

[Passat 2019](#) Svetu sa predstavila modernizácia obľúbeného modelu.

[Autosalón v Ženeve](#) Najdôležitejšia udalosť hostila horúce novinky, ale aj elektricky nabité koncepty.



# Volkswagen Magazín

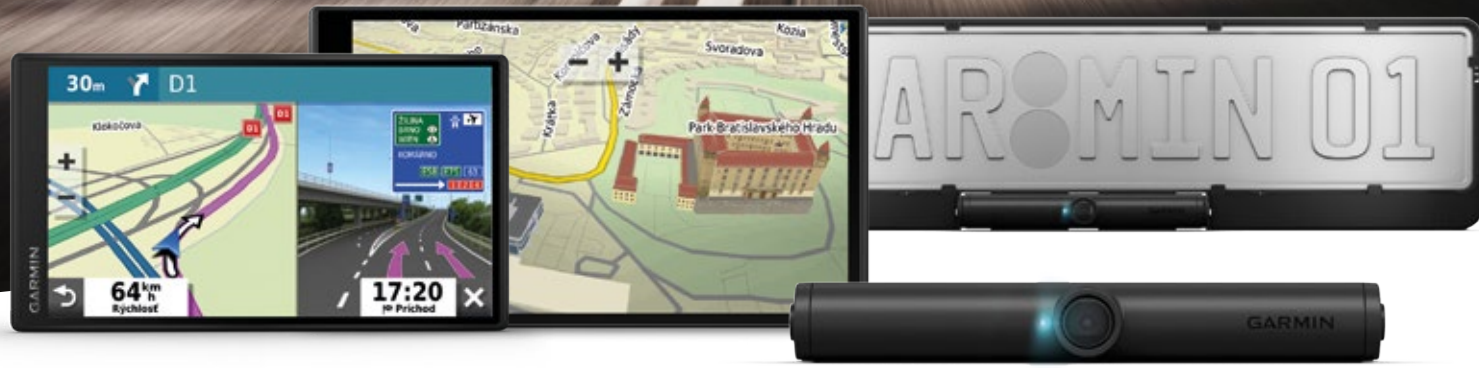
11. číslo, jar 2019



**Nový T-Cross.**

V každom smere výnimočný.

GARMIN®



# ZJEDNODUŠTE SI ŽIVOT

DRIVESMART™ 55 | DRIVESMART™ 65 | CÚVACIA KAMERA BC™ 40

[www.garmin.sk](http://www.garmin.sk)

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

# Rok rekordov.

**Uplynulý rok 2018 bol pre značku Volkswagen rokom nových rekordov.** A to nielen na poli športovom, kde prototyp ID. R vytvoril absolútny rekord pri pretekoch do vrchu Pikes Peak. Rovnako úspešný bol Volkswagen aj vo výrobe a v predaji.

Napriek problémom, spôsobených časovo náročnými homologáciami podľa novej metodiky merania spotreby WLTP a inými zložitými podmienkami na globálnych trhoch, Volkswagen dodal zákazníkom na celom svete 6,24 milióna osobných a takmer 500 000 ľahkých úžitkových automobilov, čím vytvoril nové rekordy v odbyte. Aj na Slovensku sa značke darilo, obhájila svoju tradičnú striebornú priečku na trhu. Prispeli k tomu atraktívne nové osobné modely, uvedené na trh v uplynulom roku – trojica SUV: T-Roc, Tiguan Allspace a nový Touareg, ako aj úžitkový Crafter novej generácie. V ich stopách sa v tomto roku vydáva malý T-Cross. Vraciame sa k nemu na stranách 71 – 74.

Okrem predajných rekordov značka Volkswagen dosiahla v roku 2018 niekoľko symbolických mílnikov ako 30-milióny automobil dodaný zákazníkom v Číne. Jubileá značka oslavovala aj v prvých mesiacoch roku 2019: v januári bol vo Wolfsburgu vyrobený 5-milióny Tiguan, vo februári zamestnanci závodu Hannover oslavovali 10-miliónte vozidlo, v závode Salzgitter 60-milióny motor a 29. marca uplynulo presne 45 rokov, odkedy zišiel z výrobného pásu prvý Golf.

Rok 2019 bude pre Volkswagen prelomový. Na frankfurtskom autosalóne v septembri bude mať svetovú premiéru nový model ID., ktorý odštartuje éru elektrickej mobility nielen značky Volkswagen, ale aj ostatných značiek koncernu. Už dnes môžeme prezradiť, že vďaka výhodám modúlárnej stavebnice elektromobility MEB bude nielen lacnejší ako e-Golf, ale pri prakticky zhodných rozmeroch aj výrazne priestrannejší. Podrobnejšie ho predstavíme už v budúcom, jesennom čísle nášho magazínu.

Ale nepredbiehajte, aj na jarnom autosalóne v Ženeve sa značka mala čím pochváliť. Jedným z magnetov expozície bola veselá štúdia ID. BUGGY, demonštrujúca možnosti stavebnice MEB, ktorú Volkswagen dokonca ponúkol aj značkám mimo koncernu. A už sa aj prihlásil prvý záujemca – spoločnosť e.GO Mobile GmbH z Aachenu, vyrábajúca malé mestské elektromobily, ktorá chce vozidlo podobné



štúdiu uviesť na trh v roku 2022. Informácie zo ženevského autosalónu prinášame na stranách 44 – 49.

Okrem štúdie buggy a sériových modelov T-Roc R a Touareg V8 TDI mal v Ženeve premiéru aj modernizovaný Passat. Bestseller strednej triedy, z ktorého 3. apríla vyrobili v Emdene 30-miliónty exemplár, dostal okrem osvieženého dizajnu aj úplne nové technické prvky ako inovatívny asistenčný systém Travel Assist, najmodernejšie adaptívne reflektory z LED a nové systémy infotainmentu s možnosťou trvalého pripojenia na internet. A, samozrejme, nechýbajú zdokonalené motory spĺňajúce najaktuálnejšie emisné normy. O novom Passate, ktorý sa začne predávať v druhom polroku, sa dočítate od strany 26.

V modernizovanej podobe sa na najvýznamnejšom jarnom autosalóne predstavil aj úžitkový rad „T“. Transporter, Multivan a Caravelle svojim dodatkovým označením 6.1 symbolizujú aktuálnu epochu digitalizácie novými systémami infotainmentu a internetovými službami. Významné sú nové asistenčné systémy, s ktorými môže T6.1 konkurovať osobným automobily. Podrobnejšie o tom na stranách 36 – 39.

A ako vždy, na stránkach nášho magazínu nájdete aj ďalšie témy zo sveta značky Volkswagen – pohľad do histórie, cestopis, pravidelné rubriky, ako aj užitočné informácie a zaujímavosti. Želám vám príjemné čítanie.

**Milena Holweg**

Riaditeľka úseku Volkswagen Osobné vozidlá

# Obsah

jar 2019.



**Citeľná dokonalosť.**  
Strana 50

## KRÁTKE SPRÁVY.

92 Novinky

## OBJAVY. NÁPADY. AKTÍVNY ŽIVOT.

- 18 Rozhovor.**  
Čo všetko musí riešiť vedúci servisu?
- 22 Dealeri.**  
Predstavujeme ďalších dvoch predajcov Volkswagenu
- 30 Objavy.**  
Vy a auto: prepojené
- 34 Názvy modelov.**  
Inšpiráciou sú grécki bohovia, ale aj vzdušné prúdy
- 64 Objavy.**  
V dedinách okolo jazera Bajkal príjemných  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$
- 70 Retro.**  
Klasická buggy tento rok oslavuje svoje 55. narodeniny
- 82 Objavy.**  
Distribúcia ekologicky vyrobenej elektrickej energie



**Statická elektrina.**  
Strana 44



**I.D. BUZZ.**  
Strana 76



**Mikro, ale všemocné.**  
Strana 56



**Budúci štýlový pick-up.**  
Strana 94



**Inteligentné vozidlo.**  
Strana 40

**Nová inteligencia.**

Strana 26





## Volkswagen. Magazín

jar 2019

Volkswagen. Magazín získal ekologickú značku Blue Angel.

**Vydavateľ:** MAFRA Slovakia, a. s.  
Nobelova 34, 835 06 Bratislava,  
Slovenská republika, [www.mafraslovakia.sk](http://www.mafraslovakia.sk)  
Výkonný riaditeľ: Vladimír Mužik

**pre:** PORSCHE Slovakia, spol. s r. o.  
Vajnorská 160, 831 04 Bratislava,  
Slovenská republika, [www.vw.sk](http://www.vw.sk)

**Zodpovedný manažér:**  
Marek Chovanec  
[marek.chovanec@porsche.sk](mailto:marek.chovanec@porsche.sk)

**Redakcia:**  
MAFRA Slovakia, [vwmagazin@mafraslovakia.sk](mailto:vwmagazin@mafraslovakia.sk)

**Grafika a DTP:** Luboš Haško, Martin Flimel

**Inzercia:**  
Luboš Borovský  
MAFRA Slovakia, a. s.,  
Nobelova 34, 835 06 Bratislava  
+421 (2) 48 238 502, +421 (905) 848 821  
[lubos.borovsky@mafraslovakia.sk](mailto:lubos.borovsky@mafraslovakia.sk)

**Tlač:**  
BOOSTAGENCY/  
Bulharská 4414/38  
821 04 Bratislava  
[www.boost.sk](http://www.boost.sk)

**Tlačený náklad:** 10 000 kusov

Ďalšie číslo magazínu vychádza na jeseň 2019.

## Volkswagen. Magazín

web.



[www.vw.sk](http://www.vw.sk)

facebook.



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

blog.

Volkswagen 



Strana 36  
Aktualizácia softvéru.



# Silný tím (takmer) do každého počasia.

Škótska vysočina je jedinečná: divoká, počasím skúšaná krajina, akú inde vo svete nenájdete. Už na to, aby bol človek vôbec schopný stretnúť sa s jej nástrahami, potrebuje výdatnú dávku sebadôvery. A horského vodcu, akým je Andy Nelson. Na to potrebuje robustný automobil, na ktorý sa môže spoľahnúť takmer v každej situácii: T-Roc.

TEXT Sabine Cole FOTO Anna Bauer



» PROSTREDIE AKO STVORENÉ  
PRE AUTO, KTORÉ  
SA NÁROČNÉHO TERÉNU  
LEN TAK NEZĽAKNE. «



Začína slabó snežiť. Nízke mraky počas pár sekúnd pokryli údolie akoby chumáčmi vaty. Pod nami je dobrá viditeľnosť. Panoráma hôr vyzerá ako fotomontáž: hore je jemnými ťahmi načrtnutá čiernobiela skica, dole sa nachádza záplava všetkých možných odtieňov zelenej a hnedej. Dramatická krása stromov prostých hôr, nestále svetelné podmienky, rýchle striedanie hmly a dokonalej viditeľnosti, to všetko robí zo západnej Škótskej vysočiny veľmi obľúbené miesto na nakrúcanie hollywoodskych trhákov. Ak chce režisér skutočne monumentálnu scenériu,

vyberie sa do údolia (v škótskej gaelčine „glen“) Glencoe alebo Glen Etive neďaleko miesta, kam ústi rieka Coe do horského jazera Loch Leven. Toto prostredie je ako stvorené pre auto, ktoré sa náročného terénu len tak nezľakne. Zaujíma nás, ako sa T-Roc popasuje s miestnou špecialitou: extrémne náročným počasím v divadelných kulisách. Pľušt a bahno totiž ovplyvňujú nielen krásne výhľady, ale najmä to, ako vyzerajú cesty a cestičky.

Samotní Škóti svoju krajinu snov príliš vážne neberú. Uprednostňujú humor. Horský vodca Andy Nelson to potvrdzuje. Jednému vrchu s obzvlášť výraznou

siluetou sa v škótskej gaelčine hovorí Sgurr na Ciche. V preklade z tohto metaforického jazyka to znamená Špička ňadra. Po anglicky sa vrch volá Pap of Glencoe, čiže „skalnaté ňadro Glencoe“. Andy pochádza zo severného Anglicka, avšak keď mal osemnásť rokov, presťahoval sa do neďalekej doliny, aby mal blízko k vrchom. Dnes tu žije a lezie po nich už viac ako tri desaťročia. Andy nás víta v stredisku Glencoe Mountain Rescue Centre a my sa len s úžasom pozeráme na zasnežený horský hrebeň, ktorý sa na pozadí na malý okamih zaleskol v slnečnom svite.





## Navštívte

V stredisku Glencoe Mountain Resort jazdí po celý rok lanovka, ktorá vás za dvanásť minút vyvezie do výšky asi 700 metrov. Od jej hornej stanice môžete pokračovať pešo až na vrchol. Báječná celodenná túra s úchvatnými výhľadmi.

## Vyskúšajte

Až k hostelu Clachaig Inn vedie úzka cesta, ktorá pretína údolie Glen Etive. Výletníci sa tu miešajú s domorodcami. Krčmička ponúka rustikálne jedlá a útulnú atmosféru.

## Preskúmajte

Čiastočne nespevnená cesta, na ktorej sa točilo niekoľko hollywoodskych filmov, sa vinie hlbokým údolím Glen Etive. Jednoducho po nej len choďte a kochajte sa čarokrásnym a dychvyrážajúcim výhľadom.

**Andy Nelson je horský vodca a záchranár. Môžete si ho najat' na túru prostredníctvom asociácie horských vodcov International Federation of Mountain Guide Associations.**

## V SRDCI ŠKÓTSKEJ VYSOČINY

V skutočnosti Pap of Glencoe ani nie je skutočným vrchom, čiže „munro“. Má 742 m. n. m., avšak za vrch by sa považoval vrch s výškou viac ako tritisíc stôp, čo je približne 915 metrov. Na Škótskej vysočine nájdeme 282 „munros“. Z nich je najvyšší Ben Nevis s výškou 1 345 m. n. m. Práve v tejto oblasti dochádzalo často k nehodám, a preto tu pred sedemdesiatimi rokmi založili záchrannú službu Glencoe Mountain Rescue, ktorej členom je aj Andy.

Ten sa už nemôže dočkať, kedy dnes vo svojich horách otestuje model T-Roc Style TDI 4MOTION. Je veľkým fanúšikom Volkswagenu: sám vlastní T5 TDI, ktorý poskytuje množstvo priestoru pre záchranné vybavenie. Na jednodennú výpravu si dnes Andy berie iba vysielačku a lezecký výstroj, takže kompaktný športový T-Roc je presne tou ideálnou voľbou. Tento model s výraznou líniou karosérie v štýle kupé v podstate definuje úplne novú kategóriu CUV. Písmeno C tu znamená aj „coupé“, aj „crossover“. Výkon 110 kW (priemerná spotreba v litroch na 100 kilometrov: 5,6 v meste,

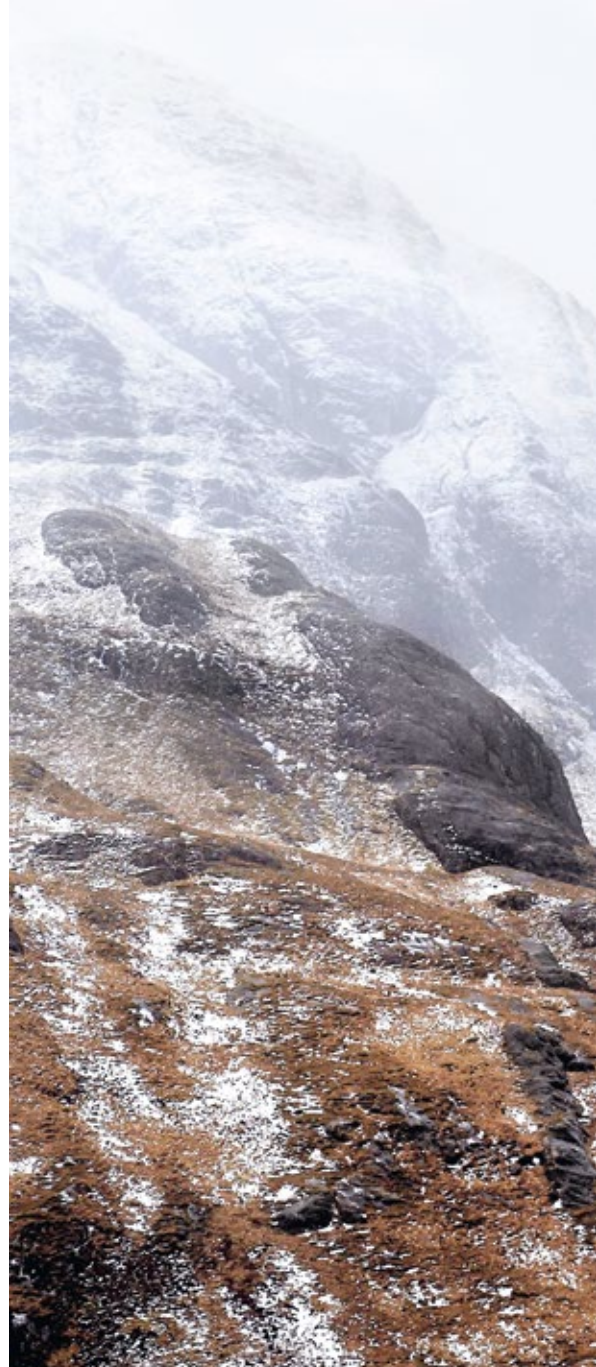
4,8 mimo mesta, 5,1 kombinovaná; emisie CO<sub>2</sub> v gramoch na 100 kilometrov: 134 kombinované, energetická trieda B), športový režim, pohon všetkých kolies v základnej výbave a voliteľná dvojspojková automatická prevodovka – T-Roc je ako stvorený na aktívnu jazdu. A Andy aktívnym vodičom určite je. Vysielačku a horolezecké rukavice pokladá na sedadlo spolujazdca s kontrastným obšitím a jazda sa môže začať.

„Glencoe je komplexné pohorie s náročným terénom. Nájdeme tu množstvo roklín, útesov a skalných stien. Prišielci často podceňujú tunajšie počasie, najmä

# » KEĎ SA PRIDÁ DÁŽĎ ALEBO SNEŽENIE, LEZCI ĽAHKO STRATIA ORIENTÁCIU. «

Zvedavá zver príde až k autu, pretože dúfa, že ľudia by v ňom mohli mať niečo pod zub.

V pozadí je možné rozpoznať skalný útvar známy ako Tri sestry. Aby ste ho mohli od-fotografovať, musíte sa vyšplhať na skalú oproti a dúfať, že sa opar na chvíľku pretrhne. Alebo môžete jednoducho počkať pri ceste na zmenu počasia, keď budete mať jasný výhľad.



Cesta A82 pretína oblasť Glencoe a Glen Etive, pričom na obidve strany z nej vybiehajú spevnené aj nespevnené trasy do množstva dolín. Vyplatí sa urobiť si do nich odbočku, pretože každé údolie je iné a ponúka odlišné pohľady. Na jeho konci sa však musíte otočiť a vrátiť na A82. Mapy oblasti si možno kúpiť v obchodíku vedľa Glencoe Mountain Rescue Centre.





vietor. Nie je neobvyklé, ak pri mori fúka rýchlosťou 50 míľ za hodinu. Vo výške tisíc metrov sa táto veličina strojnásobí na 150 míľ alebo 240 kilometrov za hodinu. Keď sa k tomu pridá dážď alebo sneženie, lezci veľmi ľahko stratia orientáciu,“ upozorňuje Andy. Práve to je dôvodom, prečo horskí záchranári majú osemdesiat až sto zásahov ročne.

Počas domácej pohotovosti môže kedykoľvek zazvoniť telefón a polícia ohlásiť núdzový stav. Andy kvôli tomu prišiel už o niekoľko narodeninových osláv svojich detí i o iné spoločenské podujatia. Horšie ako on to znáša jeho rodina, pretože

pre horského záchranára znamená každé SOS okamžitý adrenalín. „Keď nám polícia oznámi núdzové volanie, spojíme sa s volajúcim a snažíme sa určiť jeho polohu. Požiadame napríklad o opis nápadného skalného útvaru, ktorý vidí. A keď sami neprídeme na to, kde môže byť, opýtame sa Waltera,“ približuje Andy. Pastier Walter Elliot starší je zakladateľom miestneho záchraného zboru. Jeho synovia Walter mladší a Villie sú taktiež pastieri. Do zboru vstúpili v päťdesiatych rokoch minulého storočia. Dnes má Walter 86 rokov a je obdivuhodne svieži a stále v strehu. Žije v údolí vo svojom rodnom

dome, ktorý je dnes chránenou pamiatkou. Walter má fotografickú pamäť. Pozná každý balvan, roklinu, všetky obrysy v okolí. A to v každom ročnom období: počas zeleného leta, v hrdzavých farbách jesene aj pod snehovou pokrývkou. Walter je v podstate žijúca mapa doliny. Andy opisuje, ako vyzerá typická záchraná akcia: „Vďaka tomu, že vrchy poznáme tak dobre, zraneného alebo strateného človeka lokalizujeme a nájdeme priemerne do pätnástich minút. Jeden tím vyráža v autách okamžite, druhý o niečo neskôr v modeli Transporter. A keď je to potrebné, zavoláme vrtuľník.“

Individuálne nastavenie na takmer všetky poveternostné podmienky a povrchy. Pomocou 4MOTION Active Control môžete auto prispôsobiť na jazdu v teréne alebo po snehu.



