Drive

PORSCHE
ALBANIA

12/17

12 **Audi A8 i ri**
New Audi A8

16 **Një T-Roc për shtatë kodra**
A T-Roc for seven hills

18 **1 Makinë 1 Pemë**
1 Car 1 Tree

LETËR 100% E RICIKLUAR
100% RECYCLED PAPER

Përmbajtja
Content

The new SEAT Arona 10

Audi A8 i ri
New Audi A8 12

Një T-Roc për shtatë kodra
A T-Roc for seven hills 16

1 Makinë 1 Pemë
1 Car 1 Tree 18

Sportiviteti i ripërcaktuar
Sport redefined 22

Revista Drive është një botim periodik i Porsche Albania.
Realizimi: Botues Porsche Albania,
Realizimi grafik: Sourceone
Foto: Fatjon Kapllanaj

Burimi: Audi: Audi-Mediaservice.com,
SEAT: media.SEAT.com,
Volkswagen Makina Tregtare:
volkswagen-media-services.com,
Volkswagen Magazine
ŠKODA: press.ŠKODA-auto.com.

Për komente, pyetje apo sygjerime ju lutem na kontaktoni në office@porsche.al ose në numrin e telefonit: +355 (04) 240 74 30.

Porsche Albania,
Autostrada Tiranë-Durrës, Km. 7, Rr. Monun.
Telefon: +355 (04) 240 74 30 , Fax.: +355 (04) 240 74 34,
e-mail: office@porsche.al; http://www.porsche.al

I dashur lexues,
Dear Reader,

Dorian Mehmeti - Drejtor Marketingu *Porsche Albania*
Marketing Manager Porsche Albania

Prej shtatë vitesh tashmë, me revistën Drive, kemi 'udhëtuar' së bashku në risitë dhe problematikat e tregut të makinave në Shqipëri, në zhvillimet e fundit teknologjike të grupit Volkswagen si edhe në përpjekjen e vazhdueshme të Porsche Albania për të ofruar produktet më të fundit paralelisht me tregjet më të zhvilluara Europiane.

Edhe në këtë numër kemi shumë për të ndarë me ju, pasi të shumta kanë qenë aktivitetet, nismat dhe sfidat që kemi patur.

Së bashku me DIHA (Shoqata Gjermane e Industrisë dhe Tregtisë në Shqipëri) kemi mbështetur dhe bashkëorganizuar dialogun e parë automotiv në Shqipëri, ku aktorë lokal dhe ndërkombëtarë të prodhimit dhe tregëtimit të makinave u takuan në Tirana Business Park për të ndarë përvojat, por edhe për të folur për sfidat dhe mundësitë e tregut Shqiptar. (artikulli fq. 6)

Kemi hapur siparin e Panairit të makinave në Frankfurt me kolegë nga mediat duke zbuluar në pararojë çfarë do të na servirë e ardhmja (fq. 12).

Modele të njëpasnjëshme kanë pasuruar më tej ofertën tonë në treg. Volkswagen Polo, Volkswagen T-Roc apo Audi A7 kanë shtuar larmishmërinë e ofertës tonë në dizajn e teknologji.

"Një Makinë, Një Pemë" ka qenë edhe projekti i fundit i cili përmbylli më së miri një tjetër vit të ngjeshur me arritje, por edhe me shumë sfida. 870 pemë (një për çdo makinë të shitur nga Porsche Albania gjatë 2017) janë mbjellë nga kolegët e Porsche Albania dhe Porsche Leasing, për të përcjellë më tej mesazhin se të gjithë së bashku mund të përmirësojmë ambientin ku jetojmë e punojmë. (fq. 18)

Ndryshime ka patur edhe organika e kompanisë ku nga 1 Janar 2018 Markus Kollau pasohet në drejtimin e kompanisë nga Christoph Erlmoser, i cili së bashku me Gentian Bushatin do të bashkëdrejtojnë Porsche Albanian në sfidat në vijim.
Me një gamë modelesh të reja (ku do veçoja Audi A8 dhe Audin A6, SEAT Arona, ŠKODA KAROQ dhe Superb Sportline), teknologji tërësisht inovative dhe sfida po aq impenjative, 2018 premton të jetë një vit edhe më dinamik se ky që lamë pas.

Lexim të mbarë dhe urimet më të mira për një vit të ri të suksesshëm.

Gëzuar!

For seven years now, with the Drive magazine, we have 'traveled' together through the novelties and issues of the automobile market in Albania, the latest technological developments of the Volkswagen Group as well as the continuous effort of Porsche Albania to provide the latest products at the same time as in the most developed European markets.

In this issue of the magazine as well, we have a lot to share with you because there have been numerous activities, initiatives and challenges that we have faced.

Together with DIHA (German Chamber of Industry and Commerce in Albania), we have supported and co-organized the first automobile dialogue in Albania, whereby local and international actors of carr production and sales met at the Tirana Business Park to share experiences as well as to talk about the challenges and opportunities of the Albanian market (p. 6)

We raised the curtain of the Frankfurt Motor Show with media colleagues, ensuring a preview of what the future will provide for us (p. 12).

Subsequent models have enriched even further our market offer. Volkswagen Polo, Volkswagen T-Roc or the Audi A7 have added to the diversity of our offer in terms of design and technology.

"One Car, One Tree" was the latest project that closed very well another year packed with achievements as well as more challenges. 870 trees (one for each vehicle sold by Porsche Albania during 2017) were planted by Porsche Albania colleagues to convey further the message that together, we can improve the environment we live and work in (p. 18).

New developments were recorded also in the company organisational structure, where starting from 1st January 2018 Markus Kollau will be succeeded in his position by Christoph Erlmoser, who together with Mr. Gentian Bushati will jointly lead Porsche Albania in the challenges ahead.
With a range of new models (where I would single out the Audi A8 and Audi A6, SEAT Arona, ŠKODA KAROQ and Superb Sportline), entirely innovative technology and just as engaging challenges, 2018 promises to be an even more dynamic year than the one we have left behind.

Happy reading and the best wishes for a successful new year.

Happy holidays!

Zhvillime të reja

Porsche Holding Salzburg Menaxhimi do të riorganizohet

New Developments

Porsche Holding Salzburg Management To Be Reorganized

> Dr. Hans Peter Schützinger do të jetë CEO i Porsche Holding Salzburg, e cila do të riorganizohet në tri divizione biznesi

Alain Favey do të jetë Anëtar i Bordit të Menaxhimit të ŠKODA nga 1 shtatori
Siç është shpallur tashmë, Menaxhimi i Porsche Holding Salzburg (PHS) është riorganizuar që nga 1 shtatori 2017.

Në vitin 2012 Alain Favey (50) u bë CEO i Porsche Holding Salzburg dhe ishte përgjegjës për operacionet me shumicë të automjeteve të kompanisë, të paktën në 20 vende përreth botës. Tani do të bëhet Anëtar i Bordit të Menaxhimit të Shitjeve dhe Marketingut të ŠKODA AUTO.

Pasuesi i tij si CEO i Porsche Holding Salzburg do të jetë Dr. Hans Peter Schützinger (57). Në të njëjtën kohë, Menaxhimi i Porsche Holding Salzburg do të riorganizohet në tri divizione biznesi.

Si CEO i ri, **Dr. Hans Peter Schützinger** do të marrë përgjegjësinë për operacionet kombëtare dhe ndërkombëtare të automjeteve, duke hyrë në fuqi më 1 shtator. Gjitashtu, do të jetë përgjegjës për Porsche Bank Group, Marrëdhëniet me Publikun si dhe Burimet Njerëzore. Hans Peter Schützinger e filloi karrierën e tij me Porsche Holding në vitin 1989, duke mbajtur një numër postesh ekzekutive. Në vitin 2002, u emërua Anëtar Ekzekutiv i Bordit të Porsche Holding Salzburg, ku më së fundi ishte përgjegjës për financat, shërbimet financiare dhe kompanitë e pakicës të shumë markave të Grupit PGA në Francë, Holandë, Belgjikë dhe Poloni. Si pjesë e ridrejtimit të biznesit me pakicë në Francë, kohët e fundit Porsche Holding shiti 193 shitës të autorizuar me pakicë PGA për shumë marka.

Rainer Schroll (53) do të vazhdojë të jetë përgjegjës për operacionet me pakicë në Gjermani (VGRD) dhe Spanjë (VGRS). Gjithashtu, do të jetë përgjegjës për Pakicën e Grupit Vokswagen në Francë (VGRF), e cila rigrupon operacionet me pakicë në Francë. Në të ardhmen do të mbikqyrë edhe njësitë e Auditit të Brendshëm dhe Financës. Rainer Schroll u emërua në menaxhimin e Porsche Holding në vitin 2013.

Johannes Sieberer (52) do të vazhdojë të jetë përgjegjës për operacionet me pakicë të Porsche Inter Auto (PIA) në Austri, në vendet e EQL dhe në Itali si dhe për aktivitetet me pakicë në Kinë. Përveç këtyre, do të mbikqyrë operacionet me pakicë në Suedi si dhe Porsche Informatik që nga 1 shtatori. Johannes Sieberer u emërua Anëtar i Menaxhimit të Porsche Holding në vitin 2012.

Struktura e re shërben si themel për zhvillimin me sukses në të ardhmen të Porsche Holding. Divizionet e reja të biznesit përbëhen nga njësi logjikisht koherente operacionale të biznesit, plotësuar nga njësi ndër-divizionale të tilla si Burimet Njerëzore, Financa dhe IT. Si rezultat, ka një fokus të qartë tek objektivat strategjike. "Industria e automjeteve po përballet me ndryshime madhore që kërkojnë përgatitje intensive prej nesh. Fokusi qartësisht qëndron tek krijimi i mënyrave të reja për të kryer biznes me pakicë dhe shumicë si dhe në zgjerimin e dixhitalizimit në të gjitha divizionet," thotë CEO i ri i Porsche Holding, Hans Peter Schützinger, dhe shton: "Me ekipin e ri të menaxhimit, i cili përbëhet nga tri anëtarë, do të ndjekim shtegun e suksesshëm të kompanisë dhe do ta përgatisim veten për sfidat që qëndrojnë përpara nesh."

Porsche Holding Salzburg: Porsche Holding GmbH me qendër në Salzburg ka qenë një nën-degë me pronësi të plotë të Volkswagen AG prej 1 marsit 2011, duke menaxhuar operacionet me shumicë dhe pakicë si dhe duke ofruar shërbime financiare dhe zhvillime të sistemeve IT. Kompania u themelua në vitin 1949 dhe operon në 21 vende në Europën Perëndimore dhe Jug-Lindore, si dhe në Kinë, Kolumbi, Malajzi dhe Singapor.

Në vitin 2016 u shitën më shumë se një milionë makina të reja dhe të përdorura kudo në botë, duke arritur një xhiro prej €21.1miliardë. Në fund të vitit 2016, kompania kishte në total 35,600 punonjës.

Porsche Holding Salzburg aktualisht është kompania më e rëndësishme e Austrisë *.
* Der Goldene Trend 6/2017

Burimi: Porsche Holding

Rainer Schroll, Drejtor financiar dhe VGR. Dr. Hans Peter Schützinger, Drejtor i përgjithshëm i Porsche Bank dhe përgjegjës për shitjet me Shumicë në Austri/Ndërkombëtare dhe Johannes Sieberer, përgjegjës për operacionet me pakicë të Porsche Inter Auto Austri/Ndërkombëtare, Kinë dhe Porsche Informatic.

Mag. Rainer Schroll, VGR and CFO, Dr. Hans Peter Schützinger, CEO, Wholesale Austria/International, Porsche Bank and Mag. Johannes Sieberer, PIA Austria/International, China and Porsche Informatik.

