

[Putovanie Čínou](#) Jedinečná reportáž z cesty po Ázii
[Na mieru pre regióny](#) Ktoré modely bodujú vo svete



Volkswagen Magazín

1. číslo, jún 2017



Toto je on, Arteon.

Auto, do ktorého
sa zamilujete



HYPOTÉKA S POISTENÍM

Hypotéka od ČSOB ma podrží

Iba ČSOB teraz ponúka hypotéku s poistením vodiča. V prípade nepriaznivej životnej situácie si tak vďaka doživotnej rente môžete uľahčiť jej splácanie.

www.csob.sk



ČSOB
PRE VÁS OSOBNĚ

Ak si klient uzatvorí k hypotéke v rámci kampane Úrazové poistenie vodiča, získa odmenu vo výške prvého ročného poistného balíka Basic – 60,50 €. Ponuka platí pre klientov, ktorí si uzatvoria hypotéku a zároveň zaplatia prvé ročné poistné za Úrazové poistenie vodiča do 30. 6. 2017. Úrazové poistenie vodiča sa riadi Všeobecnými poistnými podmienkami ČSOB Poistovne účinnými od 1. 1. 2016. Poistným plnením je buď doživotná renta vodiča po dopravnej nehode s trvalými následkami poškodenia nad 50 %, alebo pri jeho smrti jednorazovo oprávnenej osobe. Viac informácií v pobočke alebo na www.csob.sk

Obdobie dôležitých krokov.

Uplynulý rok 2016 bol pre značku Volkswagen v celosvetovom meradle rovnako dôležitý ako úspešný. Napriek zložitým podmienkam na globálnom trhu dodala zákazníkom takmer 6 miliónov osobných a 480 000 ľahkých úžitkových automobilov, čo predstavuje medziročný nárast o 2,8, respektíve 11,4 percenta.

Rovnako úspešný bol Volkswagen aj na Slovensku, kde dodal zákazníkom 9 318 osobných a 1 173 ľahkých úžitkových automobilov, čím si upevnil svoju pozíciu tradičnej dvojky na trhu.

Značka Volkswagen prijala a začala realizovať novú stratégiu celkovej orientácie, ktorá má zabezpečiť jej konkurencieschopnosť a úspešnosť v dynamicky sa meniacich podmienkach automobilového trhu ďalšej dekády. Jednou z významných úloh tohto roka je uvedenie ťažiskového modelového radu Golf v modernizovanej podobe. Nadčasový a beztriedny kompaktný model prišiel na trh s osvieženým vzhľadom, novými, výkonnejšími a účinnejšími motormi a bohatším vybavením. Osobitnú zmienku si zaslúžia prvky vytvárajúce prepojenie medzi automobilom a súčasným digitálnym svetom ako nové systémy infotainmentu s online službami Car-Net. Podrobné predstavenie modernizovaného radu Golf nájdete od strany 50 tohto čísla magazínu.

No Golfom sa to iba začína. Volkswagen v tomto roku uvedie na svetový trh celkovo až 10 nových osobných modelov. Jedným z nich je limuzína vyššej strednej triedy Arteon, ktorú predstavujeme v rámci reportáže z jarného ženevského autosalónu od strany 64 a svoju slovenskú výstavnú premiéru absolvuje na bratislavskom autosalóne koncom apríla.

Segment úžitkových automobilov sa tento rok nesie v znamení začiatku predaja novej generácie modelu Crafter, ktorý vo svojej triede posúva latku na úplne novú úroveň a je už dostupný aj na Slovensku. Pred celoeurópskym štartom



predaja jeden exemplár absolvoval v rámci propagačného podujatia „Crafter2Craftsmen“ jazdu cez 31 európskych štátov, pri ktorej navštívil mnohé netradičné remeslá, najzdil vyše 50 000 kilometrov a zavítal aj na Slovensko (strana 78).

Budúcnosť je niekedy bližšie, ako sa na prvý pohľad zdá. Už o necelé tri roky budeme mať v kalendári rok 2020. Pre Volkswagen je to symbolické číslo, lebo vtedy vyrazí na cesty úplne nová, revolučná generácia automobilov s elektrickým pohonom, skonštruovaná na báze modulárnej stavebnice elektromobility MEB. Podobu základného modelu načrtla štúdia I.D., o ktorej sme písali v jesennom čísle magazínu. Maximálny veľkostný formát budúcich elektromobilov demonštruje štúdia I.D. BUZZ predstavená od strany 74.

Jedným z významných prvkov fascinácie, ktorú automobil svojim majiteľom a fanúšikom poskytuje, je individuálna mobilita v jej najrozmanitejších podobách. Napríklad ako jazda okolo Islandu za štyri dni s hybridným Passatom GTE bez natankovania paliva (strana 28) alebo expedícia Volkswagen Driving Experience do Kirgizska (strana 56).

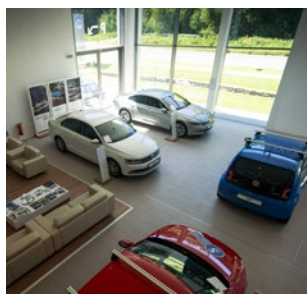
A ako vždy, na stránkach vášho magazínu nájdete mnoho ďalších zaujímavostí z celého širokého sveta značky Volkswagen. Aby sme zvýšili celkovú kvalitu magazínu, od tohto čísla sme prešli na nový druh papiera. Želám vám príjemné čítanie.

Marek Chovanec

Volkswagen Marketing / PR Manager

Obsah

jar 2017.



Predajom auta sa to nekončí.

Strana 20

KRÁTKE SPRÁVY.

69 Novinky



Elektromobily majú zmysel aj pre firmy. **Strana 24**

OBJAVY. NÁPADY. AKTÍVNY ŽIVOT.

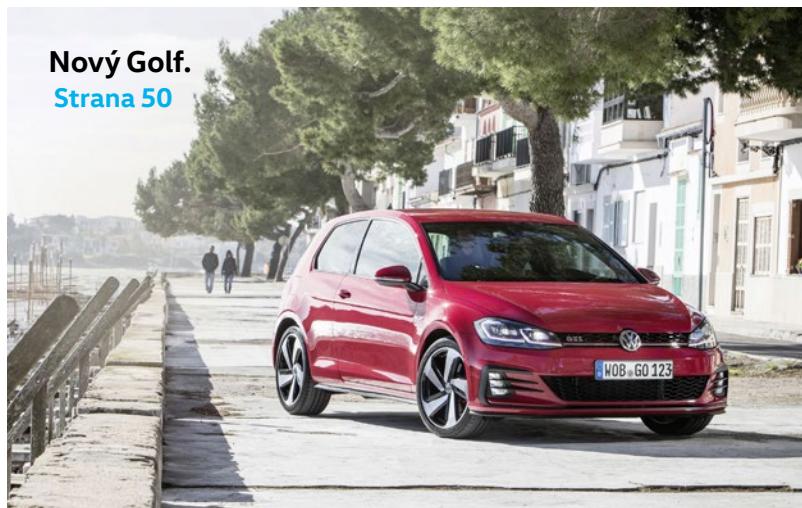
- 06 Nebeské dobrodružstvá.** Krátky výlet s Tiguanom na chorvátskom pobreží Jadranu.
- 12 Malé motory sú konečne out.** S Amarokom sme sa dostali aj na lyžiarsky svah.
- 42 Modely na mieru regiónu.** Niektoré modely spoločnosti Volkswagen sú dostupné iba vo vybraných krajinách.
- 44 Iná Čína.** Jedinečná reportáž z jedinečnej krajiny.
- 56 Volanie hôr.** Stredoázijské Kirgizsko je dokonalou krajinou pre program Volkswagen Driving Experience.
- 64 Roh hojnosti.** Na jarnom autosalóne Volkswagen v Ženeve v pôvodnom štýle prezentoval celú plejádu nových modelov.
- 70 Elektromobily.** 10 dôvodov prečo.
- 80 A zrodil sa najmenší Slovák!** Ako vzniká nový Volkswagen up!
- 84 Letné festivaly.** Jedine s Multivanom.
- 86 Vyrazte na cesty bez obáv.** S Garanciou mobility Volkswagen.
- 86 Iný kraj, iný drajv.** Pozreli sme sa na to, ako sa jazdí v rôznych kútoch sveta.



Retrovizia.
Strana 74



Nový Golf.
Strana 50





Dokázali by ste urobiť okruh okolo Islandu na modeli Passat GTE plug-in hybrid bez jedinej zastávky na natankovanie paliva? Magický ostrov je výzva...

[Strana 28](#)

Volkswagen. Magazín

jar 2017

Volkswagen. Magazín získal ekologickú značku Blue Angel.

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

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

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

Redakcia:
MAFRA Slovakia, vwmagazin@mafraslovakia.sk

Grafika a DTP: Ľuboš Haško

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

Tlač:
NEOGRAFIA, a.s.
Sučianska 39A, 038 61 Martin-Priekopa

Tlačený náklad: 10 000 kusov

Ďalšie číslo magazínu vychádza na jeseň 2017.

Volkswagen. Magazín

na webe.



www.vw.sk

facebook.



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



Nový Crafter na ceste za európskymi remeselníkmi.

[Strana 94](#)

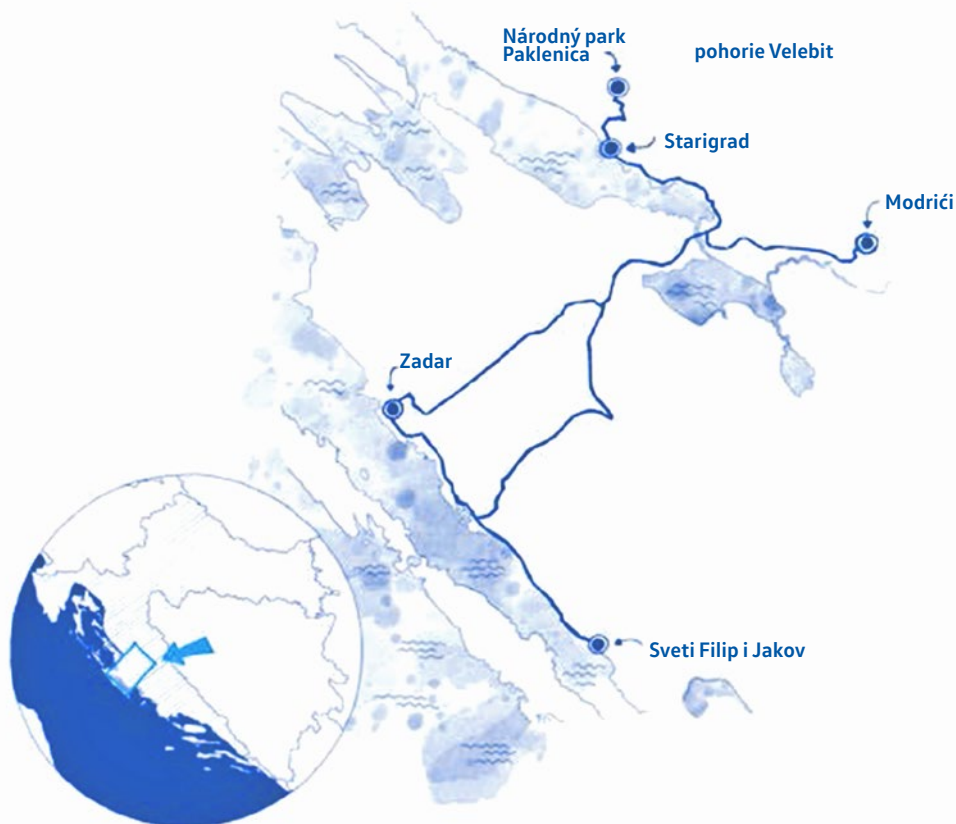
Nebeské dobrodružství.

Náš reportér a jeho nejlepší přítel mají vzdušného koníčka. Natáčejí filmy pomocou dronu. Neustále hľadajú miesta a zákutia berúce dych. Úspešní boli aj na krátkom výlete na chorvátskom pobreží Jadranu.

TEXT Marín Majica FOTO Benjamin Pichelmann







„Môžeš už, prosím ťa, začať jazdiť poriadne?“ kričí na mňa Dirk z miesta pre spolujazdca. „A stíš konečne to rádio!“ A pritom sa vlastne nič také nestalo. Iba som prešiel serpentínu na štrkovej ceste s trochu väčším zápalom a pozabudol som odľahčiť plynový pedál. Ani nášmu novému Tiguanu TDI sa kvôli tomu nerozstrapatili pierka. Okrem toho, prudká priepasť zvažujúca sa k moru v krasovom teréne je aj tak na mojej strane. Môj priateľ je však v napätí. Poslednou kvapkou preňho bolo, keď som dal hlasnejšie rádio, z ktorého sa ozývala skupina Bon Jovi. Dobré teda, uznávam, budem jazdiť opatrnejšie. A „It’s My Life“ som pre istotu zrušil ešte pred refrénom. Nakoniec, ja som navrhol, že si urobíme spoločný výlet.

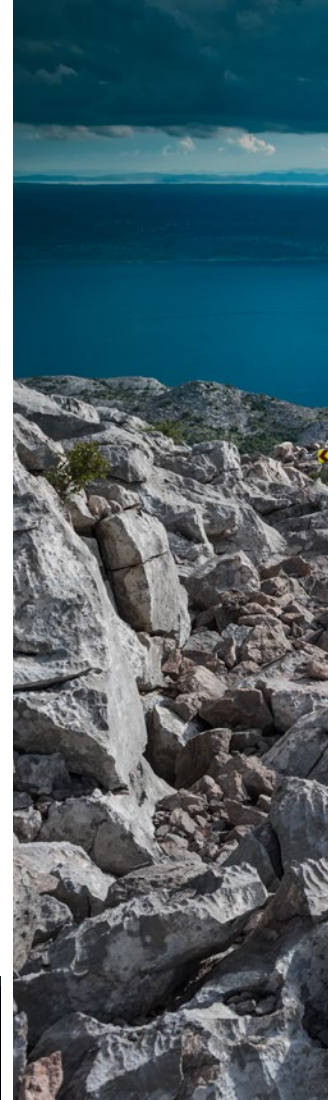
Naplánoval som to tak, že krátky výjazd s kamarátom do Chorvátska bol narodeninovým darčekom. Itinerár: jazdiť sem a tam, mať oči otvorené. Niečo ako rybárčenie bez chytania rýb. Miesto rýb sme lovili krásne zákutia, ktoré by sme mohli nakrútiť s Dirkovým dronom. To bolo naše hobby, odkedy si Dirk kúpil stroj DJI Phantom 3 s kamerou s rozlíšením 4K. Počas víkendov teraz vstáva-



me veľmi skoro, zbalíme kvadroptéru a spolu s mojimi synmi vyrazíme autom smerom na jazerá, veterné mlyny alebo kameňolomy. Vypustíme tam dron, necháme ho lietat a Dirk neskôr natočený videomateriál zostrihá. V nedeľu večer video zavesíme na web a zmocní sa nás pocit, že sme dosiahli niečo hodnotné. Milujem toto naše hobby, avšak časom sa nám Berlín a jeho okolie zunovali. „Potrebujeme hory a more,“ povedal jedného dňa Dirk. „Najlepšie oboje naraz,“ dopl-

nil som. „Myslím, že som dostal dobrý nápad...“ Chorvátsko ponúka ideálnu kombináciu mora a hôr. V oblasti, kde žijú moji rodičia, je chorvátska riviéra husto posiatá malebnými dedinkami. Medzi nimi rastú väčšie mestá ako Zadar, Šibenik a Split. Nájdeme v nich úzke uličky starého mesta, historické pamätihodnosti a bohatý nočný život. Trvá to len štyridsaťpäť minút, kým sa dostanete do rôznych národných parkov a prírodných rezervácií, ktoré čakajú na návštevníkov

Pomocou navigačného zariadenia a duše objaviteľov hľadáme ďalšie miesto na nakrúcanie.



» **POTREBUJEME MORE
A HORY,** « HOVORÍ DIRKA.
» **NAJLEPŠIE OBOJE NARAZ,** «
REAGUJEM A OKAMŽITE
DOSTANEM NÁPAD.



Prestávky sú dôležité. Nezáleží na tom, či odдыхujete pri mori alebo v reštaurácii s malou zoo s kozami, somármi alebo pštrosmi.

v pohori Velebit. Jeho najvyššie končiare (až 1 757 metrov) chránia útes pred drsnými klimatickými podmienkami, ktoré prichádzajú z vnútrozemia. Dirka som nemusel veľmi dlho prehovárať.

To, čo vidíme z okien pri jazde v Tiguanu smerom do údolia je presne to, čo sme si predstavovali: svetlosivé útesy, kriky zhrbené pod náporom vetra, nad hlavami sa nám prevažujú obrovské našuchorené oblaky a v diaľke sa striebri

DRON: KDE A AKO?



Používanie dronov je v rôznych krajinách odlišne regulované. Ak budete chcieť dron použiť na lietanie, fotografovanie či natáčanie, je lepšie oboznámiť

sa s tamojšími pravidlami. Na Slovensku sa drony delia podľa **hmotnosti**. Najmenšie sú hračky do 0,5 kg. Potom nasledujú bezpilotné lietadlá do 20 kg. Modely zo série DJI Phantom vážia 1,5 kg. Ak má dron na Slovensku **kameru**, musí byť zaregistrovaný na Dopravnom úrade. A ak sa snímkuje na komerčné účely, je potrebné zaplatiť za vydanie povolenia niekoľko stovák eur. Dôležité je dodržiavať **pravidlá** bezpečného lietania. Predpisom je stanovená dĺžka a výška letu. Dron sa musí vyhýbať zaľudneným oblastiam, ochranným pásmam a územiám. **Ceny** sa líšia podľa toho, či si kupujete hračku alebo väčší dron s kamerou s vysokým rozlíšením s možnosťou živého vysielania.





Dron sa o chvíľu priblíži k mostu nad kaňonom Maslenica. Dobrodružstvo sa začína.

Jadranské more. Chceli by sme z toho niečo nafilmovať, ale nemôžeme. Keď sa chystáme dron vypustiť, zobrazí sa hlásenie, že potrebuje akúsi aktualizáciu. Práve teraz?!

Dokonca si nemôžeme vychutnať ani miestnu scenériu. Keď začneme stúpať, Dirk si odrazu spomenie, prečo sa od detstva obával hôr. Nemá rád výšky. Ani trochu. Asi sme k tomuto

výletu pristúpili trochu unáhle. Tak necháme plány plánmi a vydáme sa na cestu domov. Moji rodičia uvarili krevety – takto sa v Dalmácii upokojuje situácia. Neskôr sme si do dronu stiahli potrebnú aktualizáciu. A ešte som zistil, ako prepojam svoj smartfón s Tiguanom a pustím si tak vlastný hudobný výber. S garanciou bez skupiny Bon Jovi.

Nasledujúce ráno sme konečne dron vypustili na prvý let. Vybrali sme sa opäť smerom k vrchom. Pred prekročením červeného mosta ťahajúceho sa nad riečnym kaňonom zastavujeme bezcieľne na odpočívadle. Vedie z neho chodník k útesom. Na dron pripevníme rotory a konečne je čas na štart. Dirk nasmeruje stroj ďaleko nad vodu, necháva ho krúžiť



Miestna ponuka:
čerstvé ovocie,
syr, olivový olej
a cesnakový chlieb
sa predávajú
v stánkoch pri ceste.

nad mostom a nad opusteným hotelom na protihlhom brehu. Prvá batéria sa vybije. Konečne je všetko tak, ako sme si predstavovali.

K dispozícii máme nabíjateľné batérie. Každá udrží kvadrokoptéru vo vzduchu asi dvadsať minút. Tú druhú využijem ja. Pozriem sa do ďalších prielomov rieky Zrmanja. Voda tu do krajiny vyhlbila hlboké kanály. Presne na týchto miestach sa v šesťdesiatych rokoch natáčali nemecko-juhoslovanské filmy o Winnetouovi, Indiánovi z diel spisovateľa Karla Maya. Dirk si úsmevom pohmáka hudobný motív z filmu, pričom ja dron navigujem do rokliny a potom nižšie k tyrkysovej hladine. Pri Obrovaci sa cesta prvej triedy stočí smerom na mesto Modrići. Práve tu sa narodil chorvátsky futbalový reprezentant Luka Modrić. Kde sa vlastne medzi týmito útesmi dá naučiť hrať futbal? Cestujeme okolo roztrúsených domov, za ktorými sa cesta dotýka hôr a mení sa na kľukaté serpenty. Dirk opäť stíchne. Súvisí to s naším plánom navštíviť kostolík, ktorý je postavený pod výraznými skalnatými vrcholmi.

Keď sme konečne hore, obdivujeme nádherný výhľad. Teda, minimálne ja. Dirk sa totiž plne venuje lietaniu a filmuje, kým nevyšťaví tretiu batériu. Už nám nič nebráni v odchode.

Cestou naďabíme na reštauráciu s malou zoológickou záhradou. Žijú tu kozy, somáre a pštrosy. Radšej sa nepýtame, či sú aj na jedálnom lístku. Objednávame si našu obľúbenú zmes rôzneho grilovaného mäsa. Zatiaľ si nabíjame batérie. Sme v nebi.

Popoludnie sa zmenilo na čistú meditáciu. Jazda, let, jazda, let... nádhera.

Tiguan sa nesie údoliami, križuje polia. Na neďalekej strážnici stretávame priateľského hasiča. A už sa vydávame smerom nadol z hory, pod ktorou sa rozprestiera súostrovie Kornati. Môj otec nás neskôr zoberal na svoju loďku. Dron vzlietol z provy a na obrazovke diaľko-

vého ovládania sledujeme to, čo vidí: bleozelené fličky ostrovov roztrúsené na modrej hladine. Iba raz sme trochu znervózneli. Dron nám z výšky dvesto metrov oznámil, že stratil kontakt a automaticky sa vracia na bod štartu. Chcel na ňom pristáť o „šesť sekúnd... päť... štyri... tri...“. Vieme, že východiskový bod sa nachádza uprostred mora. Dirkov sa podarilo zrušiť pristávanie včas. Dron naviedol na loď, kde ho v zadnej časti chytil do ruky.

„Tak, to bol teda deň,“ poviem si pre seba, keď už opäť sedíme v aute. „Ako to postriháme?“ pýtam sa Dirka. Začne sa vzrušená debata o optických osiach, prechodoch a strihoch a sprievodnej hudbe. Dirk stíchne. Pozriem naňho, usmieva sa pod fúzy. V aute sa rozľahne pohoda. Najlepší kamaráti sa niekedy dokážu jednoducho podeliť aj o priateľské ticho.



» POPOLUDNIE SA ZMENILO
NA ČISTÚ MEDITÁCIU.

JAZDA. LET. JAZDA.

LET. NÁDHERA. «

Malé motory sú konečne out.

Volkswagen sa snaží otočiť kartu. Amarok po štvorvalcoch dostal to, čo si skutočne zaslúži.

TEXT Drahomír Piok

Je to obrovské auto, ktoré sa musí na prvý pohľad zle šoférovať, bude pomalé a vlastne úplne zbytočné. Mnoho ľudí ho navyše ani nepozná. Toto je časť myšlienok, ktoré som mal v hlave, keď som po prvýkrát držal kľúče od nového Amaroku.

Jednoducho neprehliadnuteľné auto na parkovisku, ktoré zmenilo môj pohľad na túto kategóriu. Skrátka, pick-up je auto, ktoré je primárne stvorené na prácu. Na to, aby jazdilo naložené, a aby sa nestratilo v teréne. To nie je bežné osobné vozidlo.

No vďaka nemu som zažil „Ameriku“ na slovenských cestách. Presne v tomto modrom Amaroku, ktorý dostal motor používaný aj v Audi Q7, má pohodlie luxusného SUV a výborné možnosti v teréne. Jednoducho, toto je nekorunovaný kráľ pick-upov. Pokiaľ ide o komfort a jednoduchosť.

ZABUDNITE NA HALDEX

Nemci vedia postaviť dobré auto. Síce im to trvalo. Po facelifte Amarok konečne dostal šesťvalcový motor a dokáže to, čo nikto iný z konkurencie. Napríklad ísť 200 km/h a správať sa ako bežné auto. To je len

VOLKSWAGEN AMAROK V6

Motor 3.0 TDI

Prevodovka 8-st. automat

Výkon 165 kW

Krútiaci moment 550 Nm

Zrýchlenie z 0 na 100 7,9 sekundy

Maximálna rýchlosť 197 km/h

Spotreba kombinovaná 8,9 litra

Cena od 42-tisíc eur



**TOTO JE NEKORUNOVANÝ
KRÁĽ PICK-UPOV. POKIAĽ IDE
O KOMFORT A JEDNODUCHOSŤ.**

časť z možnosti, primárne vám silný motor vie úžasne pomôcť v teréne.

Je z neho okamžite cítiť ten objem, ktorý sa vie správne oprieť do krútiaceho momentu a prenášať ho na všetky štyri kolesá. Samozrejme, tu zabudnite na haldex. Amarok ako jediný v segmente disponuje 2 typmi pohonov všetkých kolies. V spojení s automatickou prevodovkou používa samosvorný diferenciál Torsen. Pomer sily prenášanej na jednotlivé nápravy sa vie podľa potreby meniť v rozmedzí od 20:80 až po 60:40.

Navyše za výhodu tu považujem aj fakt, že sa nemusíte „hrať“ so žiadnym ovládačom, ktorý vám prepne pohon zo zadnej nápravy na všetky štyri kolesá, ako býva zvykom v tejto kategórii. Jednoduché, verzia s 8-stupňovou automatickou prevodovkou je permanentná štvorkolka. Motorizácie s manuálnou prevodovkou, ktorých uvedenie na trh je plánované už tento rok, sú určené do najťažšieho terénu, pohon 4Motion je tu riešený cez pozdĺžny diferenciál so zubovou spojkou, kde po pripojení prednej nápravy vzniká pevný pomer prenosu výkonu 50:50. Táto verzia navyše disponuje redukovaným prevodom, ktorý je v prípade automatu riešený veľmi krátkym 1. stupňom.

V zásade sme však pri testovaní nenašli na miesto, kde by Amarok už „nemohol“. V extrémnych podmienkach platí najmä šikvosť a rozvaha za volantom. Amarok dosahuje svetlostou podvozka hodnotu 192 mm. Tá bola v našom prípade znížená o nastupovacie lišty, ktoré neodporúčam kupovať. Okrem toho, že znížia svetlú výšku, sa o ne môžete veľmi jednoducho zašpiniť.

Na zadnú korbu sa pohodlne vojde paleta, ktorá bude umiestnená priamo nad zadnou nápravou. S tonou nákladu na korbe si Amarok poradí. Tá má 155 centimetrov a môže byť prekrytá sťahovacou roletkou, krytom alebo hardtopom.

VÝKON, KTORÝ NESKLAME

Keď sa Amarok poriadne zaťaží, príde na rad silný 165 kW motor, ktorý má navyše funkciu overboost. Teda auto dokáže krátkodobou zvýšiť výkon. Funkcia Overboost pridáva 15 kW k výkonu (iba pri najsilnej-



Na zadnú korbu sa pohodlne vojde paleta, ktorá bude umiestnená priamo nad zadnou nápravou.



S takmer tonou nákladu na korbe si Amarok poradí. Tá má 155 centimetrov a môže byť prekrytá sťahovacou roletkou alebo celou nadstavbou.



PO LYŽIARSKOM SVAHU

Dost' však teórie. Chceli sme si overiť v praxi, ako nový Amarok dokáže s týmto pohonom pracovať, a tak sme si vybrali jednu z najťažších skúšok. Okrem bežného terénu sme sa dostali aj na lyžiarsky svah. Prešli sme z Bratislavy do Telgártu a spojili sme zábavné s užitočným. Po prvom a veľmi opatrnom prekonaní zjazdovky sme si vozenie po zasneženom svahu užívali. Spočiatku som pri pohľade na svah síce váhal, či sa tadiaľ auto môže dostať hore, no pre prípad núdze sme mali možnosť využiť aj ratrak, ktorý by mnohé pri zapadnutí vyriešil. Dokonca sme vyskúšali pretekať aj so snežným skútrom, ktorý bol síce o niečo rýchlejší, nikdy som si však nemyslel, že budem sedieť v aute a „naháňať“ podobný stroj hore zjazdovkou.

Napokon sme smerom hore ťahali aj snowboardistu, ktorý si to patrične užíval. Na pohľad nudný Amarok ukázal, že ho vôbec netreba podceňovať. A stal sa na chvíľu hlavnou hviezdou miestneho lyžiarskeho strediska.



Keď sa Amarok poriadne zaťaží, príde na rad silný 165 kW motor, ktorý má navyše funkciu overboost. Teda auto dokáže krátkodobo zvýšiť výkon o ďalších 15 kW.