WALTER ELLIOT STARŠÍ ŽIJE DODNES  
V DOME, V KTOROM SA PRED VIAC AKO  
OSEMDESATIMI ŠIESTIMI ROKMI NARODIL.  
DOM JE DNES CHRÁNENOU PAMIATKOU.



## TAKMER DO KAŽDÉHO TERÉNU

Aj keď nie je práve nevyhnutné volať o pomoc, terén v údolí je plný nástrah. Počasie sa rýchlo mení a už o niekoľko hodín môže vrchy pokrývať sneh, cez cestu sa môže prevaliť lavína alebo topiaci sa sneh zaplaví časť vozovky. Podmienky sú veľmi premenlivé: podklad môže byť klzký, mokrý, namrznutý alebo zasnežený. Často sa stane, že po prejení zákruty máte pred sebou úplne iný povrch. Do takýchto podmienok je sebedomý kompaktný T-Roc ideálnym spoločníkom. Je to najmä vďaka

ovládaču 4MOTION Active Control, ktorým si možno vybrať niekoľko nastavení na rôzne podmienky, ako sú napríklad sneh alebo jazda v teréne. Andy s chuťou skúša, čoho je toto CUV schopné. Jazdí rýchlo, prudko zatáča aj brzdí. Rovnaký prístup majú horalí k lezeniu: testujú si povrch a potom idú tak ďaleko, ako sa len dá. „Sebadôvera v horách je výsledkom skúseností, dobrého tréningu a poučenia z predchádzajúcich chýb,“ dodáva Andy.

Po troch desaťročiach lezenia v európskych pohoriach, od Álp po Nordkapp, Andy veľmi dobre vie, o čom hovorí. „Kľúčom k úspechu je veriť sám sebe. Všetci chceme

vyraziť von do prírody a užívať si. Keď však chcete dosiahnuť svoje ciele, musíte byť v tom, čo robíte, dobrí. A musíte byť odolní a aj v ťažkých situáciách veriť vo vlastné sily. Ak máte túto sebadôveru, bude z vás dobrý horolezec. A až potom sa môžete stať platným a spoľahlivým členom tímu.“

Existujú dni, keď sa Andy rád túla po vrchoch sám: „Úplne ma to pohltí. Zabudnem na celý okolitý svet. Často sa dostanem do miest bez známk civilizácie. A to je naozaj mimoriadny zážitok. Výzvy, ktorým na vysočine čelíme, môžu byť skutočne extrémne.“ A na záver dodáva: „Vrchy môžu byť malé. Ale zážitky z nich obrovské.“

# Showtime

**VIDÍ AKO MAČKA.** Nočné videnie sa vo výbave automobilov objavuje čoraz častejšie. Zatiaľ je len výsadou luxusných variantov, raz však príde čas, keď v noci bude „vidieť“ väčšina áut.



## »SYSTÉMY NOČNÉHO VIDENIA MÔŽEME ROZDELIŤ NA AKTÍVNE A PASÍVNE.«



### VIDÍ V TME, SPOZNÁ, OZNAČÍ, OSVETLÍ

Systém nočného videnia Night Vision môžete nájsť v novom Touaregu. Ide o výhodnejší pasívny variant. Termokamera pri ňom monitoruje priestor pred autom do vzdialenosti tristo metrov a reaguje na vyžarované teplo: rozpozná chodcov, bicyklistov alebo väčšie zvieratá. Hneď ako sa dostanú do nadefinovaného koridoru, systém na to upozorní na displeji digitálneho prístrojového panelu Digital Cockpit. Mimo spomínaného koridoru sú ľudia a zvieratá označení žltou farbou. Ak však prekročia určitú hranicu, farba sa zmení na červenú. Vodič bude zároveň upozornený na head-up displeji a ozve sa aj zvukové varovanie. A ak má vozidlo nové interaktívne svetlomety IQ.Light – Matrix LED, osoby v rizikovej oblasti budú (pri rýchlosti viac ako 60 km/h a mimo mesta) krátko bodovo osvetlené, avšak nie oslnené.



Ako to pri mnohých technických vynálezoch býva, aj za nočným videom stojí armáda. V minulosti sa v noci príliš často nebojovalo. Dochádzalo k zmätku, neboli k dispozícii informácie o nepriateľovi a aj komunikácia v tme bola náročnejšia. Nočné boje tak predstavovali veľké riziko a úspešne sa na nich zúčastňovali len tí najlepší z najlepších, ktorí boli pritom podporovaní aj veľmi presnými a dobre nacvičenými stratégiami. Prvé použiteľné technológie na zlepšenie videnia za tmy sa objavovali na konci druhej svetovej vojny. Debutujúce lastovičky vyslali Nemci už v roku 1939. Od roku 1935 na systémoch pracovala spoločnosť AEG. Na konci vojny ich získalo asi päťdesiat nemeckých tankov Panther, ktoré bojovali na západnom aj východnom fronte. Pre pechotu bol určený nositeľný systém Vampir, ktorý sa montoval na útočné pušky.

### AKTÍVNE ALEBO PASÍVNE

Súbežne na nočnom videní pracovali Američania. Počas druhej svetovej vojny nasadili infračervené systémy M1 a M3 nazývané sniperscope. Používali ich aj počas kórejskej vojny. Išlo o aktívne zariadenie, ktoré silným infračerveným zdrojom osvetľovali cieľ. Prvé pasívne systémy sa do služby dostali počas konfliktu vo Vietname. Spoliehali sa na okolité svetlo a dokázali zosvetliť scénu až tisíckrát. Boli však veľké a ťažké a potrebovali mesačný svit. Systémy nočného videnia tak môžeme rozdeliť na ak-

tívne a pasívne. Obidva typy majú svoje za a proti. Obidva sa používajú aj v automobiloch a obidva na fungovanie využívajú infračervené lúče, ktoré ľudské oko nevidí.

Pasívne systémy sú založené na termokamerách, ktoré detegujú tepelné žiarenie. Dokážu dobre rozpoznať rozdiel medzi teplejším a chladnejším miestom. Poskytujú množstvo výhod: nemajú problém s človekom, zvieratom alebo iným autom. Údaje z týchto kamier sa väčšinou zobrazujú ako čiernobiely obraz, vďaka nemu vodič v tme „vidí ďalej“. Dosah pasívnych systémov je výrazne vyšší ako aktívnych, keďže druhé spomenuté narážajú na obmedzenia svetelného zdroja potrebného na osvetlenie. Aj preto pasívny systém využíva v novom modeli Touareg (pozri stĺpček).

Aktívne nočné videnie je zložitejšie a náročnejšie. Potrebuje zdroj infračerveného svetla. Keďže človek túto časť spektra nevidí, nehrozí oslnenie oproti idúcich vodičov. Preto môžu byť infračervené lúče oveľa silnejšie než diaľkové svetlá a osvetľovať tak do väčšej diaľky. A ako tieto systémy vidia? Pomocou špeciálnych kamier, ktoré osvetlený priestor dokážu „spracovať“. Nevýhodou je zhoršená funkčnosť pri daždi, snežení alebo v hmle.

Obidva typy systémov okrem zobrazovania scény pred autom dokážu tiež obraz analyzovať – rozlíšiť chodca alebo zviera a následne ich na obrazovke odlišne graficky zvýrazniť a upozorniť na ne vodiča.

# Novinky

**ZO SVETA VW.** Po vytvorení rekordu v pretekoch do vrchu má Volkswagen s elektrickým športovým prototypom ID. R v pláne vytvoriť nový rekord na okruhu Nürburgring. Prevodovka DSG oslavuje 15 rokov a najšportovejší Golf GTI sa už predáva na Slovensku.



## Útok na ďalší rekord.

**P**o vytvorení absolútneho svetového rekordu v pretekoch do vrchu Pikes Peak v USA s elektrickým špeciálom ID. R v roku 2018 sa tím Volkswagen Motorsport pripravuje na ďalšiu výzvu. Toto leto chce Romain Dumas pokoriť rekord kola na okruhu Nürburgring Nordschleife pre elektrické automobily.

V súčasnosti platný rekord na okruhu so 75 zákrutami, dlhom 20,832 km, ktorý má pre svoju náročnosť prezývku „zelené peklo“ má hodnotu 6:45,900 minúty. To predstavuje priemernú rýchlosť takmer 185 km/h. Podmienky na tejto trati sú úplne iné ako pri pretekoch do vrchu so štartom v nadmorskej výške 2 862 m a prevýšením 1 440 m. Okrem inej hustoty vzduchu vyžadujúcej zmenu aerodynamických prvkov, umožňuje odlišný charakter uzavretého okru-

hu ísť s vozidlom viac na limit, tvrdšie brzdiť a agresívnejšie akcelerovať. Preto sa už vo februári začali na okruhu Circuito de Almería v španielskej Andalúzii rozsiahle testy, ktoré majú umožniť prispôbenie softvéru a dosiahnutie optimálnej súhry medzi mechanickým brzdením a rekuperáciou elektrickej

energie. Jednosedadlový športový prototyp ID. R má pohotovostnú hmotnosť 1 100 kg a poháňajú ho dva elektromotory s celkovým výkonom 500 kW (v prepočte 680 k). Pri testoch sa hľadajú aj optimálne vlastnosti pneumatík, ktoré na rekordný pokus pripraví nový partner Bridgestone.

Iná hustota vzduchu si vyžaduje zmenu aerodynamických prvkov.





## Vítazné ťaženie automatiky.

V decembri uplynulo 15 rokov od premiéry dvojspojkovej prevodovky DSG v prvom sériovom automobile Volkswagen. Odvtedy bola táto prevodovka, kombinujúca vysokú účinnosť manuálnej prevodovky s komfortom automatickej prevodovky, namontovaná do vyše 26 miliónov vozidiel značiek koncernu Volkswagen.

Prvým modelom, ktorý mohol byť na želanie vybavený 6-stupňovou prevodovkou DSG, bol športový Golf R32, poháňaný šesťvalcom VR6 3,2 litra s výkonom 177 kW (241 k) a vybavený pohonom všetkých kolies. Oproti klasickej automatickej prevodovke s hydrodynamickým meničom krú-

tiaceho momentu prevodovka DSG priniesla úsporu paliva až o 20 percent. V súčasnosti Volkswagen vyrába 6 rozličných prevodoviek DSG so



6 alebo 7 stupňami, koncipovaných pre krútiaci moment motora od 250 do 550 Nm. Unikátom medzi nimi je 6-stupňová prevodovka DQ400E-6 vybavená integrovaným elektromotorom pre pohon plug-in hybrid modelov Golf GTE a Passat GTE. Prevodovka DSG je u zákazníkov veľmi obľúbená, jej podiel v jednotlivých modelových radoch sa v Nemecku vlni pohyboval od 30 percent v rade Polo po 90 percent pri veľkom SUV Tiguan Allspace. Pri prevodovkách DSG zákazníci oceňujú okrem vysokého komfortu rýchle a mäkké radenie bez citeľného prerušenia prenosu krútiaceho momentu a prínos k úspore paliva.

## Golf v športovom.

Od začiatku roka rozšíril už aj na Slovensku ponuku značky Volkswagen športový Golf GTI TCR. Najšportovejšiu verziu kultového modelu poháňa motor 2.0 TSI s výkonom 213 kW (290 k) so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG.

Na rozdiel od nepatrne výkonnejšieho Golfu R má GTI TCR pohon predných kolies, lebo bol odvodený od rovnomenného pretekového špeciálu a dvojnásobného celkového víťaza medzinárodných majstrovstiev cestovných automobilov na okruhoch TCR. Cestná verzia s pevným štartom dosiahne rýchlosť 100 km/h iba za 5,6 sekundy. Maximálna rýchlosť je elektronicky limitovaná na 250 km/h, na želanie sa dá zvýšiť na 260 km/h. Bohaté sériové vybavenie obsahuje napríklad digitálny združený prístroj Active Info Display, samosvorný diferenciál poháňanej prednej nápravy, perforované brzdové kotúče, systém na voľbu jazdného profilu, špičkové športové sedadlá s novým poťahom a špecifický športový volant. Zvonka sa dá Golf GTI TCR rozlíšiť podľa sériových 18-palco-



Logo TCR sa pri otvorení predných dverí premieta pomocou LED na zem.

vých diskov Belvedere, kovaných z ľahkej zliatiny, čiernych krytov vonkajších spätných zrkadiel, rozšírených prahov karosérie a špeciálnych nárazníkov. Logo TCR sa pri otvorení predných dverí premieta pomocou LED na zem. Zákazníci si môžu vozidlo ďalej individualizovať napríklad dekoračnou fóliou s voštinovým dekórom na boky, krytmi vonkajších spätných zrkadiel v karbónovom vyhotovení, čierno lakovanou strechou a dvoma rozličnými komplet-

mi kolies. Prvý zahŕňa okrem 19-palcových diskov Reifnitz s pneumatikami 235/35 R19 aj zvýšenie maximálnej rýchlosti na 260 km/h a adaptívne tlmiče pruženia DCC so špeciálnym, športovým vyladením spolu so zníženou svetlou výškou o 20 mm oproti podvozku GTI. Druhý komplet kolies, koncipovaný na jazdu po pretekovom okruhu, obsahuje okrem uvedených prvkov 19-palcové disky Pretoria so športovými pneumatikami.

# Najdôležitejšia je komunikácia.

Hotovosť v igelitke i zaujímavé požiadavky zákazníkov. Aké situácie sú náročné v živote vedúceho servisu? Na naše otázky odpovedal Mikuláš Kecer z Auto Gábiel.

TEXT Alžbeta Harry Gavendová FOTO Monika Hajduková, Roland Kilian

**V rámci prevádzky máte zaujímavý príbeh – má tradíciu, pritom je nová, moderná.**

**Ako dlho trvalo vybudovať ju a koľko presne fungujete?**

Spoločnosť Auto Gábiel, s. r. o., Košice má za sebou vyše 25-ročnú veľmi úspešnú, bohatú a zaujímavú históriu. Druhá a tretia etapa realizácie výstavby strediska Prešovská, ktorej predmetom bola najnovšia prevádzka predajných a popredajných služieb značiek VW a VW Úžitkové vozidlá na Prešovskej ceste 73, Košice, sa začala v roku 2016. V júli 2017 bola prevádzka otvorená a začali sme reálne vykonávať činnosti predaja nových vozidiel a popredajných služieb, teda servisu.

**Celkový chod firmy, otváranie nových pobočiek – to všetko je skúškou tímu. Čo je dôležité pri spolupráci a čo si ceníte vo svojom tíme?**

Roky práce v tejto sfére, teda práce s ľuďmi, ma naučili, že najdôležitejšia je komunikácia. A to na všetkých úrovniach a vo všetkých smeroch.

Komunikácia medzi ľuďmi je často aj kameňom úrazu rôznych nedorozumení, komplikácií, chýb a s tým súvisiacich nepríjemností. Ľudia by mali hlavne dobre počúvať, mať ochotu porozumieť, prime-

rane reagovať a pomenúvať veci správnym spôsobom.

V tejto ešte pomerne novej prevádzke sa zišli ľudia, okrem časti kmeňových zamestnancov, rôznych vekových kategórií, odborností, praxe, osobností a pováh. Napriek tomu som rád, že sa podarilo dať dokopy jeden fungujúci kolektív, ktorý dokáže plnohodnotne pracovať vo svojej oblasti a ostávajú za ním viditeľné výsledky. Na svojich kolegoch si cením a vážim, okrem iných vecí, ich ochotu

pomôcť, záujem, odovzdanosť veci, kolegiálnu a v neposlednom rade ich odbornosť, ktorá je dôležitým predpokladom na poskytovanie vysokokvalitných služieb.

**S čím ste začínali v tejto spoločnosti? Akú ste mali pozíciu?**

V roku 2003 som v spoločnosti Auto Gábiel, s. r. o., Košice začínal na pozícii skladník/predajca dielcov a príslušenstva v materskej prevádzke Osloboditeľov, ne-





skôr v roku 2006 sme sa spolu s kolegami presťahovali do priestorov novovybudovaného salónu a servisu Audi Centrum Košice, kde som prijal pozíciu vedúceho oddelenia predaja dielcov a príslušenstva. Na tejto pozícii a v prevádzke som zotrval až donedávna, keď na prelome rokov 2016/2017 som bol oslovený vedením spoločnosti s ponukou, aby som sa stal zodpovedným za servisné činnosti v novej prevádzke Volkswagen Prešovská.

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

Práca v automotive – after sales ma vo všeobecnosti veľmi baví, zaujíma a naplňa, momentálne ani v dlhodobom horizonte si neviem predstaviť svoje pôsobenie v inom odvetví. Už od detstva som mal k autám a technike veľmi blízko, viacerí členovia našej rodiny boli technicky zdatní a spôsobilí a údržbu a opravy na

svojich vtedajších vozidlách si vo veľkej miere realizovali svojpomocne. Samozrejme, bavíme sa o 80. až 90. rokoch...

Neskôr som sa sám začal venovať týmto veciam, zaujímať sa o techniku, študovať literatúru a rozumieť princípom fungovania motorov, mechanických systémov a vozidiel vôbec. Začal som asistovať pri mechanických činnostiach opráv, mnohokrát aj pod dohľadom skúsenejších som sa začal púšťať do prác na svojich vlastných motorových „približovadlách“, autách rodinných príslušníkov a známych, neskôr na vlastných vozidlách.

Aj keď som mal v minulosti v rámci svojho pracovného zaradenia a pozície v spoločnosti značnú interakciu so servisom ako takým a činnosťami s ním spojenými, na súčasnej pozícii som pomerne „čerstvý“. Každá pracovná pozícia má svoje špecifiká a vedúci servisu nie je výnimkou. Ponuka tejto pozície bola

pre mňa veľkou osobnou výzvou a profesionálnym posunom vpred, prijal som ju s veľkou pokorou, rešpektom a miestami aj obavami.

A hlavne s vedomím, že napriek tomu, že som sa roky pohyboval blízko kolegov zo servisu a veľa som od nich získal a naučil sa, „plávam do relatívne neznámych vôd“, ale, vďaka Bohu, v známom prostredí. Je predo mnou ešte dlhá cesta vzdelávania, získavania skúseností a zručností na dennej báze a neustálej snahy o zlepšovanie vo svojom odbore.

K tomu mi vo veľmi veľkej miere pomáhajú moji kolegovia, ktorým som nesmierne vďačný za ich podporu, pomoc a trpezlivosť, potrebnú hlavne v začiatkoch môjho pôsobenia na novom poste, v novej prevádzke a sčasti aj s novými ľuďmi. Úspech tohto projektu je, samozrejme, kolektívnou zásluhou, pôsobením kvalitných a zameraných ľudí, ktorí túto prácu

nevnímajú len ako zamestnanie s pevným pracovným časom a čakaním na výplatný termín, ale sú ochotní v nej „nechať aj kus seba“. Pri tejto práci by mal človek hlavne veriť tomu, čo robí, pochopiť filozofiu značky a mať dôveru v produkt.

#### Čo máte na tejto práci najradšej?

Asi to, že môžeme pomáhať ľuďom so starostlivosťou, s údržbou a riešením problémov s ich vozidlami, že sme v tomto smere článkom medzi výrobným závädom a vlastníkom vozidla. Zákazníci sa na nás obracajú so svojimi požiadavkami, potrebami a problémami s vozidlami a našou úlohou je všetky tieto veci vybrať k obojstrannej spokojnosti. Konečne sa začína aj všeobecne meniť vnímanie servisných služieb ako takých, návšteva servisu začína byť prirodzenou súčasťou životného cyklu vozidla. V súčasnosti zákazníci veľmi dbajú na technickú a bezpečnostnú úroveň svojich vozidiel, uvedomujú si potrebu pravidelných návštev autorizovaného servisu s cieľom pravidelnej údržby a kontroly a našou snahou je zabezpečiť im tieto činnosti na najvyššej kvalitatívnej a odbornej úrovni.

## » NÁVŠTEVA SERVISU ZAČINA BYŤ PRIRODZENOU SÚČASŤOU ŽIVOTNÉHO CYKLU VOZIDLA. «

Keďže pri tejto práci nie je za nami toho veľa vidno – v zmysle, že nič hmotné netvoríme, nebudujeme, nevyrobame nič, čo vieme ukázať – „aha, toto sme vytvorili, postavili“, hovoria za našu prácu len výsledky vo forme spokojných a lojálnych zákazníkov. Najväčším zadosťučinením je pre mňa vďačný zákazník, ktorému sme dokázali pomôcť s jeho vozidlom, jeho návštevy sa stanú pravidelné a vzájomný obchodný vzťah prerastie do priateľskej úrovne a maximálnej dôvery v našu prácu. Tento spokojný zákazník bude vo svojom okolí šíriť len pozitívne referencie, a to je to najlepšie a najdôležitejšie, čo novovzniknutý servis, resp. prevádzka potrebuje.