> Dr. Hans Peter Schützinger to be CEO of Porsche Holding Salzburg, which will be reorganized into three business divisions

Alain Favey to be Member of the ŠKODA Management Board as from September 1

As already announced, the Management of Porsche Holding Salzburg (PHS) will be reorganized effective September 1, 2017.

In 2012 **Alain Favey** (50) became CEO of Porsche Holding Salzburg and was responsible for the company's automotive wholesale operations, at last in 20 countries around the world. He is now to become Member of the Board of Management for Sales and Marketing of ŠKODA AUTO.

His successor as CEO of Porsche Holding Salzburg is to be Dr. Hans Peter Schützinger (57). At the same time, Porsche Holding Salzburg's Management will be reorganized into three business divisions.

As new CEO, **Dr. Hans Peter Schützinger** will take over responsibility for the national and international automotive wholesale operations, with effect from September 1. In addition, he will be in charge of Porsche Bank Group, Public Relations as well as Human Resources. Hans Peter Schützinger started his career with Porsche Holding in 1989, holding a number of executive positions. In 2002, he was appointed Executive Member of the Board of Porsche Holding Salzburg, where he was most recently responsible for finance, financial services and the multi-brand retail companies of PGA Group in France, the Netherlands, Belgium and Poland. As part of the realignment of its retail business in France, Porsche Holding recently sold 193 PGA multi-brand retail dealerships.

Rainer Schroll (53) will continue to be responsible for retail operations in Germany (VGRD) and Spain (VGRS). In addition, he will be in charge of the newly founded Volkswagen Group Retail France (VGRF), regrouping retail operations in France. He will also oversee the Internal Audit and Finance units in future. Rainer Schroll was appointed to the Porsche Holding Management in 2013.

Johannes Sieberer (52) will continue to be responsible for retail operations of Porsche Inter Auto (PIA) in Austria, in the CEE countries and in Italy as well as for retail activities in China. In addition, he will oversee retail operations in Sweden as well as Porsche Informatik with effect from September 1. Johannes Sieberer was appointed Member of the Porsche Holding Management in 2012.

The new structure serves as foundation for Porsche Holding's successful future development. The new business divisions comprise logically coherent operational units, complemented by cross-divisional units such as Human Resources, Finance and IT. As a result, there is a clear focus on the strategic objectives. "The automotive industry is facing major changes which require intensive preparation from us. Focus clearly lies in creating new ways of doing wholesale and retail business as well as in expanding digitization across all divisions," says Porsche Holding's new CEO, Hans Peter Schützinger, and adds: "With the new management team, consisting of three members, we will pursue our company's successful path and prepare ourselves for the challenges that lie ahead of us."

Porsche Holding Salzburg: Salzburg-based Porsche Holding GmbH has been a wholly-owned subsidiary of Volkswagen AG since March 1, 2011, managing automotive wholesale and retail operations and providing financial services as well as IT system developments. The company was founded in 1949 and operates in 21 countries in Western and South-East Europe, as well as in China, Colombia, Chile, Malaysia and Singapore.

More than one million new and used cars were sold worldwide in 2016, achieving €21.1bn turnover. At year-end 2016, the company had a head count of 35,600 employees.

Porsche Holding Salzburg currently is Austria's most important company*.

* Der Goldene Trend 6/2017

Source: Porsche Holding

Dialogu Shqiptar për Automjetet

Albanian Automotive Dialogue

Më 16 nëntor 2017 u zhvillua Dialogu i parë Automotiv në Shqipëri në ambientet e Tirana Business Park. Qëllimi i këtij aktiviteti ishte tërheqja e vëmendjes së investitorëve të huaj në fushën automotive mbi potencialin që ofron Shqipëria. Thirrja iu drejtua vendeve gjermanofolëse si edhe kompanive të cilat prodhojnë në Ballkanin Perëndimor.

Rreth 120 vizitorë nga Shqipëria dhe Gjermania morën pjesë në Dialogun e Parë Automotiv. Përfaqësuesve të kompanive Gjermanë që operojnë në Shqipëri, Ambasadës Gjermane, ministrisë së Financave dhe organizatorëve të DIHA-s dhe Tirana Business Park iu bashkuan edhe përfaqësues nga grupi Dräxlmaier nga Gjermania. Në vijim fjala e mbajtur nga Drejtori i Përgjithshëm i Porsche Albanias Z. Gentian Bushati për sfidat dhe problematikat e tregut automotive në Shqipëri.

"Sot kam detyrën sfiduese për të folur për problemet e tregut të makinave të reja në Shqipëri.

Shqipëria ka një popullsi të re por makina gjithnjë e më të vjetra në rrugët e saj. Edhe pse nuk ka një kufi për kategorinë e lëshimit të gazrave, Ministria e Energjisë dhe Transporteve kërkon që makinat e reja të regjistruara në Shqipëri duhet të përmbushin standardet e emisioneve të BE-së, që është EU6. Nga ana tjetër, një makinë e përdorur mund të importohet dhe regjistrohet pavarësisht nga kategoria e emisioneve apo data e prodhimit.

Sipas të dhënave të Porsche Albania-s, mosha mesatare e makinës në Shqipëri është ndërmjet 18 dhe 20 vjeç. Kategoria e emetimeve që përkon për makinat e kësaj moshe është Euro 2.

Një makinë nafte me klas emisioni EU6 mesatarisht lëshon 95% më pak pjesëza lëndore, 50% më pak oksid karboni (CO) dhe 81.1% më pak gazra të rrezishme të kordinuara(NOx & HC) se sa një mjet i kategorisë së emisioneve EU2. Si rregull, një udhëtim me një mjet të ri do të ishte të paktën 70% më i pastër se sa i njëjti udhëtim i një mjeti të përdorur. Po, e di që ka dallim në taksën e regjistrimit të mjetit sepse e di që 80 euro në vit nuk pengon njeri të zgjedhë një makinë të përdorur.

Në Shqipëri janë 15 konëesionarë makinash të reja që e kanë shumë të vështirë të konkurojnë me numrin e madh të shitësve informalë të mjeteve të përdorura. Teksa flasim, për çdo makinë të re të shitur, janë të paktën 14 makina të përdorura që dalin në rrugë. Kjo është një shifër që duhet marrë në konsideratë.
Sa më i ashpër ligji i BE për lëshimet e gazrave, aq më e vështirë do të jetë për qytetarët e BE-së që të zotërojnë dhe përdorin një mjet të vjetër, prandaj do të kërkojnë mundësinë më të parë për t'i hequr qafe në vende jashtë BE-së. Për fat të keq, Shqipëria do të vazhdojë të ketë kuotat më të mëdha të këtij smogu.

A ka një zgjidhje? Nga përvoja dimë se kufizimet fiskale do të kufizonin hyrjen e mjeteve të vjetra ndaj qeveria mund të përcaktojë një prag për klasin e emisioneve për të gjitha mjetet e pasagjerëve që importohen në vend në nivelin EU5 dhe për mjetet tregtare në nivelin Eu4.

Sot, një furgon shpërndarjeje cilësohet si mjet kompanie dhe do të siguronte një rimbursim të TVSH-së nga tatimet. Për fat të keq, kjo nxitje fiskale nuk aplikohet për mjetet e pasagjerëve, edhe pse përdoret për detyra që lidhen me kompaninë.

Gjithashtu, për çdo mjet të regjistruar, qeveria mund të ofronte insentiva për ata që do ta shisnin mjetin e tyre të vjetër për riciklim (jo rishitje, por riciklim). Tek Porsche Albania, e kemi testuar këtë formulë në nivel më të vogël dhe rezultatet na habitën. Morëm mbi 640 telefonata në vetëm tre javë.

Por rinovimi i mjeteve në Shqipëri do të ishte vetëm gjysma e zgjidhjes. Gjysma tjetër është cilësia e karburantit. Nuk do të harxhoj shumë kohë për të debatuar për cilësinë e ulët të karburantit në Shqipëri, besoj se kushdo këtu e kupton. Por, do të them që na duhet të jemi të hapur lidhur me këtë dhe ta diskutojmë çështjen në një takim më të fokusuar.

Teksa punoja për këtë prezantim, mu desh një kohë e gjatë për të gjetur dhe kontrolluar të dhënat e tregut që do përfshija. Arsyeja për këtë është se ende sot nuk ka të dhëna zyrtare të bëra publike nga ndonjë agjenci qeveritare në Shqipëri. Ky boshllëk të dhënash e bën shumë të vështirë për ne që të ndjekim dhe raportojmë për zhvillimet më të fundit të tregut. Biznesi ka nevojë për të dhëna. Të dhëna të tilla tashmë grumbullohen dhe ndahen nga agjenci të ndryshme (qoftë doganat, zyra e regjistrimit të mjeteve apo institucionet financiare), janë në dispozicion në Ministrinë e Energjisë dhe Transporteve dhe mund të ndahen apo shiten tek bizneset përkatëse që operojnë në këtë sektor.

E ardhmja ku mjetet elektrike do kalojnë në prodhim masiv nuk është larg. Në fakt, Porsche Albania ndërmori hapin e parë për të sjellë kontigjentin e parë të mjeteve elektrike në vend. Sfida të reja, si për shembull infrastruktura e karikimit dhe legjislacioni i përmirësuar do të jenë pjesë e diskutimit. Bizneset nuk janë të imunizuara ndaj këtyre sfidave. Do të ketë nevojë për investime në zhvillimin profesional drejt teknologjive të reja, plane të mëdha investimi për mjete dhe kapacitete për t'u shërbyer mjeteve elektrike. Ne jemi gati.

Në lidhje me pas-shitjen, situata nuk është më e ndritshme, shërbimet e riparimit të mjeteve kanë përmbytur çdo zonë jashtë qyteteve në Shqipëri. Edhe po të dalësh një xhiro të shkurtër, si zor të të shpëtojë një garazh në një lagje, një oborr që shet pjesë, një qendër të sajuar diagnostikimi, një dyqan pjesësh këmbimi e kështu me radhë. Pjesët jo-origjinale të mjeteve janë biznes i përditshëm në Shqipëri. Duket sikur e injorojmë faktin që ato mjete ku është bërë shërbim joprofesional, të mbushura me pjesë këmbimi fallco, janë mjetet të cilat do të ngasim apo hasim gjatë udhëtimit tonë në rrugë. Siguria duhet të jetë shqetësim.

Megjithatë, nuk ka vetëm lajme gri. Mes shumë problemeve që ka sektori i automjeteve në Shqipëri, ekzistojnë disa nisma pozitive që do të rregullonin tregun e pas-shitjeve (shërbimeve). Janë rreth 10,000 shërbime në Shqipëri dhe jo të gjitha janë të ligjshme dhe operojnë në formë të formalizuar. Në shkurt 2016, pati një përmirësim në ligjin që rregullonte liçensimin dhe operimin e ofiçinave të mjeteve. Rregullat e reja kanë përcaktuar një prag se çfarë duhet të ketë një ofiçinë riparimi mjetesh për të operuar. Zhvillimi profesional i mekanikëve, sipërfaqja, mjetet, pajisjet e me radhë. Presim që mbi 50% e këtyre shërbimeve që nuk plotësojnë kriteret të mbyllen. Po ashtu, kemi besim se këto rregulla do të përmirësojnë tregun e riparimit të mjeteve duke çuar në përvojë më të sigurt dhe më të besueshme në rrugë.

Këto janë vetëm disa nga problemet me të cilat përballemi në punën tonë të përditshme. Përpara kemi një udhëtim të gjatë por kemi besim se nëse forcohet bashkëpunimi ndërmjet sektorit privat dhe strukturave shtetërore, nëse diskutojmë problemet në platforma si ky dialog dhe jemi të përkushtuar situata në rrugët tona do të përmirësohej në mënyrë thelbësore.

