

Elektrina na ostro! ID.3 je už v predaji a ďalšie elektromobily budú rýchlo nasledovať Volkswagen Caddy Piata generácia bestselleru prináša množstvo inovatívnych riešení

Volkswagen Magazín

jar 2020



Golf GTI

Rebel sa vracia na cestu



GARMIN®



STVORENÝ
NA OBJAVOVANIE

FÉNIX® 6
SÉRIA

GARMIN®



www.garmin.sk

Výhradný importér zariadení GARMIN pre Slovensko: CONAN, s.r.o.

Nová situácia; nové výzvy

Zvyčajne v jarnom čísle nášho magazínu na tomto mieste prinášame informácie o úspechoch, ktoré značka Volkswagen dosiahla v uplynulom roku, a poskytujeme výhľad do aktuálneho roka. Tentoraz sa musíme obmedziť najmä na rekapituláciu.

Epidemiologické opatrenia vlád európskych štátov, zamerané na spomalenie šírenia vírusu Covid-19, zasiahli väčšinu odvetví ekonomiky, vrátane automobilovej výroby. Mnohým plánom automobiliek na tento rok urobili škrt cez rozpočet. Začalo sa to už hned koncom februára zrušením ženevského autosalónu, na ktorý mal Volkswagen pripravenú celú plejádu noviniek. Namiesto prezentácie na tlačovej konferencii boli v prý marcový utorok predstavené na diaľku v prenose cez internet, neskôr výrobca vytvoril virtuálnu digitálnu expozíciu, ktorú si záujemcovia môžu prezrieť online. Vďaka tomu vám všetky novinky môžeme aj my priniesť.

Oveľa závažnejšie však bolo dočasné zastavenie výroby v mnohých európskych závodoch Volkswagen – najprv v Španielsku a Portugalsku, od 17. marca v Bratislave a o dva dni neskôr aj v materskom závode Wolfsburg a ďalších nemeckých závodoch značky. V čase zadávania tohto magazínu do tlače (koniec apríla) sa postupne výroba začala obnovovať v Bratislave a nemeckých závodoch, no potrvá ešte niekoľko mesiacov, kým dosiahne pôvodnú úroveň. Hoci to spôsobí obrovské hospodárske škody v celom reťazci tvorby hodnoty, ochrana zdravia obyvateľstva pred prudkým náрастom epidémie má prednosť.

Ešte pred dočasným zatvorením showroomov a prechodom na bezkontaktný predaj naša spoločnosť Porsche Slovakia ako autorizovaný importér značky Volkswagen pre Slovensko spustila predpredaj dvoch modelových noviniek roka 2020 – Golfu ôsmej generácie a nového inovatívneho kabrioletu T-Cross Cabrio. Obidva tieto modely predstavujeme na stránkach nášho časopisu. Koncom februára mal premiéru aj úžitkový model Caddy novej generácie, ktorý je úplne nový a prináša do segmentu kompaktných dodávkových automobilov a vanov množstvo inovatívnych prvkov. Plánované uvedenie na trh vo štvrtom štvrtroku 2020 by podľa aktuálnych informácií mohlo byť reálne.

Už teraz je jasné, že tento rok nebude pre značku Volkswagen taký úspešný, ako bol ten predchádzajúci. V roku 2019 značka predala na celom svete takmer 6,8 milióna osobných a ľahkých úžitkových automobilov, čo predstavuje medziročný nárast o 0,5 percenta napriek zmenšujúcemu sa globálnemu trhu. Na všetkých dôležitých trhoch sa podarilo zvýšiť trhový



podiel. Tento nárast predaja bol generovaný modelovou ofenzívou s prírastkami najmä v segmente SUV v modelových radoch T-Cross, T-Roc a Atlas. Podiel SUV v predaji značky v Európe v roku 2019 tvoril 37 percent, v USA až 50 percent. Svetovým bestsellerom značky bol opäť Tiguan s vyše 740 000 predanými exemplármami, ktorý nedávno prekonal hranicu 6 miliónov vyrobených kusov. Na udržanie tohto úspešného trendu prejde Tiguan do konca roka rozsiahlu technickou modernizáciou.

Napriek aktuálnej situácii vyvolanej globálnou epidémiou koronavírusu, Volkswagen vstupuje do druhej fázy svojej stratégie Transform 2025+, ktorej hlavným pilierom je rozsiahla elektrifikácia. Okrem spustenia predaja modelu ID.3, prvého automobilu skonštruovaného na báze modulárnej stavebnice elektromobility MEB, v druhom polroku bude ešte do konca roka predstavený aj ďalší model ID.4 – SUV s elektrickým pohonom.

Obidvom týmto modelom sa venujeme aj na stránkach nášho magazínu. A ako vždy tu nájdete aj ďalšie témy zo sveta značky Volkswagen – napríklad cestopis z Indie, pohľad do unikátneho súkromného múzea specializovaného výlučne na Golf, ohliadnutie do histórie predstavením nerealizovaných prototypov, ako aj užitočné informácie a zaujímavosti. Želám vám dobré zdravie a príjemné čítanie.

Milena Holweg
Riaditeľka úseku Volkswagen Osobné vozidlá

80

Majiteľ súkromného múzea Golfsrudel nedaleko Viedne sa sústredil výlučne na svoj srdcový model – Golf.



42

Speváčka Celeste Buckingham má k autám a svižnej jazde blízko.



16

Po dvojročnej prestávke si môžu priaznivci značky opäť kúpiť otvorený automobil.

Obsah

jar 2020

6

Virtuálny autosalón

Na poslednú chvíľu zrušený ženevský autosalón donútil automobilových výrobcov predstaviť svoje jarné novinky online

12

Showtime

Cesta k elektrickej budúcnosti

14

Novinky

Súčasnosť i budúlosť VW sme rozobrali so šéfom popredajných služieb

24

Predstavujeme

Automax Plus
Dove

28

Golf po ôsmy raz

Čo má nové a ako jazdí?

32

Evolúcia

Vývoj loga VW

48

Noví ambasádori

Páni, vitajte medzi nami, prajeme vám veľa šťastných kilometrov

70

India je zvláštna. Je jedno, či v nej človek bol alebo nebola, každý má názor.



34

Asi 70 potenciálnych nástupcov Chrobáka vyvinul Volkswagen, pokiaľ sa neobjavil Golf.



50

Piata generácia Volkswagenu Caddy do segmentu prináša množstvo novátoriských riešení.

56

Zapálení pre T-Cross

Nikto ho nepozná tak dobre

62

Návšteva

Najúspešnejší švajčiarsky spevák súčasnosti v bratislavskom závode

64

Púštne koráby

Nový a starý Touareg

78

Volkswagen Bulli

Pripomeňme si ho originálnymi doplnkami

88

Americký sen

Za veľkou mlákkou snívajú o novej 6.1 Californii

98

Volkswagen Lease&Drive

Špecialita v portfóliu VWFS

Volkswagen Magazín

Vydavateľ:

News and Media Holding, a. s.
Bajkalská 19B
832 15 Bratislava,
Slovenská republika
www.newsandmedia.sk
pre: PORSCHE Slovakia, spol. s r. o.
Vajnoršká 160, 831 04 Bratislava,
Slovenská republika, www.vw.sk

Zodpovedný manažér:

Marek Chovanec
marek.chovanec@porsche.sk

Redakcia:

News and Media Holding
vwmagazin@newsandmedia.sk

Inzercia:

Ladislav Ollé
Chief Sales & Distribution Officer
tel: +421 907 717 044
ladislav.olle@newsandmedia.sk

Tlač:

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

Tlačený náklad: 10 000 kusov

Ďalšie číslo magazínu
vychádza na jeseň 2020.



Blog

[VolkswagenSlovensko](#)

[volkswagen_slovensko](#)

[VolkswagenSlovensko](#)

#mojvolkswagen

Virtuálny autosalón

Na poslednú chvíľu zrušený ženevský autosalón donútil automobilových výrobcov predstaviť svoje jarné novinky online. Volkswagen svoje pripravené exponáty, ktoré sa vrátili do centrálnej prezentoval v čase pôvodne plánovanej tlačovej konferencie. A bolo sa na čo pozerať.

Text: Kamil Pecho Foto: Volkswagen





Touareg R ako nová vlajková loď značky má pohon plug-in hybrid

Prvou novinkou je Touareg R – športový model v produktovom rade vlajkovej lode značky Volkswagen. Prichádza s novým grafickým vyhotovením loga „R“, ktoré symbolizuje celkovú novú orientáciu značky. To dokazuje aj jeho pohonné ústrojenstvo – najvýkonnejší Touareg je plug-in hybrid.

Základ hybridného pohunu tvorí osvedčený turbodúchadlom prepĺňaný benzínový motor V6 3.0 TSI s výkonom 250 kW (340 k), doplnený elektromotorom prstencového tvaru s výkonom 100 kW (136 k). Elektromotor je v modifikovanej skrini 8-stupňovej automatickej prevodovky tiptronic, ostatné ústrojenstvo pohunu všetkých kolies 4MOTION so samosvorným medzi-nápravovým diferenciálom Torsen sa neliší od verzie s benzínovým, resp. naftovým motorom. Zdrojom elektrickej energie je lítiovo-iónová akumulátorová batéria s kapacitou 14,1 kWh, uložená pod podlahou batožinového priestoru, ktorá sa dá dobíjať z vonkajšieho zdroja – napríklad z domácej nástennej stanice wallbox alebo verejného nabíjacieho stojana.

Najvýkonnejší hybrid

Hybridný agregát pohunu dosahuje maximálny systémový výkon 340 kW (462 k), čo je viac ako doterajší špičkový naftový motor V8 4.0 TDI (310 kW/421 k). Maximálny systémový krútiaci moment dosahuje 700 Nm,

vďaka čomu môže vozidlo ťahať brzdený príves do hmotnosti 3,5 tony.

Pomocou tlačidla menu na ovládači systému poholu všetkých kolies 4MOTION Active Control môže vodič prepínať medzi hybridným alebo čisto elektrickým pohonom, s ktorým môže Touareg R jazdiť rýchlosťou do 140 km/h. Pri pohone spaľovacím motorom je maximálna rýchlosť elektronickej limitovaná na 250 km/h. Na digitálnom displeji sériového zobrazovacieho a ovládacieho systému Innovision Cockpit vodič môže nastaviť dobíjanie batérie počas jazdy rekuperáciou podobne ako v modeloch Passat GTE – napríklad aby si pri dlhšej jazde mimo mesta zabezpečil dostatok energie na

jazdu s elektrickým pohonom bez lokálnych emisií v zónach so sprísnenými limitmi ochrany ovzdušia (centrá miest).

Ako sa patrí na vlajkovú loď značky, nový Touareg R má zvlášť bohaté sériové vybavenie, ktoré okrem rozličných asistenčných systémov zahŕňa aj adaptívne svetlomety IQ.Light – LED Matrix, 4-zónovú automatickú klimatizáciu a elektrické panoramatické strešné okno. Z dizajnových prvkov je to komplet R-Line na karosérii a v interiéri, vonkajšie dizajnové prvky Black Style a 20-palcové disky kolies z ľahkej zlatiny (na želanie disky až do formátu 22 palcov). Touareg R sa začne predávať v druhom polroku 2020 .



Moderný trojboj

Začiatkom roka vo väčšine európskych štátov odštartoval predpredaj modelového radu Golf ôsmej generácie a doteraz predstavené úvodné motorizácie rozširuje športové trio. Volkswagen Golf GTI, GTE a GTD majú zhodné základné športové dizajnové prvky.

Je to predovšetkým veľká mriežka so šestuholníkovým vzorom po celej šírke predného nárazníka, na bokoch lemovaná čiernymi lištami v profile písmena C, do ktorej môžu byť na želanie integrované netradičné svetlomety do hmly z LED v podobe piatich šestuholníkov, usporiadaných do tvaru písma X. Ďalším rozpoznávacím znakom je zadný spojler a pás medzi prednými svetlometmi, prerušený logom, ktorý svieti spolu s dennými svetlami. Tento prvok v duchu motta „svetlo je nový chróm“ majú aj nové elektrické modely radu ID. Nad svetelným pásom je pod prednou hranou kapoty farebná lišta, ktorá tvorí rozlišovací znak pri pohľade spredu – GTI má červenú, GTE modrú a GTD striebornú. Pri pohľade zozadu sa športové Golfy líšia výfukmi: GTI má dve hrdé koncovky na bokoch nárazníka, eko-logickej GTE výfuk skrýva za naznačenými dizajnovými koncovkami v zadnom difúzore a GTD má dvojitú koncovku vľavo. V interéri majú všetky tri športové modely štandardne Digital Cockpit a typické športové doplnky.



Tri podoby výkonu

Golf GTI, ktorý je už 44 rokov ikonou medzi športovými kompaktnými automobilmi, v aktuálnej verzii poháňa benzínový štvorvalec 2.0 TSI s výkonom 180 kW (245 k). Krútiaci moment motora (maximálne 370 Nm) sa prenáša na predné kolesá cez 6-stupňovú manuálnu prevodovku, na želanie výrobca montuje 7-stupňovú dvojspojkovú prevodovku DSG. Pohon plug-in hybrid modelu GTE tvorí benzínový štvorvalec 1.4 TSI s výkonom 110 kW

Nabíjacia zástrčka
GTE za logom na
maske ustúpila
radarovému senzoru
a teraz je v ľavom
prednom blatníku



Naftový motor GTD navonok prezrádza
dvojitá koncovka výfuku vľavo

Športové sedadlá s typickým károvaným poťahom majú integrované opierky hlavy



Golf GTI v ôsmej generácii prichádza s netradičným svetelným dizajnom

(150 k) a elektromotor s výkonom 85 kW (115 k) uložený v skrini 6-stupňovej dvojspojkovej prevodovky DSG. Obidva motory spolu dokážu vyvinúť maximálny systémový výkon 180 kW (245 k) rovnaký ako GTI, no maximálny systémový krútiaci moment je ešte väčší – 400 Nm. Zdrojom elektrickej energie je lítiovo-iónová akumulátorová batéria, ktorá má oproti predchodecovi o 50 percent väčšiu kapacitu 13 kWh. Vďaka tomu, ako aj vďaka lepšej aerodynamike má nový Golf GTE teraz dojazd s čisto elektrickým pohonom približne 60 km.

Maximálna rýchlosť s elektrickým pohonom je 130 km/h. Naftový sprintér GTD má teraz pod kapotou nový turbodiesel 2.0 TDI s výkonom 147 kW (200 PS). Kvôli maximálnemu krútiacemu momentu 400 Nm

Insgniami GTI sú opäť dve výrazné koncovky výfuku po stranách difúzora v zadnom nárazníku



je prevodovka štandardne 7-stupňová dvojspojková DSG. Rovnako ako ostatné naftové motory v nových modeloch Volkswagen má aj motor Golfa GTD vo výfukovej sústave dva za sebou usporia-

dané katalyzátory SCR, ktoré v kombinácii s dvojnásobným vstrekováním AdBlue (tzv. systém Twindosing) zabezpečujú výrazné zníženie emisie oxidov dusíka vo výfukových plynach.

Elektrina naostro



Pri premiére prvého nového modelového radu ID.3 s elektrickým pohonom na jeseň minulého roka Volkswagen prezentoval najmä informácie o uvádzacej verzii ID.3 1ST z limitovanej sérii 30 000 kusov, ktorú si doteraz rezervovalo vyše 37 000 záujemcov.

K termínu jarného autosalónu už bol k dispozícii konfigurátor pre tri sériové verzie, ktoré majú označenie ID.3 Pure, ID.3 Pro a ID.3 Pro S. Základná ID.3 Pure má batériu s kapacitou 45 kWh, umožňujúcou dojazd do 330 km (WLTP). Elektromotor poháňajúci zadné kolesá je na výber s výkonom 93 alebo 110 kW (126 alebo 150 k). Verzia ID.3 Pro má batériu s kapacitou 58 kWh pre dojazd do 420 km (WLTP), výkon motora je voliteľný 107 alebo 150 kW (146 alebo 204 k). Špičková verzia ID.3 Pro S má batériu s najväčšou kapacitou 77 kWh a motor s výkonom 150 kW (201 k). Jej dojazd je do 550 km (WLTP). Všetky tri verzie sa dajú nabíjať striedavým aj jednosmerným prúdom, ID.3 Pro pri maximálnom povolenom nabíjacom výkone 100 kW za 30 minút natankuje elektrickú energiu na 290 km.

Druhý krok

Po spustení normálneho predaja modelu ID.3 bude expanzia elektromobility značky Volkswagen kontinuálne pokračovať. Do konca roka 2020 bude mať premiéru ďalší model skonštruovaný na báze modulárnej stavebnice elektromobility MEB – kompaktné SUV ID.4. Jeho dizajn naznačila už pred dvoma rokmi štúdia ID.CROZZ. Aerodynamická karoséria s krátkymi prevismi a dlhým rázvorom má priestrannú kabínu a batožinový priestor so základným objemom vyše 500 litrov. ID.4 bude



Po vypredaní limitovaného uvádzacieho modelu ID.3 1ST sa v lete spustí predaj troch bežných verzií modelu ID.3





V modelovom rade
ID. nebude chýbať ani
veľké cestovné kombi
s elektrickým
pohonom, ktorého
tvar ukazuje štúdia
ID. SPACE VIZZION



využívať celú škálu modulárnej stavebnične elektromobility MEB. Najprv sa začne vyrábať s pohonom zadných kolies, neskôr príbude aj verzia s dvoma motormi a pohonom všetkých kolies. Podľa kapacity použitej batérie, uloženej priestorovo úsporne v podlahe kabíny, sa dojazd bude pohybovať do 500 km.



Kombi pre budúcnosť

Koncom roka 2021 bude predstavený ďalší sériový model s elektrickým pohonom – veľké kombi, vhodné na jazdy na dlhé trate, ktoré sa bude vyrábať v rozličných verziách v Európe, Číne a USA. Jeho dizajn predstavuje štúdia ID. SPACE VIZZION. Karoséria dlhá 4,96 m, s dlhým rázvorom až 2,97 m vyniká nielen veľkorysým vnútorným priestorom, ale aj vynikajúca hodnota koeficientu aerodynamického odporu 0,24. Štúdia má poháňané všetky kolesá dvoma elektromotormi s celkovým systémovým výkonom 250 kW (340 k), čo predstavuje najvýkonnejšiu alternatívnu pohonu stavebnice MEB. Batéria s kapacitou 82 kWh (brutto) umožňuje štúdiu dojazd do 590 km (WLTP). Vďaka vynikajúcej trakcii vozidlo dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 5,4 sekundy.



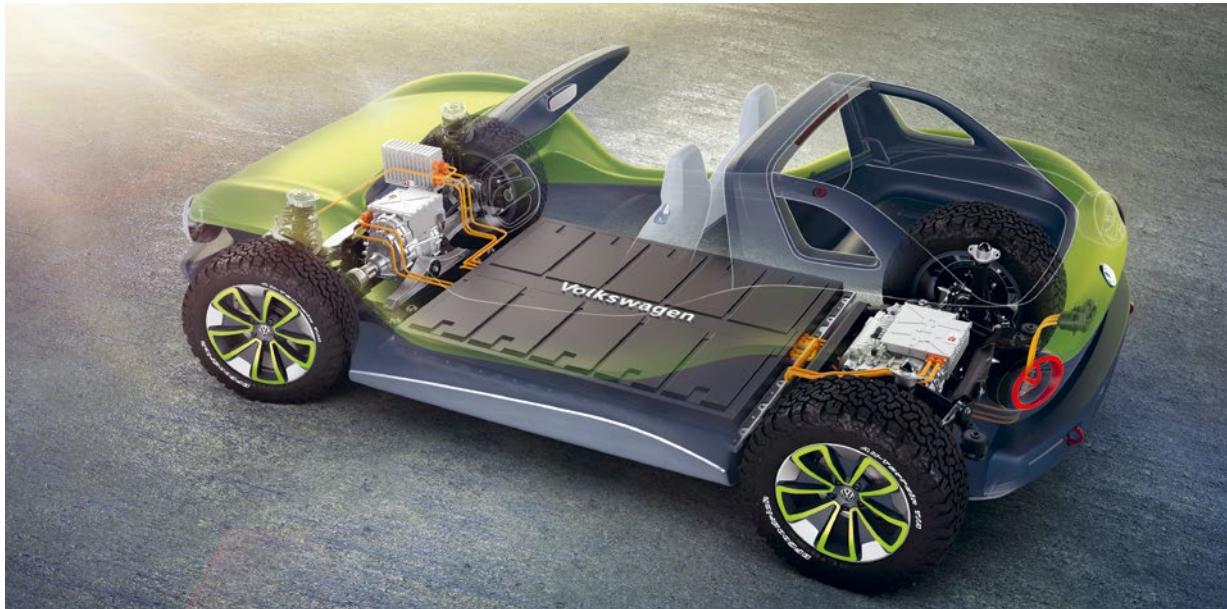
Showtime

Cesta k elektrickej budúcnosti.

Jeden základ, viac modelov. A nový typ mobility.

Pozrite sa na hlavné plusy modulárnej platformy MEB.

Obratný mestský drobček, univerzálny hatchback alebo priestranne a praktické SUV – na modulárnej platforme MEB (v nemčine Modularer E-Antriebs-Baukasten) bude stáť celý rad elektrických automobilov.



Zlacnenie výroby elektromobilov

Novú platformu budú samozrejme využívať aj ostatné značky koncernu. Ideme však ešte ďalej: MEB sme sprístupnili aj ostatným výrobcom. Napríklad Ford chce na platorme od roku 2023 vyrábať minimálne jeden veľkosériový osobný model. Obe automobilky navýše v rámci joint venture investujú viac ako šesť miliárd do vývoja spoločnej platformy pre autonómnu jazdu. Cieľom je maximálne zlacniť pomerne nákladnú výrobu všetkých komponentov elektromobilov vďaka objemu výroby. Jednoducho, čím viac elektrických áut sa bude vyrábať, tým lacnejšie a dostupnejšie budú.

Viac priestoru na menšom pôdoryse

Platforma MEB je vyrobená na mieru požiadavkám elektromobility. Ponúka možnosť väčšieho rázvoru a menších previsov karosérie. Elektromobil nemá spaľovací motor, ktorý zaberá miesto. Kardanový tunel je zbytočný, rovnako ako prevodovka a palivová nádrž. Malé elektromotory sú umiestnené priamo na nápravách. Táto architektúra zahŕňa aj vysokonapäťovú batériu umiestnenú v podlahe, čo ešte viac uvoľňuje priestor v interiéri. Model s vonkajšími rozmermi Golfa tak ponúkne podobne veľkú kabínu ako Passat.

Rôzne kapacity batérií

Platforma MEB môže byť osadená akumulátormi s rôznou kapacitou v závislosti od určenia automobilu. Pre elektromobily, ktoré budú jazdiť výlučne v mestských uliciach, postačí menšia kapacita, čo samozrejme znižuje náklady. Väčšia batéria potom znamená väčšiu slobodu pohybu. Batéria je umiestnená v podlahe auta, čo znamená, že okrem spomínaného šetrenia priestoru ešte aj znižuje ťažisko celého vozidla. To má za následok lepšie rozloženie hmotnosti a vyváženú dynamickú jazdu.

Platforma MEB bude základom viacerých koncernových elektromobilov.

Byť informovaný sa teraz oplatí viac, ako inokedy.

Predplatte si TREND a ostaňte v hre s nami.

trend.sk/predplatne



Novinky



Energia na želanie

Divízia Volkswagen Group Components predstavila vizionársku koncepciu autonómneho nabíjacieho robota pre parkoviská. Vďaka nemu sa dá každé parkovacie miesto v podzemnej garáži alebo parkovacom dome premeniť na nabíjaciu stanicu.

Koncepcia predpokladá využitie autonómneho robota s vlastným pohonom, ktorý môže za sebou ťahať mobilné úložiská elektrickej energie s kapacitou 25 kWh. Robot, vybavený kamerami, laserovým skenerom a ultrazvukovými senzormi, môže za sebou ťahať súčasne aj

niekoľko takýchto „akumulátorových vozíkov“. Na vyžiadanie pomocou aplikácie alebo komunikácie Car2X robot dovezie úložisko energie k elektrickému automobilu, otvorí klapku nabíjacej zásuvky a pripojí nabíjací kábel z mobilného úložiska. Po nabití batérie vozidla robot odpojí kábel a úložisko zavezie späť na vyhradené miesto. Takýmto spôsobom má byť možné nabíjať batériu vozidla výkonom do 50 kW. Využitie mobilného nabíjania podporovaného robotom môže znížiť náročnosť na budovanie nabíjacej infraštruktúry a náklady pre prevádzkovateľov parkovísk.

Pod novou taktovkou

Od 1. júla 2020 bude Jozef Kabáň novým šéfdizajnérom značky Volkswagen. Jeho predchadca Klaus Bischoff je od 1. apríla 2020 šéfom dizajnu celého koncernu Volkswagen.

Jozef Kabáň sa narodil v roku 1973 v Námestove. Po maturite na Strednej škole úžitkového výtvarníctva v Kremnici (odbor umelecký dizajn) študoval na Vysokej škole výtvarných umení v Bratislave, odbor produktového a priemyselného dizajnu a ako štipendista koncernu Volkswagen na prestížnej Royal College of Art v Londýne, kde získal magisterský titul Master of Arts v odbore dizajn vozidiel. Svoju profesijnú kariéru začal v roku 1993 ako praktikant v oddelení dizajnu exteriéru Volkswagen, kde sa podieľal napríklad na tvorbe dizajnu najmenšieho modelu Lupo a sesterského SEAT Arosa. Od roku 1998 bol vedúcim tohto dizajnového tímu a súčasne sa podieľal na dizajne exteriéru koncernovej značky Bugatti, ktorá vtedy vyvíjala svoj prvý model Veyron. V roku 2003 Jozef Kabáň prešiel do Audi, kde od roku 2006 viedol dizajn exteriéru a podpísal sa pod úspešné Audi Q5 prvej generácie. V rokoch 2008 až 2017 bol šéfdizajnérom značky Škoda, kde pod jeho vedením vznikli aktuálne výrazové prostriedky dizajnu značky. Uplynulé dva roky pôsobil v koncerne BMW, kde bol krátko šéfdizajnérom značky Rolls-Royce, v decembri 2019 sa vrátil do koncernu Volkswagen.



Technický milník

Konzorcium Euro NCAP udelilo značke Volkswagen ocenenie Advanced Award za inovatívnu technológiu Car2X, ktorá predstavuje prínos v oblasti bezpečnosti.

Ako prvý sériový model značky ju využíva nový Golf a zabezpečuje komunikáciu medzi vozidlami prostredníctvom nového štandardu WLANp. Tento spôsob dátového prenosu je vyvinutý špeciálne na spojenie medzi vozidlami a zaobíde sa bez mobilnej telekomunikačnej siete. V optimálnych podmienkach si vozidlá cez WLANp dokážu v okruhu 800 m priamo medzi sebou vymieňať informácie o polohe a nebezpečných situáciách. Experti nemeckého autoklubu ADAC,

ktorí novú technológiu certifikovanú skúšobňou TÜV testovali, ju považujú za významný technický milník v oblasti bezpečnosti. Pri testoch vozidlo spoľahlivo a s predstihom cca 10 sekúnd upozorňovalo vodiča na nebezpečenstvo. V aktuálnom prvom vývojovom stupni vozidlá komunikujú medzi sebou pri rýchlosťi nad 80 km/h a zdieľajú informácie zaregistrované svojimi senzormi s využitím skupinovej (kŕdlovej) inteligencie. V budúcnosti sa plánuje prepojenie s cestnou infraštruktúrou, napríklad semaformi pre zvýšenie plynulosť premávky. Onedlho dostanú technológiu Car2X aj ďalšie nové modely Volkswagen, do výroby ju pripravujú aj iní automobiloví výrobcovia.

