

[Miliónový Passat](#) Jedinečný príbeh verného majiteľa a jeho auta.

[T-Roc je zážitok](#) Aj vo farbách slovenských miest.



Volkswagen Magazín

10. číslo, jeseň 2018



Grand California.

Druhý domov.

MÚDRE JE NECHAŤ SI PORADIŤ

INVESTIČNÉ PORADENSTVO

Obráťte sa na našich expertov, ktorí vám poradia, ako úspešne investovať.



Úspechy a výzvy.

Od začiatku roka sa značke Volkswagen darilo

vo svete i na Slovensku. Za prvých osem mesiacov dodala zákazníkom na celom svete 4,1 milióna osobných automobilov, čo predstavuje nový predajný rekord a medziročný nárasť o 6,2 %. Prispela k tomu aktuálna modelová ofenzíva s atraktívnymi novými modelmi, uvedenými na trh od konca roku 2017.

Zaslúžila sa o to nová generácia bestsellera Polo, modernizovaný Golf Sportsvan, nové modely SUV T-Roc a Tiguan Allspace, ako aj nová vlajková loď značky – Touareg tretej generácie. Práve tento model, vyrábaný pre celý svetový trh iba v Bratislave, najlepšie reprezentuje technologickú vyspelosť značky Volkswagen v oblasti pohonu, asistenčných systémov, infotainmentu a koncepcie ovládania. V segmente ľahkých úžitkových vozidiel sa naplno rozbehol predaj modelového radu Crafter novej generácie, ktorý predstavuje etalón vo svojom segmente. Všetky tieto modely pozitívne zarezonovali aj u slovenských zákazníkov. Do konca augusta Volkswagen na Slovensku predal 6 779 osobných a ľahkých úžitkových automobilov, čo predstavuje trhový po-diel 8,8 % a druhú priečku v celkovom predaji na Slovensku. S úspechmi sú však spojené aj nové výzvy. Nová európska legislatíva nanovo zamiešala karty predaja v jesenných mesiacoch tohto roka. Zavedenie novej, celosvetovo harmonizovanej metodiky merania spotreby WLTP (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) od 1. septembra 2018, skomplikovalo predaj najmä veľkým výrobcom so široko rozvetveným modelovým programom. Časovo náročnejšia metodika merania spolu s meraním emisií RDE v reálnej premávke, vzťahujúca sa na všetky kombinácie motorov a prevodoviek, ako aj prvky výbavy ovplyvňujúce spotrebu paliva, spomalila proces schvaľovania typovej spôsobilosti, a tým dočasne zablokovala predaj určitých motorizácií.

Modelová ofenzíva značky však ďalej pokračuje. Ešte do konca roku 2018 bude mať svetovú premiéru malé SUV T-Cross, ktoré sa začne predávať začiatkom budúceho roku. V čase zá-dávania tohto magazínu do tlače ešte nebola známa jeho finál-na podoba, všetky dostupné informácie nájdete na stranach 76 – 78. Značka Volkswagen Úžitkové vozidlá zareagovala na pozitívnu reakciu verejnosti na štúdiu kempingového auto-



mobilu California XXL, predstavenú na jeseň minulého roka, a vyvinula z nej sériovú verziu. Nový model Grand California (str. 6 – 9) sa bude vyrábať s dvomi veľkosťami rázvoru a pre-dávať sa začne na jar budúceho roka.

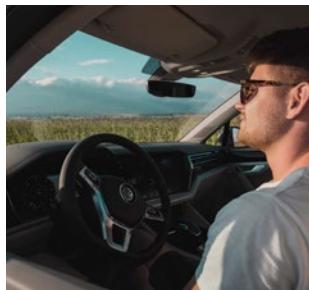
Rok 2019 sa pri zančke Volkswagen bude niesť v znamení elektromobility. V závode Zwickau, adaptovanom exkluzívne na výrobu automobilov na báze modulárnej stavebnice elektro-mobility MEB, sa do konca roku 2019 rozbehne sériová výroba prvého elektrického modelu rodiny I.D. Okrem kompaktného vozidla vo formáte modelu Golf, no s výrazne väčším vnútorným priestorom, sa tu neskôr bude vyrábať aj prvé elektrické SUV značky – I.D. CROZZ. Jeho podobu naznačuje funkčná štúdia, ktorú podrobne predstavujeme na stranach 60 – 66. Ale aby sme príliš nepredbiehali, vráťme sa na stránky nášho magazínu, kde nájdete tradične rozličné zaujímavé a zábavné témy zo sveta značky Volkswagen, pohľad do histórie, cestopis, ako aj praktické rady a tipy. Želám vám príjemné čítanie.

Milena Holweg

Riaditeľka úseku Volkswagen Osobné vozidlá

Obsah

jeseň 2018.



Influenceri a VW.

[Strana 42](#)

KRÁTKE SPRÁVY.

[94 Novinky](#)



Miliónový Passat.

[Strana 90](#)

OBJAVY. NÁPADY. AKTÍVNY ŽIVOT.

20 Rozhovor.

Juraj Sutka predáva autá už 16 rokov

24 Dealeri.

Predstavujeme ďalších dvoch predajcov Volkswagen

38 Príslušenstvo.

Špecialista na opravy po nehode

44 Smer sever.

Zážitky s Passatom z nórskych ciest

54 Fakty.

Čo ste o značke Volkswagen nevedeli

86 Test.

Pozreli sme sa, čo dokáže Touareg z Bratislavы

98 Poštár.

Fridolin je málo známy model. Aký bol?



Praktickosť je tromf.

[Strana 76](#)



Sen o aute.

[Strana 56](#)



[Strana 68](#)

Japonsko, ako ho nepoznáte.



[Strana 60](#)

ID CROZZ. Budúcnosť v jedinečnom štýle.



Volkswagen. Magazín

jeseň 2018

Volkswagen. Magazín získal ekologickú značku Blue Angel.

Vydavateľ: MAFRA Slovakia, a. s.
Nobelova 34, 835 06 Bratislava,
Slovenská republika, www.mafraslovakia.sk
Výkonný riaditeľ: Vladimír Mužík

pre: PORSCHE Slovakia, spol. s r. o.
Vajnorská 160, 831 04 Bratislava,
Slovenská republika, www.vw.sk

Zodpovedný manažér:
Marek Chovanec
marek.chovanec@porsche.sk

Redakcia:
MAFRA Slovakia, vwmagazin@mafraslovakia.sk

Grafika a DTP: Ľuboš Haško, Marian Drozd

Inzercia:
Ladislav Ollé
MAFRA Slovakia, a. s.,
Nobelova 34, 835 06 Bratislava
+421 (2) 48 238 106, +421 (907) 717 044
ladislav.olle@mafraslovakia.sk

Tlač:
BOOSTAGENCY/
Bulharská 4414/38
821 04 Bratislava
www.boost.sk

Tlačený náklad: 10 000 kusov

Ďalšie číslo magazínu vychádza na jar 2019.

Volkswagen. Magazín

web.



www.vw.sk

facebook.



[facebook.com/
VolkswagenSlovensko](https://www.facebook.com/VolkswagenSlovensko)

blog.

Volkswagen blog

Druhý domov.

Značka Volkswagen Úžitkové vozidlá k okrúhlemu 30. výročiu prvého kempingového modelu California posunula osvedčenú konцепciu kultového vozidla na novú úroveň. Zo štúdie California XXL vznikol sériový model Grand California na báze najväčšieho radu Crafter.

TEXT Kamil Pecho FOTO Volkswagen





Mikrobusy značky Volkswagen (Transporter T1) sa vďaka svojmu vynikajúcemu využitiu priestoru s oblúbowou využívali už v 60. rokoch dvadsiateho storočia ako kempingové automobily – a nielen pre „deti kvetov“ v Kalifornii. Spočiatku Volkswagen spolupracoval s externými výrobcami (najmä Westfalia), až v roku 1988 debutoval Volkswagen California na báze tretej generácie modelu Transporter – ešte s motorom vzadu a pohonom zadných kolies. Obytný Transporter dostał laminátovú výklopnú strechu so strešným stanom, zväčšujúcim priechodnú výšku v kabíne. Špeciálne zariadenie interiéru umožňovalo lavicu so stolíkom za prednými sedadlami prekonfigurovať na veľké lôžko pre dve osoby, ďalšie mohlo byť v strešnom stane. Táto koncepcia zostala zachovaná až do súčasnosti, aj keď, pochopiteľne, doplnená výmoženosťami ako drez, plynový dvojvaríč, chladnička, LED osvetlenie interiéru, elektrická zásuvka 230 V a ďalšie.

SVETOVÝ ÚSPECH

Ako sa vyvíjala technika modelového radu Transporter, tak postupovala dopredu aj kempingová verzia. Aktuálna verzia (T6) na želanie poskytuje napríklad aj trojzónovú klimatizáciu, nezávislé teplovzdušné kúrenie a ďalšie prvky, o ktorých sa zákazníkom pred 30 rokmi ani nesnívalo. Výkonné naftové a benzínové motory sa dajú kombinovať aj s automatickou prevodovkou a pohonom všetkých kolies 4MOTION. Preto sa nemožno čudovať, že doteraz bolo zo štyroch generácií vyrábených už vyše 160 000 exemplárov, čím je California najúspešnejším kempingovým automobilom na svete. K okrúhlemu výročiu značka Volkswagen Úžitkové vozidlá pripravila aj jubilejný model „California 30 Years“ s bohatším vyzbavením a dvojfarebným lakovaním, limitovaný na 999 kusov.

Jednou z typických vlastností konceptu modelu California je veľkostný formát osobného automobilu – dĺžka približne 5 metrov a výška 2 metre. Tieto rozmerы na jednej strane umožňujú vozidlo bez obmedzení parkovať v podzemných garázach, na druhej strane limitujú



VW California – to je 30 rokov a štyri generácie osvedčenej koncepcie.

vnútorný priestor a vyzbavenie. Obmedzený priestor doteraz čiastočne kompenzovalo originálne príslušenstvo, ako napríklad zadný stan. Preto sa výrobca rozhodol osvedčenú koncepciu preniesť „o stupeň vyššie“. Najprv otestoval záujem štúdiou California XXL na báze väčšieho modelového radu Crafter, ktorá mala premiéru na frankfurtskom autosalóne v septembri 2017. O necelý rok na veľtrhu Caravan Salon 2018 v Düsseldorfe už debutoval sériový model Grand California.

NOVÝ FORMÁT

Nový kempingový automobil prevzal mnoho prvkov štúdie a bude sa vyrábať v dvoch verziách. Základná, označená 600, má rázvor 3,64 m a dĺžku 6 metrov – čo zodpovedá základnej skriňovej dodávke Crafter, väčšia verzia s označením 680 má rázvor 4,49 m a dĺžku 6,84 m ako stredný skriňový Crafter. V obidvoch prípadoch je však karoséria doplnená zvýšenou strechou. O 80 cm zväčšená dĺžka sa v interérii prenika do veľkorysejšej



Jedálenský stôl stačí pre celú rodinu



„spálne“ – v zadnej časti má model 680 pozdĺžne situovanú posteľ s rozmermi 200 x 170 cm, kým pri základnej verzii má priečna posteľ skromnejšie rozmerky 195 x 140 cm. Pri krátkej verzii sa dá objednať posteľ pre deti v novo vyvinutej, aerodynamicky optimalizovanej zvýšenej streche s panoramatickým strešným oknom – čím je predurčená na rolu rodinného kempingového automobilu. Grand California 680 zasa plní funkciu zvlášť luxusného kempingového automobilu pre dve osoby, vhodného na dlhé cesty.

Hlavnou prednosťou oproti klasickému modelu je však hygienická bunka, ktorá na pôdoryse 84 x 80 cm obsahuje sprchovú kabínu, WC, sklopné umývadlo, police na kozmetiku, uzavretú schránku na toaletný papier (na ochranu pred vlhkostou), držiaky na uteráky a strešné okno na vetranie. Nádrže na čistú vodu majú objem 110 litrov. Kuchynské vybavenie zahŕňa výsuvnú 70-litrovú chladničku vrátane mrazničky, plynový varič s dvoma horákmi, drez, ako aj rozličné skrinky a zásuvky.



DOMÁCE POHODLIE

Všetky okná obytnej kabíny sú vybavené zdvojenými roletami (sieť proti komárom a zatemňovacie rolety), súčasťou sériového vybavenia je aj dvojdielna sieť proti komárom v posuvných dverách. Elektricky vysúvaný schodík pri bočných posuvných dverach uľahčuje nastupovanie a vystupovanie. Obytný priestor je vybavený osvetlením z LED a zabudovanými reproduktormi napájanými cez Bluetooth, umožňujúcimi počúvať hudbu



Pod posteľou je praktický batožinový priestor



Chladnička je prístupná aj zvonka

Väčší priestor je evidentný už pri pohľade zvonka



zo smartfónu, z tabletu alebo laptopu nezávisle od systému infotainmentu.

Široká škála prvkov vybavenia na želanie umožňuje posádku vychutnávať si na cestách takmer rovnaký komfort ako doma. Na želanie výrobca montuje napr. prídavnú stropnú klimatizáciu vzadu, solárne články na streche, parabolickú anténu na prijem satelitnej televízie alebo router LTE WLAN. Sériové plynové kúrenie sa dá na želanie rozšíriť o plynovo-elektrické a naftovo-elektrické kúrenie.

Použitá technická báza modelu Crafter, ktorý je jedným z najmodernejších vozidiel svojho druhu, umožnila aj pre kempingový automobil prevziať mnohé asistenčné a bezpečnostné prvky.

Na pohon slúži naftový štvorvalec 2.0 TDI s výkonom 130 kW (177 k) s komfortnou 8-stupňovou automatickou prevodovkou, na želanie aj s pohonom všetkých kolies 4MOTION. Volkswagen Grand California sa začne predávať na jar 2019.

Veľkorysá posteľ
v zadnej časti kabíny



Integrovaná hygienická
bunka je veľkým benefitom



Sebavedomá elegancia. Nový Touareg.



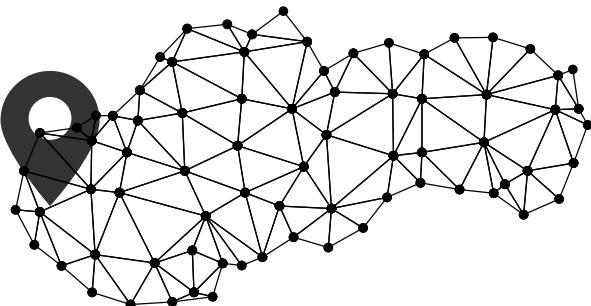
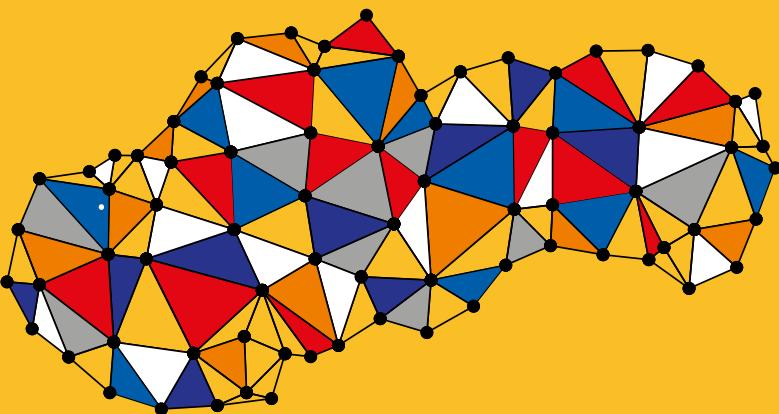
Plný inovatívnych technológií, so silným 6-valcovým motorom, s pohonom všetkých kolies a najmodernejšími svetlometmi na svete – taký je nový Volkswagen Touareg vyrobený v Bratislave. Sebaistý na ceste v každej situácii vďaka karosérii z ocele a hliníka, schopný vidieť v tme vďaka infračervenej kamere a najmodernejším IQ. Light LED Matrix svetlometom. Pohodlný, nech ste kdekoľvek, vďaka masážnym sedadlám a vzduchovému podvozku, jednoduchý na ovládanie vďaka digitálnemu Innovision Cockpitu. Rozhodnite sa pre chut' sebavedomia a vychutnávajte si jedinečnú jazdu.

Tvoríme budúcnosť.



Volkswagen

Spotreba paliva v l/100 km: 7,7 l (v meste), 5,9 l (mimo mesta), 6,6 l (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 173 g (kombinované). Trieda energetickej efektivity: B. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikáciu, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen. Fotografia je ilustračná.



T-Roc

vo farbách Slovenska.

Slovensko doslova žiari farbami!
Rovnako ako nový Volkswagen T-Roc.

Pozreli sme sa na farebné miesta,
ktoré stoja za návštevu. Napríklad
s novým T-Rocom!

TEXT Ľuboš Haško
FOTO Dreamstime, Wikipedia



Biely Kameň

Zrúcaniny gotického hradu nájdete na zalesnenom
návrší nad mestom Svätý Jur v okrese Pezinok
v Bratislavskom kraji.

Hrad Biely Kameň nad Svätým Jurom vo funkcií
opevneného sídlia nahradil staršie hradisko situované
na opačnej strane údolia. Toto hradisko vzniklo
v 9. storočí a svoju funkciu plnilo aj v ďalšom
období. V roku 1209 získal územie Svätého Jura rod
Huntovcov-Poznanovcov, ktorí si za svoje sídlo zvolili
pôvodnú pevnosť nad hradiskom Neštich.



Modrý Kameň

Hradný objekt tvoria zrúcaniny starého gotického hradu a budova barokového kaštieľa, v ktorej sídli múzeum. Podzemné chodby pred hradom boli vytesané pravdepodobne ručne do pieskovcového masívu. Slúžili ako zásobáreň potravín a vína.

Múzeum bábkarských kultúr a hračiek hrad Modrý Kameň je špecializované múzeum s celoslovenskou pôsobnosťou, zamerané na dokumentáciu dejín a súčasnosti bábkového divadla, dejín a vývoja detskej hračky, ako aj dejín regiónu, v ktorom sa múzeum nachádza.

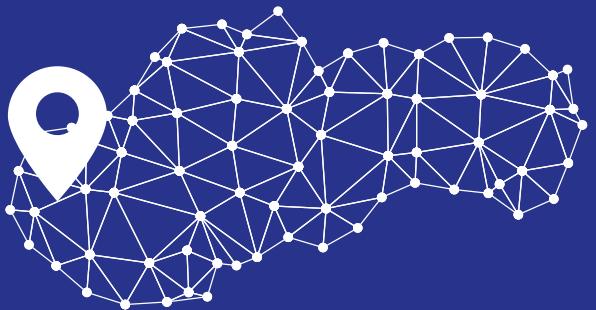


Červený Kameň

Obec leží na severe Bielych Karpát v doline zvanej Červený Kameň. Nachádzajú sa tu štíhle skalnaté bradlá zo skupiny Vŕštaských bradiel, ktoré tvoria skrasovatene druhohorné horniny

Známejší hrad sa týči o sto kilometrov ďalej na juhovýchodnom svahu Malých Karpát nedaleko Modry nad obcou Častá.





Modra

Modra leží v okrese Pezinok v Bratislavskom kraji. Prvé stopy osídlenia okolia Modry siahajú do obdobia 3. tisícročia pred n. l. Začiatky trvalého osídľovania územia v 9. storočí potvrdzujú zachované valy hradiska na Zámčisku v Modre Harmónii, ako aj nález pohrebiska v severovýchodnej časti mesta. V roku 1991 bolo jej historické jadro vyhlásené za pamiatkovú zónu. Pre mesto je charakteristické vinárstvo, má regionálne zvláštnosti, kvalitu vína a bohatú agrárnu kultúru. Veľmi silnú tradíciu má modranská keramika, ktorá má dlhú história a prvý hrnčiarsky cech tu bol založený už v roku 1636.



Sivý Kameň

Hrad Sivý Kameň sa nachádza v Trenčianskom kraji, na západnom kraji pohoria Vtáčnik. Postavili ho v prvej polovici 14. storočia ako kráľovský hrad, neskôr mal viacerých majiteľov a v roku 1524 vyhorel. Po obnove sa stal terčom záujmu vojsk stavovských povstaní Betlena a neskôr Františka II. Rákociho. 17. storočie premenilo Sivý Kameň na zrúcaninu. Omnoho neskôr sa, žiaľ, hradná ruina stala zdrojom stavebného materiálu pre obyvateľov okolitých obcí. Pod jeho dnešný žalostný stav sa podpísala aj banská činnosť v regióne.



Čierny Váh

Prečerpávacia vodná elektráreň Čierny Váh v blízkosti Vača a Východnej je najväčšou prečerpávacou vodnou elektrárenou na Slovensku. Svojím inštalovaným výkonom aj najväčšou vodnou elektrárenou. Horná nádrž, umiestnená v nadmorskej výške 1 160 metrov, nemá vlastný prítok. Elektráreň poskytuje najmä podporné služby pre elektrizačnú sústavu. Často je označovaná za technický div Slovenska. Ak si vybavíte povolenie, môžete sa k hornej nádrži odviezť autom. V zime to pôjde iba pešo alebo na lyžiach. Zamestnanci môžu využiť špeciálny výtah v kopci. Alternatívou sú aj schody, je ich však 2 320.



Zlatý stôl

Zlatý stôl sa nachádza na východe Slovenska nedaleko Rožňavy. Je to vrch Volovských vrchov, ktorý meria 1 322 metrov. Vrch je turisticky prístupný po modro značkovanej trase z Rožňavy cez sedlo Krivé a ďalej do obce Stará Voda.

„Stará poveсть hovorí, že na jeho vrchole obedoval pred mnohými rokmi sám kráľ Matej Korvín. Podľa zlatého stola, ktorý si tu nechal prestrieť, získal vrch svoje pomenovanie. Dnes na vrchole namiesto stola nájdeme železobetónový pilier a prekrásne porasty miestami priam pralesovitého charakteru,“ píše portál Vypadni.sk.

Elektrický, tichý a výnimočne rýchly.

To je I.D. R Pikes Peak.





Koncom júna spoločnosť Volkswagen zaznamenala nový rekord pre elektrinou poháňané superautomobily na legendárnych pretekoch Pikes Peak v americkom Colorade. Okrem toho boli preteky dokonalou skúškou vytrvalosti modelu I.D. R Pikes Peak a miľníkom vo vývoji celej rodiny Volkswagen I.D.

TEXT Philipp Kohlhöfer FOTO Volkswagen



VOLKSWAGEN I.D. R PIKES PEAK



Elektrický prototyp s pohonom všetkých kolies bol vyvinutý spoločnosťou Volkswagen Motorsport v úzkej spolupráci s divíziou technického vývoja vo Wolfsburgu. Vďaka inovatívnej batérii a technológií pohunu sa mu podarilo prekonáť rekord pre elektromobily na legendárnych pretekoch Pikes Peak

Osem mesiacov vývoja prototypu prinieslo spoločnosti Volkswagen rekordný čas 7 minút a 57 sekúnd. V okamihu sa zabudlo na to, že na podujatí chýbala 31 rokov.

Predchádzajúci rekord pre elektro-nické prototypy bol zaznamenaný v roku 2016 na Medzinárodných pretekoch do vrchu Pikes Peak. Podujatiu, ktoré sa uskutočňuje v pohorí Rocky Mountains blízko Colorado Springs, sa hovorí aj preteky k oblakom. Nečudo. Cieľ je vo výške 4 302 metrov. Pikes Peak sú najznámejšie a pravdepodobne aj najnáročnejšie preteky do vrchu. Pretekárov čaká 1 440-metrové prevýšenie so 156 ostrými zákrutami a s celkovou dĺžkou 19,99 kilometra.

Na svojom postupe k cieľu jazdci čelia neustále sa meniacim poveternostným podmienkam. Náročnosť je podciarknutá zápornými teplotami a nízkou úrovňou kyslíka. Pretekári riskujú výškovú chorobu a motory zníženie výkonu.

Pre Dr. Franka Welscha, člena predstavenstva pre osobné vozidlá značky Volkswagen, ktorý je zodpovedný za technický vývoj, nemohli byť podmienky náročných pretekov lepšie. Pikes Peak

Iba ostrieľaný pretekárskej jazdec, ako je Romain Dumas, ktorý nazbierał množstvo víťazstiev v oblasti motoristického športu, patrí za volant I.D. R Pikes Peak. Históriu motorizmu prepísal na prvom pretekárskom elektromobile spoločnosti Volkswagen

PRETEKÁROV ČAKÁ 1 440-METROVÉ PREVÝŠENIE SO 156 OSTRÝMI ZÁKRUTAMI A S CELKOVOU DĽŽKOU 19,99 KM.

sú dokonalým obrazom úsilia spoločnosti Volkswagen. „Naším cieľom je posúvať vrcholy e-mobility. Preto je podujatie Pikes Peak pre nás symbolické.“ Podľa jeho názoru zo skúseností, ktoré získava spoločnosť Volkswagen z motoristického športu, nakoniec ťažia najmä jej zákazníci. Prete-

ky do vrchu sú skúškou odolnosti a výdrže pohonných systémov.

Štyridsaťročný Francúz Romain Dumas je továrenskej jazdcou Porsche od roku 2003. Práve on úspešne dobyl symbolický vrchol. Za sebou už má osem víťazstiev na dvadsaťštyrihodinových pretekoch v Le Mans, ako aj na okruhoch v Nürburgringu a Spa-Francorchamps. Súťažil aj na rôznych pretekárskych podujatiach historických vozidiel. V roku 2016 zaznamenal tretí najrýchlejší čas v 102-ročnej histórii Medzinárodných pretekov do vrchu Pikes Peak. Dumas je telom i dušou pretekárskej jazdcou. Vítazstvá zbiera ako na bežiacom páse. Tri



Vystužená kabína, uhlíkové obloženie a zvláštny volant sú súčasťou kokpitu I.D. R Pikes Peak. Hoci vyzerá ako každé iné pretekárské auto, pod kapotou skrýva prelomovú technológiu

z nich na Pikes Peak. O tom, že je preňho práve toto podujatie výnimočné, svedčí aj fakt, že trofeje z Colorada si ako jediné necháva doma. Na druhej strane má pred vrchom veľkú dávku rešpektu. A to aj po jeho zdoláni. „Používanie elektrických motorov je výzvou. V úlohe vodiča musíte prispôsobiť celý jazdecký štýl, keďže vozidlo reaguje inak,“ vysvetľuje Dumas. Keď v roku 1987 naposledy súťažila spoločnosť Volkswagen na Pikes Peak pri propagovaní modelu Golf, Dumas bol malým chlapcom snívajúcim o tom, že jedného dňa sa stane pretekárom formuly 1. Jeho sen sa splnil. A nielen to. V roku 2016 zvíťazil vo vytrvalostných pretekoch FIA World Endurance Championship. A v roku v 2018 na Pikes Peak dosiahol niečo skutočne historické.