Gentian Bushati - Drejtor i përgjithshëm Porsche Albania
General Manager Porsche Albania

The First Albanian Automotive Dialogue organized on November 16th 2017, at Tirana Business Park aimed at increasing the awareness of foreign investors in the automotive sector on the Albanian potentials in this field. The event targeted German speaking countries and related companies operating in Western Balkan.

Around 120 visitors both from Albania and Germany took part in the Dialogue. Representatives of different German companies operating in Albania, German Embassy, Ministry of Finance, DIHA and Tirana Business Park were joined by representatives from the Dräxlmaier Group from Germany.
Below the key note speech of Mr. Gentian Bushati, General Manager of Porsche Albania.

"Today I have the challenging task to talk about the new automotive market, problems in Albania.

Albania has a young population but ever aging cars on its roads. Despite not having an emission category benchmark the Ministry of Energy and Transportation is asking that new vehicles registered in Albania must have the certificate of conformity that means that those cars have to meet the current EU emission standards which is EU6. Yet on the other hand a used car can be imported and registered regardless of Emissions category and production date.

According to Porsche Albania's data, the average age of the car park in Albania is between 18-20 years old. The emission category during for the vehicles of that age is Euro 2.

A diesel EU6 emission class vehicle on average emits 95% less Particulate Matter, 50% less carbon oxide (CO) and 81.1% less combined dangerous gasses (NOx & HC) than a EU2 emission category vehicle. As rule of thumb, a journey with a new car would be at least 70% cleaner than the same journey on a used car. Yes I know that there is a difference in the registration tax of the vehicle as i am sure that 80 Euro per year is not hindering anyone from choosing a used vehicle.

In Albania there are 15 New car dealers that find it very difficult to compete with the large number of informal used car dealers. As we speak, for every new car sold there are at least 14 used car that are hitting the roads. Now this is a figure that needs consideration.

With a tougher EU restrictions law on emissions the harder is becoming for EU citizens to own and operate old car therefore they will be looking for the first opportunity to dump them to some non EU countries. Unfortunately Albania will continue to get the biggest quotas of this smog.

But is there a solution? By experience we know that fiscal restrictions would curb the influx of old vehicles therefore the government could set a threshold for the emission class of all the passenger cars imported in the country in the level of EU5 and for commercial vehicles the Eu4.

Today a delivery van qualifies as a company car and would get a VAT refund from the Tax Authorities. Unfortunately this fiscal incentives does not apply to passenger vehicles, despite being used for company related duties.

Additionally for every car registered the government could provide incentives for those who would send their old car to recycle (not resale, recycle). At Porsche Albania we have tested this formula on a smaller scale and the results were surprising. We got more than 640 phone calls in three weeks.

But renewing the car park in Albania would only be half of the solution. Fuel quality is the other half. I won't spend a long time debating the poor fuel quality in Albania, I believe that everyone here can relate to that. But I will say that we have to be open about it and discuss this matter in a more focused event.

While working on this presentation I spent a long time finding and checking the statistical data to be included. The reason for this is that still today there are no official data made public from any government agency in Albania. This vacuum of data makes it very hard for us to follow and report on the latest market developments. Business need data. Such data are already collected and sorted out by different agencies (whether it is the Albanian Customs office, Car registration office or financial institutions) these data are available at the Ministry of Energy and Transportation and could be share or sold to the relevant businesses operating in the sector.

The future where electric cars will go on massive production is not far. Porsche Albania as a matter of fact took the first step in bringing the first batch of electric cars in the country. New challenges, like charging infrastructure and improved legislation will be part of the discussion. The business are not immune to these challenges. Investments in professional development toward new technologies, large investment plans for tools and capacities to serve electric vehicles will be needed. We are ready.

Now regarding the after sales the situation is not brighter, car repair services have now flooded every sub urban area in Albania. Even on a short drive you can hardly miss a neighborhood garage, a junk yard supplying parts, a makeshift diagnostic center, a spare part shop and so on. Fake car parts are daily business in Albania. We seem to ignore the fact that in those unprofessionally serviced cars, stuffed with fake spare parts are the vehicles that we will drive or encounter during our drive in the roads. Safety should be a concern.

However there isn't only gray news. Among the many problems the automotive sector in Albania has, there are some positive initiative that would regulate the after sales (service) market. There are about 10,000 services around Albania not all of them legal and operating in a formalized way. In February 2016 there was an improvement in the law regulating the licensing and operation of car workshops. The new rules have now set a benchmark on what a car repair shop needs to have in order to operate. Professional development of the mechanics, surface, tools and equipment and so on. We expect that more than 50% of these services that don't meet the criteria will be closed. We also are confident that these regulations will improve the informal car repair market resulting in a safe and more reliable road experience.

These are only some of the problems we face on our daily business. There is a long journey ahead of us but we are confident that if the private sector and the government tighten their cooperation, if we discuss problems in platforms such as this dialog and are committed to renovate the situation on our roads would improve significantly.

Siguria Rrugore në Shqipëri

Mithat Tola - Drejtor i Policisë Rrugore
Chief of Traffic Police

Pavarësisht përmirësimeve strukturore siguria rrugore në Shqipëri vazhdon të jetë një problem madhor. Për të parë pak më nga afër shkaqet e problemit stafi i Drive ka kontaktuar me Z. Mithat Tola Drejtor i Policisë rrugore, drejtues i parë.

Siç e dinë të gjithë tashmë, në Shqipëri automjetet u përhapën shpejt pas viteve 1990, duke kaluar nga një luks për pak njerëz në diçka të nevojshme për shumë të tjerë. Makinat, furgonët, autobuzët, kamionët, motorët, motorcikletat dhe lloje të tjera të motorizuara me dy ose tre rrota po mbushin tashmë rrugët tona. Sot në vendin tonë si një vend me të ardhura jo të larta ka mesatarisht një makinë në qarkullim për dy familje. Në vende të tjera automjetet po shtohen, ndërsa lloje të tjera të motorizuara tashmë janë mënyra parësore e transportit të njerëzve dhe të mallrave. Këto lloje të ndryshme automjetesh shpesh përdorin të njëjtat rrugë me këmbësorët, kafshët dhe biçikletat. Aksidentet janë të shpeshta. Po ashtu edhe dëmtimet prej tyre. Ajo çka i ndodhi njeriut të parë të aksidentuar nga një mjet - (Bridget Driscoll ne vitin 1896) ka ndodhur përseri, megjithë paralajmerimin strikt të hetuesit të parë të atij aksidenti.

Në fakt, ajo ka ndodhur dhjetra miliona herë.

Vdekja e parë në botë nga një automjet

Me 17 Gusht 1896, Bridget Driscoll, një nënë 44 vjeçare e dy fëmijëve, u shndërrua në viktimën e parë të një automjeti. Ajo dhe vajza e saj ishin duke shkuar në një shfaqje kërcimi në Pallatin Crystal në Londër. Atë e shtypi një makinë, ndërsa kalonte në oborret e pallatit. Dëshmitarët thanë se makina po ecte me shpejtësi "shumë të madhe." Mund të ketë ecur me 8 milje në orë (12.8 km/orë), megjithëse duhet të ecte me 4 milje në orë (6.4 km/orë). Një i ri ishte duke i dhënë makinës, bënte xhiro falas për të treguar shpikjen e re dhe sipas disave, po përpiqej t'i bënte përshtypje një pasagjereje. Në hetimin gjyqësor hetuesi tha: "Kjo nuk duhet të ndodh kurrë më".

Përse vdesin në rrugë shqiptarët ? (Llojet e mjeteve në aksidente fatale)

Nga të dhënat që administron Policía Rrugore në dhjetë vitet e fundit (Grafiku A), struktura e mjeteve rrugore që përfshihen në aksidente rrugore me pasojë fatale, është në rreth 70% e llojit "autoveturë", rreth 10% janë mjetet me dy rrota (motomjetet dhe ciklomotorët), pastaj një përqindje më të vogël shqetësuese zënë biçikletat dhe pjesa tjetër janë llojet e tjera të mjeteve në qarkullim.

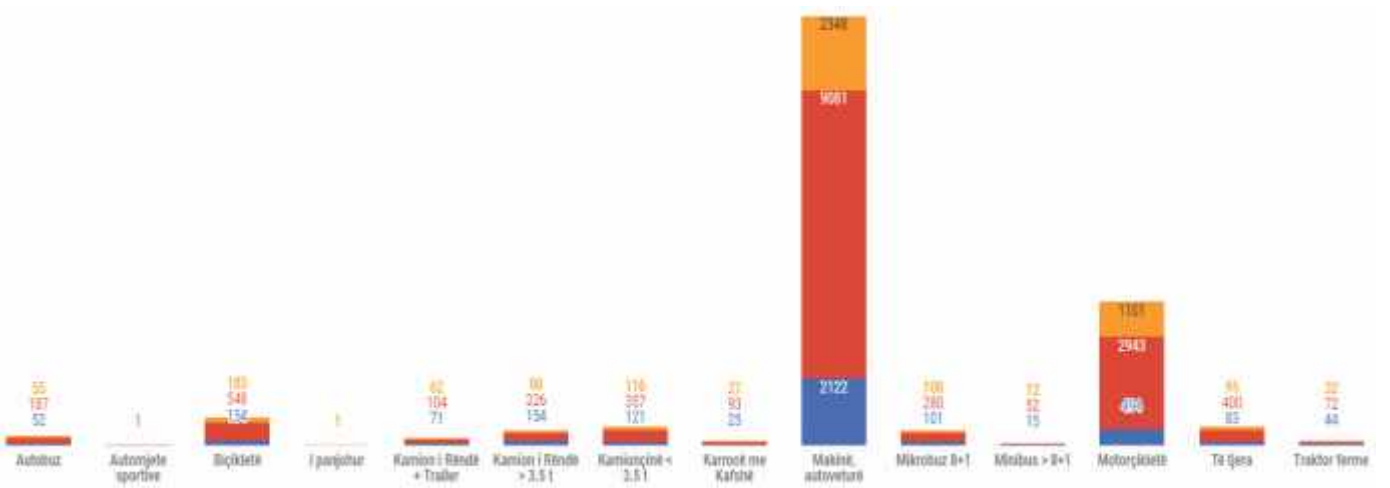
Roli i mjeteve – vjetërsia e tyre në përfshirjen në aksidente rrugore me pasojë fatale në Shqipëri

Ndërkohë që nëse shihet struktura e mjeteve të përfshira në aksidente me pasojë jetën e njerëzve dhe vjetërsia e tyre (Grafiku B), vihet re se mjetet e reja 0-2 vjet janë në një përqindje mjaft të vogel të përfshira. Edhe mjetet me vjetërsi 2-7vjet të reja janë në vendin e dytë për nga pasojat, ndërkohë që mjetet me vjetersi deri në 12 vjet dhe ato mbi 12 vjet vjetërsi, zënë peshën specifike më të madhe të aksdienteve rrugore me pasojë fatale.

Trajtimi i të dhënave të mësipërme të database-ve të aksienteve me pasojë fatale ka një rëndesi të veçantë për industrinë e transportit dhe për shtëpitë konstruktore të tregëtimit të mjeteve të reja, të pranishme në vend – të cilat së bashku me instuticionet kryesore të sigurisë rrugore në Shqipëri të mund të orientojnë politika lehtësuese financiare për të bërë të mundur që drejtuesit e mjeteve të mund të synojnë blerjen e mjeteve të reja ose të paktën në "fashën" 2-7vjet të përdorura.

E gjithë kjo sepse është në lojë jeta e njerëzve.

2006 - 2016



Grafiku A / Chart A

Road safety in Albania

> Despite structural improvement Road safety in Albania continues to be an issue. To shed more light on the causes of this problem Drive has met Mr. Mithat Tola Head of Traffic Police, first officer.