Bezpečne autonómne

Volkswagen v marci minulého roku spustil testovaciu prevádzku piatich automobilov e-Golf modifikovaných na autonómnu jazdu v centre Hamburgu v bežnej premávke.

Gestorom testov je oddelenie inovácií koncernu Volkswagen a výsledky bude využívať novozaložená dcérská spoločnosť Volkswagen Autonomy GmbH. Cieľom prác je vyvinúť systém na autonómnu jazdu úrovne Level 4, ktorý by sa mohol dostať do sériovej výroby v druhej polovici tohto desaťročia. Testovacie vozidlá majú na streche, blatníkoch, ako aj v prednom a zadnom nárazníku celkovo 11 laserových a 7 radarových senzorov, 14 kamier a viacero ultrazvukových senzorov. V batožinovom priestore vezú výpočtový systém, ktorého výkon je ekvivalentný



15 bežným laptopom a dokáže za minútu spracovať 5 GB dát. Zozbierané dátá poskytujú informácie o typických situáciach v hustej mestskej premávke, vrátane správania iných účastníkov, ktoré je v rozpore s pravidlami cestnej premávky. Testovacia trasa, dlhá 3 km, bola zriadená v spolupráci s magistrátom mesta Hamburg a zozbierané dátá sa spracúvajú pre potreby umelej inteligencie a strojového učenia na verifikáciu systémov na autonómnu jazdu.

Terapia slnkom

Ešte pred príchodom jari Volkswagen spustil predpredaj nového modelu T-Roc Cabriolet. Po dvojročnej prestávke si tak môžu priaznivci značky opäť kúpiť otvorený automobil.

Text: Kamil Pecho Foto: Volkswagen

Počas celej vyše 75-ročnej história značky Volkswagen s výnimkou niekoľkých rokov nechýbal v modelovej ponuke kabriolet. Jeho podoba sa v priebehu desaťročí menila, no zákazníci si vždy mohli dopriať slnko a čerstvý vzduch v nefiltrovanej podobe. Už legendárny Chrobák sa od roku 1949 vyrábal ako kabriolet v karosárni Karmann (dnes VW Osnabrück), a to až do roku 1979, pričom v rokoch 1957 až 1972 mu ako charizmatický súrodenec sekundoval elegantný Karmann

Ghia Cabriolet. Štafetu plynulo prevzal Golf Cabriolet, ktorý sa udržal na trhu počas dvoch modelových generácií – až do roku 1993. Dlhý život mal aj jeho nástupca na báze tretej generácie. Pomohol mu k tomu facelift s „tvárou“ štvrtej generácie, za 8 rokov z neho vniklo vyše 600 000 exemplárov. Ešte úspešnejší (vyše 770 000 kusov) bol Golf Cabriolet šiestej generácie, a to napriek kratšej výrobe iba 5 rokov (2011 – 2016). V rokoch 2006 až 2015 sa paralelne vyrábal aj model Eos, ktorý



Aerodynamiku
otvorenej karosérie
dodaňuje decentný
zadný spoiler



Nový kabriolet zdedil plnoautomatickú plátennú strechu, ktorá sa dá otvoriť za 9 a zatvoriť za 11 sekúnd.



Plátenná
strecha vytvára
elegantnú
siluetu
dvojdverovej
karosérie

Interiér
s multifunkčným
volantom
zodpovedá
zatvorennej verzii



vynikal sofistikovanou konštrukciou päťdielnej skladacej pevnej strechy s integrovaným strešným oknom. Plátennú strechu nad hlavou si do roku 2018 mohli zvoliť majitelia modelov New Beetle Cabrio a Beetle Cabrio. Nový T-Roc Cabriolet, ktorý sa dá objednať od februára tohto roku, má unikátnu koncepciu crossover-kabrioletu. Volkswagen ňou reaguje na aktuálny posun záujmu zákazníkov, ktorý sa nevyhýba ani kompaktnému segmentu. Zvýšená poloha sedadiel à la SUV umožňuje posádke dobrý výhľad, po poslednom otvorenom Golfe nový kabriolet zdedil plnoautomatickú plátennú strechu, ktorá sa dá otvoriť za 9 a zatvoriť za 11 sekúnd. Otváranie a zatváranie je možné aj počas jazdy do rýchlosťi 30 km/h, strecha sa odomyká a zamyká elektrohydraulicky.



Ochrannu posádky pri prevrátení zabezpečuje vystužený rám predného okna a dva automaticky vysúvané ochranné oblúky za zadnými sedadlami. Pre modifikácie skeletu v zadnej časti, súvisiace s vystužením otvorennej karosérie a vytvorením priestoru na zloženie strechy, má T-Roc Cabriolet usporiadanie sedadiel 2+2. Batožinový priestor má základný objem 280 litrov, sklopne delené zadné operadlo umožňuje pri obsadení dvoma osobami prestrčiť väčšie kusy batožiny alebo rozmernejší náklad do kabiny. Na zvýšenie prepravnej kapacity je v ponuke príplatkového vybavenia odnímateľné tažné zariadenie. T-Roc Cabriolet sa na Slovensku predáva výlučne so štvorvalcovým benzínovým motorom 1.5 TSI s výkonom 110 kW (150 k) v kombinácii so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG. K dispozícii je iba jedna, no už v základe bohatá verzia vybavenia. Obsahuje napríklad vonkajšie osvetlenie z LED (denné svetlá, svetlomety, zadné skupinové svetlá) a biele ambientné osvetlenie v interéri, 17-palcové disky z ľahkej zliatiny Mayfield s pneumatikami 215/55 R 17 (za príplatok celoročnými), automatickú 2-zónovú klimatizáciu Air Care Climatronic a rádionavigačný systém Discover Media s rozšíreným súborom online služieb We Connect Plus. Štandardné vybavenie zahŕňa všetky asistenčné systémy dostupné pre T-Roc a adaptívny tempomat ACC. Za príplatok si zákazníci môžu objednať napríklad digitálny združený prístroj Active

Info Display, prijímač digitálneho rádia DAB+ alebo ozvučovací systém beats s 8-kanálovým zosilňovačom s celkovým výkonom 300 W a subwooferom. Športovejšie jazdné vlastnosti môžu na želanie umocniť adaptívne tlmiče pruženia DCC v kombinácii s progresívnym riadením a nastavovaním jazdného profilu. Okrem toho sú na výber aj rozličné disky kolies z ľahkej zliatiny až do formátu 19 palcov s pneumatikami 225/40 R 19. Zákazníci majú na výber 8 farieb laku karosérie, z toho 5 metalizovaných a jeden s perleťovým efektom, ako aj 3 vyhotovenia dekoračných obkladov v interéri. Sedadlá sú potiahnuté látkou čierno-striebornej farby, plátenná strecha je vždy čierna.



Ovládač strechy na stredovej konzole dopĺňa centrálny ovládač všetkých okien



BEZPEČNÝ NÁKUP

VÝHODNE A PRIAMO DOMOV



**Nezmeškajte ani jedno číslo svojho oblúbeného
PLUS 7 DNÍ. Využite možnosť výhodného predplatného
a dajte si ho doručiť priamo domov.**

Ročné predplaté: 69,90 € ~~82,68 €~~
Polročné predplaté: 34,95 € ~~41,34 €~~

Polročné predplatné je možné uhradiť aj prostredníctvom SMS.
Pošlite SMS na číslo 8877 v tvare P7D (medzera) Priezvisko, Meno,
Ulica, Číslo domu, Mesto, PSČ a polročné tlačové predplatné je vaše.

Časopis si môžete predplatiť:

- ❑ na www.pluska.sk/predplatne/plus-7-dni
- ❑ na moje-predplatne@newsandmedia.sk
- ❑ na číslach **02/321 531 21**, alebo **02/321 532 27**

Vážený čitateľ! V súvislosti s SMS predplatnými na tituly vydavateľstva News and Media Holding, a. s., dochádza k spracúvaniu vašich osobných údajov. Bližšie informácie o podmienkach spracúvania vašich osobných údajov nájdete na našej webstránke www.newsandmedia.sk/gdpr/#predplatne. Pri kúpe tlačeného predplatného je zaslanie SMS záväzné a nie je možné predplatné časopisu zrušiť a nárokovat si vrátenie peňazí späť. Cena predplatného vám bude stiahnutá z kreditu, resp. zahrnutá vo vašej faktúre za mobilné služby.

PLUS 7 DNÍ



Do práce dávame srdce i dušu

Súčasnosť i budúcnosť VW sme rozobrali so šéfom popredajných služieb Jozefom Umrianom, ktorý prezradil, čo nás čaká a nemenie.

Text: Filip Kadlecík Foto: Róbert Hubač

Aká bola vaša pracovná pozícia, keď ste do tejto spoločnosti nastúpili?

Do spoločnosti Porsche Slovakia som nastúpil v januári 2003 na pozíciu Starostlivosť o produkt VW – technická podpora servisnej siete.

Aká je aktuálne vaša náplň práce, čo všetko máte na starosti?

Momentálne som riaditeľom úseku Servis technika, čo je v rámci spoločnosti personálne najväčšie oddelenie. Riadim štyri tímy spolupracovníkov. V rámci týchto tímov zastrešujem pre všetky značky, ktoré spoločnosť zastupuje (pozn. AUDI, VW, SEAT a VW Úžitkové vozidlá), starostlivosť o zákazníka a technickú dokumentáciu k vozidlám, technickú podporu servisnej siete, záruky a audity či školenia. Najvýznamnejšia je servisná sieť značky Volkswagen, kde máme 39 servisných partnerov naprieč celým Slovenskom. Moje oddelenie má zjednodušene na starosti komplexné vzdelávanie technického a netechnického personálu, technickú podporu opráv v servisnej sieti, kontrolu kvality produkta a servisnej siete, kontrolu štandardov servisnej siete, špeciálne náradie a diagnostické softvéry, vyúčtovanie záručných a garančných opráv, mobilitu, zvolávacie akcie, schvaľovanie vozidiel, technickú dokumentáciu k vozidlám, nové projekty

výrobcu pre zákaznícke služby a samozrejme aj e-mobilitu.

Čo vás za ten čas, ktorý pracujete vo Volkswagene, najviac bavilo a napĺňalo?

Pre značku Volkswagen pracujem od roku 1996, kedy som začínal v autorizovanom servise Volkswagen ako servisný poradca – to ešte VW vyrábal Golf tretej generácie a modely značky sa dali spočítať na prstoch jednej ruky. Odvtedy prebehla v popredajných službách revolúcia vo všetkých smeroch a to, čo ma vždy fascinovalo, bavilo a napĺňalo, bol fakt, že technika sa dynamicky menila a mení. Čo je dôležité pre mňa osobne, je to, že popredajné služby, či už v rámci servisného partnera, alebo importéra, boli a vždy budú „tímovým športom“. Práca s kolegami a zákazníkmi je to, čo ma napĺňa a uspokojuje.

Ktoré oblasti popredajných služieb sa venujete najradšej, ktorá pre vás predstavuje najväčšiu výzvu a prečo práve tá?

Nemám najobľúbenejšiu oblasť popredajných služieb – moja predchádzajúca pracovná pozícia (starostlivosť o produkt a technická podpora) združovala všetky oblasti, ktoré pokrýva importér – dokonca bola prepojená aj s predajom vozidiel. Najväčšia výzva, ktorá nás

v najbližšom čase v popredajných službách čaká, je digitalizácia komplexného portfólia služieb, ktoré ponúkame. Ide o transformáciu starostlivosti o vozidlo do online priestoru a samozrejme elektromobilitu, ktorá zmení, minimálne pre časť servisných pracovníkov, pracovné postupy a servisné procesy. Tieto výzvy platia však samozrejme pre celé odvetvie popredajných služieb, kde nová generácia zákazníkov zmení procesy, ktoré sú nám známe, a len pripravené značky dokážu túto výzvu využiť. Technológie menia bežný život spotrebiteľa a služby sa týmto výzvam musia prispôsobiť.

Automobily sú čoraz komplikovanejšie, akým spôsobom sa staráte o to, aby o nich zamestnanci celej servisnej siete malí dokonalý prehľad? Ako často sa preškoľujú a prehľbujú svoje znalosti?

Naša spoločnosť a značka Volkswagen kládla vždy veľký dôraz na kvalifikáciu zamestnancov. Táto činnosť je, tak ako v bežnom štáte, „rozpočtová polohy“, pretože vzdelávanie nevytvára žiadny viditeľný profit. Pre mnohých produktívnych pracovníkov je účasť na technických, netechnických alebo produktových školeniach jediná možnosť vzdelávania, čo je v oblasti s dynamickým vývojom, akou automotive je, veľká výzva pre importéra.

Importér využíva okrem klasických prezenčných školení aj online systémy na zverejňovanie školiacich materiálov, ktoré sú prekladané pre všetkých zamestnancov popredajných služieb. Tento online kanál slúži na individuálne vzdelávanie pracovníkov a vyžaduje od nich aj interaktivitu. Samozrejme, disponujeme tímom vlastných technických, netechnických a IT, výrobcom certifikovaných, trénerov, ktorí všetky informácie od výrobcu prekladajú a „transportujú“ pracovníkom popredajných služieb.

Volkswagen má vypracované pre všetky popredajné činnosti koncept povinných školení, ktoré sa vždy končia certifikačnou skúškou daného pracovníka.

Takisto má Volkswagen vypracované pre všetky popredajné činnosti koncept povinných školení, ktoré sa vždy končia certifikačnou skúškou daného pracovníka. Pravidelnosť školení je daná cyklami zmien produktov, ale sú to vždy minimálne 2 školiace dni ročne na každého pracovníka. V prípade, že pracovník servisnej siete u nás začína, musí prejsť základnými školeniami potrebnými v rámci jeho kvalifikačného odboru. Tieto základné školenia v mnohom suplujú vzdelávací systém štátu, kde musí účastník zvládnuť také veci ako základy elektriky, mechaniky motorov, prevodoviek a podvozkov, ako aj bežnú diagnostiku vozidla.

Sú autorizované servisy VW na Slovensku pripravené na príchod a rozšírenie elektromobility?

Prechod na elektromobilitu pri značke Volkswagen sa začal už v roku 2010, keď prišli prvé hybridné a neskôr elektrické vozidlá. V rámci tejto „mikro-elektromobility“ sme začali so vzdelávaním a prípravou na budúce opravy takýchto vozidiel. Každý autorizovaný servisný partner Volkswagen má už

niekoľko rokov špecialistu na vysokonapäťové systémy vozidiel, ktorí je schopní vysokonapäťový systém diagnostikovať a v beznapäťom stave vykonávať opravy na systémoch vozidla. Takisto importér disponuje kompletnými príprvkami a personálom vyškoleným na opravy vysokonapäťových akumulátorov. Máme jedného servisného partnera, ktorý je centrom opráv vysokonapäťových akumulátorov pre značku Volkswagen. V pláne máme samozrejme do budúnosti viac takýchto centier.

Hovorí sa, že výhodou elektromobilov sú nižšie servisné náklady.

Neznamená to, že servisná sieť môže príchodom e-áut utripiť?

Nižšie servisné náklady pri elektromobiloch budú možno zo strany pochodu a brzdového systému. Zvyšné veci, na ktorých sa vykonáva údržba, zostanú a samozrejme pribudnú nové oblasti, kde sa budú musieť vykonávať pravidelné kontroly – vysokonapäťový akumulátor, nabíjacia sústava, asistenčné systémy, nabíjacie príslušenstvo atď. Skôr bude údržba vozidla sofistikovanejšia a bez odpadovej časti (použitý motorový olej, olejové filtre, zapaľovacie sviečky, palivové filtre), čo prispeje k ochrane životného prostredia. Servisná sieť sa prispôsobuje technike a technológiu bez toho, aby si to niekto zo zákazníkov všimol. Služby servisnej siete sa prispôsobia dobe a novým potrebám zákazníkov.

Opravovanie elektrických vozidiel, najmä ak majú vysokonapäťové akumulátory, si vyžaduje aj špeciálne vzdelaných zamestnancov s príslušnou certifikáciou. Bude ich na Slovensku dostatok?

Problém v tomto prípade leží predovšetkým v našej legislatíve, ktorá nepozná „ostrovné“ systémy vysokonapäťových systémov, ktoré pracujú s napäťom do 1000 V. Bežný pracovník servisnej siete, ktorý má špecializáciu na diagnostiku a opravu, preto musí absolvovať školenie pre elektrikárov, ktorí pracujú so sieťovými systémami podľa vyhlášky,

ktorá je určená pre úplne iné odvetvie – energetiku. Tu vidíme najväčší problém pre zamestnávateľov zo strany legislatívy. Preškolenie existujúcich pracovníkov autoelektrikárov je bez problémov možné.

Aké sú očakávané trendy v popredajných službách, čo bude hrať prímluvu v budúnosti?

Digitalizácia a automatizácia budú trendmi budúcnosti. Služby, ktoré budú aktivovať priamo vozidlá – zasielanie údajov o potrebe údržby a opravy vozidla, zákaznícke požiadavky na rôzne online služby, ktoré poznáme z iných odvetví. Cieľom bude takisto „odtrhnutie“ sa od papierových povinností, ktoré poznáme dnes. Automatizácia sa rozšíri pri využívaní asistenčných systémov – preprava vozidla do servisu, parkovanie v servisnej zóne, online aktualizácie softvéru vozidla bez potreby návštevy servisného strediska, služby asistencie pre prípad, keď bude aktívované chybové hlásenie z vozidla na online platformy.

Môžeme očakávať, že sa vo vozidlach Volkswagenu bude čoskoro dať odomykať doplnková výbava cez internet? Aké iné možnosti ešte neustále on-line pripojenie prinesie?

Tieto funkcie, ktoré sa volajú „Function on Demand“, budú začínať v prelomovom produkte novej éry značky Volkswagen, a to vo vozidle ID.3. Už dnes máme k dispozícii digitálne služby We Connect a We Connect Go, ktoré zákazník pre nové vozidlo s takouto výbavou, ale aj pre staršie vozidlá (We Connect Go), môže využívať. Tieto služby sú však len začiatkom cesty k digitalizácii „spolunažívania“ medzi vodičom a cestujúcimi a značkou vozidla. V budúnosti sa bude vozidlo viac individualizovať a prispôsobať samotnému zákazníkovi podľa jeho ID, podobne ako to dnes vidíme pri mobilných zariadeniach a ich systémoch.

Hovorí sa, že rok 2020 bude čiernym rokom pre automobilky, aktuálna situácia to len potvrdzuje. Ako ho



Akákoľvek kríza v predaji sa popredajných služieb dotýka s oneskorením, čo je výhoda aj nevýhoda.

Vnímate vy a čo od neho očakávate?

Ako sa dotkne vašej práce a celého aftersales?

Myslím si, že tento rok je špecifický pre celý svet, nielen pre naše odvetvie. Tieto špecifické podmienky prispejú k radikálnym zmenám v spoločnosti, ale aj v správaní našich zákazníkov. Automotive je dynamické odvetvie, ktoré je zvyknuté na výkyvy, pričom sa očakáva konsolidácia a väčšia spolupráca medzi jednotlivými automobilkami. Akákoľvek kríza v predaji sa popredajných služieb dotýka s oneskorením, čo je výhoda aj nevýhoda. Výhoda je v tom, že môžete prispôsobiť procesy a zdynamizovať

zmeny, ale zároveň je to aj nevýhoda, pretože v rámci finančných obmedzení musíte na takéto zmeny samozrejme peniaze zarobiť. V tejto situácii bude dôležitá sila servisného partnera a flexibilita jeho tímu. Tá zaručí, že zákaznícke vzťahy sa neprerušia a partnerstvo medzi servisom a zákazníkom bude pokračovať.

Čo je pre vás osobne, s vašimi skúsenosťami, najdôležitejšie kritérium pri kúpe nového automobilu?

Spoľahlivosť, bezpečnosť, funkčnosť a dizajn produktu – poradie sa môže samozrejme meniť. Vždy mám na pamäti aj predajnú hodnotu ojazdeného vozidla, pretože toto je kritérium, ktoré hovorí o kvalite daného produktu. Každý zákazník by mal vedieť, na aký účel bude vozidlo využívať a koľko najazdí ročne kilometrov. Tieto dve kritériá majú aj u mňa významný faktor pri výbere správneho produktu.

Čo si najviac ceníte na autách Volkswagenu?

Spoľahlivosť, kvalitu spracovania, funkčnosť, inovácie a dlhovekosť dizajnu. Vozidlá, ktoré sú už dnes skoro veteránmi, sú stále dizajnovovo nadčasové. Ľudia, ktorí automobily vyvíjajú, tvoria prototypy a vyrábajú ich, dávajú v každom procese vzniku produktu do práce svoje srdce a dušu. Tento prístup sa snažíme dodržať aj v popredajných službách, keď vždy postupujeme podľa postupov výrobcu a používame originálne diely na to, aby vozidlá boli, aj keď sú jazdené, vždy v TOP kondícii.

Ktoré vozidlo značky Volkswagen je vaše oblúbené?

Jednoznačne Volkswagen Beetle – posledná generácia je moja srdcová záležitosť. Z aktuálnych modelov je to typ Arteon – čo je spojenie odvážneho dizajnu a funkcionality na báze jedného z pilierov Volkswagenu, a to modelu Passat.

Tridsať rokov úspechu

Na začiatku Považskej Bystrice sídli už bezmála tri desaťročia firma Automax, dnes už Automax Plus, ktorá sa zaoberá predajom automobilov značiek Volkswagen a Škoda, ale zároveň aj autorizovaným servisom pre Volkswagen, Audi a Škodu. O skúškach minulosti i výzvach budúcnosti sme sa rozprávali s Ing. Jánom Bednárikom, riaditeľom a majiteľom spoločnosti.

Text a foto: Filip Kadlecík



Mohli by ste nám povedať niečo zaujímavé z histórii vašej spoločnosti?

V roku 1992, po tom, ako sme už istý čas predávali automobily Škoda, sme boli oslovení zástupcom Volkswagenu, či by sme nechceli odbytovať aj vozidlá Volkswagen a Audi. S SW sme začali tak, že nám sem, do Považskej Bystrice, privezli 30 áut a povedali: predávajte. Vtedy sme o tých autách veľa nevedeli, kým sme ich spoznali, zažili sme veľa ľažkých situácií, ale vytrvali sme a vtedy sa začala písť úspešná história našej spoločnosti. Za 30 rokov sme preskákali veľa lepšieho i horšieho, ale prinieslo to úspech. Sú tu ľudia, kolegovia, s ktorými máme tú istú prácu a ciele už takmer tri desaťročia. V blízkej budúcnosti budeme mať tridsiate výročie.

Pamäťate si na prvé auto, ktoré ste predali?

Z Volkswagenu sme vtedy dostali najmä veľa Passatov a niekoľko Golfov. S najväčšou pravdepodobnosťou to bol Passat.



Automax Plus

Založenie spoločnosti: 1992

Aktuálny počet zamestnancov: 39

Počet predaných vozidiel

doteraz: 13 000 všetkých značiek

Prvé auto, ktoré firma

predala: Volkswagen Passat

Aktuálne najpredávanejší

model: Volkswagen Golf

Majiteľ: Ing. Ján Bednárik

Ktorý model je najpredávanejší dnes?

U nás je stále jednotkou Golf. V našom regióne má medzi zákazníkmi najväčšiu obľubu. Teraz sú sice moderné najmä SUV, no Golf je aj naďalej náš bestseller.

Ako sa z vášho pohľadu za ostatné roky zmenili preferencie klientov?

Pred dvomi dekádami si ľudia viaz zakladali na luxuse, moderne a praktickosti automobilov. Vtedy na trh prichádzali nafiatky, boli obľúbené pre nízku spotrebu, dobrý výkon a vysoký krútiaci moment. V tom období bežne benzínové motory jazdili za 8-9 l/100 km, diesel vedel aj za päť litrov. Klienti vtedy na spotrebu veľmi prihliadali a nevadilo im ani to, že auto so vznetrovým motorom bolo drahšie. Rovnako, ako máme dnes módnu vlnu SUV, v minulosti bolo módou TDI.

Autá sú čoraz komplikovanejšie. Treba na ne dnes ľuďom dávať školenia?

Toto je problém terajšieho obdobia a netýka sa iba špičkových produktov Volkswagenu, ako je napríklad Touareg, ale aj jednoduchšie vybavených vozidiel. Ľudí treba učiť používať technológie, ktoré rôzne v autách sú, výrazne totiž môžu zvýšiť používateľský komfort. Ja sa problematike infotainmentu vo vozidle venujem vo



veľkej miere. S autom sa už dnes dá komunikovať rovnako ako s počítačom či mobilným telefónom. Ked' sa rozprávam s ľuďmi, ktorí si auto kúpili, zisťujem, že viacerí z nich jeho funkcie využívajú iba na 10-15 %.

Ako na to reagujete?

Začiatkom tohto roka sme pristúpili k novému plánu, ktorý má pomôcť našim klientom. Systematicky si ideme vychovať odborníka na moderné technológie vo vozidle, ktorý sa bude so zákazníkmi rozprávať počas užívania vozidla. Ked' už klient auto bude užívať rok, príde k nám na návštěvu a ukáže nám, čo všetko z jeho moderných funkcií ovláda. Očakávame, že sa ukáže, že na viaceré vývojenosti časom zabudne a náš expert mu ich pripomenie a vysvetlí.

Volkswagen začína pomaličky uvádzat rodinu ID. vo väčšom. Ste pripravení na elektrickú éru?

My elektrické autá predávame už štyri roky, začali sme ako jedno z prvých dilerstiev na Slovensku. V téme elektromobility sa vidíme, chceme byť inovátorskí. Na Slovensku

sku treba obnoviť vozový park a prejsť na ekologickejšie automobily.

Je už slovensko na e-autá pripravené?

Slovensko podľa mňa ešte stále nie je pripravné na e-autá v rámci infraštruktúry. To je veľká škoda, pretože máme potenciál, a ak by sa tomu štát, prípadne automobilky systematicky venovali, mohli sme dnes už byť omnoho ďalej. Dnes stojíme na prahu novej, elektrickej doby.

Ktorý typ pohonu by podľa vás mohol doplniť elektromobilitu?

Rýchlonabíjačky budú ešte 2-3 roky relativne veľký problém, kým sa výraznejšie rozšíria. Je škoda, že sa Slovensko viac nevenuje stlačenému zemnému plynu, na ktorý sa teraz zabúda. Ide však o ekologicke alternatívne palivo a verím tomu, že ak by na Slovensku bolo viac plniacich staníc, mohli by sme CNG predávať v omnoho väčšom počte, čo by malo pozitívny vplyv na znížovanie produkcie emisií oxidu uhličitého. Bola by to pekná alternatíva a elektrickým

vozidlám pre vodičov, ktorí jazdia na dlhé trasy. Volkswagen je v tejto téme silný, mal by to využiť.