#### Aké veci či situácie sú v živote vedúceho servisu najťažšie?

Každý deň prináša nové a nečakané situácie, na ktoré sa nie je možné vopred pripraviť. Nenazval by som ich ani ťaž-

kými, sú skôr neočakávané a je nutné na ne ihneď reagovať. Skôr ide o schopnosť správne sa momentálne rozhodnúť a reagovať. Každá skúsenosť, aj negatívna, ma posúva ďalej a poučenie z nej určite využijem v budúcnosti. V servisných činnostiach je veľmi dôležité sklbiť silnú prozákaznícku orientáciu s obchodníckym zmyslaním.

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

Nie som predajca, ale myslím si, že u stáleho zákazníka hrá určite kľúčovú úlohu väzba na značku, prevádzku a osobu predajcu a s tým, samozrejme, je spojená jeho dôvera. U nových zákazníkov je zasa dôležitý prvý dojem – teda všeobecne prostredie, v ktorom si človek ide za svoje peniaze niečo kúpiť – platí to vo všetkých oblastiach. Následne sa ľudia zvyknú orientovať podľa





## » DNES JE NA PRVOM MIESTE PRAKTICKOSŤ VOZIDLA – A V TOM JE ZNAČKA VW PRÍKLADNÁ. «

renomé značky, dizajnu, spoľahlivosti, úrovne výbavy, prevádzkových nákladov, obstarávacej ceny produktu.

### Čo je pre vás osobne dôležitým kritériom pri kúpe auta?

Z môjho pohľadu je dôležité vopred si uvedomiť, na aký účel vozidlo budeme využívať v najväčšej miere a kde a akým spôsobom ho budeme prevádzkovať. Ak jazdím prevažne dlhé trate, určite mi nebude vyhovovať malé mestské vozidlo, taktiež ak mám početnú rodinu, hoby alebo charakter práce, pri ktorom sa vyžaduje väčšia priestorová dispozícia, musím sa uberať smerom k výberu vozidla, ktoré mi tieto očakávania dokáže splniť. Naopak, ak bývam v centre mesta, kde je napríklad hlavný problém s parkovaním a so samotnou manipuláciou s vozidlom, vozidlo využívam hlavne na denné dochádzanie do blízkej práce a okolnosti a životná situácia si nevyžadujú mať rozmerovo veľké, respektíve nadimenzované vozidlo, budem svoje kroky pri výbere vozidla smerovať

do nižšej kompaktnej triedy. Takto by sme mohli pokračovať aj v záležitostiach pri výbere motorizácie, výbavy, asistentov... Za mňa je dnes na prvom mieste hlavne praktickosť vozidla – a v tom je v súčasnosti značka VW príkladná.

### Spomeniete si na nejakú zaujímavú situáciu pri predaji auta?

Je skôr bizarná... Keď pred iks rokmi, raz v sobotu, priniesol zákazník značnú hotovosť v igelitovej taške s logom nemenovaného obchodného reťazca, vysypal ju na stôl pred kolegu predajcu a žiadal okamžitý predaj a odchod s vozidlom zo salónu...

### Aká bola najzvláštnejšia požiadavka, s ktorou ste sa stretli?

Je ich určite viac, takmer každý deň priniesie nejakú, povedzme, zvláštnu požiadavku alebo situáciu... Napríklad keď si nemenovaný zákazník bližšie nešpecifikovaného vozidla žiadal a vyslovene trval na tom, aby sme sa pri oprave jeho vo-

zidla neriadili podľa postupov výrobcu, ale urobili to podľa jeho pokynov, ktoré získal na nejakom fóre. Dôvod bol, že nedôveruje postupom a odporúčaniam výrobcu a informácie z internetu považuje za funkčnejšie a prospešnejšie pre jeho vozidlo. V tomto prípade mi uniká dôvod návštevy autorizovaného servisu... Situácie, keď si zákazník želá, aby sme mu priebeh jeho opravy alebo údržby dokumentovali videonahrávkou v celom rozsahu, alebo aby si zainteresovaní pracovníci servisu počas pobytu vozidla v dielni vôbec a za žiadnych okolností nesadali do jeho vozidla, už komentár nepotrebujú...



Auto Gabriel, s. r. o. Košice – Volkswagen Prešovská, Prešovská cesta 73, Košice  
[www.gabriel.sk](http://www.gabriel.sk)



# Náš kraj preferuje 4Motion

Svoju obchodnú činnosť v oblasti predaja a servisu motorových vozidiel začala spoločnosť **Autonovo Banská Bystrica** naplno rozvíjať v máji 2004, keď začala predávať motorové vozidlá značky Audi, Volkswagen a Volkswagen Úžitkové vozidlá a otvorila autorizovaný servis týchto značiek.

V máji 2006 otvorila spoločnosť Autonovo salón pre predaj motorových vozidiel značky ŠKODA, ako aj ďalší autorizovaný servis pre túto značku. V novembri 2013 spoločnosť Autonovo otvorila svoj nový showroom a servis pre značku SEAT.

#### Ako dlho sa venujete predaju automobilov?

Predaju automobilov sa venujeme od roku 2004, keď sme začínali s predajom značiek Audi, Volkswagen a Volkswagen Úžitkové vozidlá. Môžeme povedať, že za 15 rokov svojej pôsobnosti na trhu sme sa stali lídrom vo svojom regióne a čoraz viac si upevňujeme svoje postavenie.



#### Najpredávanejšie auto u vás?

V našom kraji sa stretávame so zákazníkmi, ktorí preferujú modely 4Motion, a teda hlavne modely SUV. Dlhodobou obľúbeným a dobre predávaným modelom je Golf. Z SUV modelov je to Tiguan. Teší nás, že do predaja prišli nové modely T-Roc a TCross

#### AUTONOVO

**Rok vzniku:** 2004

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

**Počet spokojných zákazníkov (alebo predaných áut):**

Za všetky značky, ktoré predávame, je to už viac ako 13 000 predaných vozidiel

**Počet zamestnancov:** 112

**Majiteľ (alebo šéf dilerstva):**  
Ing. Maroš Bezděka –  
generálny riaditeľ a predseda predstavenstva

a rozšírili tak rodinu SUV. Veríme, že nový T-Cross bude rovnako zaujímavý pre našich zákazníkov ako ostatné modely.

#### Koľko áut sa vám už podarilo dostať na slovenské cesty?

Za celé doterajšie pôsobenie našej spoločnosti Autonovo je to momentálne celkovo za všetky značky, ktoré predávame, už viac ako 13 000 kusov.

#### Máte zaujímavú príhodu z predaja automobilov?

Zaujímavou príhodou môže byť situácia, ktorú zažil náš kolega. Zákazník prišiel s jasnou predstavou, že jeho nové vozidlo nebude v striebornej farbe a určite nie s automatickou prevodovkou. Čo myslíte, aké je jeho súčasné vozidlo? Áno, je v striebornej farbe s automatickou prevodovkou, konkrétne model Tiguan. Teší nás, že tento zákazník je nášmu kolegovi dodnes vďačný za pomoc s výberom svojho nového vozidla.

#### Čo je na vašom dilerstve špeciálne, a čo vás môže odlišovať od iných?

Ponúkame komplexné služby od predaja nových vozidiel, servisu, predaja náhradných dielov, autopožičovne a autobazáru. Zastupujeme značky VW Group, a to Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA a Volkswagen Úžitkové vozidlá. To znamená, že si u nás naozaj vyberie svoje nové



Náš tím predaja vozidiel Volkswagen – zľava predajcovia Adriana Alakšová a Vladimír Rojik, disponentka Jana Miklasová a Miroslav Mináč, vedúci predaja.



vozidlo široký okruh zákazníkov. Cítiť u nás atmosféru dobrého tímu, profesionálneho prístupu a veríme, že aj to je jeden z dôvodov, prečo sa u nás zákazníci cítia dobre a radi sa k nám vracajú. Veľmi si vážime ich prejavenu dôveru a tešíme sa z každého jedného nového Volkswagenu na cestách. Všetky modely značky Volkswagen sú na najvyššej úrovni bezpečnosti a máme veľmi pozitívny feedback aj na dizajn. Z technologickkej stránky je to tiež náskok pred konkurenciou s možnosťou infotainmentu, technológií, asistenčných systémov a vysokej variability, ako ponúknuť klientovi auto presne „na mieru“. Mobilita budúcnosti pozná mnohé výzvy. Naša spoločnosť má vytýčené jasné smerovanie stať sa lídrom a poskytovať kvalitné služby v stredoslovenskom regióne v oblasti elektromobility.



# Už 27 rokov s vami a pre vás.

Na Slovensku majú hneď niekoľko stredísk a zákazníkom sú schopní poskytnúť úctyhodné spektrum služieb. Reč je o spoločnosti **Š-Autoservis**, ktorú nájdete nielen v Humennom, ale i vo Vranove nad Topľou, v Stropkove, v Michalovciach a Bardejove.

Š-Autoservis je súkromná spoločnosť, ktorá ponúka široký sortiment služieb pre automobilistov. Spoločnosť vznikla 7. novembra 1991 ako súkromný podnik fyzickej osoby privatizáciou prevádzky Stropkov. Dňa 15. januára 1992 bola s Mestským úradom Vranov nad Topľou podpísaná zmluva o prenájme nebytových priestorov s cieľom prevádzkovania autoservisov s cieľom prevádzkovania autoservisov v miestnej časti Vranov nad Topľou-Čermerné. Tento objekt spoločnosť výrazne zrekonštruovala a vybavila tiež moderným technologickým zariadením.

## Ako dlho sa venujete predaju automobilov?

Spoločnosť Š-Autoservis poskytuje motoristom svoje služby už viac ako 25 rokov. Svoju činnosť začala v roku 1991 v meste Stropkov a postupne sme sa rozrástli o ďalšie prevádzky - Vranov nad Topľou (1992), Bardejov (1997), Humenné (2004) a Michalovce (2009). Začínali sme ako autorizovaný predaj a servis značiek ŠKODA a SEAT. Prvého mája 2007 do rodiny Š-Autoservis pribudla značka Volkswagen. Za naše výsledky v oblasti







predaja a služieb za značku Volkswagen sme boli ocenení dokonca aj importérom Porsche Slovakia Zlatou ihlou. Našou víziou je trvale sa udržať medzi najvýznamnejšími spoločnosťami na východnom Slovensku. Snažíme sa byť uznávanou a zodpovednou firmou vo vzťahu k našim zákazníkom, odberateľom a zamestnancom, prostredníctvom ktorých chceme posilniť naše regionálne postavenie na trhu a budovať kvalitný imidž značky Š-Autoservis.

#### Najpredávanejšie auto u vás?

Záujem našich zákazníkov o modely sa rokmi, samozrejme, mení. Aj naši zákazníci idú s novým trendom a z modelov, ako sú Volkswagen Polo, Golf, Golf Variant či Passat, začali viac preferovať aj SUV modely. Z tých v našom rebríčku predajnosti vedie model Volkswagen Tiguan a tiež T-Roc. Predaj vozidiel značky Volkswagen má v našom regióne rastúci trend, čo svedčí o tom, že značka má na trhu svoju silu. Až 60 percent našich zákazníkov sú stáli zákazníci, ktorí sú zžití so značkou a vracajú sa k nám obnoviť svoj vozidlový park.

#### Koľko áut sa vám už podarilo dostať na slovenské cesty?

Na naše cesty sme dostali za celé naše pôsobenie na trhu viac ako 25-tisíc nových a jazdených vozidiel všetkých značiek. Najviac vozidiel značky Volkswagen sa predalo z modelu VW Golf. Tieto vozidlá brázdia cesty v okresoch Humenné, Vranov n/Topľou, Snina, Medzilaborce či Stropkov. Zároveň však zákazníci za nami prichádzajú aj zo vzdialenejších okresov, ako sú Košice, Trebišov, Bratislava alebo Žilina.

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

Všetci sme jeden tím – Š-Autoservis tím, ktorého poslaním je zodpovedne poskytovať zákazníkom dlhoročnú skúsenosť v predaji nových a jazdených vozidiel, ale aj v službách našich servisných stredísk. Berieme svoju zodpovednosť vážne a našim benefitom je, že spoločnosť tu bude aj naďalej pre kvalitu a úspech našich zákazníkov. Naši zákazníci za službami, ktoré poskytujeme, nemusia chodiť ďaleko, lebo my sme prišli za nimi do štyroch okresov Prešovského kraja a jedného okresu Košického kraja. Showroom značky Volkswagen máme v Humennom a agentúrny predaj realizujeme vo Vranove n/Topľou. Naším zákazníkom poskytujeme široké portfólio služieb na jednom mieste, a to napríklad predaj nových vozidiel značiek Volkswagen, ŠKODA, SEAT, finančné služby spojené s predajom vozidiel, výkup vozidiel za protihodnotu alebo

predaj jazdených vozidiel, záručný a pozáručný servis spomínaných značiek, predaj náhradných dielcov a príslušenstva, karosárske a lakovacie služby, poskytovanie náhradných vozidiel, autopožičovňa, služby STK a EK, kontroly originality, montáž autodoplnkov a zabezpečovacích zariadení, služby autoumyvárne, nonstop mobil servis, odtahovaciu službu. Svojim klientom dokážeme pomôcť pri riešení poistných udalostí, keď zabezpečíme obhliadku vozidla našim zamestnancom, opravu vozidla v servise a následne vybavíme za klienta aj všetky formality s poisťovňou. Naši zamestnanci sa snažia poskytovať služby s najvyššou hodnotou a získavať tak u zákazníkov dlhodobú dôveru. Všetky prevádzky spoločnosti Š-Autoservis vlastní certifikát kvality ISO 9001:2015, keďže splnili všetky požiadavky stanovené na predajné a obchodné miesta v Európskej únii na poskytovanie kvalitných služieb svojim zákazníkom.





# Nová inteligencia.

Volkswagen Passat v minulom roku oslávil jubileum – 45 rokov od premiéry prvej generácie a na jar tohto roku prekonal hranicu 30 miliónov vyrobených kusov. V Európe je dlhodobo lídrom v strednej triede a aby si jeho aktuálna ôsma generácia zachovala túto pozíciu aj v druhej polovici životného cyklu, výrobca ho podrobil technickej modernizácii.

TEXT Kamil Pecho FOTO Volkswagen



Nový multifunkčný volant s kapacitným senzorom vo venci umožnil použiť asistenčný systém Travel Assist.

Hoci v súčasnosti v strednej triede mnohí výrobcovia preferujú limuzíny v štýle kupé, Passat pri modernizácii zostal verný priestoru. Preto sa dizajnové zmeny obmedzili na detailné zmeny v interiéri, nové nárazníky, zmenenú masku chladiča, zadné skupinovú svetlá a nové reflektory. Pri nich sa začínajú aktuálne technické inovácie – ako alternatívu k základným reflektorom z LED s integrovanými dennými svetlami Volkswagen ponúka adaptívne reflektory IQ.LIGHT – LED-Matrix, doteraz vyhradené pre vlajkovú loď Touareg.

## SVETLO S ROZUMOM

Tieto reflektory majú na každej strane dva projekčné moduly, obsahujúce celkovo

44 svietiacich diód LED. Vnútny modul má 7 LED pre tlmené a 5 LED pre diaľkové svetlá. Vonkajší modul obsahuje 32 individuálne ovládaných LED na jednej ploche – matici. Aj obrysové, denné a dynamické smerové svetlá sú vytvorené z LED. Riadiaca jednotka IQ.LIGHT na základe informácií kamery, digitálnej mapy navigačného systému, signálu GPS, uhla natočenia volantu a údajov o rýchlosti jazdy v zlomku sekundy ovláda diódy tak, aby bolo zabezpečené maximálne osvetlenie cesty zodpovedajúce momentálnym podmienkam. Funkcia Dynamic Light Assist umožňuje jazdu s trvalo zapnutými diaľkovými svetlami bez osľňovania iných účastníkov premávky.

## NEVIDITEĽNÝ VODIČ

Nová inteligencia sa neobmedzuje iba na adaptívne reflektory. Portfólio asistenčných systémov pod súhrnným označením IQ.DRIVE po prvý raz obsahuje nový systém Travel Assist. Passat bude ako prvý Volkswagen môcť jazdiť čiastočne automatizovane v širokom rozsahu rýchlosti (od 0 do 210 km/h). Asistenčný systém, využívajúci radarový senzor adaptívneho tempomatu ACC a kameru zabezpečuje automatické vedenie vozidla v priečnom a pozdĺžnom smere. Vodič môže Travel Assist aktivovať osobitným tlačidlom na ľavom ramene volantu. Pretože ide o systém autonómnej jazdy úrovne Level 2 – pri ktorom legislatíva vyžaduje súčasnú kontrolu vodičom – asistenčný systém eviduje, či má vodič ruky na volante. Služí na to nový kapacitný volant, ktorý bez tlaku alebo pohybu registruje



Variabilitu kombi zvyšuje zadné operadlo delené na tri časti.

kontakt ruky. Ak vodič úplne pustí volant na dlhší čas ako 10 sekúnd, systém ho najprv upozorní vizuálne a akusticky a následne krátkym prudkým príbrzdením, aby sa chytil volantu. V prípade, že vodič na tieto výzvy nereaguje, vozidlo automaticky zastaví na krajnici s využitím asistenčného systému Emergency Assist.

Ďalšími novinkami medzi asistenčnými systémami sú Emergency Steering Assist, ktorý zásahom prostredníctvom brzd zvyšuje stabilitu pri vyhýbavých manévroch a prediktívny adaptívny tempomat ACC. Radarový tempomat využíva mapové dáta a signál GPS navigačného systému, ako aj informácie kamery rozoznávajúcej dopravné značky a predvídavo prispôbuje rýchlosť profilu trate – zákrutám, kruhovým objazdom, križovatkám, obciam a rýchlosti obmedzenej dopravnými značkami.

## TRVALO ONLINE

S modernizovaným Passatom sa dostáva do výroby tretia generácia modulárnej stavebnice infotainmentu (MIB3). Jej hlavnou výhodou je integrovaná SIM-karta, ktorá umožňuje permanentné pripojenie na internet. Okrem služieb pre navigáciu s informáciami v reálnom čase nová technológia umožňuje streaming hudby, príjem internetového rádia, hlasové ovládanie prirodzenou rečou (s online podporou), široké využívanie internetových služieb Volkswagen We, ako aj preberanie nastavení vozidla z cloudu. Zdokonalené rozhranie na integráciu smartfónu App Connect po prvý raz pri značke Volkswagen umožňuje pripojenie smartfónu iPhone bez kábla cez Apple CarPlay. Novinkou je aj funkcia Mobile Key, umožňujúca používať smartfón s operačným systémom Android ako elektronický kľúč na odomykanie a štartovanie vozidla.

Systém infotainmentu tvorí zosieťovanú jednotku s novým digitálnym združeným prístrojom Digital Cockpit. Oproti predchádzajúcemu systému prvej generácie (Active Info Display) bol digitálny prístroj s uhlopriečkou 29,7 cm (11,7 palca) ďalej zdokonalený. Displej má väčšie rozlíšenie, jas i kontrast. Pomocou



tlačidla View na novom multifunkčnom volante sa dajú prepínať tri rozličné zobrazenia.

## ĽAHŠÍ KROK

Pri modernizácii konštruktéri neobišli ani podvozok. Voliteľné adaptívne tlmiče pruženia DCC (pri niektorých motoroch štandardne) sa teraz dajú okrem troch režimov Comfort, Normal a Sport prepínaných tlačidlom voľby jazdného profilu nastaviť aj plynulo virtuálnym posúvačom na dotykovom displeji v menu nastavenia vozidla. Rozsah nastavenia je pritom rozšírený a siaha od extrémne komfortnej charakteristiky za hranicu režimu Comfort až po maximálny tlmiaci účinok za hranicou Sport.

Bez ohľadu na motor má Passat elektromechanický posilňovač bŕzd, doteraz vyhradený pre hybridnú verziu GTE. Tento posilňovač reaguje rýchlejšie a umožňuje presnejšie dávkovanie brzdnej sily. Pri au-

tomatickom núdzovom brzdení, iniciovanom asistenčným systémom Front Assist, elektromechanický posilňovač výrazne skracuje brzdnú dráhu.

## BOJ EMISIÁM

Diskusia o emisiách spaľovacích motorov, vedené v mnohých štátoch západnej Európy, ktoré v niektorých nemeckých mestách vyústili až do zákazov vjazdu do mestských centier pre určité vozidlá, vyvolali vlnu zvýšeného záujmu o hybridný pohon, najmä plug-in hybrid. Preto modernizovaný Passat GTE dostal trakčnú batériu so zväčšenou kapacitou z 9,9 na 13,0 kWh. Tým sa výrazne predĺžil jeho dojazd s elektrickým pohonom, ktorý je teraz asi 55 km podľa novej metodiky WLTP, čo zodpovedá asi 70 km podľa starej metodiky NEDC. Pritom Passat GTE svojou kombináciou elektromotora a efektívneho prepíňaného benzínového motora 1.4 TSI s celkovým systémovým výkonom 160 kW (218 k) poskytuje komfort vozidla na dlhé jazdy. Rovnako ako ostatné benzínové motory je aj tento štvorvalec štandardne vybavený filtrom tuhých častíc (OPF), preto Passat GTE už dnes spĺňa emisné limity normy Euro 6d-TEMP, ktorá začne byť záväzná pre nové automobily od roku 2021.