As everyone knows already, vehicles in Albania spread fast after the 1990s, moving from a luxury for a few people to a necessity for many others. Cars, vans, buses, trucks, motorbikes, motorcycles, and other automated means on two or three wheels now fill our roads. In the country today, as a country with not-so-high income, there is an average of two cars on the roads per every two families. In other countries, vehicles are increasing, while other types of motorized means are the primary means of transport for people and goods. These different types of vehicles usually use the same roads as pedestrians, animals and bicycles. Accidents are frequent. So are injuries from them. What happened to the first human injured by a vehicle – (Bridget Driscoll in 1896) has happened again and again, in spite of the strict warning by the first investigator of that accident.

In fact, it has happened tens of millions of times.

First death worldwide by a vehicle

On August 17, 1896, Bridget Driscoll, 44, mother of two children, became the first victim of a vehicle. Her daughter and her were going to a dancing show at Crystal Palace in London. She was run over by a car, while going through the yards of apartment buildings. Witnesses said the car was driving at "great speed." It may have been going at 8 miles per hour (12.8 km/h), although it should have been at 4 miles per hour (6.4 km/h). A young man was driving the car, doing free rounds to show off his new invention and, according to some, was trying to impress a passenger. In the judicial investigation, the investigator said, "This should never happen again."

Why do Albanians die on the road? (Types of vehicles in fatal accidents)

Based on data administered by Traffic Police, in the past ten years (Chart A), the structure of vehicles involved in road accidents with fatal consequences is in 70% of the cases a "car," 10% are two-wheel means (motorbikes and motorcycles), and a smaller percentage is taken up by bicycles and the rest are the other types of means in circulation.

Role of vehicles – their age in involvement in fatal accidents in Albania

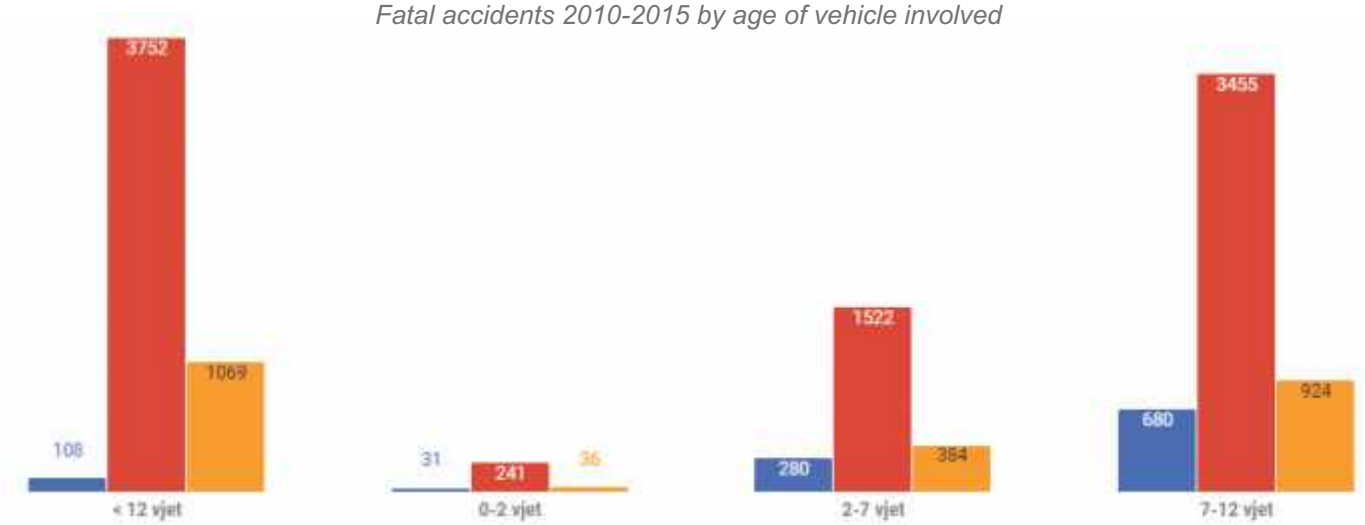
Meanwhile, if you look at the structure of means involved in accidents claiming human lives and their age (Chart B), one notices that new vehicles that are 0-2 years of age are involved in very small percentages. Vehicles 2-7 years of age rank second in terms of consequences, while those up to 12 years of age and over 12 years old take up the highest specific weight of fatal road accidents.

Addressing the above data from fatal accidents' databases is of special significance for the transport industry and the new cars dealerships present in the country, which together with the main road safety institutions in Albania may direct facilitating financial policies to make it possible for drivers to be able to purchase new vehicles or at least those in the segment of 2-7 years used cars.

This, because people's lives are involved.

Aksidente fatale 2010-2015 sipas moshës së mjeteve të pëfshira

Fatal accidents 2010-2015 by age of vehicle involved



Grafiku B / Chart B

Fatal / *Resulting in death* **Plagosje e Minore /** *Minor Injuries* **Plagosje Serioze /** *Serious Injuries*

SEAT ka dyfishuar portofolin e kategorisë SUV (sport utility vehicle) me prezantimin e modelit totalisht të ri Arona, që sapo ka filluar shitjet, duke nisur nga 13.900 Euro. Arona i bashkohet kështu motrës më të madhe Ateca në ekspansionin e SEAT në segmentin SUV. Linja do të zgjerohet më tej në 2018 me modelin me 7 vende, të cilit ende nuk i është zbuluar emri, që për herë të parë në tregun e automobilave është votuar nga publiku. Arona hyn në një treg që ka patur shumë prurje të reja, të cilat janë prezantuar brenda një kohe shumë të shkurtër.

Stilizimi i Arona-s përdor detaje si nga Ibiza ashtu edhe nga Ateca, brenda dhe jashtë. Fenerët trekëndor dhe fundi i skalitur janë shkëputur nga Ibiza, ndërsa stopat mbrapa dhe kabina e fryrë nga Ateca. Personalizimi gjithashtu do të luaj një rol të madh, pasi Arona do të ketë 68 kombinime ngjyrash duke qenë se tavani ofrohet në disa tonalitete që ndryshojnë nga trupi i makinës. Tavani mund të jetë gri, i zi, portokalli ose me ngjyrën e makinës.

Nga brenda Arona ngjan më shumë me Ibizën me një gamë të zgjeruar opsionesh. Nga ekrani 8" me prekje dhe ngjyra, karikuesi pa kabëll (wireless), e deri te sistemi audio Beats, personalizimi është i larmishëm. Edhe sistemet e sigurisë janë të bollshme, duke përfshirë frenim automatik emergjence në trafik. SEAT thotë se ka investuar mbi 900 milionë Euro në zhvillimin e Ibiza-s dhe Arona-s dhe nuk do të çuditeshim aspak për rezultatet e arritura.

Gamën e Arona-s e hap niveli referencës me motorin 1 litërsh me 95 kuaj fuqi i pasuar nga Style dhe FR me të njëjtin motor, por tashmë me 115 kf. Modeli FR si zakonisht do të jetë më sportiv, me disqe alumini 17", drita Full LED, xhama të errët dhe marmitë dopio të kromuar. Nga brenda FR do të ketë sedilje sportive dhe disa detaje që e veçojnë nga modelet e tjera. Qershia mbi tortë është paketa X-cellence ku do të ofrohet edhe motori me naftë 1.6 TDI dhe kambio automatike DSG, me disqe alumini 18'', kamera dhe sistem parkimi.

Nën lëkurë Arona bazohet në të njëjtën platformë me Ibiza-n e re, atë MQB A0. Gjatësia do të jetë 4,138 mm dhe 79 mm më e gjatë se Ibiza. Me hapësirën e brendshme dhe një bagazh prej 400 litrash, Arona do të jetë një nga makinat më praktike në kategori.

Motorët dhe kambiot janë të njëjta me Ibizën e re, të gjithë me turbinë dhe teknologji stop/start. Motorët e benzinës janë 1.0 TSI me 95 kf dhe kambio manuale ndërsa varianti me 115 kf do të ofrohet edhe me kambio automatike DSG. Motori më i fuqishëm i benzinës do të jetë 1.5 TSI me 150 kf dhe ç'aktivizim cilindrash për të ulur konsumin. I vetmi motor me naftë te Arona do të jetë 1.6 TDI me 95 ose 115 kf. Ai me 95 kf do të ofrohet edhe me kambio automatike DSG.

ew SEAT Arona

> SEAT has doubled its SUV portfolio (sport utility vehicle) with the introduction of the totally new model Arona, which has just begun sales, starting from 13.900 Euro. Thus, Arona joins its bigger sibling Ateca in SEAT's expansion in the SUV segment. The line will expand even further in 2018 with the 7-seat model, whose name has not yet been disclosed and that has been voted by the public for the first time in the automotive market. Arona comes into a market that has had a lot of new entries, which have been introduced within a very short period of time.

Arona's styling uses features from both the Ibiza and Ateca, inside and out. The triangular headlamps and the sculpted flanks are plucked from the Ibiza, while the rear lamps and chunky body cladding come from the Ateca. Customization also plays a big role, with Arona claiming there are 68 color combinations given that the roof can be in several colors different from the body. The roof may be grey, black, orange or body-colored.

Inside, the Arona looks more like the Ibiza with an expanded range of options. The 8" display and colors, wireless charging, and the audio beats make personalization more diverse. Safety systems will be various, including multi-collision braking. SEAT says it has invested over 900 million Euros into the development of the Ibiza and Arona and therefore the achieved results should not be a surprise at all.

The Arona range opens up with the reference level of the 1 l engine with 95 bhp, followed by Style and FR with the same engine, but now with 115 bhp. The FR model as usual will be sportier, with 17" alloy wheels, tinted glass windows and twin tailpipes. On the inside, the FR will have sporty seats and some details that set it apart from other models. The icing on the cake is the X-cellence package that will offer the 1.6 TDI diesel engine and DSG gear, 18" alloy wheels, camera and park assist.

Under the skin, the Arona is based on the same MQB AO platform as the new Ibiza. It measures 4,138 mm long, or 79 mm longer than the Ibiza. With the headroom and the 400-litre boot, the Arona will be one of the most practical cars in its class.
Engine and gearbox options are the same as those in the new Ibiza, all turbocharged and stop/start technology. Petrol engines are 1.0 TSI with 95 bhp and manual box, while the 115 bhp version is available also with automatic DSG. The most powerful petrol engine will be 1.5 TSI with 150 bhp and cylinder deactivation to reduce fuel consumption. The only diesel engine in the Arona will be 1.6 TDI with 95 bhp or 115 bhp. The 95 bhp version will also be offered with a DSG box.

Modeli i ri Audi A8 bën të prekshme sot atë që do të sjellë e nesërmja në kategorinë e makinave të luksit. Audi A8 vjen në gjeneratën e tij të katërt me një linjë të re dizajni, me një koncept krejtësisht të ri operativ, me shumë funksione autonome dhe një hap para në lidhje me temën më të diskutuar të momentit, "elektrifikimin". Mund të thuhet pa hezitim se Audi A8 e re është makina e parë në botë, e konceptuar dhe e zhvilluar për një udhëtim pjesërisht të automatizuar. Nga viti i ardhshëm, do të shtohen gradualisht funksione të drejtimit të pilotuar, si piloti i parkimit, piloti i garazhit dhe piloti i trafikut.

Një linjë e re për markën: dizajni i jashtëm

Elegancë sportive, sofistikim dhe një status progresiv - dizajni i jashtëm i Audi A8 shënon fillimin e një epoke të re për të gjithë markën. Pjesa ballore me grilën e saj të gjerë, dizajni muskuloz i trupit dhe pjesa e prapme me shiritin e plotë të dritës, rrezatojnë një prezencë të fuqishme. Në versionin standart gjatësia është rritur me 3,7 cm duke shkuar në 5,17 metra, në versionin e gjatë distanca aksiale rritet me 13 centimetra duke shkuar në 5,30 metra.