Čo očakávate od automobilového roka 2020?

Je to ako koronavírus. Nikto úplne nevie, čo sa s ním stane a ako to bude. Aj u našich manažérov cítia napätie, no ja to beriem inak. Máme klasické motory, máme elektrické motory a máme aj CNG. Máme tri možnosti pohonu a keď ich budeme vedieť využiť, nemusíme sa báť žiadnych emisných noriem. Aj naši zákazníci majú záujem o e-autá. Majú obavy z infraštruktúry, no ak sa dobuduje, klienti nebudú mať žiadny problém. Autá potrebujeme, je taká doba. Je na nás, kam budeme automobilizmus smerovať. Či to bude do spaľovacích, elektrických, alebo alternatívnych pohonov, máme sa kam hýbať a myslím si, že ide o zaujímavú pozíciu. Máme tri možnosti, ja sa na to obdobie celkom teším. Prídu nové milníky, nové výzvy a verím, že my v Automaxe sme na ne pripravení.

Rok 2019 tu bol famózny

Popradská spoločnosť Dove má za sebou má vyborný rok. Pýsiť sa môže stabilitou a atraktivitou nielen z pohľadu zamestnancov. V showroome vám pripravia výbornú kávu, pri ktorej sme zisťovali, ako sa im darí a čo očakávajú od najbližšieho obdobia.

Text a foto: Filip Kadlecik



Môžete nám povedať niečo zaujímavé z histórie vašej spoločnosti?

Náš pán správca, pán Krcho, by na túto tému vedel rozprávať omnoho viac. On tu je od čias, keď na tomto mieste miesto krásneho showroomu stáli iba dve garáže. Pozná tu každú jednu skrutku. Pracuje tu už dve dekády a aj na jeho príklade vidieť, že naša spoločnosť má stabilitu a pre zamestnancov je atraktívna dlhodobo.

Aký bol minulý rok, koľko áut ste predali a čo očakávate od budúceho roka?

Minulý rok bol z pohľadu predaja famózny, predali sme približne 260 áut, čo predstavuje výrazný rast. V roku 2019 sa nám stabilne darilo držať predaj na úrovni 20 vozidiel mesačne, čím sme splnili náš cieľ. Rovnako dobre sa nám darilo aj v servise, kde sa staráme aj o úžitkové Volkswageny či Audi. Našou výhodou je i fakt, že na severe Slovenska sme v podstate jediný showroom značky, preto k nám chodia ľudia zo širokého okolia. Zachytili sme informácie, že tento rok bude komplikovaný, nepomôže nám ani vplyv koronavírusu. Kým však ešte na Slovensku neboli natoľko rozšírený, darilo sa nám dobre, január a február boli dosť silné, nepamäťame

si, kedy naposledy boli prvé dva mesiace roka podobne úspešné.

Čím to je, že predaje sa začiatkom roka držali na vysokej úrovni?

Volkswagen má v ponuke viaceré ťaháky, hneď po príchode sa ním stal T-Roc, vtedy ho ľudia objednávali ešte predtým, než ho vôbec videli naživo. Podobne excelentný ohlas sme zaregistrovali pri uvádzaní typu T-Cross. Golf mierne poklesol, no treba si počkať na nábeh novej generácie, ktorá určite zamieša karty a bude jednotkou vo svojej triede. Pre nás, čo sa týka Volkswagenu, sú však aktuálne ťažiskovými modelmi T-Roc a T-Cross. Sme v regióne pod Tatrami, tu sa ľuďom zídu autá s väčšou svetlou výškou a ideálne i pohonom všetkých kolies.

Zmenil sa podľa vás predaj vozidiel v posledných rokoch? Majú klienti odlišné preferencie?

Určite áno, v minulosti si k nám ľudia chodili po limuzíny a hatchbacky, teraz ich skôr zaujímajú SUV. Aj ľudia, manažéri a funkcionári, ktorí by si v minulosti kúpili Passat, sa dnes bežne rozhodnú pre Tiguan Allspace.

Dnes sú autá komplikovanejšie než v minulosti. Treba na to klientov zvlášť pripravovať? Školíte ich?

Pri každom novom modeli predajcovia absolvujú školenie, aby autu dokonale rozumeli. Na mnoho vecí prichádzame aj sami, veľa sa inšpirujeme aj prácou novinárov, ktorých znalosti vozidiel sú prínosné aj pre nás. Učíme sa za pochodu a rovnako aj naši klienti.

Viacerí naši klienti, a nielen mladšie ročníky, si oblúbili systém Volkswagen Connect či App Connect. Nečakali sme, že o tieto systémy bude až taký záujem. Snažíme ich spúštať zákazníkom v každom jednom aute a vysvetľujeme im, aké benefity im môže priniesť. Zákazníci veľmi oceňujú napríklad on-line navigáciu, pri ktorej ako cieľ nemusia zadávať konkrétnu adresu, ale stačí iba bod záujmu. Stačí poznať názov hotela, letiska či obchodného centra a Volkswagen ich k nemu priviedie.

Aká je dnes najobľúbenejšia doplnková výbava?

Paradoxne, aj pri dnešných autách je ešte stále najväčší záujem o praktické dopln-



Dove

Založenie firmy: 1994

Aktuálny počet zamestnancov: 25

Počet predaných vozidiel

doteraz: Viac ako 8 000

Prvé auto, ktoré firma

predala: Volkswagen Golf

Aktuálne najpredávanejší model:

Volkswagen T-Roc/T-Cross

Majitel: Peter Jurko

Zaujímajú klientov vo zvýšenej mieri aj asistenčné systémy? Ktorý z nich majú najradšej?

Samozrejme, taktiež si ich pri konfigurácii vozidla často navolia, no tie už sú často aj v sériovej výbave vozidla. U nás je najväčší záujem najmä o Lane Assist, teda asistent na udržiavanie v jazdnom pruhu. Zákazníci ho radi kombinujú s adaptívnym tempomatom, čo potom prakticky znamená, že cez dopravnú zálpchu ich vozidlo dokáže prejsť bez zásahu vodiča.

Pripravujete sa na dobu elektrickú? Akým spôsobom sa pripravujete na príchod rodiny ID.?

U nás sme zaznamenali boom v dopyte po elektromobiloch najmä koncom minulého roka, keď štát vyhlásil dotácie na e-autá. Prekvapilo nás, že denne sa na nás e-Up! chodilo pýtať päť až desať ľudí, ktorí mali záujem využiť dotáciu a objednať si elektromobil. Problémom však bolo, že veľa z nich dotáciu nezískalo, čo vieme preto, lebo sa tu už takmer nikto z nich neukázal. Sami sme

zvedaví, čo prinesie Volkswagen ID.3. Sme mu otvorení, budeme stavať nabíjačku aj pred showroomom a necháme sa prekvapiť. Myslíme, že elektromobilita má budúcnosť a obrovský potenciál.

Manuálna vs automatická prevodovka, ktorú dnes preferujú zákazníci viac?

Dnes už rozhodne klientov viac zaujíma automat, no z finančného hľadiska nakoniec často skončia pri manuálnej prevodovke. Najmä pri menších vozidlách, ako je T-Roc či T-Cross, stavia častejšie na manuál. Za samičinnú DSG prevodovku si priplácajú skôr majitelia Passatu či Tiguanu.

Prečo by ste si automobil značky Volkswagen kúpili vy?

Jednoznačne pre kvalitu, ktorou sa VW doňahuje na prémiové značky. Dnes má prakticky svoju vlastnú kategóriu. Je autom pre širokú verejnosť, no s nadstandardne kvalitným vyhotovením a spracovaním.

ky. U nás si klienti najčastejšie chcú priplatiť za gumené rohože. Z moderných vychytávok sú veľmi oblúbené full-LED svetlomety či v prípade väčších vozidiel ľažné zariadenia.

Golf po ôsmy raz: čo má nové a ako jazdí?

Napriek tomu, že podvozok prešiel len minimálnymi zmenami, ôsma generácia Volkswagenu Golf jazdí o triedu lepšie než doteraz. Presvedčili sme sa o tom na prvých jazdách na kľukatých cestičkách v okolí Porta.

Text: Juraj Hrvnák Foto: autor a Volkswagen



„Vedje to prakticky to isté, len to inak vyzerá.“ Už prvý pohyb volantom nám však zdvihol oboče a keď sme sa po pári minútach prepletania úzkymi uličkami dediniek údolia rieky Douro dostali na spleť náhodne smerujúcich cestičiek druhej triedy, za ten výrok sme sa doslova hanbili. Ale pekne po poriadku...

Niekde facelift, niekde revúcia

Platforma MQB, na ktorej stojí Golf 7. generácie, zostala pre novinku prakticky nezmenená. Veľká časť skeletu je takmer identická s predchodom. To isté sa týka aj architektúry podvozka. Rázvor novinky je takmer rovnaký. Vlastne je menší – presne o 1 mm! To však môže byť výsledok inej geometrie. Napriek tomu je nový Golf o 26 mm

dlhší. Túto zmenu má však na svedomí dizajn a najmä aerodynamika. Hodnota súčiniteľa odporu vzduchu je totiž len 0,275, čo je vynikajúci údaj.

Ked' sa na nový Golf pozriete, môže sa vám zdať, že dizajnéri si dali za cieľ radikálne sa odkloniť od toho, čo väčšina ľudí od Golfu očakáva. Ak si pozriete, ako sa tento model v priebehu rokov menil, sami musíte uznáť, že tento Golf sa na svojich predchodcov veľmi nepo-



dobá. To sa týka najmä prednej časti. Ikonický „golfovský“ C-stípik však zostal nezmenený a zozadu je to tiež typický Volkswagen, ibaže s trochu užšími LED svetlami, ktoré vizuálne viac rozširujú karosériu.

Tak trochu kultúrny šok zažijete, keď sa prvýkrát posadíte za volant a všimnete si minimalisticky riešený interiér. Na prvý pohľad veľmi nový, ale kultúrny

šok postupne opadá. Čím dlhšie v ňom sedíte, tým viac cítite ducha Volkswagenu. Týka sa to vynikajúcej ergonómie, kvality materiálov a ich spracovania. S pribúdajúcimi minútami za volantom však zistíte, že aj nové ovládanie multimediálneho systému má svoju logiku a funguje fajn. Grafika je veľmi pekná, zároveň však jednoduchá a prehľadná. Inteligentné funkcie klimatizácie vám

ušetria zbytočné ťukanie po ovládacích prvkoch. Profily sú dobre vymyslené a užitočné. Dotykové ovládanie hlasnosti či klimatizácie je vyriešené elegantne. Vyžaduje si zvyk, ale dá sa ovládať aj za jazdy.

Maličký volič prevodovky DSG sice na prvý pohľad vyzerá zvláštne, ale rýchlo si uvedomíte, že svoju funkciu plní bez problémov a je zbytočné, aby zabezpečoval viac miesta. Odkladacie priestory v kabíne sú teda skvelé. Na mobil slúži šikovne riešená schránka s bezdrôtovým nabíjaním. V nej môžete mobil položiť aj „na hranu“, a tak mu vidíte na displeji. Sú tu aj ďalšie praktické vychytávky. Zadná strana sedadiel má v sebe niekoľko rôzne veľkých káps, takže tvoria vynikajúci odkladací priestor aj na menšie predmety či mobil.

Skrátka lepší

Sadáme do auta. V Golfe sa sedí pocitovo príjemne nízko. Z auta je dobrý



výhľad. Mnoho ovládačov sa sice zmenilo, ale ich poloha je buď rovnaká, ako bola, alebo sú umiestnené tam, kde by ste ich inak hľadali. Teória o tom, že tento Golf bude rovnaký ako starý, sa ihneď rozplýva. Prvým bodom je riadenie. To je priamejšie, navyše sa dotýkate nového volantu. Od dorazu po doraz má ani nie tri otáčky. To však neznamená, že auto je nervózne. Nemecké automobilky ráťajú s tým, že sa aj s obyčajnými autami môžete preháňať rýchlosťou vyše 200 km/h po diaľničiach, a tomu prispôsobujú nalaďenie podvozka a riadenia. Väčšinou to znamená, že okolo stredovej polohy je riadenie pomalšie, aby auto nereagovalo aj na nechcené pohyby volantom, ale potom sa jeho „rýchlosť“ zväčšuje. Golf nie je výnimka. Väčšinu manévrov zvládnete bez rúčkovania na volante, ale na diaľnici je auto krásne stabilné a nemusíte sa sústredit, aby ste ho udržali v pruhu.

Kombinácia motora 2.0 TDI EVO a sedemstupňovej prevodovky DSG, ktorou bolo vybavené naše auto, bola príjemná. Zdá sa, že Volkswagen vyladil prevodovku tak, aby lepšie zvládala prudké rozjazdy a menej podtáčala motor. Toto si budeme musieť potvrdiť pri domácom



teste, lebo trasa v Portugalsku azda nemala jeden rovný úsek cesty, kde by Golf mohol motor podtáčať. Každopádne, zdá sa nám, že nový dvojliter lepšie zvláda nízke otáčky a ochotnejšie sa z nich zbiera, takže každodenná jazda je oveľa príjemnejšia.

Nad malým voličom prevodovky sme veľmi rýchlo prestali rozmyšľať. Na stredovej konzole šetrí drahocenné miesto a na radenie jazdného režimu nič väčšie netreba. Kulisa smeruje len dopredu a dozadu a je sekvenčná, takže volič sa vráti vždy do svojej pôvodnej polohy. Ak ho potiahnete smerom od seba, zaradíte spíatočku, k sebe zaradíte „D“, a ak potiahnete volič k sebe ešte raz, aktivujete športový režim. Ak v šport-

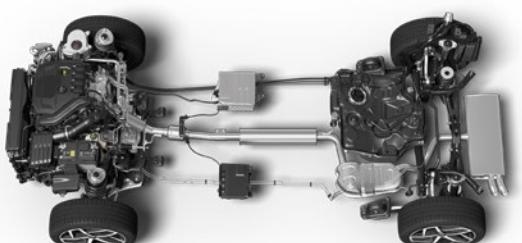
vom režime použijete jedno z pádiel na volante, automat sa prepne do manuálneho režimu a zostane v ňom, kým zas nepohnete voličom.

Závan GTI

K slovu sa dostáva podvozok. Naše auto jazdí na veľkých 18-palcových kolesách, ktorých sme sa v kontexte hrboľatých treťotriednych portugalských ciest trochu obávali. Nuž, zbytočne. Golf jazdí prvotriedne. V každej situácii si zachováva kontakt s vozovkou a popri tom sa mu darí byť aj komfortný. Pocitovo je pritom tuhší, precíznejší... Áno, znie to, ako keby sme si odporovali, ale je to tak. Za zmeny v jazdných vlastnostiach sú zodpovedné nové silentbloky a nové naladenie pružín a tlmičov. Nový Golf bravúrne spája precízne jazdné vlastnosti a pocit z podvozka s komfortom. Krásne a ochotne mení smer. Nerovnosti zvláda na jeden šup, karoséria sa ani v komfortnom režime adaptívneho podvozka DCC nerozkmitá. Vtedy je Golf plavný a ukážkovo zvláda nerovnosti. Smerom k tuhšiemu nastaveniu sa pohyby karosérie postupne minimalizujú a zvyšuje sa ochota Golfu zatačať. Nám na rýchlu jazdu paradoxne najviac výhovovalo stredné nastavenie podvozka, keď Golf pomocou jemných náklonov karosérie pekne komunikoval, kde sú jeho možnosti. Bol pekne čitateľný a dalo sa s ním jazdiť rýchlo bez toho, aby pasažieri trpeli nedostatkom komfortu. A to pripomíname, že sme jazdili na aute s motorom 2.0 TDI Evo. Aké len bude potom GTI?

Nový Golf je dôkazom toho, že niekedy aj séria malých zmien sa dokáže podieľať na veľkom výsledku. Aj keď Golf siedmej generácie považujeme za veľmi slušne jazdiace auto, osmička sa výrazne posunula smerom k nadšeným šoférrom bez toho, aby odstrašila ľudí, ktorí šoférujú viac z povinnosti.

Nový Golf je opäť raz všeestranne skvelé auto, ktoré nezabudlo, že popri vynikajúcej konektivite, asistenčných systémoch a technológiách má aj dobre jazdiť. Úspech siedmej generácie teda môže pokračovať ďalej.



Technologický priekopník

Nový Volkswagen Golf prináša do svojej triedy technológie, ktoré sú známe skôr z väčších a drahších modelov. Niektoré sú však v Golfe úplná novinka. Tu nájdete tie najzaujímavejšie.



Car2X

Golf ako prvý Volkswagen podporuje komunikáciu auta s inými vozidlami alebo infraštruktúrou. Autá si tak vedia odovzdávať informácie o podmienkach na ceste, nehodách, záprachach či pozícii a smere jazdy áut záchranných zložiek. Komunikácia Car2X prebieha priamo, takže nie je závislá od telekomunikačného signálu. Jej dosah je niekoľko sto metrov.

We Connect

Nový Golf je permanentne online vďaka zabudovanej eSIM karte. Môžete tak využívať užitočné online služby ako dopravné spravodajstvo, predpoveď počasia, prehľad cien pohonných látok a mnoho ďalšieho. Toto všetko spadá pod služby We Connect, resp. We Connect Plus. Takisto je tu možnosť predplatiť si dát a využívať ich napríklad na streamovanie hudby alebo poskytnutie prípojenia cez palubnú wi-fi sieť ostatným pasažierom. Tieto služby sú poskytované cez špeciálnu telekomunikačnú sieť Cubic Telecom a fungujú v celej Európe bez ďalších poplatkov.



IQ.Drive

Pod asistenčné systémy jazdy patrí Travel Assist, teda autonómna jazda 2. úrovne až do rýchlosťi 210 km/h. Na jazdu bez držania volantu však zabudnite. Je totiž vybavený kapacitnými snímačmi dotyku. Úplná novinka je asistent vyhnutia sa zrážke pri odbočovaní doľava (v ľavostrannej premávke dopravy).



IQ.Light

Pokročilé inteligentné LED svetlomety osvetľujú vozovku prediktívne a svoj lúč nasmerujú do zákruty skôr, než do nej zatočíte vďaka spolupráci s GPS a mapovými údajmi. Diaľkové svetlá pozostávajú z 22 LED segmentov v každom svetlomete a fungujú až v 10 rôznych režimoch, v závislosti od miesta a rýchlosťi jazdy. Vykrývanie okolitej premávky v diaľkovom režime je samozrejmost', rovnako tak tlmenie osvetlenia dopravných značiek.



Head-up displej

Golf dostal konečne pekný, plne farebný priečladový displej, ktorý sa premietá priamo na čelné sklo.



Evolúcia

Vývoj loga VW Ide o oveľa viac než len o optickú zmenu, zjednodušený logotyp aplikovaný aj ako svetelný symbol dokresľuje razantný vstup koncernu na pole elektromobility.

Logo VW nad strechou správnej budovy koncernu Volkswagen o průměru osmi metrů a hmotnosti sedmi a půl tuny se nedávno vyměnilo za nové. Jeho podoba odkazuje na logotyp z doby, kdy firma nastupovala cestu globální expanze. Připomeňme si proto jeho jednotlivé vývojové stupně za uplynulých více než 80 let.



1937–1939

Nordickým symbolom víťazstva nazvaným „Ginfaxi“ v logu symbolizoval snahu dobyť svetový automobilový trh.



1960–1967

Organizačné zmeny vo Volkswagene znamenali aj nový vizuál. S čiastočnou privatizáciou prišiel aj rámček.



1939–1945

Technický pokrok a moderná doba, túto symboliku nieslo zjednodušené logo značky v neprijemných vojnových rokoch.



1967–1978

Vozidlá značky začínajú viac reflektovať na estetickú stránku, po prvýkrát sa objavuje azúrovomodrá farba.



1945–1960

Vpred do demokratickej éry s čistejším dizajnom. Naštartoval sa export a značka sa dostala do celého sveta.



1978–1989

Legendárneho Chrobáka z predošlých rokov nahradza Golf. Preto logo s novou energiou a farbou.



1989–1995

Obdobie revolučných politických zmien prinieslo ďalšie značky do koncernu, ale aj staronovú farbu.



1995–2000

Povest solídnych a pocitivých vozidiel značky umocňuje silnejší vonkajší prstenec a sýtejšia farba.



1999–2000

Mierna úprava farebnosti, logo sa používa len krátko a predovšetkým v propagácii.



2000–2010

Nové technológie na začiatku milénia sa vpísali aj do ducha značky. Tá prišla s trojrozmerným logom.



2010–2012

Ešte väčší akcent na 3D efekt v dobe, keď sa koncernu darí oslovovať motoristov globálne.



2012–2019

Alternatívna verzia loga, v ktorom strieborné partie ukazujú ešte väčší lesk značky Volkswagen a jej moderného ducha.



Elektrina & svetlo

2019→

Volkswagen na medzinárodnom autosalóne vo Frankfurte predstavil svoje nové logo. Dvojrozmerné čiernobiele vyhotovenie reflekтуje éru vznetových motorov a ohlasuje nástup elektromobilov Volkswagen. Novinka prináša mnoho výhod z hľadiska praktického využitia:

je dostatočne zreteľná aj v miniatúrnom formáte, napríklad na displejoch inteligentných hodiniek, a vyniká v kontrastnej podsvietenej podobe. Práve s takýmto stvárnením loga sa totiž počíta v novej generácii vozidiel značky Volkswagen.

Úžasné Volkswageny zo zákulisia

Asi 70 potenciálnych nástupcov Chrobáka vyvinul Volkswagen, pokial' sa neobjavil Golf. Žiadne z týchto áut sa však nedostalo do sériovej výroby. Prečo ostali za oponou a nikdy im nebolo umožnené zažiariť na autosalónoch? História niekedy býva ovplyvňovaná márnikostou, pohromami aj intrigami.

Text: Knut Simon Foto: AUTO BILD, Volkswagen



PEKNE TVAROVANÝ STRIEBORNIAK

Krásna línia, ale koncept prišiel príliš neskoro. 311 Spezial mal nahradíť VW Typ 3.

EA 276



EA 48



EA 97



EA 47



EA 266



EA 128



**ŽABA S VYGÚLENÝMI
OČAMI MENOM SWIFT**

Tohto zamietnutého nástupcu
Chrobáka dizajnoval slávny
Pininfarina.

Hneď na začiatku musíme povedať, že ich nemáme všetky. Nie všetky štúdie, prototypy a overovacie série medzi rokmi 1948 až 1969, ktoré by mohli slúžiť ako náhrada za Chrobáka, sa dochovali až do dnešného dňa. Väčšina z približne 70 áut bola zošrotovaná. Vďaka rozumným ľuďom, ako bol Theodor Reckhorn sa predsa len zachovalo päť áut, ktoré sú svedectvom drám, aké sa odohrávali v zákulisí VW. Sú to modely, ktoré zachraňovali ich tvorcovia. Hmla nad Volkswagenom sa začala rozptyľovať až 18. mája 1969, keď sa objavilo predbežné uznesenie k vývoju modelu EA 337, z ktorého sa neskôr zrodilo to, čo dnes poznáme pod označením Golf I. Až dovtedy vyrábal Volkswagen len autá na princípe Chrobáka: Typ 3, Typ 4, Bulli a Fridolin, odvodneniny s karosériou Karmann-Ghia a Typ 181 (Bundeswehr). Všetky so vzduchom chladeným motorom Boxer, až na výnimku VW-Porsche 914 mali agregát uložený vzadu na chrboticovom ráme. Až dodnes mnohí veria, že šéf Volkswagenu Heinrich Nordhoff sa držal tejto chrobákovej koncepcie z vlastného presvedčenia. Lenže to nie je pravda. Skôr jeho vedúci technici boli tí, čo obhajovali obliny a zlomy z učenia konštruktéra Ferdinanda Porscheho. Ľudia ako vedúci konštruktér Josef Kales, ktorý kedysi vyvinul šestnásťvalcový motor pre Auto Union, alebo vedúci výskumu Rudolf Ringel mali v koncerne veľkú moc. Nordhoff neboli technik, a preto im v týchto veciach musel bezvýhradne dôverovať. Navyše predajné čísla Chrobáka boli dlhý čas také dobré, že o spránosti tejto cesty ani nevznikali veľké pochybnosti.

Generálny riaditeľ Nordhoff pritom z Chrobáka nadšený neboli. Jeho výrok, že Chrobák má viac chýb než pes bich, po-

EA 47

Intrigy vs Inovácie



TO JE Miesta!

Okrem vylepšených jazdných vlastností ponúkol prototyp EA 47 predovšetkým cieľne viac miesta v interiéri než Chrobák.

CHÝBAJÚCI POHON

Nordhoff nedôveroval projektu EA 47, lebo kritici proti vozidlu intrigovali, že jeho motor a podvozok sú príliš drahé.



ŠTÝL KARMANN-GHIA

S dizajnom Ghia bolo EA 47 svojho času najmódnejším autom.



NOSIČ TECHNIKY

Tvar EA 48 ešte neboli finálny, ale zodpovedal svojej dobe. Zadné kolesá mali jasne výrazný odklon.

EA 48

Odvrátená revolúcia

MODERNÉ ČASY

Chrobák z roku 1953. Inžinier Gustav Mayer prvýkrát skombinoval predný pohon s nezávislým zavesením typu McPherson.



POLITICKÝ ZÁMER

Celá predná časť nad polovičným motorom z Chrobáka sa dvíhala dohora. Minister hospodárstva intervenoval proti výrobe.

KTO ZACHRAŇOVAL PROTOTYPY?

„Ked' som v roku 1952 začínať vo Volkswagene, boli prototypy s karosériami od Pininfarinu u nás v pivnici. Mal som byť svedkom toho, ako ich zošrotujú,“ vysvetľoval Theodor Reckhorn, ktorý sa neskôr stal vedúcim testov. Len pod samotným generálnym riaditeľom Heinrichom Nordhoffom bolo postavených 70 štýlistických štúdií, prototypov a nultých sérií – a skoro polovica z nich bola zničená. V šesdesiatych rokoch spísal Reckhorn technické požiadavky na nakladanie s prototypmi. V nich vyžadoval „včasné zistenie ošetrenia prototypov z dôvodov ich neskoršieho uloženia v múzeu“. A skutočne sa veľa z nich dochovalo pre automobilové múzeum, ktoré vo Wolfsburgu založil neskorší riaditeľ Carl H. Hahn v roku 1985. Aj autá z týchto stránok patria z väčšej časti múzeu VW, čiastočne sú zo zbierok ZeitHause v zábavnom parku Autostadt.

chádza z roku 1948. V tom roku nakreslil návrhár Pininfarina prvého potenciálneho nástupcu Chrobáka, ktorého pod označením EA 41 v koncerne aj vyrobili. Vznikli dva exempláre, ktoré boli kompletné pripravené na reálnu jazdu po ceste. EA 41 neboli posledný Pininfarinov dizajn pre VW, ktorý sa nedostal do sériovej výroby.