## ŠANCA PRE NAFTU

Volkswagen prispôbil novým emisným predpisom aj všetkých šesť ďalších

spaľovacích motorov – tri benzínové TSI a štyri naftové TDI. Všetky naftové motory, vrátane základného štvorvalca 1.6 TDI s výkonom 88 kW (120 k), sú vybavené okrem filtra tuhých častíc aj katalyzátorom SCR. Najpopulárnejší turbodiesel s objemom 2,0 litra a výkonom 110 kW (150 k) má teraz označenie 2.0 TDI Evo a má o 10 g/km nižšie emisie CO<sub>2</sub> ako rovnako výkonný predchodca. Okrem neho sú k dispozícii aj dva ďalšie motory 2.0 TDI s výkonmi 140 a 176 kW (190 a 240 k). Základným benzínovým motorom je naďalej štvorvalec 1.5 TSI s výkonom 110 kW (150 k), vybavený funkciou vypínania valcov pri čiastočnom zaťažení. Nad ním je motor 2.0 TSI v dvoch výkonových verziách so 140 a 200 kW (190 a 272 k).

Pri modernizácii Volkswagen zmenil aj verzie vybavenia. Namiesto troch tradičných označení Trendline, Comfortline a Highline teraz základná verzia nemá osobitné označenie, nad ňou je verzia Business a špičková verzia má označenie Elegance. Obidve vyššie verzie sa dajú kombinovať aj so športovým dizajnovým kompletom R-Line.

Súčasnou modelového radu naďalej zostáva aj kombi Alltrack so zvýšenou svetlou výškou (172 mm). Passat Alltrack je na výber s najvýkonnejším benzínovým motorom 2.0 TSI alebo dvoma naftovými motormi 2.0 TSI s výkonom 140 a 176 kW (190 a 240 k) – vždy so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG a pohonom všetkých kolies 4MOTION.



Reflektory IQ.LIGHT – LED Matrix predstavujú významnú inováciu.



Passat GTE má výrazne predĺžený dojazd s elektrickým pohonom.

# Vy a auto: prepojené.

Informácie o vozidle, analýzy jazdného štýlu alebo spotreby, úlohy a výzvy, kontakty na servisného partnera alebo telefonovanie v prípade poruchy – to všetko môžu majitelia novších Volkswagenov sledovať na svojich inteligentných telefónoch či tabletoch. Závidíte im, pretože vaše auto to nedokáže?

**U**ž nemusíte. Ak má vaše vozidlo v rodnom liste rok 2008 a viac, môžete s ním byť v neustálom kontakte vďaka aplikácii Volkswagen Connect. Možno ju však využiť aj pri nových automobiloch bez systému Car-Net. Ide o veľmi užitočného pomocníka, s ktorým môžete optimalizovať prevádzku svojho vozidla – aplikácia vás prepojí nielen s vozidlom Volkswagen, ale aj s celou autorizovanou sieťou našich servisných partnerov v okruhu asi

sto kilometrov od vašej aktuálnej polohy. Medzi ďalšie výhody patrí prístup k dôležitým informáciám o stave automobilu a k jeho výstražným upozorneniam, núdzové volanie s určením polohy, vedenie knihy jász vrátane analýzy prevádzkových údajov, vyhodnocovanie jazdného štýlu vrátane tipov na hospodárnu jazdu alebo určenie polohy zaparkovaného automobilu vrátane navigácie k nemu. A ako bonus nájdeme v ponuke zábavné výzvy a úlohy.



### Kolko to stojí?

DataPlug bude dostupný u všetkých autorizovaných servisnych partnerov približne za 50 eur od augusta 2019.

### Čo na to potrebujete?

Jednu malú krabičku, ktorej názov je DataPlug. Prístroj jednoducho zapojíte na diagnostické rozhranie OBD2, ktoré sa nachádza pod prístrojovou doskou na strane vodiča. Do smartfónu si nainštalujete bezplatnú aplikáciu (pre iOS od verzie 9.0 a pre Android od verzie 5.0). DataPlug sa potom pripojí k mobilnému zariadeniu prostredníctvom technológie Bluetooth.



## Môj Volkswagen

Funkcia zobrazuje, v akej kondícii je váš automobil. Ukáže množstvo paliva v nádrži, dátum prvej registrácie, blížiaci sa servisný interval alebo počet kilometrov, ktoré ste najazdili na zimných a letných pneumatikách.

## Jazdy

Štart, cieľ, dátum a čas, trvanie jazdy, vzdialenosť a náklady na cestu – všetky tieto údaje sa zaznamenávajú do virtuálnej knihy jász. Môžete tiež analyzovať svoj štýl jazdy alebo zobrazovať štatistiku prejdenných kilometrov, trvanie cesty či priemernú rýchlosť, alebo zadávať účel a klasifikáciu jász. Údaje je možné exportovať do formátu PDF.

## Ako jazdím?

Táto funkcia graficky znázorňuje zrýchľovanie, brzdenie, rýchlosť, otáčky motora a teplotu chladiacej kvapaliny. Na základe týchto údajov aplikácia počíta, ako ekonomicky jazdíte, a ukazuje príslušné skóre. Za šetrnú jazdu zbierate body. Aplikácia vás pomocou tipov o hospodárnosti tiež vzdeláva.

## Akú mám spotrebu?

Aplikácia zaznamenáva tankovanie, ktoré vyžaduje zadanie podrobnejších údajov, ako je napríklad cena za liter. Týmto spôsobom máte stály prehľad o tom, kde a za koľko ste kúpili benzín či naftu a aké sú vaše mesačné náklady na pohonné látky.

## Kde som zaparkoval?

Funkcia ukazuje aktuálnu polohu auta. Môžete sa k nemu nechať doviesť alebo sa o jeho polohu podeliť so spolujazdcami. Môžete tiež sledovať, kedy vyprší čas zaplateného parkovania.

## Pomoc!

Ak sa vám vozidlo na ceste pokazí alebo máte nehodu, môžete priamo z aplikácie zavolať na nepretržitú národnú servisnú linku alebo na infolinku Volkswagenu.

## Kde je servis?

Aplikácia zobrazuje servisných partnerov v okolí: môžete ich priamo kontaktovať alebo sa k nim nechať navigovať.

## Výzvy

Cestovanie má byť aj zábava. Pri rôznych úlohách a výzvach sa môžete porovnávať s ostatnými vodičmi značky Volkswagen, zbierať body a trofeje. Ako? Napríklad využívaním úspornej jazdy, počas ktorej sa budete snažiť vyvarovať krátkych trás. Ak nazbierate určitý počet bodov, postúpíte do ďalšej úrovne, kde vás čakajú nové výzvy.

»PREHLIADKA FUNKCIÍ  
NA KAŽDÚ SITUÁCIU.«



# 5 ROKOV S ÚSMEVOM

Volkswagen Crafter teraz s 5-ročným Grátis servisom  
a možnosťou 5-ročnej záruky.



Variabilný a pripravený na všetko. Volkswagen Crafter je stvorený do mesta – so svojimi 15 asistenčnými systémami zvládne každý problém jednoducho a spoľahlivo. Ako jediný vo svojej triede ponúka 8-stupňovú automatickú prevodovku, ktorá vám spolu s navigačným systémom Car-Net Guide & Inform pomôže prísť vždy pohodlne a spoľahlivo do cieľa.

Viac na [www.vwuzitkove.sk](http://www.vwuzitkove.sk)



Úžitkové  
vozidlá

Akcia bezplatný servis – „Grátis servis“ platí na predpísané servisné výkony špecifikované v servisnej knižke. Podmienky akcie nájdete na [www.vwuzitkove.sk/gratis-servis](http://www.vwuzitkove.sk/gratis-servis) a u každého autorizovaného predajcu značky Volkswagen Úžitkové vozidlá. Predĺžená záruka až na 5 rokov je za príplatok. Viac informácií, podrobnosti o ponuke modelov, o ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a o uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Spotreba paliva v l/100 km: 7,2 – 8,9 (kombinovaná), emisie CO<sub>2</sub> v g/km: 189 – 232 (kombinované). Všetky uvedené ceny sú importérom odporúčané ceny pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Fotografia je ilustračná.



**P L**

**zadarmo?**

**Áno!** My sme ho preplatili.

Vítazom súťaže sa stal pán Ján Kútný. Gratulujeme!  
Mať Volkswagen Polo s priestranným interiérom  
a modernými asistenčnými systémami  
je predsa vždy výhra.



**Vyhrali ste VW Polo. Bolo to veľké prekvapenie? Aké boli vaše reakcie?**

Áno, bolo to veľké prekvapenie. Keď som hľadal auto a v ponuke Volkswagenu som našiel výmenu auto za auto, tak som ani netušil, že je tam súťaž. Až predajca pán Šutka v Autoprofite Galanta nás na to upozornil. Žeby sme boli my tí šťastlivci, sme neverili. A ani do dnešného dňa tomu neveríme.

**Vlastníte už iné auto? Ak áno, zostane u vás aj naďalej?**

Áno, vlastníme, je to Seat Ibiza. Auto zostáva v rodine, dostala ho naša nevesta.

**Čo sa vám na vašom novom VW Polo najviac páči a čo bola najväčšia zmena oproti iným autám?**

Keďže moje predchádzajúce auto má už zopár rokov, tak zmena je veľká. Mal som vyhladených zopár áut od iných výrobcov, ale keď sme u predajcu zbadali VW Polo, na prvý pohľad sa nám zapáčilo. Je väčšie priestorovo, má dobré vybavenie a verím, že keď je to VW, bude spĺňať aj požiadavky kvality.

**Kam viedla vaša prvá cesta novým autom? Prípadne chystáte sa na nejaký väčší výlet prevetrať ho?**

Naša prvá cesta viedla domov pochváliť sa deťom. Väčšinou si dopredu nič neplánujeme, ale dúfame, že s ním precestujeme veľa krásnych miest.

**Ste dlhoročný šofér? Rád šoférujete – alebo sa radšej necháte voziť ako pasažier?**

Áno, som síce dlhoročný šofér, no rád sa nechám voziť. Ale nové auto si rád užijem ako šofér.

**Čo je pre vás prioritou pri výbere auta? Mám radšej menšie autá, čiže presne také, aké je moje nové VW Polo.**

**Aké ste mali svoje prvé auto? Spája sa vám s ním nejaká spomienka alebo príhoda?**

Naše prvé auto bol Fiat 125. Keďže v tom čase sme boli veľmi mladí, tak spomienok je veľmi veľa a vybrať jednu z nich je veľmi ťažké.



# Aktualizácia softvéru.



Ani automobilovému priemyslu sa nevyhýba všadeprítomná digitalizácia, a tak veľmi neprekvapuje, že značka Volkswagen Úžitkové vozidlá použila na označenie modernizovaného radu T6 symboliku z brandže IT. Označenie Transporter 6.1 má dokumentovať jeho aktualizáciu v oblasti motorov, asistenčných systémov a digitálnej konektivity.

TEXT Kamil Pecho FOTO Volkswagen



Z technickej stránky je najdôležitejšie nahradenie hydraulického posilňovača riadenia elektrickým, ktorý umožnil použiť mnoho asistenčných systémov, osvedčených v osobných modeloch Volkswagen. Jedným z nich je štandardný asistent proti bočnému vetru, ktorý automaticky stabilizuje vozidlo pri nárazoch bočného vetra. To zvyšuje bezpečnosť automobilu s vysokou karosériou a relatívne veľkými bočnými plochami.

## NOVÉ ASISTENČNÉ SYSTÉMY

Ďalším je asistenčný systém na udržiavanie jazdného pruhu Lane Assist, ktorý pomocou kamery registruje čiary vodorovného dopravného značenia jazdných pruhov na ceste a automaticky udržiava T6.1 vo svojom pruhu. Zaparkovanie a vyparkovanie teraz uľahčuje parkovací asistent Park Assist. Po aktivácii ovládaním riadenia automaticky zavedie vozidlo na parkovacie miesto alebo ho z neho vyvedie, vodič pri tom musí ovládať iba akcelerátor a brzdu. Aby pri manuálnom manévrovaní všetko prebehlo bez problémov, bol pre T6.1 adaptovaný asistenčný systém na ochranu bokov karosérie, ktorý pomocou ultrazvukových

senzorov okolo celej karosérie upozorňuje na prekážky v blízkosti, čím znižuje riziko poškodenia. Pred kolíziami pri cúvaní z parkovacieho miesta na cestu chráni asistent pre vyparkovanie, ktorý upozorňuje vodiča na vozidlá približujúce sa zozadu v uhle 90 stupňov. Ak vodič nereaguje na výstražnú signalizáciu, systém automaticky vozidlo zabrzdí.

## BEZ STRACHU Z PRÍVESU

Pretože modely radu Transporter sa vďaka maximálnej povolenej hmotnosti prívesu do 2 500 kg (podľa motora/pohonu) v značnej miere využívajú aj ako ťažné vozidlá, vítanú pomôcku predstavuje asistenčný systém pre manévrovanie s prívesom Trailer Assist. Rovnako ako pri osobných modeloch Volkswagen a úžitkovom rade Crafter odbreňuje vodiča pri cúvaní s prívesom. Pomocou otočného gombíka elektrického ovládania vonkajších spätných zrkadiel, ktorý v tomto prípade funguje ako joystick a zobrazenia na displeji v združenom prístroji, vodič si jednoducho nastaví uhol, v ktorom chce s prívesom začúvať a Trailer Assist prevezme ovládanie riadenia. Ponuku nových asistenčných sys-

témov dopĺňa rozoznávanie dopravných značiek prednou kamerou.

Aktuálnym požiadavkám digitálnej konektivity bolo prispôbené aj pracovisko vodiča. Prepracovaný prístrojový panel umožňuje integráciu digitálneho združeného prístroja Digital Cockpit a systémov infotainmentu na báze tretej generácie modulárnej stavebnice MIB3. Ich kombináciou sa vytvára v jednej rovine pohľadu vodiča nové veľké digitálne rozhranie na zobrazovanie a ovládanie funkcií vozidla.

## V ÚSTRETY DIGITALIZÁCII

Digital Cockpit s uhlopriečkou 26 cm (10,25 palca) je súčasťou sériového vybavenia verzie Multivan Highline, pri nižších verziách sa dá objednať za príplatok. Vodič môže tlačidlom View na multifunkčnom volante prepínať medzi rozličnými konfiguráciami obrazovky. Nový dizajn majú aj klasické analógové prístroje pre nižšie verzie vybavenia s multifunkčným displejom v strede.

Systémy infotainmentu novej generácie zahŕňajú dva nové navigačné systémy Media (s uhlopriečkou displeja 20,3 cm) a Discover (23,6 cm). Dôležitým

novým prvkom je integrovaná SIM-karta (eSIM). Patrí k sériovému vybaveniu od systému Colour a pre základný systém Audio sa dá objednať za príplatok. Karta eSIM otvára celé spektrum online funkcií a služieb, vrátane automatického núdzového volania po nehode eCall. Táto funkcia, požadovaná pri nových automobiloch európskou legislatívou, po nehode (náraz, pri ktorom sa aktivujú airbagy) automaticky vyšle do záchranného dispečingu údaje o polohe vozidla a vytvorí hlasové spojenie s operátorom, aby mohli byť vyslané záchranné zbory k vozidlu. Trvalé online pripojenie okrem toho umožňuje v neobmedzenom rozsahu využívať spektrum služieb Volkswagen We, streaming hudby, alebo prijímať internetové rádio.

Vďaka eSIM je aj hlasové ovládanie navigácie a telefónu intuitívnejšie a jednoduchšie, pretože hlasové povely vydávané prirodzenou rečou sa online porovnávajú s databázou a automaticky prevádzajú na digitálne povely.

Tretia generácia modulárnej stavebnice infotainmentu okrem toho umožňuje bezdrôtové pripojenie smartfónov Apple cez rozhranie App-Connect a ovládanie vybraných aplikácií ako Google Maps, Mediathek alebo Spotify priamo na displeji systému infotainmentu. Kompatibilné smartfóny všetkých značiek sa teraz dajú nabíjať bez kábla – pomocou indukčnej nabíjačky v odkladacej priehradke nového prístrojového panela.

## HODNOTA ZA PENIAZE

Pri všetkej digitalizácii konštruktéri značky Volkswagen Úžitkové vozidlá pri modernizácii nezabudli ani na prvky zvyšujúce úžitkovú hodnotu pri pracovnom využití vozidla. Patria k nim napríklad dvierka na prepravu dlhých predmetov, ktoré sa dajú teraz prestrčiť pod dvojmiestnou lavicou na strane spolujazdca. Tým sa maximálna dĺžka nákladného priestoru zväčšila z 2 450 mm na 2 800 mm, respektíve z 2 900 mm na 3 300 mm (vozidlá s predĺženým rázvorom). Okrem toho má Transporter sériovo samostatné zamykanie nákladného priestoru (pre vozidlá s deliacou stenou).



Nový prístrojový panel umožnil použiť digitálny združený prístroj a systémy infotainmentu novej generácie.



Nová grafika zadných svetiel dopĺňa harmonickú zadnú časť karosérie.



Najvýraznejšiu dizajnovú zmenu predstavuje nová maska a predné reflektory.

Súčasne výrobca výrazne obohatil sériové vybavenie dodávkovej verzie Transporter 6.1. Obsahuje napríklad elektrické ovládanie okien, centrálné zamykanie, elektricky nastaviteľné a vyhrievané vonkajšie spätné zrkadlá, nové reflektory H7, vnútorné osvetlenie z LED, ako aj modul Bluetooth na telefonovanie s voľnými rukami už pri základnom rádiu.

Aj osobný Multivan 6.1 teraz ponúka v štandarde oveľa viac. Napríklad základná verzia Trendline má teraz nový prístrojový panel, audiosystém Colour s farebným dotykovým displejom 16,5 cm, elektricky ovládanú detskú poistku na dverách, nové reflektory H7 a nový kožený multifunkčný volant. Multivan 6.1 Comfortline má k tomu navyše okrem iného palubný počítač Premium s farebným displejom v združenom prístroji, komplet Svetlo a viditeľnosť, ako aj dva prídavné konektory USB v kabine pasažierov. Sériové vybavenie špičkovej verzie Multivan 6.1 Highline môže smelo konkurovať osobným automobily vyššej triedy. Obsahuje napríklad nové reflektory z LED, nové zadné skupinovú svetlá z LED, parkovací asistent Park Assist (vrátane parkovacích senzorov vpredu i vzadu a s funkciou automatického brzdenia pri manévrovaní), navigačný systém Media a digitálny združený prístroj Digital Cockpit.

## ÚČTA K DIZAJNU

Pretože klasický, výrazne geometrický dizajn modelového radu T6 má mnoho fanúšikov, výrobca ho pri modernizácii modifikoval iba nepatrne, hlavne z funkčného hľadiska. Na prednej časti je veľký otvor na vstup vzduchu, ktorý potrebujú moderné motory. Modifikovaná maska chladiča prechádza do užších predných reflektorov, chrómové lišty, z ktorých jedna prechádza do pásu denných svetiel z LED, vytvárajú výraznejšiu, už z diaľky dobre identifikovateľnú „tvár“ T6.1. Jednotlivé verzie vybavenia sú individualizované ďalšími chrómovanými detailmi. Nanovo bola namiešaná aj paleta lakov karosérie, pričom opcia obľúbenej dvojfarebnej kombinácie pre Multivan zostala zachovaná. Vonkajší vzhľad akcentujú nové disky kolies z ľahkej zliatiny.

## POHON BEZ HANBY

Pri modernizácii výrobca nanovo usporiadal portfólio motorov. T6.1 s pohonom predných kolies bude od začiatku predaja k dispozícii so štyrmi vysoko účinnými štvorvalcovými turbodieslami 2.0 TDI. Všetky sú vybavené filtrom tuhých častíc DPF a katalyzátorom SCR, vďaka čomu spĺňajú budúcu emisnú nor-

mu Euro-6d TEMP-EVAP. Nový základný motor 2.0 TDI má teraz vyšší výkon 66 kW (90 k) oproti doterajším 62 kW (84 k). Nad ním figuruje motor 2.0 TDI s výkonom 81 kW (110 k), ktorý nahrádza dva doterajšie motory s výkonmi 75 kW (102 k) a 84 kW (114 k). Z predchodcu boli prevzaté motory 2.0 TDI s výkonom 110 kW (150 k) a 2.0 TDI Biturbo s výkonom 146 kW (199 k). Motor TDI s výkonom 110 kW (150 k) sa dá za príplatok objednať aj s dvojspojkovou prevodovkou DSG, ako aj pohonom všetkých kolies 4MOTION (s manuálnou prevodovkou alebo s DSG). Špičková verzia s výkonom 146 kW (199 k) sa sériovo montuje s prevodovkou DSG a na želanie aj s pohonom 4MOTION.

