

Nagrada u pravim rukama.

Volkswagen je drugu godinu zaredom osvojio nagradu "International Van of the Year" (prošle godine T6, ove godine Crafter), te smo tom prigodom razgovarali s članom žirija, ujedno i članom izvršnog odbora, Matkom Jovićem

Razgovarao Marko Dragun



Matko Jović
glavni urednik časopisa
Kamion&Bus

? Matko, kao jedini hrvatski novinar koji je član međunarodnog press žirija u izboru "International Van of the Year" možeš li nam malo opisati kako je uopće došlo do tvog članstva u žiriju?

"International Van of the Year" žiri ustanovljen je 1991. godine i nastao je iz "International Truck of the Year" žirija koji postoji od 1977. godine. Radi se o najcjenjenijim izborima za gospodarska vozila u svijetu koji okupljaju predstavnike najutjecajnijih specijaliziranih medija iz većine europskih zemalja. "International Van of the Year" u ovom trenutku okuplja predstavnike 24 zemlje, a odnedavno smo u pridruženo članstvo žirija uvrstili novinare iz Južne Afrike i Kine. Kako smo 2000. godine pokrenuli magazin Kamion&Bus, prvi specijalizirani magazin za gospodarska vozila u Hrvatskoj, onda su se i moje aktivnosti u najvećoj mjeri fokusirale na gospodarska vozila odnosno načine testiranja i prezentiranja javnosti. Kad smo nakon nekoliko godina zaključili da smo dovoljno napredovali, aplicirali smo za članstvo u oba žirija. Procedura je takva da žiri nakon zaprimanja molbe za članstvom nekog magazina pokreće postupak provjere čiji je cilj utvrditi poziciju i kvalitetu magazina na tržištu. Naposljedku smo 2007. godine pozvani u Amsterdam u vrijeme održavanja RAI salona gdje smo pred oba žirija predstavili magazin Kamion&Bus, ali i nas kao potencijalne članove. Žiriji su glasanjem kao predstavnike

Kamion&Bus magazina primili dr.sc. Dubravka Majetića u "International Truck of the Year" žiri, a mene u "International Van of the Year" žiri. Prije dvije godine također sam izabran u izvršni odbor žirija kojeg još čine kolege iz Njemačke, Italije, Nizozemske, Norveške i Irske.

? Žiri ima 24 člana iz Europe te dva pridružena člana iz ostatka svijeta. Koliko se često sastajete i kako komunicirate?

Svakodnevna komunikacija i razmjena informacija na dnevnoj bazi ide preko e-maila i ostalih načina komunikacije, ali žiri ima i sastanke barem jednom mjesečno. Prilika za sastanke ima dosta budući da se često okupljamo na različitim prezentacijama, testiranjima odnosno sajmovima. Pogotovo je intenzivna komunikacija među članovima izvršnog odbora koji priprema sastanke, vodi postupak izbora, itd.

? Koliku težinu ima izbor "International Van of the Year", odnosno pridaje li mu se dovoljno pažnje? S čime se može usporediti? Je li na razini izbora za automobil godine "Car of the Year"?

Izbor je iznimno cijenjen u svijetu gospodarskih vozila (jednako kao i izbor za "International Truck of the Year") i svi proizvođači se jako trude da njihovi proizvodi budu uvršteni u izbor odnosno da budu najbolji. Vjerojatno više ljudi zna za "Car of the Year" budući da više prate informacije

o automobilima, ali svi oni koji se na ovaj ili onaj način bave prijevozom odnosno gospodarskim vozilima itekako dobro znaju za naš izbor, a nadam se da će i ovaj članak dodatno pojačati svijest o našem izboru.

? S obzirom da si i dugo godina bio član žirija kod izbora automobila godine, možeš li malo usporediti te dvije "dužnosti"? Gdje si lakše donosio zaključke i ocjene?

Svaki izbor je zahtjevan i nije lako donijeti pravu odluku. Kao što i sami znate danas nema loših automobila odnosno loših dostavnih vozila pa je time izbor još i teži. Možda je najveća razlika u tome što se kod gospodarskih vozila, uz namjenu, najveći fokus stavlja na tehnička rješenja koja doprinose efikasnosti i održivosti transporta, zaštiti okoliša i sigurnosti. Iako slični kriteriji vrijede i za osobna vozila, u konačnici ipak veliku ulogu imaju i emocije.

? Mali komentar na ovogodišnje rezultate?

Posljednjih godina naš izbor postaje sve zahtjevniji i ove godine je već drugi put glasanje održano u dva ciklusa zbog velikog broja kandidata. U uži izbor je ušlo pet vozila i na kraju smo imali vrlo tijesan rezultat za dva potpuno nova modela i sjajna dostavnika gdje je Crafter za samo nekoliko bodova pretekao Citroën Jumpy/Peugeot Expert. To je još jedan dokaz kako su dostavna vozila vrlo napredna i imaju ugrađena



Članovi žirija i Dr. Eckhard Scholz, predsjednik upravnog odbora marke Volkswagen gospodarska vozila, prilikom dodjele vrijedne nagrade.