Po Indianapolis 500 sú tieto preteky druhé najstaršie v Spojených štátach. Prvýkrát sa uskutočnili v roku 1916. Trvali tri dni a otvorené boli pre každého s automobilom či motocyklom. Zúčastníť sa mohlo doslova všetko, čo sa hýbalo. Napríklad v roku 1922 zvíťazil unikátny automobil, ktorý jeho majiteľ poskladal zo súčiastok z neďalekého vrakoviska. Vozidlo sa dnes dá nájsť v múzeu v Colorado Springs. V roku 1953 sa na pretekoch mohli prvý raz zúčastiť športové automobily. V nasledujúcich rokoch podujatiu dominovali vozidlá pobočky spoločnosti Volkswagen, automobilky Porsche. V osemdesiatych rokoch minulého sto-ročia sa darilo modelom Audi, ktoré tiež patrili pod Volkswagen. V roku 1985 zaznamenali rekord vozidlá s pohonom všetkých kolies. Teraz je opäť na spoločnosti Volkswagen, aby pre preteky nastavila nové rekordné časy.

V roku 2018 sa na podujatí zúčastnilo 56 áut a 27 motocyklov rozdelených do celkovo šiestich kategórií. Spoločnosť Volkswagen súťažila v sekcií „bez obmedzenia“. Okrem povinného pohonu štyroch kolies tu nie sú iné obmedzenia týkajúce sa technológie alebo motorov. Z tohto dôvodu je to dokonalé miesto na vyskúšanie priekopníckych technológií (napríklad elektrický pohonný systém Volkswagen) v extrémnych podmienkach.



Používanie elektrického pohonu v motoristickom športe patrí k technologickým výzwam. Dôvodom je, že na rozdiel od konvenčných pretekárskej automobilov sa dôraz nekladie na maximálny výkon. A taktiež sa konštruktéri nesústredujú na maximálny dojazd, ako je to pri sériových automobiloch. Namiesto toho sa hľadá dokonalá rovnováha medzi rýchlosťou a ovládateľnosťou, výkonom a hmotnosťou. Samo osebe je auto dosť rýchle. Výkon 500 kW, ktorý je ekvivalentný 680 konským silám, ho kataapultuje z 0 na 100 km/h za 2,25 sekundy pri krútiacom momente 650 Nm. Počas jazdy auto generuje menej ako 20 percent

energie, koľko potrebuje. Časť energie pri brzdení môže byť prekonvertovaná do elektriny a dodaná do batérií (lítiovo-iónových ako pri bežných elektromobiloch). Týmto spôsobom dva elektrické motory fungujú ako generátory. Rovnaká technológia sa bude používať v sériových modeloch budúcnosti. „Veríme, že sa využije pri vývoji nových vozidiel,“ hovorí Frank Welsch. Legendárne preteky Pikes Peak považuje za prehliadku toho, čo môžeme očakávať v nadchádzajúcich rokoch. Od roku 2020 začne spoločnosť Volkswagen predstavovať kompletne typové rady elektromobilov pre sériové vozidlá. Do roku 2025 sa má začať výroba viac ako dvadsiatich modelov. Nové vozidlá budú tažiť aj zo skúseností, ktoré automobilka získala na pretekoch Pikes Peak.

Spoločnosť Volkswagen má zámer stať sa v blízkej budúcnosti vedúcim výrobcom elektromobilov. Dôkazom toho je aj silná výpoveď vozidla I.D. R Pikes Peak, ktoré je najrýchlejším elektrickým autom na legendárnych pretekoch do vrchu.

POUŽÍVANIE ELEKTRICKÉHO POHONU V MOTORISTICKOM ŠPORTE PATRÍ K TECHNOLOGICKÝM VÝZVAM.



Rozhovor s predajcom Jurajom Šutkom.

Juraj Šutka predáva autá značky Volkswagen už 16 rokov. Zo „zamestnania“ sa mu počas tejto doby stalo „povolanie“, a preto sa klientom snaží autá nie len predávať, ale im aj úprimne a odborne radíť.

TEXT Alžbeta Harry Gavendová FOTO Pavol Funtál

Koľko rokov sa venujete predaju áut, koľko pre Volkswagen?

V týchto dňoch (september) je to 16 rokov, čo pracujem ako predajca, a od začiatku je to výlučne pre značku Volkswagen. K predaju áut ma priviedla jedna milá náhoda, keď som ako niekdajší brigádnik v predajni odprezentoval zákazníkovi pomerne náročne predajné vozidlo a tento pán si ho nakoniec aj kúpil. Časom som prišiel na to, že táto práca je

pre mňa zmysluplná, od šéfa predaja som dostal šancu stať sa predajcom značky Volkswagen, za čo som mu dodnes vďačný, a odvtedy som, ako často rád hovorím, akýmsi mostíkom medzi výborným produktom a ľuďmi, ktorí ho chcú.

Prečo vás baví táto práca? V čom je pre vás zmysluplná? Čo máte na nej najradšej?

Myslím si, že každý človek vekom mení svoje nároky na veci a situácie, ktoré mu

robia radosť. Tak je to aj v mojom predajcovskom živote. Niekdajšiu radosť z jazdy na nadupanom služobnom Golfe GTI po sídlisku medzi rovesníkmi či radosť z účasti na veľkolepom predstavení nového modelu som časom vymenil za napĺňanie skutočných hodnôt a poslania značky Volkswagen.

Rád totiž vytváram klientovi iný pohľad na to, čo vlastne v konečnom dôsledku potrebuje. Viete, je jednoduché povedať človeku: „Áno, tento Golf bude presne pre vás,“ keď prišiel s tým, že tento model sa mu páči. Prišli s ním však jeho dve, zatial malé deti, ktoré majú dnes v ruke iba kolobežky, ale onedlho to budú väčšie deti a s nimi aj veľké bicykle.

Nikdy som nechcel byť iba „predavač“ a podať klientovi tovar, na ktorý ukáže. Vždy sa snažím byť predajcom, a teda poradcom človeku pri jeho výbere. Najväčším potesiením je pre mňa stretnúť po čase zákazníka a počuť z jeho úst, akú radosť a úžitok jemu a jeho rodine prináša Volkswagen Touran, do ktorého som





ho posadil v ten deň, keď si on prišiel kúpiť nový Golf.

Rovnako je to aj so samotnými prvками výbavy, o ktorých zákazník často ani netuší, že existujú. Vy sa však od neho dozviete, že veľa jazdí v noci, odprezentujete mu výhody adaptívnych LED svetlometov a v ideálnom prípade si na vás v dobrom spomenie pri ich využívaní počas najbližšej jazdy tmavou ulicou.

Aké veci/situácie sú v živote predajcu najťažšie?

Patrím medzi tých šťastných ľudí, ktorí majú svoju prácu zároveň ako svoje hobyy, a navyše sa mi dlhodobo darí obklopíť sa správnymi ľuďmi a kolegami, ktorí niekedy ani nevedia, ako veľmi mi pomáha-

jú dosiahnuť náš spoločný výsledok, ktorým je spokojný a vracajúci sa zákazník. Tažké situácie si predajca môže vytvoriť predovšetkým sám a je len na ňom, ako sa s nimi vyrovnať. Ak ste však profesionál a svojím vystupovaním a prístupom si vybudujete u klienta dôveru, som prevedený, že na tažké chvíle za predajcovským stolom môžete zabudnúť.

Koľko áut už vďaka vám dostalo svojho majiteľa?

V prvom rade chcem povedať, že to nie je iba vďaka mne. Veľmi si vážim každého jedného človeka, ktorý sa podieľa na tom, aby som na záver ja mohol otvoriť klientovi dvere, podať mu klúče a posadiť ho do jeho nového auta. Ak mám však hovoríť o počte, tak je to o niečo viac ako

2 000 áut, ktoré som odovzdal zákazníkom. Väčšinu z týchto ľudí si stále pamätam. Mnohí z nich sú dnes moji osobní priatelia, navštievujeme sa a máme veľa spoločných zážitkov. Toto je pre mňa pridaná hodnota, ktorú do môjho života priniesla značka Volkswagen.

Čo býva vo všeobecnosti pre majiteľov dôležitým kritériom pri kúpe auta?

Žijeme v dobe takmer neobmedzených možností techniky, a tým sa logicky zvyšujú aj nároky zákazníkov. Vo všeobecnosti však stále platí, že dôležitá býva cena. Naša značka má okrem iného obrovskú výhodu, ktorou je vysoká hodnota aj pri následnom predaji vozidla po rokoch, o čom sa zákazník často presvedčí aj sám, a tak nie vždy platí, že cena

je to najdôležitejšie. To, čo si zákazník dnes cení asi najviac, je váš prístup a určitý vztah, ktorý si s ním dokážete ne-nútene vybudovať aj napriek tomu, že si u vás možno nikdy nič nekúpi. Nabudúce takmer s istotou o vás povie svojmu susedovi, ktorý práve premýšla o novom aute.

Čo je pre vás osobne dôležitým kritériom pri kúpe auta?

Moje kritériá pri kúpe auta ani nepoznám, keďže jediné nové auto, ktoré som si kúpil, som si vlastne kúpil „od seba“. Pri nakupovaní a výbere produktov ma, samozrejme, zaujíma aj cena, ale moje rozhodnutie pre danú predajňu vždy ovplyvní prístup a ochota človeka na druhej strane stola. Ani vy zrejme už nenaštívite reštauráciu, v ktorej sice varia perfektne, no zároveň máte pocit, že čašníkovi prekážate. Odidete a poviete o tom prvým trom ľuďom, ktorých cestou stretnete. Možno za rohom varia rovnako dobre, no s prívetivým a usmiatym personálom, ktorý bude pre vás ako bonus.

Spomeniete si na nejakú zaujímavú situáciu pri predaji auta?

Väčšina z nás si pamäta tzv. šrotovné spred desiatich rokov. To, čo som vtedy zažil v jedno sobotné ráno, pripomína scénu z americkej reportáže počas Black Friday. Bol to doslova ošial a nikdy som neveril, že niečo také uvidím. Pred showroomom ma čakalo asi 30 ľudí, cez ktorých som sa musel dostať ku vchodu a otvoriť si. Rozutekali sa medzi vystavené autá a čakali, kým sa k nim postupne dostanem. Za ten čas si oblapávali to svoje auto, ku ktorému stihli pribehnúť, a odháňali tých, ktorí prišli neskôr. Samozrejme, že toto so štandardným predajom nemalo nič spoločné, no v ten deň som absolvoval svoj prvý a doteraz jediný skupinový predaj pätnásťim rôznym zákazníkom.

Čo bola najzvláštejšia požiadavka, s akou ste sa stretli?

Zvláštnych požiadaviek býva naozaj veľa. S odstupom času ma aj mrzí, že som si kedysi nezaložil niečo ako pamätník predajcu, z ktorého by sa iste

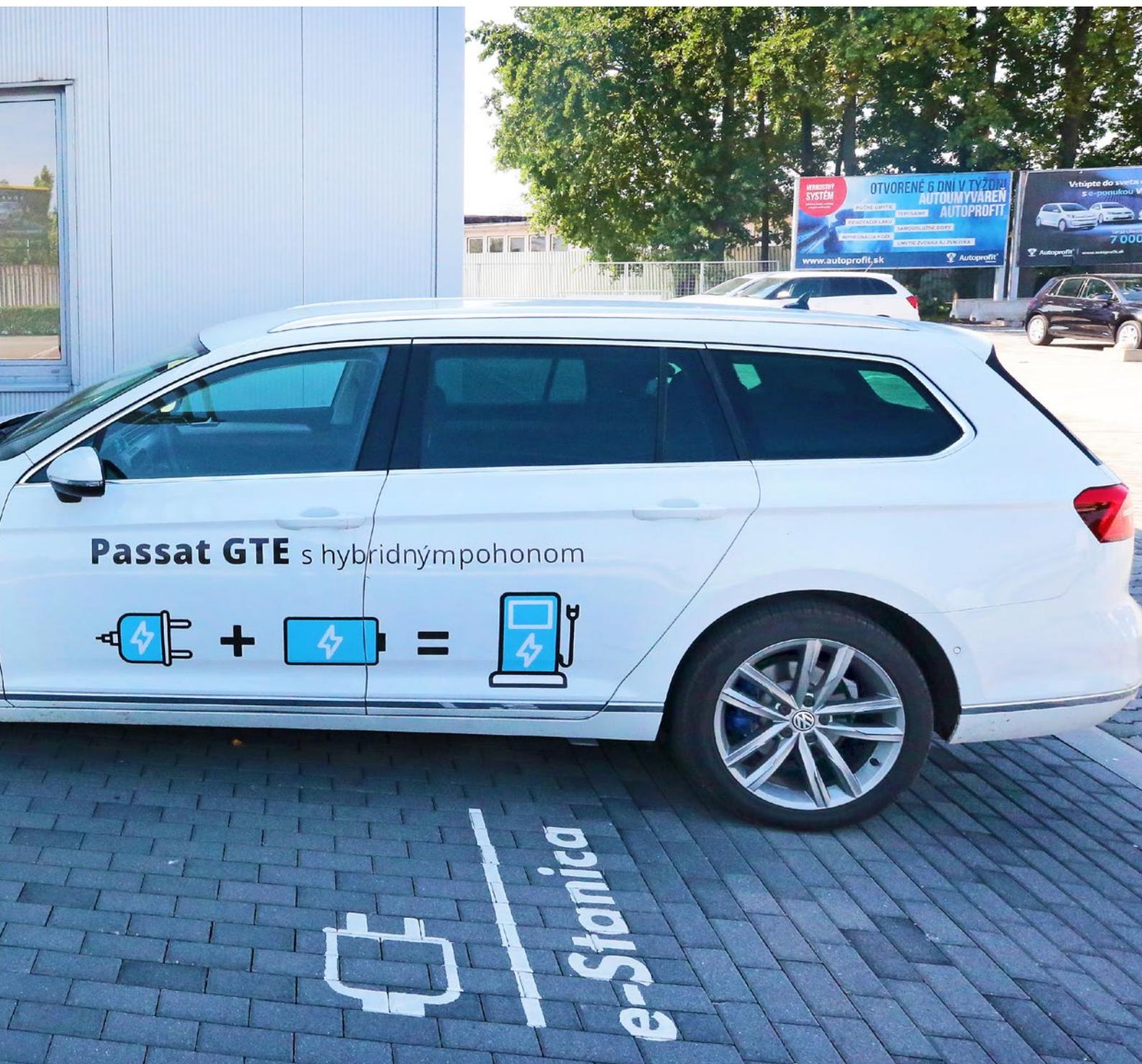
» V TEN DEN SOM ABSOLVOVAL SVOJ PRVÝ A DOTERAZ JEDINÝ SKUPINOVÝ PREDAJ. «

raz dala spraviť hitparáda veselých momentov. V dnešnej dobe cudzozájazných názvov niektorých výbav býva naozaj veselo. Klient vás potom presvedča, že on nechce žiadny bluetooth, lebo na to, aby mohol telefonovať, mu stačí „buddus“. Spomínam si na pána, ktorý chcel, aby jeho Passat mal dvere iba na ľavej strane. Dôvod mi vraj povie, ak mu také auto objednám. Pravdaže som sa ho nik-



dy nedozvedel. Absolvoval som mnoho skúšobných jazd v noci, z jazdy v teréne som sa dokonca vrátil po kolená od blata. Nedávno som odovzdával auto jednej milej panej, ktorú ten moment dojal natoľko, že sa potrebovala niekomu hodit do náručia. Hádajte, v čom náručí skončila? Zažil som dokonca už aj návrh na sobáš s dcérou spokojného klienta. Pripravení musíte byť naozaj na všetko.

» ZAŽIL SOM DOKONCA UŽ AJ NÁVRH NA SOBÁŠ S DCÉROU SPOKOJNÉHO Klienta «





Nielen pre známe osobnosti šoubiznisu.

V roku 1991 začínali s reklamou a o rok neskôr sa pridal aj autoservis, ktorý bol vstupenkou do automobilového sveta. Hoci prvou predávanou značkou bol Seat, v súčasnosti je už **BOAT, a. s.** zabehnutým autorizovaným predajcom značky Volkswagen. Okrem toho majú vo svojej ponuke tiež elektroautá a pre zákazníkov je k dispozícii aj nabíjacia stanica.

Len nedávno prebudovali všetky tri svoje predajné salóny v zmysle rebrandingu celej dílerskej siete. Sílón Seat bol pritom prvým svojho druhu na Slovensku podľa nového dizajnérskeho konceptu. Teraz v ňom funguje predaj úžitkových vozidiel Volkswagen.

Z areálu, v ktorom spoločnosť BOAT sídli, je pôvodná už len hala na opravy vozidiel, aj tá je však zateplená a vybavená novou lakovňou. V minulosti firma prevádzkovala autoškolu, predajňu na bratislavskom Námestí 1. mája alebo mala pobočku v Lučenci. Od týchto projektov však firma časom upustila a sústredila sa na vybudovanie areálu na Vajnorovej ulici v Bratislave.

BOAT, a. s. je teraz autorizovaným predajcom značiek Volkswagen, Volkswa-



gen úžitkové vozidlá a Škoda a je tiež autorizovaným servisom značiek Volkswagen, Škoda a Seat. Predáva aj jazdené vozidlá pod hlavičkou WeltAuto. Celkovo patrí k vôbec najväčším dílerom značky Volkswagen na Slovensku.

V roku 2002 získala spoločnosť BOAT Certifikát systému manažérstva kvality podľa ISO 9001:2000 a jej snahou je ne-

ustále rásť. Investuje do personálu, školení, plnenia štandardov a vie oceniť kvalitu ľudí. Pre tých, ktorí sa chcú podieľať na jej raste, má dvere otvorené.

BOAT, A. S.

Dátum vzniku: 1991, predaj áut od 1992, Volkswagen od roku 2006

**Prvé auto značky Volkswagen,
ktoré predali:** Golf

**Počet spokojných zákazníkov
(alebo predaných áut):** 22-tisíc

Počet zamestnancov: 49

Vedenie: Ing. Miroslav Belica, predseda predstavenstva, a Ing. Jaroslav Kališ, podpredseda predstavenstva a výkonný riaditeľ



Ako dlho sa venujete predaju automobilov?

Na trhu sme už vyše 25 rokov. BOAT, a. s. vznikol ako B.O.A.T., spol. s r. o., v roku 1991 a jeho hlavnou činnosťou bola reklama. Koncom roku 1992 firma kúpila pre-vádzku autoservisu s rozlohou asi 16-tisíc štvorcových metrov a vstúpila tým do sveta automobilov. B.O.A.T., spol. s r. o., založili vtedajší pracovníci Slovenského rozhlasu, ktorí pôsobili okrem iného aj v relácii Pozor, zákruta. Mali teda blízko aj k reklame, aj k automobilom. Štruktúra majiteľov sa postupne menila a neskôr sa reklamná činnosť oddelila do novozaloženej spoločnosti. V roku 1998 prebehla transformácia firmy na akciovú spoločnosť. V roku 2006 sa BOAT stal autorizovaným predajcom značky Volkswagen. S predajom značky SEAT firma skončila v roku 2017.

Najpredávanejšie auto u vás?

Za spomínaných 25 rokov, čo je BOAT na trhu, sa menili modely aj preferencie zákazníkov. Aktuálne za značku Volkswagen bezkonkurenčne viedie Golf, ktorý je v súčasnosti aj naším najpredávanejším modelom vôbec. Za značku Volkswagen úžitkové vozidlá je následne najpredávanejším modelom T6. Za značku ŠKODA sú to Fabia a Octavia.

Koľko áut sa vám už podarilo dostať na slovenské cesty?

V predaji nových vozidiel toto číslo prekročilo 22-tisíc kusov. BOAT však predáva aj jazdené vozidlá, takže počet spokojných zákazníkov s vozidlom z BOAT-u je určite vyšší. Pre názornosť, keby tieto autá stáli za sebou, kolóna by sa začínala v Bratislave a končila v Trenčíne. Na tomto množstve sa vozidlá značky Volkswagen vrátane úžitkových podielajú približne štvrtinou. Je to

však hlavne preto, lebo ich predávame len „v druhom polčase“ existencie firmy. Aktuálne tvorí podiel predaja vozidiel značky Volkswagen vyše 75 percent z nášho celkového predaja nových áut.

Čo je na vašom dilerstve špeciálne, čo vás môže odlišiť od iných?

Zákazník u nás nájde širokú ponuku nie len osobných, ale aj úžitkových vozidiel Volkswagen, pre ktoré sme vyčlenili samostatný salón. Okrem toho sme aj e-Dealer a máme tiež dobíjaciu stanicu pre elektromobily. Poskytujeme operatívne lízingy na nové vozidlá, máme aktuálne spektrum modelov všetkých značiek, ktoré predávame. Naše služby sa nekončia pri predaji vozidla, poskytujeme aj popredajné služby. Vozidlo zákazníkovi vrátime opravené, vycistené a medzitým mu poskytneme náhradné, ktorých máme dostatočné množstvo. Spolupracujeme so všetkými významnými poistovňami,

obhliadku auta je možné vybaviť priamo u nás. K pôvodným zariadeniam servisu sme pridali výkonné diagnostické pracovisko. Máme karosárske a lakovacie dielne s kompletnými službami. Snažíme sa, aby každý zákazník, ktorý k nám príde, vybavil všetko okolo auta na jednom mieste. Kúpu vozidla, financovanie a poistenie, vybavenie príslušenstvom, servisné prehliadky, údržbu, prípadné opravy či STK. A keď nastane čas, tak aj výmenu auta za nové s vykúpením toho starého na protihodnotu.

Kvalitu našich služieb ocenili už aj osobnosti slovenského šoubiznisu. K našim pravidelným zákazníkom patria Milan „Junior“ Zimnýkoval, Marcel Forgáč, DJ Carlo a DJ Truhlík z Funrádia, Martin Pyco Rausch, Robo Opatovský, šéfkuchár Marek Ort z relácie Moja mama varí lepšie ako tvoja, kúzelník Talostan, Miško Kalman z relácie Česko Slovensko má talent a mnohí iní.





V názve vždy nesú meno rodiny Porsche.

Na Slovensku značku Volkswagen zastupuje [Porsche Inter Auto Slovakia](#) v troch prevádzkach ako predajné aj servisné miesto: v salónoch Porsche Bratislava na Dolnozemskej a Vajnorskej ulici, v Porsche Nové Zámky a v Porsche Nitra, kde poskytuje certifikované servisné služby.

Porsche Inter Auto je medzinárodná sieť prevádzok. Jej zakladateľkou bola v roku 1951 dcéra Ferdinanda Porscheho, legendárneho konštruktéra ikonickejho modelu Porsche 356, pani Louisa Piéch. V Rakúsku, strednej a vo východnej Európe tvorí siet 114 dílerstiev, ktoré sú predajným alebo servisným miestom koncernových značiek Volkswagen, Škoda, Seat, Audi, Volkswagen úžitkové vozidlá, Porsche, Lamborghini a Bentley. Zastúpenie máme aj v Číne, Malajzii, Singapure, Kolumbii, Čile a v Bruneji. Od roku 2011 je Porsche Holding GmbH súčasťou koncernu Volkswagen (Volkswagen AG).



PORSCHE INTER AUTO SLOVAKIA

Dátum vzniku: 1992

**Prvé auto značky Volkswagen,
ktoré predali:** bordový VW Golf III.
generácie

**Počet spokojných zákazníkov
(alebo predaných áut):** V našej data-
báze máme nad 100 000 zákazníkov.
Mnohí z nich sú našimi klientmi už od
založenia našej spoločnosti.

Počet zamestnancov: 314

Majiteľ: Porsche Holding Salzburg,
súčasť koncernu Volkswagen



Ako dlho sa venujete predaju automobilov?

Na Slovensku pôsobíme od roku 1992, teda už 26 rokov. Stavebný kameň pre-vádzky pokladali p. Johann Beranek a JUDr. Dušan Valihora, ktorý pôsobil vo funkcií generálneho riaditeľa 20 rokov.

Najpredávanejšie auto u vás?

Dlhodobo oblúbené modely sú Golf a Passat. Momentálne sa veľkému záujmu klientov tešia SUV modely a crossovery T-Roc, Tiguan, nový Tiguan Allspace a nový Touareg.

Čo je na vašom dílerstve špeciálne, čo vás môže odlíšiť od iných?

Naše prevádzky spoznáte podľa toho, že v názve vždy nesú meno rodiny Porsche.

A to je pre nás veľký záväzok. Samozrejme, že nám to dodáva veľkú silu, aj ekonomickú. Možnosť pracovať s najmodernejšími technológiami, perfektné vybavenie servisov, reprezentatívne priestory našich salónov. Teší nás, že máme naozaj stabilný personál a že každý rok môžeme podakovať našim „jubilantom“, zamestnancom, ktorí v tom roku dosiahli svojich 5, 10, 15, 25 rokov kariéry v Porsche Inter Auto Slovakia. O štyri roky pridáme novú kategóriu 30. Toto je v pracovnom prostredí na Slovensku zriedkavé a veľmi si to vážime. Zamestnancom poskytujeme mnohé výhody, benefity a školenia. A sme radi, že sa to odzrkadluje na ich spokojnosti. Táto stabilita sa odráža aj v spokojnosti našich zákazníkov, ktorí sa k nám počas tých rokov stále vracajú.





Ako chutí kalifornský sen.

Obytný Volkswagen sme vyskúšali tak, ako sa patrí.
Na cestách naprieč Kaliforniou.