Qetësia dhe format e reduktuara janë bazat mbi të cilat janë orientuar vlerat estetike të modelit më të rëndësishëm të Audi-t. Shoferi dhe pasagjerët rrethohen nga një mjedis jo tradicional, futurist dhe njëkohësisht familjar. Linjat horizontale, qetësia e sipërfaqeve dhe komoditeti maksimal i sediljeve kontrastojnë me sofistikimin e detajeve. Përzgjedhja e materialeve dhe opsionet janë në nivelin më të lartë: zhdukja me një prekje gishti e fryrëseve të ajrit, drita leximi të kontrolluara Matrix LED, shtrirja e plotë e sediljeve të pasme, masazhi me 18 dhomëza të trefishta ajri për çdo sedilje, ngrohje dhe masazhi i këmbëve, paketa për cilësinë e ajrit, ku përveç ionizimit përfshihet edhe aroma e parfumit sipas stinës dhe intensiteti i tij, tavolina të palosshme në dy pozicione, tableti portativ me ekran OLED që shërben si pult komandimi për pasagjerët e pasëm dhe njëkohësisht mund të përdoret edhe si telefon etj. etj. Me një klik të lehtë dera mbyllet dhe … mirësevini në të ardhmen!

Deri në pesë profile të mundshme shoferësh mund të memorizojnë preferencat e tyre. Personalizimi përfshin 400 parametra të ndryshëm, nga pozicioni i sediljes, destinacionet e navigatorit e deri në preferencat e ajrit të kondicionuar apo muzikës së parapëlqyer. Mjafton hapja e derës që makina të dallojë përdoruesin dhe të aktivizojë profilin e tij personal.

Drejtimi i të katër rrotave, butoni Audi AI (Artificial Intelligence), amortizim aktiv, platforma elektronike e shasisë dhe shumë risi të tjera dëshmojnë përfshirjen e prodhuesit për të rikonceptuar në çdo aspekt ndërtimin dhe përsosjen e modelit më simbolik të markës. Teknologjitë revolucionare dhe sistemet e kontrollit e bëjnë atë më komforte, sportive dhe të sigurt.

Teknologjia e re "active suspension" i bën të pandjeshme për pasagjerët pothuaj të gjitha efektet e shkaktuara nga defektet e rrugës. Me anë të aktuatorëve elektrikë rritet ose zvogëlohet ngarkesa individualisht në çdo rrotë. Karakteristikat variojnë nga rrotullimi i butë i një sedani luksoz në dinamikën e një veture sportive.

Falë sistemit pre sense 360 ° rritet ndjeshëm siguria pasive e automjetit. Në momentin që sistemi parashikon përplasje anësore me një automjet tjetër, brenda disa të dhjetave të sekondës, e ngre makinen 80mm më lart. Si rezultat, përplasja ndodh me pjesën më rezistente të makinës, duke reduktuar me 50 përqind rrezikun për jetën e pasagjerëve.

Drejtimi i të katër rrotave rrit stabilitetin gjatë kthesës në shpejtësi, duke zvogëluar me një metër diametrin e kthimit në vend.

Për të bërë të mundur furnizimin e të gjithë sistemeve mbështetëse energjia vjen nga sistemi i ri elektrik 48 volt.

Me AI traffic jam pilot, Audi prezanton për të parën herë një sistem pilotimi automatik që arrin nivelin 3. Sistemi mund të marrë përsipër kontrollin e makinës në autostradë apo rrugë ndërqytetase në momente trafiku deri në 60km/orë, duke startuar nga vendi, përshpejtuar drejtuar dhe frenuar brenda korsisë përkatëse. Në ndryshim nga niveli 2, shoferi nuk ka nevojë të monitorojë makinën. Mjafton të shtypë butonin AI, të heqë këmbën nga gazi dhe duart nga timoni dhe t'ia besojë punën e tij makinës. Sistemi zbaton gjithçka në mënyrë të pagabueshme, duke respektuar të gjitha shenjat dhe rregullat e qarkullimit.

Mos ka mbërritur e ardhmja?!

Audi A8 i ri

New Audi A8

The new Audi A8 makes tangible today what tomorrow will bring in the luxury cars category. The Audi A8 comes in its fourth generation with a new design line, with an entirely new operational concept, many more autonomous functions and a step forward with regard to the most discussed topic of the moment, “electrification.” It may be said without hesitation that the new Audi A8 is the first car in the world that has been conceived and developed for partially automated driving. Starting next year, other functions will be added gradually such as piloted driving, parking pilot, garage pilot, and traffic pilot.

A new line for the brand: exterior design

Sporty elegance, sophistication and progressive status – the exterior design of Audi A8 marks the start of a new era for the entire brand. The front with its broad, upright grille, the muscular body design and the rear with the full-length light strip radiate a powerful presence. In the standard version, length has been increased with 3,7 cm, reaching 5.17 m, and in the long version it reaches 5,30 m, an increase of 13 cm.

Tranquility and reduction are fundamental aesthetic values of the brand’s new flagship model. The A8 receives the driver and passengers with an environment that is non-traditional, futuristic yet familiar. The horizontal lines, the tranquility of surfaces and the maximal comfort of the seats are in contrast with the sophistication of detail. The selection of materials and options are at the highest level: the air vents can be controlled by means of touch, the Matrix LED reading lights, the full inclination of rear seats, the massage feature with 18 triple air chambers per seat, feet warming and massaging, air quality package, which besides ionization includes fragrance depending on the season and intensity, two-stage folding tables, the OLED screen portable tablet that serves as a remote control console for rear passengers and may be also used as a telephone, etc., etc. With a light click, the door closes and … welcome to the future!

Up to five possible drivers can save their preferred settings. Personalization involves up to 400 parameters, from the driver seat, to navigation destinations to air conditioning preferences or favorite music. All that is needed is for the door to open and the car will distinguish the user and activate his personal profile.

The all-wheel drive, the Audi AI (Artificial Intelligence) button, active suspension, the electronic chassis package and many other novelties speak to the maker’s commitment to reconceive in every aspect the building and perfection of the brand’s flagship model. Revolutionary technologies and control systems make it comfortable, sporty and safe.

The new “active suspension” technology makes passengers not feel almost any effect caused by road defects. Through electric actuators, weight is increased or reduced individually on every wheel. The characteristics vary from soft rotation of a luxury sedan to the dynamics of a sports car. Thanks to the pre sense 360 ° system, the car’s passive safety increases considerably. When the system detects an imminent side-impact collision, the suspension actuators, within tenths of a second, raises the side of the car 80 mm higher. As a result, the stronger part of the car faces the collision, thus reducing threat to passenger life by 50 percent.

The all-wheel drive increases stability in speed curve drive, reducing the diameter of the turning circle by one meter.

To enable supply for all support systems, energy comes from the new 48 volt electric system.

With the AI traffic jam pilot, Audi presents for the first time automated driving at level 3. The system assumes control on the highway or motorways in traffic up to 60 km/h, starting rom a stop, accelerating, steering and braking in its lane. Unlike with a level 2 system, the driver no longer needs to constantly monitor the car. Once the driver pushes the AI button, he can take the foot off the accelerator and the hands from the steering wheel and rely on the car. The system applies everything unmistakably, respecting all traffic signs and regulations.

Is the future here?!

Dritare nga e ardhmja

Window from the future

Intervistë me gazetarin Blendi Salaj | *Interview with journalist Blendi Salaj*

Blerja e një makine të re, renditet si investimi i dytë më i rëndësishëm, pas atij të një apartamenti (në disa vende të botës edhe pas investimit për shkollim). Zgjedhja e markës, modelit, e tipareve të makinës, kalon në një proçes të komplikuar që është sa analitik aq edhe impulsiv e i bazuar në shije. E ashtu si në shumë fusha të tjera fanari Europian i industrisë automobilistike mbetet Gjermania. I sapo kthyer nga panairi i Makinave Frankfurt 2017, gazetari Blendi Salaj na sjell të rejat që inxhinieria më e mirë Gjermane e grupit Volkswagen po 'përgatit' për të plotësuar nevojat për 'lëvizje' të klientëve të markave të grupit.

Jemi mësuar t'ju shohim/dëgjojmë mëngjeseve në Club FM dhe kemi vënë re që temat automobilistike kanë qenë gjithmonë të pranishme. Nga buron interesi për makinat?

Unë jam i apasionuar ndaj teknologjisë dhe zhvillimeve të saj në tërësi, por më intereson gjithashtu edhe mjedisi, ajri i pastër, një nevojë evidente në Tiranë, çka më bën shumë entuziast për makinat e reja. Këto automjete janë pararoja e zhvillimit të shkencave teknologjike, e kombinuar me inxhinieri dhe dizajn të klasit botëror. Në ditët tona zhvillimi i makinave është shumë interesant, gjëra që kanë qenë konstante për gati një shekull, po ndryshojnë. Makinat elektrike sot po lëvizin 500 km me një karikim - kemi për se të flasim.

Disa javë më parë ju vizituat panairin më të madh të makinave në botë "Frankfurt Motor Show". Si panair, që për nga përmbajtja dhe rëndësia renditet i pari në botë (kujtojmë që organizohet çdo dy vite në vitet tek) çfarë mbresash la tek ju?

E ardhmja e makinave është shumë interesante. Siguria që mjetet e së ardhmes së afërt do të ofrojnë, tejkalon shpresat tona më të mira. Të gjitha makinat do të kenë opsionin për të vepruar në mënyrë autonome dhe disa nga këto makina ishin në panair. Në panair mund të testoje virtualisht një Skoda Vision psh. e cila do të jetë në gjendje të ngasë vetveten, të vetëparkohet, të shkojë (e vetme) për të pritur në aeroport dikë që po vjen, e lloj lloj aplikimesh. Mendoni, prindërit do mund t'i çojnë fëmijet në shkollë me makinë, pa qenë vetë prezentë aty. Do jetë një ditë e mirë, kur makina të të lërë tek hyrja e restorantit dhe pastaj të niset vetë për të gjetur parkim. Ti do ta thërrasësh përmes celularit, kur të kesh mbaruar së ngrëni. Tjetër gjë e rëndësishme ishte orientimi i qartë ndaj makinave elektrike. Të gjithë gjigandët e prodhimit të mjeteve kanë plane të qarta dhe investime të mëdha në industrinë e makinave elektriko-autonome. Shumë modele të këtij lloji ishin atje për të përfaqësuar atë që e ardhmja do të ofrojë.

Në stendën (pavionin) e grupit Volkswagen çfarë risish të ekspozuara priten të prezantohen në treg për klientët e markës?

Pavioni i grupit VW ishte shumë i madh, sepse kjo familje përfshin Audi, SEAT, SKODA, Volkswagen, Porsche etj ndaj dhe gama e makinave që prezantoheshin në atë pavion ishte shumë e gjerë. Kishte të të gjitha llojeve, por mund të përmend Audin A8 që ishte dhe një prezantim i ri në panair. A8 është i mbushur me teknologji dhe përveç kësaj ofron edhe performancë të jashtëzakonshme për ata që duan luksin të kombinuar me teknologji të lartë dhe fuqi motorike.

Volkswagen T-Roc ishte një tjetër makinë që më tërhoqi vëmendjen pasi m'u duk e përshtatshme për në Shqipëri. T-Roc është makinë sportive, që duket pak më i vogël se një Tiguan. Ka karakteristika shumë sportive, që e bëjnë të përshtatshëm për udhëtime në fundjava, por nga ana tjetër ofron kompaktësinë që në një qytet si Tirana është shumë e dobishme. Më pëlqeu që ka ngjyrën e jashtme të makinës edhe në kroskot, ekrani me prekje lejonte për argëtim dhe muzikë gjatë udhëtimeve, ndaj besoj se të rinjtë do tërhiqen nga T-Roc.