Matko i članovi žirija prilikom testiranja, tada još uvijek zakamufliranog vozila, prije njegove svjetske premijere.



Novi Crafter žiri je osvojio visokom razinom kvalitete izrade, naprednim tehničkim rješenjima te iznimnom funkcionalnošću.

rješenja koja su nerijetko ispred onih u osobnim automobilima.

? Kako je teklo "ispitivanje" kod ovogodišnjeg izbora? Čemu žiri pridaje najviše pažnje?

Budući da se radi o potpuno novim modelima koje ponekad vozimo kamuflirane prije službenih premijera, zajedničko direktno uspoređivanje u nekoj vrsti testnog dana najčešće nije moguće provesti. No kako se najčešće radi o prilično različitim vozilima, njihova direktna usporedba u osnovi ne bi dala prave odgovore. Drugim riječima, kako usporediti Caddy i Crafter? Ono što možemo uspoređivati jesu tehnička rješenja. Za usporedbu "International Van of the Year" dodjeljuje i bi-jenalnu nagradu "International Pick-up award" gdje uvijek imamo zajedničko testiranje kandidata na cesti i izvan nje, budući da se radi o vrlo sličnim vozilima. Ono što je kod žirija uvijek bilo najvažnije jest kakav je doprinos konkretnog vozila daljnjem unapređenju ovog segmenta vozila.

? Što je ono čime je novi Crafter oduševio žiri?

Cjelokupnom izvedbom, visokom razinom kvalitete izrade, naprednim tehničkim rješenjima te naravno iznimnom funkcionalnošću. Treba istaknuti da se radi o potpuno novom proizvodu, što je dosta rijetko u svijetu gospodarskih vozila i koji je konstruiran "od nule". Crafter s istom platformom nudi mogućnost prednjeg, stražnjeg odnosno 4x4 pogona, pri čemu se sve izvedbe rade

"u kući", a ne kod specijaliziranih proizvođača što je najčešće slučaj. Crafter je i prvi dostavni model koji nudi 8-stupanjski automatski mjenjač u kombinaciji s prednjim pogonom odnosno poprečno ugrađenim motorom. Ne smijemo zaboraviti ni impresivnu listu sustava aktivne i pasivne sigurnosti koje Crafter stavljaju u sam vrh po pitanju sigurnosti i to ne samo među gospodarskim vozilima već i inače.

? Može li možda i osobno mišljenje o novom Crafteru, po čemu je on zaslužio ove godine osvojiti titulu "International Van of the Year"?

Osobno držim da je Crafter podigao ljestvicu kad su u pitanju ergonomija, komfor za vozača te pogotovo vozna svojstva. Novi elektromehanički upravljač je zaista besprijekoran, a uz pomoć svih sustava Crafter može voziti sam. Iako zakon još uvijek ne dopušta autonomnu vožnju, sva su rješenja već ugrađena i ako vozač od umora kratkotrajno zaspe, Crafter će sam održavati pravac te upozoriti vozača da preuzme nadzor. Bilo bi predugo nabrajati sve sustave i rješenja gdje je Crafter pomaknuo granice, ali moglo bi se reći da se radi o vozilu u kojem su već ugrađena rješenja iz budućnosti.

? Prošle godine je titulu odnio također Volkswagenov model - šesta generacija legendarnog Transportera. To je pokazatelj da Volkswagen punom parom radi i na

gospodarskom programu...

Tako je, samo dva puta u proteklih 25 godina se dogodilo da je isti proizvođač osvojio nagradu dvaput zaredom što dovoljno govori o Volkswagenovom gospodarskom programu. Treba istaknuti da se kod Craftera ne radi samo o novom vozilu već i potpuno novoj tvornici koja će proizvoditi 100.000 vozila godišnje.

? Što mislite kakva je budućnost u gospodarskom programu? Volkswagen je upravo predstavio e-Crafter? Slijedi li i gospodarski program "putokaze" kojim je krenula automobilska industrija?

Rekao bih da automobilska industrija u puno stvari slijedi put gospodarskih vozila. Većina ljudi nije svjesna da su gospodarska vozila u puno segmenata naprednija od osobnih. Kamioni već tri godine imaju obvezu ugradnje Euro 6 motora što automobili imaju tek od ove godine, a obvezni su i ugradnja sustava za automatsko kočenje odnosno sprečavanje naleta na druga vozila te upozorenje o nenamjernom napuštanju vozne trake. Tu su i sustavi za pomoć pri udaru bočnog vjetrova i slično. Što se tiče električnih pogona, tu vidim dosta veliki potencijal kod dostavnih i distribucijskih vozila. U Europi se godišnje preveze više od 18 milijardi tona robe, a tri četvrtine prijevoza je na udaljenostima manjim od 200 km što otvara veliki prostor električnom pogonu kod dostavnih vozila i lakih kamiona, a e-Crafter to samo potvrđuje. 