TEXT Filip Garaj FOTO Volkswagen



Presne pred 30 rokmi nemecká firma Westfalia upravila dodávku Volkswagen T3 na malý karavan a vznikla legendárna California. Štyri miesta na sedenie, štyri nočlahy, nezameniteľná dohora vyklápacia strecha, to je základný koncept, ktorý zostal dodnes nezmenený. Samozrejme, v aute nechýba ani malá kuchynka s drezom, plynovou dvojplatničkou a chladničkou. Nezávislé kúrenie sa aj vtedy dodávalo za príplatok. Tí, ktorí ho nemali, si pomáhali naštartovaním. Motor uložený vzadu pod podlahou vraj dokázal prehriať kabínu prekvapivo rýchlo.



»TENTO ŽIVOT MILUJEM. SOM SLOBODNÝ, MÔŽEM SA PRESUNÚŤ, KDE CHCEM A V AUTE SA MI SPÍ POHODLNE.«

Prehliadkou prvého Volkswagenu California, vyrobeného v roku 1988, sme odštartovali test najnovšej Califorie, postavenej na báze Volkswagenu T6. A aby bola skúška ešte zaujímavejšia, malé obytné auto sme vyskúšali pria- mo v slnečnej Kalifornii. Veď práve tu dodnes jazdia desiatky, možno aj stovky starších Californií a majitelia ich opatrujú ako oko v hlave.

Prvá etapa nášho putovania nás zaviedla za jedným z nich. Martin vyzerá ako hrdina z filmového plátna. Svalnatý opálený učiteľ surfovania s dlhými blond vlasmi už desať rokov žije v karavane, prevažne na slávnej pláži Venice beach. Momentálne má na parkovisku zaparkova-

né dva Volkswageny: T1 slúži ako spálňa, v T2 sú odložené surfovacie dosky a ďalšie pomôcky. Počas sezóny však k pláži pritiahe všetkých šesť svojich „Transportérov“.

„Tento život milujem. Som slobodný, môžem sa presunúť, kde chcem a v aute sa mi spí pohodlne. Myslím, že som jednou z miestnych atrakcií,“ hovorí Martin. Keď sa ho opýtam, či si svoje autá dokáže sám opraviť, bez váhania odpovedá. „Áno, hoci začiatky boli tažké. Pod si vyskúšať, ako sa šoféruje môj domov na kolesách,“ hovorí a otvára mi dvere do obytného Volkswagenu T1. Vzduchom chladený štvorvalec potrebuje pridať veľa plynu, aby vytiahol auto z naviate-

ho piesku. Kulisa radenia pripomína miešanie gulášu, posilňovač riadenia samozrejme chýba, no zážitok je to obrovský!

Pred odchodom z Venice beach nemôžeme minúť 2,5 kilometra dlhé promenádu. Je to raj rôznych väčších či menších umelcov. Niekoľko hrá na gitare a spieva, iný predáva obrazy a ďalší pokreslené zaváraninové poháre. Keď sa opýtam, čo to je, predavačka rozohrá malé divadelné predstavenie. V pohári sa vraj ukrýva môj sen. Stačí zaplatiť päť dolárov, otvoriť vrchnák a môžem ho zažiť. Odolal som, ale atmosféra na Venice beach je návyková. Akoby tu nikto nemal starosti.

Sadáme do našej Califorie a pokracujeme za kulinárskymi zážitkami. Ty-



Vyklápanie hliníkovej strechy je v závislosti od výbavy mechanické (manuálne) alebo elektrohydraulické.

pický americký fast food je na každom kroku a v podstate všade majú plno. Príprava hamburgerov a hranolčekov pri pomína veľkosériovú výrobu, pričom hladní návštevníci netrpezlivovo vyckávajú s účtenkou v ruke, kedy personál zakričí ich číslo a môžu si vyzdvihnuť svoje menu. Kečup zo samoobslužnej výdajnej tečie potokom rovnako, ako sladké nápoje. Na prvé ochutnanie sú zaujímavé aj typické americké raňajky – volské oká, opečená slaninka, opekané zemiaky a tousty natreté jemne slaným margarínom (nie maslom). Druhý chod tvoria hrubé palacinky, opäť natreté slaným margarínom a poliate javorovým syrupom. Prípadne vafle s ovocím.

Druhý kulinársky extrém predstavujú reštaurácie, zamerané na zdravú výživu. Samé „raw“, „bio“, „chia semienka“ a podobne. Tortily plnené zeleninou, hubami a feta syrom chutili prekvapivo výborne podobne ako smoothie z manga, banánu, kokosového mlieka a ďalších príasad. Okrem reštaurácií tu existuje aj veľa obchodov špecializovaných na zdravú výživu. Na modernú zdravú stravu však musíte mať náležite hrubú peňaženku.

V Kalifornii sme strávili dovedna tri noci, z toho dve v aute. Pôvodne trojčlenná výprava sa zredukovala na dvojčlennú, ale dnes už vieme, že traja dospelí sa vo Volkswagene California vyspia bez problémov. Vyklápanie hliníkovej strechy je

v závislosti od výbavy mechanické (manuálne) alebo elektrohydraulické. Hore následne vznikne plnohodnotné dvojlôžko. Spodnú posteľ vytvoríte posunutím a sklopením zadnej lavice, na ktorú patrí skladací matrac.

Kuchynku tvorí plynová dvojplatnička s elektrickou iskrou (na zapálenie horáka netreba otvorený oheň), chladnička a drez. Nádrž na vodu má objem 30 litrov, rovnako veľký je aj zásobník na odpad. Pohyb po aute je jednoduchý – stačí vyklopiť strechu a zároveň horné lôžko. Potom môže v Californii stáť aj dvojmetrový basketbalista. Desiatky odkladacích priestorov sú samozrejmosťou. Nechýba ani vyklápací stolík či možnosť otočiť



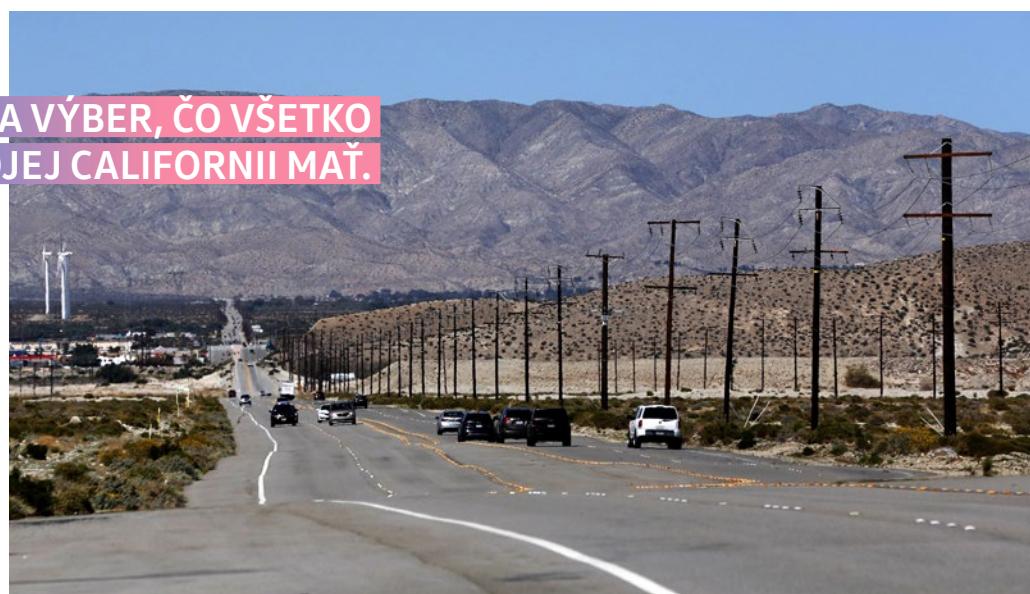
VOLKSWAGEN DÁVA NA VÝBER, ČO VŠETKO CHCE ČLOVEK VO SVOJEJ CALIFORNII MAŤ.

predné sedadlá o 180 stupňov. V zadnej časti auta je okrem kufra aj malá sprcha.

V okolí Los Angeles nás zastihlo pomerne svieže počasie, a tak sme boli vďační za nezávislé kúrenie. Jeho intenzita sa nenastavuje v stupňoch Celzia, ale v stupňoch účinnosti. Je ich spolu desať a chce to istý kompromis. Keď sme pri zhruba 12°C zapli kúrenie na maximum, prejavil sa určitý teplotný rozdiel medzi hornou a spodnou časťou kabíny. Preto sa posádka jednoducho musí dohodnúť.

Volkswagen dáva na výber, čo všetko chce človek vo svojej Californii mať. V základe dostanete manuálne vyklápaciu strechu, štyri miesta na spanie, plus vonkajší stolík s dvomi stoličkami. V cenníku si však môžete zaškrtnúť kuchynku, vysúvaciu markízu, trojzónovú klimatizáciu, nezávislé kúrenie, 230 V vonkajšiu zásuvku pre dobíjanie akumulátorov z externého zdroja...

Väčšina zákazníkov si pravdepodobne vyberie jednu z piatich výkonových verzií naftového štvorvalca 2,0 TDI. My sme si užívali pre tento typ auta netradičný motor – preplňaný benzínový dvojliter TSI (150 kW/204 k), spriahnutý



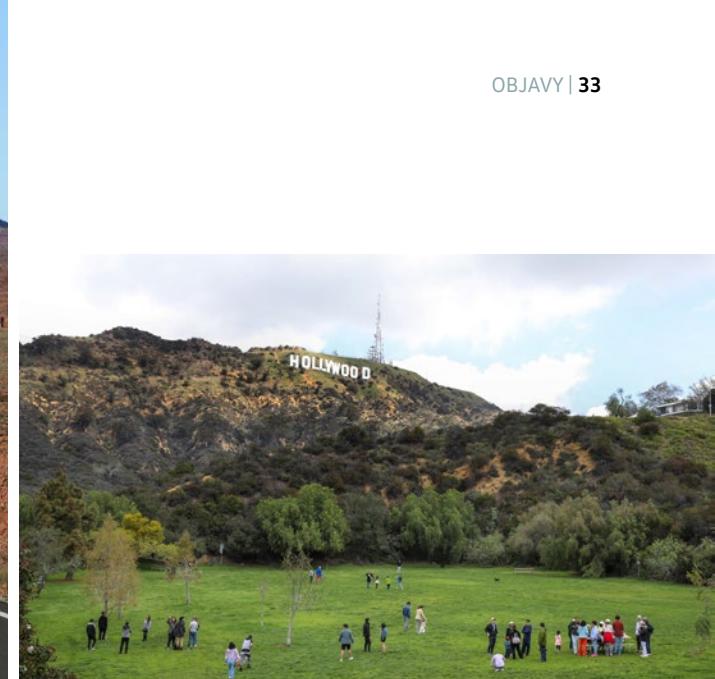
so sedemstupňovou dvojspojkou prevodovkou DSG a pohonom 4MOTION. Bonusom bola mechanická uzávierka zadného diferenciálu.

Toto je naozaj fajnšmekerská kombinácia! Benzínový turbomotor sice neurobil z plne naloženej Californie vyslovene šprintéra, ale výkonová rezerva mu nechýba. Podľa očakávania je veľmi tichý a ani spotreba nebola nijako extrémna – priemer sa pohyboval okolo 11 litrov na sto kilometrov, a to sme motor nijako nesetrili.

Američania nejazdia tak komótne, ako sa o nich hovorí. Najmä v mestách radi používajú klaksón a pustiť iné auto pred seba, pri radení sa do jazdných pruhov, nie je vždy samozrejmosťou. Drivivú

väčšinu áut poháňajú benzínové motory. Dokonca aj v minibusoch si ševelili veľké osemvalce, avšak upravené na spaľovanie zemného plynu (CNG) alebo etanolu (E85). Zatiaľ čo v meste prevažujú ázijské značky, na vidieku rastie počet starých amerických áut. Najväčším prekvapením na vidieku pre nás boli križovatky, kde nik nebol na hlavnej ceste. Šoféri prichádzajúci z rôznych strán museli zastať na stopke. Cez križovatku sa následne prechádza v tom poradí, v akom ste k nej prišli. Má to svoje rácio, pretože nik „nepriletí“ do križovatky vysokou rýchlosťou, a tým pádom výrazne klesá riziko vážnych havárií.

Ochutnávka života v karavane bola pekelne krátka, ale aj tak sme sa stihli za-



Drivív väčšinu áut poháňajú benzínové motory. Dokonca aj v minibusoch si ševelili veľké osemvalce.

DÁ SA POUŽÍVAŤ V KAŽDODENNOM ŽIVOTE, NIE JE PRÍLIŠ VEĽKÉ A NEBUDÍ ZBYTOČNÚ POZORNOSŤ.

milovať. Samozrejme, keď idete za obytné auto zaplatiť balík peňazí, je dobré zrátať si, do akej miery ho dokážete využiť, aké sú náklady na kempy, atď. Veľkou výhodou Volkswagenu California je, že nejde o jednoúčelové auto. Dá sa používať v každodennom živote, nie je príliš veľké a nebudí zbytočnú pozornosť. Aj to môže vo finále rozhodnúť, že si ten karavan predsa len doprajete.





Maskovanie áut s pôvodom v armáde.

Poznáte to, maskáčové oblečenie je neodmysliteľnou súčasťou armády na ukrytie osôb, áut či lodí. V automobilovom svete sa maskovanie nosí tiež a slúži na podobné účely. Jeho úlohou je totiž držať podobu pripravovanej novinky v tajnosti. Kde sa to však začalo?

TEXT Radoslav Petrík FOTO Volkswagen



Dôkazom, že aj Slovensko spadá do „štátov testovania“ je nedávno predstavená vlajková loď Touareg. Tú automobilka Volkswagen poslala zamaskovanú, no s poriadnom gráciou, z rodnej Bratislavы na jej svetovú premiéru do Pekingu



História maskovania siaha až do čias prvej svetovej vojny. Práve vtedy prišiel britský námorný umelec Norman Wilkingson s víziou takzvaného oslnenia nepriateľa. Tento systém totiž dostał označenie *dazzle camouflage* a využívali ho počas bojov najmä armádne lode, čím chceli zmiať nepriateľa a „utajať“ svoju rýchlosť, pozíciu či smer. Využívali na to rôzne sa prekrývajúce kontrastné veľké a nepravidelné vzory. Takéto maskovanie sa časom rozšírilo, no v súčasnosti armáda využíva iné zaručené spôsoby. V automobilom priemysle však zostávajú maskovaniu *dazzle* stále verní, a to s jediným cieľom – čo najdlhšie utajať podobu kriviek nového modelu auta pred verejnosťou a objektívmi čoraz lepšie vybavených fotografov.

Automobily sú totiž počas určitej fázy vývoja podrobenej testom nielen v centrach, ale aj v reálnej premávke na cestách, kde je potrebné udržať ich výslednú podobu v tajnosti. Pre zhoršenie vnímania reálnych tvarov karosérie sa používajú spomínané *dazzle* vzory, ale tiež plastové, látkové či kožené diely. Rovnako sa napríklad na „zdeformovanie“ svetiel využívajú farebné lepiace pásky. Tieto materiály sa používajú do určite miery aj dnes, avšak s postupujúcim vývojom modelu postupne prechádzajú na „*dizzle* fólie“.

Dazzle camouflage využívali počas bojov najmä armádne lode, čím chceli zmiať nepriateľa a „utajať“ svoju rýchlosť, pozíciu či smer



„Vozidlá k nám prichádzajú už maskované. Môže ísť buď o „lahké“ maskovanie, čo je polep fóliou vo vzhľade „zebry“ a maximálne sa pod túto fóliu nainštaluje penová vyplň na niektorých miestach, aby nebolo poznať tvar karosérie. Alebo sa používa „tažké“ maskovanie, kde sú plastové diely rôzneho tvaru naskrutkované priamo na karosériu tak, aby bolo znemožnené rozpoznať pôvodný tvar karosérie. Možná je aj kombinácia oboch druhov maskovania,“ hovorí Martin Novotný, riaditeľ českej spoločnosti MBTech, ktorá sa nedávno sa stala súčasťou francúzskej skupiny AKKA Technologies a zaoberá sa okrem iného aj testovaním prototypov vozidiel.

Samozrejme, auto musí byť schopné fungovať v reálnej premávke a nemôže ohrozovať ostatných účastníkov. Predné či zadné svetlá a smerovky musia byť teda do istej miery bez maskovania. To isté platí o miestach, kde sú osadené parkovacie senzory, radary či kamery. A tých je pri súčasných autách čoraz viac pre zvyšovanie bezpečnosti a komfortu pasažierov. Ako informuje Martin Novotný, maskovanie do istej miery ovplyvní aj aerodynamiku vozidla, avšak pri testoch realizovaných spoločnosťou MBTech nie je aerodynamika rozhodujúca.

Fólie pritom na prototypoch áut nemôžu byť hocijaké, musia byť naozaj odolné, aby vydržali testovanie mode-



lov v extrémnych podmienkach. Je potrebné, aby vydržali napríklad aj jazdu v prostredí s teplotou hlboko pod nulou, ale tiež v tropických horúčavách a v teréne. Čo všetko sa pri tom testeje? „Zjednodušene povedané, všetko, čo môže nastáť pri reálnom využívaní vozidla zákazníkom. Cieľom je zostaviť a naplánovať test tak, aby jeho intenzita v kratšom čase dokázala napodobniť bežnú dobu životnosti vozidla a preveriť spoľahlivosť tak vozidla, ako aj jeho komponentov,“ dopĺňa Novotný.

Niektorí automobilky potom v rámci marketingových kampaní do istej miery poodhalujú svoje plánované novinky. Ako tvrdí Novotný, testy prebiehajú aj na Slovensku. Väčšinu ich testov však absolvujú autá na území Českej republiky, no bežne sa testujú aj v iných krajinách. Jedným zo zaujímavých zážitkov pre skúšobných jazdcov spoločnosti MBTech bolo napríklad niekoľkotýždňové testovanie v Austrálii. Dôkazom, že aj Slovensko spadá do „štátov testovania“ je nedávno predstavená vlajková loď Touareg. Tú automobilka Volkswagen poslala zamaskovanú, no s poriadou gráciou, z rodnnej Bratislavы na jej svetovú premiéru do Pekingu.

Za volantom vtedy sedel Rainer Zietlow, rekordér na dlhé trasy. Ak si však myslíte, že testovací jazdci poznajú podobu maskovaných prototypov vopred, ste na omyle. Rovnako totiž nepoznajú dizajn karosérie, keďže maskovania vznikajú vo väčšine prípadov priamo v závodoch. Ich povinnosťou je potom počas jazdy dbať na to, aby sa do čo najväčšej miery zne-

Nechajte teda zapracovať svoju fantáziu a skúste odhaliť, ako bude T-Cross vyzerať, keď zhodí svoje maskovacie fólie



»T-CROSS CHCE KRIČAŤ DO SVETA, ŽE JEHO DEBUT SA BLÍŽI.«

možnilo odhalenie vozidla. Platí to aj pre interiér, ktorý musia pri prípadnom opusťtení auta (potrebe odbehnuť si napríklad na záchod) dôkladne zakrývať.

Podobne je na tom aj chystaný kompaktný SUV model od Volkswagenu, ktorý má niesť názov T-Cross. Akéosi „Polo na steroidoch“ však stavilo taktiež na úplne iný štýl maskovania a sebaprezentácie pred samotnou premiérou. Zatiaľ čo ostatné značky sa snažia prototypy na cestách čo najmenej zvýrazňovať a chcú byť

nenápadné, T-Cross chce kričať do sveta, že jeho debut sa blíži. Prednú a zadnú časť maskujú pomocou výrazných farebných fólií a v strednej nezakrytej časti je dokonca nápis I AM MORE (Som viac). Model má byť zameraný skôr na mladšiu klientelu a práve takýmto spôsobom ju chce zaujať ešte pred samotným veľkolepým odhalením sa celému svetu.

Ako sa budú štýl a spôsoby maskovania jednotlivých prototypov pripravovať v budúcnosti, je otázne, isté však je, že budeme svedkami čoraz zaujímavejších riešení, ako upútať pozornosť potenciálnych zákazníkov. Pritom však automobilky využívajú stále fungujúcu techniku dazzle, ktorá má korene v dávnej minulosti.

Nový 7-miestny Tiguan Allspace.

Veľa miesta pre všetkých a pre všetko.



Štýlové a všeobecné SUV bez kompromisov.

Nový Volkswagen Tiguan Allspace je elegantný, všeobecný dobrodruh. Vnútorný priestor je čistý, prehľadne usporiadany a poskytuje až **sedem miest na sedenie** s komfortným priestorom na nohy pre celú posádku. V prípade, že máte viac kufrov ako pasažierov, sedadlá jednoducho sklopite a získate tak **1 775 litrov batožinového priestoru**. Ten vďaka funkcií **Easy Open** otvoríte bez pomocí rúk. Dynamický dizajn dopĺňajú **LED svetlá**. Pohodlie a bezpečnosť podporujú plná konektivita a asistenčné systémy ako **Park Assist, Lane Assist** alebo **Area View**.



Volkswagen

Tvoríme budúcnosť.

Predĺžená Záruka

3

4

5

Profi Kredit

1/3

1/4

1/5

Spotreba paliva v l/100 km: 5,0 – 6,5 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 131 – 170 (kombinované). Triedy energetickej efektivity: A – C. Všetky uvedené ceny sú ceny odporúčané pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne vaš autorizovaný predajca Volkswagen. Fotografia je ilustračná. Inzercia obsahuje reklamu na produkt „Financovanie Profi Kredit“ od spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o.



Špecialista na opravy po nehode. Po oprave ako nové.



Mali ste dopravnú nehodu? Pamätajte na to, že nesprávna oprava havarovaného vozidla môže byť pre vás do budúcnosti veľkým bezpečnostným rizikom. Obráťte sa preto na profesionálov, ktorí vám zaistia záruky výrobcu a zachovajú bezpečnosť a cenu vášho vozidla na tej najvyššej možnej úrovni.



Moderné vozidlá v súčasnosti používajú nové technológie a celý rad prvkov zvyšujúcich bezpečnosť posádky vo vozidle. Prvky aktívnej bezpečnosti ako ABS, ESP, asistenčné systémy vodiča napomáhajú predísť a zabrániť dopravnej nehode. Robustná karoséria tvorená z vysokopevnostnej ocele, bezpečnostné pásy, sústava airbagov a ďalšie prvky pasívnej bezpečnosti pomáhajú znížiť riziko poranenia a chrániť prepravované osoby v prípade nehody. Napriek tomu ani vozidlá vybavené všetkými týmito prvkami nedokážu vždy dopravnej nehode zabrániť a vozidlo musí byť opravené.

Neodborne vykonaná oprava nemusí byť na prvý pohľad viditeľná, môže však mať fatalne následky pri následnej nehode. Nedostatočná tuhosť a zlé deformačné chovanie karosérie, nefunkčné alebo nedostatočne fungujúce prvky aktívnej a pasívnej bezpečnosti môžu spôsobiť ujmu na zdraví prepravovaných osôb a môžu zapríčiniť aj trvalé následky, dokonca až smrť.

KVALITA SA NAOZAJ OPLATÍ

To, ako sú profesionálne opravy po nehode dôležité, potvrdil aj medzinárodný porovnávací test dielov, uskutočnený v roku 2014 pod vedením Skúšobného ústavu pre automobilovo-technické služby KTD (Prüfinstitut Kraftfahrzeugtechnische Dienstleistungen). V rámci neho boli vozidlá podrobene nárazovému testu pri rovnakej rýchlosťi a potom opravené s použitím originálnych a neoriginálnych dielov. Na oboch vozidlách boli opäťovne vykonané nárazové testy. Výsledky jednoznačne potvrdili, že neodborná oprava má negatívny vplyv na tuhosť a deformačné chovanie karosérie, funkčnosť prvkov pasívnej bezpečnosti, a to sa prejavilo aj vo zvýšených nákladoch na následnú opravu.

Podľa nového zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke bude od januára 2020 pre prevádzkovateľa vozidla po dopravnej nehode alebo škodovej udalosti, ktorá mala vplyv na hlavné bezpečnostné prvky vozidla, povinné podrobiť odstráneniu vzniknutých chýb len v certifikovanom mieste opravy.

VÝHODY PRE VÁS A VAŠE VOZIDLO

Kompetencia

Špecialista na opravy po nehode opravuje odborne, podľa výrobcom definovaných opravárenskej a technologických postupov a s požadovaným dielenským vybavením. O opravu vášho vozidla sa stará špeciálne vyškolený a kvalifikovaný personál.

Originál

Pri oprave sa používajú výlučne nové Originálne diely Volkswagen®, výrobcom schválené laky a spotrebny materiál. Originálne diely sú testované v tých najnáročnejších podmienkach pod prísnym dohľadom výrobcu Volkswagen AG. Ako jediné tak zaručujú 100% kvalitu opravy a bezpečnosť vášho vozidla.

Zachovanie hodnoty

Váš Volkswagen si aj po nehode zachová tú najvyššiu možnú hodnotu. Vždy sa používajú výlučne nové Originálne diely Volkswagen®.

Pomoc

Servisní partneri sú tu pre vás 24 hodín denne, či už priamo na mieste alebo prostredníctvom odťahovej služby. Vďaka náhradným vozidlám vám zaistíme nepretržitú mobilitu. Pomoc pri riešení poistnej udalosti a pri komunikácii s poistovňou je u nás samozrejmosťou. Ušetríte tak čas a vyhnete sa všetkým nepríjemnostiam.

Záruka

Všetky záruky zostávajú zachované – záruka od výrobcu, záruka proti prehrdzaveniu karosérie a Garancia mobility.





Iba vozidlo opravené v súlade so štandardmi výrobcu garantuje rovnaké bezpečnostné parametre ako pred nehodou.

ŠPECIALISTI NA OPRAVY PO NEHODE

Na základe všetkých týchto skutočností sa spoločnosť Porsche Slovakia, importér vozidiel Volkswagen a Volkswagen Úžitkové vozidlá, rozhodla zaviesť projekt certifikácie autorizovaných servisov s názvom „Špecialista na opravy po nehode“.