Svedok tých čias Theodor Reckhorn hovorí, že Volkswagen bol vtedy veľmi strnulý. Vedúci výskumu Rudolf Ringel mi na návrh samonosnej karosérie povedal: „Musíte sa postarať o to, aby toto auto neprešlo! VW musí mať chrabticový rám!“

spomína si Reckhorn, ktorý ho však už vtedy nepočúval, ale sledoval progresívne riešenia. Napríklad odstránenie nešťastnej výkyvnej nápravy, ktorá sa dostala aj do experimentálneho auta EA 142, z ktorého mal neskôr vzniknúť model VW 411. Jedného dňa sa EA 142 prevrhol v ostrej zákrute na testovacej dráhe VW pre zalomenie výkyvnej nápravy. Ľahko zranený Reckhorn sa vyplazil zo zdemonovaného skúšobného vozidla. „Dokríval som späť. Keďto šéf videl, s ľadovou tvárou povedal: Nič nehovorte. Výkyvná náprava je mŕtva!“

Až dodnes sa zachoval jeden prototyp EA 142 a tiež EA 47, ktorého vývoj mal Reckhorn prekaziť. Vyzerá ako „Chrobák“, ktorého si zobraľ do parády Karmann-Ghia“, a vskutku má auto elegantnú Ghia karosériu. V čase svojho vzniku v roku 1955 by toto auto patrilo k špičke. Lenže vplyvní zákulisní technici šepkali do ucha Nordhoffovi slovíčko „drahé“. Výkyvná náprava so samostatnými nápravnicami, ako mal Mercedes 190! Samonosná karoséria! Vylepšený motor boxer v zadnej časti! Čo to len bude stáť? Nordhoff bol na poľovačke v Afrike a priamo odtiaľ projekt zastavil. Ludwig Boehner, vedúci technického rozvoja VW, mal s projektom veľké očakávania. Komfortnejšie jazdné vlastnosti, cieľne vyššia hospodárnosť s priestorom (v porovnaní s Chrobákom). Na Boehnera, ktorého podpis bol pod EA 47, neskôr útočili mnohí jeho kolegovia.

Skvelé auto mohol byť koncept EA 48, ktorý vo Volkswagene vyvíjal od roku 1953 inžinier Heinrich Seibt. Do nemeckej automobilky sa dostal z firmy Gutbrod, ktorá vyrábala miniautá a po vojne skrachovala. Ako otec Superiora bol Seibt popísaným listom, ktorý pokračoval vo

EA 97

Nejasnosti pred výrobou



LUXUS!

Toto má byť nový Chrobák? Je to príliš veľké! VW do Brasil však po strastiplnej púti EA 97 začal vyrábať.

ŠTÝL

Malá, ale filigránska prístrojovka. Podobne ako v Karmann-Ghia Typ 34 je namiesto jedného ciferníka len rozeta.



SPOZNALI STE JU?

Preliačená a zároveň vydutá kapota. Pôvodnou predlohou bola vydarená Simca 1000.





AMERICA FIRST

Štýl a rozmery prezrádzajú, že VW chcel s týmto modelom uspieť na trhu v USA.

EA 128 Žiadna lod' nepríde

JEDEN KUFOR VOJDE

Jeden určite a možno aj dva, tri alebo štyri? EA 128, či už limuzína, alebo Variant mali okrem zadného batožinového priestoru aj predný.



VLAJKOVÁ LOĎ

Šestvalec Porsche, kožené čalúnenie a dĺžka 4,72 metra – to už nie je dôverne milé ľudové auto. Dodnes sa okrem tohto Variantu zachovala aj jedna limuzína.



VW tam, kde v Gutbrode prestal.

Pri modeli EA 48 vyzerala základná osnova takto: samonosná karoséria, polovičný motor boxer z Chrobáka (dva valce, 600 kubíkov) pred prednou nápravou, odklápacia celá predná časť auta smerom dohora. To všetko už v roku 1953! K tomu prišla úplná technická revolúcia. Inžinier Gustav Mayer kombinuje prvýkrát ešte relativne nové nezávislé zavesenie McPherson s pohonom predných kolies! „Dostal som vtedy za svoju inováciu prémiu 50 mariek,“ prezradil Meyer (zosnulý v roku 2014) mierne úsmevnú historku. Nordhoff si nechal auto zase vyhovoriť – teraz však tlak prišiel z vysokej politiky. Spolkový minister hospodárstva Ludwig Erhard nechal v roku 1955 pri káve a koňaku pozdravovať generálneho riaditeľa Nordhoffa od Carla F. W. Borgwarda z Brém. Minister mal obavy, že v automobilke Borgward v Brémach stratí prácu niekoľko tisíc zamestnancov, ak by jej modelom Lloyd a Goliath začal konkurovať EA 48. Toto nebolo v záujme ani ministra, ani Borgwarda. Len tesne predtým sa EA 48, ktorý chcel Volkswagen sériovo nazvať VW 600, osvedčil v tajných skúškach. Napriek tomu nad 18-koňovým autom Nordhoff zatiahol oponu. S maximálnou rýchlosťou 80 km/h mohlo byť malé auto (pozicionované pod Chrobákom) až príliš úspešné. Argument, aby sa zachrnila výroba Goliatha a Lloyda, bol už po šiestich rokoch bezpredmetný. Skupina Borgward bola aj tak v likvidácii.

V roku 1957 sa začal projekt EA 97, ktorého prvé náčrtky sa podobali na Chrobáka, ale boli neúspešné. Potom dizajnový šéf VW Hartmut Engel na jednom z prvých počítačov zosnímal mereacie body vtedy celkom nového modelu Simca 1000 a výsledky preniesol na vlastné auto.

Pôvodne nemalo byť moderne stvárnéne auto EA 97 väčšie než Simca a Chrobák, čo sa akosi nedarilo. Tak dostał Volkswagen pekne zaoblené auto s karosériou Karmann-Ghia, ktoré však bolo príliš veľké na nasledovníka Chrobáka. Navyše tu už bol VW 1500 Typ 3. Len pár týždňov pred plánovaným nábehom výroby EA 97 všetko stroskotalo na otázkach o odbyte. „Dnes je nepredstaviteľné, že jednotlivé oddelenia VW pracovali tak nezávislo od seba, ale bolo to tak,“ hovorí Theodor Reckhorn a smeje sa. Helmut Carli, vtedajší vedúci projektu plánovaného nástupcu Chrobáka EA 158, dokonca povedal: „Až s príchodom Golfu sa sme vo VW skutočne naučili vyrábať autá.“ Wolfsburg sa snažil predať projekt EA 97 vo východnom bloku, ale neúspešne. V rokoch 1966/1967 ho prevzala spoločnosť VW do Brasil. Lisy a nástroje boli naložené na nákladnú loď. Už sa nič nemalo pokaziť. Až na fakt, že nákladná loďšla ku dnu. Rok nato sa podarilo loď vyzdvihnuť a auto sa predsa len začalo vyrábať ako VW 1600 do Brasil.

Nesmieme zabudnúť na projekt EA 128 s pôsobivou dĺžkou 4,72 metra, ktorý so šiestimi miestami na sedenie, kožou, dizajnom od Pininfarinu a dvojlitrovým šestvalcom Porsche umiestneným vzadu vo verzii limuzína aj Variant mieri priamo na americkú konkurenciu ako Chevrolet Corvair. Spája ich vzduchom chladený motor vzadu. „VW sa vtedy ešte neodvážil vstúpiť do vyšej triedy,“ povedal bývalý šéf VW Carl. H. Hahn. Škoda, lebo automobilovému svetu tak upreli fascinujúci automobil, ktorý už v podobe prototypu mal optické a technické riešenia zrele pre sériovú výrobu.

EA 158

Dedič Chrobáka s menom Swift



RODINNÁ PODoba

Ak poznáte Pininfarinovu Lanciu Fulvia Coupé z roku 1962, je všetko jasné...

VEĽKÉ OČI

Ked' bratia Farinovci videli, čo dal na prototyp Swiftu dizajnový šéf VW Hartmut Engel, boli sklamani. Dvojité svetlomety! Dio mio!



INTERKONTINENTAL

Vedúci projektu Helmut Carli (vp.) v roku 1966 s kolegami z firmy Budd pred karosériou Swiftu.



SYMBOL DOBY

Obdĺžnikový tachometer bol vtedy veľmi módný. VW EA 158 Swift sa do výroby nedostal, skončil v roku 1968.



DOMOV O 50 rokov neskôr. Helmut Carli a Swift vo Wolfsburgu.



EA 276

Na slepej koláji

NOVÁ DOBA Hoci je z dnešného pohľadu akýsi nedokončený a čiastočne pokrútený, projekt EA 276 bol dieťa modernej doby s výklopným zadným vekom a dvojpriestorovou karosériou. Len vzduchom chladený motor vpred bol už prežitkom. Po ňom už prišiel Golf.



Tvary a detaily VW 311 Spezial a prototypu Swift boli veľmi podobné. Veď pochádzali od Pininfarinu.

311 SPEZIAL

Bella Figura pre Typ 3



AKÝ POHĽAD!

Kto hovorí, že len Gina Lollobrigida vás môže zraziť svojím pohľadom? Napriek všetkému zostal VW 311 Spezial len v jenom vydaní.



ĽAHKÉ LÍNIE

Interiér nástupcu Typu 3 sa vyznačuje optickým pokojom, ktorý doň vniesol Pininfarina.

EA 266 Prvá Piëchova stopka

PROTI STENE Projekt EA 266 vyvinul Ferdinand Piëch v Porsche. Motor pod podlahou sa prehrieval, pri nárazových testoch v USA vybuchla nádrž a žiadny dielec nebol zhodný s dielcami VW. Krátko pred výrobou dostalo auto stop.



Napokon pred nami stojí ešte projekt EA 158, s projektovým názvom Swift, a elegantný 311 Spezial. Projektový manažér Helmut Carli, ktorý vtedy pôsobil ako prostredník medzi vývojom a výrobou, k nim hovorí: „Z USA nám dali jednoznačne na známosť, že by sme tam mali nejaké peniaze aj minút, lebo s Chrobákom sme ich tam len zarábali.“ Tak bola časť objednávky na prototyp Swift ako nasledovníka Chrobáka zadaná americkej firme Budd vo Filadelfii, ktorá už v tom čase dokázala vyrábať prototypy pomocou hlbokého ľahania kovu. Vozidlá boli naplánované aj ako nasledovníci väčšieho brata, Typu 3, pod označením 311 Spezial. Pininfarina nakreslil verziu so splývajúcou zadnou časťou. „Na pôvodnom návrhu tak nevyvalovala oči,“ čuduje sa Carli, keď si prezerá prednú časť auta. S dvojitými svetlometmi pôsobí trocha neharmonicky. Práve táto zmena pripomína spor medzi bratmi Farinovcami a Nordhoffom v roku 1966. „Myslíme si, že auto týchto rozmerov jednoducho nezniesie dvojité svetlometry,“ sťažovali sa Taliani Hartmutovi Engelovi ako pôvodcovia optickej krvidly. Išlo práve o toho Engela, ktorému vyšiel príliš veľký Volkswagen odvodený z modelu Simca 1000. Napokon prehrali obaja, lebo po smrti Nordhoffa sa ujal vedenia Kurt Lotz a „bolo rýchlo jasné, že EA 158, ktorý bol už sériovo zreľý, do výroby nepôjde“, hovorí Carli. Lotz favorizoval technický zdržanlivejšie riešenie EA 266. Elegantnejší 311 Spezial bol zavrhnutý a namiesto neho prešiel Typ 3 modernizáciou. Helmut Carli sa od roku 1968 venoval iným projektom, ktoré boli realizované pod inžiniermi ako Hans-Georg Wenderoth (ex-NSU). Jedným z nich bol aj legendárny Golf. Celkom iné auto ako Chrobák, ktoré oslnilo svet a zabezpečilo modernú budúlosť značke Volkswagen.

Sebavedomá šoférka

Speváčka Celeste Buckingham (24) má k autám a svižnej jazde blízko. Rozhodne nie je typickou ženou za volantom, kedže sa slovenské diaľnice nebojí brázditi sama.

Text: Jana Homolová Foto: Dávid Nemeč, archív C.B.



Napriek tvojmu nízkemu veku, si skúsená vodička, ktorá má za sebou už aj nejaké preteky. Ako si sa k tomu dostala?

Ked' som žila v USA, bývali tam rekreačné pretekárske eventy mimo mesta na obrovskom ranči. Mohli sa tam prihlásiť amatéri. Bola to bezpečná trasa a jazdilo sa civilnými autami. Nešlo o pretekárske, ale napriek tomu kvalitné, rýchle autá. Bola som čerstvá vodička. Prvý vodičák som si urobila v 16 rokoch za veľkou mládkou. Chcela som sa v šoférovaní zlepšiť, zároveň ma to veľmi bavilo, tak som sa pákrát prihlásila. Dokonca som sa raz aj vyhrala. (Smiech.) Boli to však iné autá. Menšie, mali 300-koňové motory. Bol to úplne iný druh jazdy.

Americký vodičák ti automaticky na Slovensku akceptovali alebo si musela sklaďať skúšky aj u nás?

Cudzincom, ktorí k nám chodia pracovať alebo na dovolenku a požičajú si auto, vodičský preukaz platí, ale len do určitého dátumu. Ked' sa tento čas aj v mojom prípade vyčerpal, urobila som si slovenský vodičák. Vtedy som mala asi 19 rokov.

Americké autá sú v druhej väčšine automaty, na Slovensku musíš robiť skúšky na vodičský preukaz s manuálom. Ako si si na to zvykla, ak vôbec?

Naštastie, ked' som si urobila oficiálne vodičák v Amerike, môj tatino ma naučil jazdiť aj manuálom. Práve preto, ked' som si robila vodičák na Slovensku, zvládla som to bez problémov. Musím však priznať, že je to už pár rokov, čo som nejazdila na manuál. Všetky autá, ktorá som doteraz na Slovensku mala, boli automaty. Napriek tomu si myslím, že toto človek nikdy nezabudne. S autami to viem a zároveň sa dokážem rýchlo a ľahko prispôsobiť.





To znamená, že ti nerobí problém sadnúť si do akého-kolvek auta?

Nerobí, ten pocit úplne zbožňujem. Nie som typickou ženou za volantom. Občas som aj trošku rýchlejšia, preto pozdravujem všetkých bratislavských policajtov, ktorí ma už zastavili. (Smiech.) Teraz vážne, priznávam, že za volantom mi nechýba sebavedomie.

Aj si sa už vyhovorila z pokuty?

Raz som sa z toho úspešne vyhovorila. Aby som však uviedla veci na pravú mieru, na Slovensku šoférujem asi 4 alebo 5 rokov a v priebehu času ma policajti zastavili len zopárkrát. Som bezpečná šoférka.

Na koncerty jazdís sama alebo máš kolo seba servis a ľudí, ktorí ťa odvezú?

Niekedy šoférujem ja, občas sa striedam za volantom s manažérom, inokedy sa zas spolu s celou kapelou nechám odviezť. Závisí to od typu akcie. Osobne svoje auto používam najmä vtedy, keď robím charitatívnu prácu. Prepojila som si šoférovanie s tým, keď jazdím na návštevy do rómskych osád, do detských domovov, škôl, vtedy som úplne bežne v aute sama.

Rómske osady?

Áno, robím veľa individuálnych spoluprác, no zároveň mám svoju neziskovú organizáciu. Založila som ju pred rokom a vďaka nej rozbieham viaceré projekty. Práve preto teraz veľmi veľa cestujem najmä na východné Slovensko. Minulý rok sme zorganizovali prvý ročník detského tábora pre rómske deti, ktoré museli splniť určité podmienky, aby sa tam mohli dostať. Štyri dni tábora mali intenzívne nadu-



Je lepšie mať odstup, na chvíľu zmiznúť a potom sa vrátiť

paný program plný nových informácií, vedomostí, získavali nové zručnosti. Hlavná pointa bola práca s ich motiváciou, snahou na sebe pracovať, zlepšovať sa. Chcem im zabezpečiť lepšiu budúcnosť, aby nemuseli zostať v rodnom meste, osade a tiež na určitej finančnej úrovni. Náš eventuálny cieľ je pre nich vybaviť granty na vysoké školy. Mnohé z týchto detí sa na vysokú školu sice často dostanú, ale následne nemajú žiadne peniaze, aby sa mohli prestaňovať na internát a začať študovať. To je dôvod, prečo na vysokú školu nenastúpia, a to je obrovská škoda. Našou snahu je všetky potrebné záležitosti spojené s financiami školy vyriešiť za nich. Kvôli týmto projektom teraz veľa cestujem. Často na otočku absolvujem trasu Bratislava – Kežmarok. Preto som vďačná za svoj Volkswagen Tiguan, ktorý je pri cestovaní na dlhé trate veľmi komfortný.

Čo na tomto aute oceňuješ najviac?

Je toho veľa. Toto auto mi pri presunoch veľmi pomáha, má výbornú spotrebú, je to automat. Má veľkorysý priestor na prepravu ľudí, vecí, no na druhej strane sa s ním dá zaparkovať hocikde v Bratislave, čo je základ. (Smiech.) Zároveň má možstvo individuálnych nastavieb, ktoré si môžem upraviť podľa svojej potreby. Je pre mňa úplne ideálne.

Hudbu počúvaš nahlas?

Samozrejme, hudbu mám pustenú poriadne nahlas. Repréky v aute sú výborné, čo je pre mňa ako speváčku úplne ideálne. Pri šoférovaní si spievam, púšťam si rôznu hudbu, ale zdôrazňujem, že sa nikdy nepozerám na telefón. Volkswagen Tiguan, ako aj mnohé ďalšie modernejšie autá, má funkciu Apple CarPlay. Stačí, keď sa telefón prepojí káblom alebo cez bluetooth s autom a následne už všetko vyrieši Siri. Potom sa už môžem s autom rozprávať, dávať mu pokyny, aby poslalo SMS, zavolalo, vyhľadalo konkrétné miesto v navigácii, bez toho, aby som sa dotkla displeja.





Rodinný typ

Digitalizovaný Volkswagen Multivan 6.1 je už tu. Teraz aj so systémom rozpoznávania dopravných značiek a množstvom ďalších moderných bezpečnostných a asistenčných systémov. Má jednoducho všetko pre vašu pohodovú a bezpečnú jazdu. Okrem toho, **vnútorný priestor zostáva rovnako flexibilný ako predtým a vďaka ôsmim sedadlám sa do neho s prehľadom zmestí celá vaša rodina.**

Už od

32 990 €

s DPH



GRÁTIS SERVIS
5 ROKOV/150 000 km

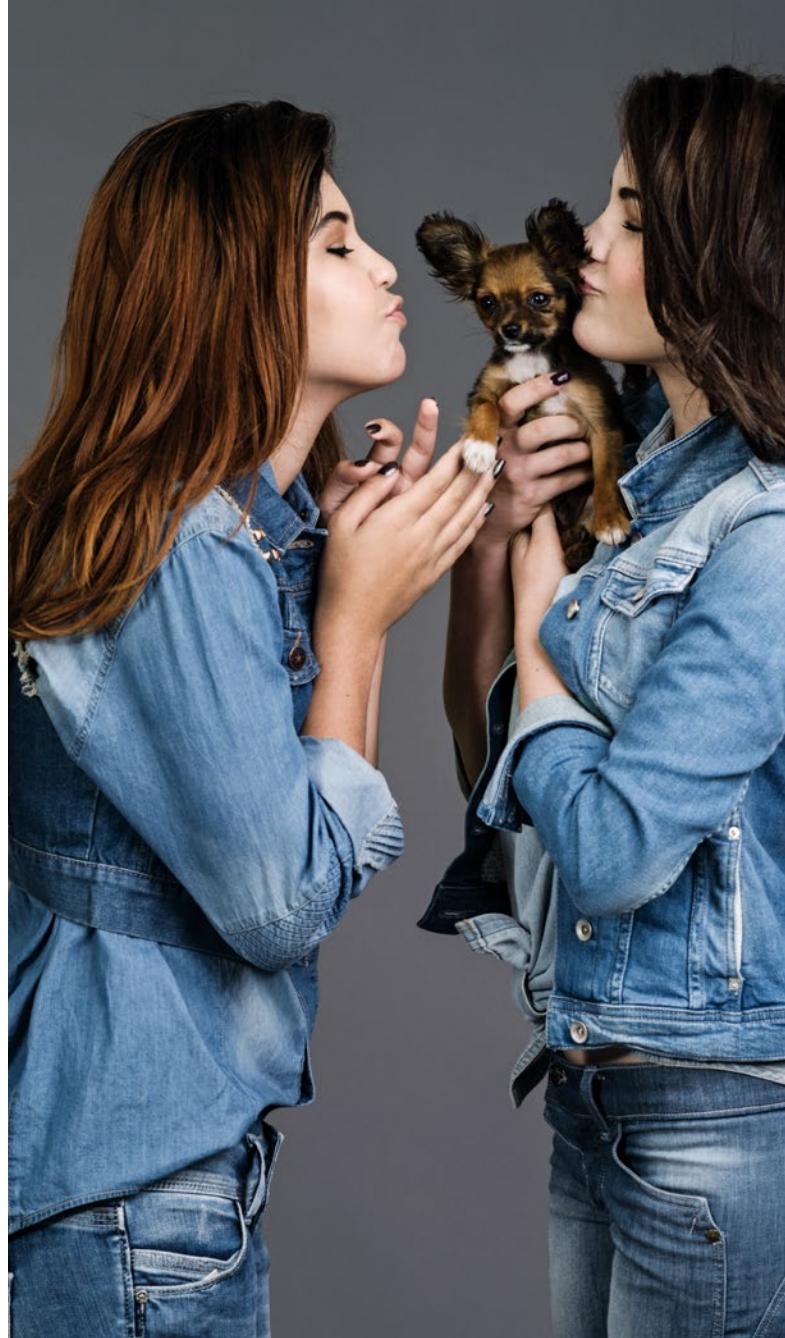
AŽ DO **5** ZÁRUKA
ROKOV

Spotreba paliva v l/100 km: 6,7 – 7,7 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 164 – 204 (kombinované). Trieda energetickej efektivity: B. Presné podmienky bezplatného servisu „Gratis servis“ a príplatkovej služby „Záruka až do 5 rokov“ nájdete na www.vwuzitkove.sk. Viac informácií, podrobnosti o ponuke modelov, o ich konečných cenách a o uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Fotografia je ilustračná.

Osobitne chcem v tomto aute vyzdvihnúť svietenie. Tiguan má veľa vymakaných atmosférických svetiel, ktoré sa dajú nastaviť podľa vlastného vkusu a požiadaviek používateľa. Rovnako výborné je aj vonkajšie svietenie. Toto auto má zároveň do detailu premyslené rôzne bezpečnostné prvky, čo je pre ženu, ktorá cestuje veľakrát sama po diaľničiach ako ja, veľmi podstatné.

Dala si svojmu Volkswagenu meno?

(Smiech.) Zatiaľ nie, ale všeobecne hovorím autám baby, rozprávam sa s ním a keď niečo zvládneme, tak ho pochválim či upokojím, keď sa príliš stáže pri mojom parkovaní. (Smiech.) Toto auto má veľmi senzitívne parkovacie senzory, čo je veľká výhoda. Zatiaľ som s ním naozaj veľmi spokojná. Tešíme sa, keď mám výhovorku



Na prelome mája, júna by som chcela dať von klip s novou skladbou. Po rokoch intenzívnej kariéry som si povedala, že niekedy je menej viac





s ním niekam vyraziť, či je to cesta na 5 minút od domu alebo na 5 hodín na opačný koniec Slovenska.

Kvôli svojej nadácií naozaj veľa cestuješ.

Je s tým veľa práce. Rozpísala som dlhodobý projekt, ktorý som dávala schvaľovať viacerým ľuďom z odboru školstva. Je založený na spomínanom tábore, ktorý by malo ročne naplniť 100 detí z rôznych škôl. Po jeho absolvovaní s deťmi počas roka intenzívne komunikujú moji animátori cez e-mailový portál. Zároveň so svojím tímom riešim termíny, kedy budeme do školy za deťmi cestovať. Zúčastňujeme sa tiež na festivale v Kežmarku, kde sme organizovali aj násprvý tábor. Ide o remeselný festival, ktorý sa koná v júli. Deti z celého Slovenska tam prezentujú svoju prácu aj to, čo sa učia v škole, a verejnosť ich má takýmto spôsobom možnosť podporiť.

Čo ťa k tomu priviedlo alebo kto ťa pri práci so znevýhodnenými deťmi inšpiroval?

Jedna skvelá pani, ktorá je riaditeľkou Súkromnej odbornej školy Biela voda v Kežmarku. Poznáme sa už párok rokov a ona je pre mňa hrdinka, vzor. Je to človek, ktorý sa celý život venuje týmto deťom. Zároveň organizuje obrovský remeselný festival, ktorý som spomína. Naša spolupráca sa začala práve týmto festivalom, kam ma pozvala. Na základe toho sa medzi nami vytvorili priateľské vzťahy. Toto bol impulz na založenie vlastnej neziskovej organizácie. Som ambasádorkou alebo podporovateľkou rôznych iných projektov alebo iných existujúcich nadácií, ale k tomuto nápadu som chcela prispieť svojou prácou a tiež pozíciou. Myslím, že ľudia, ktorí majú všeobecnú pozornosť, mali by ju otáčať na veci, ktoré sú dôležitejšie ako vzhľad, spev a pod. Zároveň ma k pomoci slabšími od malička viedli moji rodičia. Tí sa filantropii venovali dávno predtým, ako sme sa so sestrou narodili, preto sme od detstva naučené rozmyšľať nad tým, ako sa zapájať do komunitných aktivít a premýšľať, ako pomôcť a podporiť ľudí. Samozrejme nielen finančne, ale aj vnútorne.

Ako je to s tvojím štúdiom a kariérou v Amerike?

Dva roky som v poslednom ročníku bakalárskeho štúdia. Kedže som sa popri práci nestíhala škole venovať, dala som si odklad. Premýšľam však, že školu tento rok dokončím. Čo sa práce v Amerike týka, tej som sa trošku vyhýbala, pretože som si povedala, že si potrebujem oddýchnuť. Mala som zdravotné problémy, bola som vyčerpaná. Ako momentálne vidieť, veľa nevystupujem, ale je to zámer. Teraz som po ôsmich rokoch svojej kariéry viac ako týždeň doma. Pre mňa je to výnimočné, pretože môžem oddychovať, vymýšľať nové skladby, projekty, na čas som odložila aj cestovanie, čo sa vzhľadom na epidémiu koronavírusu ukázalo ako rozumné.

Pokojnejší režim mi aktuálne veľmi vyhovuje.

A čo tvoje hudobné plány?

Začala som pracovať na nových skladbách, ale zatiaľ neviem, či z toho bude album alebo EP-čko. Na prelome mája, júna by som chcela dať von klip s novou skladbou. Po rokoch intenzívnej kariéry som si povedala, že niekedy je menej viac. Je lepšie mať odstup, na chvíľu zmiznúť a potom sa vrátiť. Svoju budúcnosť si však plánujem stále.

Sleduješ SuperStar, ktorá ťa v minulosti vystrelila na výslnie?

Áno, lebo tam súťažia dvaja moji kamaráti a som zavedavá, ako sa im bude daríť. A zároveň to sledujem kvôli Monike Bagárovej, ktorá je tam krásna a doslova žiari, keďže sa z nej o chvíľu stane mamina.

Dávala si svojim kamarátom v súťaži nejaké rady?