Pre domáci nemecký trh a niektoré štáty západnej Európy bude T6.1 k dispozícii aj s elektrickým pohonom. Verzia bez lokálnych emisií sa bude vyrábať v kooperácii s partnerom ABT e-Line. Na jej pohon slúži elektromotor s výkonom 82 kW (v prepočte 112 k), batéria je na výber s kapacitou 38,8 kWh alebo 77,6 kWh. Väčšia batéria umožňuje dojazd vyše 400 km (podľa NEDC) – čo bohato stačí na použitie v mestách na rozvoz tovaru, kuriérske služby, služby a remeslá. Modernizovaný modelový rad T6.1 sa začne v prvých európskych štátoch predávať na jeseň 2019.



# Inteligentné vozidlo.

Asistent zmeny jazdného pruhu Side Assist podporuje vodiča pri predbiehaní alebo pri zmene jazdného pruhu tým, že ho v primeranom odstupe varuje pred blížiacimi sa vozidlami. Na zaznamenávanie diania v bočnej a zadnej časti slúžia dva senzory zabudované do zadného nárazníka.

Asistenčné systémy a funkcie automatizovanej jazdy možno nájsť takmer vo všetkých kategóriách vozidiel. Výrazne prispievajú k vyššiemu pohodliu jazdy. Čoskoro by mali systémy dokázať ešte viac a poskytnúť vodičovi dokonca čas na iné činnosti – rysuje sa tak cesta k autonómnej jazde. Prof. Dr.-Ing. Thomas Form, vedúci výskumu technológie vo vozidlách a zážitkov z mobility vo Volkswagene vysvetľuje, čo sa už realizovalo a aké prekážky treba ešte prekonať.

TEXT Benjamin Seibring FOTO Volkswagen





S trhnúť volant a stúpiť na brzdu – ešte v 80. rokoch bola jazda autom spojená s mnohonásobne vyšším bezpečnostným rizikom. Asistenčné systémy boli hudbou budúcnosti a človek sa musel spoľahnúť na vlastnú reakčnú schopnosť. Neskôr si prvé systémy našli miesto iba v prémiovom segmente.

Volkswagen si dal už dávno za úlohu posunúť vývoj k dnešným smart pomocníkom vo vozidlách dopredu a prístupníť ich masám. „Demokratizáciou technológií a vďaka ich dostupnosti môžu naši zákazníci z toho profitovať už od 90. rokov,“ hovorí Thomas Form, vedúci výskumu technológií vo vozidlách a zážitku z mobility vo Volkswagen.

## „Losí test“ všetko zmenil

V 90. rokoch spôsobil revolúciu v bezpečnosti jazdy antiblokovací systém (ABS) a elektronický stabilizačný program. Ten druhý vyplynul z vtedy populárneho „losieho testu“ (pri tomto teste sa zisťovalo správanie auta pri prudkom vyhábanom



### Prof. Dr.-Ing. Thomas Form

Už 9 rokov je vedúci výskumu technológií vo vozidlách a zážitkov z mobility vo Volkswagen.

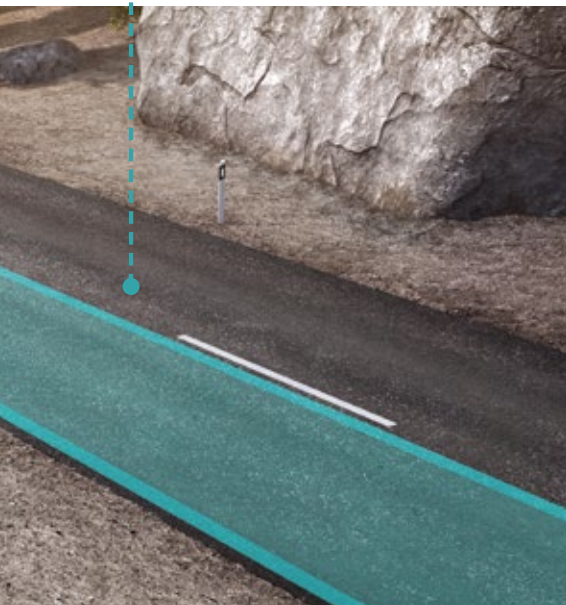
Okrem iného je zodpovedný za oblasti asistenčných systémov, integrovanej bezpečnosti, ako aj techniky vozidiel a inovatívnych konceptov vozidiel.

manévri pred nečakanou prekážkou). „ABS sa stará o to, že je auto pri brzdení stále ovládateľné. Pri elektronickom stabilizačnom programe ide navyše o to, dodatočne podporiť vodiča pri ovládaní vozidla, aby zostalo stabilné,“ vysvetľuje Thomas Form. To boli prvé dva asistenčné systémy, ktoré dramaticky – v pozitívnom zmysle – ovplyvnili počet nehôd.

## Asistenčné systémy idú na odbyt ako teplé rožky

Na začiatku nového tisícročia prišla automatická regulácia vzdialenosti, známa aj ako adaptívny tempomat (ACC – adaptive cruise control). Táto sa do určitej vzdialenosti pred vozidlom stará o to, aby vozidlo automaticky dodržiavalo presne stanovený bezpečný odstup od vozidla pred ním. „Systém sa ujal a išiel na odbyt ako teplé rožky – ten, kto ho má, nedá naň viac dopustiť,“ vysvetľuje Thomas Form. „Paralelne bol zavedený systém Lane Assist. Od rýchlosti 60 km/h sa kamerovým systé-

Asistent zachovania jazdného pruhu Lane Assist sleduje oblasť pred vozidlom a informuje vodiča pri opustení jazdného pruhu varovným zásahom do riadenia. Znižuje sa tým riziko neúmyselného opustenia jazdného pruhu.



Automatická regulácia vzdialenosti ACC sa do určitej vzdialenosti pred vozidlom stará o to, aby vozidlo automaticky dodržiavalo presne stanovený bezpečný odstup od vozidla pred ním. Prednastavená maximálna rýchlosť sa pritom neprekročí. U zákazníkov Volkswagenu je tento systém veľmi obľúbený a opakovane si ho objednávajú.





V definovanom rýchlostnom rozpätí a v rámci možností systému dokáže systém sledovania okolia Front Assist rozoznať aj chodcov, vypočítať smer ich pohybu spolu s rizikom zrážky a nápomocne zasiahnuť.

## Asistenčné systémy – pomocníci pre väčšiu bezpečnosť a pohodlie

### Asistent zmeny jazdného pruhu (Side Assist)

Asistent zmeny jazdného pruhu (Side Assist) podporuje vodiča pri predbiehaní alebo zmene jazdného pruhu tým, že ho varuje pred blížiacimi sa vozidlami v primeranom odstupe. Na zaznamenávanie diania v bočnej a zadnej časti slúžia dva senzory zabudované do zadného nárazníka.

### Adaptívny tempomat (ACC)

Adaptívny tempomat (ACC) sleduje oblasť pred vozidlom, pričom automaticky prispôsobuje rýchlosť jazdy podľa pred ním idúceho auta a dodržiava vodičom stanovený odstup. Prednastavená maximálna rýchlosť sa pri tom neprekročí. Systém je medzi zákazníkmi Volkswagenu veľmi obľúbený.

### Asistent zachovania jazdného pruhu (Lane Assist)

Asistent zachovania jazdného pruhu (Lane Assist) sleduje oblasť pred vozidlom a informuje vodiča pri opustení jazdného pruhu varovným zásahom do riadenia. Znižuje sa tým riziko neúmyselného opustenia jazdného pruhu.\*

mom zaznamenáva označenie jazdného pruhu, pričom pri neúmyselnom opustení pruhu na to vodiča upozorní varovný zásah do riadenia.“ Od roku 1980 rapídne klesol počet dopravných nehôd.

## Pohodlie a bezpečnosť idú ruka v ruke

V súčasnosti podporujú vodiča denne najrozličnejšie asistenčné systémy. Okrem známych parkovacích senzorov zaviedol Volkswagen systém Park Assist ako pokročilejší parkovací asistent. Asistent pomocou ultrazvukových senzorov rozpozná pri jazde pozdĺžne voľné miesto na parkovanie. Keď ho nájde, musí vodič iba zaradiť rýchlosť, pridať plyn a brzdiť – systém Park Assist začne automaticky pozdĺžne parkovať. Aj asistent pre jazdu v dopravnej zápche odbremeňuje účastníkov cestnej premávky. Tomu napomáha práve adaptívny tempomat ACC a systém Lane Assist. Radar monitoruje oblasť pred vozidlom. Kamera za vnútorným spätným zrkadlom sníma ozna-

čenie jazdného pruhu. Ak je asistent aktívny, automaticky v dopravnej zápche brzdi a dokáže sa zo zastavenia opäť rozbehnúť. V tomto prípade možno hovoriť už o poloautomatizovanej jazde, ktorá ponúka nielen viac pohodlia, ale v budúcnosti by sa mala postarať aj o zvýšenú bezpečnosť.

## Predvídavé systémy s cieľom zabrániť nehode

Existujú však už aj systémy, ktoré môžu zasiahnuť skôr, než nastane nebezpečenstvo. Systém Front Assist disponuje mechanizmom na sledovanie okolia, ktorý vodiča varuje pred hroziacou kolíziou v určitej vzdialenosti pred autom a môže auto zabrzdíť. To by malo zabrániť zrážkam, prípadne znížiť ich intenzitu. Systém čaká aj ďalšia výrazná inovácia: V určitých rýchlostných pásmach dokáže do určitej vzdialenosti pred autom rozpoznať aj chodca a nápomocne zasiahnuť.

## Parkovací asistent (Park Assist)

Parkovací asistent (Park Assist) nielen že nájde voľné parkovacie miesto, ale priamo pomôže pri parkovaní. Systém sa snaží zaparkovať jedným alebo viacerými pohybmi pozdĺžne na parkovacie miesto, zatiaľ čo vodič celú procedúru iba sleduje a ovláda radením, plynom a brzdou.

## Systém sledovania okolia (Front Assist)

Keď systém sledovania okolia (Front Assist) rozpozná kritickú situáciu ako vozidlo idúce vpredu či stojace vozidlo alebo chodcov, automaticky varuje a brzdí a postará sa o zníženie rýchlosti pred kolíziou. V ideálnom prípade môže úplne zabrániť čelným zrážkam.

\*V rámci možností systému. Vodič však musí byť neustále pripravený stočiť volant a nebude zbavený zodpovednosti za to, že má viesť vozidlo obozretne.

## Asistenčné systémy v úlohe „anjela strážneho“

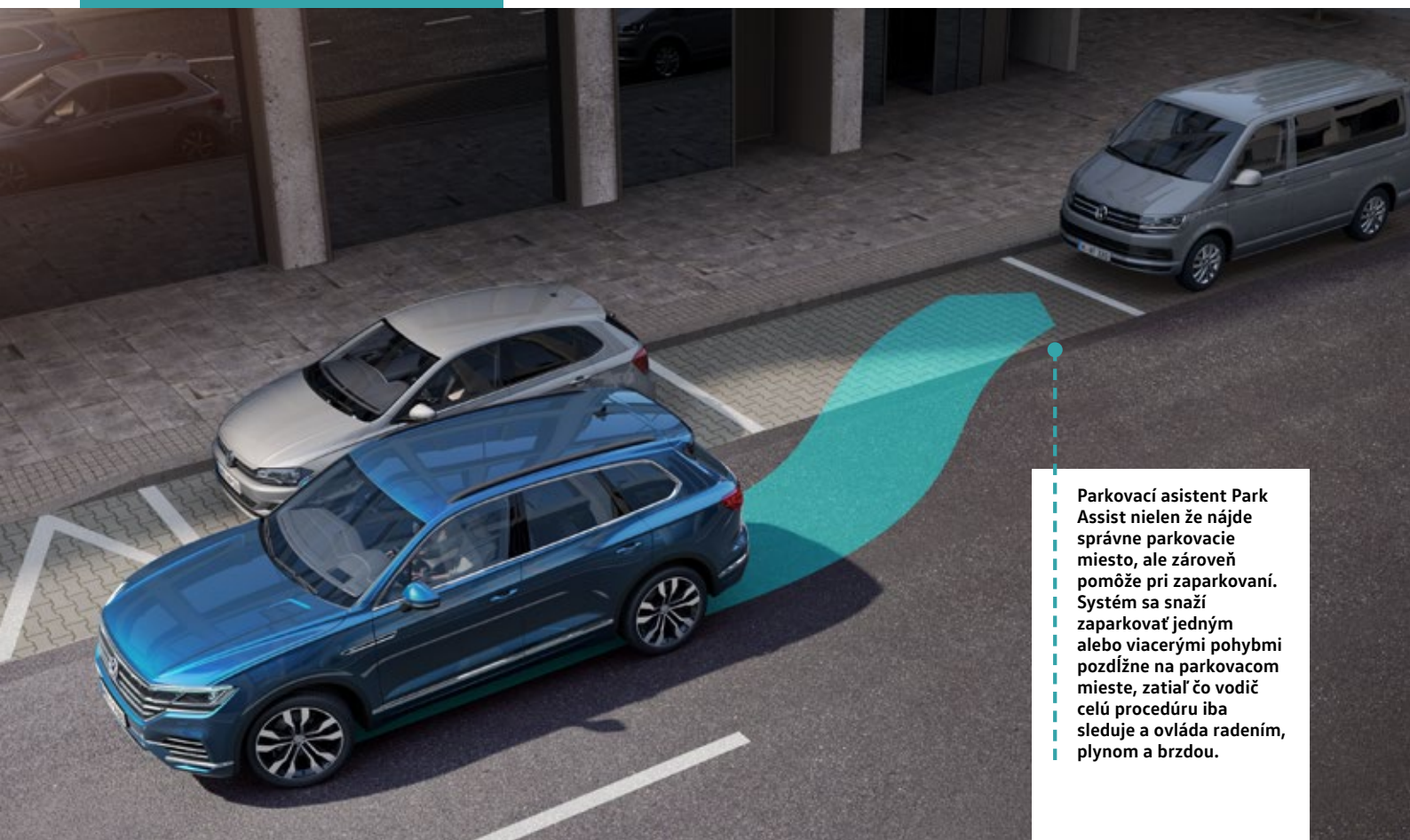
Uvedené systémy a ešte mnohé ďalšie si možno objednať podľa individuálnej potreby a potom cez používateľské menu vo vozidle aktivovať a deaktivovať. Thomas Form pracuje so svojim výskumným tímom vo Volkswagenu na tom, aby túto rôznorodosť spojil do komplexného systému. „Pri nasledujúcich generáciách vozidiel urobíme rozhodujúci krok a spojíme systémy do balíka. Koniec koncov, chceme ponúkať jedného anjela strážneho,“ vysvetľuje Thomas Form. „Vďaka systému nemôžu potom vzniknúť nedorozumenia, kedy je zodpovednosť na vodičovi a kedy nie.“

## V budúcnosti ešte viac inteligencie

Volkswagen má vo svojom vývoji vždy na zreteli veľký cieľ, autonómnu jazdu. „Naj-

skôr musíme analyzovať, čo bude v tomto kontexte potrebné,“ hovorí Thomas Form. Inteligentnejšie asistenčné systémy treba v tejto súvislosti vidieť ako kľúčové technológie. „My ako oddelenie výskumu vo Volkswagenu spolupracujeme so špecializovanými dodávateľskými firmami, aby sme ešte lepšie rozumeli technike a dali impulz správnym smerom. Na konci sa vynára otázka: Ako dokážeme, aby vozidlo akúkoľvek dopravnú situáciu nielen zaznamenalo, ale ju aj pochopilo? To znamená, že rozpoznať chodca je jedna vec, využiť jeho následné konanie a primerane tomu reagovať je druhá,“ vysvetľuje Thomas Form.

Napokon, cesta ku komplexnej autonómnej jazde je dlhá, aj keď vývoj systémov už veľmi pokročil. Je nepopierateľné, že dnešné asistenčné systémy prispievajú k mnohonásobne pohodlnejšej a tiež bezpečnejšej jazde autom. „Vidieť, že moderné vozidlá, ktoré sú vybavené týmito systémami, spôsobujú podstatne menej nehôd,“ hovorí Thomas Form.



Parkovací asistent Park Assist nielen že nájde správne parkovacie miesto, ale zároveň pomôže pri zaparkovaní. Systém sa snaží zaparkovať jedným alebo viacerými pohybmi pozdĺžne na parkovacom mieste, zatiaľ čo vodič celú procedúru iba sleduje a ovláda radením, plynom a brzdou.



Volkswagen

ID. BUGGY

# Statická elektrina.

Ako je už všeobecne známe, najdôležitejšou udalosťou roka 2019 pre značku Volkswagen bude štart do elektromobility. Premiéra prvého sériového modelu radu ID. je naplánovaná na jeseň tohto roka. Expozícia Volkswagen na marcovom ženevskom autosalóne sa niesla v predzvesti tejto udalosti.

TEXT Kamil Pecho FOTO Volkswagen



Pre masový rozmach elektrickej mobility Volkswagen ako majster sveta v oblasti stavebníc technických komponentov pripravil modulárnu stavebnicu elektromobility MEB, o ktorej sme už na stránkach nášho magazínu v minulosti podrobnejšie informovali. Pre rekapituláciu: táto stavebnica umožňuje vďaka štandardizovaným komponentom cenovo efektívne vyrábať elektromobily s pohonom zadných alebo všetkých kolies, s výkonmi elektromotorov a kapacitou batérie (a teda aj dojazdom) prispôsobeným podľa potreby.

Modernizovaný závod Volkswagen Sachsen v Zwickau je koncipovaný na maximálne flexibilnú výrobu rozmanitých automobilov na báze MEB. Ako zástupcovia jednotlivých značiek koncernu Volkswagen oznámili na ženevskom autosalóne, po spustení výroby prvého modelu VW ID. začiatkom roka 2020, budú v relatívne krátkom období – približne vždy po pol roku – nasledovať elektrické modely ďalších značiek v poradí SEAT (el-Born), Audi (Q4 e-tron) a Škoda (sériová verzia štúdie Vision IV).

## ELEKTRICKÉ POKUŠENIE

No na prekvapenie Volkswagen oznámil, že stavebnicu MEB ponúka aj iným, dokonca konkurenčným značkám, aby sa na jej báze mohli skonštruovať cenovo výhodné vlastné modely, a tým urýchlil rozvoj elektromobility v Európe. A aby táto predstava mala aj nejakú konkrétnejšie materializovanú podobu, Volkswagen predstavil štúdiu ID. BUGGY vytvorenú na báze MEB. Tým značka nadviazala na tradíciu spred približne polstoročia, keď na podlahovej plošine modelu Volkswagen „Chrobák“ na celom svete vznikali automobily na voľný čas s otvorenou plastovou karosériou.

Štúdia ID. BUGGY má oceľovú podlahovú plošinu a nápravy zo stavebnice MEB, lítiovo-iónovú akumulátorovú batériu v podlahe medzi nápravami a rovnako ako originál pohon zadných kolies. Otvorená dvojmiestna karoséria s pevným ochranným oblúkom za sedadlami svojim dizajnom cituje historickú

predlohu tvarom aj riešením detailov ako kruhové reflektory z LED s prstencami denných svetiel, minimalistický prístrojový panel a jednoduché oválne zadné svetlá. Na ochranu posádky pred silným slnkom alebo nečakaným dažďom slúži iba ľahká plátenná strecha, ktorá sa dá napnúť medzi zosilneným rámom predného okna a ochranným oblúkom. Batožina pasažierov sa môže odviezť na otvorenej nákladnej ploche za sedadlami, fixovaná upevňovacími popruhmi.

Karoséria štúdie má zmiešanú konštrukciu z hliníka, ocele a plastu, pričom horná časť sa dá oddeliť od podlahovej plošiny MEB. Pri rázvoze 2,65 m má rekreačné vozidlo dĺžku iba 4,06 m, šírku 1,89 m a výšku 1,46 m. Vďaka veľkým terénnym pneumatikám formátu 255/55 vpred a 285/60 vzadu na 18-palcových hliníkových diskoch je svetlá výška 240 mm. Zadné kolesá buggy poháňa elektromotor s výkonom 150 kW (v prepočte 204 k), batéria s kapacitou 62 kWh umožňuje dojazd 250 km podľa WLTP – čo pre vozidlo na voľný čas stačí. Batéria sa dá na nabíjacej stanici s príkonom 100 kW dobíť jednosmerným prúdom na 80 percent kapacity za približne pol hodiny.

Volkswagen už potvrdil, že prvým externým partnerom, ktorý využije sta-



»VW STAVEBNICU MEB PONÚKA AJ INÝM ZNAČKÁM.«



Ovládaci minimalizmus elektrickej budúcnosti: digitálny displej, dva pedále a niekoľko tlačidiel.

ID. BUGGY na platforme MEB má vydarenejší dizajn, ako mala pred ôsmimi rokmi štúdia buggy na báze modelu Up!



Logo V8 na maske najvýkonnejšieho Touarega je v súčasnosti príjemným kontrastom k všadeprítomnému downsizingu.



vebnicu MEB, bude spoločnosť e.GO Mobile AG z Aachenu. Podľa oficiálneho stanoviska „na výrobu elektrických automobilov, dopĺňajúcich modelovú paletu Volkswagen“. Dajme sa prekvapiť.