Cieľom tohto projektu je predovšetkým zaručiť zákazníkom odbornú opravu vozidla po nehode. Autorizovaní servisní partneri participujúci na tomto projekte musia splňať náročné podmienky - využívať špeciálne technológie a dielenské vybavenie, používať výhradne Originálne diely Volkswagen® a vykonávať len výrobcom predpísané postupy opráv prostredníctvom odborne vyškoleného personálu.

V súčasnosti je v rámci projektu certifikovaných šesť servisných partnerov: Porsche Inter Auto Slovakia Dolnozemská ul. Bratislava, Auto Gábriel Košice, DS - CAR Dunajská Streda, Galimex Martin, Moris Slovakia Košice a PO CAR Prešov. A proces certifikácie ďalších partnerov naďalej pokračuje.

Požiadavky na certifikovaných špecialistov sú náročné a komplexné. Tý-

kajú sa nielen nástrojov vybavenia klampiarskej dielne a lakovne, ale aj systému zabezpečenia opravárenských postupov určených výrobcom a kontroly kvality všetkých procesov.

ZÁRUKA ODBORNEJ OPRAVY

Súčasťou celého procesu je aj odborná príprava a preškolenie servisných pracovníkov. V máji tohto roku spoločnosť Porsche Slovakia v spolupráci so spoločnosťou HOMOLA začala sériu školení pre karosárov v Ružomberku. Kvalifikačné vzdelávanie je zamerané predovšetkým na praktické zručnosti v oblasti moderných opráv karosérii.

Program Špecialista na opravy po nehode však znamená viac ako len kvalitne a bezpečne opravené vozidlo po nehode. Chvíľu po nehode dostanete rýchlu pomoc v podobe nepretržitej asistenčnej služby. A aby ste zostali aj naďalej mobilní, poskytneme vám náhradné vozidlo a celú poistnú udalosť vám môžeme doriešiť aj s poistovňou.

Viac informácií o projekte Špecialista na opravy po nehode nájdete na stránke: www.vw.sk/servis-prislusenstvo/volkswagen-service/specialista-naopravy-po-nehode



Zostaňte mobilní, úspešne naštartujte!



Garancia mobility LongLife.
Sú chvíle, keď je naozaj dôležité prísť načas.

Ochrana a pomoc nepretržite 24 hodín denne. Získajte ešte väčšiu bezpečnosť a pohodlie na vašich cestách. S našou Garanciou mobility LongLife sa aj v prípade technickej poruchy alebo nehody dostanete bezpečne do cieľa.



Volkswagen

Volkswagen blog

Touareg

NEPREMEŠKAJTE

Touareg vs. @forestdk
Forest Skis je menej známa, no súkromne slovenská znáoska využívajúca drevené džazové lyže pre profesionálnych lyžiarov aj milovníkov...

Touareg vs. @riza_kr
Športovec, podnikateľ, tréner modelingu a môj najväčší český humor. Nie a najhovieš je aj čerstvou maminkou Silvia Křížanová, známa na...

Touareg vs. @stiepacibujon
Ak počasne sledujete násť Instagram @Volkswagen_Slovensko určite vám nevziať, že sa ho na ľahom zdrope zberie Boris Heleško a kia...

Napíšte nám

Arteon v Ženeve

NAJČÍTAJANÉJSIE BLOGY POSLEDNÉHO TÝŽDŇA

Zraz GTI Coming Home: GTI vlastných príchutí
pozrite sa na 12. septembra 2018

Touareg vs. @mkordos známy aj ako Foodman
pozrite sa na 17. augusta 2018

Na sociálnych sietiach sa dá naraziť na mnoho šikovných ľudí. My sme si vytipovali páru zaujímavých a ponúkli sme im na test nový Volkswagen Touareg. Každý ho používal s ohľadom na svoj životný štýl, a tak sme zistovali, či je Touareg naozaj všeobecne talentované auto.

Volkswagen blog

Kompletné testy nájdete už tradične na našom blogu www.volkswagenblog.sk.

My vám ponúkame pári viac a dojmov ako ochutnávku.

Volkswagen Touareg vs. influenci.

Nový Touareg sme dali otestovať známym osobnostiam z online sveta. Influenci z rôznych oblastí sa na auto pozreli z rôznych perspektív.

AUTOR Volkswagen blog

Michal Kordoš a.k.a. @mkordos a.k.a. Foodman

Chalan, ktorý to v kuchyni naozaj vie, avšak nechcelo sa mu otvárať vlastné reštauráciu. Michal stážoval v tých najlepších zahraničných reštauráciach a teraz prináša kulinárské zážitky na netradičné miesta – a pokoju aj k vám domov. Cestuje často a v aute ho pristihnete so zapnutým športovým režimom. Napriek tomu, že nie je zástancom SUV, Touareg si ho získal. „Na ceste sa správa veľmi sebavedome a mal som pocit, ako keby väzil o tonu menej. Človek teda má možnosť užiť si aj tie jazdy na okreskách. Čo ma však dostało najviac, je, že nový Touareg je skutočne všeobecné auto do všetkých podmienok, a teda právom pre mňa kraľuje SUV-čkam a právom je vlajkovou lodou Volkswagenu.“ Michala prekvapila ovládateľnosť auta a obrovský displej. „Najviac ma však očaril systém natáčania zadných kolies, ktorý k manévrovaniu či už vo vysokej rýchlosťi alebo pri parkovaní veľmi napomáha a len pridáva na radost v jazde.“

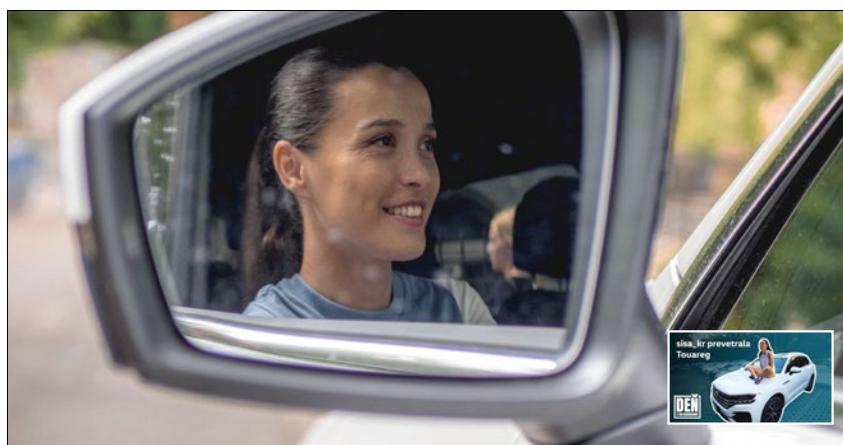


Boris Holečko a.k.a. @slepacibujon

Zarastený, potetovaný, no nesmieťne pozitívny týpek, to je Boris Holečko. Je to talentovaný videomaker a kameraman, ktorý sa stal známy aj vďaka spolupráci so Sajfom vo Fun rádiu. V aute chce mať pohodlie, priestor a kvalitné audio. „Nový Touareg je podľa mňa absolútnej raketa medzi autami. Čakal som od neho súčasť dosť, no aj tak dokázal očariť. Testoval som ho v meste, mimo mestá aj v offroade. Absolútne nemám čo vytknúť.“ Takto zhrnul svoje dojmy z Touarega. Najviac ho prekvapilo nočné videnie a podvozok s natáčaním zadných kolies.



Silvia Križanová a.k.a. @sisu_kr



Žiadnen test auta by neboli dôkladný, ak by sme doň nezapojili aktívnu maminu! Sisa má toho totiž naozaj veľa. Športuje, podniká, živí sa modelingom... Auto takejto ženy by malo tak tiež zvládnuť takpovediac všetko. Pre Sisu je od tehotenstva prvoradá bezpečnosť v aute, pohodlnosť sedačiek a ľahké parkovanie. Ne-smieme zabudnúť na praktickú stránku. „Kočík sa vošiel do kufra priam ukážkovo. Netreba špekulaovať, ako sa tam zmestí, prosté ho tam dáme vedľa seba a vybavené.“ Na záver ešte pochvala príjemnej atmosféry v kabíne: „Príjemne ma prekvapil veľký dotykový displej a panoramatická strecha, ktorou prechádzka dnu príjemné denné svetlo. Pozitívne hodnotím aj priestranne zadné sedenie.“

Viktor Devečka a Broňa Brtáňová a.k.a. @forestsksis

Tento talentovaný páru, ktorí vyrába unikátne dizajnové drevené lyže (samořejme, že v ich vnútri nájdeme exotickejšie materiály), žije extrémne aktívnym (alebo aktívne extrémnym?) životom. Podnikatelia, ale aj nadšenci pre šport všetkých druhov Touareg otestovali naozaj poctivo. Viktor uprednostňuje pohodlné auto s obrovským kufrom. „Za tých pár dní som sa snažil naozaj otestovať Touareg tak, ako by som používal auto bežne v plnom zaťažení a, samořejme, preto som ho musel zobrať hned na Liptov. Nahádzal som doň desať paddleboardov (dva by sa ešte bez problémov zmestili). Bez väčších ťažkostí sa doň zmestili aj moje 196 cm dlhé lyže a vedel by som si predstaviť, že by som doň dal aj celý nás testovací set lyží.“ Touareg sa v rukách tímu Forest Skis nevyhol ani off-roadu. Viktor bol nadšený aj z nočného videnia. „Napríklad srnka, ktorá vám vyskočí spoza stromu; vďaka Touaregu by to už vôbec nemuselo byť životu nebezpečné, ale prehľadná, zvládnuteľná situácia. Týmto si ma to auto maximálne získalo.“



Z každého testu vzniklo aj video, ktoré si môžete pozrieť na [YouTube kanáli Volkswagen Slovensko](#). Videá nájdete aj v jednotlivých blogových článkoch. Príjemné pozeranie!

Volkswagen **blog**

Nórsko s Passatom.

Vyrážam na sever. Cieľ je Nórsko, konkrétnie súostrovie Lofoty. Čaká ma 13-dňové dobrodružstvo, z toho takmer polovica za severným polárnym kruhom. Niekoľko týždňov plánujem trasu, pýtam sa ľudí, čítam články na nete a pozerám videá. Chcem byť pripravený, no napriek tomu nemám detailný itinerár, ktorého sa budem držať. Predbežne má celý okruh asi 4 500 km cez Štokholm – Oslo – Alesund – Trondheim – Bodo – Moskenes – Andenes – Tromso – Štokholm.

TEXT a FOTO Pavol Galko







Volkswagen Passat Variant Alltrack
je skvelé všestranné auto



Mojím štvorkolesovým spoločníkom bude Volkswagen Passat Variant Alltrack 2.0 TDI 4MOTION DSG 140 kW/190 k. Je to skvelé všestranné auto s mamutím dojazdom vyše 1 200 km (na okresných cestách), mierne zdvihnutý podvozok a 4Motion ma podržia mimo asfaltu a hlavne po sklopení operadiel zadných sedadiel dostanete rovnú plochu, takže sa tam dá vyspať. Páči sa mi, ako má koncern VW zvládnuté asistenčné systémy. Verte mi, že adaptívny tempomat, automatické prepínanie diaľkových svetiel, asistent zachovania jazdného pruhu s aktívnym zásahom do riadenia na udržanie v pruhu a asistent na monitorovanie mítveho uhla v kombinácii so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou DSG sú pri

takomto nájazde kilometrov za krátky čas vitanými pomocníkmi.

Je 6.00 ráno a ja vyrážam z Banskej Bystrice do Katovíc. Pre zjednodušenie cesty prvý úsek cesty do Štokholmu letím. Je to limitujúce z hľadiska batoziny, môžem si zobrať len 10-kilovú príručnú a 20-kilovú príplatkovú batožinu, ale ušetrím presun tam a spať asi 3 500 km a 4 dni cesty. Po hodine a pol prilietať na letisko Skavsta vzdialené od Štokholmu asi 100 km. Preberám auto a vyrážam do asi 450 km vzdialého Osla.

Oslo, okrem toho, že je hlavné, je aj najľudnejšie a najväčšie mesto Nórsko s vyše tisícočinnou historiou. Všetky dôležité pamiatky sú viac-menej v centre prístupné pešo alebo na bicykli. Fakt je, že v meste cítiť tlak na znižovanie emisií a je príjemné, že sa to deje z iniciatívy

ludí, a nie preto, že ich do toho niekto tlačí reštrikciami. Nie je pravda, že sa do centra nedostanete autom s konvenčným motorom. Buď sa do konkrétnej ulice dostanete autom, alebo nie, a je jedno, aký má pohon. V centre tiež nie sú bežné nabíjačky na elektromobily pri každom parkovacom mieste, aj keď by sa pri koncentrácií elektromobilov uživili. Ja som takú ulicu napríklad ani nenašiel. Doobeda som sa prešiel po centre a vyrážam na sever po hlavnej ceste E136. Prvých zruba 300 km je doslova vydretých. Cesta je nudná a najvyššia povolená rýchlosť mimo diaľnice je 80 km/h, s častými obmedzeniami na 60 až 40 km/h. Ich dodržiavanie je väčšinou poistené radarom. Zhruba od mesta Dombas sa však cesta začína kľukatiť cez hory. A tu niekde sa pre mňa začína Nórsko, do ktorého som sa zamiloval. Od



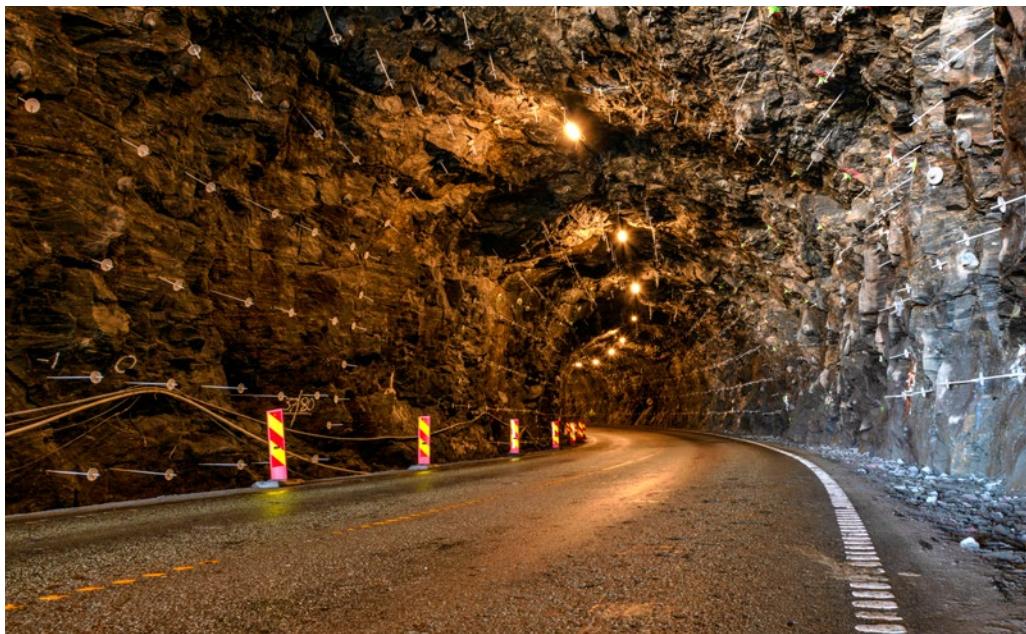
tejto chvíle, priatelia, je to už všetko, len nie nuda.

Či veríte alebo nie, trollovia sú skutoční a majú aj svoju cestu. Trollstigen je záverečným bodom na scénickej ceste 63 z Geiranger cez Valldal. Dostať sa na vrchol Stigrora (858 m) 11 vracákmi, s úžasným výhľadom do údolia, je skutočný zážitok. Hore si môžete scenériu v celej svojej dramaticnosti pozrieť z oceľovej vyhliadky, prípadne sa osviežiť v panoramatickej reštaurácii. Cesta je v zime zatvorená, obyčajne ju otvoria koncom mája alebo začiatkom júna. Už s prichádzajúcou nocou pokračujem ďalej dole údolím do Valldalu a popri fjorde do Alesundu.

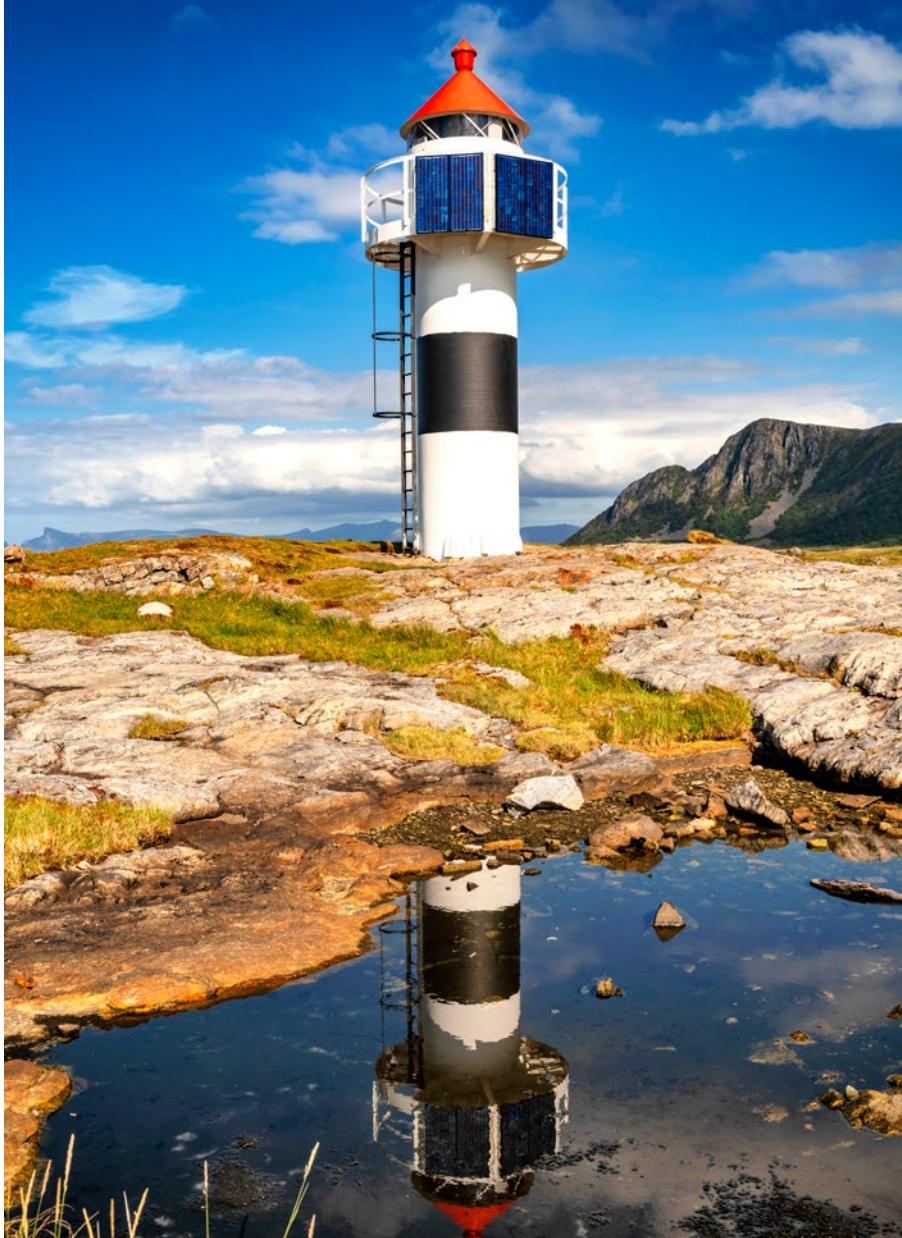
Sústavou podmorských tunelov som sa dostať z Alesundu na maják Alnes. V tuneloch sa, pre mňa nezvyčajne, ide najprv strmo dolu a potom strmo hore. Dôvod



**»TROLLOVIA
SÚ SKUTOČNÍ
A MAJÚ
AJ SVOJU CESTU.«**



» OBLAST
HELGELAND
SA SKLADÁ
Z NIEKOĽKÝCH
OSTROVOV
POSPÁJANÝCH
7 TRAJEKTMI. «



6 top ciest

V severnej časti Nórska, zhruba od úrovne Alesundu, je 6 ciest, z ktorých doslova padnete na zádok a bez debaty ich radím k top šoférskym destináciám na svete. Sú to Trollstigen a ďalej na juh smer Geiranger cez Valldal, The Atlantic Road, Helgeland, Lofoty, Andoya Scenic Route a Senja Scenic Route.

[viac info](#)

www.nasjonaleturistveger.no

je neznámy, tipujem, že kvôli tlaku vody. Svojimi nahrubo osekanými stenami mi pripomínajú skôr baňu ako tunel. Po pár kilometroch späť vedľajšími cestami po pri starých mostoch pri Skodje sa naloďujem na prvy z celkovo 11 trajektov do Molde a po ceste 64 do Vevangu, kde sa začína slávna The Atlantic Road. Spája ostrov Averoy s pevninou, bola dokončená v roku 1989, skladá sa z 8 mostov a meria 8 274 metrov. A je na nej asi najfotogenickejší most na svete. Nocujem v kempe, a keďže už nemali voľnú chatku a ja nemám stan, spím v aute. Ráno sa budím celý otlačený. Uvedomujem si, že už nemám zo, a padá rozhodnutie kúpiť si na ďalšie prespanie v aute nafukovačku.

Bránona na sever je mesto Trondheim – korunovačné mesto Vikingov. V meste ústí do 130 km dĺhého fjordu Trondheimsfjor-

den rieka Nidelva. Práve podľa nej dostalo mesto meno Nidaros a dlho bolo hlavným mestom Nórska. Už vyše 1 000 rokov, od čias, keď vikinskí králi Olaf I. a Olaf II. prijali kresťanstvo, až doteraz je Nidaros (Trondheim) pútnickým miestom.

Zatiaľ ide všetko podľa plánu. Cesta ubieha, stále mám slnečno takmer bez oblaku. Vraj padajú teplotné rekordy za posledných 70 rokov. Teploty sa stále držia okolo 30 °C. Nie je kam ponáhľať sa, a tak za mestom Steinkjer opúšťam hlavnú cestu a ďalej pokračujem na sever vedľajšími cestami popri fjordoch smer Bodo, odkiaľ ide loď na Lofoty. Idem po scénickej ceste na pobreží v oblasti nazývanej Helgeland. Skladá sa z niekoľkých ostrovov a fjordov pospájaných 7 trajektmi. V hoteli alebo kempe si zoberte infobrožúru. Je aj v angličtine/nemčine a je v nej mapa s nazna-

čenými trajektmi, kilometrami, ktoré musíte prejsť, resp. dobou plavby na trajekte a časmi odchodom trajektov. Tiež sú tam možnosti ubytovania. Samozrejme, že keď som na Slovensko oznámil, že mám bezoblačno, na druhý deň sa zatiahlo. Ale padlo mi to vhod. Na predposlednom trajekte z Kilboghavnu do Jektviku prekračujem severný polárny kruh. Ešte nie som ani v polovici cesty, a už mi dochádzajú superlatívny na opis prírody. Nádherné výhľady, úzke cesty, tunely a mosty ma nechali s otvorenými ústami.

V Bodo som sa nalodil na najdlhší, 3,5 hodiny trvajúci trajekt na Lofoty. Zoberte si so sebou na palubu z auta všetko, čo budete potrebovať, pretože nákladný priestor zamkýnajú. Môj notebook ostáva v aute. Nič to, fotky odzalohujem večer. Lofoty sú nádherné. Vďaka životodarnému Golfské-



mu prúdu je život na nich odpradávna úzko spojený s rybolovom. Každoročne v januári sa sem priplávajú neresiť húfy arktickej tresky. Sezóna trvá až do apríla. Uvádzsa sa, že rybári vyluvia až 30 000 ton ročne. Ryby vypitvajú a sušia tri mesiace na drevených stojanoch. Ešte v júli všade cítisť rybacinu. Pre Lofoty sú typické červené rybárske domy Rorbu, ktoré sú zasadené do fjordov a pri každom sa hojdá rybárska loďka. Červené sú preto, lebo červená farba bola najlacnejšia. Bielu si mohol dovoliť iba bohatší človek. A tak rybárske domy a hospodárske budovy sú červené. Postupne objavujem rybárske dedinky (súčasne aj posledné písmeno nórskej abecedy), Moskenes, Reine, Hamnoya a Nusfjord. Cestou sa snažím vymetať vedľajšie cesty, aby mi nič neuniklo. Na noc som zakotvil v kempe na pláži Utakliev. Vonku je ideálnych 24 °C.

Ugriloval som si mäso, dal si k tomu pivo a spal v aute za severným polárnym kruhom s päťhviezdičkovým výhľadom na západ slnka. Absolútne cestovateľská paráda.

Na chvíľu konečne prišlo nórsko leto. Začalo pršať, ale teplota je stále na tričko. Opúštam južný, alebo povedzme hlavný, ostrov Autvagoya a z ostrova Hansseloya sa cez parádny most dostávam na ostrov Langoya a vyrážam ďalej na sever na ostrov Andoya, smer Andenes. Tu už, samozrejme, opäť po vedľajšej scénickej ceste na západnom pobreží. Bola to skvelá voľba, všade nádherné výhľady. Mojím posledným trajektom na tejto ceste som sa z ostrova Andoya presunul na ostrov Senja a vydal sa po vedľajšej ceste na severnej strane smer trajekt do Tromso. Myslel som si, že ma v Nórsku už nič neprekvapí, ale tátó horská cesta s krásnymi výhľadmi

ma dostala do kolien. Trochu som sa zdržal a nestihol posledný trajekt o 4 minúty. Zakýval som mu a do Tromsa si spravil 150 km zachádzku. Nič to, o jednej v noci, keď som prišiel, bolo ešte aj tak svetlo. Tak mi napadá, že veta „jasné, prídem (z piva) ešte pred zotmením“ tu nabera iný rozmer.

Tromso – Paríž severu – je najväčšie mesto na severe Škandinávie. Geograficky je o chlp vyššie ako Murmansk. V minulosti to bol východiskový bod pre lovecké a neskôr expedičné výpravy do arktických oblastí a na severný pól. Preto ho volali aj Brána do Arktídy. Pre svoju polohu 350 km severne od severného polárneho krahu je Tromso vyhľadávané od septembra do marca na pozorovanie polárnej žiary. Od mája do konca júla si tu môžete užiť polárny deň. Tromso bolo najsevernejší a zároveň posledný nórsky cieľ mojej cesty.