Obaja sú skúsení speváci, žiadne moje rady nepotrebovali. Varovala som ich len pred niektorými vecami. Napríklad, aby nebrali porotu príliš vážne. Napriek tomu, že ich názor jednoznačne platí, je to len šou. Sama som mala možnosť byť porokyniou v súťaži X-Factor, no začínala som v SuperStar ako 15-ročná a nemala vôbec šajnu, čo to znamená vystupovať v televízii. Dnes som už mûdrejšia, preto som kamošom dávala rady týkajúce sa najmä samotnej šou.

S odstupom času túto skúsenosť neľutuješ?

Vôbec nie, ale ak by som mala dcéru, tak by som ju do súťaže v 15 rokoch nepustila. Ideálny vek je 17 – 18 rokov, ale takto skoro nie. Myslím si, že v takom nízkom veku je táto súťaž veľmi náročná na psychiku a jedno, či ide o chlapca alebo dievča. Je to stres a mladý človek celkom nerozumie, čo sa v zákulisí deje, ako to funguje. To je moja jediná rada. Aj moja mama dnes hovorí presne to isté. Napriek všetkému nič z toho neľutujem. V tom čase som bola sebavedomé decko, no napriek tomu som brala niektoré komentáre veľmi vážne. Vnímala som ich dokonca ako urážky alebo podpásovky. Niekedy možno zaslúžene, niekedy nie... Následne som si však myšlela, že zo mňa nič nebude, že mám všetko vzdať. Len vďaka mamine a producentovi, ktorý to so mou po súťaži chcel skúsiť, som v sebe našla motiváciu a stala sa speváčkou.

Celkom na záver ti musím povedať, že v porovnaní s minulosťou máš teraz excelentnú slovenčinu.

Zlepšilo sa to vďaka mojim dvom českým exfrayerom. (Smiech.) Kedže som s nimi chodila a oni rozprávali po česky, chcela som si slovenčinu zachovať. Teraz so všetkou väznosťou priznávam, že pri Čechoch sa moja slovenčina zlepšila. Ale v každom prípade, ďakujem.

Noví ambasádori

Páni, vitajte medzi nami, prajeme vám veľa šťastných kilometrov. Medzi ambasádorov značky Volkswagen sa len nedávno pridal talentovaný huslista Filip Jančík a nadšenec motoršportu Števo Eisele.



Filip Jančík

Mladý, úspešný a mimoriadne talentovaný. Reč nemôže byť o nikom inom ako o slovenskom supertalente – huslistovi Filipovi Jančíkovi. Rodený Popradčan žijúci vo Viedni pritom najskôr zožal slávu v zahraničí. Jeho úspešnú kariéru odštartovala trochu netradičná návšteva USA, počas ktorej Filip hral na ulici, vďaka čomu získal spoluprácu s popstar Avril Lavigne. Odvtedy Filip svoje majstrovstvo predviedol vo viacerých krajinách sveta, medzi ktoré patria napr. škandinávske krajinys, Nemecko, Maďarsko, ale tiež vzdialenejší Singapur a exoticejší Kuvajt. Úspešný koncert odohral aj po boku slávneho Karla Gotta. Repertoár má naozaj široký a okrem klasickej hudby vám zahrá atraktívne moderné a napínavé filmové skladby. K výnimočným ľuďom patria výnimočné autá, a preto si Filip na svojich cestách užíva Volkswagen T-Cross. A čo viac, možno nás raz Filip prekvapí špeciálnym playlistom do auta.

IG followers: 23,1-tis.

FB fans: 8,6-tis.



Števo Eisele

Všetkých fanúšikov motošportu a F1 zvlášť z komentáorského kresla pravidelne zdraví Števo Eisele. Števo začína ako rádiový komentátor športu, následne pracoval ako moderátor a redaktor v jednej z najväčších slovenských televízii. V súčasnosti je už obľúbeným komentátorom, ktorý sprevádzza nielen všetkých nadšencov „kráľovnej motošportu“, ale tiež futbalových fanúšikov európskej Ligy majstrov. No pozor, práca komentátora F1 nie je prechádzka ružovou záhradou. Pre časové posuny je Števo často v štúdiu v skorých ranných alebo neskorých večerných hodinách. Jeho nadšenie pre F1 sa však neodohráva len v štúdiu za mikrofónom. Števo totiž pravidelne cestuje naprieč svetom, vďaka čomu zásobuje svojich fanúšikov na Instagrame a Facebooku fotkami a zaujímavosťami z Veľkých cien F1. Cestovateľské sny si napĺňa aj so svojou manželkou Silviou. Čo ste možno nevedeli, na Števovom YouTube kanáli tiež nájdete pravidelnú talkshow EisKing, rubriku Pitstop a rôzne iné podcasty a zákulisné videá zo sveta motošportu. Pri svojich presunoch (nielen) na letiská a späť domov mu dopomáha aj nás Volkswagen Arteon.

IG followers: 16,9-tis.

FB fans: 5,7-tis.

YT subscribers: 8,17-tis.

GARMIN®



STVORENÝ
NA OBJAVOVANIE

FĒNIX® 6

SÉRIA

GARMIN®

www.garmin.sk

Výhradný importér zariadení GARMIN pre Slovensko: CONAN, s.r.o.

Rodiny aj podnikatelia ho budú milovať

Piata generácia Volkswagenu Caddy do segmentu prináša množstvo novátorských riešení. Technológie i interiér si požičal z najnovšieho Golfu, „osobákom“ sa vďaka novej platforme vyrovná aj komfortom.

Text: Filip Kadlecík Foto: Volkswagen



Dizajnový generačný posun sa uskutočnil správnym smerom.



Značka Volkswagen Úžitkové vozidlá svetu predstavila piatu generáciu modelu Caddy a my sme pri tom nechýbali. Za ostatné desaťročia sa už vyrobilo viac než 3 milióny kusov tohto populárneho vozidla. Posledných 17 rokov sa predávalo iba s evolučnými zmenami, technický základ bol v podstate stále rovnaký. To už dnes neplatí.

Nový Caddy teraz stojí na platforme MQB, z ktorej by mali profitovať nielen jazdné vlastnosti, ale aj samotní pasažieri či v tomto prípade náklad. Na prvý pohľad tak možno nevyzerá, no kompaktný „úžitkáč“ je úplne nový. Od podlahy.

Progresívny štýl

Pri automobiloch, ktoré sa výborne predávajú aj na sklonku svojho generačného cyklu, to tak často býva. Dizajnéri sa vyhrajú s interiérom a exteriér-

elegantne prispôsobia požiadavkám doby. Presne to do bodky platí o piatom Caddym. Novinka má šmrnc, do výraznejších experimentov sa však nepúšťa.

Predná časť, profil i zadok základnými črtami priponmájú štvrtú generáciu, ktorá dodnes vyzerá k svetu. V skutočnosti sú však iné. Ako sme sa dozvedeli počas prezentácie, žiadna časť karosérie nového Caddy nie je prebratá z jeho predchodcu. Nás živý dojem toto tvrdenie len potvrzuje, auto vyzerá progresívne, moderne a evokuje technologickú vyspelosť. Dizajnový generačný posun sa uskutočnil správnym smerom.

Páči sa nám motív, ktorý VW využil na spodnú časť nárazníka svojej novinky – do istej miery pripomína dizajn modelov rodiny I.D., čo iba potvrzuje jeho aktuálnosť a pripravenosť aj na dobu elektrickú. Predné svetlá môžu byť vybavené technológiou



Do bežného Caddy po novom zmestíte paletu aj naprieč, do verzie Caddy Maxi s rázvorom predĺženým o 215 mm sa dokonca zmestia až dve, ten totiž ponúkne maximálnu prepravnú kapacitu na úrovni štyroch kubických metrov



Päťmiestny Caddy ponúkne vzadu viac miesta než v minulosti, auto je dokonca možné vybaviť aj tretím radom sedadiel. V takom prípade však treba rátať s tým, že batožinový priestor už bude slúžiť maximálne na prepravu niekoľkých kufrov palubných rozmerov. Pozitívom je, že aj sedemmiestna verzia môže byť praktická pri päťmiestnom usporiadaní kabíny. Šieste a siedme sedadlo sa dá ľahko zložiť a vtedy nebudú prekázať – ich operadlá totiž presne lícujú s dnom batožinového priestoru



full-LED, keď okrem výborného svetelného výkonu aj pútajú dizajnom. V základnej verzii sú jednoduchšie a miesto výbojky sa spoliehajú na klasické paraboly. Profil sa na prvý pohľad menil najmenej, zachovaný je aj charakteristický tvar zadných okien. Pravdou však je, že bočné plechy zdobia výraznejšie prelisy. Zadnú časť menia najmä koncové svetlá, tie sú taktiež diódové a okrem svetelnej funkcie plnia aj aerodynamickú. Ako celok pôsobí nový Caddy tak, ako by ste od neho očakávali – solídne, elegantne, no zároveň nápadito a progresívne. Pri vozidle tejto kategórie je dôležitá hra s číslami. Nový Caddy teraz v štandardnej verzii meria 4 501 mm, čo predstavuje nárast o 93 mm v porovnaní s predchodom. Vďaka prechodu na MQB platformu sa zväčšíl i rázvor, ktorý dosahuje 2 755 mm (+73 mm). Na výšku meria piata generácia o 25 mm menej (1 797 mm), šírka zasa narástla na cifru 1 855 mm (bez vonkajších spätných zrkadiel), čo znamená plus 62 mm v porovnaní s minulosťou.

Väčší priestor, viac technológií, viac Golfu

Rast vonkajších rozmerov by sa logicky mal premietnuť do bohatšej priestorovej ponuky vnútri a nateraz sa zdá, že to tak bude. Šírka nákladného priestoru vnútri vzrástla o 50 mm na 1 606 mm, totožne sa zväčšila aj šírka medzi vnútornými blatníkmi, kde sa teraz nájde až 1 230 mm priestoru. Okrem toho bude mať vodič do nákladného priestoru aj lepší prístup, šírka otvoru dverí za zväčšila o 51 mm.

Do bežného Caddyho po novom zmestíte paletu aj naprieč, do verzie Caddy Maxi s rázvodom predĺženým o 215 mm sa dokonca zmestia až dve, ten totiž ponúkne maximálnu prepravnú kapacitu na úrovni štyroch kubických metrov. Pri Caddy Maxi je dôležité spomenúť aj fakt, že väčšia je aj šírka bočných posuvných dverí, ktorá zo 701 mm výrazne poskočila na 840 mm. Zväčšenie rázvora sa pozitívne prejaví nielen v čisto úžitkových verzích, ale aj vo variantoch, ktoré sú určené na prevoz osôb. Iné vozidlá v tomto segmente sa s Cadnym jednoznačne nemôžu porovnávať na poli asistenčných systémov a palubných

technológií. Novinka prichádza s digitálnym kokpitom zloženým z virtuálneho prístrojového štítu a niekoľkých variantov dotykových displejov s najnovším koncernovým infotainmentom. Množstvo funkcií stratilo svoje tlačidlá, no dotykom ich môžete ovládať umne. Platí to napríklad aj o klimatizácii a nastavovaní hlasitosti, ktoré intuitívne regulujete na jednej dotykovej ploche. Páči sa nám aj prítomnosť vyhrievania čelného skla, cez zimu ho nebude treba namáhavo čistiť od námraz.

Caddy má 19 asistenčných systémov, pričom 6 z nich je úplne nových. Väčšiu časť z tohto balíka zahŕňa tzv. Travel Assist, ktorý umožňuje pokročilú automatizáciu jazdy na diaľnici. Nie, Caddy za vás ešte šoférovať nebude, no bude na vás nonstop dávať pozor prostredníctvom adaptívneho tempomatu v celom rýchlosnom spektrle, monitorovania mŕtveho uhla či napríklad obľúbeného asistenta na jazdu v jazdnom pruhu.

Caddy má, z hľadiska architektúry interiéru, množstvo spoločného s ôsmou generáciou Golfa. Platí, že kabína úžitkového vozidla sa na ôsmu generáciu wolfsburgského bestsellera podobá hneď na prvý pohľad. Má však viaceré šikovné vychytávky, ktoré mu môže závidieť aj samotný Golf. Za všetky spomienieme napríklad odkladacie priestory integrované po celej dĺžke palubovky, ktoré určite ocení nejeden profesionálny vodič. Šoféri z povolania sa určite potešia aj možnej opcioi v podobe sedadiel s AGR certifikáciou.

Nové rozloženie výbavových stupňov

Jednotlivé stupne i označenia línií výbavy osobných verzí boli redefinované. Základ teraz tvorí verzia Caddy; nad ňou figuruje bohatšie vybavená línia Life a ponuku zakončuje zvlášť ušľachtilá výbava Style. Všetky tri sú oveľa lepšie vybavené ako zodpovedajúci predchodcovia. Caddy Cargo môže mať na želanie zadné dvere bez okna (lepšia ochrana), k novým prvkom sériovej výbavy tejto úžitkovej verzie patrí elektrické ovládanie okien vpred, elektricky nastaviteľné vonkajšie spätné zrkadlá, elektrická parkovacia brzda s funkciou Auto Hold, nové



Zadnú časť menia najmä koncové svetlá, tie sú taktiež diódové a okrem svetelnej funkcie plnia aj aerodynamickú





svetlomety H7 a osvetlenie zadnej evidenčnej tabuľky z LED. Novým prvkom v ponuke sú voliteľné laktové opierky na sedadlách.

Kombi a osobné verzie Caddy majú štandardne multifunkčný volant, posuvné bočné dvere na obidvoch stranach, rádio s dotykovým displejom 16,5 cm a systém rozpoznávania únavy vodiča. Od línie Life má nový Caddy navyše napríklad 16-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny, manuálnu klimatizáciu, systém infotainmentu s obrazovkou 21 cm, sklopné stolíky na zadnej strane operadiel predných sedadiel, pozdĺžne lišty strešného nosiča, nárazníky lakovane vo farbe karosérie, elektricky sklopné vonkajšie spätné zrkadlá, stredovú konzolu s laktovými opierkami a bedrové opierky na predných sedadlách.

Kto sa rozhodne pre líniu Style, dostane Caddy so 17-palcovými diskmi z ľahkej zliatiny, dostupné pritom na želanie budú aj 18-palcové. Vo výbave budú aj LED svetlomety, zadné skupinové svetlá z LED, parkovacie senzory ParkPilot (vpred a vzadu), strieborné lišty strešného nosiča a komplet chrómových prvkov na karosériu. V interéri má Caddy Style sériovo kožený multifunkčný volant, automatickú klimatizáciu Air Care Climatronic, App-Connect, digitálny zdržený prístroj a poťahy sedadiel zo štylového materiálu ArtVelours.

Vrcholom ponuky je TGI

Pozíciu špičky portfólia pohonných jednotiek bude tvoriť štvorvalec 1.5 TGI spaľujúci stlačený zemný plyn CNG. Tento motor je ladený na 96 kW (130 k) určený pre dlhý rázvor. O benzínový pohon sa tu postará 1.5 TSI s výkonom 84 kW (116 k).

Značka Volkswagen Úžitkové vozidlá bude nový Caddy predávať s troma najmodernejšími turbodieslami 2.0 TDI s výkonomi od 55 kW (75 k) do 90 kW (122 k). Všetky pohonné jednotky nového Caddyho majú filter pevných častíc, dieselové sú okrem toho vybavené dvojstupňovým systémom vstrekovania AdBlue (Twindosing) s dvoma katalyzátormi SCR. K zvýšenej efektivite prispieva aj nový dizajn karosérie. Koeficient aerodynamického odporu sa podarilo znížiť na 0,30 (predchadca: 0,33), čím je nový Caddy vzorom v tomto segmente vozidiel.

Volkswagenu Caddy hrá v porovnaní so súpermi do karát fakt, že Caddy nedisponuje trojvalcovým motorom. Štvorvalec 1.5 TSI by mohol byť zaujímavou voľbou pre ľudí, ktorí nepotrebuju siahať po naftiku alebo nemajú kde tankovať CNG. Nakoniec treba dodať, že do ponuky s najväčšou pravdepodobnosťou zamieri aj plug-in hybrid, ktorý by mohol zaujať pozíciu najvýkonnejšeho pohonného ústrojenstva.

Prečo je nová generácia motorov TDI taká čistá?

Rovnako inovatívne ako asistenčné systémy sú aj nové štvorvalcové motory modelu

Caddy. Ide o agregáty novej generácie, ktoré sú všetky vybavené filtrom pevných častíc a už teraz splňajú emisné normy Euro

6 platné od roku 2021. Turbodiesle TDI s objemom 2,0 litra, pokryvajúce výkonové

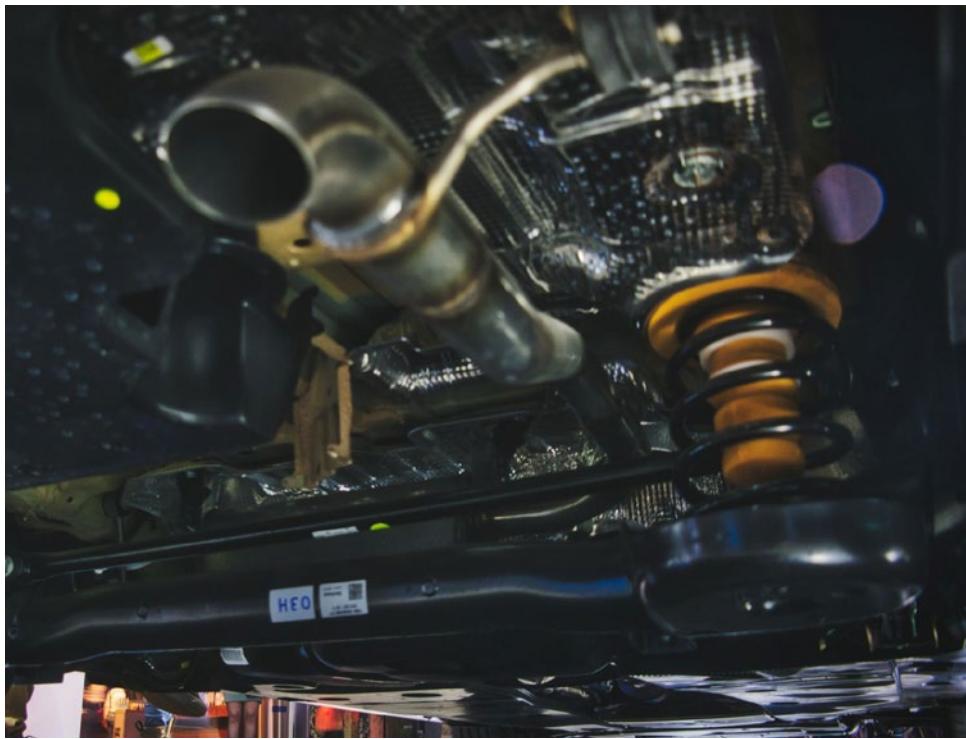
pásma od 55 kW (75 k) do 90 kW (122 k), sú okrem toho vybavené novým systémom Twindosing, využívajúcim až dva katalyzátory SCR a navyše aj zdvojené vstrekovanie

AdBlue. Tým sa podarilo výrazne znížiť emisie oxidov dusíka (NOx) v porovnaní s predchádzajúcim Caddym. Vďaka tomu motory TDI celosvetovo patria k najčistejším naftovým motorom.

V porovnaní s konkurenciou má Caddy ne-spornú výhodu aj v tom, že ponúka systém pohonu 4Motion. To sa nezmení ani v piatej generácii, teraz sa však bude kombinovať iba so šesťstupňovým manuálom. Na svetovej premiére nám VW ukázal aj oplastovanú verziu Caddy Pan Americana, ktorá je pre pohon všetkých kolies ideálnym adeptom.

Predaj na Slovensku by sa mal predbežne spustiť v priebehu štvrtého kvartálu roka 2020. Dá sa očakávať, že rodina Caddy sa ešte rozrastie o ďalších členov. Na svetovej





Na zlých cestách či v ľahkom teréne by nový Caddy mohol byť suverénnejší aj vďaka prechodu na platformu MQB a s tým súvisiacou zmenou na zadnej náprave. Listové pružiny by ste tam už hľadali márne, pracovať tam už budú iba vinuté. Zadná os je stále tuhá, no je zavesená na pozdĺžnych rámach, o lepšie jazdné vlastnosti by sa mala zaslúžiť panhardská žrd. Vpredu je klasicky McPherson

prezentácií sme okrem základného Caddyho mohli vidieť aj varianty Caddy Maxi, Caddy Pan Americana či Vision Caddy, ktorý predznamenal športovo ladenú verziu. Rátat treba aj s PHEV a mild-hybridmi či kempovacím modelom, tie však na scénu prídu neskôr.

Už na základe prvého osobného zoznámenia možno povedať, že piata generácia Caddyho bude hit. Pre jeho inovatívny prístup k praktickej stránke automobilu ho budú milovať podnikatelia, živnostníci, ale aj rodiny. Bude bezpečnejší, komfortnejší a ešte praktickejší.

Tieto asistenčné systémy ešte žiadny Caddy nemal:



Travel Assist sa stará o automatizovanú jazdu druhej úrovne.

ACC s funkciou Stop & Go je adaptívny tempomat, ktorý vás v kombinácii so samočinnou prevodovkou cez kolónu prevezie úplne sám.

Trailer Assist vodičovi pomôže pri manévrovaní s prívesom.

Asistent pre zmenu jazdného pruhu aktívne sleduje priestor za vozidlom do vzdialenosť niekoľkých desiatok metrov.

Asistent pre vyparkovanie sa postará o to, aby ste sa ľahko dostali aj z komplikovanej situácie pri parkovaní.

Emergency Assist slúži na asistované automatické zastavenie v núdzovej situácii, napríklad pri zdravotnom kolapse vodiča.



Zapálení pre T-Cross

Nikto nepozná T-Cross tak dobre ako David Thiele a Bea Schulz. On je vedúci projektu a od prvej chvíle zodpovedný za nový model SUV značky Volkswagen. Ona je produktová trénerka a poskytuje produktovým trénerom vo všetkých krajinách najdôležitejšie informácie k novým vozidlám. Experti na T-Cross nám ukážu svoje osobné highlights vozidla.

Text: Benjamin Seibring Foto: Ramon Haindl





Hala taká veľká ako niekoľko futbalových ihrísk – roletové dvere na všetkých stranach, za ktorými sa skrývajú vysoko technologické dielne. Trénerky a tréneri pre servis, produkt a techniku zo všetkých štátov sveta sa tu stretávajú vo Volkswagen Academy Sales & Service, aby sa vo workshopoch čo najpodrobnejšie zoznámili s funkciami a technológiami nových modelov a stali sa súčasťou rodiny Volkswagen. Vozidlá sa tu demontujú, jednotlivé komponenty rozoberú a detailne prehliadnu. Nadobudnuté poznatky si potom školení špecialisti odnášajú do svojich domovských krajín.

„Tu vo Wolfsburgu sme odkázaní na efekt multiplikátorov a pripravujeme trénerov z každej krajiny. Poskytneme im všetky informácie k našim novým vozidlám – všetko dôležité od predaja po servis, teda od pozície na trhu cez dizajn a ovládanie až po techniku a opravy,“ hovorí produktová trénerka Bea Schulz. Je členkou medzinárodného tímu produktových trénerov, ktorí pri uvádzaní noviniek a modernizáciách organizujú

priľušné tréningy. Teraz je témou Academy model T-Cross dopĺňajúci rodinu SUV značky Volkswagen v segmente malých automobilov. „Robustný, maskulínny, sebavedomý – vyzerá skoro ako malý Touareg,“ hovorí David Thiele, vedúci projektu pre oblasť marketingu a odbytu modelu T-Cross. „Sprevádzal som ho od prvej produktovej idey až po uvedenie na trh.“ David Thiele dostal od člena predstavenstva pre predaj za úlohu vytvoriť konceptu nového modelu v segmente malých automobilov. „Po niekoľkých týždňoch bola hotová základná koncepcia s najdôležitejšími vlastnosťami vozidla. Po menej ako dvoch mesiacoch predstavenstvo poverilo projektový tím vývojom,“ spomína Thiele. Bea Schulz a on sú hrдí na to, čo dosiahli, a ukážu nám, čo robí T-Cross takým výnimočným.

Najlepšie známky v oblasti bezpečnosti

Nedávno T-Cross exceloval pri renomovanom bezpečnostnom teste Euro NCAP¹ (European New Car Assessment Programme). Nezávisl



Ako produktová trénerka Bea Schulz dokonale pozná všetky novinky. Kariéra 38-ročnej expertky značky Volkswagen sa začala ešte v roku 1997. Teraz organizuje medzinárodné školenia v Academy Sales & Service – aj pre T-Cross



„T-Cross absolvoval bezpečnostný test Euro NCAP¹ vo všetkých kategóriách s najvyšším hodnotením. Automobil sme ľahko mohli urobiť ešte bezpečnejší.“

David Thiele

¹ <https://www.euroncap.com/de/results/vw/t-cross/35883> →

testovacia organizácia udelila kompaktnému SUV vo všetkých kategóriách najvyššie hodnotenie. Inovatívny model teda vyhovuje vysokým bezpečnostným nárokom. „Pri týchto testoch sa hodnotia aktívne a pasívne bezpečnostné prvky. Aby sme dostali výsledných päť hviezdíčiek, museli sme päť hviezdíčiek dosiahnuť okrem iného pri ochrane posádky, ochrane chodcov a pri aktívnych bezpečnostných systémoch,“ hovorí Thiele. „Najväčšou výzvou bolo vyrobiť komplexné asistenčné systémy za dostupnú cenu.“

Asistenčné systémy sériovo

T-Cross vo farbe Energetic Orange Metallic príťahuje na seba všetky pohľady. S tým súhlasia aj obidvaja produktoví experti a zdôrazňujú, že v karosérii sa skrýva množstvo bezpečnostných technológií. „Tieto prvky boli doteraz vyhradené vyšším triedam vozidiel. T-Cross teraz poskytuje vysokú mieru ochrany a komfortu už za nízku cenu,“ argumentuje Bea Schulz. Okrem sústavy airbagov a bezpečnostných pásov



Výstražný LED senzor mŕtveho uhla vo vonkajšom spätnom zrkadle, displej infotainmentu s uhlopriečkou 20,3 cm a rozhrania USB – T-Cross je vybavený najmodernejšou technikou





Osobný favorit pre Davida Thieleho:
operadlo sedadla spolujazdca sa od strednej línie výbavy dá sklopiť dopredu. Vďaka tomu sa do kabíny bez problémov zmestia predmety s dĺžkou do 2,40 metra

robia najmä asistenčné systémy T-Cross jedným z najbezpečnejších automobilov vo svojej triede. „Vývoj nového vozidla je vždy aj tému evolúcie,“ vysvetľuje Thiele. „Tak môžeme v každom novom modelovom rade ponúknut aj nové systémy. Pri celkovej konцепции modelu T-Cross bolo pre nás dôležité, aby sme nasadili akcenty už v sériovej výbave.“

Produktovi experti sa usadia v kabíne modelu T-Cross. Po prehliadnutí kokpitu Bea Schulz hovorí: „Keď si niekto objedná T-Cross, bez ohľadu na líniu výbavy sa môže spoľahnúť, že dostane pohodlné vozidlo.“ Systém monitorovania premávky pred vozidlom Front Assist s rozpoznávaním cyklistov a chodcov a funkciou núdzového brzdenia City Brake, asistent rozjazdu do kopca a systém na proaktívnu ochranu posádky sú štandardom. „Posledný menovaný prvk pri hroziacom riziku nehody dokonca automaticky zavrie okná a napne bezpečnostné pásy,“ vysvetľuje Thiele. K tomu má vozidlo asistenta pre zmenu jazdného pruhu Blind Spot Detection a s ním aj asistenta pre vyparkovanie. „No T-Cross toho dokáže ešte viac. Objednať sa dá systém na rozpoznávanie únavy vodiča, parkovací asistent Park Assist a adaptívny tempomat ACC (Adaptive Cruise Control) s radarovým senzorom, ktorý automaticky spomaľuje a zrýchluje vozidlo,“ dodáva Thiele.