Šej motorizácii, aktivuje sa na 10 sekúnd v rýchlosti 50 – 120 km/h pri stlačení plynového pedálu aspoň na 70 %). Ideálne na predbiehanie či v momentoch, keď potrebujete výkon navyše. Krátkodobých 180 kW je veľmi slušná hodnota na takéto auto. Celý tento výkon pracuje s automatickou prevodovkou, ktorá má osem stupňov a je presne navrhnutá do terénu. Napríklad jednotka je extrémne krátka. Rovnako tu je off-road režim, ktorý upraví celkové vlastnosti auta a pomôže aj pri komplikovanom zjazde z kopca.

Navyše, šoférovanie a celkový pocit z podvozka je absolútne ako zo sveta SUV. Toto je „chlapské auto“, ktoré som si vďaka tomu ihneď obľúbil. Mimoriadne ticho a komfort v kabíne plus výborná odozva na plyn sa rovnala radosti za volantom. Nech už tam sedel ktokoľvek, bol prekvapený najmä z ľahkosti ovládania takéhoto veľkého auta. Mimochodom, aj nenaložené sedí na cestách perfektne. Navyše, jazda nie je extrémne drahá. Spotreba sa pokojne môže pohybovať na úrovni 8 až 9 litrov nafty na 100 kilometrov, na čo sa rýchlo zvyká. Čo vás ešte môže prekvapiť



Ak by ste si chceli pozrieť, ako to zvládol, máme to, samozrejme, aj na videu.
<http://bit.ly/2nLp2qdv>





V KABÍNE JE AMAROK ROZHODNE TÝM „NAJLUXUSNEJŠÍM“, ČO V BEŽNOM SVETE PICK-UPOV DOSTANETE.

Šoférovanie a celkový pocit z podvozka sú absolútne ako zo sveta SUV.



Motor spolupracuje s automatickou prevodovkou, ktorá má osem stupňov a je presne navrhnutá do terénu. Napríklad jednotka je extrémne krátka.

pri takomto aute, je ľahkosť, akou „pláva“ cez výtlky alebo akékoľvek nerovnosti na cestách.

Jednoducho cestu, po ktorej by ste si s obyčajným autom netrúfli ísť ani 20 km/h (kvôli svojej bezpečnosti a budúcnosti náprav svojho auta), v tomto prípade prekonáte v pohode aj 60-kou. Za všetko môže vyladenie podvozka, ale aj rebrinový rám.

KONEČNE POCTIVÉ AUTO

V kabíne je Amarok rozhodne tým „najluxusnejším“, čo v bežnom svete pick-

upov dostanete. Hoci toto určite nebude bežná výbava, viem si to v tejto konfigurácii predstaviť aj ako „osobné auto“. Nechýba tu navigácia, kožené elektrické sedadlá, parkovacia kamera či obrovské množstvo odkladacích priestorov.

Za celý týždeň som sa nemohol zbaviť pocitu, že šoférujem bežné SUV. Volkswagen výrazne zapracoval na takmer všetkých oblastiach, ktoré mu boli v minulosti vyčítané. Za nás má však obrovské plus za motor. Zostal verný aj svojmu odkazu pick-upov.

V slušnej výbave si však auto vypýta aj nemeckú cenu. V našom prípade išlo

o najvyššiu verziu s mnohými príplatkami, a tak sme sa dostali na hranicu 60-tisíc eur. No ak sa uskromníte, dostanete sa výrazne nižšie.

Amarok je prekvapením začiatku tohto roka a veľmi mi pripomína odkaz na staršie autá. Vôbec nie v zlom, ale v zmysle poctivého vyhotovenia a auta, ktoré sa nemusíte báť zobrať kamkoľvek. Cítiť z neho veľmi solídnu stavbu, ktorá môže v tomto prípade so správnym motorom roky slúžiť vo firme alebo aj pokojne doma. S týmto by som sa nehanbil chodiť ani na nákupy do obchodného centra.

Úplne nový Crafter. Doručí všetko.

Predovšetkým najlepšie
štandardy vo svojej triede.



Najširšia ponuka pohonov, najinovatívnejšie
asistenčné systémy a špičkové prevedenie interiéru.

Nový Crafter. Nová dimenzia.

Medzinárodné ocenenie Van roka 2017 potvrdilo, že nový Crafter bol navrhnutý tak, aby splnil všetky požiadavky profesionálov. Ako jediný prináša 8-stupňovú automatickú prevodovku v kombinácii so všetkými motormi. Vďaka vyše 15 asistenčným systémom* si budete užívať parkovanie aj dlhé trasy. Doprajte si najširšie možnosti využitia úložných priestorov a odpružené sedadlo ergoComfort*, ktoré je pohodlnejšie ako všetko, čo ste vyskúšali doteraz.

Prídte sa presvedčiť k svojmu predajcovi značky Volkswagen Úžitkové vozidlá
a vyskúšajte nový Crafter ešte dnes.



**Úžitkové
vozidlá**

Youtube | Volkswagen Úžitkové vozidlá

Facebook | Volkswagen Úžitkové vozidlá

* Dodávané na želanie. Kombinovaná spotreba paliva: 7,4 - 7,6 l/100 km, emisie CO₂: 193 - 199 g/km. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Fotografia je ilustračná.

Predajom auta sa to nekončí.



Predali tisíce áut a za desiatky rokov majú stabilných zákazníkov. V našom magazíne vám postupne predstavíme automobilových dilerov z celého Slovenska. Nebudú chýbať zaujímavé čísla alebo dokonca príbehy, ktoré súvisia s predajom áut. V tomto čísle vám ukážeme, v čom je špecifický predajca Galimex, ktorého nájdete v Martine a Žiline, alebo v čom vyniká Autoprofit z Galanty.

Vás Volkswagen





Autoprofit

Spoločnosť Autoprofit so sídlom na Šalskej ulici v Galante úspešne pôsobí na slovenskom trhu v oblasti predaja a servisovania motorových vozidiel značky Škoda, Seat a Volkswagen už 25 rokov. Kvalita poskytovaných služieb je garantovaná nielen autorizáciou dilerstva, ale aj certifikátmi kvality ISO 9001 a tiež environmentálnym certifikátom ISO 14001.

Tiež je zapojená do programu Škoda Handy ZŤP Centrum a pravidelne spolupracuje s regionálnymi bezpečnostnými zložkami pri dopravnej výchove detí a mládeže. Sme servisom pre značky Škoda, Seat, Volkswagen, no zároveň sa naši pracovníci s radosťou postarajú aj o vaše vozidlo inej značky.

Autoumyváreň Autoprofit ponúka okrem ručného umytia vášho vozidla tiež možnosť samoobslužnej autoumyvárne, pričom od roku 2016 ponúkame umytie vozidla na umývacej linke.

Ako dlho sa venujete predaju automobilov?

26 rokov.

Najpredávanejšie auto u vás?

Škoda Octavia.

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

Najmä široký rozsah služieb a ich komplexnosť. Teda predaj nových vozidiel, zabezpečenie financovania a poistenia,

zabezpečenie OD, OP a alternatívnych dielov, komplexný servis vozidiel v mechanickej, klampiarskej, montážnej dielni a v lakovni vrátane vyriešenia PU, zabezpečenie náhradného vozidla počas opravy vozidla.

Sme jeden z dvoch dilerov na Slovensku s certifikovanou technológiou zvarovania pri klampiarskych opravách karosérií havarovaných vozidiel. Karoséria si teda zachová tuhosť aj po rozsiahlej oprave.

Lakovňa pracuje so špičkovou technológiou vodou riediteľných lakov a spĺňa prísne ekologické normy. Poskytujeme doplnkové služby požičovne vozidiel, odtahovej služby, mobil servisu, pick-up servis vozidiel či ručnú alebo tiež automatickú umyváreň. Nechýbajú ani boxy samoobslužného umývania, kaviareň a, samozrejme, relaxačné a VIP zóny pre klientov.

Koľko áut sa vám už podarilo dostať na slovenské cesty?

Približne 20-tisíc vozidiel.



DOTAZNÍK

Dátum vzniku: 1991

Prvé auto, ktoré ste predali: Škoda Favorit

Počet spokojných zákazníkov (alebo predaných áut): približne 20-tisíc

Počet zamestnancov: 75

Vedenie dilerstva:
Ing. Milan Sčasný



Galimex

Venuje sa predaju áut už 25 rokov a ponúka dvojicu prevádzok v Martine a Žiline. Tejto spoločnosti sa podarilo predat' vyše 25-tisíc áut, a aj vďaka kvalitným službám si vybudovala dôveru u zákazníkov. Bola vôbec medzi prvými, ktorá si ešte v začiatkoch „doby internetovej“ vytvorila vlastnú webovú stránku a začala s predajom cez vlastný e-shop.

Ako dlho sa venujete predaju automobilov?
25 rokov.

Najpredávanejšie auto u vás?
Volkswagen Golf.

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

Sme stabilným dilerom na trhu už 25 rokov, máme dve plnohodnotné prevádzky v Žiline aj Martine, kde máme nielen predaj, ale aj špičkový servis. Ponúkame kompletný sortiment koncernových značiek Volkswagen, Audi a Škoda. Zamestnávame v našich prevádzkach už dlhodobo okolo sto zamestnancov a udržiavame si ich. Boli sme medzi prvými, ktorí mali svoju webovú stránku, prví, ktorí začali s predajom cez e-shop a mali svoj profil na Facebooku. Roky sa zaoberáme aj výkupom a predajom ojazdených vozidiel. Navyše venujeme sa aj ekologickému spracovaniu starých vozidiel.

Koľko áut sa vám už podarilo dostať na slovenské cesty?

Za 25 rokov? Približne 25-tisíc kusov.

Máte zaujímavú príhodu z predaja automobilov?

V minulosti sa ešte model vozidla objednával do výroby tak, že predajca musel manuálne písať kód za kódom na všetky časti vozidla a následne to odoslať importérovi. Dnes je systém už iný, ale späť k príhode. Bohužiaľ, predajca sa v jednom poličku pomýlil a zle zapísal objednávaci kód modelu auta. Miesto štvordverového Golfa s pohonom 4x4, ktorý mal byť šitý na mieru v žltej farbe a s béžovou kožou, prišlo len trojdverové kupé. Auto navyše dlho nechodilo, no keď prišlo a skladali ho z kamióna, predajca, ktorý ho objednával, takmer odpadol. Všetko však dopadlo dobre. Zákazník si nakoniec zobral iný model a v rovnaký deň sa predal aj ten špeciálny trojdverový Golf. Predajca sa poučil a dnes patrí k najlepším na Slovensku. Aj v našom „fachu“ platí – dvakrát meraj a raz rež



DOTAZNÍK:

Dátum vzniku: 1992

Prvé auto, ktoré ste predali: Škoda Favorit

Počet spokojných zákazníkov (alebo predaných áut): asi 25-tisíc predaných vozidiel celkovo, z toho približne 11 500 značky Volkswagen

Počet zamestnancov: 100

Vedenie dilerstva:

Peter Uhrík – riaditeľ spoločnosti,
Ing. Igor Uhrík – obchodný riaditeľ



Elektromobily majú zmysel aj pre firmy.

Rozprávali sme sa s Miroslavom Strakom, novým šéfom
pre e-mobilitu v spoločnosti Porsche Slovakia.

TEXT Drahomír Piok

Aké auto dnes šoférujete?

Aktuálne využívam plug-in hybrid, Passat Variant GTE. E-mobilita je mojou prácou, ale zároveň aj mojim koníčkom.

Prečo práve toto auto?

Kombinuje v sebe ekologický hybridný pohon a všetky dostupné informačné a asistenčné systémy prepojené s internetom. Teda na svoj pohon okrem klasického motora používa aj elektrickú energiu. Zároveň poskytuje všetko, čo potrebujem.

Nabíjate ho poctivo?

Samozrejme, a navyše ma to veľmi baví. Zvykol som si na postup pripojovania kábľa a nabíjania už pri našich predchádzajúcich modeloch. Nabíjam teda všade, kde sa dá.

Zaujímalo by ma, aké bolo vaše najobľúbenejšie auto, ktoré ste doteraz používali?

Veľmi som si obľúbil Touran pre jeho vlastnosti a variabilitu. Odkedy bol predstavený až po jeho najnovšiu druhú verziu, ktorú mám doteraz. Je to pre mňa v podstate kompaktné auto, ktoré je však zároveň vo vnútri veľmi priestranné a navyše schopné odviezť sedem ľudí.

Priviedla vás záľuba k autám k vašej práci v Porsche Slovakia?

Určite áno. Navyše, značka Volkswagen je nesmierne významná a vnímam ju už od mladosti. Spája sa mi najmä s legendárnym Chrobákom alebo so starším Golfom štvrtej generácie, ktorý je doteraz na Slovensku veľmi obľúbeným autom. Navyše v čase, keď som sa začal zaujímať o autá, jazdil po cestách ako aktuálna novinka.

Čo je vašou aktuálnou náplňou práce?

Aktuálne pracujem na pozícii digitalizácie a elektromobility. Oblasť digitalizácie bolo potrebné pokryť predovšetkým na základe postupnej prítomnosti nových technológií v automobiloch, ako je pripojenie telefónu či tzv. zábava na palube pre cestujúcich. S tým, samozrejme, súvisia aj služby, ktoré potrebujú pripojenie na internet. Takisto aj samotný proces predaja sa už posúva skôr do digitálnej sféry, kedy sa napríklad komunikuje buď cez internet, interaktívne aplikácie alebo rozšírenú realitu. Druhou súčasťou mojej práce je elektromobi-

lita, ktorá je v súčasnosti trendom, pričom Volkswagen na ňu kladie veľký dôraz aj do budúcnosti.

Ako hodnotíte vývoj technológií v automobiloch?

Môžem povedať, že vývoj technológií je skutočne rýchly. Vyvíja sa nielen technika, ale aj automobily ako také. Prejavuje sa to napríklad v snahe automobiliek zvyšovať štandard bezpečnostných a asistenčných systémov a pri elektromobiloch predlžovať dojazd vozidiel, čo zákazníci prirodzene očakávajú.

O Slovákoch sa často hovorí, že sme konzervatívny národ. Ako reagujú na takéto zmeny v automobiloch?

Vo všeobecnosti slovenských zákazníkov nové technológie zaujímajú. Mladšia generácia už v podstate vyrastala „s mobilom v ruke“, a preto podobné doplnky považuje za určitý štandard. To sa odrazí, samozrejme, aj pri kúpe automobilu. Čoraz menej sa ľudia zaujímajú o jazdné vlastnosti či podvozok auta, riešia skôr otázky, ako pripojiť telefón, či môžu mať vo vozidle internet alebo uvidia aktuálne dopravné správy a či ich navigácia bude dobre navigovať. Počas posledných dvoch rokov sme práve tento jav spozo-

rovali u našich zákazníkov, respektíve predajcov.

Čo v prípade staršej generácie, zaujímajú sa ľudia vo vyššom veku tiež o nové technológie?

Pokiaľ ide o staršiu generáciu, je nevyhnutné najprv jej ukázať, aké možnosti auto poskytuje. Technológie je potrebné priamo predviesť, až vtedy si starší zákazníci uvedomia, že im auto poskytuje služby, ktoré sú pre nich prínosné, napríklad navigácia podľa hustoty premávky alebo aktuálne ceny palív.

Existuje nejaký prvok výbavy auta, ktorý v minulosti nebol taký bežný, no naopak, v súčasnosti ho majiteľ vozidla potrebuje alebo chce mať?

Táto oblasť sa postupne vyvíjala. Pred určitým časom nechcel nikto parkovacie senzory a teraz máme už parkovacieho asistenta s kamerou. Opäť, keď sa potenciálnym zákazníkom ukáže, že asistent vie za nich sám a lepšie zaparkovať, zrazu to ľudia viac požadujú. Z titulu bezpečnosti chcú ľudia oveľa väčší počet airbagov, ako je štandard či LED svetlá s dynamickou reguláciou svetiel. Čo sa týka digitalizácie, ľudia doslova vyžadujú pripojenie telefónu k systému auta cez Bluetooth, čo je už úplnou samozrejmosťou. Dnes sa už dožadujú aj



bezdrôtového nabíjania, chcú mať WiFi vo vozidle, aby vedeli jednoducho používať internet aj počas jazdy pre celú posádku.

Viete odhadnúť trend, kam sa bude vývoj v najbližších rokoch posúvať? Čo napríklad do áut pribudne?

To je dobrá otázka. Myslím si, že sa to bude uberať smerom k väčšej autonómnosti, čo sa týka systémov. To znamená, že auto bude môcť lepšie kontrolovať svoje okolie či reagovať na aktuálnu dopravnú situáciu. Vozidlá budú stále online v spojení s vodičom. Predpokladám, že takisto služby sa budú posúvať ďalej, predovšetkým pokiaľ ide o konektivitu so servisom. Auto bude môcť samo rozpoznať, aký má problém, a predpokladať určitú potrebu, ktorá nastane o krátky čas. Zlepší sa tak komunikácia so servisom, pretože vozidlo dokáže informovať servis o určitom probléme.

Myslia Slováci aj na varianty top asistenčnej výbavy, ako je napríklad služba eCall?

Slovákov zaujímajú aj takéto služby. V našich Golfoch bude služba eCall dostupná už od júna. Človek však začne používať podobnú službu, až keď zistí jej potrebu. Napriek tomu sa znova potvrdzuje, že je potrebné zákazníkom ukázať, že prostredníctvom eCall môžu pri zaregistrovaní dopravnej nehody rýchlejšie pomôcť aj na diaľku. Funguje to i opačne, a teda ak sa mne ako vodičovi niečo stane a nedokážem si zavolať pomoc, systém automaticky odošle dáta, ktoré pomôžu záchrannej službe zistiť moju polohu, čo sa dialo tesne pred nehodou, aké veľké môžu byť následky alebo aký je počet ľudí v aute.

Vďaka tomu je v autách čoraz viac elektroniky.

Áno, to je fakt. S touto skutočnosťou sa musia predajcovia naučiť pracovať, aby bolo ovládanie pre zákazníka jednoduchšie. Tak tiež je to záťaž aj pre servis, pretože všetky systémy musia fungovať jednotne. Toto bola významná téma v prípade aktuálne jazdiaceho Touaregu, ktorý teraz končí, no tento rok prídeme ako nový model a bude to najlepšie vybavené auto s elektronickými systémami, aké značka bude mať. Napriek tomu viac novej elektroniky prinesie aj väčšiu efektívitu a zrýchlenie daných systémov.

Keď sa povie „internet v aute“, čo si pod tým môžeme predstaviť? Aké možnosti vodičovi prináša?

Existujú dve riešenia. Klasickou možnosťou je vytvoriť si WiFi hotspot na palube, pričom auto má tzv. zákaznickú SIM kartu. Následne svoj smartfón alebo tablet len jednoducho pripojíme na tento hotspot. Nadstavbovým riešením je, že systémy v aute využívajú internet samy. Prikladom sú navigačné systémy, keď nás auto dokáže na tomto základe upozorniť na nebezpe-

čenstvo na ceste či zobrazí hustotu premávky a navrhne alternatívnu trasu. To je, samozrejme, oveľa rýchlejšie ako informácie z rádia. Takisto máme hneď k dispozícii aktuálne počasie, a to nielen na danom mieste, ale aj v celi našej trasy. Môžeme si tiež pozrieť rôzne textové správy z internetu, ktorých zdroje sme si vopred uložili.

Aké aplikácie na správu auta možno využiť?

Je dôležité stanoviť si, čo chceme spravovať. Samozrejme, máme celý systém Car-



**»URČITE BY SOM CHCEL ROZŠIROVAŤ
INFRAŠTRUKTÚRU NABÍJAČIEK A ZVYŠOVAŤ
POČTY PREDAJCOV ELEKTROMOBILOV
A PLUG-IN HYBRIDOV NA SLOVENSKU.«**



»TENTO ROK PRIŠIEL NOVÝ E-GOLF, KTORÝ MÁ DOJAZD PŘIBLIŽNE 300 KILOMETROV.«

Net Guide & Inform v autách s navigáciou. Webový portál poskytuje celkový prehľad o aute, či je všetko v poriadku alebo je potrebné niečo opraviť. V budúcnosti bude funkcia implementovaná aj do mobilnej aplikácie. Aktuálne máme aplikáciu Car-Net, ktorá je dostupná aj na mobilných telefónoch Apple a Android. Systém poskytuje funkcie v závislosti od vozidla, napríklad posielanie cieľov do auta alebo možnosť upozorniť vás na čas odchodu na základe zdieľaného kalendára. To je veľmi zaujímavé v prípade, že máme dohodnuté stretnutie na určitom mieste. Ak zdieľame kalendár, navigácia nás môže do danej lokality okamžite navigovať. Ako všetky elektro-systémy, je to stále vo vývoji a v krátkej budúcnosti nás čaká nová verzia s množstvom nových funkcií.

Ako hodnotíte elektromobilitu na Slovensku?

Veľmi pozitívne. Nemá to, samozrejme, taký nábeh ako v niektorých iných krajinách, kde sa výrazne podporuje zo strany štátu. Typické sú daňové úľavy alebo jazda vo vyhradených pruhoch pre autobusy. Avšak aj nástup elektromobility na Slovensku je dostatočný na to, aby sme sa v priebehu 5 rokov posunuli dopredu.

Máte aj vy konkrétne ciele v rámci elektromobility?

Presné čísla nemáme, no určite je našou ambíciou zvyšovať podiel predaných elektromobilov. V roku 2020 chceme v rámci koncernu uviesť do výroby koncept postavený na novej platforme, ktorý sa predstavil tento rok pod názvom I.D. s veľkosťou Golfu a s dojazdom 600 km. O štyri roky by

sa takéto vozidlo malo štandardne predávať ako elektrický automobil značky Volkswagen. Cesta k tomu bude však určite náročná, pretože existuje taký začarovaný kruh. Komplikácie súvisia s nabíjaním elektromobilov, a teda nabíjacími stanicami, ako aj s cenou takýchto vozidiel. Uvažuje sa aj o rozšírení ponuky, povedzme za priaznivejšiu cenu, no s menšou výbavou.

Dá sa povedať, že ľudia vyhľadávajú elektromobily čoraz častejšie?

Určite áno. Záujem je čoraz väčší. Stúpa počet zákazníkov, ktorí sa informujú, ako elektromobily fungujú alebo kde sa dajú nabíť. Ďalší si to našťudujú aj sami, čiže vedia, do čoho idú. Pokiaľ ide o dotácie zo strany štátu, presvedčia skôr ľudia, ktorí už dávnejšie uvažovali nad kúpou elektromobilu. V priebehu prvých dvoch mesiacov tohto roka sme už zaregistrovali, že ľudia sa rozhodli pre elektromobil aj na základe dotácií.

Poskytuje Porsche Slovakia nejaké špeciálne výhody majiteľom plug-in hybridov a elektromobilov?

Zatiaľ špeciálne tieto autá neuprednostňujeme. Čo je však výhodou, u našich dilerov máme malú vlastnú nabíjaciu sieť, ktorú môžu majitelia využívať úplne zadarmo. Okrem toho sa táto sieť neustále zväčšuje. U nás pred budovou však napríklad máme aj rýchlonabíjačku, kde si Volkswagen nabijete za 30 minút úplne zadarmo.

Aká je vaša vízia v rámci spoločnosti. Čo by ste chceli zmeniť alebo ovplyvniť?

Určite by som chcel rozširovať infraštruktúru nabíjačiek a zvyšovať počty pre-

dajcov elektromobilov a plug-in hybridov na Slovensku. S tým súvisí aj určitá investícia do predaja i servisu. Jedna vec je auto predáť, druhá vedieť sa oň aj ďalej postarať a poskytovať služby na vysokej úrovni. A základná myšlienka, ktorá s týmto súvisí, je predávať viac takýchto vozidiel.

Stanovili ste si špeciálne ciele na tento rok?

Tento rok prišiel nový e-Golf, ktorý má dojazd približne 300 kilometrov a chceme ho začať dodávať zákazníkom vo väčšom počte. Ak sa pozrieme na e-up!, ktorý sa vyrába na Slovensku, tak tu je výrazným partnerom závod Volkswagen v Bratislave, ktorý tieto elektrické autá aktívne veľmi využíva.

Passat je vlajkovou loďou pre mnohé firemné flotily. Odporúčali by ste model GTE práve pre tento sektor, alebo prečo by si ho mal vybrať?

Myslím si, že to má význam pre mnohé firmy, ktoré jazdia týmto autom najmä v meste, a len určitý čas strávia na diaľniciach alebo mimo miest. Ak majú spoločnosti nejaké interné limity, umožňuje im to kontrolovať napríklad emisie CO₂. Tento model auta má reálny dojazd 50 kilometrov a vie sa správať ako elektromobil. Dokáže jazdiť veľmi efektívne, lacno a navyše vďaka elektrickému pohonu aj úplne potichu. Takže pre firmy má tento segment určite veľký význam. Navyše, auto je multifunkčné. Môžeme s ním ísť kam len chceme, pretože má aj klasický spaľovací motor a nádrž, ale dá sa nabíť a jazdiť len na elektrickú energiu.

Oheň, ľad a e-mobilita.



Dokázali by ste urobiť okruh okolo Islandu na modeli Passat GTE* plug-in hybrid bez jedinej zastávky na natankovanie paliva? Traja priatelia to skúsili. Magický ostrov je výzva.

TEXT Paulina Czienskowská FOTO Ailine Liefeldová



***Passat GTE Variant 1.4 TSI plug-in hybrid (160 kW):** spotreba paliva v l/100 km: 1,6 až 1,7 (kombinovaná), spotreba energie v kWh/100 km: 12,4 až 12,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 37 až 39 (kombinované), energetická trieda: A+ Model Passat GTE Variant je predmetom inovácie, a preto môžu byť niektoré technické údaje modifikované.

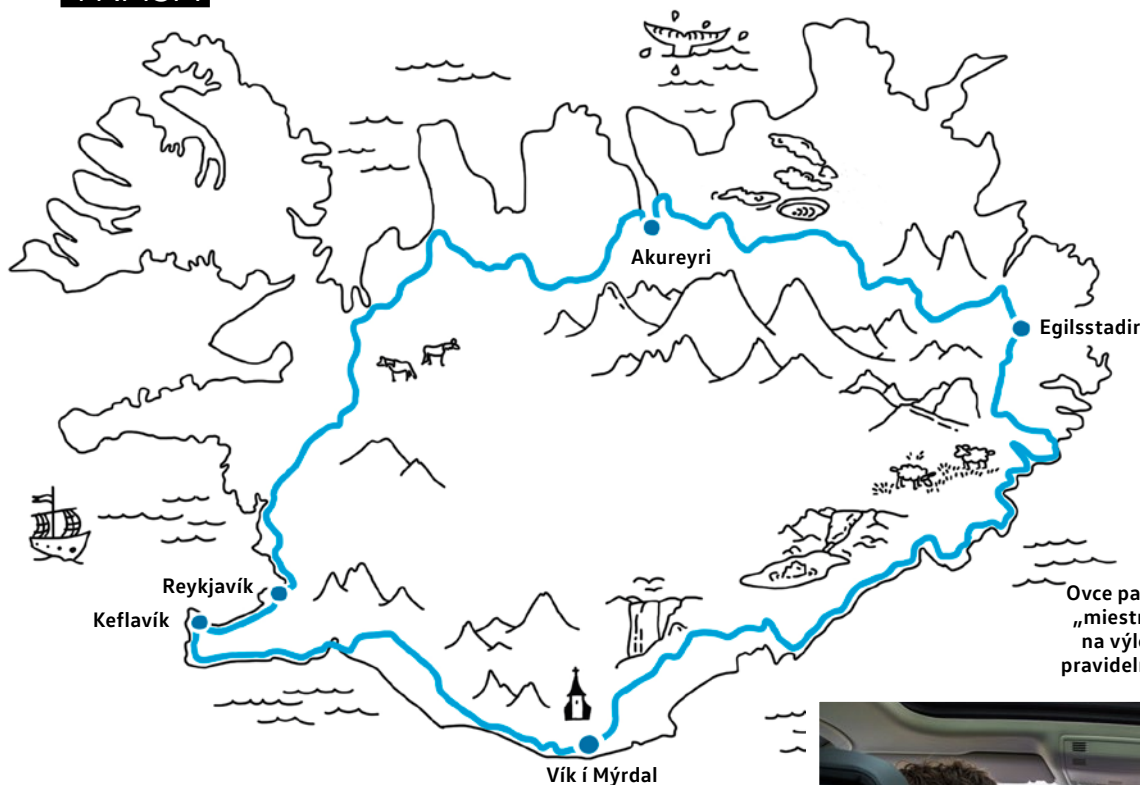


S tačí sa pozrieť na nekonečno Modrej lagúny. Dokonca len fotografický záber vám môže spôsobiť zimomriavky. Také ako pohľad na fantastické farebné línie na oblohe, ktoré namaľovala polárna žiara, alebo na prachové mraky sopky Eyjafjallajökull, ktoré priklincovali k zemi európsku leteckú dopravu v roku 2010. Island dá návštevníkovi veľmi skoro na známosť, že človek je maličký a bezvýznamný. Nie je bežné nájsť na jednom mieste toľko nádhery v takom rozsahu.