Zvrtol som to na juh a čaká ma takmer 1 600 km cez Fínsko do Švédska a popri Botnickom zálive dole do Štokholmu. Toto je cesta, ktorou chodia aj slovenskí rybári, keď idú na ryby do Nórska (Tromso/ Bodo) autom. Pre vyššiu maximálnu povolenú rýchlosť (100 km/h/110 km/h vs. max. 80 km/h) je rýchlejšia. Vo Švédsku je cesta povedzme „rýchlosného“ typu. Striedavo má každý smer dva pruhy. Prekvapilo ma, že na cestách vidieť dosť veľa amerických veteránov z 50./60./70. rokov. Všetky krásne zreštaurované a naleštené.

Štokholmom uzatváram moju severskú cestu. Je to mesto plné farieb nazývané Benátky severu. Najzaujímavejšie je staré mesto so svojimi úzksymi uličkami. Je tu napríklad aj najstaršia reštaurácia na svete Den Gyldene Fryden, ktorá funguje od roku 1 722, Nobelovo múzeum, králov-





Typický nórsky dom s trávou na streche



ské sídlo atď. Oplatí sa odviezť aj metrom, ktoré má naozaj zaujímavé stanice.

O Nóroch sa vrvá, že sú chladní, ale ja mám opačnú skúsenosť. Ludia, ktorých som stretol, boli extrémne milí a priateľskí. Všetci boli ochotní poradiť, čo vidieť, kam ísť. Nórsko nie je v EÚ, pretože vstup Nóri už dvakrát odmietli v referende. Ale je členom dohody o schengenskom priestore, a tak na cestovanie stačí občiansky preukaz. Vďaka tăžbe ropy je to jedna z najbohatších krajín na svete a pravidelne vyhŕavia rebríček krajín najlepších pre život. Platí tu pravidlo Allemannsretten, čiže právo na prírodu pre všetkých. V praxi to znamená, že sa môžete zložiť so stanom hocikde okrem súkromného pozemku. Samozrejme, že je normálne, že po sebe pozbierate odpadky, zoberiete ich so sebou a nebudete

nič ničiť. Toto právo sa aj využíva, takže sa teoreticky môžete celou cestou „prestanovať“.

V Nórsku sa platí nórskymi korunami (NOK) a kurz je asi 10 NOK za 1 EUR. Je tu vysoká životná úroveň a k tomu sú adekvátne aj ceny. Cenovú úroveň by som prirovnal ku Švajčiarsku. Ale nie je to nič, čo by vás malo od návštavy tejto nádhernej krajiny odradiť. Liter nafty stojí prieberne 16 NOK, za auto v kempe zaplatíte 120 NOK, za stan ďalších 100 NOK, chatky v kempe stojia asi 850 NOK pre dvoch, hotel 1 000 - 2 000 NOK. Potraviny v supermarketu sú zhruba dvakrát drahšie ako u nás. Espresso 20 - 30 NOK, hamburger s hranolčekmi v reštaurácii pri ceste asi 160 - 180 NOK, vo fastfoodovej sieti je to 160 NOK aj s nápojom, veľká miska polievky 150 NOK. Cena za bežný trajekt je

+/- 180 NOK (Bodo-Lofoty 1 000 NOK). Platí sa za auto a spolužadcov, šofér ide zadarmo. Cena za prenájom auta strednej triedy na 13 dní je asi 13 000 NOK + kompletne poistenie extra. Vo Švédsku, kde som bral auto ja, to bolo takmer o polovicu lacnejšie.

V Nórsku je čiastočná prohibícia. Okrem piva, ktoré si môžete kúpiť aj v supermarketu, ale iba do 18.00 hod. za asi 45 NOK za plechovku 0,33 l, je ostatný alkohol k dispozícii iba v štátnych monopolných obchodoch Vinmonopolet. A ani tie nie sú všade. V celom meste je väčšinou len jeden. Ak ste z vidieka, môže sa stať, že k najbližšiemu Poletu budete cestovať hodinu a viac autom. Pivo v bare stojí asi 100 NOK. Podľa prieskumov to však Nórrom neprekáža a až 80 percent ich je za zachovanie týchto reštrikcií.



Z celkovo 13 dní som bol 5 za severným polárny kruhom. Výber auta Volkswagen Passat Variant Alltrack 2.0 TDI 4MOTION DSG 140 kW/190 k sa ukázal ako skvelá volba. Prešiel som 4 853,5 km (+558 km BB-Katovice-BB) a použil 11 trajektov, v aute som strávil 80,89 hodiny (+ 8 hod. BB - Katovice - BB + 3 hod. v lietadle) a spotreboval 284,57 l paliva. Dosiahol som priemernú spotrebu 5,86 l/100 km (počítac 5,7 l) pri priemernej rýchlosťi 60 km/h. Na mojej ceste za polárny kruh som videl len časť Nórska. No aj to mi stačilo na to, aby som mu totálne prepadol. Určite sa na sever ešte vrátim v zime na fotolov polárnej žiary a

**» ŽIVOT NA LOFOTOCH
JE ODPRADÁVNA SPOJENÝ
S RYBOLOVOM..«**



Čo ste možno o Volkswagene nevedeli.

Automobilka má už viac ako osemdesiat rokov. V tomto úctyhodnom veku má na konte nielen milióny vyrobených kusov, ale tiež množstvo zaujímavostí, ktoré vás možno prekvapia.

TEXT Štěpán Vorlíček ILUSTRÁCIE Kristína Šimková

100

Stovka pre rodinu

Prvý Volkswagen vznikol preto, lebo Ferdinand Porsche dostal za úlohu skonštruovať automobil, ktorý by odviezol dvoch dospelých a tri deti, a pritom dokázal ísť stovkou.



600 000

Ako Bratislavský kraj



Asi takému množstvu ľudí dáva spoločnosť Volkswagen prácu na celom svete. Je tak jedným z najväčších zamestnávateľov planéty.

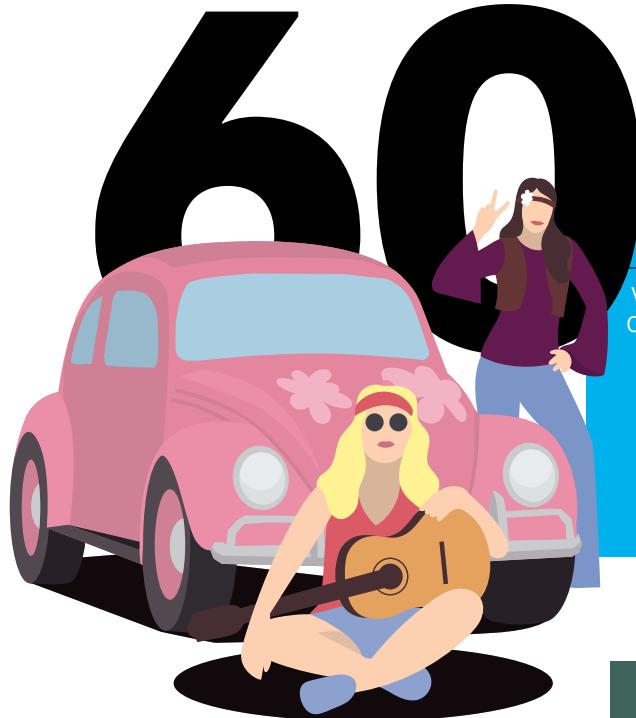
No, thank you!

Nemci ponúkali Chrobáka Britom v rámci vojnových reparácií. Spoločnosť Ford však jeho výrobu odmietla.

Namiesto kosti

Oblúbená psia hračka Kong je inšpirovaná jednou z častí zavesenia kolies pôvodného Transportera. Rád sa s ňou hral nemecký ovčiak tvorca hračky.





60

Vek Chrobáka

V Spojených štátach si musel Chrobák na popularitu počkať. Predstavil sa tam v roku 1949, avšak žiadna udalosť to nebola. V šesťdesiatych rokoch sa na všetkých zahraničných vozidlách podieľal 60 percentami.

Toľko rokov sa vyrábal legendárny Chrobák – od roku 1938 až do roku 2003.

21 592 464

Celkovo sme vyrobili 21,6 milióna Chrobákov.

Motorová kolíska

Narodili ste sa v Chrobákovi. Takéto deti si automobilka ctila. Za odmenu dostávali akcie Volkswagenu.



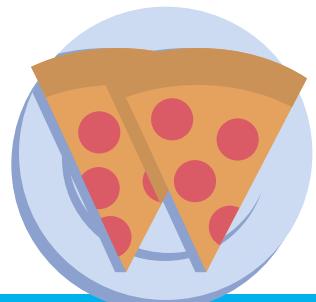
EČV do zbierky

Album Abbey Road od Beatles asi poznáte. Spomíname si na to, že na jeho obale bol biely Chrobák s evidenčným číslom LMW 281F? Značka bola veľmi žiadaná a ľudia ju opakovane kradli.



Pre budúce generácie

Karosériu dvoch posledných Chrobákov vyrobených v Nemecku si automobilka váži: sú zatavené vo vosku a umiestnené u jedného predajcu v grófstve Buckinghamshire.



VW vs. pizza

Najväčší svetový predajca tejto pochúťky je americký reťazec Domino's Pizza. Firma vznikla v roku 1960 a hneď nasledujúci rok jeden zo zakladateľov James Monaghan vymenil so svojím bratom Tomom svoj päťdesiatpercentný podiel za ojazdený Volkswagen. Tom v roku 1998 predal svojich 93 percent za miliardu dolárov.



Pavel Mikšík v kabíne
svojho športového kupé
ESOX v roku 1973

Sen o aute.

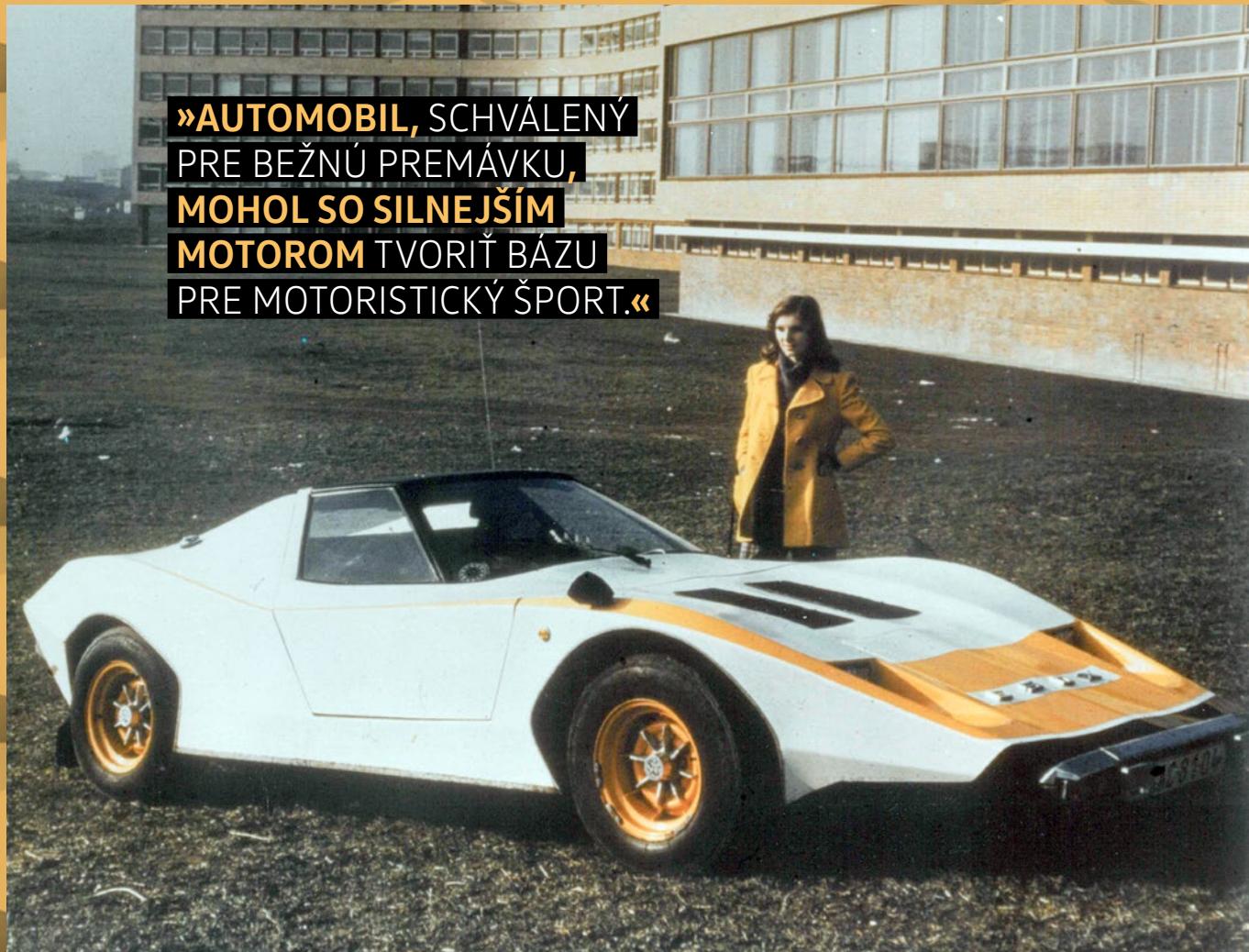
Športové auto je tradičným snom miliónov chlapcov a mužov na celom svete. No je iba málo ľudí, ktorí si tento sen vytvoria vlastnými rukami. Jedným z nich je akademický architekt Pavel Mikšík.

TEXT Kamil Pecho FOTO Pavel Mikšík a Fero Spáčil st.

Jeho výtvor pred 45 rokmi krátky čas vzbudzoval pozornosť na bratislavských uliciach. Mal označenie ESOX a pri pohľade na futuristickú karosériu by mälokto hádal, že jeho základom je podvozok modelu Volkswagen „Chrobák“. Znalcom techniky to prezádzal iba charakteristický tlmič výfuku.

Mladý absolvent vtedajšej bratislavskej Slovenskej vysokej školy technickej (teraz Technická univerzita) a Vysokej školy výtvarných umení mal na uskutočnenie svojho sna najlepšie odborné predpoklady. Nezlomná vôľa vytvoriť vozidlo podľa svojich predstáv mu pomohla prekonáť mnohé prekážky a úskalia počas troch rokov stavby, ako aj úspešne previesť svoj výtvor cez byrokratické bariéry schvalovania individuálne vyrobeného vozidla.

Počin konštruktéra je o to obdivuhodnejší, keď si uvedomíme, že sa realizoval v podmienkach plánovaného hospodárstva a centrálne riadenej ekonomiky, keď pre bežného človeka nebolo vôbec jednoduché kúpiť alebo nechať si individuálne vyrobiť akékoľvek technické komponenty na stavbu automobilu.



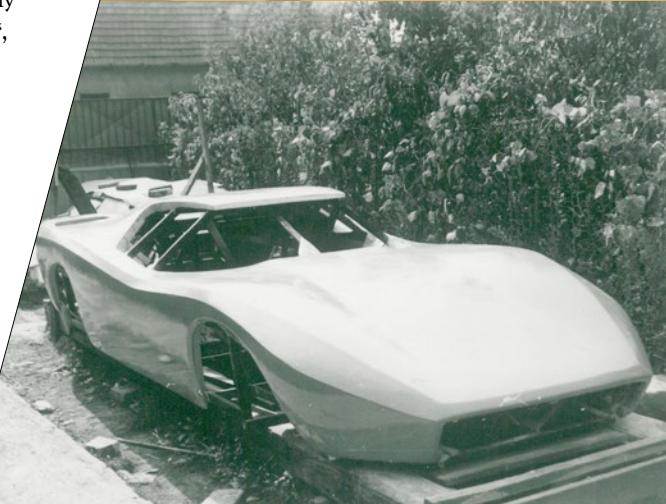
ESOX mal pri dĺžke 4,30 m výšku iba 105 cm. Palivová nádrž bola umiestnená za kabínou, tvar karosérie bol testovaný v aerodynamickom tuneli ako model v mierke 1:10.

Prvú karosériu zo sklolaminátu autor vyrobil „podľa srdca“ - tak, aby splňala jeho estetický ideál. No ukázalo sa, že na dosiahnutie účelu je potrebný opačný postup. Pavel Mikšík mal ambíciu vytvoriť automobil schválený pre bežnú premávku, ktorý by so silnejším motorom mohol tvoriť východiskovú bázu pre automobilový šport.

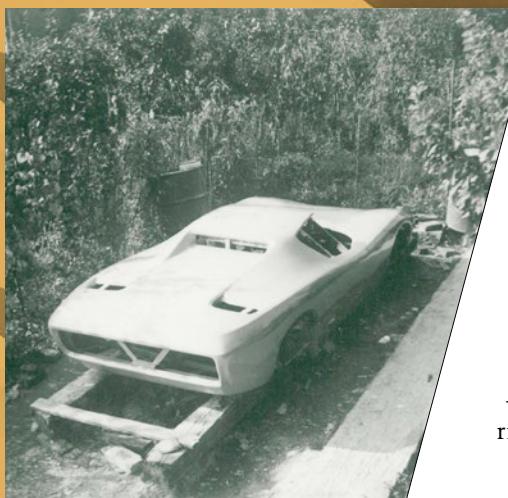
Dvojmiestne kupé, ktoré autor neskôr pomenoval ESOX (latinsky štuka) podľa nápadnej tvarovej podobnosti s rybacom predátorom, spočívalo na originálnej podlahovej plošine VW 1300 s rázvorom 240 cm. Podvozok mal zmenšenú svetlú výšku osvedčenou metódou pootočenia torzných pružín, vpredu boli kotúčové brzdy. Už aj 15-palcové rozšírené kolesá z ocelového plechu predstavovali tvrdý oriešok. Konštruktér ich nakoniec nechal vyrobiť prevarením vo Výskumnom ústave zväčšačkom, aby na ne mohol použiť pneumatiky Barum 205/65 HR 15, používané na reprezentačné limuzíny Tatra 613 – najvýkonnejšie obutie, dostupné u nás v tom čase.

Definitívna karoséria mala zalaminovaný pomocný rám z oceľových rúrok. „Bol to vlastne taký ‚parazol‘, na ktorý sa kládli rohože zo sklenených vlákien,“ hovorí Pavel Mikšík. Kvôli presnosti výroby bola karoséria vylaminovaná ako jeden kus, z ktorého bola vyrezaná dopredu odklopňá kabína posádky, zadné okno a kapota motora. Tým sa celé spektrum technických výziev ani zdaleka neskončilo.

Autor si sám navrhhol a nechal vyrobiť anatomicky tvarované škrupinové sedadlá s koženkovým potahom, rovnako ako malý trojramenný športový volant. Stupnica rýchlosmera siahala do 320 km/h, pretože mal na polovicu zredukovaný prevod zo štandardnej stupnice do 160. Pri sériovom, vzduchom chladenom štvorvalci 1,6 litra s výkonom 37 kW (50 k) to bola značná rezerva.



Prvý prototyp karosérie mal zaoblenejšie tvary



„Nakreslil som novú stupnicu vo veľkom a fotografickej cestou ju nechal zmeniť na pôvodný rozmer,“ vysvetluje Pavel Mikšík. Predné sklo vyrobila istá skláreň v Česku, stierač, zadné svetlá a spätné zrkadlá boli prispôsobené diely z rozličných typov automobilov a príslušenstvo predávané v obchodoch siete Mototechna.

No najtažším orieškom bola homologácia – teda schválenie typovej spôsobilosti individuálnej prestavby motorového vozidla. Pre príliš vágnu a zastaranú vtedajšiu právnu úpravu sa tvorca musel niekoľkokrát podrobiť vrtochom policajných orgánov a robiť zbytočné konštrukčné zásahy do vozidla. Definitívne sa musel rozlúčiť s pôvodným nápadom vybaviť vozidlo vyklápacími reflektormi. Pre skrátenie schvaľovacieho procesu ESOX najprv dostal nevzhľadné okrúhle reflektory z nákladného auta a predné smerové svetlá zo skútra. Až následne konštruktér namontoval zapustené obdlžníkové svetlá z Avie a obdlžníkové smerové/obrysové svetlá. Doplниili ich prídavné diaľkové „halogény“ Cibie z predajne zahraničného podniku Tuzex – mekky vtedajších automobilových „tunerov“.

Z výsledku svojej trojročnej kreatívnej práce sa Pavel Mikšík tešil iba niekoľko mesiacov. Životné peripetie umelca v slobodnom povolaní ho prinútili dať auto súkromnému veriteľovi ako zálohu za pôžičku. Keď bolo po čase jasné, že nedokáže svoj záväzok v dohodnutom termíne splniť, súhlasiel s prepisom vozidla. ESOX nový majiteľ následne predal do Piešťan a tam sa jeho stopa stratila. Pavel Mikšík sa viac automobilovým projektom nevenoval. Zato obohatil verejný priestor na Slovensku a v Česku mnohými hodnotnými výtvarnými dielami – ako je napríklad unikátna Spievajúca fontána v Mariánskych Lázňach.



P
PierPoint Landing
Shoreline Park
Catalina I...

I.D. CROZZ je budúcnosť v elegantnom štýle.

Model I.D. CROZZ sa takmer nehlučne klže ulicami Los Angeles. Keď ho zbadáte, pomyslíte si, že prichádza priamo z vedecko-fantastického filmu. Hned, keď sa crossover zastaví, pripúta pozornosť okoloidúcich. Zaujímajú sa o dizajn a technické detaily. Čím je vozidlo také osobité, môžu najlepšie vysvetliť dizajnéri zodpovední za rodinu I.D. Sú nimi Diana Zyndaová, Cihan Akcay a Vagarsh Saakyan.

TEXT Benjamin Seibring FOTO Huseyin Erturk

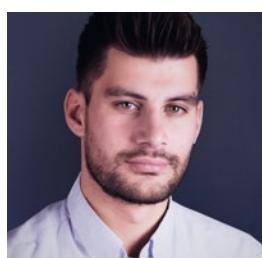


Novú rodinu I.D. predstavila spoločnosť Volkswagen na uliciach Los Angeles po prvý raz. Patrí do nej kompaktné vozidlo I.D., model I.D. BUZZ, ktorý je Typom z budúcnosti a predovšetkým I.D. CROZZ – silný a zároveň elegantný crossover. Modely sú súčasťou koncepcie integrovanej mobilitu, ktorú chce spoločnosť Volkswagen implementovať od roku 2020. Inovatívny elektrický pohon, digitálne siete a autonómna jazda sú základnými charakteristikami štúdie I.D. Nad tým všetkým vládne jedna výrazná črta a tou je výnimcočný dizajn. Tím návrhárov spoločnosti Volkswagen vyvinul koncepciu, ktorá na ulice Los Angeles bez okolkov prináša stelesnenie budúcnosti. „Vytvorili sme jazyk individuálneho dizajnu, ktorý sa líši od bežných vozidiel so spaľovacími motormi,“ vysvetluje dizajnér exteriéru značky Volkswagen Cihan Akcay. „Najmä

v aktuálnych modeloch I.D., ktoré v súčasnosti predstavujeme, je sústredených množstvo črt reprezentujúcich túto novú reč dizajnu,“ dopĺňa Akcay.

Nové formy pre viac dynamiky

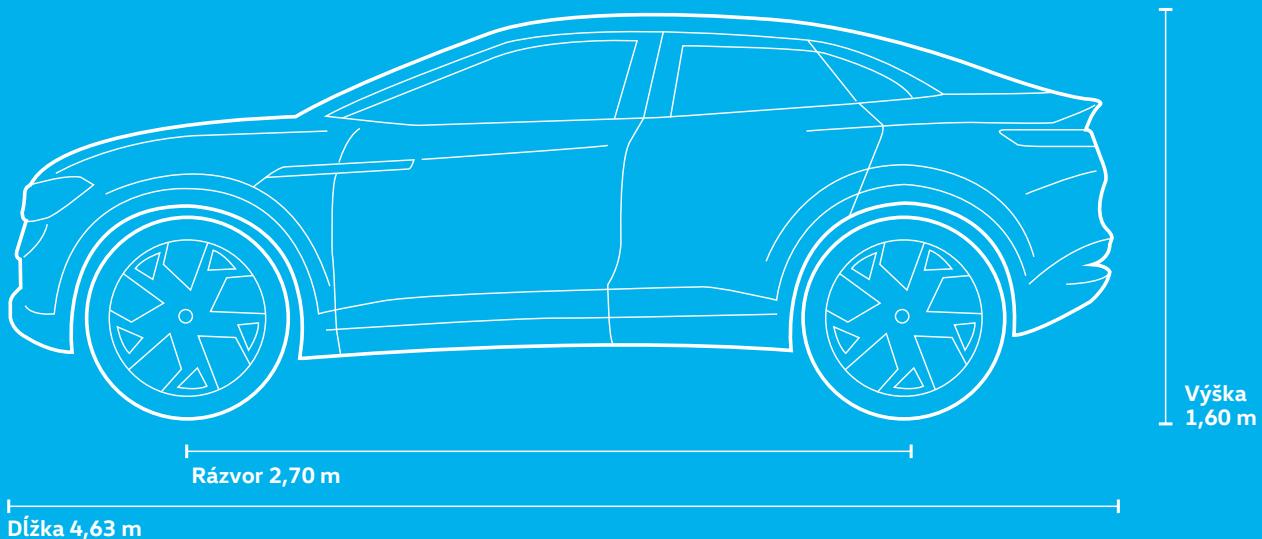
Na parkovisku Golden Shore, ktoré sa nachádza priamo na pobreží Long Beach, nebolo možné prehliadnuť tri modely typu I.D. Okolojdúci sa menia na okolostojacích a obdivujú futuristické vozidlá. Čo je za touto prítážlivostou? Ktoré črty sú rozhodujúce pri hľadaní rozdielov medzi modelom I.D. CROZZ a ostatnými súčasnými vozidlami? „I.D. CROZZ posúva dizajn spoločnosti Volkswagen na novú úroveň,“ hovorí Akcay. Solídne línie, ktoré doteraz charakterizovali vozidlá Volkswagen, sú nahradené preliačinou vo forme vlny, ktorá je zreteľná už pri boč-



Cihan Akcay

- V spoločnosti Volkswagen pracuje vo Wolfsburgu sedem rokov
- Je súčasťou tímu exteriérového dizajnu I.D. CROZZ

Technické parametre



Približne 30 min.
trvá nabíjanie na 80 percent kapacity batérie I.D. CROZZ

Približne 500 km
je dojazd na jedno nabitie

180 km/h
maximálna rýchlosť

Dva
elektrické motory s výkonom 225 kW (306 koní)

„I.D. CROZZ posúva dizajn spoločnosti Volkswagen na novú úroveň.“

Cihan Akcay

nom pohľade na I.D. CROZZ. Táto črta na karosérii dokonale zvýrazňuje kolesá. Vlnovka vzniká pri zadnom blatníku, pokračuje hlbockým ohybom na boku vozidla, aby sa následne opäť zdvihla pred predným blatníkom. Vlnovka je vytvorená dvoma líniami, ktoré vytvárajú rovnaký pohyb a sú umiestnené oproti sebe. Hru tvarov nie je možné sledovať iba z bočného pohľadu. „Vlnovku je možné vidieť aj v trojrozmernom režime, a to pri pohľade zhora. Hoci má model I.D. CROZZ dizajn

SUV, vďaka špeciálnej aerodynamike je to veľmi efektívne vozidlo,“ dopĺňa Akcay.