Všestrannosť v kompaktnom formáte

Interiér je v tejto triede vozidiel jedinečný. David Thiele hovorí: „Vo svojom segmente má T-Cross celkom svojbytné výrazové prostriedky dizajnu. Jeho hranatý tvar zabezpečuje pozoruhodný objem batožinového priestoru a dostatočnú vnútornú výšku aj na zadných sedadlach.“ Model SUV má dĺžku takmer 4,11 metra a výšku 1,58 metra. Rázvor je v pomere k dĺžke veľmi veľký – čo

prospieva priestorovej ponuke. „Kľúčovou tému bola pre nás flexibilita. To sa prejavuje nielen pri veľkorysosti interiéru. Zadná lavica je posuvná, takže objem batožinového priestoru sa dá meniť podľa potreby. Od strednej línie výbavy sa dá operadlo sedadla spolujazdca sklopiť dopredu. Potom sa do kabíny zmestí aj polica na knihy dlhá 2,40 metra,“ vysvetľuje Thiele.

Viditeľné a skryté technické lahôdky

Bea Schulz stlačí gombík štartéra, čím sa rozsvietia svetlomety a jasne osvetia protiľahlú stenu. „T-Cross má sériové halogénové svetlomety a denné svetlá z LED v prednom nárazníku. Voliteľné sú LED svetlomety s markantnou svetelnou grafikou. To isté platí pre zadné svetlá z LED, ktoré sú nápadným atraktívnym prvkom,“ konštatuje Bea Schulz. „Po celej šírke dverí batožinového priestoru sa tiahne charakteristický červený reflexný pás, lemovaný čiernym rámom, ktorý tvorí podobne ako markantná predná časť výrazný rozlišovací prvk.“

Ale T-Cross obsahuje aj skryté inovácie. „Asistenčné systémy potrebujú veľa senzorov na vozidle a v ňom,“ vysvetľuje David Thiele. „T-Cross má svetelný a dažďový senzor na automatické ovládanie osvetlenia a stieračov. Kamera v prednom okne pozoruje cestu pre Lane Assist. Za logom Volkswagen na maske



David Thiele je jedenášť rokom zamestnancom automobilky Volkswagen. Ako projektový vedúci pre oblasť marketingu a predaja 38-ročný expert sprevádzal T-Cross od prvej konceptie až po spustenie predaja



**Voliteľný
Digital Cockpit,
voliteľný ozvučovací systém
„beats“ a indukčná nabíjačka na
smartfón robia z modelu T-Cross
mestské lifestylové vozidlo**



chladiča je radarový senzor so stredným dosahom pre adaptívny tempomat ACC (Adaptive Cruise Control). Použitie týchto systémov robí z modelu T-Cross jeden z najbezpečnejších modelov svojej triedy."

Digitálny kokpit a nový volant pre T-Cross

Potom experti prehliadajú prístrojový panel. „Použité technológie na zušľachtenie produktu (In-Mould-Labeling [IML]) umožňujú preniesť náročné vzory v rozličných farbách na komplexný tvar obkladu prístrojového panelu – a to dokonale ostré,“ hovorí David Thiele. T-Cross má v tejto verzii výbavy digitálny kokpit s dotykovým displejom systému infotainmentu s uhlopriečkou 20,3 cm a digitálny združený prístroj Active Info Display najnovšej generácie. Obrazovka s uhlopriečkou 26 cm za volantom umožňuje zobrazovať vo vysokom rozlíšení nielen rýchlosmer a otáčkomer, ale aj iné dátá vozidla v individuálnych nastaveniach. „Zasklenie displeja plynulo sleduje dynamický priebeh prístrojového panelu a predstavuje všeestrannú ovládaciu plochu. Navigáciu dopĺňajú iba dva otočné gombíky. Zobrazenia na displeji sú redukované a veľmi prehľadné. Vďaka senzoru priblíženia sa body menu zobrazia až vtedy, keď vodič priblíži ruku k displeju. Okrem toho sa digitálna obrazovka za volantom dá individuálne programovať v rámci systému. Tak sa dajú zobraziť mapy navigácie, dátá vozidla alebo obsahy audio-systému,“ vysvetľuje Thiele. Okrem toho je zabezpečené aj zásobovanie smartfónu energiou – k dispozícii je indukčná nabíjačka a na želanie až štyri rozhrania USB. Ako ďalšie

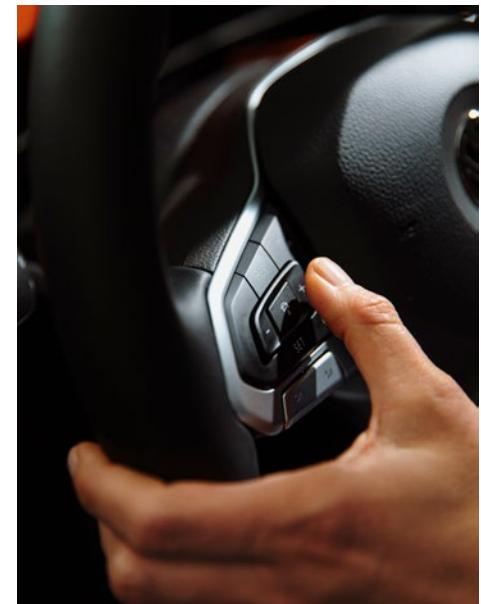
sa venujeme najdôležitejšiemu prvku vozidla.

„T-Cross má kompletne nanovo vyvinutý volant. Celkovo 18 tlačidiel robí z neho multi-mediálne rozhranie. Môžem ním zapínať a vypínať asistenčné systémy a prepínať rozličné zobrazenia na displeji,“ hovorí Bea Schulz.

„Dizajn je moderný, hranatý a filigránsky,“ dopĺňa David Thiele.

Obidvaja experti opäť vystúpia z kabíny automobilu, zreteľné nadšení z toho, čo je pred nimi. A David Thiele rekapituluje:

„T-Cross – more than one thing. Tento slogan napíňa zo všetkých stránok. Svieži dizajn, mnoho možností individualizácie, rozsiahly bezpečnostný komplex a geniálna koncepcia využitia priestoru ho robia atraktívnym pre širokú cieľovú skupinu.“



Skryté a viditeľné inovácie: radarový senzor za logom Volkswagen na maske chladiča a charakteristický reflexný pás vzadu

Volkswagen Touareg a Volkswagen e-up!

**S láskou k detailu
vyrobené v Bratislave**



**Volkswagen
Slovakia**





Stačí vybrať správnu veľkosť a ide sa na vec. Marc sa prezliekol bez hviezdnych manierov v zasadačke skôr, ako sme mu ponúkli súkromie vo vedľajšej miestnosti.

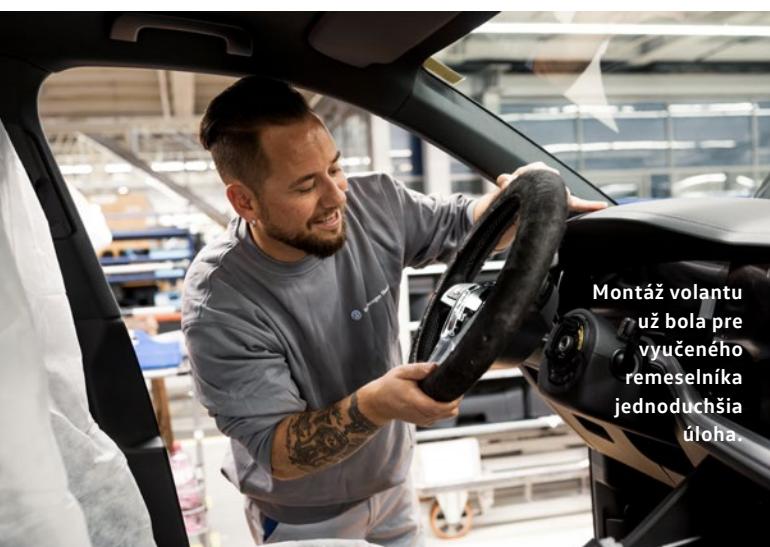


Je vyučený murár, vstáva ráno o šiestej do vlastnej fabriky na výrobu drevených hračiek, podporuje švajčiarskych remeselníkov a aktuálne je najúspešnejším spevákom vo Švajčiarsku, ktorý vypredáva štadióny. Marc Trauffer navštívil na jeseň bratislavský závod Volkswagen Slovakia ako ambasádor značky Volkswagen vo Švajčiarsku. Prišiel sa pozrieť a vyskúšať si, ako sa vyrába Volkswagen Touareg, ktorý mal v tom čase objednaný a mieril na linku.

Zapôsobila na mňa slovenská precíznosť

Najúspešnejší švajčiarsky spevák súčasnosti Marc Trauffer navštívil bratislavský závod Volkswagen Slovakia.

Text: Lucia Kovarovič Makayová





Ako prvý montoval do SUV Volkswagen Touareg zadné sedadlá. Skúsený pracovník Tomáš Csiba sa Marcovi trpeživo venoval a všetko mu dôkladne vysvetlil.

Pri príchode hviezdy jeho formátu človek akosi podvedome očakáva hviezdne maniere. Veď v jeho rodnej krajine mu fanúšikovia ležia pri nohách a autogramy rozdáva na každom rohu. Do Bratislavky priletel so svojím osobným kameramanom Adrianom Bretscherom a zástupcom švajčiarskeho importéra značky Volkswagen Christianom Freyom. A potvrdili sa slová, ktoré povedal pre istý švajčiarsky magazín: „Cítim sa nepríjemne, keď mi prestierajú červený koberec. Nepotrebujem žiadnen chateaubriand steak, stačí mi klobása s chlebom.“ Len čo dorazil do závodu v Devínskej Novej Vsi, s nadšením sa prezliekol do pripraveného pracovného oblečenia a vyrazili sme do montážnej haly. Tam už ho čakali jeho noví kolegovia a prvá a zároveň najťažšia úloha – namontovať do veľkého SUV zadné sedadlá. Skúsený montážnik Tomáš Csiba mu všetko detailne a trpeživo vysvetlil, zaučil ho a o pár vozidiel neskôr sa Marcovi podarilo úspešne, ale s veľkým rešpektom chopiť manipulátor a nasadiť sedadlá. „Určite boli všetci šťastní, keď som bol konečne preč,“ spomína s úsmevom na túto úlohu. Na nasledujúcich pracoviskách si mohol skúsiť namontovať volant a prednú mas-

ku s logom. Poslednou zastávkou bol svetelný tunel, kde videl, ako zamestnanci automobilky precízne kontrolujú kvalitu vozidla.

Marc Trauffer sa v Bratislave cítil veľmi príjemne aj vďaka novým kolegom, ktorí ho vo výrobe privítali veľmi priateľsky a ochotne mu pomáhali. Dobrú náladu okolo seba rozdával aj samotný hudobník. Zdravil okoloidúcich kolegov, cestou na obed sa pýtal, ako sa povie po slovensky „dobrú chut“, a naobedoval sa v kantine, kde na naše odporučenie vymenil coca-colu za tradičnú kofolu. S veľkým záujmom sa pýtal na výrobu vozidiel, zaujímal sa o Slovensko a priznal, že jeho snom bolo vidieť raz naživo naozajstnú produkciu vozidiel. Dokonca s nápadom navštíviť Bratislavu prišiel sám, keď si objednával nový Touareg. Kolegovia vo Volkswagen Švajčiarsko zostali prekvapení, ale nasadili všetky sily, aby kontaktovali bratislavský závod a bolo mu umožnené prísť na návštěvu výroby.

Poobede sme Marcovi predstavili off-roadovú dráhu, na ktorej si vyskúšal jazdné vlastnosti svojho nového vozidla – i keď na to svoje konkrétné auto si musel ešte chvíľu počkať. Z návštevy montážnej haly i celého závodu bol ohúrený. Vyzdvihol precíznosť a vy-

sokokvalifikovanú prácu zamestnancov, bol prekvapený, z koľkých dielov Touareg pozostáva, a koľko rôznych modelov a ich variácií sa na linke nachádza. „Logistika na výrobnom páse je majstrovský výkon. Pretože na každom mieste zabudovania musí byť pripravený správny diel, v správnom vyhotovení a farbe. Doteraz mi je záhadou, ako to tam robia,“ dodal po návrate do rodnej krajiny.



Marc a jeho kolegovia odchádzali z Bratislavky plní nadšenia. Volkswagen Touareg si vyskúšali aj na offroadovej dráhe. Zľava: Adam Tkáčik (oddelenie komunikácie), Christian Frey (AMAG Import AG), Marc Trauffer, Lucia Kovárovič Makayová (hovorkyňa VW SK) a Adrian Bretscher (kameraman).

Púštne koráby

Ešte počas éry Ferdinanda Piëcha predstavil Volkswagen pôsobivé a všeestranné SUV, ktoré zaznamenalo okamžitý úspech. Aktuálny Touareg všetky zdelené kvality posúva na vyšší level.

Text: A. Jüngling Foto: AUTO BILD



Len nič nepokazit! Čierny Touareg na týchto stranách patrí fotografke Karolíne, manželke autora týchto riadkov. Akýkoľvek škrabanček na karosérii by znamenal poriadny problém. Auto neslúži len na prevoz jej fotografickej výbavy, ale aj ako ťahač na prevoz koní – často na oboje naraz.

Bez naftovej krízy, stláčajúcej ceny SUV nadol, by jeho kúpa nebola možná. Model vybavený trojlitrovým motorom TDI a nesúci typové označenie 7L má výbavu typickú pre túto triedu a v roku 2006 stál ako nový asi 70 000 eur. O dvanásť rokov a 167 000 kilometrov neskôr zaň dostal predošlý ma-

jiteľ zhruba 10 000 eur, hoci auto bolo vždy ošetrované a servisované predpisovo. To nás privádza k novému Touaregu (označenie CR), ktorý je tiež vybavený naftovým motorom, čím bojuje proti pretrvávajúcim obavám o budúcnosť týchto áut.

Veľmi dobrá cena

Aktuálny základný motor takmer presne zodpovedá strednej naftovej motorizácii z roku 2006. Objem tri litre, konfigurácia V6, systém TDI, vtedy výkon 224, dnes 231 koní, obidva s krútiacim momentom 500 Nm. Novinka je spojená vždy s osemstupňovým automatom, starší model ste dostali aj

s manuálnou prevodovkou, v našom prípade je však spojený so šesťstupňovým automatom. Kapitolu povolenej hmotnosti prívesu obidve SUV zvládajú s plným ziskom bodov – zvládnutu potiahnuť až 3,5 tony. To zvládol starý Touareg na klasickom podvozku s oceľovými pružinami, nový jedine s príplatkovým vzduchovým podvozkom. Medzi slabšie stránky typu 7L, ktorý sa vyrábal od roku 2002 do roku 2010, patria blikajúce xenónové svetlomety a občas štrajkujúce bezklúčové uzamykanie Keyless Go. Naše fotografické auto nemá prakticky žiadne extra príplatkové doplnky. Svojich pasažierov však rozmaznáma nádherným koženými

3,0 V6 TDI

»Takto beží čas: naftové motory sú technicky ešte stále blízki príbuzní.«



sedadlami a, na naše počudovanie, ešte aj dnes použiteľným praktickým navigačným systémom.

Niekteré extra doplnky

Nová verzia obľúbeného SUV sa môže pochváliť sériovou navigáciou a dnes zvyčajnými aktívnymi asistenčnými systémami. Zaujímavosťou je, že nový Touareg, so zodpovedajúcimi prvkami príplatkovej výbavy, dosahuje zhruba rovnakú nákupnú cenu ako starý model, cena „očistená“ od inflácie je dokonca výhodnejšia. Dôvodom je pohon. Model 7L mal okrem modernej elektroniky

pohonu všetkých kolies aj terénnu redukciu spoločne s uzávierkou stredného diferenciálu. Spoločne s pozoruhodnou svetlou výškou 237 mm (s ocelovým podvozkom) a sériovou ochranou podvozka tak prekvapoval vysokým potenciálom na jazdu v teréne. Nový Touareg zasa môže ponúknut' offroadový balík, ktorý obsahuje dva terénné jazdné režimy a ochranu podvozka. Príplatkové vzduchové pruženie prináša maximálnu svetlú výšku. Kto sa pozrie do cenníka starého Touarega, nájde tu vzduchový podvozok so svetlou výškou až 300 mm, uzávierku zadného diferenciálu a dodatočné ochranné diely – klobúk dole!

Nový model je tiež do terénu solídne pripravený, ale najväčší náskok ukazuje na ceste. Pôsobivá je precíznosť, s akou sa toto Full-Size SUV pohybuje a ovláda. Extrémne dobrý je adaptívny podvozok so stabilizáciou náklonu karosérie, ktorý prináša dojem jazdy po koľajniciach, a to bez akéhokoľvek zníženia pohodlia. Komfortný je aj starý model a dostatočne rýchly tiež. V priamom porovnaní mu však chýba precíznosť riadenia, práve na diaľnici pôsobí až americky mäkkým dojmom. Kto si nastaví tempomat na 135 km/h – s prívesom samozrejme na 100 km/h –, ten sa bude prepravovať nanajvýš uvoľnené aj na dlhé vzdialenosťi

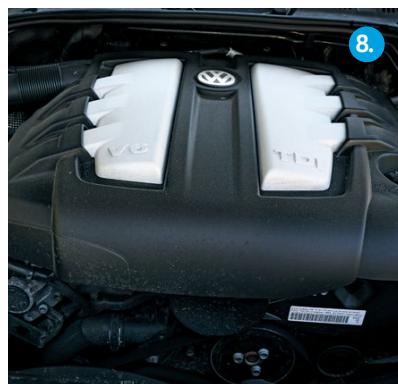


1. Palubná doska v aktuálnom Touaregu: skvelá ergonómia, dobrá ovládateľnosť 2. Fantastická navigácia, je nemožné neprísť do cieľa. 3. Jazdná dynamika nového modelu je ďaleko popredu, najmä s aktívnu stabilizáciou náklonu. 4. Trojlitrový motor V6 TDI v testovanom vozidle, má technicky blízko k predchodecovi, je však podstatne úspornejší. 5. Rovná miesto, podobný otočný ovládač, ale rozdielne funkcie.





6. Tu sa zapína „offroadovým“ ovládačom redukčná prevodovka a až dve uzávierky diferenciálov. 7. V modeli 7L sa dalo zadné okno otvárať separatne. 8. Tejto verzie motora V6 TDI sa naftový škandál netýka. 9. Hodnotná palubná doska s kvalitnou prístrojkou s farebným displejom a ešte stále použiteľnou navigáciou. 10. Aj starý model jazdí suveréne, jeho hmotnosť však cítiť.



a spotreba sa bude pohybovať medzi 10 až 11,5 litra nafty na 100 km. Šetrní vodiči dokážu jazdiť aj za deväť litrov (bez prívesu). Nový model je v priemernej spotrebe o dva litre nafty výhodnejší. Spĺňa normu Euro 6d Temp a jeho reálna spotreba sa výrazne neodlišuje od tej fabrickej. Inak – filter pevných častíc obsahuje aj starý model, ten mu však dopomáha len k zisku normy Euro 4. Čo sa týka vznetrových agregátov, v ponuke bol kedysi aj päťvalec s výkonom 174 koní a s krútiacim momentom 400 Nm, o čosi silnejšia verzia V6 s výkonom 240 koní, ako aj unikátny naftový desaťvalec s výkonom 313 koní a 850 Nm. Ten potreboval až dve

batérie, z ktorých jedna slúžila len na štartovanie. Benzínové verzie ponúkali podobné zaujímavosti ako napríklad skvelo znejúci benzínový motor 3,2 V6 či z Audi známy agregát 4,2 V8. Absolútym vrcholom ponuky bol motor W12 s výkonom 450 koní. Technicky podobné modely Phaeton a Touareg boli deťmi geniálneho konštruktéra Ferdinanda Piëcha. Takmer nič pri nich preto nezodpovedá inak bežnému stavebnicovému systému koncernu VW. V lúxusnom Bentley preto nájdete viac dielov z Touaregu, než v Passate. Čo sa motorizácií týka, okrem spomínaného agregátu

je teraz v ponuke aj silnejšia verzia motora V6 TDI s výkonom 286 koní a 600 Nm, ako aj nový naftový motor V8 TDI s výkonom až 421 koní a 900 Nm. Vzhľadom na ľahkosť, s akou Touareg ťahá prívesy, sa o uvedených krútiacich momentoch dá hovoriť len v superlatívach. V rámci benzínových verzií je v súčasnosti v ponuke iba jedna – 3,0 V6 TSI s výkonom 340 koní.

Digitálna doba

Interiér novinky žiarí špičkovými obkladovými materiálmi a gigantickými displejmi. Ohurujúca je najmä digitálna prístrojová doska so stredovým dotykovým displejom



s uhlopriečkou 15 palcov. Na jednej strane ide ovládanie klimatizácie a niektorých funkcií s tradičnými tlačidlami možno niekedy ľahšie, na strane druhej zvyšujú displeje s vysokým rozlíšením cenu auta pri opäťovnom predaji a jednoducho sú moderné.

V starom modeli ste boli ušetrení pred komplikovanou konfiguráciou. Len minimum starších Touaregov ponúka napríklad látkové poťahy sedadiel, jednoduché rádio alebo manuálnu klimatizáciu. Potenciál pre vaše rozmaznávanie lepšou výbavou je tak zaručený takmer vždy. Treba si to však rozmyslieť. Dodatočné zabudovanie autorádia

môže byť komplikované, pretože chýba normovaný formát, najmä keď sa má rádio prepojiť s ovládaním na volante a s prístrojovou doskou. Ovládanie a haptická kvalita materiálov patrí k silným stránkam modelov VW a ani staršia verzia Toaregu v tomto smere nie je výnimkou.

Luxusné vozidlo

Turbodieselové šestvalcové motory sú „držiaky“ a vodičom takmer nedávajú dôvody na kritiku. Agregát V6 TDI, ktorý nesie svoju rozvodovú reťaz vzadu, pracuje bez klepotu. Pozornosť venujte stredovému ložisku zadného kardanového hriadeľa, ktoré je niekedy

potrebné vymeniť. Tento konkrétny Touareg najazdil od kúpy zhruba 30 000 km úplne bez problémov. Dostal len nový motorový olej, podľa plánovaných servisných intervalov. Onedlho mu vymeníme – preventívne – aj olej v prevodovke.

Ak potrebujete veľké SUV skutočne pre jeho úžitkové vlastnosti, potom vás Touareg 7L poteší skvelým pomerom cena/výkon. Inak však treba povedať, že nový Touareg svojho staršieho súrodencu prekonáva vo všetkom, čo je správne. Lepšiu demonštráciu pokroku by ste v automobilovom svete hľadali zrejme márne. Na novej generácii je očarujúca najmä nečakane vysoká úroveň luxusu.



**» Najviac zábavné sú kopce.
Tie zdoláva naftový motor V6
bez námahy aj s prívesom.«**





Neuveritel'ná India

India je zvláštna. Je jedno, či v nej človek bol alebo nebol, každý má názor. Každý o nej počul, videl dokument alebo ochutnal indickú stravu. Stavím sa, že aj vy, keď čítať tento článok, máte názor.

Text a foto: Martin Navrátil, Travelistan



Tu musíte mať neustále otvorené oči, lebo vám unikne niečo, čomu nebudete veriť.

Niekto povie, že do tej špinavej krajiny nikdy v živote nepôjde, lebo počul od svojich známych niečo negatívne. Možno sa teraz niekto prihlási a povie, že by to predsa len skúsil a dal tej krajine šancu, lebo niekde videl, že sú tam krásne hory, neskutočné historické pamiatky alebo.... India je veľká. Šialene veľká a tých zážitkov tam zažijete veľa. A práve zážitky sú to, čo určite budete mať. To však nebudú hocjaké zážitky. Niekedy nebudech chápaa. Pri Indii nie je podstatné, či ide o pozitívny alebo negatívny zážitok. Podstatné je, že ide o silný vnem a tie budú prichádzať v takej kadencii, ako keby ste strieľali z AK47. India nie je ako Japonsko alebo Peru, kde sa viete naladiť na to, čo asi príde. Tu musíte mať neustále otvorené oči, lebo vám unikne niečo, čomu nebudete veriť. Ako napríklad ja, keď som bol v strede moderného hlavného mesta Dillí a odrazu prešlo cez najrušnejšiu križovatku stádo slonov. Neveríte? A to je len





jeden rozmer Indie. Všetko to, čo tu zažijete, bude autentické, čo pred vami nikto nezažil a nikto vám nebude chcieť veriť. Bude to neuveriteľné.

Budete si pripadať ako hlavná postava v najznámejšej reklame o Indii. Európsky herec sedí pri ceste niekde v Himalájach a snaží sa napiшаť niečo na pohľadnicu. Odrazu sa mu v hlove spustí uragán zážitkov, ktoré nevie uchopiť do niekoľkých viet. Proste nevie. Až nakoniec napíše to magické „Incredible India“, čiže neuveriteľná India.

Osobne som ju navštívil asi 20-krát a môj vzťah ku krajine, kde je 14 oficiálnych jazykov, sa postupne menil. Od nenávisti, keď som kategoricky vyhlásil, že sem nikdy v živote nepôjdem, až po obdiv a smútok, že musím odtiaľto odísť. Tá krajina má v sebe zvláštnu esenciu niečoho, čo každého láka. Pred 10 rokmi som zobrať svoju mamu do Indie a tá, keď tam prišla a videla tú spúšť v najsvätejšom meste Indov Varánási, tak ma chcela vydeliť. A čo sa nakoniec stalo? Indiu navštívila ešte 3-krát a chystá sa tam

zas. Žiadne Maldivy, Thajsko, Brazília, tam sa nechce vrátiť. Ona chce prísť do Indie. Vstúpte so mnou do krajiny, kde nebudeť rozumieť, čo sa deje okolo vás. Len sa ponorte, nechajte sa unášať a nesnažte sa všetkému porozumieť.

Ako prvé, čo mi napadne, je ich angličtina a vyjednávanie. Ten ich jemný indický prízvuk v angličtine je kúzelný. Dáva celému jazyku príchuť dobrodružstva, čo sa vlastne stane. Každý deň vás bude sprevádzať. Keď som pristál na hlavnom medzinárodnom letisku v Dillí, chcel som si zobrať rikšu na hotel. So starším rikšiarom som začal vyjednať cenu.