Skoda – Karok ishte një model tjetër që prezantohej në Frankfurt për herë të parë. Pas suksesit që pati me Kodiakun, Skoda ka sjellë këtë SUV kompakt që ofron hapësirë të bollshme në kabinë, por dhe shumë vend për bagazh. Për mua SUV-t kompakte janë më tërheqës se SUV-t e mëdhenj, gjithmonë duke menduar hapësirat e kufizuara të parkimit apo ekonominë e makinës. Skoda Karoq ka edhe një sistem argëtimi shumë të sofistikuar dhe një paketë të ofruar nga Skoda që bën që makina të jetë gjithmonë e lidhur me internetin.

SEAT kishte prezantim shumë të mirë me modelet e reja Ateca, Leon dhe Ibiza, por ajo që ishte hyrje e re quhet Arona. SEAT Arona është SUV-i i dytë e ofruar nga SEAT pas suksesit të Ateca-s. Arona vjen me disa opsione motorësh dhe me Kambio manuale me gjashtë marshe, apo automatike me 7. Një zhvillim i ri tek Arona është deaktivizimi i cilindrave. Një opsion i ri që ul ndjeshëm harxhimin e karburantit tek SEAT Arona. Tek kjo makinë më pëlqejnë shumë edhe linjat e mprehta të trupit që i japin një bukuri të dukshme, e ngjashme me bukurinë që shfaq edhe Ateca.

Volkswagen prezantoi një gamë shumë të gjerë modelesh të makinave, nga ato elektrike si VW ID tek sportivet si GTI e deri tek makinat tregtare që shërbejnë për të punuar si Caddy, Amarok, Transporter dhe Crafter. Por unë doja të veçoja, California XXL. Është një Volkswagen me të cilin mund të udhëtohet, por brenda të cilit edhe mund të jetohet. Te them të vërtetën as nuk jam i sigurtë se cili është emri i duhur për një mjet si California XXL, sepse nuk është një kamper i zakonshëm, por një mjet i gjerë dhe plot dritë, ku mund të gatuash, të shtrihesh për të fjetur apo për të parë televizor, pra një opsion për të shkuar në vende të bukura pa u shqetësuar për hotelin. California XXL ka dizajn shumë inovative, teknologji të lartë dhe materialet e përdorura e kthejnë në një automjet të përsosur për udhëtime turistike.

Në përfundim, nëse do të të jepeshin çelsat e një makine për ta nxjerë nga panairi dhe ta mbaje, cila do të ishte?

Volkswagen I.D. Crozz do ishte zgjedhja ime e parë. E lartë, sportive, shumë e bukur dhe krejtësisht elektrike, por ky model vjen pas 2 vjetësh, në 2020, ndërsa nga makinat që janë gati për tregun nga panairi do merrja një T-Roc të ri, ose një Golf elektrik.

Faleminderit.

Kënaqësia ime

Buying a new car ranks as the second most important investment after that of an apartment (in some countries, even after the investment in education). Choosing the brand, model and features of the car goes through a complicated process that is as analytical as it is impulsive and based on taste. As in many other fields, the European lighthouse of the automotive industry remains Germany.
Just returned from the 2017 Frankfurt Motor Show, journalist Blendi Salaj brings us the novelties that the best German engineering of the Volkswagen Group is 'cooking' to meet the 'mobility' needs of the group brands' customers.

We are used to watching/listening to you in the mornings on Club FM but we have noticed that topics related to automobilism have always been featured. Where does the interest in cars stem from?

I am passionate about technology and its developments in general, but I also care about the environment, clean air, an evident need in Tirana, which makes me very enthusiastic about new cars. These cars are the forefront of the development of technological sciences, combined with world-class engineering and design. In our days, car development is very interesting; things that have been consistent for about one century are changing. Electric cars now move 500 km on one charge – there is something to talk about.

Just a few days ago, you visited the largest motor show in the world, the "Frankfurt Motor Show." Given that it ranks the first in the world, in terms of content and significance (organized every two odd years), what impression did it leave on you?

The future of cars is very interesting. The safety that vehicles of the near future will provide goes beyond our best hopes. All the cars will have the option to operate in an autonomous fashion, and some of these cars were in the show. There, you could test virtually a Škoda Vision, for instance, which will be able to drive itself, park itself, go (on its own) to the airport to receive someone arriving, and all kinds of applications. Think about it – parents will be able to take children to school in a car, without being present there. It will be a good day when the car can drop you off at the restaurant entrance and then take off to find parking. You will summon it through your mobile phone when you are done dining. Another important thing was the clear orientation toward electric cars. All the car production giants have clear plans and major investments in the industry of electric-autonomous cars. Many models of this kind were there to represent what the future will offer.

What novelties were on display at the Volkswagen Group stand that are to be introduced to the market for the brand's customers?

The VW group pavilion was very large, because the family includes Audi, SEAT, ŠKODA, Volkswagen, Porsche etc., and therefore the range of vehicles on display in that pavilion was very extensive. There were all kinds of them, but I could mention the Audi A8, a new introduction to the show. The A8 is filled with technology and, besides, it provides extraordinary performance for those who like to have luxury combined with high-tech and motor power.

The Volkswagen T-Roc was another car that struck me as it seemed appropriate for Albania. The T-Roc is a sports car, which looks a bit smaller than the Tiguan. It has very sporty features, which make it appropriate for weekend trips, but on the other hand it offers you the compactness that is very useful in a city like Tirana. I liked the fact that the dashboard has the same color as the exterior, the touch-screen display allowed for entertainment and music during trips; therefore, I believe young people will be attracted to the T-Roc.

Škoda Karoq was another model introduced in Frankfurt for the first time. After its success with the Kodiaq, Škoda brought this compact SUV that provides ample space in the cabin but also in the trunk. For me, compact SUVs are more attractive than the large SUVs, always thinking about the limited parking spaces or vehicle economy. The Škoda Karoq also has a very sophisticated entertainment system and a package offered by Škoda that makes the car be always connected on the internet.

SEAT had a very good display with the new models of Ateca, Leon and Ibiza, but the new entry was Arona. SEAT Arona is the second SUV offered by SEAT, following the success of Ateca. Arona comes with several engine options as well as manual six-gear transmission, or automatic with seven. A new development in Arona is the cylinder deactivation. This is a new option that reduces considerably fuel consumption in the SEAT Arona. I also like a lot the sharp body lines that give it visible beauty, similar to the beauty displayed by the Ateca.

Volkswagen put on display a very broad range of models, from electric ones such as VW ID to the sportive ones like GTI and even commercial vehicles such as Caddy, Amarok, Transporter and Crafter. I wanted to point to something – the California XXL. It is a Volkswagen that you can travel with, but also live in. In fact, I am not even certain what the right name is for a vehicles such as the California XXL, because it is not the ordinary camper, but a spacious vehicle, full of light, in which you may cook, lie down to sleep or watch TV; in other words, it is an option to go to beautiful spaces without worrying about the hotel. The California XXL has very innovative design; it is high-tech and the materials used for it make it a perfect vehicle for tourist travel.

In closing, if we were to give you the keys of a car to bring out of the motor show and keep, which would it be?

Volkswagen I.D. Crozz would be my top choice. High, strong, sportive, very pretty and entirely electrical, but this model will only come in 2 years, in 2020; as per the cars read for the market in the motor show, I'd get a new T-Roc, or an electric Golf.

Thank you.

My pleasure.

Një T-Roc për shtatë kodra
A T-Roc for seven hills

6:45 pasdite. Dielli i mbrëmjes po perëndon në horizont ku oqeani i pamatë Atlantik takon gojën e Lumit Tagus. Fundi idilik i një dite vere në Lisbonë, një ditë e mbushur me aventurë. Shpenzuam shtatë orë të mira duke zbuluar kryeqytetin portugez në një Volkswagen T-Roc. Po të kishim kaluar edhe Urën e 25 Prillit – emri përkujton Revolucionin Portugez të Karafilave – dhe të ishim drejtuar për në jug, do kishim mundur të vizitonim edhe fabrikën në Setúbal ku modeli i crossover ndërtohet për tregun europian.

Në vend të kësaj, iu nënshtruam sharmit unik të qytetit, ndërkohë që modeli më i fundit i Volkswagen bëri të kthenin kokat portugezët dhe vizitorët nga e gjithë bota.

Driver assistance mundëson një tur të relaksuar të kryeqytetit portugez
Modeli T-Roc 2.0 TSI me motor 140 kW/190 PS* dhe 320Nm fuqi e kalon shpejt largësinë e shkurtër nga aeroporti në zemrën e vjetër historike të qytetit.

Labirintet e rrugicave që përbëjnë qytetin e vjetër shtrihen në fund të një bulevardi të gjerë. Dhe tani që i bashkohemi rrjedhës së pafund të taksive, trameve dhe turistëve, na duhet vetëm durim. Falë Front Assist dhe ACC (Adaptive Cruise Control) relaksohemi dhe shkojmë me rrjedhën, duke shijuar pamjen e fasadave të famshme me pllaka nëpërmjet dritares së sipërme panoramike. Kambio me 7 shpejtësi i çtendos gjërat për marshet. Ndjekim shinat e tramit nr. 28.

Më në fund, gjendemi mu përpara fasadës mbresëlënëse perëndimore të Sé de Lisboa – Katedralja e Lisbonës. Ndërkohë që bëjmë disa foto të shpejta të kishës më të vjetër në qytet, edhe njerëzit na bëjnë foto neve. T-Roc në variantin me shkëlqim të Portokallisë Energjike tërheq menjëherë vëmendjen.

Dizajni kompakt është avantazh në rrugicat e ngushta
Ngjitje në kodër, zbritje nga kodra – si Roma, edhe Lisbona është ndërtuar mbi shtatë kodra. Gjarpërojmë ngadalë rreth Castelo de São Jorge. Zbulimet arkeologjike nga shekulli i 7të p.e.r. tregon se kjo fortesë mund të konsiderohet djepi i Lisbonës.

Kalojmë kishën Panteão Nacional dhe arrijmë tek Feira da Ladra – Tregu i Hajdutëve.

Dy herë në javë, këtu vjen tregu i sendeve të vjetra, dhe aty mund të gjesh gjithmonë diçka origjinale, kiç apo vintage.

Një rrugë gjarpëroshe e çon T-Roc tek Terreiro do Paço, një nga sheshet më ikonike të Lisbonës, në brigjet e Lumit Tagus. Nga këtu, sigurojmë pamjen e parë të ujrave blu të ishullit të gjerë nga shëtitorja pranë ujit. Një devijim na çon në Bairro Alto (lagjja e sipërme).

T-Roc merr notat më të larta përsëri në rrugicat e ngushta. Pozicioni i ngritur i ndenjëses dhe përmasat kompakte, kombinuar me Park Assist të aktivizuar na drejtojnë nëpër shtigjet dhe kthesat e ngushta.

Bie në sy për mirë kudo
Turi ynë i qytetit të vjetër i afrohet fundit teksa T-Roc vjen rrotull në Sheshin Rossio në lagjen Baixa.

Kjo është zemra kozmopolite e Lisbonës. Nga sheshi dalin shumë rrugica këmbësorësh. Jo vetëm kaq, por 100 metra më tutje është një tjetër atraksion kryesor.

Elevador de Santa Justa në hekur të derdhur është një ashensor 45-metra ndërtuar në vitin 1902. Ndalojmë T-Roc për herë të fundit për të siguruar disa foto të këtij motivi të famshëm të kartolinave përpara se të nisemi në segmentin e fundit të turit tonë, drejtuar për në perëndim të Lisbonës.

