve veličine rama i ima jedinstvenu geometriju. Ženski model takođe odlikuje drugačija estetika od druga dva planinska bicikla.

Tri praktična gradska bicikla i Simply Clever sklopivi bicikl ŠKODA gradski bicikl kombinuje retro izgled, podsećajući na rane dane kompanije, sa vrhunskom

tehnologijom bicikala, što ih čini savršenim za svakodnevnu upotrebu. VOITURETTE i CITY su klasične crne boje, imaju braon sedlo i rukohvate, a gume su bež. Model CITY LADY je bež boje i ima braon gume. Sedmostepeni menjač i kočnice su od proizvođača Shimano i karakterišu ih pouzdanost i pogodnost. Model VOITURETTE je opremljen modernim pogonskim remenom koji zamenjuje konvencionalni lanac za posebno udobnu vožnju.

STRETCHGO naglašava Simply Clever tvrdnju: Motoristi će posebno ceniti ovaj praktični sklopivi bicikl koji se lepo uklapa u prtljažnik. Sadrži sedmostepenu Shimano kasetu i nudi udoban položaj za sedenje i dobar pregled u gradskom saobraćaju.

ŠKODA bicikli, dodatna oprema i drugi brendirani dodaci su dostupni kod ŠKODA dilera.





Kako „novonormalni“ kupac razmišlja?

Stvari se zaista čudno odvijaju ovih dana, zar ne? Dok mnogi još uvek obrađuju informacije o tome šta se to desilo u proteklih mesec-dva i kako je sve to moguće, stigla je „nova normalnost“. Posle nedelju dana, kao da je ona počela da isparava. Izgleda da je niko ne želi.

Bila nova ili ne, u ovoj sadašnjoj normalnosti, prethodni period je nesumnjivo uticao na svakog pojedinačno, naše porodice, svakodnevnog život i naravno naš posao.

Ono što je već stiglo ili nam u najskorije vreme sledi jeste da potražimo u našem poslu odgovor na pitanje koje postavlja ceo poslovni svet: „Šta ćemo dalje?“ U nastavku, predložićemo nekoliko poteza koje bi svaka poslovna organizacija trebalo da preduzme.

1. Pokažite kupcima da vam je stalo

S obzirom da smo u novim izazovima s kojima se niko do sada nije susretao, vreme je da pokažete svojim kupcima da vam je zaista stalo do njih. To znači donošenje odluka u skladu sa interesima kupaca i izbegavanje nespretnih grešaka koje mogu dugoročno da vam nanese štetu.

Najpre, ne treba se praviti kao da se ništa nije desilo. Poruka kojom pozivamo kupce nazad treba da bude sa empatijom, ali bez patetike i sa optimizmom. Ovo je prilika da se približite kupcima tako što ćete im biti podrška. Možda će fizička distanca biti veća, ali svi smo pre svega ljudi i svi smo istinski bili ili smo još uvek zabrinuti za sebe, svoju porodicu i prijatelje, svoje zaposlene i posao.

Pokažite kupcima da poruka koju im šaljete nisu samo reči.

Sprovedite dela ali ona koja su im potrebna, nagradite ih, dajte im popust, specijalne akcije. Šta konkretno? Najpre treba da istražite i saznate šta vaši kupci žele i koliko su se promenili njihovi stavovi i razmišljanja.

2. Saznajte kako kupci sada razmišljaju

Razumevanje percepcija kupaca je ključna šansa za svaku poslovnu organizaciju kako bi efikasnije upravljala iskustvom svojih kupaca. Danas se više nego ikada ove informacije mogu pokazati presudnim za vaše poslovanje.

To znači da aktivno oslušujete razmišljanja vaših kupaca i pratite promene. Povratne informacije od kupaca pružice vam mogućnost da razumete njihova sadašnja očekivanja i da donosite odluke na osnovu toga. Treba razumeti da u kriznim vremenima kao što su

ova, potrebe kupaca mogu brzo da se promene.

3. Unapredite odnos sa kupcima

Unapređivati odnose sa kupcima ne znači uvek više im prodati. U poslovnim organizacijama kojima je kupac u centru pažnje, to takođe znači da se treba približiti kupcima van ponuda i prodaje.