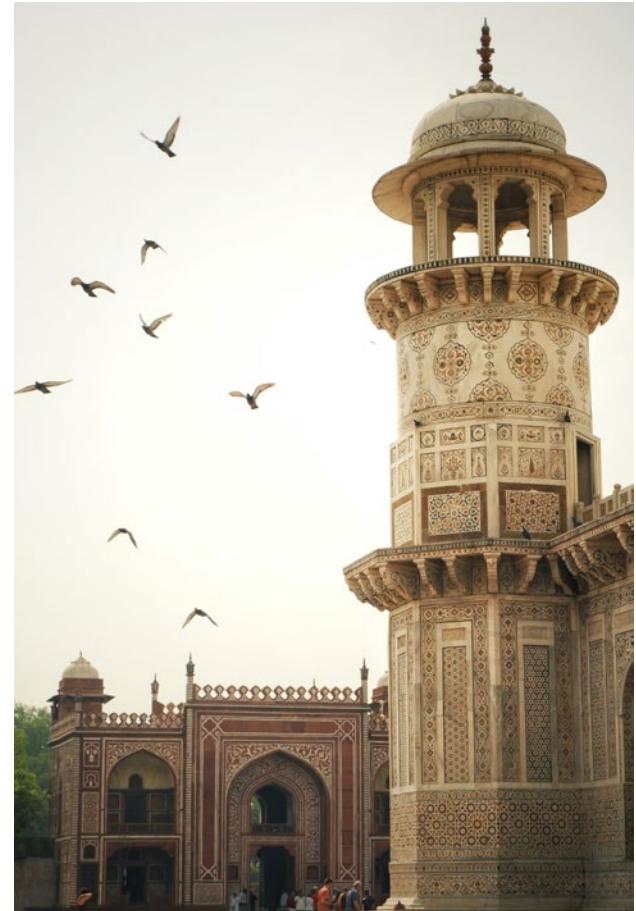
On: Kamarát (všetci sú kamaráti, keď sa zjednáva), dávam ti tú najlepšiu cenu v Indii (ako vždy). Cena bude 220 rupií.

Ja: Nie, nie. Naposledy som išiel za 180 rupií (vtedy zistíte, že sa hádaš o 50 centov).

On: Môj kamarát, ponuka je 200 rupií, čo je moja posledná cena, ale pochop, že v meste je šialená dopravná zápcha.

Ja: O polnoci je dopravný kolaps?





Nasadám do indickej rikše, ktorá pamäta aj lepšie časy. Prídeme v rekordnom čase na hotel a ja sa pýtam, kde je ten dopravný kolaps. Ind sa usmeje a povie v tej sexi angličtine. „Nemohol si ju vidieť, lebo je tma.“ Niekoľko by sa nahneval, ale ja som vybuchol do smiechu. Dokonca som mu nechal tých 0,50 eura za originálny vtip.

A keď sme pri jazyku, tak mi napadol ďalší zážitok, ktorý sa odohral na železničnej stanici vo Varánásí. Ono je známe, že vlaky tu meškajú niekoľko hodín.

Na stanici sa pýtam, kedy príde vlak. Zriadenec železnice v peknej uniforme mi povie jedno indické slovíčko. „Its coming“, čo by sme vedeli preložiť ako „Prichádza“. Chápatे? Nedozviete sa žiadnen konkrétny čas, ale len, že to prichádza. Bude to trvať 5 minút? Hodinu? Deň? Nie, vy sa dozviete len to magické slovíčko „its coming“. A viete, ako to dopadlo? Vlak meškal 12 hodín a zriadenec prišiel víťazoslavne za mňou a oznámil. „Vidíš? Vravel som ti, že vlak príde a prišiel!“ Vtedy som len sklopil zrak a skryl svoju nasratosť na situáciu, lebo celých tých 12 hodín nikto na stanici nič netušil a všetci pasažieri nervózne pobehovali po peróne a nedochkavo čakali.



Ale podľme postupne k jednotlivým miestam. Asi každý pri návštive Indie chce vidieť magický Tádž Mahal. Pamiatku, ktorá je symbolom celej Indie. Stavba, ktorá ohuruje nielen zblízka, ale aj z diaľky. Je to proste unikát.

Povedzme si však niekoľko notoricky známych faktov. Tádž Mahal dal postaviť mogulský panovník Šáhdžahán na pamiatku svojej nebohej manželky Mumtázmahal, ktorá zomrela pri pôrode ich štrnásteho dieťaťa.

Stavba mauzólea trvala od roku 1632 do 1653, podieľalo sa na nej približne 20 000 staviteľov a 1 000 slonov. Vynaložené finančné prostriedky boli približne 32 miliónov rupií, čo by dnes predstavovalo asi 1 miliardu dolárov. Stavba je zmesou perzskej, islamskej a indickej architektúry a umenia. Má štyri minarety, výšku 73 metrov, je zdobená kaligrafiou perzských básní a úryvkov z Koránu, kvetinovými ornamentmi, ako aj drahokamami a polodrahokamami, ktoré pri dopade svetla svietia.

Od roku 1983 je Tádž Mahal pod ochranou UNESCO a v roku 2007 bol vyhlásený za jeden z nových sedem divov sveta.

V ten pamätný deň, keď navštívite Tádž Mahal, ďalších 11 999 ľudí bude mať také isté fotky ako vy.

Tádž Mahal denne navštívi okolo 12-tisíc návštěvníkov. Čo znamená, že v ten pamätný deň, keď navštívite Tádž Mahal, ďalších 11 999 ľudí bude mať také isté fotky ako vy. Spravíte si selfie v pozadí s masou ľudí a budete čakať minúty, kým sa ten turista pohnie o pár centimetrov, aby vám nezakrýval minaret. Ale mne tu ten dav ľudí nevadil nikdy. Vždy si tu len tak sadnem a pozerám na tú krásu pred sebou. Nikam sa neponáhľam a som tu aj štyri hodiny. Ak by som mal dať radu, určite sem prídeť skoro ráno, keď je Tádž Mahal najkrajší. Alebo je krajsí pri západe slnka z jednej z mnohých reštaurácií na streche domov v Ágre?

„Holi nie je len náboženský sviatok, keď musíte vykonávať procesie, ale aj zabávať sa so svojimi kamarátmi a v neposlednom rade môžete hodit farbu na dievča, ktoré sa vám páči.“



Ak už budete v severnej Indii, tak návštevu si treba pripraviť na obdobie, keď je jeden z najpestrofarebnejších sviatkov – Holi. Sviatok Holi sa oslavuje od nepamäti. Podľa legendy si chcel populárny boh Krišna zobrať svoju nastávajúcu, ale bál sa, že ho odmietne pre jeho hnedú pokožku. Na radu svojej mamy si na seba dal niekoľko farieb, aby svoju milú oklamal. Dnes je Holi spojený aj zo začiatkom jari, keď sú Indovia berú dovolenky a pripravujú verejnú veselicu. Už deň predtým zapálujú vatry, robia ohňostroje a hlasno sa zabávajú. Ak by ste sa v Indii spýtali, na ktorý sviatok sa tešia, tak povedia Holi. „Holi nie je len náboženský sviatok, keď musíte vykonávať procesie, ale aj zabávať sa so svojimi kamarátmi a v neposlednom rade môžete hodit farbu na dievča, ktoré sa vám páči.“ Povedal mi sympatický majiteľ hotela v strede Varánásí.

Happy Holiiiiii, počujem stále hlasnejšie, čím sme bližšie k stredu mesta, ktoré je v tomto prípade breh rieky Gangy. Dnes to tu vyzerá, ako keby sa stretli všetci nárieči sveta. Pestrofarebné, veselé, proste krásne. Niekoľko vyliezol na svätú sochu, vyhadzuje farbu do vzduchu a kričí happy Holiii. Skupina chlapcov sa vrhla na krásne dievčatá, aby ich zasypali žltou farbou. Tie

sa chichocú a tvária sa, že to dnes neočakávali. Turisti, ktorí si to prišli len nafotiť, však dostávajú spŕšku modrej farby a už zapadli do koloritu. Rikšiar priniesol ľahký reproduktor a pustil bollywoodske piesne. Dav začal skákať, spievať a zabávať sa. Nikomu nevadí a neuráža sa, že dostenete svoj prídel farieb. Ani ja nezaostávam, kupujem si farby a hádžem to okolo seba ako zmyslov zbavený. To vyvoláva na námestí pobavenie a odrazu sa na mňa vrhne menší dav a som farebný tak, že sa nespoznávam. Čierne vlasy mám žlté a biele tričko je vlastne na vyhodenie. Niekoľko mi podá pivo, nech si aj ja užijem. Dnes sa majú ľudia tiež obdaríť a byť na seba ešte milší. India sa vie krásne zabávať. Vtedy môžete preniknúť do ich kultúry a zistíte, že je to národ, ktorý doprajete a je dobrosrdečný. Keď majú sviatok svetla Diwali, tak sa vám stane, že vás chcú ľudia objať a popriať všetko dobré. Je to čas, keď máme byť k sebe bližšie.

A keď sme v najposvätnejšom meste Indov, tak netreba zabudnúť na indické jedlo. India je známa tým, že je tu najviac vegetariánov na svete. Priznám sa, že aj keď som mäsožravec, tak keď tu nemám mäso aj mesiac, vôbec mi to nevadí. Už teraz vás vidím, ako

ohŕňate nosom a myslíte si, že tu jedia len kapstu či obilné klíčky. Omyl. Tá pestrofarebnosť na tanieri vás milo prekvapí. Každý deň môžete okoštovať niečo, čo ste doteraz nemali. Osobne preferujem daal, čo je šošovica s ryžou a keď sa do toho pridá koniec čili papričky, tak som v siedmom nebi. Alebo panner, čo je akoby tvaroh pripravený na iks spôsobov. Proste, určite tu neschudnete a zabudnite na to, čo ste niekde čítali, že tu budete mať žalúdočné problémy. Ak sa



**V Arunáčalpradéš
sa viete poprechá-
dať po stromo-
vých mostoch**



stravujete tam, kde je plno ľudí, tak sa vám nemôže nič stať.

Minule ma niekto presviedčal, že v Indii nie je pekné more. A tušili ste, že malý raj môžete nájsť aj tu? Čistý, krásny a zatiaľ málo turistický? Pozrite sa na mapu Indie a nech váš pohľad zablúdi do Bengálskeho zálivu, kde objavíte Andamanské ostrovy.

Tieto ostrovy boli donedávna absolútne uzavreté pred okolitým svetom. Vlastne ešte doteraz väčšina z 300 ostrovov je

hermeticky zakrytá pred okom cestovateľa. Dôvod? Je to nielen preto, že blízko prechádza námorná hranica medzi Indiou a Mjanmarskom, ale že miestne etniká si ako jedny z mála ponechali svoju pôvodnú kultúru.

Indická vláda stráži tieto ostrovy s domorodým obyvateľstvom veľmi dôsledne a tomu, kto by sa chcel dostať na zakázaný ostrov, hrozí dlhorocné väzenie. Napriek tomu India povolila návštevu páru súostroví a tie patria medzi svetové unikáty. Vedľa toho by nechcel zažiť biele pláže s tyrkysovým morom, ale aj mať ten pocit, že je tu takmer sám?

Prenajal som si motorku a pobehal som ostrov Havelock. Už som na svete videl mnoho krásnych pláží, či už na Fidži, alebo na opustených miestach Afriky, ale toto mi vyslovene vyrazilo dych. Krásne tropické prostredie, kde sa zvuk pralesa mieša s príbojom tyrkysového mora. Len tak odhadzujem šaty a bežím do mora. Vyslovene čistá radosť z malého raja. Nebudem sa zas tváriť, že som tu bol jedený biely, ako je to teraz populárne písat v mnohých slovenských cestopisoch. Ale tých cestovateľov tu toľko nie je. A raz ich tu bude toľko, že prekonajú Maldivy. Ešte tu nie sú klasické veľké hotelové siete a ani pláže nie sú upravované pre davy turistov. Tu si tá pláž žije svojím

životom. Keď spadne kokosový orech, tak tam bude dovtedy, kým ho príliv so sebou nezoberie. Takisto nezabudnuteľným zážitkom boli nekonečné prechádzky po bielom piesku. Len tak 7 kilometrov tam a 7 kilometrov naspať a nikoho nestretnete.

Alebo je lepšie ísť do južnej Indie, kde sú take historické pamiatky ako Hampi či Ellora, ktoré vyrazia dych? Schválne, dajte si teraz tieto názvy do svojich vyhľadávačov a uvidíte, o čom hovorí a že si nevymýšľam.

Alebo tam dajte Ladak, kde nájdete pôvodnú tibetskú kultúru a krásne zasnežené štíty Himalájí. Alebo čo tak ísť do Arunáčalpradéš, kde sa môžete poprechádať po stromových mostoch?

Proste je toho veľa. Aj ja, ktorý som tu bol toľkokrát, som ešte neviadal všetky tie krásy. India nie je len Tádž Mahal, ale ďalších iks pamiatok. A nielen tie. Hlavne zážitky.

**Pre inšpiráciu na Indiu
si môžete pozrieť moju stránku
www.travelistan.sk so všetkými
radami a odporúčaniami na Indiu.**





Slnečník

Kvalitný a stabilný slnečník s veľkou potlačou Bulli vám pomôže zostať bezpečne v tieni aj pri prudkom slnku. Tyč sa dá sklopiť. Slnečník vďaka impregnácií odpudzuje vodu a nečistoty. Materiál: plast, kov, polyester. Farba: červená. Priemer kupoly: 200 cm.

Originál je len jeden

Volkswagen Bulli. Automobilová ikona, ktorá píše história už šesť generácií. Pripomeňme si ju originálnymi doplnkami pre fanúšikov outdoorových aktivít, milovníkov slobody a dobrodružstva. Vyjadrite naplno svoju vášeň aj vy.



Taška na toaletné potreby

Ideálnym spoločníkom na výlety je toaletná taška z polyesteru v klasickom dizajne Bulli. S viacerými praktickými priehradkami na zips. Dá sa postaviť alebo otvorená zavesiť na háčik. Je možné prať do 30 °C.

Rozmery: 23 x 16 x 25 cm.



Pokladnička

Aj šetriť sa dá štýlovo: ručne maľovaná pokladnička z keramiky v tvare modelu Bulli v pestrom „hippie“ štýle v rôznych farebných variantoch. Z vrchu je otvor na vhadzovanie mincí, zdola otvárateľný uzáver s gumovou zátkou. Rozmery: 22 x 9 x 9,5 cm.

Pikniková deka

Čo tak originálny piknik v prírode? Vychutnajte si relax a slobodu vďaka tejto štýlovej deke s motívom Bulli. Deka je veľmi praktická a jej spodná strana odpudzuje vodu. Dá sa zrolovať a prenášať pomocou pohodnej rukoväti. Rozmery: 200 x 160 cm.



Vankúš

Červený vankúš so štýlovou potlačou historickej tradície. S odnímateľným poťahom na zips. Výplň aj obliečka sa dajú prať. Obliečka zo 100 % bavlny, výplň z polyesterovej vaty. Rozmery: 50 x 50 cm.



USB kľúč

USB kľúč s kapacitou pamäte 8 GB prenesie všetko, čo potrebujete. Karoséria z kovu, pohyblivé kolesá z gumenia. LED svetlá počas pripojenia k PC svietia. Súčasťou balenia je aj predlžovací kábel. Dĺžka USB kľúča: 6 cm. Farba: červená alebo modrá.



LEGO stavebnica T1 „Karavan“

Klasický karavan z roku 1962 s rozmermi 30 x 14 cm sa skladá z 1 334 dielov a je vybavený legendárnym výklopným predným oknom Safari a vysúvacou strechou.



Plyšový mikrobus

Autobusík z extra mäkkého plysu. Dá sa použiť aj ako vankúš. Materiál: 100 % plyš Soft Velboa, výplň z polyesterovej vaty. V béžovej farbe v kombinácii s tmavomodrou. Rozmery: 29 x 14 x 17 cm.

Pre viac informácií kontaktujte niektorého z našich autorizovaných partnerov Volkswagen. Ich zoznam nájdete na www.vw.sk/vw-partner.

Kráľovstvo Golfov





Najstarší zachovaný Golf na svete je predseriový exemplár vyrobéný 31. októbra 1973, ktorý firma Lunke & Sohn na strane vodiča vybavila mechanizmom na posuvné otváranie bočných dverí. Vozidlo bolo vystavované na medzinárodných autosalónoch v Paríži, Ženeve a vo Frankfurte. Exemplár, ktorý má najazdených 22 000 km, bol v roku 2014 zapožičaný do firemného múzea Volkswagen na tematickú výstavu k 40. výročiu modelu.

Mnohí fanúšikovia poznajú firemné múzeum Stiftung AutoMuseum Volkswagen vo Wolfsburgu, ktoré je so 130 exponátmi na ploche 5 000 m² jedným hlavných pestovateľov tradície značky. No v jednej oblasti ho prekonáva súkromné múzeum Golfsrudel v Stockerau, nedaleko Viedne. Ako napovedá názov, jeho majiteľ Josef Juza sa sústredil výlučne na svoj srdcový model – Golf.

Text: Kamil Pecho Foto: Matej Jankovič



Majiteľ kominárskej firmy sa zapálil pre kompaktný Volkswagen pred vyšetrom desaťročiami, keď si v roku 1977 kúpil Golf GTI prvej generácie.



návštěve na jeseň minulého roka po skončení sezóny z nich bolo vystavených približne 75 – Golfov generácií 1 až 5, ako aj odvodené modely Jetta a Caddy. Múzeum je umiestnené v bývalej výrobnej hale, ktorú Josef Juza vlastní už 12 rokov a svoju zbierku v nej po prvý raz provizórne sprístupnil verejnosti v roku 2009 pri príležitosti 35. výročia modelu Golf. Od roku 2019 je múzeum Golfsrudel (svorka Golfov) otvorené cez víkendy a sviatky od začiatku apríla do konca októbra. Majiteľ každý rok pripraví aj malú tematickú expozíciu, najbližšie to majú byť poštové a vojenské Golfy.

Pôvodne nemal v úmysle budovať automobilové múzeum, len si chcel vytvoriť malú flotilu na prácu a voľný čas: päťverový Golf ako rodinné auto, pre radosť GTI, na leto Cabrio, na zimu Country, na prácu pikap Caddy. No neskôr sa mu ponúkali možnosti výhodne získať ďalšie modely a zbierka sa postupne rozrástala na vyše 100 kusov. Pri najej



Od roku 1979 sa Golf prvej generácie vyrábal pre severoamerický trh v závode Westmoreland v Pensylvánii pod názvom Rabbit, pretože slovo Golf mal v tej dobe ako tzv. blokačnú ochrannú známku chránené petrochemický koncern Gulf Oil. Rabbit sa na pohľad líšil mohutnejšími nárazníkmi a hranatými reflektormi, motor 1,5 litra mal štandardné vstrekovanie paliva. Najviac vozidiel sa predalo s 3-stupňovou automatickou prevodovkou. No celkové vyhotovenie a kvalita americkej výroby výrazne zaostávala za nemeckým štandardom, a preto Rabbit neboli úspešný a výroba sa po piatich rokoch skončila.



Golf prvej generácie sa dožil 35 rokov výroby. Do roku 2009 ho vyrábali v Juhoafrickej republike s pravostranným riadením ako Golf Citi. Športová verzia CTi bola paralelou európskej GTI, poháňala ju motor 1,8 litra s výkonom 82 kW (112 k).



GTI je legendou už takmer 45 rokov, prvá generácia začína s trojdverovou karosériou a iba v dvoch farbách – červenej a striebornej metalíze. Volkswagen pôvodne plánoval vyrobiť iba 5 000 kusov, nakoniec ich zo siedmich generácií vzniklo vyše 2 miliónov. Vystavený exemplár z roku 1977 pochádza ešte z úplne prvej sérií. Motor 1,6 litra so vstrekováním paliva Bosch K-Jetronic a výkonom 81 kW (110 k) mu umožňoval maximálnu rýchlosť 182 km/h.



Ako východiskový model pre súťažný špeciál vznikol v roku 1990 Rally Golf. Vyznačoval sa výrazne rozšírenými blatníkmi, pod kapotou bol motor 1,8 litra s výkonom 118 kW (160 k) prepĺňaný mechanickým špirálovým kompresorom G-Lader, ktorý poháňal všetky štyri kolesá. Podľa vtedajších predpisov musel výrobca na homologáciu vyrobiť 5 000 kusov.



Golf 3 Harlekín je v Európe raritou. Vozidlo, inšpirované sériou Polo, ktorá mala každý vonkajší diel karosérie v inej zo štyroch náhodne skombinovaných farieb, sa vyrábalo v Mexiku a predávalo v USA a Kanade. Vzniklo iba 264 kusov, tento bol individuálne dovezený a od roku 2005 je súčasťou zbierky. Pod kapotou má benzínový štvorvalec 2,0 litra s výkonom 85 kW (115 k).





Zberateľskou raritou je Golf 2 Limited 16V G60, z ktorého divízia Volkswagen Motorsport v Hannoveri vyrobila v roku 1990 iba 71 exemplárov. Bol to najvýkonnejší Golf kým neprišiel v roku 2002 šestvalcový R32. V päťdverovej karosérii sa skrýval 16-ventilový motor 1,8 litra prepínajúci špirálovým kompresorom a pohon všetkých kolies. Výkon 154 kW (210 k) umožňoval maximálnu rýchlosť až 227 km/h.



Jedným z najbizarnejších vozidiel je Caddy prerobený na hydraulicky výklopné mobilné schody na nastupovanie do lietadla. Boli vyrobené tri exempláre, v zbierke Josefa Juzu sú dva z nich, ktoré používalo letisko v Brémach. Samozrejme, toto vozidlo už nemohlo jazdiť po verejných komunikáciách.



Predobrazom dnešných kompaktných SUV bol Golf Country z roku 1990 – päťdverový model druhej generácie s pohonom všetkých kolies syncro s viškózou spojkou, zväčšenou svetlou výškou na 18 cm a ochrannými rámmi na karosérii. Poháňal ho benzínový štvorvalec 1,8 litra s výkonom 72 kW (98 k). Golf Country predbehol svoju dobu, po dvoch rokoch a 7735 exemplároch bola výroba v rakúskom Grazi ukončená.



Volkswagen už veľmi dávno testoval aj elektrický pohon. Prototyp Golf City Stromer z roku 1981, vyvinutý v spolupráci s elektrárenským koncernom RWE, poháňal elektromotor BBC (dnes ABB) s výkonom 23 kW, umožňujúci maximálnu rýchlosť 100 km/h. Limitujúcim faktorom bola nielen veľká hmotnosť, ale aj malá kapacita olovených batérií Hagen (dnes Exide) s celkovým napäťom 96 V, ktorá stačila na dojazd iba 60 km. Bola vyrobená iba 25-kusová overovacia séria.



Prikladom brutálneho tuningu 80. rokov dvadsiateho storočia je laminátová súprava spojlerov a rozšírených blatníkov GTO firmy Rieger, umožňujúca použiť vzadu extrémne široké pneumatiky 285/40 R 15. Zvlášť populárna bola na Golfe Cabrio prvej generácie, ktorý sa vyrábal až do roku 1993.



Autorizovaný predajca
Autohaus Nordstadt z Hannoveru vytvoril v roku 1978 prvý pădťverový Golf GTI. Do karosérie verzie GLS transplantoval motor 1,8 litra s výkonom 82 kW (112 k) a komponenty podvozka z GTI. Interiér dostal luxusné kožou potiahnuté sedadlá, karoséria mohutnejšie americké chrómované nárazníky.



Pre pikap Caddy vyrábalo niekoľko špecializovaných firiem v Nemecku kempingové nadstavby. Táto sklolaminátová od firmy Bischofsberger z roku 1984 je schválená pre 3 osoby. Ešte luxusnejšia je nadstavba firmy Tischler z roku 1989 (vpravo), ktorá obsahuje aj drez, varič, chladničku a kúrenie. Nadstavby sa dali v kempe alebo mimo dovolenkovej sezóny zložiť aby bolo možné vozidlo ďalej používať ako dodávku.



Za Golf sa nehanbili ani najbohatší zákazníci. Švajčiarsky dizajnér Franco Sbarro vytvoril v roku 1982 pre istého arabského šejka Golf s luxusným koženým interiérom, elektrickým ovládaním okien, drevenými obkladmi a klimatizáciou. Nechýba ani autotelefón, ktorý vtedy stál polovicu ceny najlacnejšieho Golfa. Motor GTI s objemom zväčšeným firmou Oettinger na 2,0 litra dosahuje výkon 100 kW (136 k).

VW pri zrode slovenského filmu

Do kín príde už na jeseň tohto roku. Nový slovenský film Na prach prináša napínavý príbeh o drogách, vášni a odplate, ktorý je voľne inšpirovaný skutočnými udalosťami na periférii Bratislavu. Zaujme špičkovými hereckými výkonmi aj odvážnou vizuálnou stránkou. Volkswagen sa podieľal na jeho vzniku.

Text: BeOnMind / Film & Video production Foto: Martin Darnadi / BeOnMind

Film Na prach je kriminálna dráma s presahmi do psychologicky ladeného filmu, založená na reálnych udalostiach z diela Agonista od Michala Čierneho. Na rozdiel od detektívnych počinov, ktoré sme za posledné obdobie videli, však prináša nové filmové perspektívy.

Príbeh vidíme očami dravej Sofie a jej priateľa Pella, dílera a výrobcu syntetickej drogy známou pod názvom fentanyl. Mozaiku príbehu dopĺňa pohľad detektíva Daniela. Do popredia sa dostávajú osobnostné konflikty postáv, paralely medzi ich problémami, ktoré nám nemilosrdne pripomínajú, že každý z nás sa skrýva za posadnutosťou niečím, v čom vidí svoju hodnotu. Spodina zbavená

ľudskej dôstojnosti s neuhasiteľnou túžbou po drogách a ľudia, ktorí na ich slabosti budujú svoju budúcnosť. To je odvrátená tvár Bratislavu, ktorú môžeme spoznať aj vďaka novej celovečernej snímke od producenta Samuel Vičana.