Na jazdu cez Island sme si vybrali automobil, ktorý posúva myšlienku elektromobility. Passat GTE Variant je plug-in hybridný model, ktorý kombinuje elektromotor so spaľovacím agregátom. „My“ znamená ja (Paulina), Ailine a Bastian. Prišli sme z Berlína. Sme traja priatelia, ktorí sa dohodli, že okrem automobilu a destinácie je práve vzrušenie z výzvy tým, čo robí z výletu dokonalú záležitosť. Výzvou pre nás a Passat GTE je ukázať, že v ideálnych podmienkach dokáže absol-

vovať viac ako tisíc kilometrov pomocou kombinácie elektrického pohonu a spaľovacieho motora. Vonkajší obvod Islandu lemuje okruh Hringvegur. Je to cesta s rôznymi druhmi terénov, ktorá meria dobrých 1 300 kilometrov. Budeme schopní prejsť celý okruh na jedno natankovanie paliva vďaka taktickému a šikovnému riadeniu? A čo je dôležitejšie, dokážeme počas cesty nájsť dostatočný počet nabíjacích staníc? Šťastie praje pripraveným. Vyrážame!

ISLANDSKÝ OKRUH: TRASA



1 300 kilometrov
meria Hringvegur
(Okružná cesta). Odvíja sa okolo
Islandu a možno sa ňou dostať
k (takmer) všetkým krásnym
turistickým atrakciám.

Ovce patria k jediným
„miestnym“, ktorých
na výlete po Islande
pravidelne stretávate.

DEŇ PRVÝ 385 KM, 7 HODÍN

Z Keflavíku do Skógafofssu

Prešli sme len pár kilometrov a hneď získavame pocit, že civilizácia zostala ďaleko za nami. Z medzinárodného letiska pri Keflavíku, ktoré sa nachádza na juhozápade krajiny, sa vydávame na východ. Premávka pomaly slabne. Naša maximálna rýchlosť je 90 kilometrov za hodinu. Ak by sme išli rýchlejšie, nevedeli by sme si vychutnať úchvatnú scenériu. Krajina je ako z rozprávky: bujné pásy zelene, sem-tam kopec, sopečný kameň alebo kráter s modro-zelenou vodou. Sme tu len my, traja priatelia ponorení do nádhornej prírody.

Momentálne je jazda celkom tichá. GTE sa dobre cíti v nehluknom e-režime. Ticho ide ruka v ruku s obrazom krajiny. Čo by ste povedali pri pohľade na túto scenériu? Neexistuje jedno slovo, ktoré by tú atmosféru dokázalo zachytiť a opísať. Island je absurdný, dych berúci, úžasny, veľkolepý. Zdá sa, že panoráma

sa mení s každým jedným metrom cesty. Neustále točíme hlavami zo strany na stranu, dopredu a dozadu, znova a znova. Niekedy sú protiklady také výrazné, až máme pocit, že celý čas jazdíme vo filmovom štúdiu plnom kulís. Čakáme, že sa kedykoľvek spoza trávnatého pahorka náhle vynoria nejakí hobiti alebo na skalnatom podloží pristane vesmírna loď. Prírodné scény nad nami jednoducho víťazia, a to sme tu len prvý deň: mesačná krajina, krátery, pláže s čiernym pieskom, stepi či prírodné bázény s termálnym prameňom skryté medzi skalnými útvarmi.

Na obed sa zastavíme v meste Selfoss. Hoci sme iba na začiatku našej výzvy a prešli sme ledva sto kilometrov, ocitnúť sa medzi ľuďmi považujeme za príjemnú novinku. Prvýkrát dobíjame batérie (pravidlá našej expedície to povoľujú). Hoci s nabíjaním sme doteraz nemali žiadne skúsenosti, zisťujeme, že proces





Každé zoskupenie skál ukrýva prekvapenie. Tento prírodný bazén Seljavallalaug Zwembad sme našli v kaňone Fjadrárgljúfur. Je vhodným miestom na horúcu párty.

**ISLAND VYZERÁ AKO
FILMOVÉ ŠTÚDIO
PLNÉ KULÍS: FANTASY,
SCIENCE FICTION,
VESMÍR.**

Passat GTE Variant 1.4 TSI plug-in hybrid (160 kW): spotreba paliva v l/100 km: 1,6 až 1,7 (kombinovaná), spotreba energie v kWh/100 km: 12,4 až 12,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 37 až 39 (kombinované), energetická trieda: A+

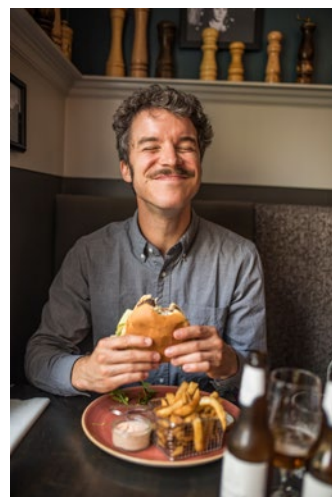
Island je idylický, aj keď je zamračené počasie. Zastavili sme a pokochali sa pohľadom na dedinu Vík í Mýrdal.



nemôže byť jednoduchší. Má tri kroky: otvor viečko, vlož zástrčku a čakaj. Keď sa zamestnanca nabíjacej stanice opýtame, čo sme dlžní, zatvári sa prekvapene. „Nič,“ odpovie krátko. „Elektrické palivo je na Islande zadarmo.“ GTE je teraz v plnej sile a my opäť vyrážame na cestu na východ. Čakajú na nás čarovné vodopády.

Niekoľkodňový výlet autom vám poskytne množstvo času na dumanie nad všetkými stránkami života. Napríklad sme postupne vydedukovali, že ovce sa na ceste musia vyskytovať iba v trojčlených skupinkách. Aj my sme trojica, takže akúsi paralelu nachádzame. Zvieratá často stoja uprostred cesty a gánia na nás s celkom neoblomným výrazom. Niet sa čomu čudovať, sú v presile. Počet obyvateľov na Islande je 330 000. Oviec je tam približne dvakrát toľko.

Opäť zastavujeme. Tentoraz s cieľom sledovať úchvatný západ slnka nad vodopádom Skógafoss. Horizont rozžiari farebné predstavenie. V lete nie je na Islande nikdy úplná tma. Možno aj z tohto dôvodu sa vôbec necítíme unavení. A to ani napriek tomu, že sme na nohách strávili až šesťnásť hodín. Prenocujeme v neďalekej malej chatke, ktorú sme si na tento účel prenajali. Cez noc chceme nielen spať, ale aj dobiť batérie automobilu. Za sebou máme 385 kilometrov. „Elektrina? Vydržte chvíľočku,“ hovorí postaršia pani z blízkeho hotela. O chvíľu sa vráti so škatuľou plnou káblov. Ale ani USB ani telefónny kábel nie sú to, čo potrebuje. Nerozumie nám a ani my nedokážeme prekonať jazykovú bariéru. Podarí sa nám zajtra nájsť nabíjací bod? Uvidíme. Teraz nastal čas zaželať si dobrú noc.



Passat GTE Variant 1.4 TSI plug-in hybrid (160 kW): spotreba paliva v l/100 km: 1,6 až 1,7 (kombinovaná), spotreba energie v kWh/100 km: 12,4 až 12,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 37 až 39 (kombinované), energetická trieda: A+



DEŇ DRUHÝ

384 KM, ASI 6 HODÍN

Zo Skógafossu do Egilsstadiru

Ailine by si druhý raz mala dávať väčší pozor na to, čo si želá. Včera, keď slnko celý čas svietilo a obloha bola neustále až neprirodzene modrá, si pomyslela, že by bolo pekné vidieť aj oblaky. A už je to tu. Poprčanie a nízko letiace lastovičky nám spestrujú jazdu. Je menej ako desať stupňov Celzia. Niekedy sa musím pýtať, na základe akých kritérií sa vesmír rozhoduje, ktoré želania nám splní.

Aj napriek nepríjemnému počasiu sa zdá, že dôležité veci fungujú dobre. Po raňajkách sme sa úspešne dostali k elektrickej zásuvke pre vozidlá. Bola priamo pri hoteli. Riaditeľova dcéra rozumela našej požiadavke a nasmerovala nás priamo do vedľajšej garáže. Nabíjali sme iba krátko počas raňajok. To znamená, že sme na cestu vyrazili s nízkou úrovňou nabitia. Sieť nabíjacích staníc je na Islande trochu deravá. Preto musíme byť pripravení aj na drobnú improvizáciu.

Nad sopečným jazerom Graenavatn vykuklo slnko. Pri vodopáde v Skógafosse už bolo opäť skryté za mrakmi. Dobrá nálada však Paulinu (vľavo) ani Ailine neopustila.



Paulina nabíja Passat GTE. Sieť nabíjacích bodov sa na Islande neustále rozrastá. Hotely zvyčajne majú k dispozícii pre hostí štandardné konektory.

**NIE JE PODSTATNÉ, KOĽKO
INFORMÁCIÍ O PRÍRODNÝCH
KRÁSACH ISLANDU STE POČULI,
KEĎ ICH UVIDÍTE, VYRAZIA VÁM DYCH.**



Pokračujeme druhým dňom výzvy. Zatiaľ máme za sebou štvrtinu trasy. Teraz nás čaká takmer štyristo kilometrov. Na ich konci bude ubytovanie v meste Egilsstaðir. Preto je pre nás absolútne nevyhnutné ešte pred večerom dostať ukazovateľ úrovne nabitia ďaleko od značky E, ktorá signalizuje prázdne batérie. V opačnom prípade nám pozajtra dôjde palivo a naša misia zlyhá.

Cesta nás vedie po východe krajiny. Míňame kopce, ktoré nám pripomínajú zámky z nakvapkaného piesku, aké sme si robili v detstve na pláži. Akurát ich rozmer je neporovnateľný. Ďalší obraz nám ponúka pohľad na zelené pahorky s malými vztýčenými vrcholkami. Vyzerajú ako obrovské prsia. „Tu môžu byť pochované samice obrov,“ špekuluje Ailine. Ak ste aj počuli množstvo správ o prírodnej kráse Islandu, na základe vlastnej skúsenosti Ailine pridáva ďalšiu: „Keď stojíte pri jazere Jökulsárlón a uvidíte jeho ľadové kryhy a ľadovcovú vodu, jednoducho zostanete stáť v nemom úžase.“ Naozaj, ľad vyzerá taký neprirodzene modrý, ako by ho niekto upravil vo Photoshope.





Passat GTE Variant 1.4 TSI plug-in hybrid (160 kW): spotreba paliva v l/100 km: 1,6 až 1,7 (kombinovaná), spotreba energie v kWh/100 km: 12,4 až 12,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 37 až 39 (kombinované), energetická trieda: A+

Ladové kryhy na najväčšom islandskom ľadovcovom jazere Jökulsárlón môžu dosiahnuť výšku až 15 metrov.



Prichádzame k výbežku Stokksnes. Je to pre nás znamenie, že sme v polovici denného plánu. Mys je taký búrlivý, že nám vlasy doslova stoja dupkom. „A kde máte smartfóny?“ provokuje Bastian. My sme, samozrejme, pripravené. A už si robíme „svojky“ ako zmyslov zbavené. Klik, klik, klik. Pre svojich potomkov musíme všetko zaznamenať.

Egilsstadir sa nachádza na východe krajiny. Počuli sme, že by tu mal byť nabíjací bod pre vozidlá. Zúfalo ho potrebujeme a veríme, že ho nájdeme. Naša situácia ohľadne energie je stále nástojčivejšia. Polhodinu hľadáme nabíjací stojan. Je tu! Vyzerá ako malá poštová schránka totálne obklúčená zaparkovanými vozidlami. Našťastie máme dostatočne dlhý kábel a môžeme sa pripojiť. Úplne nabitá batéria je presne to, čo nám môže pomôcť v závere nášho snaženia.

DEŇ TRETÍ

337 KM, ASI 5 HODÍN

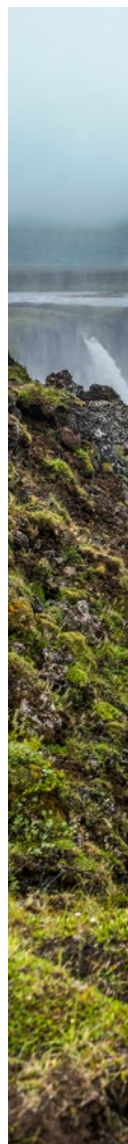
Z Egilsstadiru do Akureyri

Na severovýchode ostrova je terén extrémne kopcovitý. Ako stúpame vyššie, steblá trávy sa čoraz viac ohýbajú pod silným vetrom. Akoby nám pohybom chceli niečo povedať. Celé to tu vyzerá ako ilustrácie pre akciu preplnenú báseň: dážď padá, vietor duje, vodopád tečie. Nič nie je pokojné. „To je dôvod, prečo si tu dvaja ľudia nedokážu nezávisle urobiť dve rovnaké fotografie,“ hŕta Ailine. V GTE sa rozhostila zádumčivá až

meditatívna atmosféra. Až taká, že sa započúvame do vlastného dýchania.

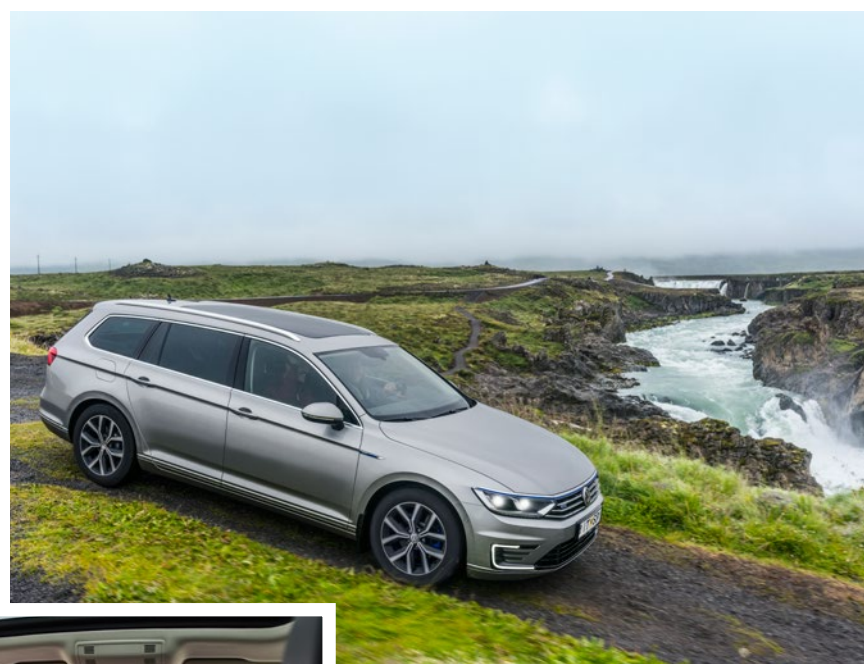
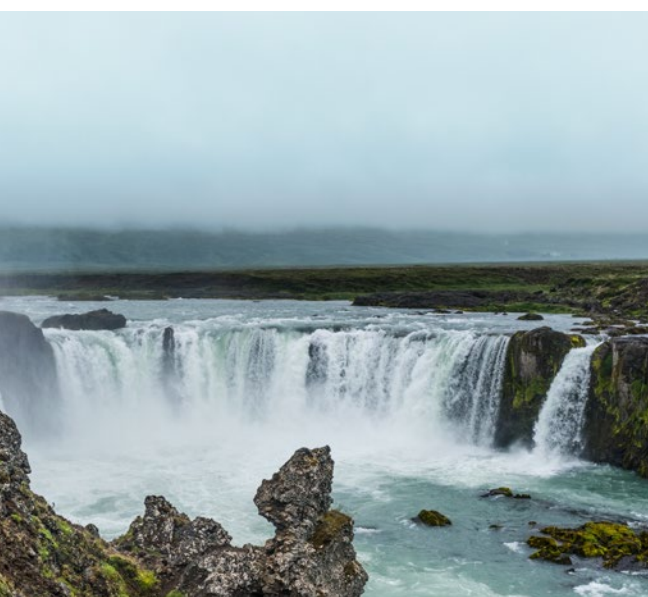
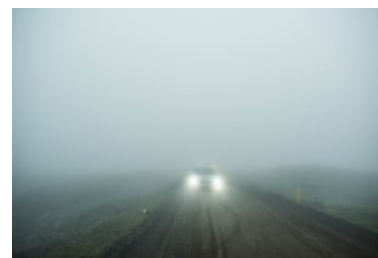
Cesta nás dostane do vrchov. Tu vládne hmla. Je taká hustá, že nemôžeme ísť rýchlejšie ako tridsať kilometrov za hodinu. Môžeme iba hádať, čo sa nachádza na pravej a ľavej strane ostrých zákrut. Budú to trolovia, ktorí lákajú pohlúznených? Viditeľnosť je fakt hrozná. Pritisneme preto tváre na predné sklo a vyzeráme žlté šípky, ktoré označujú okraj vozovky. Aj toto je výzva, hoci sme ju na začiatku do plánov nezahrnuli.

Cieľom cesty je oblasť Hverarönd. Nachádzajú sa tu sírne termálne kúpele.



Aké bude počasie? Počas cestovania po Islande sa budete cítiť ako na horskej dráhe teplôt a pocitov.

VIETOR, VODA, VTÁKY. KRAJINA ZVÁDZA K MEDITÁCII, A PRITOM JE V NEUSTÁLOM POHYBE.



Vodopád Goðafoss sa nachádza na severovýchode krajiny. Je vysoký 12 metrov a široký 30 metrov. Vďaka vlastnostiam a funkciám modelu Passat GTE sme islandskú výzvu absolvovali pohodlne a s potešením.

Passat GTE Variant 1.4 TSI plug-in hybrid (160 kW): spotreba paliva v l/100 km: 1,6 až 1,7 (kombinovaná), spotreba energie v kWh/100 km: 12,4 až 12,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 37 až 39 (kombinované), energetická trieda: A+



**VULKANICKÉ TEPLA,
ALE ZÁPACH.
TO SÚ SÍRNATÉ PRAMENE.**

Keď sa k miestu približujeme, hmlu vystrieda para. Je úžasné sledovať jej oblaky vyrážajúce z mäkkej zeme. Vydáme sa po dlhom chodníku okolo bublajúcich prameňov. O chvíľu sa cítíme ako v saune. Vojdeme do oblaku horúcej pary, ktorej súčasťou je výrazná aróma pokazených vajok.

O chvíľu sme späť v aute. Znepokojí nás pohľad na dva dôležité ukazovatele. Benzínu je málo a úroveň zostávajúcej energie nízka. Ak sa nám do večera nepodarí nabiť batériu, je jasné, že naša misia sa môže skončiť zle-nedobre.

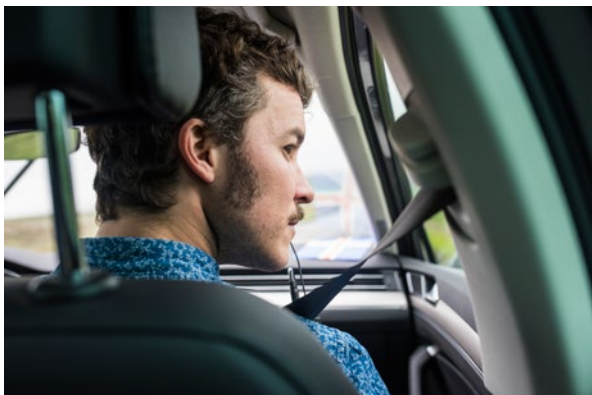
Na temné vyhlíadky rýchlo zabudneme, keďže intenzívny pach síry nás dostáva do bláznivej nálady. Na okraji skaly si urobíme piknik, ktorý trvá dlhšie, ako sme si pôvodne naplánovali. Dostávame také záchvaty smiechu, že ledva prehítame pripravené jedlo.

Nakoniec sa v poriadku dopravíme do mesta Akureyri, kde plánujeme prenocovať. Ako obvykle sa vydávame na výpravu za nabíjacou stanicou. Nachádzame ju rýchlo, ale rovnako rýchlo prichádza sklamanie. Zásuvka nie je kompatibilná s našou zástrčkou.

Zistujeme, že nabíjacie body sa na Islande líšia. My potrebujeme európsky štandard, tu však často používajú riešenie pre ázijské automobily. Palubná doska ukazuje číslo pre dojazd a nám je jasné, že musíme natankovať. Čítajte dobre. Nie dobiť. Natankovať! Inak by sme neprešli ani sto kilometrov. Nekonečné stúpania a silný vietor vysali z Passatu GTE viac energie, ako sme predpokladali. Bohužiaľ, presne takto to chodí. Je nám ľúto, že sme výzvu nezvládli po tom, čo sme najazdili 112,1 kilometrov. To je asi 72 percent naplánovanej vzdialenosti.



Passat GTE Variant 1.4 TSI plug-in hybrid (160 kW): spotreba paliva v l/100 km: 1,6 až 1,7 (kombinovaná), spotreba energie v kWh/100 km: 12,4 až 12,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 37 až 39 (kombinované), energetická trieda: A+



Reykjavík prináša ďalšie dobrodružstvo: mrkvu v krabom šaláte.



Fjord Hvalfjörður bol v stredoveku dôležitým miestom obchodu a rybolovu.



DEŇ ŠTVRTÝ

422 KM, ASI 5 HODÍN

Z Akureyri do Keflavíku

Posledný deň. Je sivo-sivé ráno. Asi by ste s ním na výstavu nešli. My sme si už zvykli na islandské počasie, ale práve v deň, keď sa chystáme odísť. Smerujeme do Reykjavíku, domova pre 80 percent obyvateľov krajiny. Odtiaľ naše kroky povedú na medzinárodné letisko. Dnes sa pomaly opäť začleníme do mestského prostredia. A hoci sme neboli schopní úspešne završiť našu hybridnú vyzývavú jazdu, neznamená to, že výlet nemôžeme skončiť dôstojným spôsobom.

Napoludnie sa zastavujeme v meste Borgarnes. Počas obeda dobijame baté-

riu. Zásuvka je teraz správna. Mraky sú, bohužiaľ, tak nízko, že z krajiny príliš veľa nevidíme. Predchádzajúce dni nás rozmaznali nádhernými panoramatickými výhľadmi. Dnes to vyzerá tak, že nám Island chce lúčenie uľahčiť.

Keď sa nakoniec obloha rozhodne, že sa vyčistí, opäť sa nás zmocní ten tajuplný pocit, ktorý sme zažívali v uplynulých dňoch. Všetko sa nám javí také surrealistické a zároveň skutočné. Výhľady umocňujú širokú škálu našich emócií: od melanchólie po blaženosť a výnimočný pocit slobody. Účinok islandskej mágie sa však začína vytrácať niekde pri bezcolnej zóne na letisku v Keflavíku. Je čas na pohár piva. Nikto z nás dnes za volantom sedieť nebude. Ďakujeme, Odin! Skál!

Tipy pre hybrid: efektívne jazdenie v e-režime

1 Energia, ktorá sa uvoľňuje pri brzdení v premávke typu zastav a choď, sa obnovuje pomocou generátora, čím predlžuje využiteľnosť batérie. To znamená, že auto je najvhodnejšie pre mestskú dopravu.

2 Pri jazde v e-režime je dôležité vopred si pozrieť trasu. Vyhnite sa nadmernej akcelerácii a brzdeniu, veciam, ktoré skracujú dojazd.

3 Dojazd skracujú aj extra funkcie automobilu, ktoré potrebujú energiu. Je to napríklad klimatizácia, rádio, vyhrievanie sedadiel a podobne. Vypnite všetko, čo nepotrebujete!

Passat GTE Variant 1.4 TSI plug-in hybrid (160 kW): spotreba paliva v l/100 km: 1,6 až 1,7 (kombinovaná), spotreba energie v kWh/100 km: 12,4 až 12,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 37 až 39 (kombinované), energetická trieda: A+



**KRAJINA NA ISLANDE
VYZERÁ SURREALISTICKY –
ALE ZÁROVEŇ JE REALISTICKÁ.**



USA: ATLAS

Toto sedemmiestne SUV zažilo premiéru v kalifornskej Santa Monice v októbri v roku 2016. Model Atlas pokrýva pre spoločnosť Volkswagen dôležitý segment, ktorý v Spojených štátoch nazývajú SUV strednej veľkosti. Dnes sa v tejto oblasti trhu podieľa jednou desatinou nových registrácií. Atlas sa nachádza uprostred medzi Tiguanom a Touaregom a je prvým vozidlom v tejto triede, ktoré je „ušité“ špeciálne na americké požiadavky. Dĺžka auta je 5036 metra, šírka 1978 a výška 1768 metra, pričom ide o najväčší Volkswagen doteraz predávaný v USA. Mnoho Američanov oceňuje premyslené riešenie priestoru, ktoré dovoľuje odviezť sedem dospelých a ich batožinu.



BRAZÍLIA, MEXIKO, ARGENTÍNA: GOL

Auto určené pre Latinskú Ameriku má menej ako 3,9 metra, je teda o niečo menšie ako porovnateľné európske Polo. Kompaktné rozmery sa považujú za významné plus. Spolu s atraktívnou cenou nepochybne prispeli k tomu, že Gol bol v Brazílii najpredávanejším automobilmom v rokoch 1987 až 2013. Vozidlo je pre tento trh vybavené aj motorom kompatibilným s etanolom. Brazílska vláda podporuje takéto palivo, ktoré možno vyrábať z cukrovej trstiny.



Modely na mieru regiónu.

Autá Golf a Beetle sú známe na celom svete. Niektoré modely spoločnosti Volkswagen sú však dostupné iba vo vybraných krajinách a verejnosť ich preto pozná menej. Predstavíme vám šesť z nich. Od malých áut po špičkové limuzíny. Ich úspech je založený na rešpektovaní miestnych požiadaviek.

EURÓPA: TOURAN

Popularitu v Európe si Touran s veľkej časti vyslúžil vďaka koncepcii bezpečnosti a asistenčným systémom vodiča. V roku 2015 Program európskeho hodnotenia bezpečnosti nových vozidiel NCAP zaradil Touran k najbezpečnejším vozidlám¹. Jeho úspech podčiarkol aj dynamický, športový, a teda nadčasový dizajn, priestranný interiér a funkcie ako trojzónová klimatizácia a sedadlá ergoActive. V roku 2016 model získal štyri ceny Plus X Award za vysokú kvalitu, dizajn, jednoduchosť používania a funkcionálnosť².



ČÍNA: PHIDEON

Phideon je novo vyvinutý špičkový sedan, ktorý umožňuje spoločnosti Volkswagen zareagovať na rýchlo rastúci dopyt v tomto segmente v Číne. Jeho vývoj sa uskutočnil v Nemecku s podporou čínskeho partnera SAIC Volkswagen. K špeciálnym prvkom auta patrí výrazný a dynamický tvar karosérie a špičkový interiér s mnohými funkciami približujúcimi pohodlie budúcnosti. Ďalším výrazným prvkom najvyššieho radu Phideonu je v Číne prvýkrát ponúkaný kamerový systém na nočné videnie v základnej výbave. Koncepcia ovládania je tiež priekopnícka. Active Info Display ponúka režim, vďaka ktorému sú cestujúci schopní odosielať vodičovi správy.



INDIA: AMEO

Ameo je prvým modelom spoločnosti Volkswagen, ktorý bol špeciálne vyvinutý pre indický trh. Vyrába sa v závode v meste Pune na západe krajiny. Model bol predstavený vo februári 2016. V jeho výbave nájdeme tempomat, klimatizovanú priehradku na rukavice a zadnú kameru. Keďže Ameo je dlhý menej ako štyri metre a poháňa ho benzínový motor s maximálnym objemom 1 200 cm³ alebo naftový s objemom 1 500 cm³, je predmetom len 12,5-percentnej dane namiesto zvyčajných 24 percent. To je na indickom trhu skutočná výhoda.



JUŽNÁ AFRIKA: POLO VIVO

Približne sedemdesiat percent súčiastok modelu Polo Vivo vyrábajú juhoafrickí subdodávatelia. Model vychádza zo štvrtej generácie Pola. Juhoafričania na ňom oceňujú najmä vysokú kvalitu a dobrý pomer medzi cenou a výkonom. Tieto črty sa zaslúžili o úspech modelu v južnom cípe Afriky.



1: Zdroj: Tlačová správa Euro NCAP, 13. január 2016

2: Zdroj: Tlačová správa Plus X Award, 24. jún 2016

Iná Čína.

Ako si predstavujete Čínu? Ako zaostalú krajinu, kde pestujú len ryžu? Alebo ako krajinu, kde nájdete filozofujúceho deduška pri bonsajovej záhradke, ako cvičí tajči? Prípadne ako sivú komunistickú krajinu so striktnými pravidlami? Zahod'te predsudky a vstúpte do Číny, ktorá je celkom iná, ako ju máme v našich predstavách.