## SILA NAFTY

Že ani naftový motor zďaleka nie je mŕtv, dokazuje nový Touareg V8 TDI, ktorý v Ženeve tiež absolvoval svoju výstavnú premiéru. Vo svojej vrcholnej verzii má vlajková loď Volkswagen výkon až 310 kW (421 k). Jej naftový osemvalec už pri otáčkach 1 000 za minútu dosahuje gigantický maximálny krútiaci moment 900 Nm, ktorý veľkému a ťažkému SUV umožňuje zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,9 sekundy. Maximálna rýchlosť je elektronicky limitovaná na 250 km/h. Za svoj pôsobivý výkonový potenciál motor s objemom 4,0 litra vďačí kombinované-



Športový charakter kompaktného crossovera dokumentuje v interiéri aj špeciálny volant.

mu prepĺňaniu dvoma postupne zapájanými turbokompresormi.

Najvýkonnejší Touareg, ktorý sa v Európe začne predávať v polovici tohto roka, má exkluzívne sériové vybavenie, zahŕňajúce napríklad pneumatické pruženie, 19-palcové kolesá, širokú škálu asistenčných systémov, kožené potahy sedadiel a mnoho ďalších prvkov.

## ČARO BENZÍNŮ

Ani fanúšikovia výkonných benzínových motorov nemusia byť smutní – ich výroba sa napriek určitému zredukovaní výkonových verzií najväčšieho štvorvalca 2.0 TSI v súvislosti s WLTP nekončí. Dôkazom je nový T-Roc R – zjednodušene povedané Golf R na vysokej nohe. Športový kompaktný crossover poháňa

štvorvalec 2,0 litra vyladený na výkon 221 kW (300 k) s maximálnym krútiacim momentom 400 Nm – a, samozrejme, spĺňajúci najnovšiu emisnú normu. T-Roc R má štandardne pohon všetkých kolies 4MOTION a 7-stupňovú dvojspojkovú prevodovku DSG. Toto pohonné ústrojenstvo umožňuje zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,9 sekundy, maximálna rýchlosť je elektronicky limitovaná na 250 km/h.

Výkonný motor si vyžiadal modifikácie podvozka, ako tvrdšie pružiny znižujúce svetlú výšku a športové tlmiče pruženia. K agilným jazdným vlastnostiam prispieva sériové progresívne riadenie, efektívne spomalenie zaručuje brzdová sústava s veľkými ventilovanými kotúčmi, doteraz vyhradená pre Volkswagen Golf R Performance.

K existujúcim jazdným profilom pribudol režim Race pre zvlášť športovú jazdu – aj s vypnutým ESC. Tieto konštrukčné opatrenia dopĺňa rozjazdová automatika Launch Control, umožňujúca automatický rozjazd s maximálnou trakciou. Sériovo má T-Roc R na diskoch z ľahkej zliatiny pneumatiky formátu 225/50 R 18, na želanie 235/40 R 19.

Najvýkonnejší T-Roc sa od slabších súrodencov na prvý pohľad líši novým predným nárazníkom so zväčšeným otvorom na vstup vzduchu s integrovanými vertikálnymi dennými svetlami. V zadnom nárazníku vo farbe karosérie upútajú nové bočné mriežky s odrazovými sklami v tvare obráteného „L“ a difúzor v kontrastnej farbe, lemujúci dve dvojité koncovky výfuku. K tomu prístupujú známe dizajnové detaily mode-





T-Roc R na prvý pohľad identifikujú zvislé denné svetlá.



Rovnako ako Golf R má aj najvýkonnejší T-Roc štyri koncovky výfuku.

lov R na karosérii a v interiéri. Zákazníci si môžu vozidlo ďalej individualizovať rozličnými doplnkami, ako napríklad koncový tmič výfuku Akrapovic z titánového plechu.

No tým sa výpočet novínok Volkswagen, ktoré mali premiéru na najväčšom jarnom medzinárodnom autosalóne, nekončí. Verejnosti sa tu predstavil aj modernizovaný Passat a Transporter. Obidve novinky predstavujeme v samostatných článkoch na inom mieste tohto magazínu.



T-Roc R bol zatiaľ prezentovaný ako štúdia blízka sériovej verzii, no už na jeseň sa začne predávať.



# Citeľná dokonalosť.

Aký dizajnový typ som? Pre nový Touareg predstavuje oddelenie Color & Trim revolučnú pomoc pri výbave farbami a materiálmi. Dizajnérky a dizajnéri ukazujú, koľko technického know-how treba, aby vytvorili interiér, ktorý bude exkluzívny a dlhotrvajúci.

TEXT Jan Strahl FOTO Benne Ochs

**M**ôže byť váš Touareg trochu atmosférický, alebo váš charakter odzrkadľuje elegancia? Hodia sa k vášmu typu hrejivé farebné tóny dreva a kože, alebo uprednostňujete chladnejší svet farieb oblohy a mora? Ti, čo si kupujú nový Touareg, sa môžu hneď v prvom kroku pri konfigurácii rozhodnúť pre jeden z dvoch di-

zajnových svetov výbavy Atmosphere a Elegance, čo výrazne uľahčuje ďalšiu konfiguráciu a optimalizuje ju vo vzťahu k želaniam zákazníkov. Po voľbe jednej z výbav ponúknu budúcemu vodičovi Touarega automaticky farby laku, kože a dyhovania, ktoré sa ideálne hodia k individuálne zostavenému celkovému vzhľadu vozidla.

Pri Touaregu si možno vybrať z dvoch dizajnových balíkov výbavy. Vo svete Atmosphere (hore vľavo) dominujú teplé farebné tóny a tmavé drevo. V chladnejšom spektre Elegance (hore vpravo) určujú vybavenie interiéru sivé alebo modré tóny a rydza čierna, ako aj dekor z hliníka. Tieto výbavy sa zakaždým kombinujú s vhodným povrchovým lakom.



Touareg s alternatívnym dizajnovým balíkom výbavy Atmosphere rozoznáva zmysly luxusným dekorom zo vzácného dreva s otvorenými pórmí Jaseň. Na želanie je k dispozícii kožený balík Vienna v teplých hnedých tónoch s béžovým šitím.



Pracovným zameraním Anke Strutz je vývoj farieb všetkých vnútorných priestorov od strechy až po koberce.

## Dva typy zákazníkov s individuálnymi nárokmi

Koncept dvoch dizajnových svetov výbavy vyvinuli dizajnérky a dizajnéri oblasti Color & Trim (C&T) na základe úspešného postupu mnohých lifestyleových a módnych internetových obchodov. Aj tam si zákazník vyberie smer, ktorý je jeho vkusu najbližší, ako elegantný, neformálny alebo športový, čím určuje, aké produkty mu ponúknu. Anke Strutz, ktorá v C&T prispieva výraznou mierou k farebnému vybaveniu interiérov, vysvetľuje: „Mali sme pri tom pred očami dva jasné typy

zákazníkov, ktoré sa síce oba vyznačujú offroadovým charakterom, ale vnímanie outdooru a prírody rozdielne interpretujú. Výbavu Elegance volí niekto, kto sa cíti ako doma v studených odtieňoch a oslovuje ho chróm a svetlé drevo. Človek s charakterom Atmosphere uprednostňuje skôr prechádzky po lese, má to radšej teplejšie a útulnejšie. Následne má záujemca o Touareg ešte mnohé možnosti výberu, pokiaľ ide o farby a materiály, ale pohybuje sa v dizajnovom svete, ktorý sa k nemu hodí. Tento vývoj nového odbytového konceptu ukazuje, ako komplexne sa formuje pole pôsobnosti expertov C&T.

„S farbou a materiálom vstupuje do vozidla aj duch času.“

Susanne Gerken



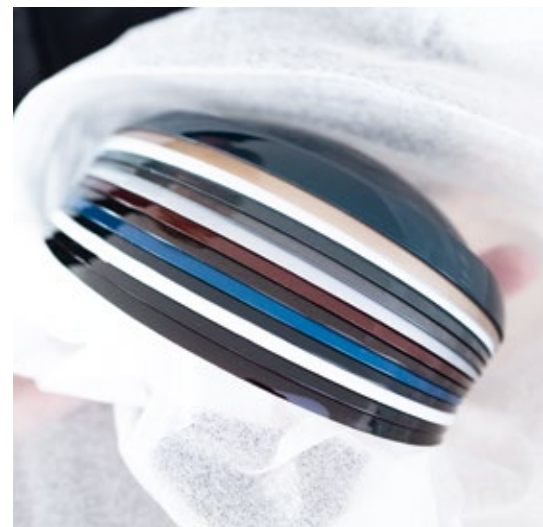
Susanne Gerken pracuje pre oddelenie Color & Trim vo Volkswagene od roku 1989. Diplomovaná textilná dizajnérka je od roku 1997 zodpovedná za vytváranie vonkajších farieb.



Zelený farebný tón Juniper je trendy a je dostupný pre Touareg ako metalický lak karosérie, možno ho však zvoliť vo vnútornom priestore aj ako kožený potáh Savona Juniper.

## Komplexný rozsah zodpovednosti

Tím sa zaoberá ešte aj ďalšou pracovnou oblasťou. „My z Color & Trim kompletizujeme dizajn vozidla tým, že povrchy obložíme materiálmi lak, koža, drevo alebo kov,“ vysvetľuje Susanne Gerken, expertka na vonkajšie farby. A jej vedúca tímu Cordula Schneider dopĺňa: „Do oblasti našej zodpovednosti spadajú všetko, čo možno vnímať zmyslami.“ Rozmanité úlohy C&T sa však nedajú riešiť iba dizajnom a inšpiráciou. Dôležitá je aj expertiza týkajúca sa spôsobov výroby a pochopenie komplexných výrobných postupov.





V Color & Trim je na prvom mieste láska k detailom. Pri šití sa dokonca vyberajú farby nití, ktoré sa hodia k farebnému štýlu konkrétnej výbavy.

Vysokokvalitná perforovaná koža umožňuje príjemné chladenie sedadla. Spoločne s dodávateľom museli experti z Color & Trim vyvinúť a zaviesť nový spôsob výroby, ktorý dokáže zvládnuť aj veľký počet kusov pri zachovaní rovnakej top kvality.



„Kreativita je žiadaná najmä so zreteľom na technické procesy.“

Heike Hustedt

### Potah šitý na mieru pre sedadlá

„Kreativita je u nás žiadaná aj so zreteľom na technické procesy,“ hovorí Heike Hustedt, ktorá je zodpovedná predovšetkým za farebnú a povrchovú úpravu kože. „Pri našich návrhoch zohľadňujeme nielen profil zákazníka a priemyselnú výrobitelnosť, ale aj kultúrne rozdiely v akceptácii farby.“ Jednou z vychytávok C&T pri novom Touaregu je kožené klimatizované sedadlo, na ktorého výrobu C&T spoločne s dodávateľmi dokonca vyvinuli nové stroje. „Navrhnuť potah šitý na mieru pre sedadlá, ktorý spĺňa najvyššie nároky na kvalitu, je mäkký ako rukavice a predsa má vysokú odolnosť a pevnosť v ťahu, je naozaj veľká výzva. Pre nový Touareg sme vyvinuli klimatizované sedadlo, ktoré okrem všetkých týchto schopností disponuje aj dodatočne primeranou perforáciou kože,“ vysvetľuje Hustedt.

### LÍNIE VÝBAVY TOUAREGU

#### Elegance:

Chladnejšie farby so sivými a modrými tónmi, ktoré pripomínajú oblohu a more, ako aj dekory z hliníka sa v tomto dizajnovom svete postarajú o úžasnú eleganciu.



**Atmosphere:** Teplé, zemité farby ako povrchový metalický lak Sand Gold Metallic, ako aj ekzotické materiály, napr. dekor zo vzácneho dreva jaseňa sa postarajú o ušľachtilý pôvab tohto dizajnového sveta.

### Od nápadu k masovej výrobe

„Dostať takéto inovácie od nápadu k prototypu a potom do masovej výroby je komplexná úloha,“ hovorí Zsófia Gudlin. Vyštudovaná textilná dizajnérka sa venuje práci s materiálmi a je v tíme expertkou na dekory, laky, fólie a dyhovanie. „Práve zosúladenie a spolupráca s inými oddeleniami v koncerne, ktoré musia výrobu vôbec umožniť, je na práci to najzaujímavejšie. Výsledkom komplexného sprevádzania procesom vývoja je, že človek cíti hrdosť, keď hotový produkt jazdí na ceste.“ Gudlin sa na novom Touaregovi podieľala na vývoji lemovacej dyhy pre

Heike Hustedt je zodpovedná za úpravu povrchov, najmä za dizajn kože.



palubnú dosku, ktorá dodáva interiéru dosiaľ nerealizovateľnú dynamickú líniu.

Prispieť k novému Touaregu znamenalo pre tím z C&T mimoriadnu výzvu, ale aj nadšenie. Predovšetkým preto, že v SUV vyššej triedy sa používajú ušľachtilé materiály, potvrdzuje Anke Strutz. „Práca s ušľachtilými materiálmi je niečo výnimočné. V našej funkcii je dôležité, že sa pravidelne inšpirujeme a získavame kreatívny input. To nenachádzame iba na odborných veľtrhoch, ale predovšetkým na umeleckých výstavách alebo v galériách a múzeách.

**„Práca s ušľachtilými materiálmi je niečo výnimočné.“**

Zsófia Gudlin

Zsófia Gudlin navrhla dekoračné elementy na riadiacom paneli, dverách a stredovej konzole Touaregu.



## Stále zamestnaní inováciami

Pre dizajnéry a dizajnérov z C&T sa vývoj nového Touaregu začal už pred piatimi rokmi, medzitým sa už istý čas znovu zaoberajú inovovaním iných modelov Volkswagen. „Nie úplne“, myslí si Cordula Schneider. „Pre miliónovú edíciu Touaregu, pripravujeme ešte niekoľko špeciálnych vychytávok.“ Fanúšikovia Volkswagenu môžu s napätím očakávať, akými inováciami dynamický tím C&T Touaregu ešte viac zušľachtí.

Dizajnéry z Color & Trim, ktoré sa podieľali na novom Touaregu (zľava do prava): vedúca tímu Cordula Schneider, Susanne Gerken, Maren Kämper, Marion Benedictt, Heike Hustedt, Anke Strutz, Zsófia Gudlin. Pravidelné spoločné brainstormingy v dizajnovom štúdiu tím inšpirujú a prinášajú nové nápady.



# Grécki bohovia a vzdušné prúdy.

Spoločnosť Volkswagen je známa vynaliezavými názvami modelov. Inšpiráciu sme nachádzali v rôznych jazykoch aj kultúrnych reáliách zo všetkých kútov sveta: od severu na juh a zo západu na východ.

TEXT Štěpán Vorlíček ILUSTRÁCIE Kristína Šimková

Nájsť celosvetovo fungujúci názov je veľmi tvrdý oriešok. Určité slovo je v jednej časti sveta úplne neškodné, inde sa však môže ukázať ako nevhodné, pejoratívne alebo dokonca vulgárne. Preto automobily často využívajú rôzne pomenovania toho istého modelu v rôznych častiach planéty. A iné v strachu z faux pas pomenúvajú svoje vozidlá jednoducho, pomocou kombinácie písmen a číslíc.



## Golf

Jeden z najpopulárnejších modelov značky vďaka za svoj názov teplému golfskému prúdu v Atlantickom oceáne. A tiež koňovi jedného z manažérov automobilky z prvej polovice sedemdesiatych rokov, keď bol model uvedený do výroby.



## Corrado

Označenie je odvodené od španielskeho slovesa correr, ktoré znamená „bežať“ alebo „sprintovať“.



## Touareg

Touaregovia sú jedným z berberských národov v stredozápadnej časti Sahary a na severe Afriky. Ich typickou črtou je kočovné pastierstvo. Rovnako ako oni, je aj model Touareg pozoruhodný svojou húževnatosťou a schopnosťou zvládnuť cestu v každom teréne a za akýchkoľvek podmienok.



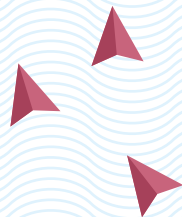
## Vento

Jeden model Volkswagenu sa nenazýva podľa druhu vzdušného prúdenia, ale iba podľa vetra: taliansky výraz „il vento“ znamená jednoducho „vietor“.



## Atlas

Najväčšie SUV značky nesie meno po jednom z titanov. Atlas bol podľa gréckej mytológie obor, ktorý na svojich pleciah nosil nebeskú klenbu. Je to ideálny predobraz mohutného siláka na štyroch kolesách.





### Amarok

Toto je druhý (okrem Lupa) z „vlčích“ modelov, ktoré odkazujú na erbové zviera domovského mesta automobilky. Slovo „amarok“ totiž v inuitských jazykoch označuje vlka.



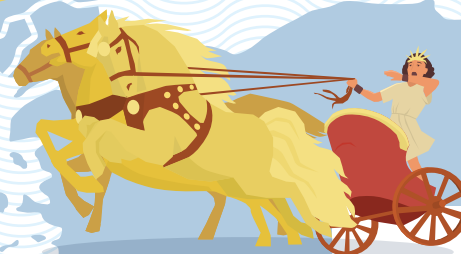
### Lupo

Odkaz na vlka nájdeme vo viacerých názvoch modelov Volkswagen. Domovom značky je predsa „Wolfsburg“, „vlčí hrad“. Až do osemdesiatych rokov minulého storočia sa v rôznych podobách na autách objavoval aj erb mesta. Do roku 1964 dokonca na kapote. Na počesť domovského mesta automobilka nazvala svoj malý model Lupo, čo v taliančine znamená vlk.



### Eos

Éós je grécka bohyňa úsvitu – pre kabriolet je to meno ako stvorené.



### Jetta

Toto slovo označuje prúdový tok (jet stream) vzduchu v atmosfére zo západu na východ. Vyskytuje sa v priestore, ktorý má tvar akýchsi trubic rovnobežných s rovnobežkami. Okrem toho sa ešte vlní od juhu na sever.



### Bora

Bóra je severný až severovýchodný vietor na Jadrane, v Grécku, Rusku a Turecku. Meno získal podľa gréckeho boha severného vetra Borea. Bóra je prítomná v celej Dalmácii i zvyšku východného pobrežia Jadrana. Veje nárazovo, najčastejšie v zime.



### Scirocco

Meno športového kupé sa odvíja od silného južného a juhovýchodného vetra dújúceho v Stredozemnom mori a na severe Afriky. Vzniká nad Saharou a okolitými severoafrikkými oblasťami. Chorváti ho nazývajú jugo, Slovinci široko a na juhu Francúzska, kde nesie so sebou najviac vlhkosti, sa nazýva marín.



### Phaeton

Aj toto je názov inšpirovaný gréckymi bájami. Boh Faethón, syn boha slnka Hélie, bol známy nepodarenou jazdou bájnym slnečným vozom, na ktorom viezol slnko na oblohu. Spôsobil niečo, čo by sme dnes mohli nazvať globálnou katastrofou, a jeho ľahkovážnosť ho nakoniec stála život. Rovnomenný model značky Volkswagen, našťastie, zvláda dopravnú situáciu s väčšou istotou.



# Mikro, ale všemocné.

Mikromobilita znamená jazdu mestom zábavným spôsobom šetrným k životnému prostrediu. To, čo zatiaľ znie ako úplne nový zážitok, sa čoskoro môže stať každodennou mobilitou. A to aj vďaka inovatívnym e-vozidlám Cityskater a Streetmate od spoločnosti Volkswagen.

TEXT Jan Strahl FOTO Benne Ochs



Zvedavé pohľady, zasvätené poznámky, súhlasné prikyvovanie. To všetko možno vyčítať zo správania okoloidúcich. Každý, kto sa objaví na verejnosti v spoločnosti vedeckých pracovníkov spoločnosti Volkswagen Carstenom Camrathom a Christopherom Möllersom sa stane svedkom spontánneho nadšenia. Príčinou tohto rozruchu nie je ich podoba s hviezdami športu alebo populárnej hudby. Za pozornosť vďaka dych vyrážajúcim futuristickým vozidlám, ktoré si so sebou vzali na fotografovanie. Biele dizajnové

kolobežky na elektrický pohon sa nazývajú Cityskater a Streetmate. „Je pre nás nezvyčajné, s akým záujmom a pozitívnou odozvou sa stretávame na uliciach, kedykoľvek máme tieto vozidlá so sebou,“ vysvetľuje Carsten Camrath, ktorý šéfuje tímu pre mikromobilitu.

Má so sebou návrhársku štúdiu Streetmate. „V sériovej výrobe nebude Streetmate stáť oveľa viac ako značkový skúter so spaľovacím motorom,“ dopĺňa Camrath. Toto porovnanie vlastne určuje aj oblasť použitia elektronickej kolobežky. Na jedno nabitie batérie prejde

Streetmate až 60 kilometrov pri maximálnej rýchlosti 45 km/h. „Na rozdiel od spaľovacieho motora však jazdí po okolí bez emisií a takmer nehučne.“

„Elektrické vozidlá sú neskutočne efektívne,“ dodáva jeho kolega Christopher Möllers. Približne osemdesiat percent výkonu vytvoreného elektromotorom sa prenáša priamo na cestu. Pri skútri so spaľovacím motorom je to iba dvadsať až tridsať percent. Zvyšok sa rozplynie v obláčiku dymu. A to doslova a dopísmena.