Režisérsky debut Anastasie Hoppnovej a Samuela Vičana vychádza zo skutočných udalostí. V hlavnom meste sa pred rokmi objavila nová droga, ktorej pôvod bol aj pre policajtov dlho nejasný. V snímke sa stretávame so Sofiou, mladou ženou, ktorá miluje divoké pártystú a odviazanú zábavu. Jej priateľ Peller je chemik – samouk, vo svojom byte vyrába novú drogu spôsobujúcu silnú závislosť a vo viacerých prípadoch aj smrť. Zatiaľ čo sa obaja snažia

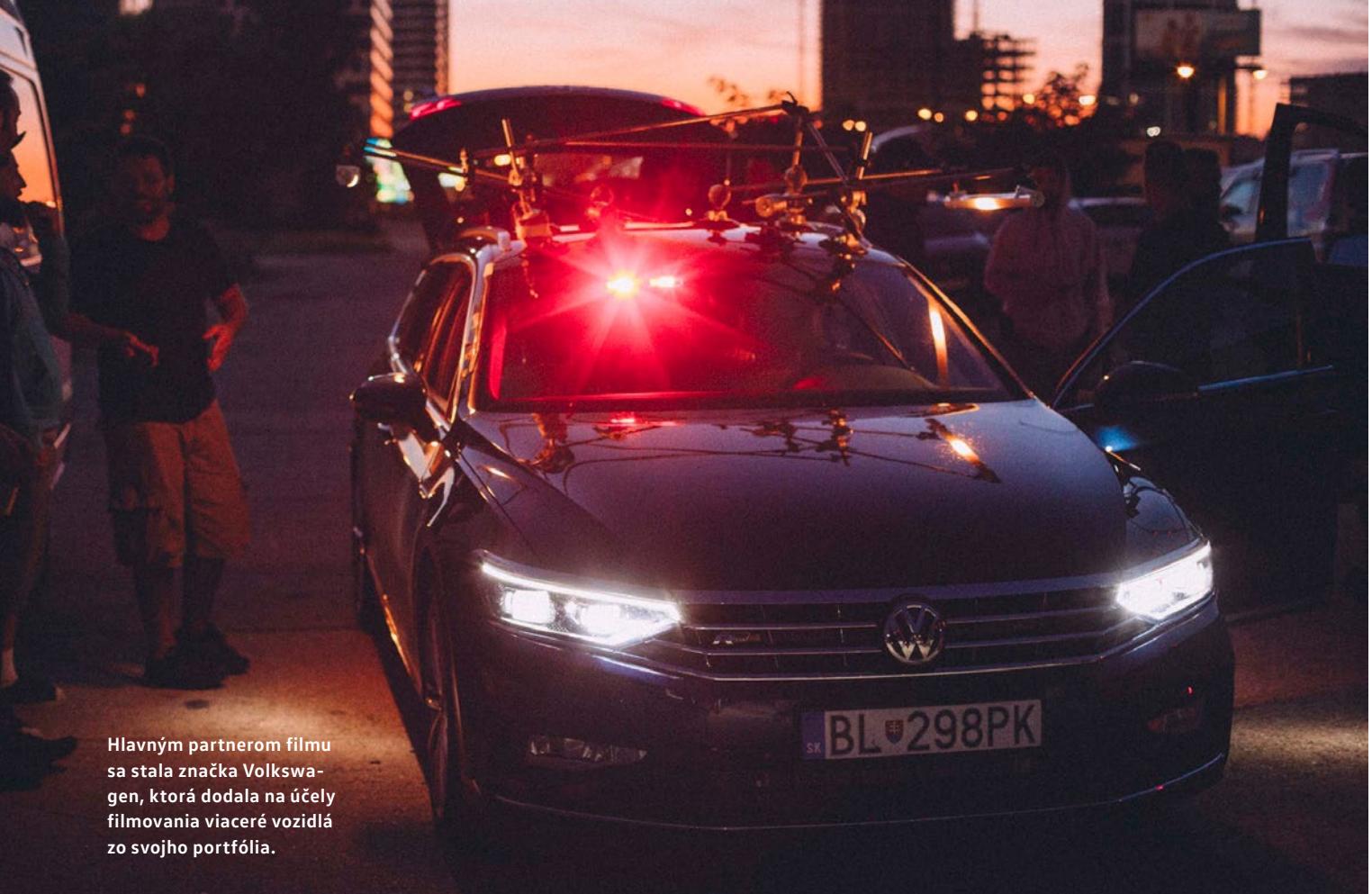
vyhnúť pozornosti polície, záujem o produkt prejaví nebezpečná ruská mafia. V momente, keď Sofia zistí, že je tehotná, rozhodne sa rozohrať nebezpečnú hru, ktorá by ochránila ju, dieťa aj jej najbližších.

Vo filme hrajú prím herecké výkony Kristíny Kanátovej (Čiara, Little Kingdom, Zázračný nos) v postave Sofie, Noela Czuczora (Čistič, Správa), ktorý stojí za rolou Pella, českého herca Davida Švehlíka (Úsmevy smutných mužov, V tieni), ktorý hrá detektíva Daniela, a Anny Jakab-Rakovskej (Tlmočník, Špina), ktorá žiari v role Terezy, teda detektívky a kolegyne Daniela. Odvážna vizuálna stránka, ktorá kombinuje výrazne svetelné princípy a špičkovú prácu s kamerou, je výsledkom dlhorčných skúseností kameramana Maroša Žilinčana.

Pri vzniku sa tvorcovia zamerali na rozmanité netradičné lokácie v Bratislave, ktoré hlavné mesto ukážu v zaujímavých podobách, na aké sme zvyknutí zo špičkových svetových filmov.

Hlavným partnerom filmu sa stala značka Volkswagen, ktorá dodala na účely filmovania viaceré vozidlá zo svojho portfólia. Jedna z hlavných postáv, detektív Daniel, jazdí na najnovšom modeli Volkswagen Passat, pri akčných scénach boli zobrazené ďalšie populárne vozidlá značky ako Touareg a Arteon. Náročnú produkciu





Hlavným partnerom filmu sa stala značka Volkswagen, ktorá dodala na účely filmovania viaceré vozidlá zo svojho portfólia.

filmu pomáhali zvládať vozidlá Volkswagen Multivan, ktoré umožňovali pohodlný presun početného štábu a v núdzových podmienkach slúžili dokonca aj ako maskérna či kostymérna pre hercov.

„Aj vďaka pestrému a širokospektrálneemu výberu áut značky Volkswagen sa nám podarilo zvládnuť celé nakrúcanie filmu včas a v najlepšej možnej kvalite,“ spomína na výrobu svojho prvého celovečerného filmu producent Samuel Vičan.



Vozidlá Volkswagen Multivan v núdzových podmienkach slúžili dokonca aj ako maskérna či kostymérna pre hercov.

Americký sen

Prví osadníci kolonizovali Ameriku na plachtových vozoch. Hippies zasa mali pestré modely T2. A dnes ľudia za veľkou mlákkou snívajú o novej 6.1 Californii...

Text a foto: Holger Karkheck



Rovnako dobre by mohol byť človek na ceste s nejakým mešačným vozidlom. Pán Maclean stojí v toto skoré ráno na svojej čerpacej stanici, zdvihá tankovaciu pištoľ a prehovorí: „Také krásne automobily som ešte nikdy nevidel!“ Už od roku 1977 obchoduje rodina Macleanovcov vo východnom cípe Kanady s motorovými palivami. Každý rok natankuje 33-ročný majiteľ milión litrov paliva do nádrží áut. Ale moderný VW Camper, obzvlášť vo farbách biela Candy a metalická bronzová, pán Maclean za celé tie roky pred svojou pumpou ešte nevidel. Teraz je tu hned celá kolóna úplne nových Čalifornií 6.1, ktoré potrebujú doplniť naftu pre svoje 199-koňové motory. A pánoni Macleanovi sa hned zlepšuje nálada, hoci počasie nie je úplne jasné. Bude mať lepší kšeft ako zvyčajne. Sme v Kanade a na prírode vidieť, že sa blíži zlaté indiánske leto. V tejto chvíli však potrebujem úvodzovky práve k spojeniu „indiánske leto“, pretože momentálne prší ako z kryhl. Aj deti dokonca pustili skôr zo škôl, lebo búrka,

**Obsluha pumpy,
pán Maclean,
a jeho mechanik
Brett (28)**



**Deň otvorených
dverí v Bulli**
Kto jazdí s Čaliforniou po Severnej Amerike, nájde si rýchlo veľa priateľov. Všetci sa chcú pozrieť dnu, posadiť sa



ktorá tú zúri, nebude celkom neškodná. Vďaka tomu sa tu naplno môže predviesť nový asistenčný systém bočného vetra, ktorý je v Californii prvýkrát. Rovnako využijeme aj automatické udržiavanie rozostupov, ktoré funguje až do rýchlosťi 210 km/h. Lebo v tejto hmlistej polievke človek nevidí ani 20 metrov pred seba. Ak by takto malo vyzeráť celé slávne indiánske leto, človek by sa rád väzne porozprával s indiánskym bohom počasia.

Pre nás je California 6.1 sviežo upravená verzia šestky. Pre obsluhu čerpajacej stanice, pána Mcleana, a ďalších 365 miliónov Severoameričanov je to niečo ako UFO – neznámy jazdiaci objekt, ktorý magicky pritahuje ich pohľady a pozornosť vôbec. Volkswagen síce predal posledného Bulliho na tomto kontinente pred 16 rokmi a doposiaľ posledná dovážaná California dorazila na americký kontinent v roku 1988. Zmení v tomto smere niečo horúca novinka? „Stalo by veľa úsilia, aby sa Bulli preladil na americké normy,“ hovorí hovorca VW



Bližšie k osobnému autu Transporter ešte neboli.



Sedemstupňový automat je dostupný so 150- až 199-koňovým motorom



Svetlo sa dá riadiť centrálnie. Vela svetelných prvkov má stmievač



Veľká navigácia (9,2-palca) s Apple CarPlay – funguje aj bez kábla

Riadiaca centrála kempingového auta. Po stlačení tlačidla sa elektricky zdvihne strecha



Christian Schlüter večer pri táboráku. Nárazové testy, emisné predpisy – všetko je tu iné ako u nás v Európe.

Naše skúsenosti však ukazujú niečo iné, možno by sa náklady vyplatili. S Californiou v Novom Škótsku (po angl. Nova Scotia) žneme od bežných ľudí neuveriteľné množstvo prejavov sympatii.

Dva staršie manželské páry, ktoré práve vystúpili zo svojho staršieho auta, by sa rady pozreli dovnútra. Žena na diaľnici vo svojom VW Atlas (päťmetrové SUV určené len pre americký trh) sa na nás láskavo usmieva. V Halifaxe nás zastaví Sebastian (27), dizajnér oblečený do čierneho obleku, ktorému od nadšenia až preskaakuje hlas: „Prečo sa to toto úžasné auto nepredáva aj u nás?“ pýta sa. „Ja jazdím na Forde Transit s vysokou strechou, ale Volkswagen je oveľa viac cool. Navýše je praktický na každodenné jazdenie a aj cestovanie.“ To sedí do bodky. So zatvorenou strechou má California výšku rovné dva metre, a preto sa zmestí do každej podzemnej garáže. Vo všedný deň odvezie bez problémov štyri dospelé osoby a aj dve malé deti, lebo dvojitá zadná lavica je vybavená systémom Isofix. Na spanie



California 6.1 Ocean 2,0 4Motion

Motor: štvorvalec, turbo, vpredu naprieč

Zdvihový objem: 1 968 cm³

Výkon: 146 kW (199 k) pri 3 800 ot./min.

Krútiaci moment: 450 Nm pri 1 400 ot./min.

Pohon: všetky kolesá/7-st. DSG

Rozmery (d/š/v): 4 904/1 904/1 990 mm

Pohotovostná hmotnosť: 2 607 kg



Prístav Marie Joseph. Jeden je pokrytý hrdzou, druhý bronzovou metalízou.

Zostaňte v pohode za každých okolností

S Originálnym filtrom klimatizácie Volkswagen

Originálne prachové a peľové filtre Volkswagen zabezpečujú pravidelný prívod čerstvého vzduchu do interiéru vozidla. Zachytávajú množstvo škodlivín či alergénov a zároveň účinne chránia klimatizáciu vášho vozidla pred znečistením.
vw.sk/servis-prislusenstvo/servis/servis-klimatizacie

Volkswagen Servis





S pohonom 4x4 nemáme na morskom pobreží žiadny problém.



Vo výklopnej zadnej časti sa ukrývajú dve skladacie stoličky – aké praktické! V posuvných dverách je aj stolček



Moderný interiér

Kuchynka s drezom, plynový sporák, chladnička. Vzadu sú tiež skrinky s posuvnými dvierkami a nie žalúziami



Miesto na spanie pre štyroch

Dolu sa lavice sklopia do tvaru posteľe. Na zdvívacej streche je posteľ pre dvoch s novými tanierovými pružinami namiesto lamelového roštu





Vonkajšia sprcha je skôr pre teplejšie krajiny...

ponúka miesto pre dvoch, v nûdzi aj pre štyri osoby, ak by ste na ceste niekoho spoznali a ako správny hippie ho zahrnuli do svojej cestovateľskej komunity. Kde sa 6.1 v porovnaní so 6 zmenil? Keby ste to chceli vysvetliť Kanadu, nepotrebujete žiadny slovník. V katalógu sú najmodernejšie asistenčné systémy uvádzané po anglicky: Trailer Assist, Front Assist, Park Assist, Lane Assist.

Tak, milí Kanadania, a teraz vy. Please speak after me: asistenčný systém ťahania prívesu, asistenčný protinárazový systém, asistent držania jazdnej stopy, a to je len krátky výpočet tých najvýznamnejších pomocníkov.

Paradoxne, tu na kanadskom vidieku patrí VW California napriek svojim rozmerom skôr k menším automobilom v uliciach. Mnohí vodiči obrovských pick-upov sa na nás po celý čas dívali

zhora. Tí, čo nabrali odvahu a prihovorili sa nám, sa však potom nestačili diviť, aké technické výmožnosti sa v Californii ukrývajú. Vo verzii Ocean je napríklad sériovo k dispozícii elektrická zdvíhacia strecha, ktorá sa za 30 sekúnd dostane do polohy spálňa. Hoci ide o mimoriadne komfortné ležovisko, v tomto nepríjemnom počasí by nebolo úplne najpohodlnnejšie spať len pod látkovou strechou. Môj campingový partner Christian si preto radšej ustlal dolu, kde celú noc ticho ševelí výkonné nezávislé kúrenie. Nové tanierové pružiny pod matracmi sa však nachádzajú len hore na poschodí. Sú veľmi pohodlné! Je dobré vedieť, že California aj v najnovšej generácii zostáva dokonalým všeestranným automobilom, s ktorým môžete prejsť celý svet. A spoznať ho z úplne iného uhla pohľadu, ako je bežné...



Novinky Volkswagen v online svete



Nový VOLKSWAGEN BLOG je tu!

Prinášame vám nový dizajn a funkcionality nášho značkového Volkswagen Blogu (www.volkswagenblog.sk), ktorý je in-line s novou korporátnou komunikáciou značky VW a reaguje na čoraz silnejší trend sledovania online obsahu cez mobilné zariadenia (tzv. mobile first).

Sme presvedčení, že nové funkcionality budú pre vás prínosom a pomôžu vám v hľadaní informácií a v orientácii na stránke. Môžu konkrétnie benefity, ktoré prináša nová forma Blogu, patrí:

- nový dizajn in-line s novou identitou Volkswagen,
- excelentný loading time – web je mimoriadne rýchly,
- plne responzívny dizajn navrhovaný pre mobilné zariadenia,
- prehľadnejšia kategorizácia obsahu (modely/kategórie).

Aj prostredníctvom Blogu reagujeme na aktuálne dianie v súvislosti so situáciou COVID-19 a prinášame vysoko aktuálne články.

Veríme, že budete s novou formou Blogu a jeho fungovaním spokojní.



Taktiež sa oplatí sledovať náš YouTube kanál <https://www.youtube.com/user/VolkswagenSlovensko>. Začiatkom minulého roka sme odštartovali projekt, v rámci ktorého expert na inovatívne technológie Ing. Miroslav Straka detailne opisuje vybrané funkcie vozidiel. Jednotlivé funkcie vysvetľuje v krátkych videách (VW TECH VIDEO). V roku 2019 bolo vyrobených 8 videí, vysvetľujúcich prvky ako:

- klúč s diaľkovým ovládaním,
- bezklúčové odomykanie a štartovanie,
- parkovacie asistenčné systémy,
- adaptívny tempomat ACC, vrátane protikolíznej funkcie Front Assist,
- asistent udržiavania vozidla v jazdnom pruhu Lane Assist,
- asistenčnému systému na monitorovanie mŕtvyh uhlov vonkajších spätných zrkadiel Side Assist, vrátane funkcie asistenta pre vyparkovanie,
- najmodernejšie adaptívne svetlomety IQ. Light-LED Matrix a App-Connect – rozhranie na pripojenie smartfónu k vozidlu.

V tomto trende plánujeme pokračovať, sledujte preto naše kanály, aby vám nič z našich technológií neuniklo.

The screenshot shows the YouTube channel page for 'Volkswagen Slovensko'. The channel has 6,15 tis. odberateľov (subscribers). The main video thumbnail is titled 'Vieš, ako si poriadne vyzdiezifikovať svoje auto?' and has 1,5 tis. zhlášnutí (likes). Below the main video, there are three smaller video thumbnails: 'Návod: Ako správne vyzdiezifikovať auto o zbzavíť sa vírusov? | Volkswagen' (4:16), 'Stále sme tu pre vás! Nový Volkswagen si môžete kúpiť...' (2:02), and 'Ako cestovať s deťmi autom? Vajíčko, sedačka, kočík... |-' (5:41). The channel also features links to other Volkswagen channels: 'Volkswagen' (ODBER AKTÍVNY) and 'Volkswagen USA' (ODOBERAŤ).



Blog

KORONAVÍRUS: 7 krokov, ako si vydezinfikovať auto

38 servisov dostupných aj teraz!

Mimoriadny režim - Servis

Mimoriadny režim - Predaj

TIP:
Sťaľte sme pre vás! Nový Volkswagen sú môžete kúpiť aj teraz

LIFESTYLE, GOLF, VERZIE GTI
Spoznajte životnú pôr legendy menom Volkswagen Golf GTI

TECHNOLÓGIE, GOLF
Golf bude vďaka technológií Car2X komunikovať s premávkou a infrastrukturou. Už v základnej výbave

Odporučané články

- Toto je nový Volkswagen Caddy!
- Exkluzívny test: Volkswagen Touareg V8 TDI
- Volkswagen a E.ON spájajú sily pre ultra-rychle a dostupné nabíjanie

f VolkswagenSlovensko

volkswagen_slovensko



Sledujte aj naše sociálne siete ako Facebook či Instagram, kde pravidelne komunikujeme o všetkých našich novinkách zo sveta Volkswagen a prinášame vám aktuálny a lokálny obsah. Zverejňujte aj vy svoje fotografie pod hashtagom **#mojvolkswagen** a staňte sa súčasťou nášho obsahu. Ďakujeme, že nás sledujete.

FB: <https://www.facebook.com/VolkswagenSlovensko/>
 IG: https://www.instagram.com/volkswagen_slovensko/

Zverejňujte aj vy svoje fotografie pod hashtagom **#mojvolkswagen** a staňte sa súčasťou nášho obsahu.



7 krokov, ako si vydezinfikovať auto

Zákerň koronavírus narušil všetky naše aktivity.

Cestovať však občas treba, preto sme pre vás prichystali jednoduchý návod, ako si poriadne vydezinfikovať auto.

Text a foto: Volkswagen



Príprava



1. Nasadte si ochranné rukavice. Človek sa podvedome dotkne svojej tváre priemerne 20-krát za hodinu. Aby vám po procese dezinfekcie auta zostali ruky čisté, je najlepšie nasadiť si ochranné rukavice. Budť jednorazové, alebo také, ktoré sa dajú vyprať. Ak ich nemáte, dbajte, aby ste sa nedotýkali tváre ani očí, a poriadne si potom umyte ruky mydlom.

2. Na čistenie použite dezinfekčný prípravok a handru. Chápeme, že dezinfekcia sa pre „vykupovačov“ tiažšie zháňa, takže ak ju nemáte, môžete použiť kuchynskú dezinfekciu alebo prípravok na báze mydla.

Odporučanie zdravotníkov je jasné: zostať doma. My sa k tomuto odporúčaniu pripájame. Cestovaniu sa však niekedy nevyhniete. MHD je dnes veľké riziko, a preto ak idete na nákupy alebo idete odniesť potrebné veci napríklad starým rodičom, ideálne je použiť auto.

Aj auto však môže byť potenciálny zdroj nárazy. Možno ste v nôh viedli kamarátov a neviete, s kym sa stretávali a aké sú ich hygienické návyky.

Koronavírus sa prenáša veľmi ľahko. Stačí, že sa dotknete predmetu, ktorého sa predtým dotkol prenášač, následne sa dotknete tváre, očí, nosa, a môžete sa nakažiť. Cieľom tohto návodu je teda očistiť všetky miesta v aute, kde by sa potenciálna nákaza mohla skrývať.

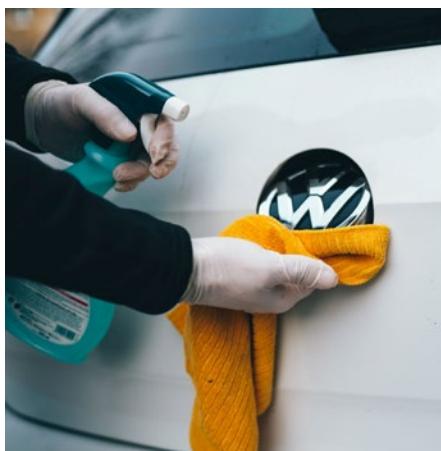


Čistenie



4. Začnite volantom. Na ňom sa aj bežne nachádza najviac baktérií a nečistôt. Je to hlavný kontaktný bod šoféra s autom, takže je logické, že mu treba venovať najväčšiu pozornosť.

5. Nezabudnite na ďalšie kontaktné body: radiacu páku, páčky smeroviek, štartovacie tlačidlo (aj kľúčik) a displej! Pri umývaní radiacej páky nevynechajte ani jej manžetu, kde sa tiež zhlučujú nečistoty. Kedže sa pri jazde bežne (dúfame) dotýkate aj smeroviek, nevynechajte páčku smeroviek a rovno aj stieračov. Potom sa zamyslite nad ďalšími miestami, ktorých sa v aute dotýkate pri jazde. Vydezinfikujte si kľúčik, prípadne štartovacie tlačidlo. Máte multimediálny systém s displejom? Určite ho nevynechajte, ten je podobne špinavý ako váš telefón, čo znamená veľmi. Myslite aj na okraje, ak si pri ťukaní do displeja o niečo opierate ruku. Ak si auto bežne striedate s niekým iným, zamerajte sa aj na prvky, ktorými sa nastavuje pozícia za volantom – nastavovanie sedadiel, volantu, zrkadielok, pretrite aj okraje vnútorného spätného zrkadla. Pretrite aj držadlá odkladacích priestorov a ovládače okien.



7. Vystúpte z auta a vydezinfikujte vonkajšie kľučky dverí. Nezabudnite ani na kufor! Vonkajším kľučkám venujte tak tiež veľa pozornosti a skúste za ne s handrou aj párkrát potiahnuť. Ak bežne chytáte auto pri otváraní/zatváraní aj za rám dverí, vyčistite aj ten. Na záver sa zamerajte na kufor. Vyčistite mikropínač, prípadne držadlo. Otvorte ho a vyčistite aj vnútorné držadlo, prípadne akékoľvek miesto, ktoré chytáte pri jeho otváraní/zatváraní.



3. Každú plochu umývajte aspoň 20 sekúnd. Aby sa vlákna handry a dezinfekcia dostali naozaj do každej mikroškáry v povrchoch materiálov, nastačí ich len jednoducho pretrieť. Nastriekajte naň (alebo na handru) dezinfekciu a vytierajte ho aspoň 20 sekúnd.

6. Následne sa zamerajte na všetky kľučky dverí a držadlá. Poriadne ich vyčistite z oboch strán. Umyte ich aj vo „vytiahnutom“ stave, aby ste sa dostali do každého záikutia.



Po všetkých týchto krokoch je auto čisté, a teda bezpečné. Aby také aj zostalo, dbajte, aby ste doň nastupovali vždy s čistými rukami. Pred každou jazdou si ich teda dezinfikujte dezinfekčným prípravkom.



Volkswagen Lease&Drive – špecialita v portfóliu VWFS SK

Operatívny lízing Lease&Drive je novinkou, ktorá zaujme nielen právnické, ale aj súkromné osoby. Na trh ho priniesla spoločnosť VOLKSWAGEN Finančné služby. Kedže donedávna neboli v ponuke operatívny lízing pre vozidlá značky Volkswagen, spoločnosť VWFS SK produktom Lease&Drive zaplatila dieru na trhu.

Najväčšou výhodou produktu Lease&Drive je fakt, že ide o operatívny lízing, ktorý je modifikateľný. V praxi to znamená, že napríklad zákazník sa sám rozhodne, či chce sezónne pneumatiky alebo nie. To isté platí o pripoistení GAP. Rozdiel v zahrnutých nákladoch na servis a opravy je v tom, že balíky služieb vytvorila priamo spoločnosť VWFS SK. Pri modifikovaní vychádzala z požiadaviek zákazníkov.

„Produkt Lease&Drive dopĺňa ponuku našho operatívneho lízingu o značku Volkswagen,“ hovorí Ivan Barták, manažér oddelenia fleetových zákazníkov, a dodáva: „Pri operatívnych lízingoch ide o dlhodobý prenájom vozidla, zákazník auto nekupuje, len ho používa. Navyše predpokladané náklady má rozpočítané na mesačné splatky a sám sa rozhodne, na aký dlhý čas uzavrie

kontrakt. To isté platí napríklad aj o plánovaných najazdených kilometroch. Počas trvania kontraktu samozrejme môžeme niektoré detaily upravovať.“

Lease&Drive od VWFS SK

Produkt Lease&Drive je špecialitou spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby, v ponuke ho má len niekoľko mesiacov. Momentálne je možné financovať modely Golf a Tiguan, počas roka by však chceli ponuku rozšíriť. Ak zákazník financuje svoje vysnívané vozidlo cez VWFS, získa množstvo ďalších výhod. Vďaka Lease&Drive zákazník nemíňa zbytočne čas na administratívnu spojenú s vlastníctvom vozidla. Okrem toho nemá starosti, keďže mesačná splátka zahŕňa nielen servis a výhodné poistenie, ale aj služby, ktoré zaistujú kompletnej mobilitu. Tak ako pri iných produktoch, aj pri

Volkswagen Lease&Drive má zákazník priamo na stránke k dispozícii kalkulačku na výpočet mesačných splátok. Navyše na prvých 200 vozidiel financovaných prostredníctvom operatívneho lízingu má spoločnosť VWFS nachystané výhodné financovanie. Bližšie informácie o produkte nájdete aj na stránke www.vwfs.sk.

Operatívny lízing má čoraz viac fanúšikov

Kedže doba ide ďalej, firmy i súkromné osoby hľadajú stále nové riešenia na financovanie vozidiel. Aj vďaka tomu si k operatívному lízingu hľadá cestu čoraz viac súkromných osôb. „Uzavráme desiatky nových zmlúv. Zákazníkom ponúkame výhodné financovanie cez operatívny lízing na všetky vozidlá z koncernu Volkswagen,“ dodáva na záver Ivan Barták.

UŽÍVAJTE SI BEZSTAROSTNÚ JAZDU.

Operatívny lízing Lease&Drive.

Rozhodnite sa pre **operatívny lízing Lease&Drive** a o kompletnej administratíve spojenú s vlastníctvom vozidla sa postaráme za vás.

Platí na modely Volkswagen: Golf, Golf Variant, Tiguan

Splátky: fixné mesačné bez akontácie

Splátka zahrňa: poistenie, servis, sezónne pneumatiky
vrátane prezutia a uskladnenia

Výmena vozidla po: 2, 3 alebo 4 rokoch

www.volkswagenleaseanddrive.sk



Stvorený na jazdu životom

Zažite nový Golf a vychutnávajte si ho každý deň s bohatou sériovou výbavou, ako sú napríklad Active Info Display – digitálny cockpit vodiča, Lane Assist – asistent zachovania jazdného pruhu, LED predné/zadné svetlá a mnoho iného.



Spotreba paliva v l/100 km: 3,5 – 4,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 91 – 111 (kombinované). Všetky uvedené ceny sú ceny odporúcané 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. Fotografia je ilustračná.

vw.sk/novy-golf