TEXT: **Martin Navrátil**, travelistan.sk FOTO: autor

Do krajiny draka, ako sa niekedy Čína nazýva, som sa dostal prvýkrát pred 15 rokmi a odvtedy sa sem pravidelne vraciam každý rok. Keď som si myslel, že ma krajina nedokáže prekvapiť, vždy nastal moment, ktorý ma vrátil na začiatok spoznávania. Vždy sa teším na novú cestu, lebo viem, že zažijem niečo úplne nové. Hypermoderný východ sa strieda s tradičným juhom a budhistickým Tibetom. Už len to, že tu žije 55 národností, vám napovie, že zážitky vás čakajú na každom rohu a nudiť sa nebudete.

Keď sa rozhodnete, že vycestujete na Ďaleký východ, musíte sa pripraviť, že takmer všetko bude iné. Od jedla cez kultúru až po miestne zvyky. Musíte mať otvorené oči a zahodiť svoje predsudky, ktoré som mal aj ja. Cestovanie otvára oči a obzory. Ak by ste si mysleli, že svet sa má riadiť našimi zvykmi a zákonmi, cestovanie by bola nuda. Vstúpte do krajiny, kde sa naša kultúra stretáva s jednou z najstarších na svete.

Mnoho cestovateľov sa najviac teší na čínsku kuchyňu. Ako si dá sladkokyslú či ostrokyslú polievku a zapije ju slivkovým vínom. Zabudnite! Nič také tu nedostanete. Tento druh stravy je výmyslom pre naše chuťové poháriky. Ak máte pocit, že





vám v Číne budú podávať na večeru psyky, tak na to tiež zabudnite. Viac psov, mimochodom, jedia v Južnej Kórei ako v Číne.

Fascinuje ma, že každý deň tu môžete vyskúšať niečo nové. Jedlo sa nikdy neopakuje a stále ochutnávate nové jedlá. Len si skúste vyskladať slovenské národné jedlá na celý týždeň tak, aby ste mali vždy niečo iné. V Číne to nie je problém. Už v dávnych časoch totiž cisári nesmeli mať každý deň na tanieri to isté jedlo.

RECEPTY Z ČIAS CISÁRA

Samozrejme, mohli mať viackrát kura, ale vždy na iný spôsob. Všetky tieto recepty sa zaznamenávali do cisárskych kníh a zachovali sa dodnes. Preto aj domáci vravia: „My zjeme všetko, čo lieta, okrem lietadla, všetko, čo chodí, okrem auta, a všetko, čo pláva, okrem lode.“ Hrajú sa s chuťami tak ako nikde na svete. Kyslá chuť sa strieda so slanou a lahodné sa strieda so štiplavým. Práve na čili papričky si tu musíte dávať veľký pozor, a to hlavne v provincii Sečuán. Nikde som nejedol takú štiplavú kuchyňu, a to som ich prestriedal veľmi veľa. Raz sa mi stalo, že som si objednal niečo, čo na obrázku vyzeralo krásne. Nakoniec prišli zelené čili papričky posypané červenými diabľami.

Áno, nedokázal som to v žiadnom prípade zjesť. Rodina vedľa sa na mne smiala, a tak som im to ponúkol, či sa budú smiať aj oni. Zjedli to na jeden nádyh! A ani stopy po usazených očiach. Im to chutilo! „Vieš, vy máte ako dezinfekciu alkohol, my čili papričky,“ povie mi kamarát Liu, ktorý už bol na Slovensku a vysvetľuje mi miestne zvláštnosti. „My Číňania sme veľmi poverčiví. Napríklad, keď zapichneš do jedla paličky, znamená to, že ti nechutilo a praješ kuchárovi smrť.“



Tisíce malých poličok zapadajú do pestrofarebnej mozaiky a sem-tam sa medzi nimi vynoria útulné kamenné dedinky.



V meste Lijang sa môžete túlať hodiny a pripadáte si, ako keby to boli historické kulisy.



Musíte si zvyknúť, že aj jedlá, ktoré považujeme za chuťovo príbuzné, sú iné. Zmrzlina? Určite to bude hrášková alebo zo zeleného čaju. Keď uvidíte šišku v obchode, určite nebude plnená džemom, ale mletým tuniakom. Najväčším gólom sú cukríky, ktoré majú mäsovú príchuť.

Avšak sú veci, ktoré boli aj na mňa veľmi silné a nedokázal som ich zjesť. Jednou z nich bol muší koláčik. Naša klasická bublanina a v nej namiesto hrozienok muchy. Vraj je to potrava budúcnosti. Tak teda, dobrú chuť!

POVERA O MÚRE

Čína patrí medzi najstaršie krajiny na svete, kde sa udržujú tradície už tisícročia, a zároveň je to krajina, kde máte obrovské množstvo pamiatok. To, čo chce každý vidieť, je Veľký čínsky múr, ktorý je opradený legendou, že ho vidno aj z Mesiaca. Vedeli ste, že je to len povera? Táto legenda vznikla v 19. storočí, keď istý cestovateľ navštívil túto vyše 8-tisíc kilometrovú stavbu, a keďže v tom čase neexistovala fotografia, snažil sa čo najvýstižnejšie opísať tento kamenný skvost.

A tak použil metaforu, že múr je taký veľký, že ho vidno aj z Mesiaca. Toho, kto by tomu neveril, snáď presvedčí argument, že keď pristál prvý človek z USA na Mesiaci, určite nemal nič iné na práci, ako pozeráť, či vidno čínsky múr.



Veľký čínsky múr, ktorý je opradený legendou, že ho vidno aj z Mesiaca. Vedeli ste, že je to len povera? Táto legenda vznikla v 19. storočí, keď istý cestovateľ navštívil túto vyše 8-tisíc kilometrovú stavbu, a keďže v tom čase neexistovala fotografia, snažil sa čo najvýstižnejšie opísať tento kamenný skvost.



Starobylé pamiatky, ktoré dýchajú stáročnou históriou, sa tu striedajú s modernými budovami. Napríklad taký Šanghaj má viac mrakodrapov ako celé západné pobrežie USA! Každý rok sa zdvíhajú do výšky architektonické skvosty na miestach, kde predtým boli ryžové poľa.

Najrýchlejší vlak na svete? Tipovali by ste Japonsko či Francúzsko? Omyl. Čína! 431 kilometrov za hodinu – tak sa vznáša magnetický vlak medzi letiskom a mestom Šanghaj. Vyše 32-kilometrovú vzdialenosť





prejdete za 7 minút v absolútnom pohodlí. Niekoľko tento modernizmus Číny rozčuduje, lebo mal predstavu, že je to zaostalá krajina.

NEBOJTE SA VNÚTRA

Ale aj ten, kto hľadá niečo tradičné, bude nadšený. Len bude musieť viac cestovať do vnútrozemia. Mňa osobne najviac baví provincie Sečuán a Yunnan. Krásne historické mestá, kde keby natáčali nejaký historický film, nemusíte robiť zotrhy. Jedným takým mestom je Lijang, kde sa môžete túlať hodiny a pripadáte si, ako keby to boli historické kulisy. Do toho si predstavte malé potôčiky, ktoré pretekajú cez mesto a vytvárajú atmosféru Benátok alebo japonského Kjóta.

Kamenné mostíky, obchodíky, trhoviská, kde miestne etnikum Naxi vo svojich krojoch predáva svoje výrobky. Ak ste už boli v niektorom čínskom meste a prekážalo vám, že všetko vyzerá ako novopostavený skanzen, tu nemusíte mať obavu. Všetko je pôvodné, pravé a bez falše. Aj ubytovanie je tu čarovné. Malé čínske domčeky s otvoreným nádvorím, kde si vychutnáte jeden z najlepších čajov. A keď vám vyjde aj počasie, môžete vidieť aj takzvané dračie hory so zasneženými 5-tisícovými končiarimi. Zastavme sa však aj na trhovisku v centre mesta. V Číne trhoviská strácajú svoj pôvodný šarm a skôr sa predáva čínsky textil. Tu však nie. Pres-



Zakázané mesto v Pekingu – bývalý čínsky cisársky palác z dynastie Ming a Čching. V súčasnosti slúži ako palácové múzeum.



ne ako v dávnych dobách je trhovisko rozdelené na časti, kde sa má predávať mäso, koreniny, čaje a kde sa môžete najesť. Aj jedlo tu patrí k zážitkom a stačí si vybrať zo stoviek reštaurácií. Niektoré majú storočnú tradíciu a erby rodín vám oznamujú, čomu sa venujú. To všetko v nádhernom prostredí čínskych hôr, ktoré sú plné ryžových polí. Práve tie polia sú asi najfotogenickejšie. Pred niekoľkými stovkami rokov vybudovali miestne etniká obrovské ryžové polia, ktoré pokrývajú celé pohoria a svahy. Tisíce malých políčok zapadajú do pestrofarebnej mozaiky a sem-tam sa medzi nimi vynoria útulné kamenné dedinky.

DVA DNI... VO VLAKU

Ak máte dobrodružnejšiu povahu, nasadnite na čínsky vlak Červená zástava, ktorý vás odvezie do samotného Tibetu. Takmer 2 dni sa vlak prediera cez rôzne nadmorské výšky, až dosiahne bájnú Tibetskú náhornú plošinu. Sedím v reštauračnom vozni, popíjam silný zelený čaj a pozorám na miesta, ktoré boli ešte prednedávnom nepoznané. Vlak prechádza cez hlboké údolia, kde sa pasú stáda jakov, cez nekonečné plochy, až nakoniec vidíte majestátnu 7-tisícovku. Čeronešičkou po celom dvojdnovom výlete je príchod do Lhasy – hlavného mesta Tibetu.

I keď vás prvý dojem z mesta sklame a vítajú vás novodobé stavby a paneláky, stred mesta si stále uchováva historickú atmosféru. Pre Tibetánov je najposvätejšou stavbou Joghang, kde uchovávajú svätú sochu Budhu. Do toho modlitby mníchov, zapálené sviečky z jačieho masla a náboženská atmosféra. Tibet síce nie je taký ako vo filme Sedem rokov v Tibete, ktorý sa tu v skutočnosti ani nenatáčal, ale určite vás chytí za srdce.

Ak sa sem niekedy vyberiete, čím viac času budete mať, tým lepšie pre vás. Skúste opustiť klasické cesty, ponoriť sa do vnútrozemia a hľadať miesta, kam veľa ľudí nechodí. Bude to síce trochu ťažšie, lebo v Číne sa príliš po anglicky nedohovoríte, ale získate zážitky, ktoré sa nikdy nezdevalvujú.

Digitálny vek.



Aby bestseller Volkswagen Golf v najbližších rokoch dobre obstál voči novej konkurencii, výrobca ho pre rok 2017 podrobil špecifickej modernizácii.

TEXT: Kamil Pecho FOTO: Volkswagen



Nové reflektory z LED majú kombinované denné/smerové svetlá integrované do dizajnu masky. Zadné svetlá z LED sú štandardom pre všetky verzie.



Golf má v modelovom programe značky Volkswagen výnimočné postavenie. Za 43 rokov výroby siedmich generácií sa z neho predalo vyše 33 miliónov kusov, čo predstavuje približne štvrtinu celkovej globálnej produkcie osobných a úžitkových automobilov Volkswagen za celé obdobie histórie značky. V nižšej strednej triede

Golf definoval nový štandard, ktorému sa snažia prispôsobiť konkurenti. Aktuálna siedma generácia sa vyrába od jesene 2012 a pôvodne mala dostať nástupcu na jeseň 2018. No radikálne zmeny v orientácii celého koncernu Volkswagen spôsobili, že premiéra ôsmej generácie bola posunutá na rok 2020, keď bude Golfu ôsmej generácie sekundovať nový elektromobil I.D.

ONLINE GAME

V technike konštruktéri „pritlačili“ tam, kde to bolo najviac potrebné na udržanie aktuálnosti. Prioritu dostali digitálne technológie. Je možné objednať si za príplatok digitálny združený prístroj Active Info Display. To je unikát v triede, rovnako ako najdokonalejší systém infotainmentu Discover Pro s ovládaním gestami. Nemá nijaké fyzické ovládacie prvky – iba zasklený dotykový displej s uhlopriečkou 23,4 cm (9,2 palca) a hlasové ovládanie. Špičkový infotainment umožňuje okrem bežných funkcií aj mobilný prístup na internet s hotspotom WLAN v kabíne a využívanie celého komplexu online služieb Volkswagen Car-Net. Tieto služby sú rozdelené do troch skupín – informačné Guide & Inform, bezpečnostné Security & Service a špeciálne pre elektromobily koncipované služby e-Remote. Niektoré sú dostupné aj s nižšími verziami systémov infotainmentu, ktoré majú zväčšené farebné dotykové displeje na 16,5 a 20,3 cm. Funkcia App Connect zahŕňa Mirror Link, Apple Car Play a Android Auto na integráciu smartfónu. Príprava pre mobilný telefón Comfort umožňuje okrem bezkontaktného pripojenia na vonkajšiu anténu so zosilňovačom aj induktívne nabíjanie podľa štandardu Qi.

**NIJAKÉ FYZICKÉ OVLÁDACIE
PRVKY – IBA ZASKLENÝ
DOTYKOVÝ DISPLEJ
A HLASOVÉ OVLÁDANIE.**



Active Info Display a systém infotainmentu Discover Pro poskytujú nové možnosti vrátane internetových služieb.



AUTOMOBIL PRE KAŽDÉHO

Jednou z výnimočných vlastností modelu Golf je, že je to beztriedny automobil, vhodný pre všetky spoločenské vrstvy a príjmové kategórie obyvateľstva a nimi je aj široko akceptovaný. Jeho dizajn preto nikdy nebol výstredný alebo polarizujúci. Aj aktuálny „refresh“ prebehol v podobnom duchu. Modernizovaný Golf dostal zmenené nárazníky, novú masku, kapotu, predné blatníky a nové predné reflektory. Sú na výber v troch verziách – ako štandardné zdvojené halogénové s dennými svetlami z LED, pri vyšších verziách vybavenia z LED a za príplatok adaptívne z LED. Svetelné diódy využívajú aj zadné skupinovú svetlá, štandardne pri všetkých verziách vybavenia, na želanie s dynamickými smerovými svetlami. Estetické zmeny dopĺňajú nové laky karosérie, potahy sedadiel, dekoračné obklady a disky kolies.

NEVIDITEĽNÍ SPOLUJAZDCI

Modernizovaný Golf vyniká aj portfóliom štandardných a príplatkových asistenčných systémov, ktorými môže konkurovať automobily strednej triedy. Golf bol napríklad prvým automobily kompaktnej triedy s adaptívnym radarovým tempomatom ACC, systémami Front Assist s funkciou City Emergency Brake, Lane Assist, Blind Spot-Sensor, asistentom pre vyparkovanie, parkovacím automatom Park Assist, systémom rozoznávania únavy vodiča, cúvacou kamerou (Rear View), rozoznávaním dopravných značiek, multikolíznu brzdou a stabilizáciou príviesu. Teraz k nim pribudlo nové rozoznávanie

Najvýkonnejší Golf R avizuje výkon 228 kW (310 k) dvoma párami koncoviek výfuku.



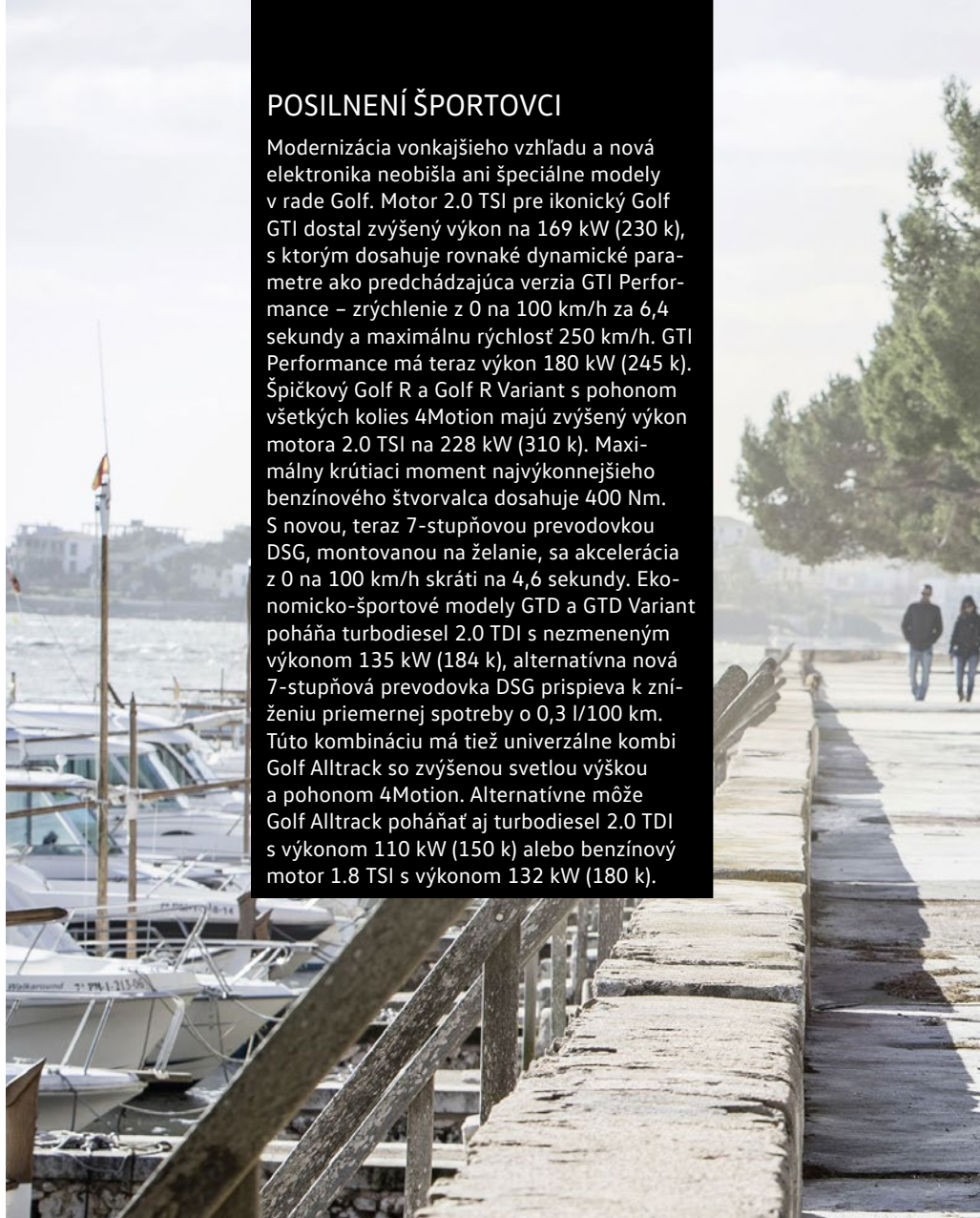
chodcov pre Front Assist s funkciou City Emergency Brake, asistenčný systém pre jazdu v dopravnej zápche Traffic Jam Assist, asistenčný systém Emergency Assist pre prípad zdravotného kolapsu vodiča a zdokonalená proaktívna ochrana posádky (PreCrash). Okrem toho má adaptívny tempomat ACC posunutú hornú hranicu regulácie z doterajších 160 na 210 km/h a parkovací automat Park Assist je zdokonalený na verziu 3.0. Aby sa pri používaní automobilu viacerými vodičmi uľahčilo nastavovanie asistenčných systémov a infotainmentu, pomocou funkcie personalizácie sa individuálne nastavenia dajú uložiť na používateľský účet vodiča, previazaný s jeho kľúčom. Po odomknutí vozidla príslušným kľúčom sa individuálne nastavenia vyvolajú z pamäte.

NOVÉ MOTORY

No ani tradičná doména značky - motory - nebola pri modernizácii vynechaná. Všetky motory sú efektívnejšie, mnoho z nich má zvýšený výkon. Základným benzínovým motorom je teraz ľahký trojvalec 1.0 TSI, ktorý nahradil doterajší štvorvalec 1.2 TSI s rovnakým výkonom 63 a 81 kW (85 a 110 k). Výkonnejšiu verziu motora je možné na želanie kombinovať aj so 7-stupňovou prevodovkou DSG s dvoma spojkami. Benzínový štvorvalec 1.4 TSI s výkonom 92 a 110 kW (125 a 150 k) bude postupne nahradený novým agregátom high-tech 1.5 TSI Evo. Štvorvalec so zväčšeným objemom bude mať dve verzie. Výkonnejšia so 110 kW (150 k) má vypínanie valcov ACT pri čiastočnom zaťažení, slabšia s výkonom 96 kW (130 k) je určená pre zvlášť úsporný benzínový model Golf Blue Motion s priemernou normovanou spotrebou iba 4,6 l/100 km. K jeho špecialitám patrí napríklad turbokompresor s variabilnou geometriou VGT, aký doteraz pri benzínových motoroch používala iba značka Porsche. Osvedčené turbodiesle 1.6 TDI a 2.0 TDI, spĺňajúce emisnú normu Euro 6, sú k dispozícii s výkonmi 66, 85 a 110 kW (90, 115 a 150 k). Pre Golf aj kombi Variant je naďalej v ponuke aj ekologický štvorvalec 1.4 TGI s výkonom 81 kW (110 k) na stlačený zemný plyn CNG.

POSILNENÍ ŠPORTOVCI

Modernizácia vonkajšieho vzhľadu a nová elektronika neobišla ani špeciálne modely v rade Golf. Motor 2.0 TSI pre ikonický Golf GTI dostal zvýšený výkon na 169 kW (230 k), s ktorým dosahuje rovnaké dynamické parametre ako predchádzajúca verzia GTI Performance – zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,4 sekundy a maximálnu rýchlosť 250 km/h. GTI Performance má teraz výkon 180 kW (245 k). Špičkový Golf R a Golf R Variant s pohonom všetkých kolies 4Motion majú zvýšený výkon motora 2.0 TSI na 228 kW (310 k). Maximálny krútiaci moment najvýkonnejšieho benzínového štvorvalca dosahuje 400 Nm. S novou, teraz 7-stupňovou prevodovkou DSG, montovanou na želanie, sa akcelerácia z 0 na 100 km/h skráti na 4,6 sekundy. Ekonomicko-športové modely GTD a GTD Variant poháňa turbodiesel 2.0 TDI s nezmeneným výkonom 135 kW (184 k), alternatívna nová 7-stupňová prevodovka DSG prispieva k zníženiu priemernej spotreby o 0,3 l/100 km. Túto kombináciu má tiež univerzálne kombi Golf Alltrack so zvýšenou svetlou výškou a pohonom 4Motion. Alternatívne môže Golf Alltrack poháňať aj turbodiesel 2.0 TDI s výkonom 110 kW (150 k) alebo benzínový motor 1.8 TSI s výkonom 132 kW (180 k).



EKOLOGICKÉ MODELY

Osviežený dizajn a zdokonalenú techniku dostali pri modernizácii aj ekologické modely radu Golf. Golf GTE má sériovo reflektory z LED, jeho pohon plug-in hybrid tvorený benzínovým štvorvalcom 1.4 TSI s výkonom 110 kW (150 k) a elektromotorom 75 kW (102 k) v kombinácii so špeciálnou 6-stupňovou prevodovkou DSG zostal prakticky nezmenený. Elektrický e-Golf má elektromotor s väčším výkonom 100 kW (136 k) a lítiovo-iónovú batériu so zväčšenou kapacitou 35,8 kWh. Tým sa zlepšili dynamické vlastnosti (zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,6 sekundy) a predĺžil dojazd. Podľa aktuálnej európskej metodiky NEDC je 300 km, čo v praxi znamená, že elektrický Golf na jedno nabitie v reálnej premávke bez ohľadu na počasie a využívanie spotrebičov zvyšujúcich komfort prejde okolo 200 km.

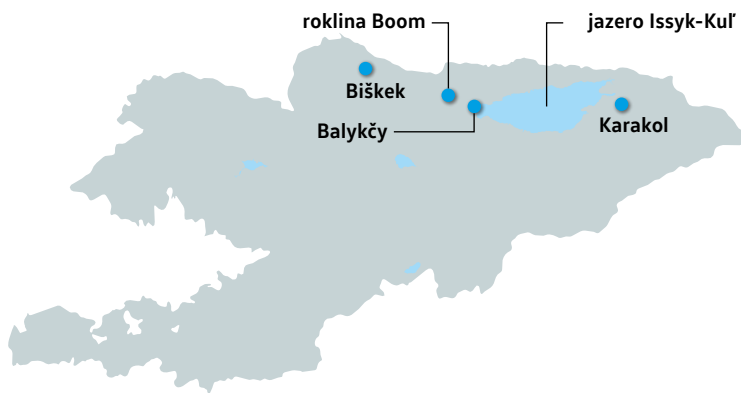




Golf GTI s novým nárazníkom pôsobí ešte dynamickejšie.



Výkonnejší motor a o 50 % predĺžený dojazd zvyšujú úžitkovú hodnotu modelu e-Golf.



Volanie hôr.

Majestátné panorámy a stovky kilometrov hrboľatých ciest. Stredoázijské Kirgizsko je dokonalou krajinou pre program Volkswagen Driving Experience. Touaregy zvládli cestu cez kopce a údolia a svoje posádky dopravili na miesta, ktoré turisti uvidia málokedy. Prečítajte si zápisky z našej expedície.

TEXT Nikolaj Ušanov FOTO Andrej Gordasevič

Keď ste na cestách v ďalekom zahraničí, vaša materinská reč vám môže z úst miestnych ľudí znieť ako nebeská hudba. Sme ubytovaní v hlavnom meste Kirgizska Biškeku. Človeka poteší, keď nás z hotela vypravádzajú so želaním šťastnej cesty v našej materčine. A potešilo nás aj to, že pred bránou hotela už čakal vopred vyhriaty Volkswagen Touareg. Prichádza veľký moment pre každého dobrodruha. Zatiaľ si vôbec neuvedomujeme, vodiči ani spolujazdci programu Volkswagen Driving Experience, že zažívame na dlhý čas posledné pokojné chvíle. Čaká na nás totiž trasa, ktorá bude skúškou nielen automobilov, ale aj ich jazdcov.

Vonku je stále tma. A je zima. Podľa hodín sa deň práve začal. Poviem to úplne bez obalu: je nechutne zavčasu.



Cieľom nášho programu získavania jazdeckých skúseností je legendárne jazero Issyk-Kul'. Nachádza sa „iba“ 240 kilometrov ďaleko. Už prvé kilometre cez uponáhlane ázijské mesto Biškeek naznačujú, že jazda bude náročná. Dokonca aj pre vodiča, ktorý je zvyknutý na



Cestovatelia môžu skúmať dušu národa aj cez jeho hudbu. Ale to najdôležitejšie je krajina, ktorá ponúka veľké momenty a čistý zážitok.



***Touareg V6 TDI (193 kW) 4Motion „Terrain Tech“: Spotřeba paliva v l/100 km: 7,6 až 7,9 (mesto), 6,0 až 6,3 (diaľnica), 6,6 až 6,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 174 až 180 (kombinované), energetická trieda: B**

Svetlá výška znamená slobodu automobilu. Volkswagen Touareg jednoducho a hravo zvláda neupravené cesty a svahy.



neslávne známu moskovskú premávku. Autá sa predbiehajú a križujú si trasy s neskrývanou bezstarostnosťou, hrozivé staré Lady sa vtláčajú do kolóny desiatich Touaregov, vodiči vnímajú oranžovú na semafore ako nový odtieň zelenej a impulz na prejazd križovatkou. To všetko sa deje na brečke zo soli a snehu, ktorá pokrýva celú zem.

O hodinu je situácia absolútne iná. Pred nami sa otvorila rovná cesta a konečne si zaslúžene vychutnávame jasný výhľad. Prvé lúče vychádzajúceho slnka sa odrážajú od laku Touaregov. A od zasnežených končiarov na horizonte. Práve tu a teraz sa svet dostal do dokonalého súladu.