Inovatívne svetlomety

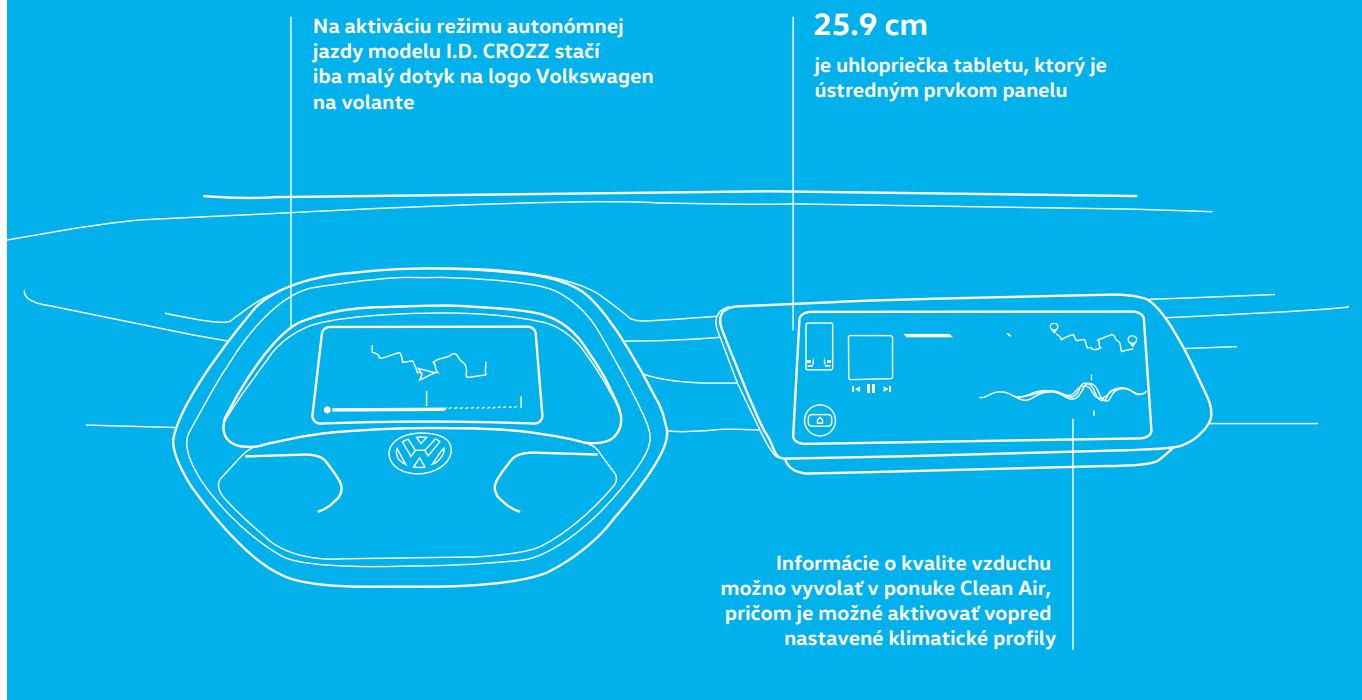
Charakteristický tvar svetlometov I.D. CROZZ a ďalších dvoch modelov I.D. je rozpoznanateľný už z diaľky. „Svetlo je niečo, čo prináša ľuďom emócie. Naše zameranie sa na svetlú je preto čoraz výraznejšie. To pomáha modelu I.D. CROZZ vystúpiť z davu aktuálne ponúkaných vozidiel,“ myslí si Akcay. Svetlomety s LED technológiou sú prepojené pásmom svetiel. Uprostred prednej časti dominuje osvetlené logo Volkswagen. To je novinka prezentovaná v rodine I.D. „Aj počas dňa I.D. CROZZ príťahuje pozornosť. Ak však chceme vidieť samotné detaily dizajnu svetiel, musíme si počkať na tmu. Keď sa zapnú svetlá, začne krátka pulzovať emblém spoločnosti Volkswagen.

To predznačí začiatok života svetelného pásu. Rozprestiera sa vodorovne po celej prednej časti. A napokon LED svetlá ohraňcia svetlometov. Týmto spôsobom vzniká žiarivá tvár automobilu, ktorá je taká typická pre značku Volkswagen. Vozidlo ponúka vodičovi citové privítanie.“

Červené posolstvo dizajnu

Ďalšou črtou, ktorou sa I.D. CROZZ odlišuje od iných áut, je červený metalický lak. „Červená znamená odvahu a príťahuje pozornosť. Farba je vyjadrením hrdosti, ktorú pocitujeme v súvislosti s naším prvým elektrickým crossoverom. Chceli sme tiež podciarknuť klišé, že futuristický dizajn musí vždy vyzerať superštýlovo. Materiály použité v modeli I.D. CROZZ vyvolávajú pocit útulnosti a tepla,“ opisuje Diana Zyndaová, ktorá pôsobí v spoločnosti Volkswagen ako vedúca tímu

Interiér



pre farby a doplnky elektrických vozidiel. „Naši dizajnéri stále sledujú nové trendy a materiálové koncepcie. Okrem toho sme v úzkom kontakte s vývojármi spoločnosti Volkswagen a oddelením Future Labs, kde sa vyvíjajú vízie budúcnosti. Chceme byť totiž inovatívni v čo najvyššej mieri. Preto môžeme presne zistiť, kam smerujú trendy povrchových materiálov a môžeme ich zpracovať do nových modelov,“ vysvetľuje Zyndaová. Ďalšou charakteristikou štúdie je dvojtónová farebná schéma. „Pri modeli I.D. CROZZ sa prejavuje kontrastnou čierou strechou, vďaka ktorej vyzerá silueta vozidla plochejšie. Strieborný strešný rám a C stĺpik farebne kontrastujú so zvyškom karosérie. Tento prvok dizajnu zabezpečuje jedinečnú kontúru všetkých modelov I.D.,“ dodáva Akcay.

„Chytré materiály v domákom, puristickom interiéri

V modeli I.D. CROZZ B stĺpik nenájde-te. Predné dvere je možné otvoriť až v 90-stupňovom uhlе. Zadné dvere sa posúvajú paralelne s karosériou. Vstupu

„Materiály použité v modeli I.D. CROZZ vyvolávajú pocit útulnosti a tepla.“

Diana Zyndaová



Diana Zyndaová

- Pre dizajnový tím spoločnosti Volkswagen vo Wolfsburgu pracuje štrnásť rokov
- Zodpovedá za oblasť farieb a doplnkov

do vnútorného priestoru tak nič nebráni. „Takéto riešenie umožňuje variabilný a najmä jednoduchý prístup do vozidla,“ hovorí Vagarsh Saakyan, dizajnér interiéru modelu I.D. CROZZ. Vnútražšku dominuje sivá farba – sivé aplikácie a textílie. „Sivá je momentálne pre nás nová čierna,“ zapája sa do rozhovoru Zyndaová. „Reprezentuje našu stratégii pre elektrické vozidlá, ktorú sme použili aj v modeli I.D. CROZZ.“ Jemné červené švy prenášajú hlavnú farebnú tému automobilu do jeho vnútražška. Sedadlá Alcantara majú špeciálne prešívanie, vďaka ktorému sa u posádky vyvoláva pocit domova. V súvislosti s autonómou jazdou a koncepciou integrovanej mobility spoločnosť Volkswagen nastavuje pre interiér nové priority. „Náš



záber materiálových dizajnérov sa výrazne rozšíril najmä vďaka chytrým materiálom,“ zdôrazňuje Zyndaová.

Konцепcia Open Space ponúka variabilný priestor

Vďaka chybajúcemu B stĺpiku sa môžeme tešiť na štedrý priestor. „Model I.D. CROZZ ponúka flexibilné rozvrhnutie priestoru vďaka koncepcii Open Space. Auto je viditeľne priestrannejšie. Zadné sedadlá sú nastaviteľné, a tak dokážu prispieť k väčšiemu interiéru. Variabilná stredová konzola sa môže posúvať dopredu alebo dozadu. Týmto spôsobom je možné vytvárať úplne nové rozloženia priestoru,“ vysvetluje Vagarsh Saakyan. „Puristický štýl pokračuje aj pri aplikáciách. Úplne sme sa vzdali používania materiálov ako drevo a chróm.“ Každý, kto nastúpi do vozidla, si uvedomí, že tu neuvidí žiadne tlačidlá. Povrchy s vysokým leskom neobsahujú vypínače a sú vybavené dotykovými funkiami. „Ako interiéroví dizajnéri sme museli íst úplne novým smerom. Boli sme nútení opustiť zabehané komfortné zóny. V modeli I.D.



Vagarsh Saakyan

- V spoločnosti Volkswagen vo Wolfsburgu pracuje sedem rokov
- Je súčasťou tímu exteriérového dizajnu I.D. CROZZ

„V režime autonómnej jazdy sa zmení farba interiéru vďaka svetelnej animácii.“

Vagarsh Saakyan

CROZZ sme revidovali všetky prvky interiéru a pri každej funkcií sme sa pýtali: potrebujeme ju alebo nie?“

Chytré svetlo zvýši pohodlie a bezpečnosť

Na Long Beach začína padať súmrak a interiér modelu I.D. CROZZ sa pomaly rozsvecuje. „Tím pre dizajn osvetlenia zapracoval do strechy svetelnú clonu, ktorej funkcie zďaleka prekračujú úlohu osvetlenia. V závislosti od toho, či je automobil riadený autonómne alebo manuálne, mení sa farba a intenzita osvetlenia pomocou svetelnej animácie,“ vysvetluje Vagarsh Saakyan.

Pri režime autonómnej jazdy by si vodič mohol čítať aj knihu. Svetlo je tlmené a žiare prirodzene. Ak model I.D. CROZZ jazdí v teréne alebo v manuálnom športovom režime, pocit dobrodružnej jazdy je podporený oranžovočerveným svetlom. Aj funkcie na podporu jazdy, ako sú napríklad navigačné inštrukcie alebo upozornenia, sú tiež vyjadrené príslušným svetlom.

S jazdcom sa tak rozvinie výnimcoľne intuitívna a emocionálna komunikácia. „Hovoríme tomu chytré svetlo. Túto črtu sme zaviedli práve v modeli I.D. CROZZ,“ hovorí Diana Zyndaiová a pokračuje zhrnutím práce na elektrickej štúdii: „Spolu s vývojom na elektrickom crossoveri sa vyvýjal aj násť. V dôsledku nového zoznamu používaných dizajnových foriem sme sa vydali aj novým koncepcným smerom. Iba takýmto spôsobom sa dali zladiť formy a materiály.“ Vagarsh Saakyan tiež vidí úspech projektu rodiny I.D., a to nielen z hľadiska pracovných metód a inovatívnych technológií: „Spoločnosť Volkswagen sa zameriava na ľudí a ich nové potreby v oblasti mobility. My teraz poskytujeme odpoveď na to, čo si majú ľudia predstaviť pod budúcou elektrickou mobilitou a autonómnu jazdou.“



I.D. CROZZ sme predstavili na parkovisku Golden Shore, ktoré sa nachádza na pobreží Long Beach. Inovatívny dizajn elektrického crossovera prítahuje pozornosť okoloidúcich a dokonca aj predstaviteľov zákona.

Rodina I.D. v uliciach Los Angeles: kompaktné vozidlo I.D. (vľavo), silný a elegantný crossover I.D. CROZZ (v strede) a I.D. BUZZ (vpravo), ktorý je Typom 2 budúcnosti.



Úplne nový Volkswagen T-Roc.

Prirodzene sebaistý.



Vzbudzuje prirodzený rešpekt a udáva smer. Rozhodnite sa pre **úplne nový T-Roc** s možnosťou pohonu všetkých kolies 4Motion a vyberte sa vždy vlastnou cestou. Vďaka širokym **možnostiam individualizácie** vonkajšieho aj vnútorného vzhľadu budete predurčení, aby ste sa stali vedúcimi. Nebezpečenstvo sa stáva bezpečné s **modernými asistenčnými systémami** a bohatou štandardnou výbavou. Vaša sebadôvera vzrástie s high-tech prvkami vybavenia, akými sú **Active Info Display** či **Car-Net**.

Kontaktujte svojho predajcu a objednajte sa na testovaciu jazdu.

Tvoríme budúcnosť.



Volkswagen

Financovanie

1%

Predĺžená Záruka

3

4

5

Profi Kredit

1/3

1/4

1/5

Spotreba paliva v l/100 km: 5,1 – 6,7 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 117 – 153 (kombinované). Triedy energetickej efektivity: B – C. Všetky uvedené ceny sú ceny odporúčané pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácií, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen. Fotografia je ilustračná. Inzercia obsahuje reklamu na produkty „Financovanie za 1 %“ a „Financovanie Profi Kredit“ od spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o.





Nippon je iný svet.

Ako si predstavujete Japonsko? Ako krajinu, kde vládne supermoderná technika, ktorá na vás bude dýchať na každom kroku? Alebo ako krajinu, kde pobehujú potomkovia samurajov pri bonsajovej záhradke a cvičia rôzne bojové umenia?

TEXT a FOTO Martin Navrátil, Travelistan



Do Japonska chodím pravidelne a stále ma bavi. Napriek tomu, že milujem krajiny, kde je ticho a ľudoprázdro, tak v krajine vychádzajúceho slnka mi tie davy neprekážajú. Skôr naopak! Mám rád, keď sa prechádzam po najväčšom meste sveta, kde žije 38 miliónov ľudí...

Japonsko je plné krásnych protikladov, oplatí sa sem prísť a budete žasnúť nielen nad históriou, krásnymi záhradami, ale aj technickými vymoženosťami, o ktorých sa nám zatiaľ ani nesnívalo. Nippon je iný svet.

Moderný svet verzus tradičný

Pochopiteľne, že každý by chcel zažiť to typické Japonsko. Prejst sa po mestách, kde sú drevené úzke uličky, ktoré by vás preniesli do obdobia gejší.

To tradičné však musíte hľadať v ľuďoch a ich tradíciah. Napriek nánosu moderného sveta a techniky, Japonci ako jeden z mála štátov žijú svetom svojich dávnych predkov. Veď kde môžete zažiť, že mladá zamilovaná dvojica sa prechádza v kimonách na superluxusnej ulici menom Ginza? Alebo stretnúť tajomnú gejšu v metre, ako si surfuje vo svojom najnovšom smartfóne?





Šinkanzen

„Šinkanzen je japonská pýcha!“ povie hrdo Japonec skomolenou angličtinou pred nástupom do supermodernej súpravy, ktorá ho odvezie do Hirošmy. Viete si predstaviť, že vzdialenosť 820 kilometrov „spravíte“ za necelé 4 hodiny? Šinkanzen dosahuje pre-vádzkovú rýchlosť až 320 kilometrov za hodinu a dlho patril medzi najrýchlejšie vlaky na svete. Toto prvenstvo mu zobrali Číňania – ich vlaky dosahujú rýchlosť až 350 km/h, ale japonské vlaky určite patria medzi naj-presnejšie na svete.

V krajine vychádzajúceho slnka som bol už 10-krát, ale nikdy som nezažil meškanie. A za meškanie sa tu pokladá už 10 sekúnd. Dokonca ak vlak mešká viac ako 3 minúty, japonské železnice ti automaticky vrátila 60 % ceny vlakového lístka. Pre Slováka niečo nepredstaviteľné, však?

„Keď som bola na Slovensku, nechápalas som, že keď vlak mešká, tak mi nikto nevedel povedať, koľko presne,“ poštažuje si Japonka pri zelenom čaji a trochu sa zahanbene usmeje. Ani sa jej nečudujem, lebo presnosť je tu niečo, na čom si každý zakladá. Ak má vlak prísť o 9.38, tak aj príde. Večerný program v televízii sa tu začína presne o 19.47. Neexistuje, že o pár sekúnd neskôr. Raz šinkanzen nabral meškanie 15 sekúnd kvôli silnejšiemu zemetraseniu. Sprievodca sa prišiel osobne každému ospravedlniť a sľúbil, že meškanie doženieme. Keď tu budete cestovať, tak nebudeste kontrolovať názvy staníc, ale mesto skontrolujete podľa toho, kedy máte prísť.

Šinkanzen sa stal japonským symbolom od 60. rokov, keď vyšla prvá súprava na trať medzi Tokiom a Osakou. Dnes každých 7 minút počas dňa vyjde 400-metrová súprava na svoju cestu. Dokonca aj letecká doprava sa tu berie ako pomalšia, lebo šinkanzen ide z centra do centra mesta. Milujú ho tu všetci.

Dlhohom sprevádzal slovenské skupiny a, žiaľ, Slováci sa niekedy nevedeli správať. Boli hluční, telefonovali a pobebovali ako splašení po súpravách.

V šinkanzeno totiž platia nepísané pravidlá, že sa tu netelefonuje – používa sa maximálne SMS či WhatsApp, rozhovory sú tiché, aby si ľudia, čo cestujú za prácou, odpočinuli. Veď kto je zvedavý na twoje slovné výlevy?

A aký je komfort? Ak vyskúšate japonský komfort, ktorý je dostupný pre každého, pochopíte, prečo sa Japonci u nás cítia ako v Indii. Nielenže je všetko čisté, voňavé, ale aj servis na palube je vynikajúci. Sprievodca sa vždy pri nástupe ukloní, predstaví a len raz si vypýta tvoj lístok. Nič také, že kto pristúpil. Pekne si poznačí do svojho zápisníka, kam ideš, a už ta nechá odpočívať. Japonci myslia skutočne na všetko. Pravidelné čistené toalety, prezliekací kútik pre bábätká, fajčiarsky kútik či samostatné pišoáre. Myslí sa tu na všetko. Ak sem raz prídeš, musíš to zažiť.



Bizarné Japonsko

Predstavte si, že prídeťte na ostrov, kde sú samé zajace. Dalo by sa povedať, že zajace sú obyvateľmi ostrova. A pozor! Nie je to žiadna zoologická záhrada. Zajačiky si tu voľne pobehujú po celom okolí a život na ostrove sa musí prispôsobiť týmto huňatým stvoreniam.

Ostrov Okunojima, kde sa zajace nachádzajú, má veľmi dlhú vojenskú história. V roku 1902 tu boli vybudované vojenské opevnenia v dôsledku japonsko-čínskej vojny. Najviac vojenských zariadení sa postavilo počas druhej svetovej vojny. Pevnosti, strážne veže, ale aj továreň na výrobu chemických zbraní, ako bol hlavné yperit. Ten-to tajný vojenský plán držali v tajnosti až do konca vojny. Práve s chemickými zbraňami sa spája aj príchod zajacov na ostrov. Slúžili v miestnych laboratóriach ako pokusné zvieratká. S koncom vojny však zajace vypustili s tým, že vo voľnej prírode dlho nevydržia. Avšak osud to chcel inak a zajacom sa tak začalo daríť, že sa stali skutočnými pánnimi ostrova. Dnes ich tu je vyše tisíc a stali sa hlavnou turistickou atrakciou. Všade, kam sa pohnete, vás vždy „prepadne“ hopsajúci zajacik, ktorý očakáva nejakú pozornosť vo forme granúl či mrkví.



Alebo ste počuli o opiciach, ktoré sa chodia kúpať do teplých prameňov? Vyše dvesto japonských makakov príležitostne schádza, hlavne v zime, k teplým prameňom pri dedine Yudanaka. Najmä v zimných mesiacoch je to krásne divadlo, keď si opička sadne do 40-stupňovej vody a zohrieva sa. Čím dlhšie je vo vode, tým viac má červenú tváričku. Najkrajší okamih je, keď opica chce vstať a do jej mokrého kožúška narazí studený vietor. Vtedy sa opičia tvár zamračí a opäť si slastne sadne do vyhriateho prameňa. No nie je to krásne?



Najpopulárnejší šport

Sumo? Omyl! Bejzbal! Bejzbal je tu modla, je to náboženstvo a životný štýl. Tento americký šport opantál japonskú športovú scénu po druhej svetovej vojne a stal sa športom, ktorý sleduje celý národ.

Keď je tu sezóna, každý tretí deň sa štadióny zaplnia až na prasknutie. Ale nepredstavujte si tie naše futbalové svätoštánky, kam sa zmestí tak 10-tisíc ľudí. Štadión najväčšieho bejzbalového klubu Tokio Giant sa vždy zaplní až 40 tisícami divákov. Každé mesto tu má svoj vlastný štadión, a ten v Tokiu má aj prvú zatváraciu strechu na svete.

Priznám sa, že som sa tomuto športu venoval doma na Slovensku šesť rokov, a tak vždy, keď sem prídem, musím ísť na zápas. Najviac milujem tú atmosféru. Fanúšikovia už dve hodiny pred zápasom postupne zaplnia štadión v bojových farbách a nacičujú si zborové chorály. Dnes bude hrať Tokio s hirošimskými kaprami. Z Hirošimi prišlo vyše 5 000 ľudí japonskými rýchlovlakmi šinkansenmi.

Vládne tu úcta k táboru súpera a žiadne nenávistné pokriky tu nezažijesť. Ani tu nie sú žiadni policajti či ozbro-



jenci, ktorí musia dohliadať na poriadok. Keď počas zápasu útočí Hirošima, fanúšikova Tokia stíchnu, aby si zafandili aj kapri z juhu krajiny. Znie to až neuveriteľne, však? Chodia sem rodiny s deťmi a strávia príjemné poobedie v prostredí, kde nikto nenadáva, neponižuje a hlavne sa nemláti. Kultúra národa sa prejavuje aj tu.

Japonská liga patrí do päťky najkvalitnejších lág na svete. Najlepšia je, pochopiteľne, tá v USA, na druhom mieste je Kuba, a potom súperia národné tímy z Južnej Kórey či Venezuely o 3. a 4. miesto. Akcie, ktoré predvádzajú jednotlivé tímy, sú ukážkové a často to zahŕňa ľudským „Oooo“ pri dobre zvládnu-

tej stratégii. Keď však padne „homerun“, štadión vstane a všetci začnú spievať víťazné chorály. Napríklad tím z Hirošimi začne vypúštať červené balóniky.

A čo sa tu je? My sme zvyknutí na párok a pivo, a tu je suši, saké – ryžová pálenka – a tiež dobré pivko. Práve pivo ti načapujú mladé Japonky, ktoré majú sud s pivom na chrbte, stačí len zdvihnuť ruku a už máš pivo. Keby toto videli feministky, tak budú neveriacky krútiť hlavou.

Ak teda prídeť do Japonska a je tu sezóna na bejzbal, choďte! Aj keď vás tento šport nebaví, prídeť sem kvôli atmosfére. Je neskutočná a lístok stojí od 10 eur.



Japonská gastronómia

Mnoho ľudí si myslí, že sa tu je len suši. Ale opak je pravdou. Nielen jedlo z čerstvých rýb upravených na iks spôsobov, ale aj rezne, steaky či skvelé polievky udon alebo soba.

Japonská kuchyňa je vyhlásená nielen kvalitou, ale aj tým, že patrí medzi najzdravšie na svete. Veď prečo by sa inak Japonci dožívali najvyššieho priemerného veku na svete? A keďže sme v Japonsku, nebolo by nič zvláštne, keby ste aj v gastronomii neobjavili niečo atypické z nášho pohľadu.

Morská ryba fugu patrí medzi prudko jedovaté ryby a kyanid je oproti ich jedu mlieko s medom. Kuchár, ktorý je na to vyškolený, musí nožom s chirurgickou presnosťou oddeliť jedovatú časť ryby od zvyšku. Ak by sa mu to nepodarilo, jed prenikne do mäsa a vie človeka zabíť do sekundy po konzumácii. Je to vlastne taká japonská ruleta.

Najprv si dáte saké a hneď skúsíte malý kúsok ryby. Ten kúsok ničako zvláštne nechutní, ale ide o ten pocit. Prežijem? A čo sa stane, keď niekto zomrie? Kuchárovi sa nikdy nič nestane. Preto sa v Japonsku udomácnil vtip – nikdy si nič nezačínaj so ženou kuchára, čo pripravuje fugu.

Tak čo? Presvedčil som vás, že Japonsko je zaujímavejšie, než si niekedy myslíme?





Praktickost' je tromf.

TEXT Kamil Pecho FOTO Volkswagen



Volkswagen na jar 2019 rozšíri svoju ponuku SUV smerom nadol najmenším modelom T-Cross. K hlavným prednostiam malého automobilu patrí vnútorný priestor a variabilita.