## Nový pocit z jazdy a prístup k životu.

Ako odborný manažér pre inovácie je Möllers okrem iného zodpovedný za Cityskater. Vozidlo sa do sériovej výroby dostane už túto jar. Na rozdiel od Streetmate bude jazdiť rýchlosťou do 20 km/h a dojazd bude približne 15 kilometrov. E-kolobežku možno zložiť a jednoducho preniesť v kufri auta. Aj preto ponúka riešenie pre takzvanú „poslednú míľu“. To je záverečná časť presunu napríklad v prípade, ak svoje auto zaparkujete na zbernom parkovisku mimo miesta bydliska, ale aj ak chcete ísť do práce, divadla alebo nákupnej galérie. Na to všetko je vhodný Cityskater. Dopyt po mobilitě stále rastie, parkovacie miesta pre vozidlá je však stále menej a menej. V nadchádzajúcich rokoch sa preto premávka výrazne zmení.

Spoločnosť Volkswagen prináša dôležitý príspevok v podobne riešení pre takzvanú mikromobilitu. Malé vozidlá



Cityskater má elektricky poháňané zadné koleso. Používateľ sa preháňa na troch kolesách (dve vzadu a jedno vpredu). Na rozdiel od skejtbordu alebo kolobežky má samostatnú dosku s vlastným kolesom pre každú nohu. Riadiaca tyč poskytuje nevyhnutnú podporu. Riadenie je podobné lyžovaniu. Smer sa mení intuitívnym prenášaním váhy z jednej nohy na druhú. Dosku možno štartovať, akcelerovať a brzdiť pomocou rúkovi na riadiacej tyči.

„Tieto vozidlá nezmenia iba mobilitu, ale aj vzťah našich miest.“



Šéf oddelenia mikromobility v spoločnosti Volkswagen Carsten Camrath pozná výhody Streetmate viac, ako ktokoľvek iný. Na sto percent je presvedčený o koncepte. „Svoje služobné auto by som pokojne vymenil za Streetmate,“ hovorí.

Cityskater a Streetmate sú len začiatkom cesty tohto segmentu. Hlavnými črtami tohto príspevku sú vyhľadanie parkovacieho miesta kdekoľvek a nehluché jazdenie bez emisií. „V prospech týchto vozidiel nehovoria iba racionálne dôvody,“ zdôrazňuje Camrath. „Ide aj o veľmi emocionálne produkty, ktoré zabezpečia úplne nový vzťah k mestskému životu. Jednoducho, jazdiť na Cityskateri alebo Streetmate je zábavné. Môžete sa s ostatnými rozprávať pri čakani na zelenú, alebo sa spontánne zastaviť na kávu a potom oddýchnutý doraziť do cieľa.“

Očakáva sa, že vozidlá z oblasti mikromobility budú spočiatku kupovať ľudia vo veku 25 až 45 rokov viac naklonení technológiám. Práve oni budú považovať elektrické kolobežky za trendové príslušenstvo pre svoj životný štýl. Möllers má jasno v tom, pre koho sa Cityskater a Streetmate vyvíjajú. „Tieto výrobky sú pre každého, absolútne každého, kto chce cestovať pohodlne a čisto. Používať sa môžu až do vyššieho veku, pričom nevyžadujú nijaké špeciálne zručnosti.“

Okrem využívania na súkromné účely je možné, že vzbudia záujem aj zákazníkovi zo strany firiem. Donáškové služby, ktoré potrebujú doručiť tovar na poslednej míli, napríklad cez pešiu zónu, môžu využívať naše vozidlá. Mikromobilita ukáže svoju silu tam, kde autá už ďalej ísť nemôžu, alebo to majú zakázané.“ Möllers má jasno aj v tom, že koncepcia

bude úspešná. „Tieto vozidlá nezmenia iba mobilitu, ale aj vzhľad našich miest. Mestskí architekti s tým budú musieť počítať. Nabíjacie stanice a parkovacie miesta budú musieť byť k dispozícii.“

## Rozšírené digitálne prepojenie.

Pre vozidlá Cityskater a Streetmate budú existovať aplikácie na ich prepojenie s inteligentnými telefónmi. „Aplikácia pre Cityskatera zobrazí informácie o zostávajúcom dojazde, rýchlostnom profile jazdca a ubehnutej vzdialenosti,“ vysvetľuje Möllers.

Funkcionality aplikácie Streetmate budú o niečo bohatšie. Spárovaný smartfón bude zobrazovať aj údaj o polohe vozidla. V prípade, ak sa neoprávnená osoba pokúsi kolobežku naštartovať, ozve sa zvukové upozornenie. V každom prípade vozidlo bude možné naštartovať len vtedy, ak aplikácia identifikuje osobu ako oprávneného vodiča. Smartfón v tomto prípade slúži ako digitálny kľúč. Dokonca displej na riadení konceptu (s rozlíšením 1 400 x 2 560 pixelov) môže byť prepojený s mobilným telefónom a prijímať z neho navigačné informácie. A nielen to.

Pre Carstena Camratha sú jednotlivé aplikácie iba začiatkom holistického, digitálneho a mobilného riešenia, ktoré zlučuje všetky ponuky mobility od spoločnosti Volkswagen. „V blízkej bu-



„Jazdiť na Cityskateri alebo na Streetmate je jednoducho zábava. Do cieľa prídete odpočinutí.“



Vozidlo Streetmate je navrhnuté na stredné vzdialenosti. Napríklad na jazdu z jednej strany mesta na druhú najmä v zastavaných zónach. Jazdiť sa môže postojacky alebo sediac na skladacom sedadle. Prevádzka a jazda na Streetmate je jednoduchá. Elektrický pohon sa spúšťa palcom na rukoväti. Na vedenie tejto e-kolobežky je v Európe nutné mať oprávnenie a poistenie, príluhu a vodičský preukaz.



## BUDÚCE TECHNOLOGIE OD SPOLOČNOSTI VOLKSWAGEN

Cieľom spoločnosti Volkswagen je zaujať pozíciu najväčšieho svetového poskytovateľa e-mobility. Na tejto ceste používa Volkswagen holistický prístup, ktorý mu v najbližších rokoch pomôže zastrešiť celé spektrum elektrickej mobility. Od prémiovej vlajkovej lode ID. VIZION, ktorá bola nedávno predstavená vo forme štúdie, cez všestranne variabilný ID. BUZZ s ikonickým dizajnom a priestranný ID. CROZZ SUV a kompaktný automobil ID až po vozidlá pre mikromobilitu Streetmate a Cityskater.

dúcnosti bude možné spravovať všetky služby mobility, ktoré človek potrebuje, z jedinej aplikácie v smartfóne,“ myslí si Camrath. „Môžeme sledovať manažment nabíjania elektromobilu doma, pričom sme na letisku v inom meste. Tam si môžeme objednať zdieľanú jazdu na cestu do centra mesta. Zároveň si zarezervujeme e-kolobežku na preskúmanie tamojších nákupných stredísk, múzeí či pamätihodností. Aplikácia nás v určitom čase upozorní, že je potrebné vrátiť sa na letisko, že v cieľovej stanici je pripravená prepravná služba na zavolanie (organizovaná cez špecializovanú spoločnosť na zdieľanie jazdy) alebo že elektromobil čaká v domácej garáži s batériou nabitou

na sto percent pripravený na zajtrajšiu cestu s rodinou.“ Camrath si je viac ako istý, že budúcnosť mobility bude takto prekrásne jednoduchá.

## Bližší a aktívnejší na cestách.

E-kolobežky sa nemusia využívať iba na každodenné dochádzanie alebo dodávanie zásielok. Jednou z možností ich zapojenia do života je aj návšteva iných miest. Či už na služobnej ceste alebo pri prehliadke pamätihodností. Kam by sa chceli naši dvaja odborníci zo spoločnosti Volkswagen vybrať spolu s novými možnosťami mobility? „Určite do New Yorku,“ bez zaváhania odpovedá Christopher Möllers. „Mám rád to mesto miest. A bolo by fantastické preskúmať ho pomocou Cityskatera. Dokážem si bez problémov predstaviť, ako jazdím po Central Parku.“ Carsten Camrath nechce špecifikovať konkrétne mesto. Podľa neho by vozidlo použil na akomkoľvek mieste, ktoré by navštívil. „Dokonca si viem predstaviť, že by som nanovo preskúmal svoje rodné mesto. Pomocou Streetmate máte priestor a rýchlosť, ktorými môžete objaviť rozsiahlejšie oblasti. Zároveň môžete navštevovať zaujímavé miesta, okolo ktorých som doteraz len prefrčal,“ dodáva Camrath. Tak ako milióny ostatných vodičov, ktorí budú v nastávajúcich rokoch súčasťou nových



**Expert na elektrickú mobilitu spoločnosti Volkswagen Christopher Möllers dochádza z miesta bydliska do práce. Keď zaparkuje auto, ešte má pred sebou krátku cestu do cieľa. Výborné riešenie na zvládnutie „poslednej míle“ je poskladané v batožinovom priestore...**

riešení mobility od spoločnosti Volkswagen, bude aj Camrath vnímať svoje rodisko úplne novým spôsobom. „Nesústredím sa však len na toto jedno mesto. Streetmate si budem brať so sebou všade. Či už to bude Dubaj, Jakarta alebo hocikajaké mestečko na pobreží Stredozemného mora. Tieto koncepcie robia život živším a jednoduchším všade na svete.“

Za spoluprácu a podporu ďakujeme zariadeniam AUTOSTADT a Phaeno.

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Cityskater

**Pohon:** elektrický, e-motor  
**Výkon:** 450 wattov (maximálny výkon)  
**Batéria:** lítiovo-iónová  
**Nominálna kapacita:** 200 Wh  
**Maximálna rýchlosť:** do 20 km/h  
**Dojazd:** do 15 km  
**Váha:** do 15 kg  
**Rozmery:** dĺžka 850 mm, jazdná výška 1 170 mm, výška pri zložení 330 mm

### Streetmate

**Pohon:** elektrický, e-motor  
**Výkon:** 2 kW  
**Batéria:** lítiovo-iónová  
**Nominálna kapacita:** 1,8 kWh  
**Maximálna rýchlosť:** do 45 km/h  
**Dojazd:** do 60 km  
**Váha:** do 65 kg

Cityskater sa spolieha na rafinovaný dizajn prepracovaný do posledného detailu.





# V srdci digitálnej revolúcie.

Laboratórium pre výskum elektroniky spoločnosti Volkswagen prepája majstrovstvo automobilky v oblasti tradičného konštruktérstva s priekopníckymi digitálnymi víziami Silicon Valley. Na tomto mieste konštruktéri, návrhári, vedci aj psychológovia pracujú ruka v ruke na vytváraní budúcej mobility a pomáhajú ju tvarovať.

TEXT Jan Strahl FOTO Matthias Hasslauer

## Vízia digitálnej budúcnosti.

Väčšina návštevníkov Silicon Valley pristáva na medzinárodnom letisku Normana Y. Mineta v San José. Odtiaľ to trvá asi štyridsať minút jazdy do Laboratória na výskum elektroniky spoločnosti Volkswagen, ktoré sa nachádza na polceste medzi San José a San Franciscom. Cesta pripomína okružnú jazdu mapujúcu 50-ročnú históriu digitálnej revolúcie. Ak nepôjdete priamo po legendárnej ceste Highway 101, ale urobíte si krátku odbočku do Cupertino, budete mať príležitosť obdivovať Apple Park, sídlo digitálneho obra Apple, ktoré navrhol špičkový architekt Norman Foster. Je nemožné prehliadnúť budovu s priemerom päťsto metrov. Trasa potom vedie cez Mountain View, kde leží centrála spoločnosti Google a ďalej do Palo Alta s ústredím firmy Hewlett Packard. Mesto je tiež domovom svetovo známej Stanfordovej univerzity, v ktorej ročenkách by sme našli aj Marciana Edwarda Hoffa, vynálezcu mikroprocesora.

## Tvorivá spolupráca.

V Silicon Valley vidíme digitálnych priekopníkov na každom rohu: medzi nimi aj vedúcich inovátorov digitálnej mobility, e-mobility a autonómnej jazdy. Nie je preto prekvapením, že spoločnosť Volkswagen tu tiež má svoje výskumné zariadenie: Laboratórium pre výskum



**Nikolai Reimer pracuje v oblasti výskumu a vývoja v spoločnosti Volkswagen už 16 rokov. V polovici roka 2017 bol vymenovaný za výkonného riaditeľa ino vatívneho Laboratória pre výskum elektroniky v Silicon Valley.**

elektroniky. „Silicon Valley je miesto naplnené spriaznenými dušami a inšpirujúcimi jednotlivcami, ktorí neustále spolupracujú a delia sa o nové myšlienky,“ vysvetľuje viceprezident oddelenia technológie a stratégie v Laboratóriu pre výskum elektroniky. Práve toto je potenciál, ktorý v Silicon Valley vytvára plodnú pôdu pre technické vynálezy. Nie je to však jediný činiteľ, ktorý robí zo Silicon Valley príťažlivé miesto pre spoločnosť Volkswagen. Ako hovorí výkonný riaditeľ Laboratória pre výskum elektroniky Nikolai Reimer: „V tomto vysoko tvorivom, na budúcnosť zameranom prostredí už dnes môžeme vidieť dráhu vývoja budúcej spoločnosti a identifikovať riešenia, ktoré budeme potrebovať na dosiahnutie mobility zajtrajška.“

„Svoj základný cieľ môžeme zhrnúť do hesla – ‚inovácie, ktoré vedú k zmene‘. Už dve desaťročia výskumné laboratórium elektroniky neúnavne podporuje spoluprácu s tými správnymi partnermi a zameriava sa na najdôležitejšie myšlienky.“

Laboratórium je v Silicon Valley pevne ukotvené od svojho otvorenia v roku 1998. V súčasnosti zamestnáva približne dvesto expertov zo širokej palety disciplín: konštruktéri, návrhári, počítačoví odborníci, psychológovia a špecialisti predaja. Interiér však neprípadne pripomína tradičnú kanceláriu. Zasaďka je vybavená zoskupenými sedadlami a veľkými sklenenými panelmi, na ktorých môžu zamestnanci pomocou špeciálnych pier priamo načrtávať svoje myšlienky. Medzi stolmi môžeme vidieť záplavy technických vychytávok a digitálnych zariadení: monitory zdravotnej kondície, reproduktory Bluetooth, WiFi váhy či súčiastky vytlačené na 3D tlačiarňu. Tieto prototypy sú dôkazmi neuveriteľnej rýchlosti, s akou sa nové myšlienky vo výskumnom laboratóriu elektroniky testujú, zavrhujú alebo prepracúvajú. Sú aj svedectvom toho, že filozofia Silicon Valley je o ponúkaní praktických riešení, a nie o zaseknutí sa niekde v teórii. Alebo, ako hovorí šéf oddelenia softvérových platforiem Payton White: „Sme kotol plný nápadov, v ktorom ľudia pomocou nespočetného



## Budúce technológie Volkswagen

Odborníci spoločnosti Volkswagen nedávno na kvantovom počítači vyvinuli program na riadenie premávky. Tento softvér nahrádza hrubé odhady o vnútromestskej premávke presnými výpočtami. Tým umožňuje dopravným dispečerom a poskytovateľom služieb (napríklad taxislužbám) efektívnejšie nasadzovať svoje flotily a znižovať časy čakania cestujúcich.

množstva disciplín pracujú v tandeme na vývoji konceptov, ktoré sa následne menia na výrobky.“

## Jasné zameranie na výhody pre zákazníkov.

Laboratórium pre výskum elektroniky sa často borí s problémami netradičných prístupov, pričom zároveň podporuje vízie a nápady, ktoré sa môžu niekedy zdať trochu mimo. Konečným cieľom tejto nespútanej tvorivosti je však prísť s produktom pripraveným na výrobu, ktorý spotrebiteľom ponúka skutočné výhody. Slúžia na to aj štruktúry prelínajúcich sa tímov a interdisciplinárny spôsob práce. „Jednou zo skutočných výhod Silicon Valley je to, že pri hľadaní riešení máme slobodu skúšať bláznivé netradičné prístupy a nápady. Na konci cesty však všetky idey zhrnieme a použijeme pri vývoji nového hmatateľného produktu pre zákazníkov,“ hovorí šéf oddelenia UX a mechatroniky Ryan Williams. Dodanie uchopiteľných výhod pre klientov je pre spoločnosť Volkswagen prioritou číslo jeden. K tomu je potrebné pripočítať vizionársku trúfalosť inovovať a ponúkať spotrebiteľom niečo úplne nové. Takéto radikálne inovácie nie sú zviazané iba s technickými riešeniami, či dokonca s autami ako takými. „Pracujeme na riešeníach budúcej mobility pre zákazníkov,“ hovorí Nikolai. „Pri svojej práci sa pozeráme na celkové



**Volant budúcnosti je kompletne prepojený. V Laboratóriu pre výskum elektroniky pracujú odborníci na riešeníach, ktoré v samostatne jazdiacich automobiloch odsunú klasické volanty do zabudnutia.**

skúsenosti spotrebiteľov, ktoré sa v podstate začínajú dlho pred tým, ako nastúpia do vozidla. Naším cieľom je vytvoriť niečo, čo sa skutočne odlišuje.“

## Tvorivé myslenie.

Medzinárodný tím spoločnosti Volkswagen v Silicon Valley čerpá inšpiráciu zo stesneného amerického ideálu, ktorým je odmietajú akceptovanie obmedzení. Či už v oblasti technológie alebo spôsobu myslenia. Laboratórium pre výskum elektroniky vyvíja inovácie pomocou dvoch spôsobov: buď kultivuje technológie, ktoré sú už prítomné v súčasných vozidlách, alebo zapája tvorivé myslenie a pokúša sa o úplne nové technológie. Nikolai opisuje súčasné obdobie prechodu, ktorého nositeľom je digitalizácia, ako „jedno z najvzrušujúcejších období, aké doteraz zažil“. Hlavným zameraním automobilového priemyslu je prechod z výroby na poskytovanie služieb. Spoločnosť Volkswagen sa chopila tejto príležitosti

a jej Laboratórium pre výskum elektroniky vyvíja výrobky a myšlienky na zabezpečenie tejto transformácie. Zariadenie sa nesústreďuje len na kopírovanie myšlienok iných vynálezcov zo Silicon Valley, ale ich aj nanovo interpretuje a vkladá do nich vlastnú, odlišujúcu sa DNA. Kým sa návštevníci laboratória vyberú na spiatočnú cestu do San José, nebudú mať žiadne pochybnosti o tom, že spoločnosť Volkswagen patrí do Silicon Valley tak, ako iní digitálni priekopníci a internetové giganty. A že je neoddeliteľnou súčasťou digitálnej revolúcie.

**„Zameriavame sa na prepojenú mobilitu, autonómnou jazdu a holistické skúsenosti používateľov. Naším cieľom je vylepšiť zážitky z jazdy a vyvíjať praktické inovácie.“**

Nikolai Reimer

**Inovatívne myšlienky sa bežne testujú a simulujú vo virtuálnom svete, kde existujú úplne neobmedzené možnosti. Do digitálneho laboratória sa vstupuje pomocou hlavovej súpravy VR.**



**POLO**  
BEST BONUS  
2 000 €



**GOLF**  
BEST BONUS  
až do 3 000 €



**TIGUAN**  
BEST BONUS  
až do 3 000 €



**PASSAT**  
BEST BONUS  
3 000 €

## BEST OF VOLKSWAGEN

### To najlepšie od Volkswagenu

Využite jedinečnú príležitosť získať modely značky Volkswagen teraz aj s **Best Bonusom**. Oblúbené Volkswagen Polo získate s Best Bonusom 2 000 € už od 10 310 €! Legendárny Golf a rodinný Tiguan s Best Bonusom až do 3 000 € a všestranný Passat môže byť váš s Best Bonusom 3 000 €. **Navyše, na všetky modely Volkswagen môžete teraz využiť financovanie s 0 % úrokom.** Odveďte si ich domov bez čakania od vášho najbližšieho predajcu VOLKSWAGEN ešte dnes.