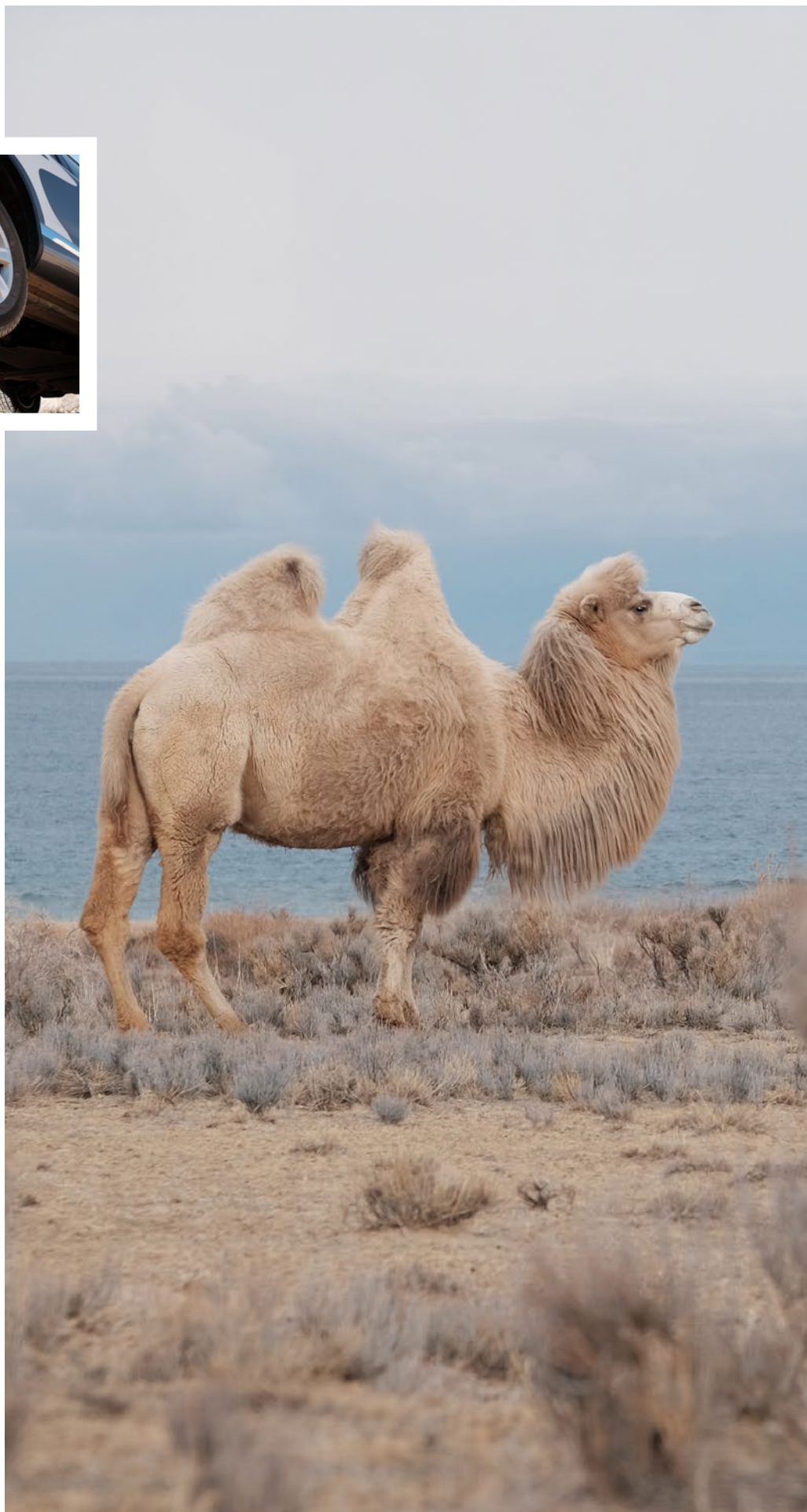
MIMO VYŠLIAPANÝCH CHODNÍČKOV

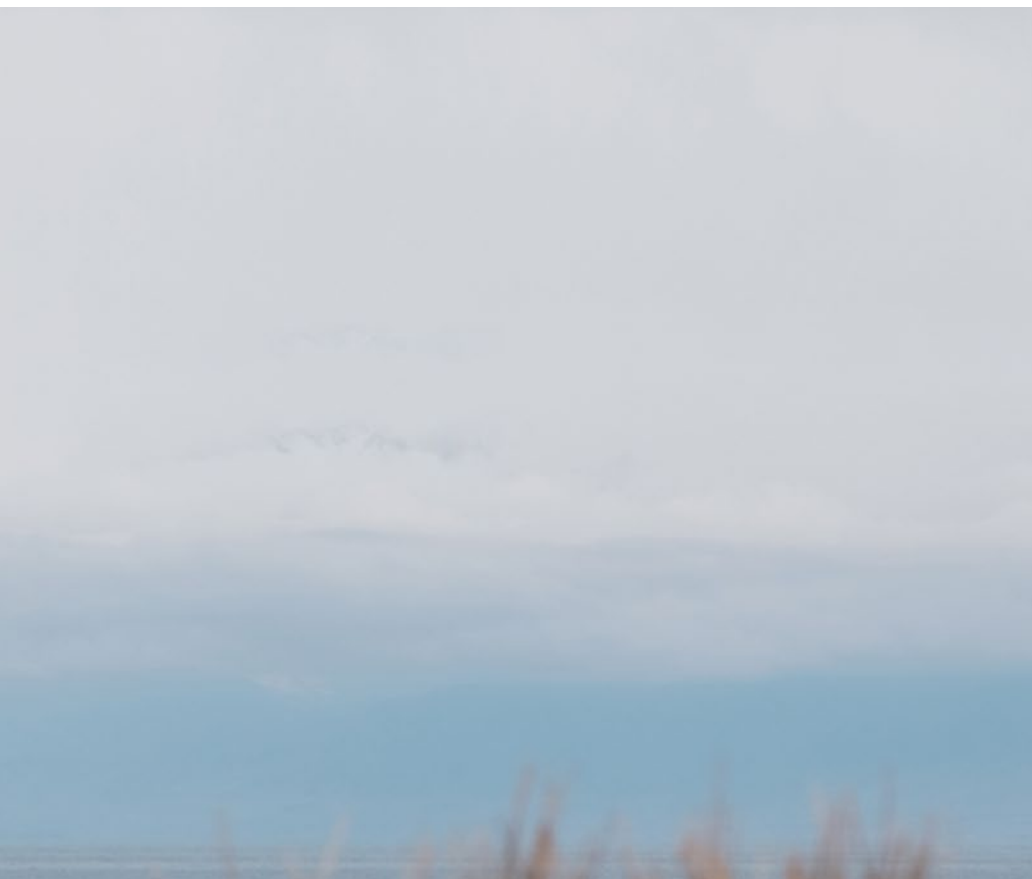
Skúšobní jazdci hovoria, že terén určuje charakter testu vozidla. Práve Kirgizsko ponúka množstvo jazdeckých príležitostí pre vodičov a ich stroje. Široké planiny s kamenistými cestami vedú do vysokých, hrôzu naháňajúcich hôr, ale aj k širokej ponuke rôznych terénov a povrchov ciest.

Prvá etapa vedie z Biškeku do Balykčy, mesta, ktoré osadníci založili pri druhom najväčšom horskom jazere. Doteraz tlmíče Touarega oddychujú bez toho, aby sa podrobili nejakej mimoriadnej záťaži. Štvorprúdová diaľnica na rovinatom teréne nás vedie smerom na severozápad. Prejdeme okolo kazašského

***Touareg V6 TDI (193 kW) 4Motion:**

Spotreba paliva v l/100 km: 7,6 až 7,9 (mesto), 6,0 až 6,3 (diaľnica), 6,6 až 6,9 (kombinovaná), **emisie CO₂ v g/km:** 174 až 180 (kombinované), **energetická trieda:** B





KIRGIZSKO: SRDCE STREDNEJ ÁZIE

Názov a štátne zriadenie

Kirgizská republika (Kirgizsko),
prezidentská parlamentná demokracia

Geografia Krajina je z 94 % hornatá.
Najväčšie jazero Kirgizska je Issyk-Kul.
Ide o druhé najväčšie horské jazero
na svete. Nachádza sa vo výške 1 607
metrov nad morom.)

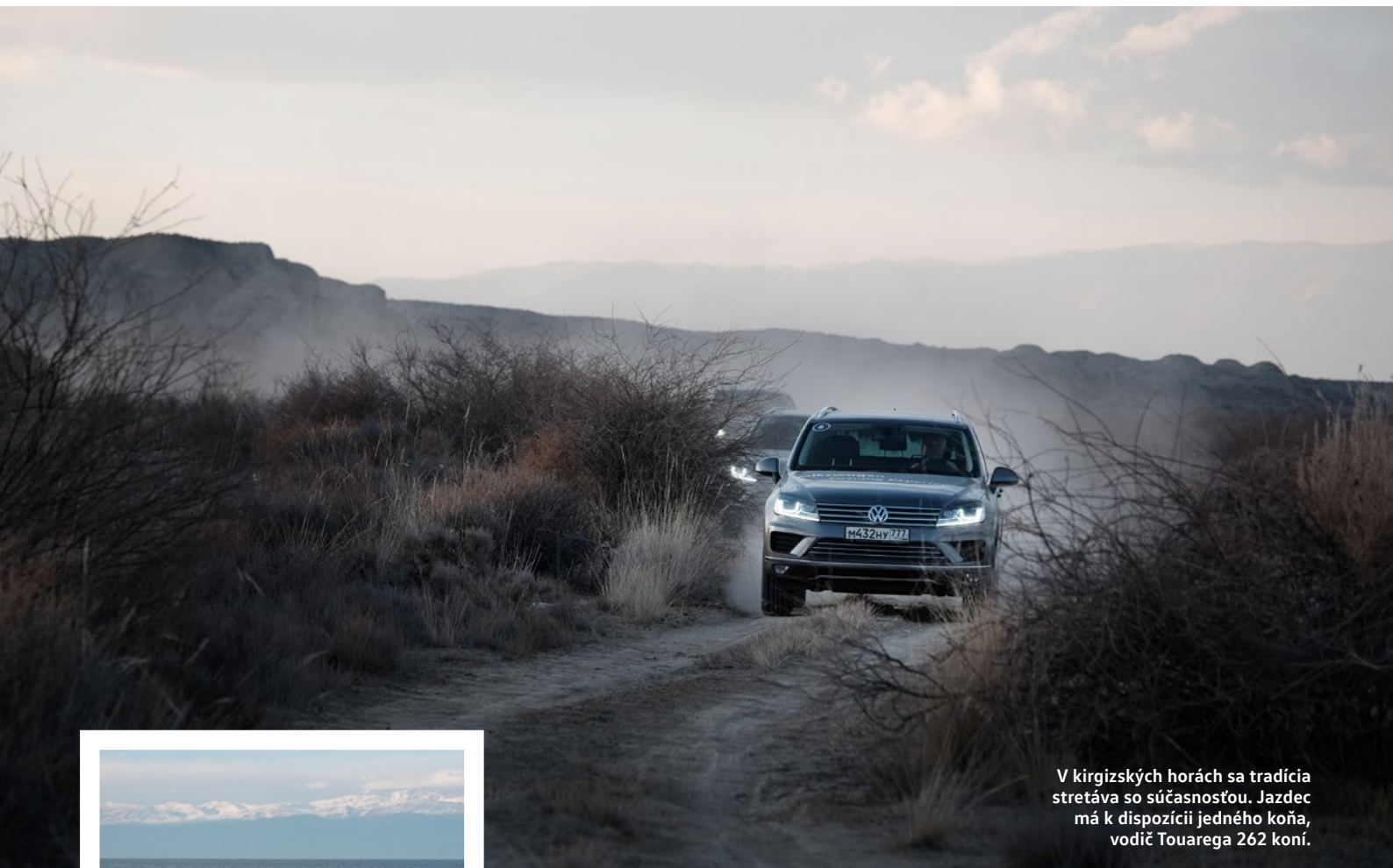
Poloha Kirgizsko je vnútrozemská
krajina v Strednej Ázii. Hraničí
s Kazachstanom, Uzbekistanom,
Tadžikistanom a Čínou.

Obyvateľstvo Krajina má asi 5,7 milió-
na obyvateľov. Približne milión žije
v hlavnom meste Biškek.

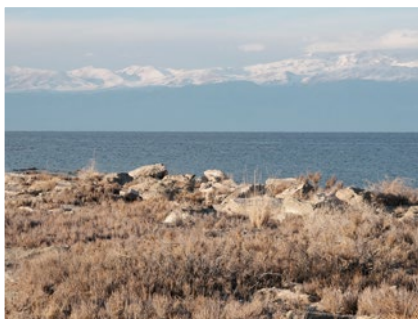


Skalnaté a prašné cesty
sú výzvou pre Touarega
a vodiča na divokom
severovýchode
Kirgizska.





V kirgizských horách sa tradícia stretáva so súčasnosťou. Jazdec má k dispozícii jedného koňa, vodič Touarega 262 koní.



hraničného pásma. Po pár ďalších kilometroch sa cesta začína dvíhať k horám. Blížime sa k bájami opradenej rokline Boom. Podľa dávnej legendy je domovom démona s menom Bo. Hovorí, že v 19. storočí sa pokúsil za každú cenu zastaviť postup expedície ruského objaviteľa Piotra Semionova-Ťan-Šanského (1827 až 1914), ktorý bádal v Malej Ázii.

Démon zaútočil na expedíciu búrkami a víchrami, pokropil ju salvami krupobitia a sneženia. Na ľudí poslal vlky a koňom dolámal nohy. Dnes je však diabol nastavený na modernú dobu. Keďže sneh ani krupobitie nedokážu zastaviť karavánu Touaregov, Bo toto úsilie delegoval na svojich súčasných vazalov, dopravnú políciu. Policajti sa s vami ne-

maznajú v rukavičkách a pokuty za rýchlosť rozdeľujú už pri prekročení limitu o dva kilometre za hodinu. Nie je to však jediná prekážka, ktorá nás môže dostať z naplánovanej cesty.

HĽADÁME DRAKOV PRI JAZERE ISSYK-KUL'

Očakávania patria k jednej z veľkých radostí života. U cestovateľov túto radosť zvyčajne znásobujú zábery z pohľadníc, turistických sprievodcov a kníh. Čínsky cestovateľ Süan-cang v siedmom storočí o jazere Issyk-Kul' napísal: „Zo štyroch strán ho obkolesujú hory. Ústi doň väčšina okolitých riek. Jeho voda má čiernu farbu a chuť zároveň slano a horko. Niekedy je pokojné a inokedy na jazere hučia vlny. Draky a ryby v ňom žijú spoločne.“

Oproti tomu, čo opísal čínsky cestovateľ, sa v súčasnosti až tak veľa nezme-



LEGENDA HOVORÍ, ŽE V JAZERE ŽIJÚ DRAKY. KEĎ SME TAM BOLI, MUSELI LIETAŤ NIEKDE INDE.

nilo. Jazero je dlhé dvesto kilometrov a šesťdesiat kilometrov široké. A čo sa týka chuti vody? Počkajte... nie, vôbec nič sa nezmenilo. Iba čo sa týka tých drakov, vyzerá to tak, že niekam odleteli. Vlastne, v siedmom storočí tu nebola ani sovietska vojenská základňa. Aj tá je už minulosťou. V meste Karakol, ktoré sa nachádza na východnom pobreží jazera, sa voľakedy skúšali torpéda. Fádne budovy zo sovietskej éry stále charakterizujú pobrežie jazera.

GRANDIÓZNA PRÍRODA

Chvíľu kopírujeme pobrežie a potom začneme stúpať k horám obklopujúcim jazero. Aj vďaka nim je jazero také nádherné. Túto grandióznu scenériu sa oplatí vidieť aspoň raz v živote. Najviac pri dobrom počasí. Ohromné, snehom posypané vrcholy, sa lesknú vďaka až gýčovej slnečnej žiare. Pri troche fantázie vyzerajú ako skamenené rebrá planéty Zem. Je to majestátny pohľad. A medzi skaliskami si našlo miesto pleso, ktoré do seba vsáva okolité kalné prúdy.

Pokračujeme v jazde. Dostávame sa na cestu v hlbokom kaňone, ktorý vyhlbila voda. Pneumatické pruženie Touregov podstupuje tvrdú skúšku. Prach, ktorý automobily rozvírili, si sadá iba pomaly. Vyzerá ako závoj poletujúci vo vzduchu. Každý pohľad z okna auta nás utvrdzuje v tom, že práve tu a teraz zažívame to správne čaro Driving Experience.



4Motion jedným pohľadom: prístrojový panel Volkswagenu Touareg.

ODRAZU JE MÍNUS DVADSAŤ

Z tohto miesta vedú všetky cesty iba hore. Netrvalo to ani pol hodiny a Touareg sa vyslobodil zo suchého kaňonu. Odrazu teplota vzduchu klesla zo štyroch stupňov Celzia na mínus dvadsať. Prach už nevírime, keďže tu žiaden nie je. Vystriedali ho metrové záveje. Oslepujúce

slnko sa odráža od snehu, až z toho boľia oči. Teraz sa Volkswagen ľahko brodí snehom smerujúc k výškam. Na pravej aj ľavej strane sa striedajú kilometre dlhé svahy do priepastí. Vyzerá to tak, že vrcholy okolitých hôr zatieňujú dokonca celú oblohu.

Dostávame sa do priesmyku vo výške 4 200 metrov nad morom. Kontrolka teplomera ukazuje mínus dvadsaťdva. Stačí pár rezkých krokov od auta a začnete lapať po dychu. Tak takto vyzerá výšková choroba? Našťastie, naša cesta vedie už iba smerom nadol. Znamená to, že boj s nedostatkom kyslíka sa začína meniť na skúšku nervov. Trasa nás vedie k úzkemu prejazdu medzi vrchmi. Musíme byť opatrnejší ako obvykle. Centimeter po centimetri sa krokom približujeme k údoliu. Kolesám sa darí udržať pohon aj na vrstve čistého ľadu. A zrazu sa po-



časie zmení doslova zo sekundy na sekundu. Hrubý čierny oblak zatieni Slnko a okamžite začína snežiť.

OHĚŇ CIVILIZÁCIE

Pre mňa, ako človeka z mesta, je noc v horách ďaleko od ohňov civilizácie niečím tak trochu strašidelným. Vďaka nekonečnému tichu máte pocit, že ste zabalení v kľbku bavlny. Myslím si, že väčšina účastníkov našej expedície Driving Experience niekde v hĺbke svojho vnútra cíti obavu. Obavu, ktorá pramení z rešpektu pred horským masívom, nekonečnou a nemilosrdnou prírodou. Ruský spisovateľ Fiodor Dostojevskij voľakedy napísal, že je ohromujúce, čo dokáže urobiť jeden slnečný lúč s ľudskou dušou. Naozaj, veľký rozprávač mal úplnú pravdu. Sotva skoré slnečné lúče zafarbili okolité blízke končiare doružova, moje nočné obavy sa rozplynuli ako ranný opar nad jazerom.

NA ŠTYROCH KOLESÁCH A NOVÝ ŽIVOT

Nič nepokazím, ak k hľbaniu o noci zaujmem filozofický postoj. Keď sa nad tým zamyslím, zisťujem, že zážitok zo strachu a oslobodenia pre mňa znamenajú začiatok novej životnej etapy. A nech to znie akokoľvek melodramaticky, je to vďaka schopnostiam modelu Volkswagen Touareg. Tento automobil je vyvinutý tak, aby spájal odlišné svety: svet pohodlného cestovania a svet dobrodružstva. Vodiča vôbec neobmedzuje. Naozaj, dáva mu viac príležitostí.



Bezpečná jazda na ľade a snehu. Pohon všetkých štyroch kolies 4Motion optimálne rozdeľuje energiu medzi prednú a zadnú nápravu, ako aj medzi jednotlivé kolesá.



VOLKSWAGEN TOUAREG

Vozidlo expedície

Volkswagen Touareg dokázal, že je skutočným horolezcom. Tam, kde sa ostatní vzdávajú, model poskytne plnohodnotný výkon. V Kirgizsku sa jazdné skúsenosti zbierali s desiatimi modelmi Volkswagen Touareg V6 TDI 4Motion.

Funkcie Pohon všetkých štyroch kolies, redukčná prevodovka a elektronická uzávierka diferenciálu.

Ďalšie možnosti Ochrana motora (nevyhnutná podmienka pre terénnu jazdu).

Motor 3-litrový naftový motor s výkonom 193 kW (262 koní), krútiaci moment: 580 Nm.

Viac na: www.volkswagen.sk

***Touareg V6 TDI (193 kW) 4Motion „Terrain Tech“:** Spotreba paliva v l/100 km: 7,6 až 7,9 (mesto), 6,0 až 6,3 (diaľnica), 6,6 až 6,9 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 174 až 180 (kombinované), energetická trieda: B



Rok příjemných prekvapení.

Volkswagen na jesennom parížskom autosalóne prekvapil verejnosť, keď namiesto očakávaného modernizovaného Golfu predstavil štúdiu elektromobilu budúcnosti I.D. Na jarnom autosalóne v Ženeve v pôvodnom štýle prezentoval celú plejádu nových modelov.

TEXT: Kamil Pecho FOTO: Volkswagen

Premiere Genf 2017
Volkswagen Arteon

Top-of-the-line Model

Comfort
The Art Technology



Volkswagen



Hlavnou novinkou je už pred niekoľkými mesiacmi avizovaný Arteon. Tento model, ktorý sa v Nemecku už dva dni po výstavnej premiére dal aj objednať, je zasadený do vyššej strednej triedy – nad modelový rad Passat a fakticky nahrádza aj limuzínu Phaeton. A robí to veľmi sviežo a moderne. Je prvým sériovým modelom značky, prinášajúcim nový dizajn. Jedným z jeho najnápadnejších prvkov je nová „tvár“, tvorená širokou maskou chladiča, lichobežníkovo sa zužujúcou smerom nadol a v hornej časti prechádzajúcou do predných reflektorov. Chrómované lišty na horných lamelách masky vykresľujú kontúru, na ktorú plynulo nadväzujú dohora vyhnuté vodiče svetla pre denné svetlá a smerové svetlá z LED. Ďalším cha-

rakteristickým prvkom je trojrozmerné modelovaná kapota zasahujúca zhora do predných blatníkov.

ŠTÚDIA V REALITE

Inšpiráciou pre tento dizajn bola pred dvoma rokmi v Ženeve predstavená štúdiá Sport Coupé Concept GTE. Volkswagen ju veľmi verne pretransformoval na sériový model, no pritom nezanedbal úžitkovú hodnotu. Karoséria má dĺžku 4,86 m, rázvor 2,84 m je dlhší o 5 cm, ako má Passat. Nízku siluetu pripomínajúcu kupé podporujú okná bez rámov v bočných dverách. Veko batožinového priestoru s vymodelovanou odtrhovou hranou sa otvára spolu so zadným oknom – dvere variabilného batožinového priestoru so

Volkswagen
definuje Arteon
ako limuzínu
fastback.



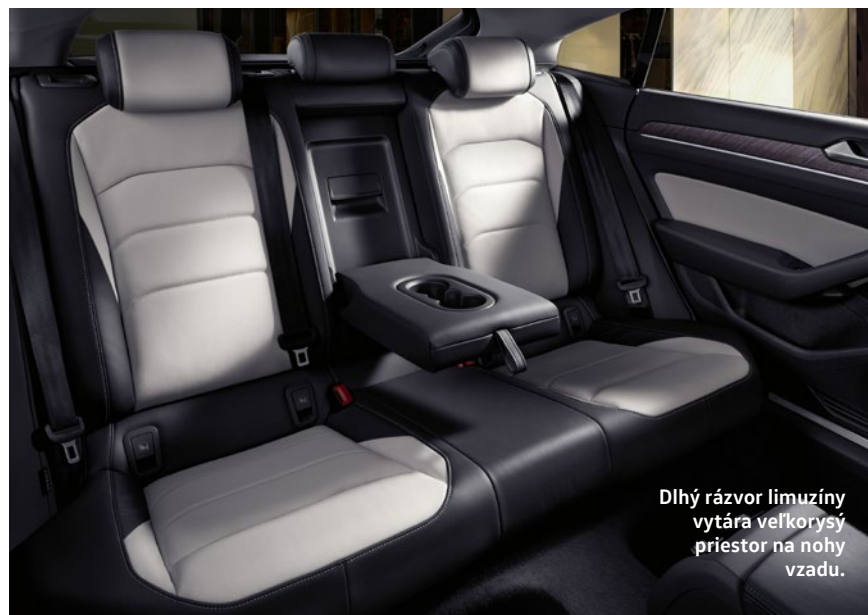


**ELEGANCE
MÁ VIZUÁLNE
LUXUSNÉ LADENIE
A R-LINE PRVKY
ZVÝRAZŇUJÚCE
ŠPORTOVÝ
CHARAKTER.**

základným objemom 563 dm³ (pri sklopených zadných operadlách 1 557 dm³) sú veľmi dobre zamaskované. Elegantný interiér obsahuje známe, ergonomicky perfektné ovládacie prvky. Na želanie výrobca montuje digitálny združený prístroj Active Info Display, projekčný Head-up Display a najnovší systém infotainmentu Discover Pro s ovládaním gestami.

ŠPORT ALEBO ELEGANCIA

Od začiatku sa bude Arteon dať objednať okrem základnej verzie v dvoch príplatkových dizajnových líniiach – Elegance a R-Line. Ako napovedá označenie, Elegance má vizuálne luxusné ladenie a R-Line tradičné prvky na karosérii zvyrazňujúce športový charakter, ako napríklad zväčšené otvory na vstup vzduchu v nárazníku lemované čiernymi lamelami. Pri odštartovaní predaja boli na výber dva najvýkonnejšie motory – benzínový štvorvalec 2.0 TSI s výkonom 206 kW (280 k) a bi-turbodiesel 2.0 TDI s výkonom 176 kW (240 k), obidva štandardne s pohonom všetkých kolies 4Motion a 7-stupňovou prevodovkou DSG s dvoma spojkami. Neskôr ponuku rozšíri osvedčený turbodiesel 2.0 TDI s výkonom 110 kW alebo 140 kW (150 a 190 k) a dva nové benzínové motory: 2.0 TSI s výkonom 140 kW (190 k) a 1.5 TSI Evo s výkonom 110 kW (150 k). Najslabšie motorizácie majú sériovo 6-stupňovú manuálnu prevodovku, 7-stupňová prevodovka DSG je za príplatok, pri ostatných motoroch už je sériovo.



Dlhý rázvor limuzíny vytvára veľkorysý priestor na nohy vzadu.



Interiér modelu Arteon sa vyznačuje pásmom mriežok ventilácie a digitálnymi displejmi.

Priestor ako devíza.



PREDĹŽENÝ TIGUAN ALLSPACE MÁ HARMONICKÉ PROPORCIE.

Kým pri limuzíne ide o eleganciu a dynamický švih, modely SUV tradične bodujú priestorom. Preto aj nový Tiguan dostal predĺženú verziu Allspace, ktorá v modelovom programe presne vyplní pomerne veľkú medzeru k novému Touaregu. Tiguan Allspace má o 11 cm predĺžený rázvor na 2,79 m a o 10,5 cm predĺžený zadný previs, čím dĺžka narástla o 21,5 cm na 4,70 m. Kto by sa obával, že tým utrpí dizajn, môže si vydýchnuť. Automobil nie je nijaký „jazvečík“, práve naopak – zväčšené posledné bočné okienko predĺženej karosérie pôsobí harmonickejšie ako pri krátkej verzii. Vpredu je v detailoch zmenená kapota motora a maska chladiča. Zväčšený vnútorný priestor sa dá využiť na prevoz väčšieho množstva batožiny (objem 730 – 1 770 dm³) alebo väčšieho počtu osôb pri usporiadaní sedadiel 5+2. Tiguan vo formáte XL môže nahradiť napríklad klasický van ako rodinné vozidlo. Ponuka motorov sa začína od výkonu 110 kW (150 k) a siahá po 176 kW (240 k).

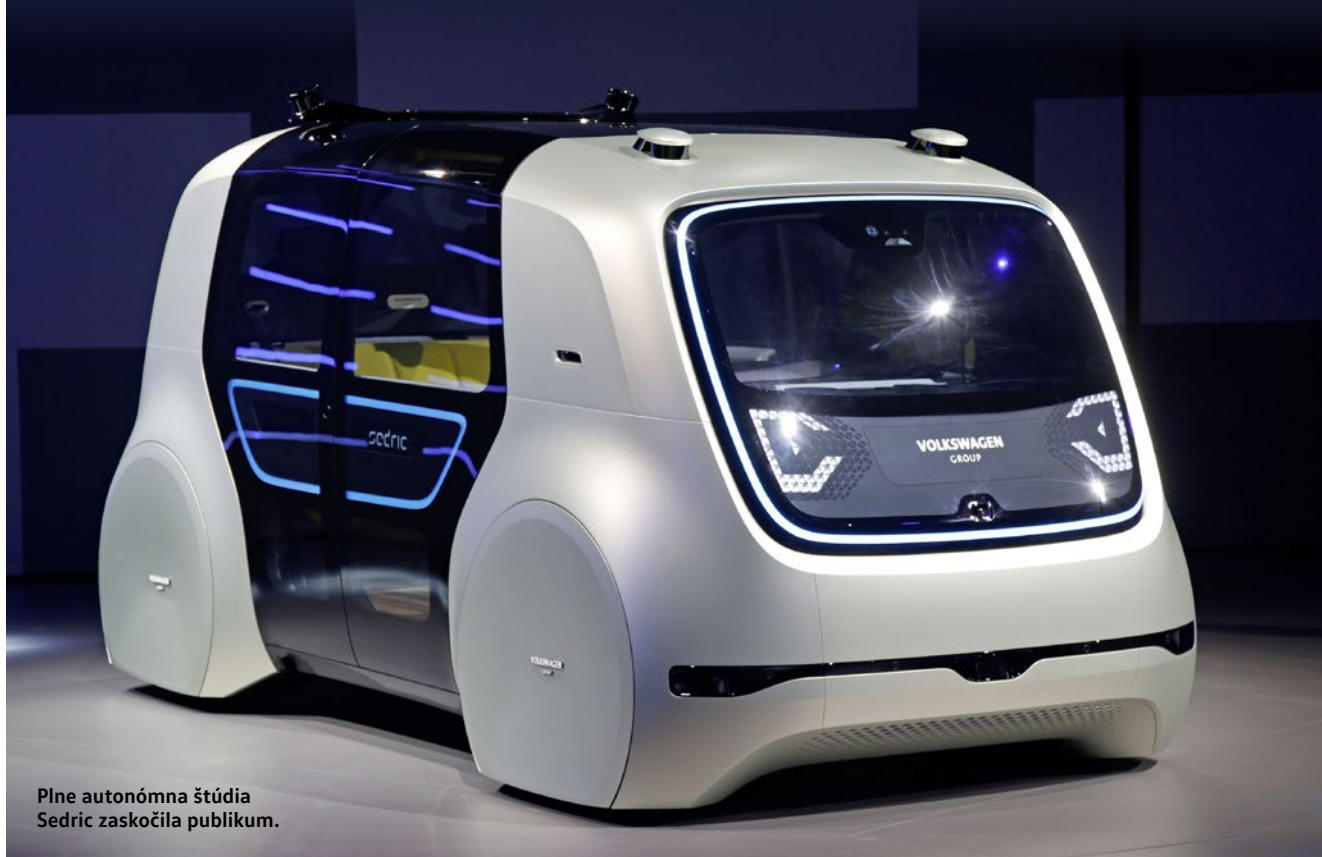
10 MODELOV NA ŠTARTE

Nebýva častým zvykom, že výrobcovia oficiálne potvrdia svoje novinky vopred na dlhšie obdobie. V tomto smere Volkswagen v duchu novej transparentnosti urobil výnimku.