T-Cross využíva najmenší derivát Ao modulárnej stavebnice komponentov s priečne uloženým motorom MQB rovnako ako Polo, no proporcie karosérie má odlišné. Vďaka svojmu formátu – dĺžke 4,11 m (plus 6 cm), šírke 1,76 m (plus 1 cm) a výške 1,56 m (plus 10 cm) umožňuje posádkе sediel na sedadlach položených vyššie nad zemou (vpred 60, vzadu 65 cm), čím majú pasažieri na zadných sedadlach viac miesta na nohy. Vyššia poloha sedadiel okrem toho prináša vodičovi lepší výhľad a uľahčuje nastupovanie.

Zo zmenených proporcii profituje aj batožinový priestor, ktorý má základný objem 385 litrov – čo už je úroveň nižšej strednej triedy. No najväčším tromfom je variabilita. Zadné sedadlo so sklopenným operadlom, deleným v pomere 60:40, sa štandardne dá posúvať v rozsahu 15 centimetrov. Tým sa dá základný objem batožinového priestoru zväčšiť na 455 litrov. A aj objem 1 281 litrov pri sklopených obidvoch častiach operadla a naložení po strop je väčší, ako poskytuje o 15 centimetrov dlhší Golf. Za príplatok sa bude dať objednať aj dopredu sklopné operadlo sedadla spolu-jazdca a výškovo nastaviteľná podlaha

batožinového priestoru, pod ktorú sa dá v prípade potreby vložiť pevný kryt batožinového priestoru.

Ako vidno z prvých oficiálnych skíc, zverejnených pred zadaním tohto magazínu do tlače, prístrojový panel pokračuje v linii dizajnu, ktorú zaviedlo Polo. Ak si zákazník objedná príplatkový digitálny združený prístroj, jeho displej potom tvorí jeden celok s dotykovým displejom infotainmentu s uhlopriečkou 20,3 cm (8 palcov), umiestneným v rovnakej výške. Obidva displeje sú zasadené do farebného dekoračného obkladu. Pod obkladom sú mriežky ventilácie a ovládací panel klimatizácie. Samozrejme, už aj do automobilu tejto veľkosti Volkswagen na želanie montuje dvojzónovú automatickú klimatizáciu.

Kvôli väčšej karosérii T-Cross preberá zo stavebnice MQB Ao iba výkonnejšie motory, pričom tažisko budú tvoriť benzínové agregáty a to s motorom 1.0 TSI s výkonom 70 a 85 kW (95 a 115 k), ktoré budú vybavené filtrom pevných častic OPF a splňajúce prísnu budúcu emisnú normu Euro 6D-TEMP. Jedinú naftovú alternatívu predstavuje štvorvalec 1.6 TDI s výkonom 70 kW (95 k) vybavený katalyzátorom SCR pre maximálnu redukciu emisií oxí-

Zadné sedadlo je posuvné pozdĺžne o 15 cm





Prístrojový panel nadväzujúcimi displejmi a farebnými obkladovými panelmi pripomína Polo

dov dusíka (NO_x). Takmer všetky motory sa budú dať na želanie kombinovať so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG. Na rozdiel od väčších súrodencov z rodiny SUV značky Volkswagen bude mať T-Cross výlučne pohon predných kolies.

Pretože aj model tejto veľkostnej kategórie by mal prispieť k splneniu budúcich flotilových limitov emisií CO₂, možno predpokladať, že sa neskôr v ponuke objaví aj trojvalec 1.0 TGI na stlačený zemný plyn CNG s výkonom 66 kW (90 k), kto-

rý stavebnica technických komponentov obsahuje. Oficiálne fotografie zamaskovaného vozidla neukazujú detaily dizajnu, no z kresieb vidno, že T-Cross bude mať predné reflektory integrované do masky chladiča a výrazné reflektory do hmlí v nárazníku. Medzi zadnými skupinovými svetlami z LED je čierny obklad s červeným reflexným pásmom, ktorý vizuálne rozširuje karosériu. Na výber bude 12 farieb karosérie a na želanie čierne kontrastné lakovanie strechy, k tomu disky kolies z ľahkej zlatiny vo formáte

od 16 do 18 palcov. Aj pre T-Cross bude k dispozícii široká škala najmodernejších asistenčných systémov, prvok infotainmentu a rozličné komfortné prvky známe z väčších modelov značky, ako aj predné reflektory z LED.

Volkswagen T-Cross sa bude vyrábať v závode Navarra v Španielsku, spolu s Polom. Tým kapacita závodu výrazne vzrástie – z 244 000 kusov v roku 2017 na 350 000 vozidiel ročne, pričom aj počet zamestnancov sa zvýší približne o 10 percent.



Zažite elektromobilitu na vlastnej koži v up! city.



up!
city



Nabite sa elektrizujúcimi
zážitkami s prvým slovenským
elektromobilom Volkswagen e-up!

www.upcity.sk

 upcitysk





V druhom najväčšom nemeckom meste Hamburg sa vo svetovej premiére predstavil e-Crafter. Dodávka so 100-percentným elektrickým pohonom a nulovými emisiami pri jazde je už uvedená do predaja na vybrané európske trhy.

AUTOR: Peter Hargaš FOTO: Volkswagen Úžitkové vozidlá

Čisto a potichu: e-Crafter



Na prelome augusta a septembra značka Volkswagen Úžitkové vozidlá pre médiá pripravila medzinárodnú prezentáciu modelu e-Crafter. Nový prírastok do portfólia je vo verzii s vysokou strechou a so 100-kilowattovým elektromotorom od 1. septembra už v predaji. Ako prví si e-Crafter môžu objednať zákazníci v Nemecku, Holandsku, vo Švédsku a Veľkej Británii, neskôr aj v ďalších európskych krajinách.

Plne elektrický van s výkonom 100 kW (136 k) doplní nový modelový rad Crafter ako prvé veľké dodávkové vozidlo značky s nulovými emisiami. Premiérou e-Craftera však značka Volkswagen Úžitkové vozidlá súčasne odštartovala aj kampaň elektrickej mobility, keďže v budúcnosti hodlá posilniť svoju produktovú ponuku o ďalšie vozidlá s čiastočným alebo plne elektrickým pohonom.

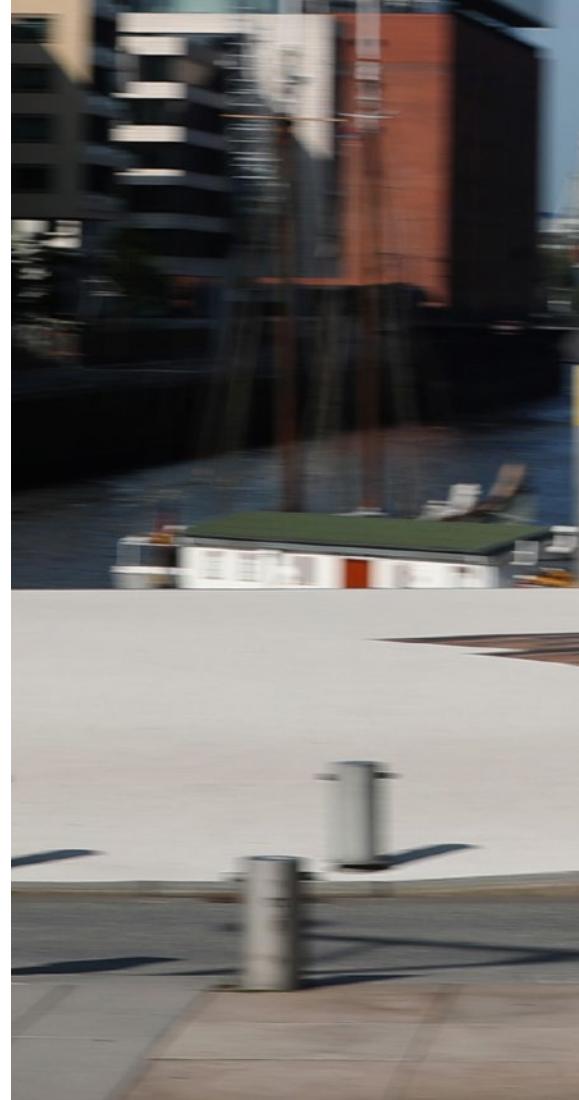
Cieľovými skupinami pre e-Crafter sú firmy, ktorých dopravný biznis sa odohráva v mestských oblastiach: doručovanie zásielok a distribúcia tovaru „na poslednom kilometri“ v sektore kuriérskych a logistických služieb, servis a mobilné dielne, remeselníci, ale i maloobchod či dodávateľia energie. S dojazdom 173 km (podľa metodiky NEDC), objemom nákladného priestoru 10,7 m³ a maximálnou rýchlosťou 90 km/h e-Crafter bez námahy plní požiadavky každodennej prevádzky.

Spoľahlivým východiskom pre takúto konfiguráciu elektrického vanu bola analýza širokej palety dopravných vzorcov a trendov. Ešte pred začiatkom vývoja vyhodnotil špeciálny tím 210 000 jazdných profilov od viac než 1 500 zákazníkov a štúdia ukázala, že väčšina vodičov v tomto sektore dopravy najazdí 70 až 100 km denne. Volkswagen Úžitkové vozidlá navrhli nový e-Crafter presne na tieto vzdialenosť vrátane mnohých zastavení a rozbiehaní (50 až 100 denne). Preto sa konštruktéri nesústredili na maximálny dojazd a ľahkostí vývoja bol akčný rádius v praxi – relevantný pre každodenné nasadenie. Podobne ako všetky vozidlá z radu Crafter, aj šasi nového modelu vyrába závod v poľskom meste Września, na finálnu montáž

elektrických komponentov je pripravený hlavný závod značky Volkswagen Úžitkové vozidlá v Hannoveri.

Z hľadiska konceptu je zaujímavé, že e-Crafter vyvíjali paralelne s modelmi TDI Euro 6, pričom sa nezabúdalo na alternatívu s nulovými emisiami. To prinieslo významné benefity. Nie je to vozidlo, ktoré by bolo dodatočne vybavené elektrickým pohonným ústrojenstvom, ale konštrukcia veľkého vanu bola už pri vývoji optimalizovaná na integrovanie komponentov elektrického pohunu. Jedným z príkladov je úsporný priestor na montáž batérie na spodku vozidla, čo umožňuje plné využitie kapacity 2 590 mm vysokého dodávkového vozidla s 10,7-kubíkovým nákladným priestorom. To isté platí o vnútorných rozmeroch: minimálna šírka je 1 380 mm, maximálna dĺžka 3 640 mm a výška 1 861 mm. Na výber sú verzie s celkovou hmotnosťou 3,5 alebo 4,25 tony, takže maximálne užitočné zaťaženie e-Craftera je v závislosti od konfigurácie 975 až 1 720 kg.

Synchrónny elektromotor s výkonom 100 kW a krútiacim momentom 290 Nm je integrovaný v prednej časti vozidla a poháňa predné kolesá cez jednostupňovú automatickú prevodovku vyvinutú



Pracovisko vodiča je prakticky identické so štandardnou verziou.





Elektrický van s vysokou strechou má užitočné zaťaženie do 1 720 kg.

pre úžitkové vozidlá. Motor, prevodovka a diferenciál tvoria kompaktný modul. Ďalšie technické prvky pohonného systému zahŕňajú riadiacu jednotku motora a výkonovú elektroniku, ktorá usmerňuje tok vysokonapäťovej energie medzi elektromotorom a batériou. Ide o zmenu jednosmerného prúdu z batérie na striedavý prúd a menič popri tom generuje 12 V pre elektrické systémy vo vozidle. Elektrický motor generuje maximálny krútiaci moment prakticky hneď, ako sa vozidlo pohnie, a to dodáva e-Crafteru vynikajúci dynamický potenciál na ceste. Okrem toho spoloahlivo jazdí aj po veľmi strmých uliciach – zvládne až 20-percentné stúpanie.

Ak ide o energetickú účinnosť, e-van s užitočným zaťažením 975 kg má v kombinovanej prevádzke spotrebu elektrickej energie 21,54 kW/100 km, čo je ekvivalent energie z 2,1 litra nafty. Nabítie lítiovo–iónovej batérie na 80 % kapacity trvá 45 minút pri použíti nabíjacej stanice CCS (jednosmerný prúd) s výkonom

**»SPOĽAHLIVO JAZDÍ
AJ PO VEĽMI STRMÝCH
ULICIACH – ZVLÁDNE
AŽ 20% STÚPANIE.«**



40 kW alebo 5 hodín 20 minút (čo je optimálne v noci), ak sa nabíja zo stanice na striedavý prúd s výkonom 7,2 kW.

Z hľadiska bezpečnosti e-Crafter v ničom nezaostáva za svojimi súrodencomi. V štandardnej výbave sa dodáva ParkPilot – asistent parkovania, ktorý kombinuje 16 ultrazvukových snímačov rozmiestnených po celom obvode karosérie, multifunkčnú prednú kameru a kameru pre cúvanie. Ako prvý van tejto triedy sa sériovo expeduje s multikolíznou brzdou, zostavu sofistikovaných prvkov aktívnej bezpečnosti kompletuje asistent stabilizovania vozidla pri bočnom vetre. Vodiči pracujúci v náročnej mestskej premávke budú mať k dispozícii svetlá s technológiou LED (strečtavacie, diaľkové aj denné), Climatronic, vyhrievané sedadlo aj čelné sklo i navigačný systém Discover Media obsahujúci App Connect pre smartfónové aplikácie. V ponuke, samozrejme, nechýbajú ani mobilné online služby Car-Net Guide & Inform.

Prístroje a monitor na palubnej doske zobrazujú dojazd, stav batérie či tok energie.





Pri vývoji modelu e-Crafter pozvala značka Volkswagen Úžitkové vozidlá svojich vybraných európskych zákazníkov, aby prispeli svojimi poznatkami z praxe. Skúsenosti a odporúčania operátorov vozidlových parkov a ich profesionálnych vodičov boli analyzované s cieľom uviesť do sériovej výroby perfektný produkt. Na testoch v každodennej prevádzke sa podieľalo 25 nemeckých, britských, švédskej a holandských spoločností, ktoré pôsobia v rozličných sektورoch: zásobovanie supermarketov, distribúcia nápojov,

kuriérské a logistické služby, energetika, stavebnictvo, ale tiež služby pre maloobchod, radnice v mestách i zdravotníctvo. Toto praktické testovanie e-Crafteera absolvovalo 38 vozidiel z predsériovej fázy produkcie, ktoré potvrdili očakávaný potenciál veľkého vanu s nulovými emisiami. Dokonca aj v najťažších podmienkach mali skúšobné vozidlá v každodennej prevádzke priemerný jazdný dosah 100 km. Ďalšie príklady späťnej väzby prišli od šoférov zo sektora kuriérskych a logistických služieb: „Ovládanie a nákladný priestor sú skvelé.“

„Dobre akceleruje, dokonca aj plne naľožený.“ Väčšinou bol superlatívmi oceňený tiež za znamenitý komfort jazdy, manévrovacie schopnosti a dobré jazdné vlastnosti.

Keďže počas jazdy neprodukuje žiadne emisie, je kompatibilný s každou oblasťou, kde platia prísne predpisy na ochranu životného prostredia – na celom svete. Z dlhodobého hľadiska teda pracovné nasadenie e-Crafteera neovplyvnia obmedzenia na základe emisnej triedy ani typu pohonu, aké už zaviedli v niektorých častiach Hamburgu či Paríža.

**»NA TESTOCH V KAŽDODENNEJ
PREVÁDZKE SA PODIELALO
25 NEMECKÝCH, BRITSKÝCH,
ŠVÉDSKÝCH A HOLANDSKÝCH
SPOLOČNOSTÍ.«**





Náš Touareg

na našich cestách

S novým Touaregom sme konečne strávili viac času a podrobili sme ho ultimátnej skúške: slovenským cestám. A máme pre vás dobré správy.

AUTOR **Volkswagen blog**

Úprimne, pri každom aute s 20- a viacpalcovými diskami trochu tŕpneme, pretože naše domáce cesty s nimi dokážu rozhádzať aj tie najlepšie podvozky. Pri prvom jazdnom teste v okolí Salzburgu sme boli z podvozka Touaregu doslova nadšení. Teraz nás však čakal test v domácom prostredí a ten je o čosí náročnejší.

Ako po prvý raz

Treba povedať, že aj keď pre nás pohľad na Touareg nie je nový, vidieť ho naživo vždy zanechá dojem. Jeho majestátny, elegantný dizajn, ktorý je odlahčený ostrými líniemi a ladne rozšírenými bokmi karosérie, je veľmi atraktívny. Charakteristický

svetelný podpis LED predných a zadných svetiel vyzerá v noci perfektne. Aj pri otvorení dverí sa dostavuje „wau efekt“. Áno, interiér Touaregu sme už videli, ale po mesiaci sme akosi zabudli, ako futuristicky a zároveň hrejivo pôsobí.

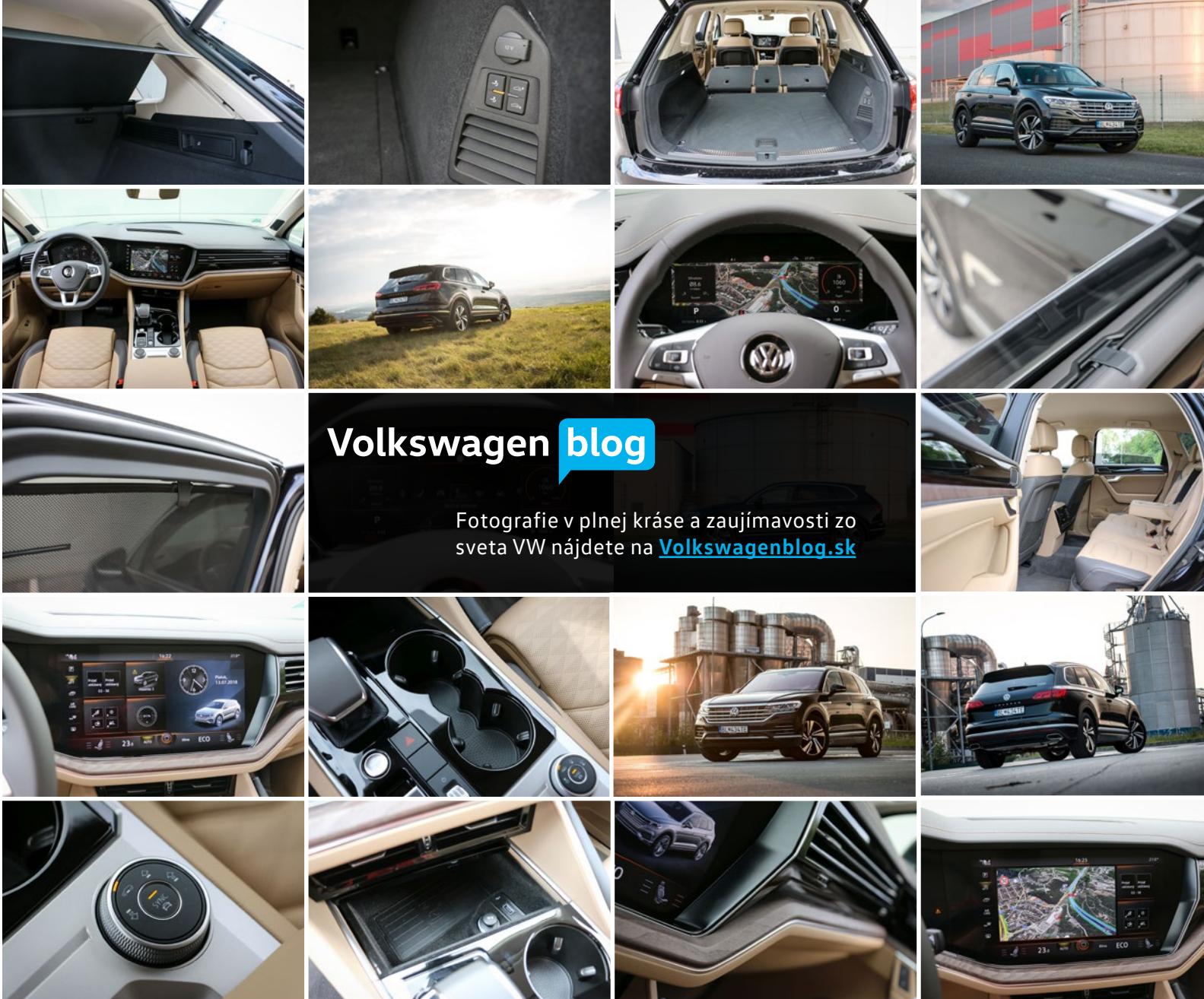
Tú 15-palcovú obrazovku Innovision Cockpitu nie je možné prehliadnuť, najmä, ak vás pri nastúpení do auta privítia krásnou animáciou. Náš Touareg je čalúnený v „hrejivých“ odtienoch, kde aj sivý volant má jemný nádych do hneda. Hnedo-karamelové sedadlá s geometricky perforovaným čalúnením vyzerajú exkluzívne.

Nás veľmi potešil nádherný drevený dekor s otvorenými pórmami, ktorý sa tiahol naprieč palubnou doskou. Ide o pravé

drevo a jeho tvarovanie do finálnej podoby je vraj veľmi náročné. V noci je Volkswagen Touareg nádherne podsvietený ambientným osvetlením, pričom jeho farbu si môžete vybrať. Celkový dojem je teda perfektný, a to nám potvrdil každý, koho sme v Touaregu zviezli.

To je benzín?

A práve niektorí pasažieri nedokázali pochopíť, že pod kapotou je dieselový motor – konkrétnie 3,0 V6 TDI s výkonom 210 kW (286 koní) a krútiacim momentom až 600 Nm. Je tak dobre odhlučnený a taký kultivovaný, že ho pri bežnej jazde vôbec nie je počuť. Pri rozbehoch zas pradie pekným, upokojujúcim, hlbokým



Volkswagen blog

Fotografie v plnej kráse a zaujímavosti zo sveta VW nájdete na Volkswagenblog.sk

tónom a má zamatový chod. Je spojený s perfektnou 8-stupňovou automatickou prevodovkou. Jediná kritika tohto hniezdenia ústrojenstva smeruje k odozve na plyn. Naďôr z ekologických dôvodov je nástup výkonu motora trochu oneskorňený, ako keby trpel na malú turbo diebru. Keď sa však turbá nadýchnu, 600 Nm vás poriadne zatlačí do sedadla a Touareg akceleruje, ako keby vážil o niekoľko sto kilogramov menej než v skutočnosti.

Prvý raz sme mali možnosť otestovať aj spotrebu a zostali sme mierne v šoku: Touareg dokázal na trase Bratislava - Slovakia Ring a späť dosiahnuť priemernú spotrebu 6,2 l/100 km pri normálnej jazde. Pri pokojnej jazde v nižších rých-

losťach sme zaznamenali aj 5,8 l/100 km a bežný priemer sa pohyboval pod 7,2 l/100 km. To sú neuveriteľné hodnoty.

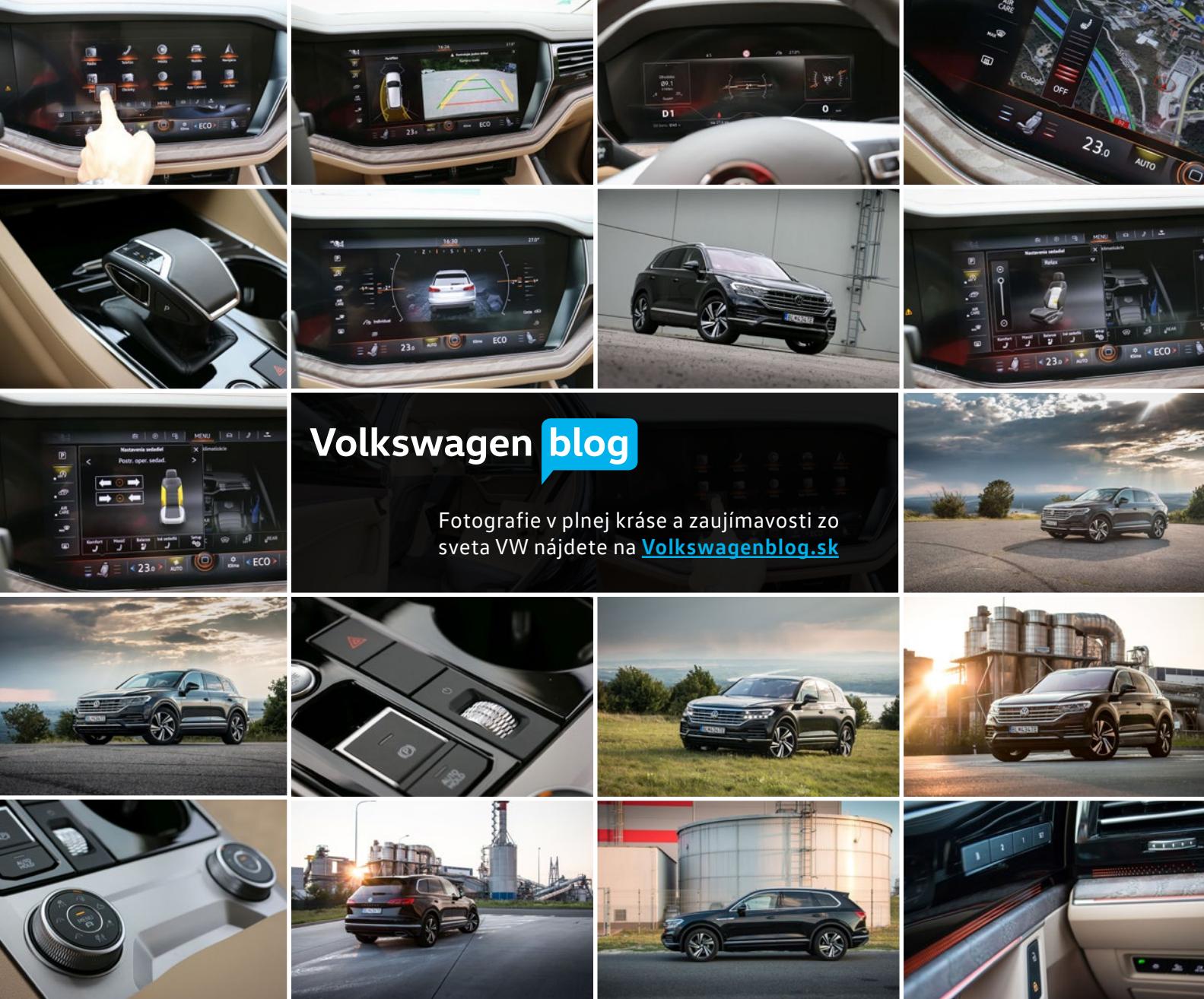
Touareg vs. Slovensko

Dostávame sa k najpodstatnejšej časti nášho testu: ako si vzduchový podvozok Touarega poradí s našimi cestami? Nebudeme vás zbytočne naťahovať. Jazdí brilantne. Nebúcha, jeho veľké kolesá na nerovnostiach neskáču a do karosérie sa neprenášajú žiadne rázy. Touareg sa iba povýšene vznáša nad hrboľmi a v kabíne je aj vďaka použitiu dvojitých zvukovozlotačných skiel perfektné ticho. Už sme spomínali, že vďaka natáčaniu všetkých štyroch kolies a aktívnym stabilizátorom

sa Touareg ani v komfortnom režime nebojí dynamickej jazdy. Tu sa nič nemeň. Skúšali sme s ním jazdiť aj ostrejšie a kým je pravda, že v športovom režime je Touareg citelne agilnejší, ani v komfortnom nastavení sa nedá nazvať neohrabaným.