Blejmë shpejt disa "pastéis de nata". Këto tarta me vezë me petët e tyre të fryra kërcitëse janë një nga delikatesat më të famshme të Lisbonës dhe hahen në çdo orë të ditës, nga mëngjesi në darkë – dhe më vonë.
Sipas thashethemeve, prodhimet më të mira të brumit gjenden pranë Torre de Belém. Kjo kullë e fortifikuar, në fillim qëndronte në një ishull të vogël 200 metra nga brigjet veriore të Lumit Tagus. U ndërtua në fillim të shekullit të 16të si pjesë e një sistemi mbrojtës për të mbrojtur portin dhe qytetin bregdetar. Pjesë e Trashëgimisë Botërore të UNESCO-s prej vitit 1983, tani qëndron drejtpërdrejt në bregun e lumit dhe është një atraksion turistik shumë popullor. Kemi kohë mjaftueshëm për vetëm një foto të shpejtë këtu – s'ka shans për pushim për kafe pranë T-Roc tonë. Gjërat duken më mirë rreth një kilometër më tej, prapa në qendrën e qytetit. Në hijen e monumentit Padrão dos Descobrimentos, shijojmë "pastéis de nata" tonë.

Pamja e monumentit të ndërtuar në vitin 1960 për të përkujtuar 500-qind vjetorin e vdekjes së Henri Lundërtarit i bën pastat të shijojnë edhe më shumë!

Ditë e gjatë, dizajn i zjarrtë

Vazhdojmë në shëtitoren pranë ujit, tashmë një autostradë për vrapuesit dhe parajsë për peshkatarët me grep në freskun e mbrëmjes, nën urën e 25 Prillit drejt portit. T-Roc pozon për një herë të fundit. Edhe një herë, kalimtarët nxjerrin telefonat dhe duan të mësojnë gjithçka për makinën. Është ndërtuar nga prodhuesi i makinave nga Volfsburgu? Nuk do ua kishte marrë kurrë mendja nga dizajni. Shijojeni!

Vëzhgojmë diellin e zjarrtë të mbrëmjes të zhduket në horizont në perëndim teksa hedhim sytë pas tek dita në Lisbonë dhe gjithçka përjetuam. Kujt i duhen fushat e hapura kur mund ta shijosh një qytet të tillë të mahnitshëm nga rehatia e Volkswagen T-Roc?

> 6:45 p.m. The evening sun is setting on the horizon where the vast Atlantic Ocean meets the mouth of the Tagus River. The idyllic end to a late summer's day in Lisbon, a day full of adventure. We spent a good seven hours discovering the Portuguese capital in a Volkswagen T-Roc. And if we had crossed the 25 de Abril Bridge – the name commemorates the 1974 Portuguese Carnation Revolution – and headed south we would also have been able to visit the Setúbal plant where the crossover model is built for the European market.

Instead, we succumbed to the unique charm of the city, while Volkswagen's latest model really turned the heads of the Portuguese and their guests from all over the world.

Driver assistance makes for a relaxed tour of the Portuguese capital
The T-Roc 2.0 TSI with a 140 kW/190 PS* engine and 320 Nm of torque quickly covers the short distance from the airport to the historic old heart of the city.

The maze of alleyways that make up the old town lies at the end of a broad boulevard. Patience is what's needed now as we join the never-ending stream of taxis, trams and tourists. Thanks to Front Assist and ACC (Adaptive Cruise Control) we relax and go with the flow, enjoying the view of the famous tiled facades through the panoramic glass roof. The 7-speed DSG gearbox takes the strain out of gear shifts. We follow the tracks of the No. 28 tram.

Finally, we find ourselves right in front of the impressive west façade of Sé de Lisboa – Lisbon Cathedral. While we are taking a few quick photos of the oldest church in the city, people are taking snapshots of us, too. The T-Roc in brilliant Energetic Orange is quite an eye-catcher.

Compact design is a boon in narrow alleyways
Uphill, downhill – like Rome, Lisbon was built on seven hills. We slowly wend our way round Castelo de São Jorge. Archeological finds from the 7th century BC indicate this fortress can be considered to be the cradle of Lisbon.

We pass the Panteão Nacional church,and come to Feira da Ladra – the Thieves Market.

There is a flea market here twice a week, and something original, kitsch or vintage is always to be found there.

A winding road takes the T-Roc to Terreiro do Paço, one of Lisbon's most iconic squares, on the banks of the Tagus River. From here, we get our first glimpse of the azure waters of the broad estuary from the waterside promenade. A detour takes us to the Bairro Alto (upper district).

The T-Roc scores top marks again in the narrow alleys. The elevated seating position and the compact dimensions combined with the activated Park Assist guide us through the narrow passages and bends.

Cuts a good figure everywhere
Our tour of the old city comes to an end as the T-Roc circles Rossio Square in Baixa district.

This is the heart of the cosmopolitan center of Lisbon. Lots of pedestrian streets lead off the square. Not only that – another major attraction is just 100 meters away.

The wrought-iron Elevador de Santa Justa is a 45-meter lift built in 1902. We stop the T-Roc for the last time to take some snapshots of this famous postcard motif before we embark on the last leg of our sightseeing tour, heading for the west of Lisbon.

We quickly buy some "pastéis de nata". These egg tart pastries with their crisp puff pastry are one of Lisbon's most famous delicacies and are eaten at any time of the day, from breakfast to dinner – and later.
Rumor has it that the best pastries can be found near the Torre de Belém. This fortified tower originally stood on a small island 200 meters from the northern banks of the Tagus. It was built in the early 16th century as part of a defense system to protect the harbor of the seafaring city. Named a UNESCO World Heritage Site in 1983, it now stands directly on the river bank and is a very popular tourist attraction. Just enough time for a quick photo here – no chance of a coffee break near our T-Roc. Things look better about a kilometer further on, back towards the city center. In the shade of the Padrão dos Descobrimentos monument, we enjoy our "pastéis de nata".

The view of the monument built in 1960 to commemorate the 500th anniversary of the death of Henry the Navigator makes our pastries taste even better!

Long day, fiery design

We drive down the waterside promenade, now a veritable joggers' highway and anglers' paradise in the cool of the evening, under the 25 de Abril bridge towards the harbor. The T-Roc poses for the last time. Once again, passers-by reach for their smartphones and want to know all about the car. This was built by the car maker from Wolfsburg? They would never have guessed that from the design. Enjoy!

We watch the fiery evening sun disappear below the horizon in the west as we look back on our day in Lisbon and all we have experienced. Who needs open country when you can enjoy such an incredible city from the comfort of the Volkswagen T-Roc?

1 Makinë 1 Pemë

Intervistë me drejtorin e Marketingut të Porsche Albania, Z. Dorian Mehmeti.

Si lindi ideja e nje eventi ambientalist?

Është fakt që Shqipëria ka një problem të madh me ndotjen ambientale. Nëse bëjmë një analizë të thjeshtë për të përjashtuar burimet e ndotjes, ku industria eleminohet për shkak se nuk kemi sektorë të zhvilluar industrial me shkallë të lartë emetimi, prodhimi i energjisë në mbi 98% të tij është falë potencialeve hidrike të vendit pra me 0 emetime, atëherë faktorët kryesor të ndotjes janë:

-Shpyllëzimi, pra prerja pa kriter e masiveve pyjore, ku përveç dëmtimit të mushkërive të vendit, pemët e prera lëshojnë në atmosferë dioksidin e karbonit të ruajtur në masën e drurit, si edhe transporti.

-Nevoja për lëvizshmëri, ende prodhon ndotje ambientale. Ekuacioni i thjeshtë, ku mosha e makinës është në përpjestim të drejtë me nivelin e ndotjes që prodhon për kilometër, bëhet më i prekshëm në vendin tonë, kur shohim që mosha mesatare e makinave në rrugë është rreth 20 vjet. Të gjithë aktorët e tregut të makinave të reja luajnë një rol të rëndësishëm kur sjellin në rrugët tona jo vetëm makina më të sigurta, por edhe me nivel shumë herë më të ulët të ndotjes në krahasim me makinat e përdorura që qarkullojnë në vend.

Në Porsche Albania (kompania më e madhe në tregun e makinave të reja në vend ku afërsisht në çdo 3 makina të reja të shitura në Shqipëri 1 vjen nga Porsche Albania) vendosëm të jepnim një mesazh sa simbolik aq edhe të dobishëm, duke i shtuar kurorës së gjelbër të kryeqytetit (njëkohësisht edhe qyteti me nivelin më të lartë të ndotjes në vend) 870 fidanë pishe.

Ku qëndron konkretisht projekti?

Për çdo makinë të shitur Porsche Albania dhe Porsche Leasing mbollën 1 fidan në parkun pranë liqenit të Farkës. 870 makina të shitura përkthehen në 870 pemë që i shtohen mushkërive të qytetit.

Në bashkëpunim me Bashkinë e Tiranës dhe Agjensinë e Parqeve dhe Rekreacionit, ditën e Premte dt. 8 Dhjetor, ekipi i Porsche Albania dhe Porsche Leasing mbollën 870 pemë në pjesën veriore të parkut të liqenit të Farkës.

Një nismë, rëndësia e të cilës është jo vetëm simbolike, por këto fidanë (sot) do të jenë nesër pemë, të cilat me një përllogaritje të përafërt do të largojnë nga ajri rreth 33 ton CO_2 si edhe do të prodhojnë rreth 87 ton Oksigjen.

Porsche Albania duket se është një ndër operatorët lider në sektorin Automobilistik në Shqipëri. Cilat janë disa nga pikat e strategjisë suaj me ndjeshmëri dhe përgjegjësi ndaj ambientit dhe temave të ekologjisë?

Janë disa nisma që ndër vite kemi marrë për të ulur ose zeruar ndikimin në mjedis. Ndër më kryesoret mund të përmend: Prezantimin për herë të parë në vend të makinave elektrike me 0 emetime në ambient, prezantimin e makinave hibride apo fushatat e suksesshme si ajo e SKODA-s, ku për çdo makinë të vjetër të çrregjistruar (e cila shkonte për riciklim) klientët përfitonin një bonus mbi çmimin e blerjes së makinës së tyre të re.

Paralelisht ne krenohemi që pothuajse çdo mbetje industriale nga aktiviteti si psh. vaji i makinave, bateritë, pjesët metalike apo plastike, letra apo kartonë riciklohen nga kompani të liçensuara për trajtimin e këtyre mbetjeve.

Gjithashtu duke filluar nga numri i Dhjetorit të këtij viti e në vazhdim, revista e Porsche Albania - s 'Drive' do të printohet në letër 100% të ricikluar. Po studiohet mundësia e përdorimit të letrës së ricikluesshme në çdo proçes të punës (psh. faturat e servisit, dokumentacion etj). Një veçori tjetër janë kartolinat e fundvitit të cilat jo vetëm do të prodhohen në letër të ricikluar, por do të mbartin edhe dicka shumë simbolike.

Si është pritur nga Bashkia e Tiranës ky projekt?

Prej disa muajsh kemi qenë në kontakt të vazhdueshëm si me Bashkinë e Tiranës, ashtu edhe me APR, për të detajuar termat e bashkëpunimit. Çdo detaj ka kaluar në sitën e imët të specialistëve të APR të cilët na kanë mbështetur, si edhe kanë koordinuar proçesin nga ana teknike.

Na vjen mirë që kjo nismë e jona gjeti jehonë në Bashkinë e Tiranë dhe na pëlqen të mendojmë që kemi qenë frymëzues në nismën e kryetarit Veliaj, ku ftoheshin të gjithë aktorët e tregut të makinave të mbillnin një sasi pemësh për makinat e shitura.

Së fundmi doja edhe një herë të theksoja se të bërit biznes në një Shqipëri, për ne, do të thotë edhe të përpiqesh maksimalisht që impakti yt në vend të jetë pozitiv dhe me përfitim të dyanëshëm nga shoqëria. Kjo do vazhdojë të jetë motoja jonë edhe në vitet në vijim.