Predseda predstavenstva Dr. Herbert Diess na tlačovej konferencii vo forme projekcie virtuálnej reality poskytol náhľad na **10 nových modelov, ktoré značka predstaví do konca roka 2017.**

Niektoré sú špecifické pre **Južnú Ameriku, Čínu a USA**, ale aj v Európe sa fanúšikovia značky majú na čo tešiť. Príde **up! GTI**, **Polo** novej generácie, kompaktné SUV **T-Roc** a **Touareg** novej generácie, ktorý prevezme rolu vlajkovej lode značky v Európe.

Nový svet.



Plne autonómna štúdia Sedric zaskočila publikum.

SEDRIC JE KONCIPOVANÝ AKO VOZIDLO PRE ZDIEĽANÚ MOBILITU.

Volkswagen sa intenzívne pripravuje už aj na obdobie ďalšej dekády. Ako spoločnú štúdiu celého koncernu na osobitnom podujatí v predvečer autosalónu predstavil automobil Sedric, ktorý dokonale zhmotňuje aktuálny slogan značky „Tvoríme budúcnosť“. Štvormiestny elektromobil s dvoma párami posuvných bočných dverí bez stredového stĺpika demonštruje autonómnú jazdu na najvyššej úrovni (Level 5), ktorá bude možná od roku 2025. Sedric (skratka zo self-dri-

ving car) nemá nijaké ovládacie prvky, volant ani pedále. Jazdí úplne autonómne – stačí aby používateľ stlačil gombík na ovládači a vozidlo príde k nemu, otvorí mu dvere, na základe digitálneho prepojenia vie, kam chce ísť a odvieze ho do cieľa. Používateľ vozidla zadáva úlohy pomocou aplikácie v smartfóne alebo hlasovými povelmi. Plne automatizovaný automobil je navyše koncipovaný ako vozidlo pre zdieľanú mobilitu. Aj taká je vízia mobility budúcnosti značky Volkswagen.

novinky

BEST CARS 2017 NA SLOVENSKU. Volkswagen up!, Tiguan, Touran a Multivan sa umiestnili na prvých miestach vo svojich kategóriách.



Štyri ocenenia za prvé miesta.

Zástupcovia spoločnosti Porsche Slovakia, autorizovaného importéra značky Volkswagen, si prevzali štyri ocenenia za prvé miesta v čitateľskej ankete Best Cars 2017 magazínu auto motor a šport. Okrem toho sa modely značky umiestnili v jednej kategórii na druhom a v štyroch kategóriách na treťom mieste. Volkswagen tak naďalej patrí k najúspešnejším značkám v slovenskej edícii tradičnej medzinárodnej čitateľskej ankety.

Čitateľskú anketu Best Cars (Najlepšie automobily) vypisuje nemecký magazín auto motor und sport už 41 rokov. Slovenská edícia auto motor a šport túto čitateľskú anketu realizuje na národnej úrovni od roku 1996. Pri národných anketách čitatelia volia svojich favoritov z rovnakého súboru modelov ako v materskom magazíne – v 11 kategóriách, pričom aj doplnkové otázky a metodika vyhodnotenia ankety sú identické.

V slovenskej ankete Best Cars 2017 respondenti hlasujú písomne a na internete vyberali v dvoch voľbách z celkovo 378 modelov rozčlenených do 11 kategórii. Volkswagen tohto roku na Slovensku bodoval v oboch voľbách.

V prvej voľbe (A) zvíťazil Tiguan v kategórii kompaktných SUV (10,8 % hlasov) a Multivan (13,2 %) v kategórii MPV. V druhej voľbe (B), limitovanej cenovým stropom, sa na prvom mieste umiestnil up! v kategórii miniautomobilov s podielom 22,3 % hlasov a Touran suverénne zvíťazil v kategórii MPV s 38,5 % hlasov – čo bol najväčší podiel hlasov pripadajúci na víťaza v tomto ročníku ankety.



Okrem štyroch prvých miest z celkovo 22 kategórií sa v rámci dvoch volieb modely značky Volkswagen umiestnili raz na druhom a štyrikrát na treťom mieste. V druhej voľbe s cenovým limitom získal striebro Polo v kategórii malých automobilov. Bronz v nelimitovanej voľbe si odniesol up! v kategórii miniautomobilov a Golf v nižšej strednej triede. V druhej voľbe sa na tretej priečke umiestnil Passat v strednej triede a Touareg v kategórii SUV/Off-road.

ANKETA BEST CARS

Anketa Best Cars poskytuje komplexný pohľad na čitateľské preferencie modelov v jednotlivých štátoch, ako aj detailné a kvantifikovateľné poznatky o vnímaní jednotlivých značiek a ich atribútoch.

Pri tejto ankete majú respondenti dve voľby. V materskej nemeckej ankete v prvej voľbe hlasujú za vozidlá z kompletného výberu a v druhej voľbe hlasujú za modely z dovozu. V jednotlivých národných mutáciách sú pre druhú voľbu stanovené odlišné kritériá výberu podľa špecifik jednotlivých trhov.

Na Slovensku sa v rámci druhej voľby vyberajú modely ohraničené konkrétnym cenovým limitom, ktorý reprezentuje určitý pomer ceny a úžitkovej hodnoty primeraný veľkosti a sile trhu.

10 dôvodov, prečo si zaobstarať elektromobil.

Pomaly, ale isto sa začínajú elektromobily tlačiť do našich životov a v budúcnosti by mohli pravdepodobne úplne nahradiť benzínové či naftové automobily. Dnes je síce ich zastúpenie v porovnaní s klasickými autami malé a ich cena pomerne vysoká, ponúkajú však nemalé výhody. Plusom je aj dotácia zo strany štátu.

TEXT Radoslav Petřík FOTO Volkswagen

1. PRÍSPEVOK NA KÚPU ELEKTROMOBILU

Nový elektromobil si kúpite s pomocou od štátu, pretože od 11. 11. 2016 ponúka dotáciu vo výške 5-tisíc eur na elektromobil a 3-tisíc eur na plug-in hybrid.





2. NIŽŠIE POVINNÉ ZMLUVNÉ POISTENIE (PZP)

Výpočet povinného zmluvného poistenia závisí pri klasických automobiloch od objemu motora. Keďže však elektromobil žiadny nemá, je sadza na toto poistenie nastavená na hodnotu, ktorá zodpovedá vozidlu s objemom do tisíc kubických centimetrov. Takže za PZP zaplatíte oveľa menej ako za obyčajné auto so spaľovacím motorom.



3. NEMUSÍTE PLATIŤ ZA REGISTRÁCIU

Keď už si elektromobil kúpite, nemusíte platiť pri jeho prvom zápise do evidencie vozidiel žiadny registračný poplatok.

4. NA BENZÍN ČI NAFTU UŽ NEMINIETE ANI CENT

Dost výrazná položka vám s kúpou elektromobilu odpadne. Je to nemalá suma, ktorú ste schopný ušetriť práve vďaka tomu, že nepotrebujete už viac tankovať palivá. Prečo? Lebo vaše auto jazdí na elektrinu.



5. VAŠE „PALIVO“ JE K DISPOZÍCII TAKMER VŠADE

Ďalšia výhoda, ktorá je mierne spojená s predchádzajúcim bodom, je, že vaše auto si máte možnosť nabiť takmer hocikde. Stačí, ak je k dispozícii klasická elektrická zásuvka. Môžete však využiť aj dobíjacie stanice určené práve na túto činnosť, ktoré vám auto nabijú rýchlejšie. Slovensko je dokonca jednou z krajín, ktoré majú najrozšírenejšiu sieť dobíjajúcich staníc.

6. UŽ ŽIADNY HLUK ČI EMISIE Z VÝFUKOV

Elektromobil je oproti obyčajným automobilom oveľa tichší, takže vás a ani nikoho okolo nebude (najmä vo veľkomestách) otravovať žiadny hluk motorov. Okrem toho sa do ovzdušia nedostávajú žiadne škodlivé emisie či zapáchajúce výfukové plyny.





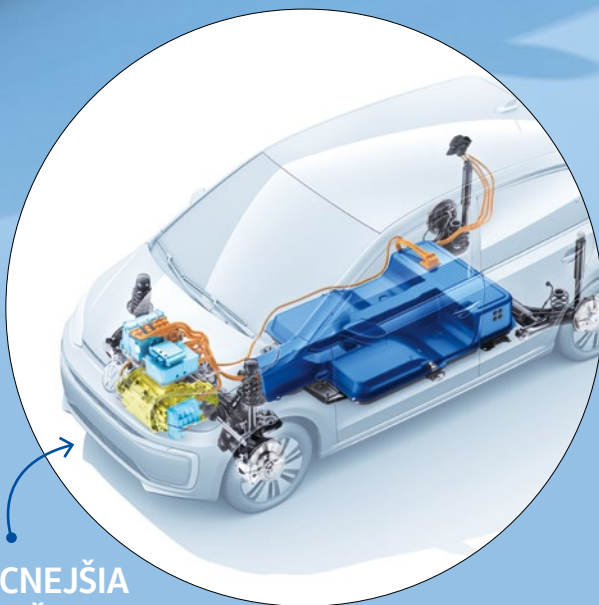
8. CAR-NET E-REMOTE

Všetky elektromobily sú vybavené online komunikačnou jednotkou, prostredníctvom ktorej ste so svojim vozidlom neustále v spojení. Okrem aktuálneho stavu vozidla si viete nastaviť komfortnú teplotu vozidla pred odjazdom, alebo skontrolovať, či je vaše vozidlo plne nabité a pripravené na jazdu.



9. SKVELÁ DYNAMIKA PRI JAZDE

Vozidlá poháňané elektromotorom sú známe aj tým, že ich plný výkon je používateľovi k dispozícii už pri takmer nulových otáčkach. To znamená, že na zošliapnutie „plynového“ pedála reaguje okamžite, čím sa stáva naozaj svižnou myškou. Okrem toho, všetky majú automatickú prevodovku (v zásade len jednostupňovú), takže sa o radenie nemusíte absolútne starať a užívate si radostnú jazdu.

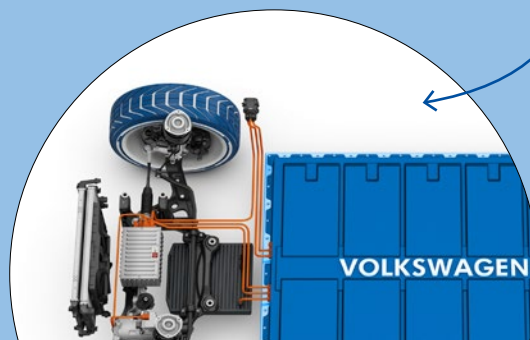


7. LACNEJŠIA ÚDRŽBA

Výrazne jednoduchší systém, menej pohyblivých dielov, žiadne vstrekovanie, štartéry či iné veci, to prináša nemalú výhodu. Oproti klasickým a predovšetkým dieselovým autám, ktoré ich majú tisícky, sa pri elektromobiloch môžu súčiastky pokaziť len občas a pritom sú veľmi jednoduché. Existuje len málo bežných servisných úkonov.

10. VÝVOJ NEUSTÁLE NAPREDUJE

Mnohých trápi batéria, respektíve dojazd na jedno nabitie elektromobilu. Dobjijete ho za približne pol hodinu a dojazd je až do 300 kilometrov. Avšak výrobcovia prichádzajú stále s vylepšeniami. Preto vývoj napreduje a (nielen) dojazd spolu s kapacitou smerujú k čoraz vyšším číslam.



Retrovízia.



Ako druhú štúdiu elektromobilu blízkej budúcnosti Volkswagen predstavil už na januárovom autosalóne v Detrote mikrobús I.D. BUZZ. Na marcovom ženevskom autosalóne ho predviedol európskemu publiku.



Sedem desiatroči, príbuzný dizajn, úplne iná koncepcia.

Na ovládanie stačí multifunkčný volant, dva pedále a tablet.



**ROVNAKO AKO V PRÍPADO
ŠTÚDIE I.D., POČÍTALO SA
S VYBAVENÍM VOZIDLA
PRE AUTONÓMNU JAZDU.**

Nový spôsob označovania elektromobilov Volkswagen, ktoré sa začnú vyrábať od roku 2020, už nepredpokladá predponu e- ako pri elektrifikovaných verziách sériových modelov e-up! a e-Golf, pretože pôjde o úplne nové modely. Základom bude skratka I.D. doplnená ďalším slovom. Meno štúdie BUZZ je na jednej strane ponáškou na legendárny „bus“ a na druhej strane symbolizuje bzukot elektrického pohonu.

FULL SIZE

Štúdia s dĺžkou 4,95 m a extrémne dlhým rázvorom 3,30 m predstavuje rozmerový vrchol modularnej stavebnice komponentov pre elektrický pohon Volkswagen MEB. Aby dlhý rázvor negatívne neovplyvňoval obratnosť, štúdia má riadenie zadných kolies, prispievajúce k priemeru otáčania pod 11 m. Vysoká flexibilita stavebnice MEB umožňuje použiť pohon prednej, zadnej alebo obidvoch náprav a kapacitu trakčnej lítiovo-iónovej akumulátorovej batérie prispôsobiť podľa potreby. V prípade I.D. BUZZ sú obidve nápravy poháňané zhodnými elektromotormi s výkonom 150 kW (v prepočte 204 k), ktoré spolu poskytujú systémový výkon 275 kW

(374 k). Batéria uložená pod podlahou karosérie má kapacitu 111 kWh. Táto technika umožňuje štúdiu dosahovať zrýchlenie z 0 na 100 km/h za približne 5 sekúnd, maximálna rýchlosť je kvôli dojazdu obmedzená na 160 km/h. Dojazd podľa aktuálnej európskej metodiky NEDC je 600 km. Vysokonapäťová batéria sa nabíja všetkými štandardizovanými spôsobmi, od verejných nabíjacích staníc so striedavým alebo jednosmerným prúdom až po bežnú elektrickú zásuvku v domácnosti, resp. domácu nabíjajúcu stanicu Wallbox. Okrem toho systém na induktívne bezkontaktné nabíjanie pri výkone nabíjacieho zariadenia 150 kW dobije batériu na 80 percent kapacity za necelých 30 minút.

JEDEN PRIESTOR

Karoséria päťdverového mikrobusu s párom bočných posuvných dverí, inšpirovaná historickým vzorom pred 70 rokov, poslúžila dizajnérom Volkswagenu ako báza pre stylistické cvičenie v oblasti ovládacích prvkov a variability. Rovnako ako v prípade štúdie I.D., počítalo sa s vybavením vozidla pre autonómnú jazdu, preto má aj I.D. BUZZ oválny, elektricky zasúvaný volant s multifunkčnou kapacitnou dotykovou plochou. Ovládacie prvky sú sústredené do výklopného tabletu v stredovej konzole medzi prednými sedadlami. Individuálne funkcie pre vodiča a jednotlivých spolujazdcov sú decentralizované do dverí. Zospodu osvetlené dotykové tlačidlá umožňujú



Kombinovaná zásuvka CCS umožňuje všetky druhy nabíjania cez kábel



Zadnú časť kabíny tvorí variabilná pohodlná lôžka.

ňujú napríklad nastavovanie individuálnej teploty a vpredu aj spúšťanie okien. Všetky sedadlá, ktorých môže byť až 8, sú ukotvené v kolajničkách v podlahe pokrytej brezovým drevom a dajú sa v nich posúvať a otáčať, rovnako ako stredová konzola. Sklopné sedadlá sa dajú premeniť aj na lôžka. Batožinový priestor, prístupný cez piate, dohora výklopné dvere má podľa konfigurácie sedadiel objem od 660 do enormných 4 600 dm³. Pretože v prednej časti karosérie elektromobilu je iba minimum agregátov, pred spolujazdcom je ďalší malý batožinový priestor s objemom 200 dm³. Všetky dvere sa otvárajú a zatvárajú elektricky.

ÚPLNÁ AUTONÓMIA

Štúdia I.D. BUZZ podporuje vodiča systémom Augmented Reality Display, ktorý premieta informácie na predné sklo tak, že sa javia v reálnom priestore vo vzdialenosti 7 až 15 m pred vozidlom. Rovnako ako pri prvej štúdii I.D., vodič môže stlačením loga vo volante aktivovať režim autonómnej jazdy. Volant sa elektricky zasunie do prístrojového panelu a odpojí od prevodovky riadenia. Vodič si potom môže sedadlo otočiť o 180° a sediac proti smeru jazdy sa rozprávať so spolujazdcami. Pri autonómnej jazde vozidlo využíva

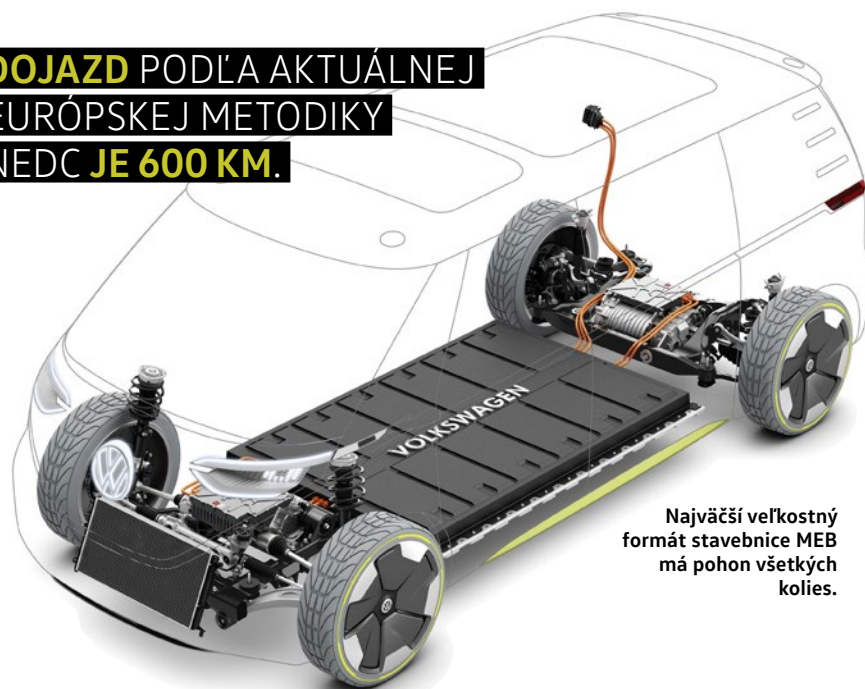
vysúvacie laserové skenery na streche, radarové senzory, ultrazvukové senzory, prednú kameru a priestorový kamerový systém zachytávajúce okolie. Informácie o premávke vozidlo prijíma z cloudu.

REALITA ZAJTRAJŠKA

I.D. BUZZ okrem dizajnu a techniky autonómnej jazdy predstavuje aplikáciu stavebnice elektromobility EMB vo for-

máte XL. Podľa doteraz dostupných informácií Volkswagen plánuje svoje nové modelové rady elektromobilov vyrábať v dvoch veľkostných kategóriách. Menšiu budú tvoriť kompaktný model odvodený od štúdie I.D. a príbuzná limuzína so stupňovitou zadnou časťou karosérie. O dva roky neskôr má nasledovať skupina veľkých vozidiel, ktorú budú tvoriť veľká limuzína, elektrické SUV a eventuálne aj mikrobus.

**DOJAZD PODĽA AKTUÁLNEJ
EURÓPSKEJ METODIKY
NEDC JE 600 KM.**



Najväčší veľkostný formát stavebnice MEB má pohon všetkých kolies.

Nový Crafter

navštívil pivovar ERB.

Značka Volkswagen Úžitkové vozidlá vyslala nový Crafter na cestu po Európe. Za 124 dní prekonal viac ako 50-tisíc kilometrov a prešli cez 31 štátov. Bez prestávky. Najrozmanitejšie profily cesty a klimatické zóny. Cieľ: v každom štáte nájsť tých najvýnimočnejších remeselníkov. A zistiť, čo ich neustále poháňa k perfekcii.

TEXT (red)

Nový Crafter bol prispôsobený potrebám a požiadavkám rôznych skupín používateľov. Výsledkom je úžitkový automobil, ktorý je praktický, hospodárny a inovatívny ako nikdy v minulosti – a tým vhodný pre všetky výzvy počas komerčného využitia.

Carsten Sass, vedúci predaja pre Ne-mecko, tvrdí: „Nový Crafter sme vyvinuli v úzkej spolupráci s našimi cieľovými skupinami, a pritom sme zvlášť dbali na kvalitu.“

Plánovaná expedícia prechádzala temer celou Európou, kde autá prešli napríklad Francúzskom, Španielskom či dokonca aj Islandom.

Celú jazdu bolo navyše možné kontinuálne sledovať na sociálnych sieťach ako Facebook či Twitter. Rovnako sa zobrazovala aj na internetovej stránke www.crafter2craftsmen.com, kde nájdete každú jej zastávku. Na jedenkrát sa absolvovalo celkovo 50-tisíc kilometrov a prešlo sa cez 31 štátov. Nový Crafter tým demonštruje, čím je: spoľahlivým automobilom pre všetky profesie – rovnako bežné, ako aj nezvyčajné.

Vďaka tejto netradičnej kontrole kvality, sa nový Crafter na svojej trase dostal aj na Slovensko. Tu sa zastavil v jednom z najkrajších miest u nás, priamo v Banskej Štiavnici. A to vďaka výnimočnému pivu ERB, ktorý sa tu priamo vyrába.

Pri tejto príležitosti sme vyspovedali Jozefa Siváka, ktorý je obchodným riaditeľom a pivným someliérom pre ERB. Pivovar bol uvedený do prevádzky už v roku 2010. V rozhovore sa dozvieme, aké boli jeho začiatky, no navyše ako im Crafter splnil očakávania správneho vozidla.

Cieľom expedície Crafter2Craftsmen bolo nájsť v každej krajine výnimočných európskych remeselníkov. V čom je výnimočný ERB?

Výnimočnosť nášho projektu spočíva v základnej koncepcii – vrátiť pivu to, čo mu globalizácia zobrala. Globalizácia má pre ľudstvo svoje výhody, no v prípade piva ide skôr o hlavnú nevýhodu, a to o stieranie regionálnych rozdielov. Preto pivo ERB chutí aj tým, ktorí pivo „nemusia“. Lahodná chuť a najmä vôňa je dosiahnutá kvalitnými surovinami, špičkovou technológiou a podporená je našou filozofiou, ktorou pivo v hierarchii nápojov posúvame na výrazne vyššiu priečku, než mu spoločnosť dnes prisudzuje. Pivo je najstarší alkoholický nápoj. Spočiatku bolo potravinou, zdrojom živín, energie a minerálov, od toho je aj zaužívané pomenovanie – tekutý chlieb. Dnes je pivo



**50 494
KILOMETROV
CEZ 31 ŠTÁTOV.
ZA ŠTYRI MESIACE.**



Jozef Sivák

obchodný riaditeľ a pivný someliér
ERB-Eduard Rada Breweries, s. r. o.
Banská Štiavnica

luxusným statkom, nástrojom spoločenského života a gastronómickou lahôdkou, ak tak o ňom uvažuje aj samotný výrobca.

Privítali ste nás v krásnych priestoroch v pôvabnej Banskej Štiavnici. Priblížite nám históriu vášho pivovaru?

Sídlime v historickom centre v krásnej Banskej Štiavnici, v národných kultúrnych pamiatkach, ktoré sme aj sami zrekonštruovali. Nadväzujeme na tradíciu výroby piva v tomto meste, keďže v minulosti bolo priamo v Banskej Štiavnici asi 10 malých pivovarov. Tie by sa dnes dali nazvať reštauračnými – v minulosti to boli krémy, ktoré si varili pivo. Na rozdiel od nich sme my produkčný pivovar, takmer celá naša produkcia je vyrábaná pre slovenské špičkové hotely a reštaurácie alebo bary.

Ponúkate exkluzívne produkty, čo ich odlišuje od bežných pív?

Odlíšenie od iných je dosiahnuté kvalitnými surovinami, špičkovou technológiou, vzdelaným a šikovným personálom, no najmä pivu dávame dostatok najdrahšej suroviny, ktorá sa nedá umelo vytvoriť – čas. Málokto si uvedomuje, že čas je najdôležitejšia surovina. Všetci hovoria o vode, lenže v dnešnej pretechnizovanej dobe dokážete vodu upraviť na také parametre, aké potrebujete, čo je úplne bežné najmä pre veľké pivovary. Vyrobiť čas sa však ešte nikomu nepodarilo. A potom, naše pívá dokážu ponúknuť spotrebiteľovi zážitok. Pri pive ERB zrazu zistíte, že pivo môže aj voňať, príjemne chuť a je ozdobou prestretého stola. Taktiež je výnimočne kombinovateľnosťou so zaujímavými jedlami. Aj preto máme širší

sortiment – každé pivo je vhodné k iným typom jedál alebo dezertov. Mnohí kuchári používajú naše pivo aj do varenia, čo s inými pivami skúšali, no neosvedčilo sa im to.

A čo výnimočne aktuálne chystáte pre svojich zákazníkov?

Pre tento rok máme prichystané viaceré novinky a zároveň dokončujeme mnohé investície. Modernizujeme chladenie pivovaru a zväčšujeme ležiacku kapacitu, keďže sme rozšírili sortiment našich pív a, ako som už spomenul – kvalitné dielo potrebuje dozrievať dostatočný čas. V minulom roku sme vytvorili Nealkoholický ERB, o ktorý je mimoriadny záujem. Je pripravený náročným, ale správnym spôsobom – nechemicky a bez použitia špeciálnych strojov a zariadení. Len za pomoci vyšľachtených kvasiniek, ktoré tvoria minimálne množstvo alkoholu. Interne ho nazývame denným pivom, pretože je určené najmä na konzumáciu k dobrým jedlám počas dňa, keď účinok alkoholu nie je žiaduci. Na večer odporúčam novinku, ktorú sme uviedli v novom roku – ERB Braxatoris. Je to nový pivný druh, nedá sa prirovnať k žiadnym iným pivám. Má lákavú jantárovú farbu a zaujme aj ľahkou vôňou exotického ovocia. Pri napaní vás prekvapí jemná sladkosť, príjemná najmä dáмам. Po malej chvíli sa prejaví rafinovaná horkosť, ktorú si spočiatku vôbec neuvedomujete, no postupne narastá, až ju vystrieda príjemné teplo v celých ústach. Fantastický zážitok prináša na prvý pohľad nespojiteľná kombinácia tohto piva s ovocnými dezertmi. Kľúčovým pre nás ostáva ERB Svetlý ležiak 12 %, keďže slovenský trh je mimoriadne konzervatívny a ležiaky sú typickým predstaviteľom piva. No našou filozofiou a edukáciou učíme spotrebiteľa, že pivo nie je len svetlé alebo tmavé, a najmä, že pivo je hodnotným spoločníkom stolovania, podobne ako víno. Našu ERB akadémiu sme rozšírili o nového člena – ambasádora ERB-u, ktorý pracuje s personálom klientov, vzdeláva ich a výsledkom je jednoduchšia práca s našim pivom. Poslednou zaujímavou novinkou je vytvorenie špeciálneho e-shopu pre členov Klubu ERB.

Ako sa vám aktuálne darí v biznise?