Úprimne nás však hľadanie hraníc priľnavosti veľmi rýchlo prestalo baviť. Touareg je totiž tak nesmierne komfortný a upokojujúci, až vás presvedčí nasadiť pokojné tempo, pri ktorom navýše dosiahnete aj dobrú spotrebu. Audiosystém Dynaudio patrí k najlepším, aké sme kedy počuli.

Takmer neobmedzené možnosti komunikivity zaručujú, že si svoju oblúbenú



Volkswagen blog

Fotografie v plnej kráse a zaujímavosti zo sveta VW nájdete na Volkswagenblog.sk

hudbu pustíte z akéhokoľvek zariadenia, ktoré máte pri sebe. Pustíte si jeden z početných masážnych programov na sedadlách, uchopíte volant a vydáte sa na cestu za svojimi záľubami. Permanentný pohon 4x4 a vzduchový podvozok s nastaviteľnou výškou vám umožňujú byť vo výbere destinácií naozaj kreatívnymi. S 810-litrovým batožinovým priestorom si toho so sebou môžete zobrať, kolko chcete, a pasažieri vzdudu sa vďaka nastaviteľným sedadlám budú cítiť rovnako pohodlne ako vpred.

Drobnosti, ktoré potešia

Na záver ešte pári postrehov. Svetlá IQ. Light sú naozaj brutálne a v spojení

s nočným videním je jazda v noci oveľa menej stresujúca. Head-up displej je nazaj veľký a zobrazujú sa na ňom všetky potrebné informácie. Hlavná obrazovka je ozaj obrovská, z čoho plynne aj výhoda: oveľa ľahšie sa s ňou pracuje za jazdy. K tomu prispieva aj fakt, že si máte o čo oprieť ruku – inžinieri na to mysleli. Ani po niekoľkominútovom „bláznení sa na nej“ sa nemusíte obávať, že sa za jej stav budete musieť hanbiť. Jej povrch totiž odpudzuje odťačky a naozaj to funguje! Keď si všetky menu usporiadate podľa seba, aj tak sa naťukáte menej, čo je plus. S tým sa spája možnosť regulaovať podsvietenie prístrojov priamo zo skratky na obrazovke! Konečne. Zaujímavým detai-

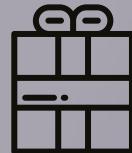
lom je aj klimatizácia. Tá naznamená, keď na sedadlách nikto nesedí a svoj výkon sústredí len na tie, ktoré sú obsadené. To šetri palivo. Bezdotočkové otváranie kufra je už klasika, ale teraz si môžete zadnú časť auta ešte znížiť, aby sa vám veci do kufra lepšie nakladali. A to sme ešte nespomenuli nespočetné asistenčné systémy, ktoré Touareg má.

Nový Volkswagen Touareg toho ponúka naozaj veľa a nás veľmi teší, že je zároveň stopercentne použiteľný a pohodlný v našich domácich podmienkach. Vlastne – veď ho montujú v Bratislave. Isto si nenechali príležitosť ho tu aj otestovať. A je to cítif. Na svoju novú vlajkovú loď sme veľmi hrdí.

Chcete dostávať váš oblúbený Volkswagen magazín



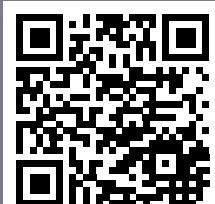
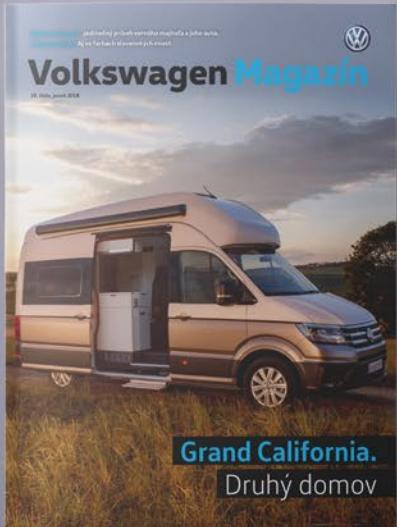
priamo do schránky



bezplatne



dvakrát ročne



kliknite na
www.mafraslovakia.sk/vw-mag



Ak ste odberateľom Volkswagen magazínu a ďalej si ho dostávať neželáte, navštívte, prosím, takisto stránku www.mafraslovakia.sk/vw-mag-un



Miliónový Passat

Automobily už dnes v rodinách nevydržia tak dlho ako v minulosti. Ani Jaroslav Knapek, majiteľ „miliónového Passatu“, si pri jeho kupovaní v roku 1998 určite nemyslel, že s ním bude naháňať kilometre ešte aj o 20 rokov neskôr.

TEXT a FOTO Radoslav Petrík



Model Passat začala nemecká automobilka vyrábať ešte v roku 1973 s označením B1. Dnes pred nami však stojí viac-menej piata generácia úspešného automobilu, ktorý prišiel na trh v roku 1996. Jaroslav si ho ako 33-ročný kúpil u dílera v Trnave a vďaka dôkladne vedenej servisnej knižke v podobe starého zošita si pamäta nielen 27. júl ako dátum kúpy, ale tiež všetky servisné úkony, ktoré si za roky prevádzky auto vyžiadalo.

Pod kapotou miestneho rekordmana sa ukrýva známy naftový 1,9-litrový štvorvalec TDI s výkonom 81 kW (110 koní). Spojený je s päťstupňovým manuálom a disponuje napríklad digitálnou automatickou klimatizáciou či vyhrievaním predných sedadiel. „V tom čase to

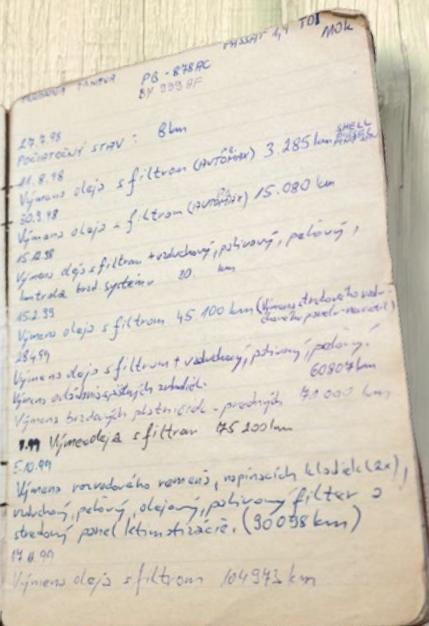
bolo jedno z najlepších áut, ktoré sa dali zohnať, a páčil sa mi aj celkový vzhľad auta“, odpovedal Jaroslav na otázku, prečo sa vtedy rozhodol práve pre Volkswagen Passat.

Využíval ho najmä na dlhšie trasy, keďže vlastnil hneď niekoľko čerpacích staníc, Passatom denne precestoval medzi prevádzkami aj stovky kilometrov.

**»AKO RECEPT
NA VYSOKÝ NÁJAZD
KILOMETROV RADÍ
PORIADNY
A PRAVIDELNÝ
SERVIS.«**

Nevyhýbal sa však ani jazde v meste či v zime, auto má podľa neho jednoducho slúžiť majiteľovi, a tak ho aj používal. Aj napriek 20 rokom a miliónovému nájazdu kilometrov vyzerá auto pomerne slušne. Samozrejme, roky používania sa prejavili napríklad na volante, radiacej páke, pedáloch či čalúnení.

Odnieslo si to najmä sedadlo vodiča, ktoré je, pochopiteľne, najviac využívané. S rokmi sa na karosériu objavili nielen rôzne oderky, ale tiež korózia. Stále to však nie je v nebezpečnej miere. Pri jazde však nie je počuť takmer žiadny zvuk búchajúcich plastov v interiéri či nestály chod motoru. Jaroslav je jednoducho pedant v servisovaní auta, a tak neboli problém dosiahnuť okrúhly nájazd kilometrov.



Auto si vyžiadalo okrem klasického servisovania v podobe výmeny oleja a filtrov či iného spotrebenného materiálu tiež niekoľko náročnejších investícií. Pri 215-tisíc kilometroch a v roku 2001 pribudla napríklad na rad prvá väčšia oprava – výmena spodných ramien na prednej náprave. Z množstva základných servisných úkonov môžeme spomenúť aj pri 437-tisíc kilometroch a 830-tisíc kilometroch menený olej v prevodovke, hoci to samotný výrobca neprikrázuje. Avšak, možno aj vďaka tomu prevodovka so spojkou dodnes slúži veľmi dobre. Hranica 588-tisíc kilometrov znamenala následne čas na výmenu všetkých ramien a pri 955-tisíc kilometroch (r. 2017) prišiel na rad aj pletenec výfuku. Jaroslav si teda na servise dával záležať a je dôkazom toho, že turbodúchadlo dokáže vydržať miliónový nájazd aj

napriek zanedbanému „dochlaďaniu“ po jazde.

Na otázku, čo by zlepšil, keby vedel zasiahnuť do vývoja tohto vozidla, odpovedal: „Nič, avšak zrejme by som inak uložil elektrický kábel vo veku kufra, ktorý sa už trikrát zlomil. Je to celkom nešťastné riešenie.“ Spotreba sa aj dnes pohybuje v priemere na hranici 5,5 litra na sto

**»TURBODÚCHADLO
DOKÁŽE VYDRŽAŤ
MILIÓNOVÝ NÁJAZD AJ
NAPRIEK ZANEDBANÉMU
„DOCHLAĎOVANIU“
PO JAZDE.«**



kilometrov a počas 20 rokov využívania automobilu sa Jaroslavovi stala len jedna menšia nehoda. Pri zrazení poľného zajaca si to odnesol najmä chladič, ktorý však svoje „zranenie“ istý čas tajil. S vozidlom je spokojný a ako recept na vysoký nájazd kilometrov radí poriadny a pravidelný servis.

Do budúcnosti chce svoj Passat aj napäť využívať, hoci by bol rád, keby sa ho ujali v samotnej automobilke. „Chcel by som zistiť, kolko to auto vydrží, kým úplne dožije. Jednoducho ho prenechať na nejaké skúmanie s cieľom zlepšenia do budúcnosti,“ tvrdí Jaroslav Knapek. Na nové auto nechce dávať financie, sú iné priority, kde sa peniaze zídu. Zostane preto verný svojmu čierному Passatu, ktorý aj napriek svojmu veku jazdí „ako zamlada“, i keď má už svoje vrásky.

9.11.2011 Výmena rezivovalového ventila 10000, 98881	13.11.2012 Výmena vozovobranienia, skloškami na trupku 80100
15.11.2011 Výmena manetky, lyžiackej rovnice, 90796	24.3.2013 Výmena oleja, olejový filter 865193 km
Aktuálne: Výmena zadujúcich kábel a platičiek s vodičmi (čiernymi) platičkami 969455km	4.8.2014 Výmena oleja, olejový filter a vreckach, 14.09.2014 výmena klín 880498 km
25.1.2012 Výmena nožičiek zad. stĺpových (čiernych), pri výmeni trubiek, plastových krytov v podložkach 942000	13.11.2014 Výmena zadujúcich tŕníkov (komplet), výmena brzdovej sústavy, platičky, posuvná čiartovacia, 2x výmena palivového filteru, 891455km
31.8.2012 Výmena oleja a filteru, predné brzdové platičky, 942000	25.11.2014 Výmena čiarcov, 891838km
haličky, sklošky, trubky, pôsťom, tvrdachy 301933km	11.8.2015 Výmena oleja a filteru 896257km
24.2.2012 Výmena vodiacich, brzd. hukajúciach, krytov hukajúciach, 977881	2.6.2015 Výmena kompresora, 1.2B6 L P-motorizácia 906698km
11.4.12 Výmena palivového filteru 983596	23.4.2015 Výmena oleja a filteru, výmenu chýb, polivový, 891455km
3.5.12 Výmena oleja a filteru, výmenu chýb, 988261	polivový, 2x výmena LPhorne, spony usítkova, bez platičiek, výmena 910423km
5.6.12 Výmena palivového filteru, 931458km	18.11.2015 Výmena brzdovej sústavy (záclonu) jednokm 910320km
23.-26.4.12 Výmena celého klimačného zariadenia, kompresor v 15.1.2016 Výmena oleja s filterom 945711km	
20300km, chladič, vodica, top.výparového čiernika 478055	27.4.16 Výmena oleja s filterom, zdieľaný, pečovací, palivový, Výmena pohybových valcoviek, 60 výtroškovacia hadica 896039km
14.9.16 Výmena oleja s filterom, výmenu chýb, manetka 6.9.16 Výmena manetky, pravý valcoviaci, 910320km	
palivový, 981455km	Caractegene, Výmena spätnovýstreľova, 803632km
12.4.2013 Výmena oleja a filteru, výmenu chýb, 8193605 km 13.1.17 Výmena oleja s filterom, výmenu výfukového systému 957653km	
24.1.2013 Výmena zadujúcich čiarcov, 841200km 4.8.17 Výmena výfukového systému, výmenu výfukového systému 950808km	
15.5.2013 Výmena platičiek zadujúcich čiarcov, 824452km 15.2.18 Výmena oleja s filterom, výmenu výfukového systému 954626km	
24.5.2013 Výmena kompreseora, 833428km 15.4.18 Výmena oleja s filterom, výmenu výfukového systému 954793km	
6.6.2013 Výmena oleja s filterom+valcoviek, 834874km 5.11.2018 Výmena oleja s filterom, výmenu výfukového systému 955202km	
5.11.2018 Výmena oleja s filterom, výmenu výfukového systému, 850162km	olej v prenosovke.

novinky

ZO SVETA VW. V Berlíne sa spustí zdieľanie elektrických vozidiel a dve ocenenia Plus X Award.

My Share v Berlíne.

Automobilka Volkswagen spustí už budúci rok v nemeckom hlavnom meste zdieľanie elektrických vozidiel pod značkou My Share. Do vozidlového parku bude na úvod patriť 1 500 kusov modelu e-Golf, no neskôr sa pridá ďalších 500 elektrických mestských áut e-Up!.

Následne je na rok 2020 v pláne aj kompletná obmena parku za vôlebec prvé vozidlá z novej elektrickej rodiny značky menom Volkswagen I.D.

„Vzhľadom na veľkosť a hustotu populácie je Berlín ideálnym trhom a má tiež najväčší potenciál. Mnohí ľudia, ktorí už testovali zdieľanie áut, tam žijú – a čísla stále rastú,“



konštatuje Jürgen Stackmann, člen predstavenstva značky Volkswagen pre predaj.

Služba bude k dispozícii širokej verejnosti a po spustení do prevádzky v Berlíne majú nasledovať hlavné mesto aj ďalšie veľké mestá v Nemecku. Rovnako sa plánuje rozšírenie služby na základné európske trhy či do vybraných miest v Severnej Amerike. Volkswagen však informuje, že prioritou budú mestá s počtom obyvateľov nad jeden milión.



Volkswagen znova dominoval.

Už tretí rok za sebou. Hovoríme o vyhlásení víťaza ocenenia Plus X Award, kde Volkswagen opäť získal titul Najinovatívnejšej značky. Okrem toho odborná porota udelila aj ďalšie ocenenie – Najlepšia značka automobilov v roku 2018.

Tím, ktorý riadi Klaus Bischoff, vedúci divízie Volkswagen Design, získal teda v Bonne najvyššiu cenu – cenu Plus X za Najinovatívnejšiu značku.

„Sme radi, že môžeme ponúknuť našim zákazníkom výnimočné skúse-

nosti na každej ceste, ktoré vyplývajú z trvalo udržateľného dizajnu, intuitívnej funkčnosti a nekompromisnej kvality. Prijatie ocenia od poroty odborníkov za Najinovatívnejšiu značku je vynikajúcim uznaním našej budúcej značky,“ vysvetľuje Bischoff na odovzdávaní cien.

Na porotu zapôsobilo portfólium značky, z ktorého vyzdvihli najmä modely Polo, T-Roc a Touareg. Posledný z menovaných, mimochodom, pochádza z Bratislav, kde sa vyrába

exkluzívne pre celý svetový trh. Rovnako zaujali aj Atlas Tanoak či koncept I.D. Vizzion z elektrickej rodiny značky. Z dôvodu, že porota ocenila tento rok modely VW už 26. raz, získala automobilka tiež titul Najlepšia automobilová značka roka 2018. Cena Najinovatívnejšia značka je vôlebec najvyšším ocenením Plus X a má podobu veľkej zlatej trofeje. Ide o najvýznamnejšie vyhlasovanie titulov za inováciu v oblasti technológií, športu a životného štýlu, ktoré funguje od roku 2004.

**ČÍTAJTE O SKUTOČNÝCH TÉMACH
KAŽDÝ PIATOK**



mafra slovakia

Jesenné tipy

na motoristické aplikácie.

TEXT Alžbeta Harry Gavendová
ILUSTRÁCIE Dreamstime.com

Fuelio

Táto aplikácia pochádza z dielne slovenskej spoločnosti Sygic, ktorá sa po svete preslávila svojimi navigáciami. Vďaka nej získate prehľad o spotrebe paliva a nákladov naň. Tiež tu však nájdete informácie o prejednej vzdialosti vašim autom a zoznam jednotlivých tankovaní. Pomocou appky môžete vďaka prehľadu aj ušetriť peniaze.



Eznamka

Ak ste si nekúpili fyzickú diaľničnú známku, potom sa vám môže zísť aplikácia, cez ktorú si ju jednoducho môžete zakúpiť. Vďaka eznamke si pohodlne zaobstaráte vstup na spoplatnené diaľnice a rýchlosťné cesty rovnou z vášho auta. V aplikácii si tiež môžete skontrolovať časovú platnosť už zakúpených slovenských elektronických diaľničných známkov.



Pomoc na diaľnici

Túto aplikáciu prináša Národná diaľničná spoločnosť. Appka slúži na privolanie Diaľničnej patroly, pričom v aplikácii nájdete užitočné kontakty. Pomoc môžete privolať z aplikácie hovorom či SMS s lokalizáciou presnej polohy. Nájdete tu však aj kopu informácií o aktuálnej dopravnej situácii, odpovídaliach i turistických atrakciách.



Zelená vlna

Aplikácia Zelená vlna poskytuje aktuálne overené dopravné správy. Tiež tu nájdete dopravné kamery. Ide o profesionálne spravodajstvo RTVS, ktoré prináša informácie zo slovenských ciest a diaľnic. Kedykoľvek tak máte informácie o nehodách, kolónach, prejazdnosti, ale aj o meraní rýchlosť a obmedzeniach. Informácie môžete do appky nahlásiť aj vy.





Trip Advisor

Takmer až nevyhnutnosťou pre každého človeka na cestách je aplikácia Trip Advisor. Je to celosvetovo známa appka, ktorá poskytuje tipy na výlety, ceny hotelov, skvelé reštaurácie. Veľmi cennou časťou appky sú recenzie a názory používateľov, ktoré vám môžu vela napovedať o miestach, kam sa chcete vybrať. S volbou vám môžu pomôcť aj milióny fotografií a videí od používateľov.

Google Mapy

Hoci existuje množstvo navigácií, oblúbenou aplikáciou sú Google Mapy, ktoré bývajú predinstalované v Android zariadeniach. Len málokto rád navigácia je navyše tak veľmi prepracovaná. V appke sa totiž okrem navigácie zobrazujú najrôznejšie náhľady na budovy či cesty, je tu množstvo fotografií, videí, panorám od používateľov. V Mapách viete navyše aj zdieľať priebeh cesty s vybraným kontaktom.

Mapy pre iPhone

Používateľia iPhonov majú k dispozícii predinstalovanú aplikáciu Mapy. Môžu tu vyhľadať miesta v okolí ako na spomínaných Google mapách. Teda napríklad tu vyhľadáte na svojej trase reštaurácie alebo kaviarne. V rámci navigácie sa môžete vynútiť spoplatneným úsekom, ako sú myta či diaľnice. Samozrejmostou je zobrazenie dopravných informácií či uzavretých ciest. Na mape si tiež viete označiť polohu aj oblúbené miesto.

Torque

Čereňačkou na torte pre zanietených motoristov je aplikácia Torque. Je potrebné zakúpiť si k nej automobilovú diagnostickú jednotku, ktorú vložíte do OBD konektora auta. Potom ju už len prepojíte cez Bluetooth so smartfónom a veselo si na displeji telefónu sledujete rôzne dátá motora v reálnom čase. Aplikácia zobrazuje počet otáčok, výkon motora, zmeria zrýchlenie z 0 na 100 km/h a podáva informácie aj o emisiách CO₂.

jednoducho jedinečný

Jeden svojho druhu: v tejto rubrike vám budeme predstavovať individuality spomedzi modelov Volkswagen. Každý má svoj príbeh. Diel druhý: Poštár Fridolin.



Vo februári 1962 zadala Nemecká pošta spoločnosti Volkswagen zákazku na vozidlo vhodné na prepravu zásielok. Výsledkom boli dve verzie: jedna na podvozku kabrioletu chrobáka vďaka jeho robustnosti a neskôr na báze modelu Karmann-Ghia Typ 14. V tomto prípade sa využila jeho šírka.

Zákazky sa ujala firma Franz Knöbel und Sohn KG, ktorá sa neskôr premenovala na Westfalia Werke a stala sa svetoznámou ako špecialistou na prestavby dodávkových automobilov na obytné vozidlá.

BOL V SLUŽBÁCH NEMECKEJ AJ ŠVAJČIARSKEJ POŠTY A LUFTHANSY.

Prvé vozidlo teda bolo Typ 147 Kleinliefer-wagen (malá dodávka) s výkonom zhodným s Chrobákom. Prečo ho ľudia začali nazývať Fridolin, sa presne nevie, a kolujú o tom rozličné dohady. Traduje sa, že keď auto prvýkrát videl jeden zo zamestnancov automobilky, skríkol: „Ved' vyzerá ako Fridolin!“ S istotou sa to však tvrdiť nedá.

Auto malo ešte jednu prezývku. Jeho veselá vizáž mu vyslúžila meno Contergan. Tak sa v päťdesiatych rokoch minulého storočia nazývalo veľmi populárne sedativum, ktoré sa predpisovalo tehotným ženám na potlačenie nevoľnosti. V roku 1962 tento medikament zakázali, pretože sa zistilo, že spôsobuje rôzne deformácie pôdu. Typu 147 však prezývka zostala.

Vlastnosti: 2 m³ úložného priestoru, úžitková hmotnosť 250 – 400 kg, dvoje posuvných dverí

Začiatok výroby: 1964

Vyrobených: približne 7 340 kusov

TELEVÍZIE, STEAKY A AUTÁ NIKDY NIE SÚ DOSŤ VEĽKÉ.



Amarok rozumie mužom.

Teraz s novým, silnejším 190 kW V6 motorom a pohonom všetkých kolies 4MOTION.

Amarok má tie správne rozmery. Nielenže má najširšiu ložnú plochu vo svojej triede, množstvo miesta a pohodlia v kabíne, ale ponúka aj najväčší výkon vďaka silnému motoru V6 s 580 Nm, 8-stupňovú automatickú prevodovku a najväčšiu prípustnú hmotnosť prívesu až do 3,5 tony. Dohodnite si skúšobnú jazdu u vášho predajcu Volkswagen Úžitkové vozidlá.



Úžitkové
vozidlá

Financovanie 1% Profi Kredit 1/3 1/4 1/5

Kombinovaná spotreba paliva: 7,0 - 8,4 l/100 km, emisie CO₂: 196 - 220 g/km. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikáciu, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Fotografia je ilustračná. Inzercia obsahuje reklamu na produkty „Financovanie za 1 %“ a „Financovanie Profi Kredit“ od spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o.

MAKAŤ NESTAČÍ.



IDEAL

ZVÝHODNENIE AŽ DO 5 700 €

Spojte silu s rozumom. Držte krok s budúcnosťou vďaka technologicky najvyspelejším modelom značky Volkswagen Úžitkové vozidlá.

Rozhodnite sa pre lídra v inováciach a vyberte si jedno z najinteligentnejších úžitkových vozidiel. Volkswagen Caddy, Caravelle, Multivan, Transporter, Amarok alebo nový Crafter teraz môžete získať s financovaním bez navýšenia. Nasledujte najsilnejších, to najlepšie zo segmentu úžitkových vozidiel je tu pre vás aj s cenovým zvýhodnením IDEAL až do výšky 5 700 €.

Kontaktuje svojho predajcu Volkswagen Úžitkové vozidlá a dajte sa do práce. My sme pripravení.



**Úžitkové
vozidlá**

Financovanie 1%

Profi Kredit 1/3 1/4 1/5

Inzercia obsahuje reklamu na produkty „Financovanie za 1 %“ a „Financovanie Profi Kredit“ od spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o. Cenové zvýhodnenie IDEAL platí na vybrané modely Caddy, Transportér, Caravelle, Multivan, Crafter a Amarok na limitovaný počet vozidiel do vypredania zásob. Spotreba paliva v l/100 km: 4,4 – 9,4 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 114 – 216 (kombinované). Triedy energetickej efektivity: A – D. Všetky uvedené ceny sú ceny odporúčané pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Fotografia je ilustračná.