U zavisnosti od uticaja korona perioda na vaše kupce i poslovanje, sada imate priliku da izgradite jače odnose s njima kroz nove aktivnosti, komunikaciju i na kraju – ponude. Oprostite im neki manji dug ako ste u mogućnosti. To će vam pamtni zauvek i vratiti vam kroz buduću lojalnost i profit.

S druge strane, oni koji su u prethodnom periodu insistirali na svemu prema kupcima kao da se ništa nije dešavalo, rizikovali su mnogo da im se to vrati sada kao

bumerang. Taj „loš profit“ verovatno sada čeka da pokaže svoje loše lice.

Iako se sad čini kao da smo završili sa koronom, ko može da tvrdi da je to gotovo? Realnost je da niko od nas ne zna šta će doneti bliža budućnost, čak i kada delimo zajedničke nade za relativno brz, bezbolan povratak na normalno stanje u narednih nekoliko meseci. Ali postoji nekoliko stvari na koje možemo da računamo:

- Kupci su pozitivno upamtili one kompanije koje su radile prave stvari i koje su gradile i razvijale odnos s njima i u lošim vremenima.
- Kupci će upamtiti, verovatno još bolje, i one kompanije koje su jurile za kratkoročnim profitima u suprotnosti sa interesima svojih kupaca.

Dileri i serviseri za Srbiju

AUTOČAČAK PROMET, Čačak, Konjevići bb,
tel: 032/303-500, prodaja.ca@autocacak.co.rs

AUTOČAČAK PROMET, Novi Beograd,
Milutina Milankovića 9a, tel: 011/3072-823,
prodaja.nbg@autocacak.co.rs

AUTOČAČAK PROMET, Krnjača,
Zrenjaninski put 83a, tel: 011/331-9884,
prodaja.bg@autocacak.co.rs

AUTOČAČAK PROMET, Niš, Vizantijski Bulevar bb,
tel: 018/514-448, prodaja.nis@autocacak.co.rs

ĆIRINAC, Beograd, Pribojska 44a,
tel: 011/3294-109, cirinac@sezampro.rs

AKS DRIVE, Šabac, Obilazni put bb,
tel: 015/377-607, office@aks-drive.co.rs

INTERSREM, Novi Sad, Novosadski put 112,
tel: 021/685-1800, finansije@intersrem.co.rs

ALPROS, Beograd, Vojvode Stepe 361,
tel: 011/715-1900, info@alpros.rs, servis@alpros.rs

ABC-TEST, Valjevo, Ljubomira Pavlovića 13,
tel: 014/220-250, abctestprodaja@gmail.com

AUTOHERMES, Subotica, Horgoški put 19a,
tel: 024/603-602, info@autohermes.rs

AUROCENTAR STOJANOVIĆ, Beograd,
Jurija Gagarina 225, tel: 011/655-7640, office@acs45.rs

INTERAUTO, Kruševac, Globoder bb,
tel: 037/3653-100, prodaja.krusevac@interauto-trade.rs,
interauto.gilje@open.telekom.rs

TOMIĆ AUTO 034, Kragujevac, Gornjomilanovačka bb,
tel: 034/354-666, 034/209-066,
marinkovic.snezana@tomicauto034.rs

AUROCENTAR CUNE, Zrenjanin, Bagljaš, Zapad 7,
tel: 023/531-038, skodaautozr@gmail.com

Dileri i serviseri za Crnu Goru:

AUTOČAČAK, Podgorica, Cijevna bb,
tel: +382 (0) 78 101 141, skoda-auto@skoda.co.me

AUTOTAMARIS, Tivat, Kukuljina bb,
tel: +382 (0) 32 671 124, autotivat@t-com.me

Izdavač:
AutoČačak d.o.o.
Konjevići b.b., 32103 Čačak
Tel: +381 32 303 500
Fax: +381 32 357 440

marketing@autocacak.co.rs
www.skoda-auto.rs

Direktor:
Slobo Spasović

Urednički tim:
Ana Popović, Aleksandra Đokić
i Marija Kostić

Dizajn:
Coba&associates / coba.rs



Možete nas pratiti na našoj Facebook i Instagram stranici: **skoda.srbija** i YouTube kanalu: **Škoda Srbija**