Možno to bude znieť ako kliše, ale darí sa nám veľmi dobre. Samozrejme, je za tým veľké úsilie celého tímu. Aj keď najväčšiu predispozíciu úspechu vidím v tom, že sme rodinná firma. Je pravda, že práca sa prejavuje aj v našom súkromí, jednoducho, práca sa odchodom z kancelárie pre nás nekončí. A tým, že sme dve generácie vo vedení, vznikajú niekedy náročné situácie spôsobené generačným rozdielom, no starší nás pozitívne ovplyvňujú, inšpirujú a odovzdávajú svoje cenné skúsenosti, a my mladší prinášame zas iný pohľad. Do dvoch rokov rozšírime skupinu ERB o ďalší projekt – butikový, štvorhviezdičkový Hotel ERB. Začali sme ho stavať vo februári 2016 a bude to už štvrtá národná kultúrna pamiatka, ktorú sme v centre Banskej Štiavnice zrekonštruovali. Susedí priamo s budovou Pivovaru ERB, v ktorej sídli okrem samotného pivovaru aj reštaurácia a divadlo. Obe tieto budovy sú zo 16. storočia. Cez ulicu sa nachádza bývalá synagóga, ktorá bola v dezolátnom stave a vlastne boli len dve možnosti – buď by sa rozpadla, alebo ju niekto zachráni. Keďže hrozilo, že sa zrúti na náš pivovar, rozhodli sme sa ju kúpiť a zachrániť. Dnes v nej sídli riaditeľstvo pivovaru a časť výroby – plniaca linka sudov a fliaš a sklad.

Na trhu ste sedem rokov. Ako sa za tento čas zmenil postoj Slovákov k menším pivovarov? Zdá sa, že zažívajú obrovskú vlnu expanzie.

Skúsenosti s pivovarníctvom máme od roku 1994. Odvtedy sa trh zmenil viackrát. Vlastne sa rozdelil medzi dva megapivovary. To dalo priestor vzniku menších pivovarov, v ktorých pivo chutí celkom inak. No výrazná expanzia menších pivovarov nastala pár rokov po vzniku Pivovaru ERB. My sme príchodom na trh síce spôsobili cenový šok, no zároveň sme ukázali, že je nereálne vyrábať v malom, s ohľadom na kvalitu a výnimočnosť, v cenách megapivovarov. Aj preto niektoré minipivovary skončili svoju činnosť alebo prešli reštrukturalizáciou. Neuvažovali o pive ako o hodnotnom nápoji, ale porovnávali sa s veľkými pivovarmi. Väčšina Slovákov si však stále myslí, že pivo by malo byť lacnejšie ako balená voda, vnímajú



ho ako „montérkový nápoj“. V spoločnosti sa mnohí práve preto pivu vyhýbajú. Konzument ERB-u si ho rád vychutnáva, neobeduje vo fastfoode, dopraje si čerstvo navarené jedlo. Čiže nie je konzumentom, ktorý potrebuje denne vypíť 10 pív, ale hľadá zážitok, ktorý mu naše pivo poskytuje.

Kde vidíte značku ERB v budúcnosti? Plánujete ďalšie aktivity, prípadne expanziu na zahraničné trhy?

Expanzia do zahraničia je nereálna, pretože na všetky procesy dozeráme a bolo by zložité kontrolovať napríklad spôsob skladovania a čapovania v Japonsku alebo Nórsku či v Austrálii, odkiaľ sme zaznamenali záujem. Po výstavbe Hotela ERB máme pripravený projekt výstavby obytného komplexu pre zamestnancov pivovaru, reštaurácie a hotela. Kapacita pivovaru ostane rovnaká, je obmedzená veľkosťou varne. Nárast pivovaru bude v smere vplyvu vnímania piva, nie v smere zväčšovania produkcie. Ja by som rád v blízkej budúcnosti rozšíril našu ERB akadémiu, ktorá sa venuje vzdelávaniu personálu našich klientov o program výučby a výchovy pivných someliérov. Aby som neostal len jedi-



Našou filozofiou a edukáciou učíme spotrebiteľa, že pivo nie je len svetlé alebo tmavé, a najmä, že pivo je hodnotným spoločníkom stolovania, podobne ako víno.



ným pivným someliérom na Slovensku, stačí, že som prvý. Myšlienku pivného someliérstva treba šíriť ďalej.

Všimli sme si, že pred pivovarom parkujú dvaja starší bratia nového Volkswagenu Crafter. Ako vám pomáhajú v práci v pivovare? Prečo ste sa rozhodli práve pre tento model?

Mali sme kritériá, ktoré vlastne splnil až Crafter. Hľadali sme spoľahlivé vozidlo s vysokou úžitkovou hodnotou, komfortom a najmä so zadným pohonom. Dôležité však boli aj adekvátne prevádzkové náklady. Už teraz sa tešíme na obmenu vozidlového parku za nový Crafter, i keď si netrúfame predpovedať, kedy to bude. Aktuálne Craftery majú síce 5 rokov, no sú stále vo výbornej kondícii.



Pivovar sídli v historickom centre v krásnej Banskej Štiavnici, v zrekonštruovanej národnej kultúrnej pamiatke zo 16. storočia.



Avis a Volkswagen. Dve značky, ktoré sú synonymom tradície a kvality, na Slovensku intenzívne spolupracujú. Začiatkom roka Avis do svojej flotily zakúpil približne 300 nových Volkswagenov.

Aké vozidlá si u vás slovenskí vodiči požičiavajú najradšej?

U nás majú zákazníci široké možnosti zvoliť si vozidlo alebo dokonca produkt, ktorý chcú využívať. Naším zákazníkom ponúkame štyri základné produkty.

Najzákladnejším produktom je samozrejme autopožičovňa, následne operatívny lízing Avis Lease. Tretím úspešným produktom je zapožičanie úžitkových áut – na našich cestách môžete vidieť obrábané dodávky, konkrétne od tohto roka nové Volkswageny Crafter. Štvrtý produkt, ktorý máme, je Maxirent, kde si zapožičiate auto na celý rok. Tento rok začíname budovať nový produkt, požičiavanie luxusných áut.

Naša flotila áut má vyše 1 300 vozidiel a sme štvrtým najväčším nákupcom v Slovenskej republike, ak nepočítame štátny sektor. Veľká časť našich nových vozidiel, ktoré sme zakúpili, je od automobilky Volkswagen. A s tým súvisí aj vaša otázka. Veľmi veľa slovenských vodičov šoféruje vozidlá z kategórie C, čiže majú radi skôr väčšie než malé autá. Bežný Slovák nakupuje auto hlavne v rozmedzí od 10- do 20-tisíc eur, a práve tam sa napríklad nachádza Volkswagen Golf v rôznych variáciách.

Začiatkom roka ste uzavreli jednu z najväčších objednávok týchto vozidiel od spoločnosti Volkswagen. Koľko ich pribudne vo vašom vozidlovom parku?

Spolu sme zakúpili približne 300 Volkswagenov a z toho je asi 75 percent modelov Golf. A to v rôznych variáciách. Teda máme autá, ktoré sú v klasickom alebo kombi variante a zákazník v nich nájde benzínový alebo dieselový motor. Samozrejme, máme aj autá, pri ktorých sme sa rozhodli pre manuálnu alebo, naopak, automatickú prevodovku. Okrem Golfu berieme aj manažérske modely Passat. Do nášho parku pribudne aj nový Tiguan, deväťmiestne Caravelly a ako som spomínal, nový Volkswagen Crafter.



Volkswagen nestráca identitu. A preto ho chceme.

Rozhovor s Vladimírom Orthom, ktorý je CEO najväčšej autopožičovne na Slovensku, spoločnosti AVIS.

Prečo práve Volkswagen?

Základná matematika je, aby samotná značka patrila na Slovensku k najpredávanejšim, aby bol po nej dopyt a aby ju chceli zákazníci.

A to všetko Volkswagen spĺňa. Dôležitá je aj cena, no a autá od automobilky Volkswagen majú dobrú zostatkovú hodnotu. Výhodou sú nízke náklady na prevádzku, patria k veľmi vyspelým na cestách. Navyše patria medzi najbezpečnejšie vo svojej triede. Nemáme žiadne negatívne skúsenosti.

Koľko vám trvalo, kým ste sa rozhodli, že práve tieto autá sú pre vás a vašich zákazníkov zaujímavé?

Snažíme sa nakupovať celé spektrum vozidiel. Máme v ponuke rôzne značky. Volkswagen spĺňa naše potreby dokonale. Musíme sa pozrieť aj na to, že 85 percent našej činnosti robíme s biznis sektorom a 15 percent so súkromnými osobami. A práve v spolupráci s firmami patria na Slovensku k najväčším investorom spoločnosti s kapitálom z Nemecka, ktorí sú lojálni k vozidlám vyrábaným v ich automobilkách.

Prešli kúpené autá nejakou špeciálnou úpravou, alebo sú to klasické vozidlá, ktoré si môže kúpiť ktokoľvek?

Naším primárnym cieľom je vždy nakúpiť najväčšie novinky na trhu. A ihneď, ako sme vedeli, že na trh prichádza nový Golf, tak sme ich jednoducho nakúpili. V zásade sme ich objednali takmer ihneď a budeme ich mať medzi prvými na Slovensku. Podobný prípad nastal napríklad s Passatom, ktorý sa potom stal autom roka, alebo napríklad s Tiguanom. Ľudia, ktorí si požičiavajú autá, ich nechcú len preto, že ich potrebujú, lebo nemajú auto, ale aj na otestovanie daného modelu či na zábavu. Aj pre tieto dôvody existuje autopožičovňa.

Ak už máte nové autá medzi prvými, myslíte si, že vám to dáva konkurenčnú výhodu?

Myslím si, že väčšina našich lojálnych zákazníkov vie, že Avis vždy okamžite uvádza novinky do svojej flotily. Tento rok to je konkrétne sedem rôznych vozidiel. Väčšina požičovní požičiava autá, lebo niekto potrebuje štyri kolesá a volant. My to spĺňame, no navyše dávame do rúk zákazníkom vždy nové auto s prvotriednymi službami. Do vozidiel objednávame nadštandardnú výbavu. Majú vstavanú navigáciu, čiže si už nič nemusíte prilepiť na čelné sklo, ďalej moderné motory s nízkou produkciou CO₂ alebo veľké množstvo bezpečnostných systémov.

Aké máte skúsenosti s vozidlami značky Volkswagen z minulosti?

Vynikajúce. Sú to spoľahlivé vozidlá, ktoré klienti majú radi. Pre nás je výhoda, že majú nízke prevádzkové náklady a nie je problém následne ich odpredať. Neostávajú nám na sklade a za všetko hovorí to, že tieto autá majú jednu z najväčších vyťaženosťí. Koncern VW má u nás viac ako 30-percentný podiel na celkovej flotile.

Ktoré modely ste už u vás v minulosti mali? Rozrástá sa vaša ponuka Volkswagenov?

V minulosti sme mali len Golf a Passat. Teraz máme len z Golfu štyri rôzne verzie. Teda klasický hatchback, kombi verziu, a to všetko s manuálnou alebo automatickou prevodovkou. Nikdy sme nemali úžitkové autá od Volkswagenu.



Na snímke, kde sa nachádza časť nových Golfov pre spoločnosť Avis, z ľavej strany Mária Belovičová, senior fleet manager AVIS Slovensko, v strede Vladimír Orth, výkonný riaditeľ AVIS Slovensko a Konrád Balla, prevádzkový riaditeľ AVIS Slovensko.

Všetko zmenil až nový Crafter, ktorý je úžasným, pekným a jedinečným úžitkovým vozidlom. Určite zamieša karty na trhu. V tomto prípade sme pristúpili k masívnemu nákupu, takže určite ho bude na slovenských cestách vidieť. Samozrejme, máme aj ďalšie modely ako Caravellu, čo je deväťmiestne auto. Volkswagen nepatrí medzi najlacnejšie autá, za vynaložené finančné prostriedky vám však poskytne vynikajúcu protihodnotu.

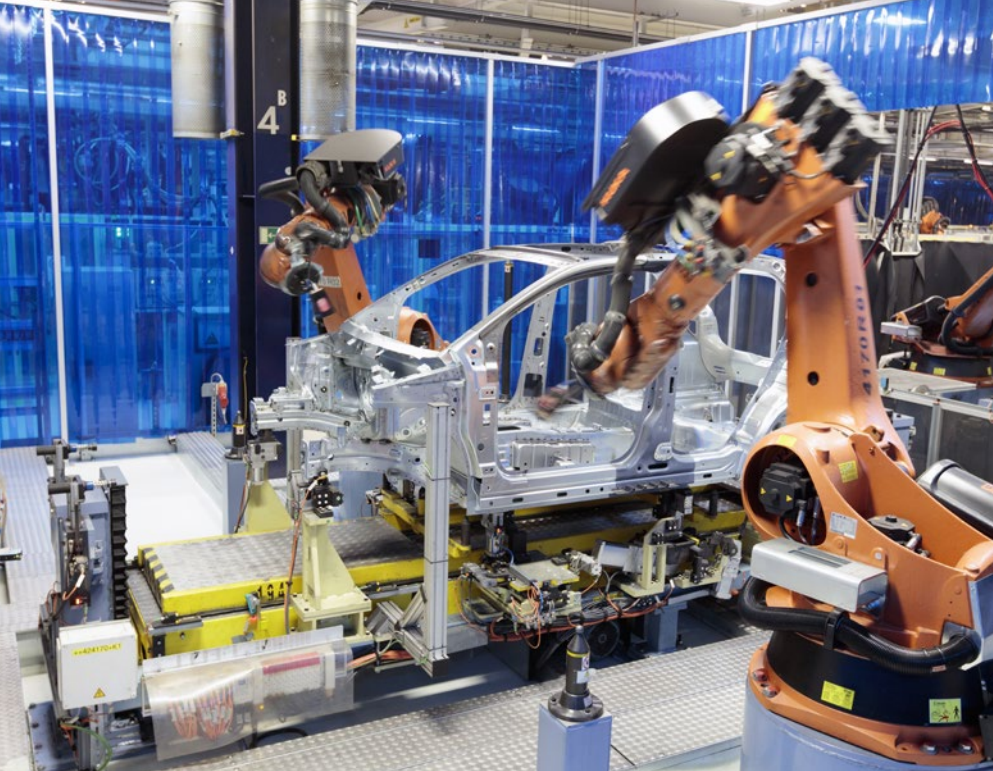
Kedy už bude možné vidieť nové Golfy od vás na cestách?

Myslím, že sa len teraz predstavujú na autosalóne v Bratislave, no a u nás si ich už môžete vyskúšať. Budeme mať k dispozícii už asi 50 až 60 týchto áut. My nekupujeme desať áut. Ak sa už pre nejaký model rozhodneme, chceme ich stovky.

Čo si najviac ceníte na tejto spolupráci?

Funguje ako digitálne hodinky. Nechcem povedať, že švajčiarske, pretože Nemci nie sú Švajčiari (smiech). Volkswagen vie, že Avis je najväčšou autopožičovňou na Slovensku a že najlepším spôsobom, ako spropagovať auto, je dať ho do našej flotily. U nás sa totiž vystrieda na jednom aute približne 3,8 zákazníka za mesiac. Ak si to spočítate, sú to stovky ľudí, ktorí dostanú možnosť vyskúšať si napríklad

nový Golf. Dokonca v minulosti riaditeľ automobilky Chrysler Lee Iacocca povedal jednu pamätnú vetu v zmysle, že autopožičovne nie sú naši zákazníci, ale naše výstavné skrine. Teda nie je to len o tom, že my chceme nové autá, ale aj automobilky radi vidia svoje vozidlá u nás. Samozrejme, že Volkswagen sme chceli aj my, čiže tu bola spolupráca na vysokej úrovni. Volkswagen nestráca identitu. Veľa ľudí si myslí, že s každým novým modelom je to takmer to isté auto, ale nie je to pravda. Mój súkromný názor, ako človeka, ktorý robí 25 rokov v automotive biznise je, že autá Volkswagenu sa menia z generácie na generáciu úplne prirodzene a nestrácajú identitu. Veľký pokrok si môžeme všimnúť vždy až keď príde ďalšia generácia, tam je rozdiel badať. To je výborný krok. Na trhu máte veľa automobiliek, ktoré prezentujú nové autá, ale stále sú iné, a tak strácajú určitú vlastnú identitu. Volkswagen si svoju identitu udržiava, dokonca by som povedal až stráži. Vybudoval si stabilnú obrovskú základňu zákazníkov a ustavične priberá nových. A to je kľúč k úspechu. Veľa ľudí je konzervatívnych a nie schopných zvykať si na nové výrazné dizajnové prvky. Volkswagen má vysoké percento lojálnych zákazníkov a my sme hrdí, že patríme medzi nich.



KAROSÉRIA – ZÁKLAD VOZIDLA

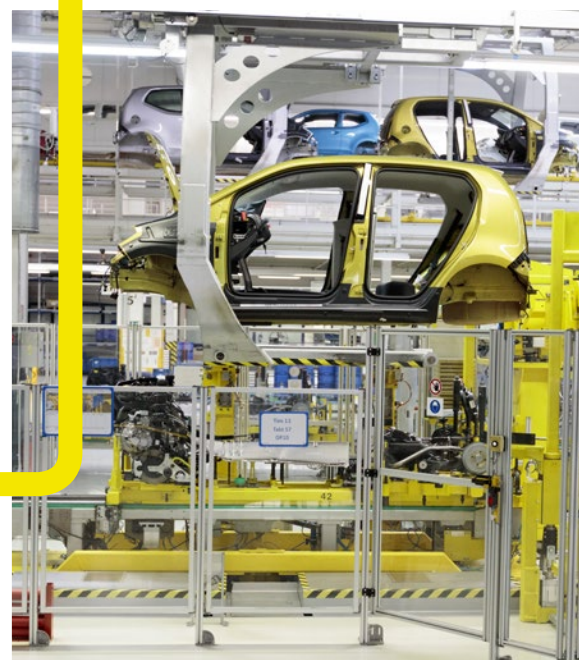
Najprv vchádzame do karosárne, v ktorej nás upúta rytmický tanec robotov. Karoséria vzniká postupným spájaním jednotlivých dielov do celku. Používajú sa tu viaceré technológie. Napríklad bodové zvarovanie, lepenie či zvarovanie prídavným materiálom.



A zrodil sa najmenší Slovák!

Vstúpte do sveta Volkswagen Slovakia
a pozrite si, ako vzniká nový Volkswagen up!

TEXT Lucia Kovarovič Makayová FOTO Volkswagen Slovakia

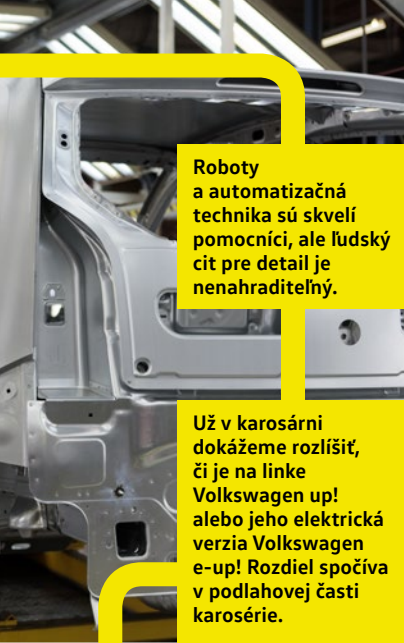


Do detailov prepracovaná presná choreografia robotov, precízne vyladený každý jeden krok, ktorý laďí s tým nasledujúcim. Perfektný súzvuk všetkých prvkov a zložiek. A to všetko v spojení s nezameniteľnou ľudskou vášňou a láskou k detailom. Taká je výroba nového Volkswagenu up! v bratislavskom závode. Vitajte vo Volkswagen Slovakia!

Najväčší závod spoločnosti nájdete v bratislavskej mestskej časti Devínska Nová Ves, medzi hraničnou riekou Moravou a najstaršou diaľnicou na Slovensku. Fabrika je symbolom a partnerom regiónu a moderným pulzujúcim priemyselným centrom. Každý deň do nej smerujú tisíce zamestnancov a dodávateľov, aby produko-

vali najkvalitnejšie vozidlá pre zákazníkov po celom svete a zabezpečili chod výroby a celej fabriky.

Dnes sa vydávame po stopách najmenšieho a najnovšieho modelu z bratislavskej produkcie. Malé mestské vozidlo pribudlo do produktového portfólia závodu v roku 2011. Vlni prešlo sviežim faceliftom. Zmenil sa predný nárazník, kapota získala ostrejšie línie, novinkami sú aj LED svetidlá, multifunkčný volant, cúvacia kamera či podsvietenie prístrojovej dosky ambiente. Najväčšiu zmenu však môžete pocítiť, keď šliapnete na plyn. Pod kapotou sa totiž skrýva dravý prepínaný agregát 1,0 TSI s výkonom 66 kW a krútiacim momentom 160 Nm.



Roboty a automatizačná technika sú skvelí pomocníci, ale ľudský cit pre detail je nenahraditeľný.

Už v karosárni dokážeme rozlíšiť, či je na linke Volkswagen up! alebo jeho elektrická verzia Volkswagen e-up! Rozdiel spočíva v podlahovej časti karosérie.




FARBA, KTORÚ NEPREHLIADNETE

Z karosárne prechádzame do lakovne. Ako ste už možno postrehli, Volkswagen up! vyrazil na cesty v nových sériových farbách. Okrem nich sú v ponuke aj ďalšie farebné varianty. Spolu ich je až štrnásť. Špecialitou je lakovanie striech v odlišnej farbe ako zvyšok karosérie.




PODVOZOK PRIPRAVENÝ NA SVADBU

V montážnej hale sa stretáva nalakovaná karoséria s podvozkom. Moment, keď sa spoja dokopy, sa nazýva svadba. Vozidlo je pripravené na montáž všetkých komponentov a výbavy podľa želania zákazníka.



Komponenty sú dodávané na výrobnú linku Just-in-Time. Teda presne v čase, keď majú byť namontované do vozidla. Potrebny materiál sa dováža nielen v požadovanom množstve, ale je pripravený v poradí, v akom bude namontovaný. Tým sa šetrí skládové plochy a odľahčuje práca zamestnancov.




Zatiaľ čo karoséria dostáva farebný šat, na výrobné linke v agregátnej hale zamestnanci vyrábajú rámy náprav, montujú prednú a zadnú nápravu a nakoniec vytvoria celý podvozok. Priamo na montážnu linku putuje 282 m dlhým tunelom.

NAVŠTÍVTE VOLKSWAGEN SLOVAKIA – TOVÁREŇ NA ZÁŽITKY

Ponorte sa do sveta automobilovej výroby a zažite, ako v závode Volkswagen Slovakia vznikajú autá. Prihlásiť sa môžete aj na elektrizujúcu jazdu na novom Volkswagene e-up! alebo na adrenalinovú offroad jazdu Volkswagénom Touareg.

Prehliadky závodu sa konajú na základe dohody, od pondelka do piatka, v čase od 8:00 do 18:00 hodiny. Viac informácií nájdete na www.visit-volkswagen.sk

Kontakt: visit@volkswagen.sk
02 6964 6964

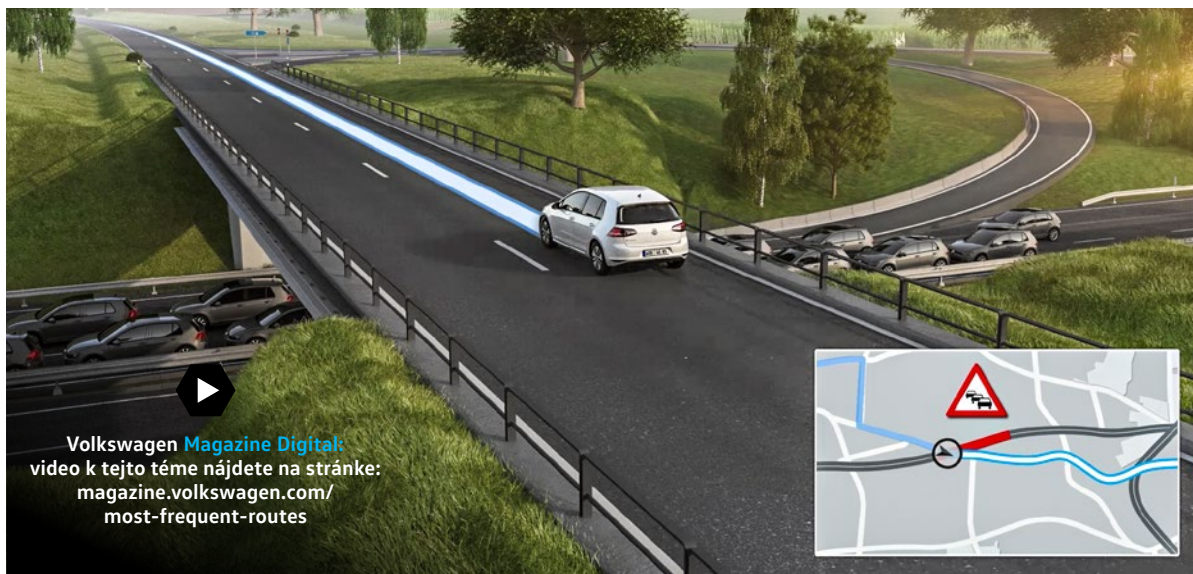


Keď kompletne vyrobené vozidlo zídze z linky, prechádza cez tzv. Rüttel Rolle, kde simuluje externú jazdu. Následne zamestnanci nastavujú geometriu vozidla a svetlá, preverujú brzdový systém, nastavujú klapky motora, preverujú podtlakový a palivový systém auta. Potom vozidlo prejde vodnou skúškou, dôkladnou finálnou kontrolou kvality a všetky autá dostanú transportnú ochranu. A to už je Volkswagen up! pripravený na cestu k budúcemu majiteľovi.



užitoční pomocníci

Vďaka technológiám spoločnosti Volkswagen je jazda príjemnejšia.



Volkswagen **Magazine Digitak**
video k tejto téme nájdete na stránke:
[magazine.volkswagen.com/
most-frequent-routes](http://magazine.volkswagen.com/most-frequent-routes)

Jednoduché vysvetlenie asistenčných systémov vodiča.

Pozrieme sa na navigáciu, ktorá sa sama učí a pomocou funkcie Najčastejšie trasy (Most frequent routes) zjednodušuje každodenné jazdenie.

1 Čo je funkcia Najčastejšie trasy? Táto funkcia sa sama učí a pamätá si opakujúce sa trasy. Automaticky počas jazdy kontroluje trasu z hľadiska dopravných problémov. Ak sa zvýši pravdepodobnosť zápchy, okamžite navrhne alternatívne riešenia.

2 Prečo je tento systém užitočný pre rutinné jazdenie? Pretože vodič na každodenné trasy bežne navigáciu nepoužíva. To znamená, že mu chýbajú cenné informácie v reálnom čase. Tu je príklad: každé ráno odchádzate z domu o 7.45 a absolvujete rovnakú cestu do práce.



Systém kontroluje miesta z kalendárnych záznamov. Ak sa na bežných trasách nevyskytujú, automaticky sa objavia v cieľoch navigácie.

Nejde o najrýchlejšiu trasu medzi bydliskom a pracoviskom, keďže obsahuje aj odbočku ku škole, kde vysadíte deti. Jedného rána na ceste do školy narazíte na dopravnú zápchu. Funkcia Najčastejšie trasy ju rozpozná a navrhne alternatívnu cestu, a to bez toho, aby bola nutne aktivovaná klasická funkcia navigačného systému.

3 Ako funguje systém Elektronický cestujúci (Electronic passenger)?

Tento systém uchováva každú cestu, ktorú absolvujete. Infotainmentový systém potom uloží tri najčastejšie trasy. Zohľadňuje pritom čas a deň v týždni. Keď vyrážate na cestu, môžete tieto trasy zobrazíť jedným kliknutím na obrazovke s mapou. Dotykom na názov navrhovanej trasy na displeji naštartujete jej monitorovanie. Navigácia teraz beží bez zvukových informácií na pozadí, a to aj vtedy, ak identifikuje na trase mierne odchýlky. Ak sa však vyskytne vážny dopravný problém, systém poskytne verbálnu informáciu o automaticky aktivovanom predchádzaní preťaženiu premávky.

4 Ako môžeme systém používať?

Rádiové navigačné systémy najnovšej generácie spoločnosti Volkswagen Discover Media a Discover Pro štandardne obsahujú asistenčný systém Najčastejšie trasy, ktorý možno využívať bezplatne.



Staň sa súčasťou rodiny Volkswagen Slovakia

Láka Ťa práca v najmodernejšej automobilke na Slovensku? Volkswagen Slovakia hľadá nových zamestnancov na výrobné aj nevýrobné pozície. Ponúka Ti stabilné zamestnanie, priateľský kolektív, nadštandardné ohodnotenie a široké spektrum sociálnych výhod. Našich zamestnancov podporujeme vo vzdelávaní, v kvalifikácii a kariérom raste.