Interview with Porsche Albania's Marketing Manager Dorian Mehmeti

How did the idea of an environmental event emerge?

It is a fact that Albania has a major problem with environmental pollution. If you make a simple analysis to rule out sources of pollution, whereby industry is excluded since we do not have developed industrial sectors with high emission degrees, with over 90% of energy production being based on the country's hydric potential, meaning 0 emissions, the main factors for pollution are: deforestation, the cutting down without any criteria of forests, whereby beside harming the country's lungs this also leads to the emission into the air of carbon dioxide preserved in the lumber logs, as well as transportation.

The need for mobility still produces environmental pollution. The simple equation whereby the age of the car is in direct proportion with the level of pollution produced per kilometer becomes even more tangible in our country when we see that the average age of cars on the road is about 20 years. All the new car market actors play an important role when they bring to our roads not only safer cars but also with much lower levels of pollution compared to the used cars that circulate in the country.

At Porsche Albania (the largest company in the new car market, with one in every three new cars sold in Albania coming from Porsche Albania), we decided to give a message that is as symbolic as it is useful, by adding to the capital city's green crown (the city also with the highest pollution level in the country) 870 pine saplings.

What does the project concretely entail?

For every sold car Porsche Albania and Porsche Leasing planted 1 sapling in the forest near the Farka Lake. 870 sold vehicles are translated into 870 trees added to the city's lungs.

In cooperation with Tirana Municipality and the Agency for Parks and Recreation, on Saturday, December 2nd, the team of Porsche Albania and Porsche Leasing planted 870 trees in the northern part of the Farka Lake.

The significance of this initiative is not only symbolic as these saplings (today) will be grown trees tomorrow and, with an approximate estimation, they will remove from the air approximately 33 tons of CO2 and will produce about 87 tons of Oxygen.

Porsche Albania seems to be also one of the leading operators in the Automotive sector in Albania. What are some of the environment sensitive and responsible points of your strategy and ecological themes?

There are several initiatives we have undertaken through the years to reduce or eliminate impact on the environment. Among the most important, I could mention: the introduction for the first time in the country of electric cars with 0 emissions in the environment, the introduction of hybrid vehicles or successful campaigns such as that of SKODA whereby for every unregistered old vehicle (going into recycling), customers benefited a bonus on the price of purchase of their new vehicle.

In parallel with that, we take pride in the fact that almost every industrial waste from our activity, such as engine oil, batteries, metal or plastic parts, paper or carton material is recycled by companies that are licensed for the treatment of such waste.

Also, starting from the issue of December this year, the 'Drive' magazine of Porsche Albania will be printed on 100% recycled paper. We are looking at the possibility of using recycled paper in every work process (for instance, service bills, documentation, etc.). Another characteristic is that of the end-of-year postcards which not only will be printed on recycled paper, but will also carry something very symbolic.

How did Tirana Municipality receive this project?

For a few months now, we have been in continuous contact both with Tirana Municipality and with APR to specify terms of cooperation. Every detail has gone through the fine sieve of APR specialists who have supported us and coordinated the process from a technical standpoint.

We are pleased that his initiative of ours echoed with Tirana Municipality and we like to think that we have been an inspiration in the initiative of Mayor Veliaj to invite all actors of the automotive market to plant a quantity of trees for the sold vehicles.

As a last remark I wanted to reiterate that for us operating in Albania, means more than just business, it means to try your hardest to ensure that your impact in the country to be a positive and mutually beneficial for the society at large.

Nga ëndrra për një makinë, në makinën e ëndrrave tuaja!

Me Grupin Financiar të Porsche Albania, mund të keni makinën e ëndrrave tuaja, duke përshtatur kështin mujor sipas mundësive tuaja dhe të keni të gjithë fleksibilitetin që ju duhet, në kostot e mirëmbajtjes dhe të sigurimit të automjetit.

Kontaktoni me ekspertët të Volkswagen, AUDI, ŠKODA, SEAT, Volkswagen Makina Tregtare, DasWeltAuto, për të vendosur për një ofertë financimi të përshtatshme, me Porsche Finance Group Albania !!

Porsche Finance Group Albania
Autostrada Tiranë-Durrës
Km.7, Rr.Monun
Tiranë
Albania
Tel: +355 (04) 450 08 28
E-mail: info@porscheleasing.al
www.porscheleasing.al

PORSCHE
FINANCE GROUP ALBANIA

NËSE DËSHIRONI TË SIGUROHENI
ka vetëm 1 emër...

SIGAL UNIQA
UNIQA GROUP AUSTRIA

Mendo sa e thjeshtë është të sigurohesh ONLINE!

Bli ONLINE siguracionin që të duhet nga celulari ose kompjuteri.

SIGAL UNIQA

Android Apps SIGAL UNIQA

www.sigal.com.al

Tel: +355 4 2233 308

ŠKODA ka prezantuar një model të ri Sportline në gamën Superb që i jep mjetit elementë diskretë brenda dhe jashtë për një ndjesi më sportive. Me grilën e zezë ballore, fenerët e mjegullës të errësuar dhe sistemi informativo-argëtues me ekran me prekje dhe ngjyra, Superb Sportline duket shumë më i mprehtë se më parë.

Dallimet kryesore në stilizimin midis Sportline dhe Superb standard përfshijnë grilën ballore të zezë, pasqyra anësore të zeza, pjesën e ngritur tek bagazhi, tavanin e zi, sediljet sportive dhe një lartësi më të ulët drejtimi.

Nën kofano, ka një numër zgjedhjesh por nëse zgjidhni motorin e naftës turbo 2.0 litra me katër cilindra, do marrësh 206 bhp (ndaj është dhe emri) me 6500 rpm dhe 350 Nm tork në 1700 rpm. Ka transmision automatik të dyanshëm me gjashtë shpejtësi si dhe është gjithë kohën me të katër rrotat aktive. Performanca është mbresëlënëse, ku 100 km/orë arrihen në 5.8 sekonda dhe arrin në shpejtësinë me kufi elektronik prej 250 km/orë.

Moda sportive ka ndikim domethënës tek kalibrimi i fuqisë, ku transmisioni priret të qëndrojë tek marshet në vend që t'i kapërcejë ato shpejt, çka do të thotë që do arrish në vijën e kuqe shumë shpesh nëse bën presion fort.

Marshet janë po ashtu shumë të shpejta, ndonëse mund ta gjesh veten duke marrë kontrollin dhe kaluar në marshin tjetër më të lartë më herët për të ndjerë në shpinë fuqinë e motorit të makinës. Po ashtu, zbret marshet kur frenon me një kërcitje të këndshme për të ruajtur nivelin e argëtimit.

Kur vjen fjala tek siguria, SUPERB SPORTLINE i ka rritur standardet. Në të gjithë gamën, shijon qetësinë me nëntë airbag, kameran e pasme high-definition me sensorë parkimi përpara dhe prapa, Adaptive Cruise Control dhe Front Assist me City Emergency Brake. Teknologjitë e sigurisë nuk zëvendësojnë përgjegjësinë që ka drejtuesi për mjetin.

Mes shumë veçorive teknologjike të SPORTLINE, na pëlqen të vëmë në dukje Adaptive Chassis Control. Kur drejtimi i mjetit vështirësohet, Adaptive Chassis Control vlerëson dhe i përgjigjet situatave të ndryshme të drejtimit (rritja e shpejtësisë, frenimi, kthesat), duke përshtatur karakteristikat e frenimit dhe drejtimit për t'ju dhënë më shumë kontroll. Kjo mund të përcaktohet edhe manualisht sipas preferencave të drejtuesit.

Kur hyn brenda në Superb, ndjen më shumë hapësirë se më parë si pasojë e lirisë që kanë pasagjerët përpara dhe pas. Këto janë disa veçori të këndshme që gjenden pa specifikimin e shtuar Sportline, përfshi ndriçimin ambiental LED, rifiniturë fibra karboni dhe emblemat e Sportline në kroskot. Në mjetin e provës është shtuar një timon veshur me alcantara. Për të përforcuar ndjesinë sportive, në ekranin me prekje është përfshirë një monitor performance që tregon gjithçka nga temperature e vajit tek g-force, tek temperature e freskuesit, diçka që entuziastët e dashurojnë.

Pak përshkrime mund të krahasohen me emocionet që të fal një xhiro prove në pistën më sfiduese, rrugën tënde. Në sallonin ŠKODA në Porsche Albania mund të zgjidhni këtë model apo një nga modelet e tjera të markës për ta provuar në rrugë.

Sportiviteti i ripërcaktuar

Sport redefined

> ŠKODA has introduced a new Sportline model to the Superb range that gives the car subtle enhancements inside and out for a sportier feel. With a black front grille, darkened fog lamps and a colour touch screen infotainment system, the Superb Sportline looks sharper than ever before

The main differences in styling between the Sportline and the standard Superb include a black front grille, black wing mirrors black rear spoiler, black ceiling, sporty seats and it enjoys a lower ride height too.

Under the bonnet there are a number of choice but if you opt for the 2.0-litre four-cylinder turbocharged petrol engine you will get 206 kW of power (hence the name) at 6500 rpm and 350Nm of torque at 1700rpm. It has a six-speed dual-clutch automatic transmission with paddle-shifters, and it has permanent all-wheel drive. Performance is impressive, with 0-100km/h taking just 5.8 seconds and it'll go on to an electronically-limited top speed of 250km/h.

The sport mode has a significant impact on the drivetrain calibration, with the transmission eager to hold onto gears rather than up-shift early, meaning you will rev it out to the redline fairly often if you're pushing it hard.

The shifts are lightning quick at pace, too, though you might find yourself taking control and upshifting a little earlier to keep feeling the push of the engine's torque at your back. It will also downshift under braking with a nice throttle blip to keep things entertaining.

When it comes to safety, the SUPERB SPORTLINE has raised the standards. Across the entire range, you'll enjoy peace of mind with nine airbags, a high-definition Rear View Camera with front and rear parking sensors, Adaptive Cruise Control and Front Assist with City Emergency Brake. Safety technologies are not a substitute for the driver's responsibility of the vehicle.

Among many technological features the new SPORTLINE we like to point out the Adaptive Chassis Control. When driving gets trickier the Adaptive Chassis Control evaluates and responds to various driving situations (acceleration, braking, turning), adapting the damping and steering characteristics to give you more control. This can also be set manually to the driver's preference.

Stepping inside the Superb , it feels just as spacious as ever with acres of room on offer to front and rear seat passengers. There are some nice features to be found throughout with the added Sportline specification, including LED ambient lighting, a carbon fibre-style trim finish and Sportline emblems on the dashboard. An upgraded three spoke steering wheel wrapped in alcantara is included on our test car. To reinforce the sporty vibe, a performance monitor is integrated into the touch screen display and shows everything from oil temperature and g-force, to coolant temperature which is something enthusiasts will love.

There is nothing more powerful than test driving the model in the most challenging track, your chosen road. At ŠKODA showroom at Porsche Albania you can choose this or other models from our lineup to test drive our/your car.

www.volkswagen.al

T-Roc i Ri
Vetëbesim i lindur

T-Roc i ri me shumë sisteme asistimi në udhëtim.

I pajisur me shumë sisteme asistimi në udhëtim, T-Roc i ri zbulon në 'pararojë' surprizat e rrugës. Sisteme si 'Lane Assist' ose 'Blind Spot Sensor' ju shtojnë vetëbesimin edhe në situatat më kritike.

E Ardhmja më e Prekshme

PORSCHE
ALBANIA

Autostrada Tiranë-Durrës Km. 7
Cel.: +355 (0) 69 80 86 800
Cel.: +355 (0) 69 40 86 801

Volkswagen

Makina në foto përmban pajisje opsionale.