Výrobná oblasť

- Autoelektrikár – výroba vozidiel
- Autolakovník – výroba vozidiel
- Automechanik – výroba vozidiel
- Výrobný pracovník pre karosáreň
- Výrobný pracovník pre montáž
- Autoelektronik / elektrotechnik / informatik
- Linkový údržbár

Nevýrobná oblasť

- Projektový inžinier pre plánovanie výrobnéj a automatizačnej techniky
- Zamestnanec logistiky – technické riadenie produktov
- Nákupca
- Investičný kontrolór
- Junior Information Security Analyst – projects

Volkswagen Slovakia tiež ponúka absolventom stredných škôl technického zamerania dvojročné programy ďalšieho vzdelávania podľa nemeckého duálneho vzdelávacieho systému. Všetky aktuálne voľné pracovné pozície nájdeš na www.volkswagen.sk/kariernyportal.



Volkswagen Slovakia



Letné festivaly s Multivanom.

TEXT Ivana Páleníková FOTO Volkswagen, Dreamstime

JÚN

HIP HOP ŽIJE 2017

Jubilejný piaty ročník najväčšej hip-hopovej udalosti na Slovensku, kde sa každoročne stretne kompletne celá československá rapová scéna.

30. júna – 2. júla

Kde: Bratislava

Potvrdené mená: Rytmus, Majk Spirit + H16, Ego, Supercrooo, PIL C, Strap, Marpo + Trouble Gang, Logic AK – SERGEI B., Pastor DJ Bussy, Momo, Blakkwood Records, Majself, Nerieš, GR TEAM, Vladis, Karlo.



TopFest 2017

Rockový hudobný festival Topfest otvára prázdninovú festivalovú sezónu na Slovensku. Tento rok pôjde o 14. ročník.

30. júna – 1. júla

Potvrdené mená: Rag 'n Bone Man, Karel Gott, Skindred, Bastille, Slot, Gogol Bordello, Horkýže Slíže, Citron, Kabát.
Kde: Letisko v Piešťanoch.



JÚL

Pohoda 2017

Hudobný festival Pohoda je najväčším festivalom na Slovensku a je pevnou súčasťou siete veľkých európskych hudobných festivalov.

6. – 8. júla

Potvrdené mená 21. ročníka: M.I.A., víťazka Grammy Solange Knowles, berlínsky Boys Noize s kapelou, americká synth-popová ikona Future Islands, Benjamin Clementine, alt-J, Ylvis, Birdy, Jake Bugg, Boys Noize Live, Squarepusher, Future Islands, Benjamin Clementine, Mark Lanegan Band, Beardyman's Dream Team, Slaves, Sleaford Mods, Charlie Winston, Machinedrum, Dillon Beak>, Salut c'est cool, C Duncan, Ho99o9, Bolo nás jedenásť – Milan Lasica & friends, Bez Ladu a Skladu, Chiki Líki Tu-a, Polemic.



Východná 2017

Folklorný festival Východná je najstarším a najrozsiahlejším celoslovenským festivalom s medzinárodnou účasťou u nás a zároveň vrcholnou prehliadkou tradičnej ľudovej kultúry a jej folklorizovaných prejavov.

29. júna – 2. júla

Kde: Východná.

Potvrdené mená: Tento rok bude viac priestoru venovaného detskému folklóru, slovenskému folklóru, ale aj folklóru rôznych kultúr, etno a world music.





Gothoom Open Air Fest 2017

Jedinečný metalový festival Gothoom, festival orientovaný na najtvrdšie hudobné žánre. Ide už o jeho ôsme pokračovanie.

20. – 22. júla

Kde: Revištské Podzámčie.

Potvrdené mená: Krišium, Morgoth, Mglá, Kraanium, Leprous, Blood Red Throne, Ancient, Shape Of Despair, Absu, nader Sadek, Dead Congregation, Root, Wolfheart, Imperium Dekadenz, Demonical, vinegar Hill, Beheaded, Voltumna, Burning Hatred, Ixxi, Pain Is, Womb Of Maggots, Panychída, moribund Oblivion, Tábor Radosti, Doomas, Dehydrated, Author, Martyrium, Čad, Catastrofy, Samsara, Minor.



SunDance Open Air Festival 2017

Najväčší open-air beach festival elektronickej tanečnej hudby na Slovensku.

21. – 22. júla

Kde: Zemplínska Šírava – Lúč.

Potvrdené mená: Dimitri Vangelis & Wyman, Merk & Kremont, A-Z Best, Borra, Dinelo, Dlugosh, Folly, LayDee Sue, Manene (CZ), Marko Mazag, Push & Play, Richard Reynolds (CZ), Robin, Stan, Yanco.

Vrbovské vetry 2017

Festival Vrbovské Vetry je multižánrový festival Multiorganizácie KRIAK.

15. júla

Kde: Štadión, Vrbové.

Potvrdené mená: Stromboli, Švihadlo, Billy Barman, Zva 12-28 Band, Saténové Ruky, Dorota Nvotová + Kubo, Ursíny + Talent Transport, Chiki Liki Tu-a + Projekty, Karpatské Chrbáty, Vrbovskí víťazi.

Cibula Fest 2017

9. ročník jedného z najväčších česko-slovenských festivalov Cibula Fest.

21. – 22. júla

Kde: Letisko Holíč.

Potvrdené mená: Jelen, Horkýže Slíže, IneKafe, Chiki Liki Tu-a, Dymytry, Lenny, Walda Gang, Fuera Fondo a Captain Jack.

Open Jazz Fest 2017

Desiaty ročník jazzového open-air festivalu na Zelenej vode. Podporuje a uvádza hlavne autorské projekty.

28. – 29. júla

Kde: Zelená voda.

Potvrdené mená: Kenny Garrett, argentínska swingová úderka Rosario Smowing, slovenský objav roka Ľudové mladistvá, Martin Štefánik.

AUGUST

Uprising reggae festival 2017

Bratislavský Uprising reggae festival je dôkazom, že aj podujatie postavené na menšinových žánroch sa môže zaradiť medzi najzaujímavejšie podujatia strednej Európy v žánri reggae/ska.

25. – 26. augusta 2017.

Kde: Zlaté piesky, Bratislava.

Potvrdené mená: Irié Révoltés, Macka B, General Levy, Congo Natty, Zion Train.

Grape 2017

Ôsmy ročník obľúbeného hudobného festivalu, zameraného na svetovú indie pop/rockovú a elektronickú scénu.

11. – 12. august

Kde: Letisko Piešťany

Potvrdené mená: Moderat, Aurora, Tom Odell, Június Meyvant, Two Door Cinema Club, Metronomy, Cigarettes After Sex.

Lodenica 2017

Rodinný festival pre priaznivcov country, folku, trampskej muziky a dobrej nálady.

31. august – 02. september 2017.

Kde: Autocamping Lodenica, Piešťany.

Potvrdené mená: Taxment, Lenka Filipová, Drupi.





Ak sa vám porucha alebo nehoda stala na území Slovenskej republiky, volajte na bezplatnú telefónnu linku 0800 115 184. K dispozícii je tiež SMS číslo pre sluchovo a rečovo postihnutých: +421 911 118 112.

Vyrazte na cesty bez obáv.

S Garanciou mobility Volkswagen.

Život bez auta si už v súčasnosti ťažko dokážeme predstaviť. Uľahčuje nám zvládať naše každodenné povinnosti a sprevádza nás na cestách do práce, za výletmi či oddychom. Pre mnohých je osobný automobil často aj hlavným dopravným prostriedkom do bližších či vzdialenejších dovolenkových destinácií. Čo však v prípade, ak sa stane niečo neočakávané a vaše vozidlo zostane neplánovane stáť na ceste?

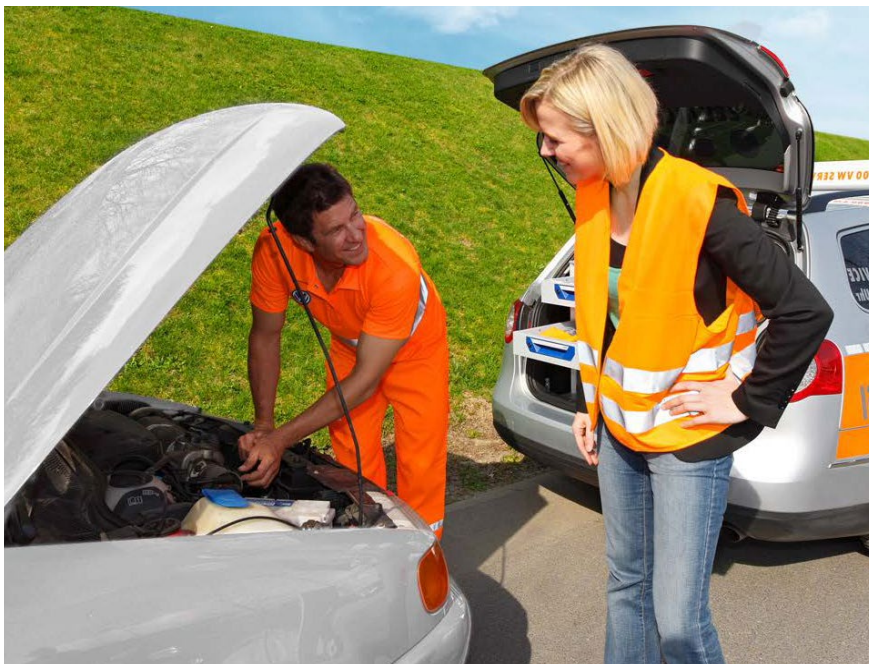
BEZPLATNÁ POMOC 24-HODÍN DENNE.

Volkswagen vám prináša atraktívne asistenčné služby, ktoré dopĺňajú štandardnú starostlivosť o zákazníka. S Garanciou mobility LongLife môžete jazdiť bez starostí. V prípade technickej poruchy, dopravnej nehody či iných nepredvídaných udalostí na ceste sa postaráme o vás a vašich spolucestujúcich a rýchlo opäť obnovíme vašu mobilitu. Zariadime všetko potrebné, aby sme vám pomohli. A to bez ohľadu na to, kde sa práve nachádzate.

V súčinnosti s dispečingom ASA (Autoklub Slovakia Assistant) môžete pri problémoch či poruchách doma i v zahraničí na špeciálnych telefónnych číslach vždy zastihnúť operátora, nahlásiť svoju polohu a zabezpečiť si pomoc. Ak sa vám porucha alebo nehoda stala na území Slovenskej republiky, volajte na bezplatnú telefónnu linku 0800 115 184. V zahraničí môžete volať na číslo +421 2 492 05 953, kde vám slovensky hovoriaci operátor zabezpečí adekvátnu pomoc. K dispozícii je tiež SMS číslo pre sluchovo a rečovo postihnutých: +421 911 118 112. Sme tu pre vás 7 dní v týždni 24 hodín denne.

Táto služba je pre vás bezplatná za predpokladu, že so svojim vozidlom pravidelne absolvujete príslušné servisné prehliadky osvedčujúce platnosť Garancie mobility.

Bezplatnosť služieb Garancie mobility LongLife sa nevzťahuje na prípady, keď ide o poruchu, ktorá vznikla pôsobením vonkajších vplyvov (napr. krádež, vandalizmus, poveternostné vplyvy), alebo ktorú si majiteľ vozidla spôsobil sám (či už nesprávnym používaním vozidla, montážou neschválených dielov a zariadení na vozidlo alebo neodborným zásahom neautorizovaného ser-



visu). Odtiahnutie vozidla do autorizovaného servisu Volkswagen v prípade nehody je bezplatné s podmienkou, že oprava haváriou poškodeného vozidla bude vykonaná priamo v tomto autorizovanom servise.

SPOLAHLIVÝ PARTNER NA ZAVOLANIE: SERVIS MOBIL.

V prípade malých porúch, ktoré je možné odstrániť priamo na mieste, pre vás máme

službu Servis mobil. Pokiaľ aj náhodou nebude možné odstrániť poruchu priamo na mieste, prevezieme vaše vozidlo k najbližšiemu servisnému partnerovi Volkswagen a zariadíme príslušnú opravu. Pomoc pri poruche je bezplatná, ak pravidelne absolvujete s vaším vozidlom servisné prehliadky s Garanciou mobility v autorizovanom servise Volkswagen, ktorý vám na ďalšie obdobie (t. j. do nasledujúcej predpisanej servisnej prehliadky), zaručuje bezplatné poskytnutie služieb v rámci Garancie mobility.

GARANCIA MOBILITY VÁM ZABEZPEČÍ:

Pomoc na mieste.



V prípade poruchy alebo nehody vám poskytneme čo najrýchlejšiu pomoc. Ak ide o poruchu zapríčinenú výrobcom alebo servisom (poistky a pod.), pomôžeme okamžite priamo na mieste.

Odtiahnutie vozidla.



V prípade, že poruchu nemožno odstrániť priamo na mieste alebo v prípade nehody vaše vozidlo bezplatne odtiahneme do najbližšieho autorizovaného servisu Volkswagen.

Náhradné vozidlo.



V prípade potreby vám môžeme (po splnení výrobcom stanovených podmienok) zapožičať náhradné vozidlo až na 3 dni na zabezpečenie náhradnej mobility pre vás a vašich spolucestujúcich (max. 5 osôb, prípadne aj viac – podľa počtu miest na sedenie zapísaných v dokumentoch o vozidle).

Náhradnú prepravu.



V rámci blízkeho okolia môžete namiesto zapožičania náhradného vozidla použiť inú náhradnú prepravu, ktorú vám uhradíme v plnej výške (napríklad taxislužbu, autobus, vlak a pod.).

Náhradné ubytovanie.



Pre vás a vašich spolucestujúcich (max. 5 osôb, respektíve podľa počtu miest na sedenie zapísaných v dokumentoch o vozidle) môžeme namiesto náhradného vozidla zabezpečiť ubytovanie v hoteli na 1 noc (vrátane raňajok).



PODMIENKY A PLATNOSŤ SLUŽBY GARANCIA MOBILITY LONGLIFE.

ZÍSKANIE SLUŽBY GARANCIA MOBILITY LONGLIFE.

Ako majiteľ nového osobného vozidla Volkswagen ste automaticky pod ochranou Garancie mobility LongLife, ktorá predstavuje rozšírenie záruky na nové vozidlo. Platí vám až do nasledujúcej servisnej prehliadky s Garanciou mobility, ktorou sa vám táto služba opäť predlžuje. Túto službu však môžete využívať aj v prípade, ak ste majiteľom staršieho vozidla. Môžete začať prakticky kedykoľvek – stačí si dať urobiť servisnú prehliadku s Garan-

ciou mobility, čím vám bude táto služba automaticky aktivovaná.



MOBILITA BEZ HRANÍC.

Záruka mobility LongLife platí v celej západnej Európe a v čoraz väčšom počte východoeurópskych krajín. Zahŕňa krajiny ako Belgicko, Bielorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česko, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Chorvátsko, Írsko, Kanárske ostrovy, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Macedónsko, Maďarsko, Nemecko, Nórsko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Sloven-

sko, Slovinsko, Srbsko a Čierna Hora, Španielsko, Švédsko, Švajčiarsko, Taliansko a Veľká Británia.


PLATNOSŤ SLUŽBY GARANCIA MOBILITY LONGLIFE.

Garancia mobility LongLife platí od odovzdania vozidla až po prvý predpísaný servis u autorizovaného servisného partnera Volkswagen. Predlžuje sa automaticky vykonaním servisnej prehliadky s Garanciou mobility po ďalšiu servisnú prehliadku s Garanciou mobility.

Pre viac informácií kontaktujte svojho autorizovaného servisného partnera Volkswagen alebo navštívte stránku www.volkswagen.sk/servis-prislusenstvo.

V zahraničí môžete volať na číslo +421 2 492 05 953, kde vám slovensky hovoriaci operátor zabezpečí adekvátnu pomoc.





Na veku záleží! Šeková knižka 2017

Doprajte vášmu vozidlu kvalitu Originálu.

Špeciálne zľavy na Originálne diely a Originálne príslušenstvo Volkswagen.

Navyše súťaž o skvelé ceny:

1. cena: Volkswagen s plnou nádržou na víkend a Originálne príslušenstvo Volkswagen v hodnote 250 €
2. cena: Originálne príslušenstvo Volkswagen v hodnote 150 €
3. cena: Originálne príslušenstvo Volkswagen v hodnote 100 €

Nepremeškajte jedinečnú príležitosť a pridte si pre svoju osobnú šekovú knižku k najbližšiemu servisnému partnerovi Volkswagen. Tešíme sa vás.

Aby to bol vždy váš Volkswagen.
Volkswagen servis.



Volkswagen

Iný kraj, iný drajv.

Nové alebo ojazdené? To je základná otázka, ktorú pri kúpe auta rieši väčšina motoristov. Samozrejme, najviac záleží na vašich finančných možnostiach. Podstatné však je aj to, v akej krajine budete so svojim vozidlom jazdiť. V niektorých končinách by ste sa asi báli vyťahnúť nové auto z garáže. Inde by ste si ho užili v bezpečnej premávke na vynikajúcich vozovkách so zamatovým asfaltom. Pozreli sme sa na to, ako sa jazdí v rôznych kútoch sveta.

TEXT Štěpán Vorlíček FOTO Dreamstime

Na diskusných internetových fórach často narazíte na opakujúce sa sťažnosti na (ne)kvalitu vodičov z určitého mesta alebo štátu. Napríklad v austrálskom Perthe vraj miestni jazdia na širokých viacprúdových diaľniciach tvrdohlavo v najrýchlejšom jazdnom pruhu. Ideálne tak 10 km/h pod povoleným rýchlostným limitom. Pri vjazde na diaľnicu sa údajne nikdy poriadne nerozbehnú. Dokrivkajú na koniec pripájacieho pruhu a tam sa takmer zasta-

via. Obľúbenkami internetových diskusií sú aj vodiči v Indonézii. Tí sa vo chvíli, keď sa dva pruhy zbiehajú do jedného, začnú agresívne tlačiť na seba. Nezniesli by, keby sa pred nich niekto dostal. Je to síce zábavné, avšak na druhej strane si uvedomme, koľko našich vodičov ešte nemá o striedavom radení ani tušenie. Nezaškodí preto čítať nasledujúce riadky s vedomím, že i na našich cestách existujú zvyky, nad ktorými by ne jeden cudzinec len neveriacky krútil hlavou.



KOSTARIKA S pivkom za volant

V tejto malebnej karibskej krajine môžete pri jazde popíjať alkohol. Pravda, ak sa pri tom neopijete. Volant v jednej ruke a plechovka piva v druhej je bežný miestny obrázok. Ak vám nena-merajú viac ako 0,75 promile, všetko je v poriadku. V opačnom prípade vás čaká väzenie.



Ak sa niekedy dostanete 4. júla na Deň nezávislosti do amerického mestečka Amherst, môžete obdivovať túto prazvláštnu prehliadku miniatúrnych áut.

helmann





THAJSKO Pokojní vodiči v šialenej premávke

Thajčania sú vo svete známi svojou úctivosťou a slušnosťou. Platí to o nich aj za volantom. Na doprave v hlavnom meste je zaujímavé to, že je prekvapujúco tichá. Nemáme pritom na mysli vrčanie motorov. Napriek tomu, že miestne zápchy v hroznom teple trvajú aj niekoľko hodín, nebudete počuť žiadne nervózne jačanie klaksónov. Až keď je použitie zvukového signálu absolútne nevyhnutné, od vodičov sa očakáva, že ho využijú len počas niekoľkých mikrosekúnd. To, že autá uhýbajú motorkám a skútrom jazdiacim medzi pruhmi, azda netreba ani dodávať.



» VOLANT V JEDNEJ
RUKE, PLECHOVKA
PIVA V DRUHEJ. «

INDIA Dovidenia v budúcom živote

Veľmi autentickú a typickú skúsenosť so šoférom v Indii sme našli na jednom z diskusných fór: „Každý je tu asi presvedčený o tom, že práve prežíva iba jeden z tisícov svojich životov. Táto neochvejná hinduistická viera v reinkarnáciu sa odráža priamo na vozovkách. Len raz v živote som si požičal skúter na celý deň. Jazdil som na ňom po meste dve hodiny a radšej som ho šiel vrátiť do požičovne so slovami: peniaze si nechajte, som rád, že som živý.“

**AUSTRÁLIA** Melbournská špecialita hook turns

Len na niektorých miestach na svete sa udomácnili takzvané hook turns. Najtypickejšie sú v austrálskom Melbourne. Pri odbočovaní doprava sa na mnohých križovatkách neodbočuje z toho najpravejšieho – vnútorného – pruhu, ale naopak, z toho vonkajšieho. Auto prejde úplne vľavo, vojde do križovatky, otočí sa a potom sa vlastne stáva vozidlom prichádzajúcim z priečneho smeru. Túto techniku často používajú cyklisti. V Melbourne ju však využívajú všetky dopravné prostriedky. Cieľom je zabezpečiť miesto uprostred ulíc pre hromadnú dopravu.

BLÁZNIVÉ PRAVIDLÁ

Niekoľko zaujímavých a často až neuveriteľných zákonov a pravidiel-kostlivcov, ktoré stále platia v niektorých štátoch či mestách.

EURÓPA

Veľká Británia Stále tu existuje zákon, ktorý nariaďuje, že všetky taxíky musia byť vybavené balíkom sena a vrecom ovsa.

Dánsko Každý vodič je povinný ešte pred naštartovaním skontrolovať priestor pod vozidlom, či sa tam niekto neschováva.

Cyprus Je zakázané počas vedenia vozidla jesť alebo piť.

Luxembursko Všetky automobily musia byť povinne vybavené stieračmi čelného skla, a to aj vtedy, ak čelné sklo nemajú.

Nemecko Je protizákonné, keď sa vám na diaľnici minie palivo.

Španielsko Ak nosíte okuliare, musíte mať v priehradke náhradné.

Estónsko Každé auto musí mať vo výbave dvojicu drevených klinov, ktoré sa vkladajú pod kolesá.

USA

Alabama Počas vedenia vozidla je nezákonné mať zaviazané oči.

Aljaška Je protizákonné jazdiť so psom prviazaným na streche auta.

Kalifornia Nesmie sa vyskakováť z auta idúceho rýchlejšie ako 65 míľ za hodinu (105 km/h).

San Francisco Nesmiete utierať alebo leštiť auto použitou spodnou bielizňou.

Tennessee Je protizákonné z idúceho auta strieľať zvieratá, s výnimkou veľrýb.

Georgia V meste Marietta sa nesmie plúť z idúceho auta, ale z nákladného je to povolené.

Massachusetts Pokutu dostane každý, kto pôjde v aute s gorilou na zadnom sedadle.

Colorado V Denveri je zakázané v sobotu jazdiť v čiernom aute.

Missouri Tu zakázali trubiť na klaksón cudzieho automobilu.

Pensylvánia Keď v noci idete krajinou po okresných cestách, musíte každú míľu zastaviť a odpáliť delobuch, ktorý na váš príchod upozorní miestny dobytok.

New Jersey V tomto štáte nie je dovolené mračiť sa na policajtov.

Ohio Nech vám ani nenapadne stokrát po sebe obísť dokola hlavné námestie. Budete mať opletačky s úradmi.

novinky

ZO SVETA VW. Tiguan získal titul Best in Class, v Drážďanoch je centrum budúcej mobility, VW Transporter má 70 a ponuka originálneho príslušenstva dodá športovejší vzhľad.

Najlepší vo svojej triede.



Európske konzorcium Euro NCAP zverejnilo najlepšie modely automobilov v jednotlivých kategóriách, ktoré v roku 2016 podrobilo testom bezpečnosti. Prestížny titul Best in Class získal aj Tiguan, ktorý bol vyhodnotený ako najbezpečnejší automobil v kategórii malý offroad. Pri teste Euro NCAP boli zohľadnené výsledky zo štyroch čiastkových oblastí: ochrana dospelých členov posádky, ochrana detí, ochrana chodcov a bezpečnostné asistenčné systémy. Okrem komplexnej sústavy prvkov na ochranu posádky Tiguan nezanedbáva ani ochranu chodcov. Pri nej významne pomáha tzv. aktívna kapota motora, ktorá sa pri náraze zdvihne, čím znižuje riziko nebezpečného poranenia hlavy o tvrdé komponenty v motorovom priestore. V roku 2015 titul Best in Class získal nový Volkswagen Touran.

e-Golf z Drážďan.



V rámci nového využitia známej „Sklennej manufaktúry“ v Drážďanoch ako centra budúcej mobility tam od apríla Volkswagen spustil výrobu modelu e-Golf. Elektromobil sa bude spočiatku vyrábať v jednozmennej prevádzke. Okrem toho bolo zákaznícke centrum, v ktorom si v minulosti majitelia mohli priamo vo výrobnom závode prebrať limuzínu Phaeton, adaptované na špecializované odberné miesto pre elektrifikované modely Volkswagen ako e-up!, e-Golf, Golf GTE a Passat GTE. Doteraz bolo takéto miesto iba v areáli Autostadt vo Wolfsburgu. Nový e-Golf je prvým z elektromobilov, ktoré sa budú vyrábať v Drážďanoch.

Jubilejný model.

Pred 70 rokmi sa zrodila myšlienka koncepcie modelu VW Transporter. Pri príležitosti tohto výročia značka Volkswagen Úžitkové vozidlá pripravila zvláštny model „70 rokov Bulli“, ktorý mal premiéru na ženevskom autosalóne. Vychádza z verzie Multivan Comfortline a obsahuje kombináciu rozličných prvkov vybavenia z verzií Multivan Highline a California. Na želanie sa dodáva v dvojfarebnom lakovaní biela candy/žltá kurkuma. Exteriér dopĺňajú rozličné chrómované prvky, v interiéri sú špeciálne poťahy sedadiel a podlaha z imitácie dreva. Ako alternatíva k štandardným 17-palcovým diskom z ľahkej zliatiny Davenport sú k dispozícii 18-palcové disky Disc v obľúbenom retro dizajne. Jubilejný model sa bude dať objednať od mája.



Športové príslušenstvo.

Ponuka originálneho príslušenstva Volkswagen obsahuje mnoho prvkov, ktorými si majitelia môžu rozšíriť funkčnosť svojho vozidla alebo mu dodať športovejší vzhľad. Pre aktuálny Golf obsahuje napríklad koncový tlmič výfuku s dvoma chrómovanými koncovkami s priemerom 90 mm v strede, ktorý sa montuje spolu s osobitným difúzorom. Ďalšími prvkami sú spojler na hranu strechy, chrómovaná ochranná lišta na dvere batožinového priestoru a tmavo tónované zadné skupinovú svetlá z LED s dynamickými smerovými svetlami, ktoré sa štandardne montujú do športových modelov radu Golf.



Tieto aplikácie vám na dovolenke pomôžu.

Patríte medzi ľudí, ktorí majú radšej dobrodružstvo bez plánov, alebo si svoj výlet plánujete už niekoľko mesiacov dopredu? Nech je to tak či onak, prinášame vám niekoľko zaujímavých aplikácií, ktoré sa vám na vašom tripe môžu zísť, prípadne ho zlepšiť.

TEXT Radoslav Petrík ILUSTRÁCIE Dreamstime



AJ PRE MUŽOV SÚ DÔLEŽITÉ
VNÚTORNÉ HODNOTY:

V6




Nový Amarok rozumie mužom.


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

Nový Amarok má tie správne rozmery. Nielenže má najširšiu ložnú plochu vo svojej triede, množstvo miesta a pohodlia v kabíne, ale ponúka aj najväčší výkon vďaka silnému motoru V6 s 550 Nm, 8-stupňovú automatickú prevodovku a najväčšiu prípustnú hmotnosť prívesu až do 3,5 tony. Dohodnite si skúšobnú jazdu u vášho predajcu Volkswagen Úžitkové vozidlá.



**Úžitkové
vozidlá**

 Youtube | Volkswagen Úžitkové vozidlá

 Facebook | Volkswagen Úžitkové vozidlá

Kombinovaná spotreba paliva: 7,5 – 7,8 l/100 km, emisie CO₂: 196 – 204 g/km. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Fotografia je ilustračná.

Nový Golf. Vo svojej životnej forme.

Teraz s akciovou výbavou Edition
v hodnote až 2 120 €.



Výbava Edition

- LED predné svetlomety
- automatická 2-zónová klimatizácia
- predné a zadné parkovacie senzory
- rádio s 8" dotykovým displejom
- a veľa ďalšieho

Nový Golf prináša budúcnosť do ulíc. S inovatívnou funkciou **Gesture Control**, dodávanou na želanie, ho teraz môžete ovládať bez dotyku iba pohybom ruky. Nezmeškajte limitovanú ponuku a získajte výbavu Edition v cene auta. Nájdete v nej **LED predné svetlomety, rádio s 8" dotykovým displejom, ergoActive športové sedadlá s vyhrievaním a masážnou funkciou pre vodiča a veľa ďalšieho**. Objednajte sa na testovaciu jazdu ešte dnes.



Volkswagen

Tvoríme budúcnosť.

Financovanie **1%** Predĺžená Záruka **3 4 5** Profi Kredit **1/3 1/4 1/5**

Spotreba paliva v l/100 km: 3,9 – 5,3 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 102 – 129 (kombinované). Triedy energetickej efektivity: A – C. Všetky uvedené ceny sú ceny odporúčané pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen. Fotografia je ilustračná.