**Volkswagen**

**Predĺžená Záruka** 3 4 5 **Servisný balík** **Financovanie** 1/3 1/4 1,99%

Best Bonus v hodnote 2 000 € získate pri kúpe modelu Volkswagen Polo. Best Bonus v hodnote 2 500 € sa vzťahuje na model Volkswagen Golf alebo Volkswagen Golf Variant s výbavou Trendline alebo Comfortline. Best Bonus v hodnote 3 000 € sa vzťahuje na Golf alebo Golf Variant s výbavou Highline. Best Bonus pre model Tiguan sa mení v závislosti od typu motorizácie vozidla. Na model Volkswagen Passat sa vzťahuje Best Bonus v hodnote 3 000 €. Pre modely Passat a Tiguan sú k dispozícii aj servisné balíky „Business“ – 4 roky/max. 120 000 km alebo „Private“ – 5 rokov/max. 100 000 km. Spotreba paliva v l/100 km: 3,7 – 7,7 (kombinovaná), emisie CO<sub>2</sub> v g/km: 97 – 175 (kombinované). Triedy energetickej efektivity: A+ – D. Všetky uvedené ceny sú ceny odporúčané pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen. Ponuka platí do 31. 5. 2019 alebo do vypredania zásob. Inzercia obsahuje reklamu na produkty „Financovanie Profi Kredit“ a „Financovanie 1,99 %“ od spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o. Fotografie sú ilustračné.

# Mínus 40 stupňov? **To je ešte teplo.**

Ak je v dedinách okolo jazera Bajkal príjemných  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ , idú domáci na popoludňajšiu prechádzku po dedine, na návšteve u susedov preberú najnovšie udalosti z dediny.

TEXT Martin Navrátil, Travelistan FOTO Martin Navrátil, dreamstime.com







O ruskej zime každý vie, ale nikto zo Slovenska ju poriadne nezažil. Osobne mám rád veľké extrémny a prvý raz som sa s extrémnou zimou stretol v roku 2010, keď som spolu s kamarátmi vyrazil na najchladnejšie miesto sveta mimo Antarktídy – Ojmiakon. Keď však prejdeš pohorie Ural, dostaneš sa na územie, ktoré pokrýva vyše 9 miliónov štvorcových kilometrov. Vitaj na Sibíri, kde teplota v zime padne aj na mínus 50 °C! Práve s extrémnou zimou som sa stretol v okolí jazera Bajkal.



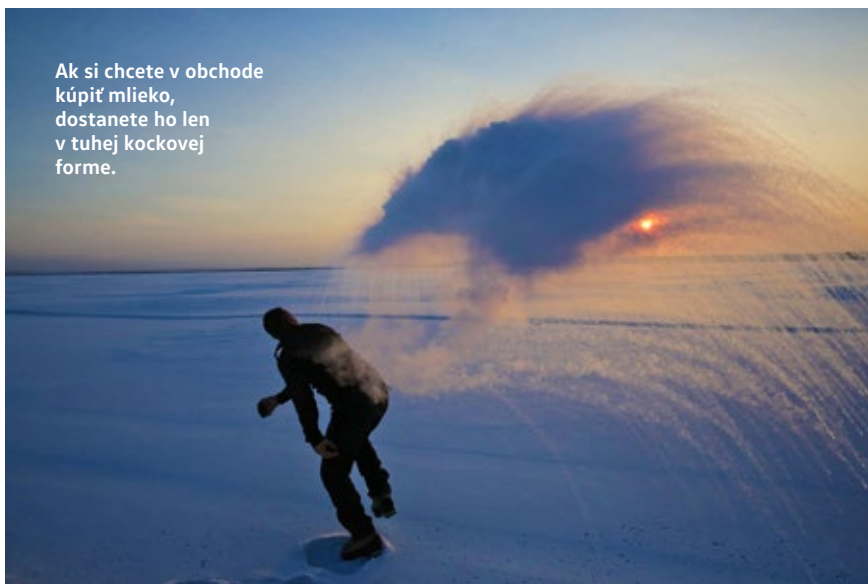
Vyjdem von z vlaku v meste Irkutsk a vtom dostaneme poriadny teplotný šok. Je  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ! Chcem sa poriadne nadýchnuť, ale mráz mi stiahne pľúca. Keď sa nadýchnem nosom, okamžite sa mi v ňom vytvárajú jemné kryštáliky a ani nie o minútu mám na viečkach a na brade bielu špirálu. Vyzerám ako Dedo Mráz, ale radosť zo zimy mi kazí chlad na prstoch, ktoré som si zabudol poriadne obaliť. Ak si zabudneš niečo obliecť, zima ti to hneď pripomenie. Keď chceme fotiť, do minúty máme jemné omrzliny a pár minút si musíme poriadne zohrievať ruky.



Voda a potrubia tu v okolí Bajkalského jazera poriadne nefungujú, stačí si nabrať ľad a roztopiť ho.



Ak si chcete v obchode kúpiť mlieko, dostanete ho len v tuhej kockovej forme.



Radujem sa z každej minúty z tohto mrazivého pekla. Všetko okolo mňa je zamrznuté, primrznuté a ľadové. Rozvodná sieť, mosty, stromy, lavičky v parkoch, antény, vodovodné potrubie, autá... to všetko má ľadovú prikrývku. Čudujem sa, že v tomto niekto dokáže žiť. Kamarátka Oľga však len sucho skonštatuje, že takéto teploty sú na konci januára veľmi vysoké. „Teraz by mala zima dosahovať hodnoty okolo  $-50^{\circ}\text{C}$ . Takéto počasie máme, keď sa začína jar. Ale teším sa, že sa zajtra pôjdem prejsť s kamarátkami po meste a pôjdeme na kávu.“

Alebo ak necháte zeleninu vonku na priedomí, o pár minút je taká zamrznutá, že keď ju hodíte o zem, rozbije sa ako sklo! Ak si chcete v obchode kúpiť mlieko, dostanete ho len v tuhej kockovej forme. S miestnymi ideme na lov rýb na zamrznutú rieku Lenu, ktorá je treťou najdlhšou riekou v Rusku. Do malej dierky hodia nylon a o chvíľu máme úlo-

vok, ktorý sa ani poriadne netrepe. Do 20 sekúnd ryba stuhne na kameň! Neveríte? Pridte si to vyskúšať! Viesť reči o kvalite potravín je asi veľmi scestné. Aj taký bublifuk vám zamrzne a padajú z neho zmrznuté guľôčky. A aký je bežný život miestnych? Školáci veľmi dobre vedia, že ak teplota klesne na  $-55^{\circ}\text{C}$ , nemusia ísť do školy. Už si viem predstaviť, ako sa každý večer modlia k svojim bohom, aby teplota bola čo najnižšia.

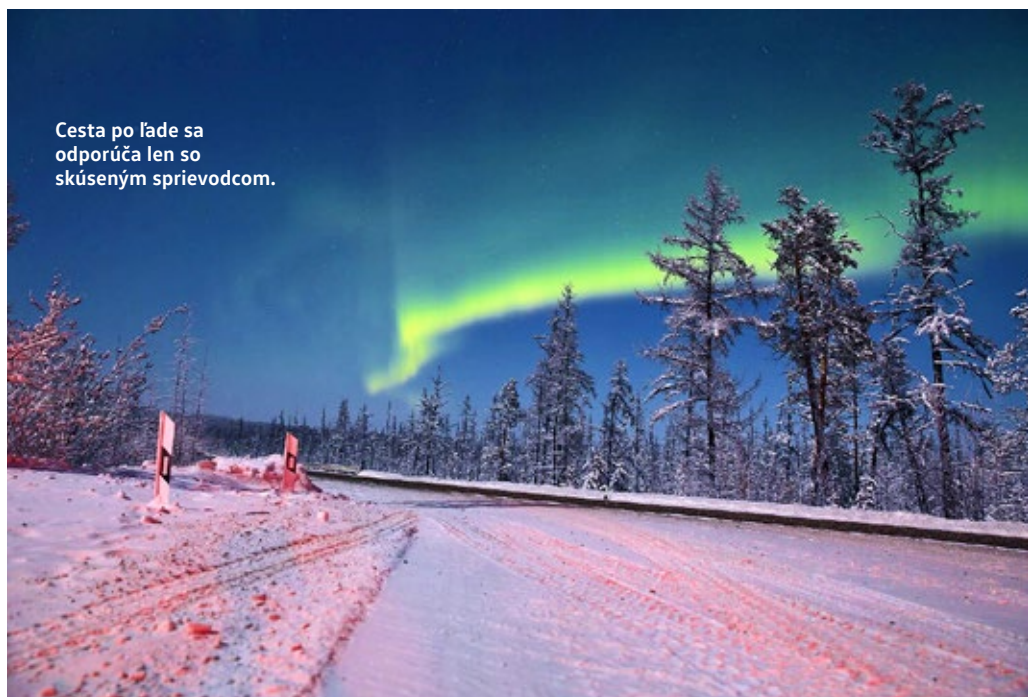
Ak je v dedinách okolo jazera Bajkal príjemných  $-40^{\circ}\text{C}$ , idú domáci na popoludňajšiu prechádzku po dedine, na návštevu u susedov preberú najnovšie udalosti z dediny. Inak všetko plynie pomaly a svojim tempom. Nevyhnutne poopravujú nedostatky na domoch a jediné, čo ich zaujíma, sú otázky prežitia. Domáci sú veľmi pohostinní a na druhej strane sme sa museli totálne spoľahnúť len na nich. Nie sú tam hotely, reštaurácie, prsto nič. Vegetarián by v týchto podmienkach prežil len veľmi ťažko.

Neustále sa tu servíruje hovädzie alebo konské mäso. Na raňajky, na obed, na večeru. Musí byť aj patrične masťné, lebo telo potrebuje vrstvu tuku, aby človek vydržal vonku v chlade aspoň chvíľu. A, samozrejme, ryby sú ďalšou nevyhnutnou zložkou potravy. Voda a potrubia tu v okolí Bajkalského jazera poriadne nefungujú, stačí si nabrať ľad a roztopiť. To je najčistejší zdroj pitnej vody. Ako toalety používajú vonkajšie latríny, iný spôsob sa zatiaľ neujal. Čítať si knihu na takej toalete sa neoplatí.

Večer na brehu jazera idem vyskúšať ruskú saunu. Malá drevená budova, kde je teplota niečo vyše  $+80^{\circ}\text{C}$ . Tak toto sú extrémne podmienky. Stačí len otvoriť dvere a dostaneš poriadnu ľadovú facu. Lepšie ako skákať do studenej vody. Alebo len sa vyváľať v snehu. Sauna tu zároveň slúži aj ako sprcha, keďže žiadne vodovodné rúrky tu nie sú a teplá voda sa ťažko zohrieva. Mne to všetko pripadá, akoby som bol súčasťou nejedného

príbehu zasadeného do ruskej dediny od Tolstého. Krásny zážitok, sedíš na neopracovanej lavičke zo smrekového dreva, v malej piecke praská drevo, popijáš čierny čaj a vedieš rozhovory o ničom v strede ničoho a vonku taká zima, ktorú ti doma nik nebude chcieť veriť. Je to neuveriteľné, ale nechce sa mi vrátiť späť na cestu a pokračovať. Nikdy by som si nemyslel, že sa mi bude páčiť niekde, kde nie je kontakt s civilizáciou, a veci, ktoré sú už pre mňa pochopiteľné, mi vôbec nebudú chýbať. Žiadne termíny, žiaden stres, len zima, Sibír a nekonečné ticho.

Pani zima sa vie veľmi dobre zahrať aj s Bajkalským jazerom. Bajkalské jazero je najhlbšie sladkovodné jazero na svete. Jeho celková rozloha je okolo 31 500 štvorcových kilometrov a obsahuje 20 % všetkej sladkej vody



Cesta po ľade sa odporúča len so skúseným sprievodcom.

Sila ľadu je taká neskutočná, že sa z jazera na niektorých miestach stane autostráda, a tak si miestni obyvatelia vedú skrátiť cestu na druhý breh.





Ostrov Olchon je štvrtým najväčším jazerným ostrovom na svete, dlhým 71 kilometrov a širokým 21 kilometrov.



Lad pracuje celú zimu: rozpína sa, pričom vznikajú zlomy, medzi ktoré sa vtlačá voda, ktorá mrzne.



na svete mimo Antarktídy. Považuje sa aj za najstaršie jazero, ktoré vzniklo pred vyše 25 miliónmi rokov, a nájdeš tu vyše 3 500 rôznych druhov rastlín a živočíchov. Vyše 2 600 z nich je endemických, teda ich nenájdeš nikde na svete, len tu.

Na Bajkale som už bol sedemkrát, ale nikdy nie v zime. Až tento rok sa to podarilo a vlastne preto som sa tam vybral. Bajkalské jazero začína zamrzáť od konca decembra a celá plocha zamrzne vo februári. Práve od tohto mesiaca do konca marca môžete prejsť po jazere suchou nohou. Zamrznuté jazero využívajú Rusi aj ako

dočasnú diaľnicu. Zaujímavým faktom je, že keď ešte nebola dokončená Transsibírska magistrála, na pár mesiacov natiahli koľajnice a 7-metrová hrúbka ľadu dokázala udržať tento neskutočný železný kolos. Len raz sa stalo, že sa vlak potopil.

Stojím na brehu Bajkalského jazera a smerujem na ostrov Olchon. Napriek tomu, že všetko je zamrznuté na kosť, teplota ukazuje  $-33^{\circ}\text{C}$ , bojím sa spraviť prvý krok. Ľad je čistý ako sklo a podo mnou má byť hĺbka vyše 40 metrov. Prvé kroky vyzerajú dosť neohrabane. Prосто sa trochu obávam. Keď však vidím vznášadlo, autá a ľudí, ako to tu kri-

žujú, už som hrdinom a idem, kam ma kroky vedú. Pod nohami mi škrípe sneh a sem-tam zapuká ľad. Je to neskutočný zážitok v tomto mrazivom tichu. Práve to ticho je očarujúce. Počul si už niekedy ticho? Tak si ho sem príď vypočuť. Uvidíš, o čom hovorím. Para mi stúpa z úst a ja fotím odušu. Najviac ma zaujali ľadové kryhy, ktoré sa navrstvili na jednom mieste. Všetko to skôr vyzerá ako niekde na Antarktíde, a nie v strede Ruska.

Ruská zima má skrátka svoje krásne čaro. Už o nej len nečítaj, ale príď sa presvedčiť na vlastné oči!

# Dobrodruh. do mesta aj von.

Nový mestský crossover tak trochu klame telom. Nie je síce príliš veľký, ale o to viac prekvapí svojím priestorom, praktickosťou a variabilitou. Hodí sa do mesta i na príležitostný výlet do prírody. A už na prvý pohľad to je Volkswagen.

TEXT **Štěpán Vorlíček** FOTO **Volkswagen AG**

» PREMYSLENÁ **PRAKTICKOSŤ**  
**A** PREKVAPUJÚCA **HOSPODÁRNOSŤ**  
**V** PRÍJEMNE KOMPAKTNOM **BALENÍ.** «



»VĎAKA ÚPLNE SKLOPITEĽNÉMU OPERADLU  
SEDADLA SPOLUJAZDCA A POSUVNEJ  
LAVICI ZADNÉHO SEDADLA JE VEĽMI  
PRIESTORNÝ A PRUŽNE SA PRISPÔSOBÍ  
VAŠIM POTREBÁM.«

**N**ový T-Cross je pekne vyváženou zmesou: ľahký štýl, premyslená praktickosť a prekvapujúca hospodárnosť v príjemne kompaktnom balení. Najmenšie SUV značky chce zaujať predovšetkým zákazníkov s mladistvým duchom, ktorí si veria a chcú si užívať život plnými dúškami. Zásadnú úlohu pre nich hrajú aj nízke náklady a maximálna úžitková hodnota. Už na prvý pohľad je jasné, s automobilom akého výrobcu máte tú česť. Hovorí o tom dominantná kapota, výrazná predná časť s markantnou maskou chladiča a nadväzujúcimi svetlometmi. I napriek tomu, že novinka je len o niečo väčšia ako model Polo, umožňuje pohodlné cestovanie vďaka modulárnej

platforme MQB. Pri nej je poháňaná predná náprava umiestnená výrazne vpredu.

Vďaka tomu má T-Cross štvoro veľkých plnohodnotných dverí, ktoré uľahčujú nastupovanie. Rázvor 2,56 metra ponúka dostatočne priestranný interiér pre dospelých aj deti. O pohon modelu sa stará jeden z troch preplňovaných motorov: trojvalec 1.0 TSI je dostupný vo výkonových variantoch 70 a 85 kW. Ponuku završuje štvorvalcový preplňovaný naftový motor 1.6 TDI s výkonom 70 kW. Model T-Cross je k dispozícii s päťstupňovou alebo šesťstupňovou manuálnou či sedemstupňovou automatickou prevodovkou. Všetky verzie majú pohon predných kolies.





## T-Cross v číslach

### 54 a 112 mm

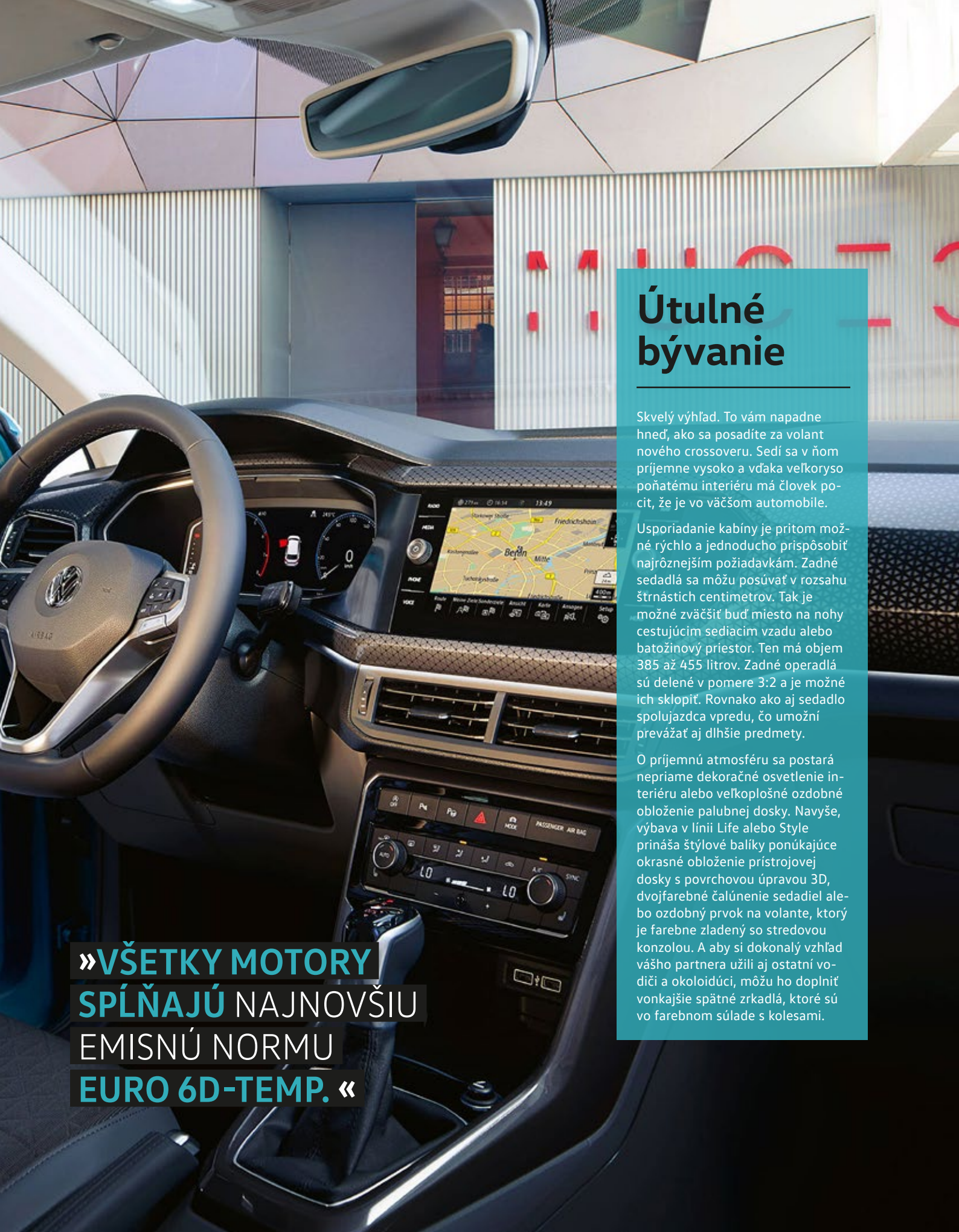
sú rozmery, o ktoré nový crossover presahuje kompaktné Polo. Konkrétne ho s dĺžkou 4,11 metra prekonáva o 54 milimetrov, výška 1,56 metra je o 112 milimetrov väčšia.

### 1 281 l

je objem batožinového priestoru so sklopenými zadnými sedadlami.

### 300 W

je výkon príplatkovej prémiovej audiosústavy renomovaného amerického výrobcu Beats s osemkanálovým zosilňovačom a samostatným subwooferom ukrytým v kufri.



## Útulné bývanie

Skvelý výhľad. To vám napadne hneď, ako sa posadíte za volant nového crossoveru. Sedí sa v ňom príjemne vysoko a vďaka veľkoryso poňatému interiéru má človek pocit, že je vo väčšom automobile.

Usporiadanie kabíny je pritom možné rýchlo a jednoducho prispôbiť najrôznejším požiadavkám. Zadné sedadlá sa môžu posúvať v rozsahu štrnástich centimetrov. Tak je možné zväčšiť buď miesto na nohy cestujúcim sediacim vzadu alebo batožinový priestor. Ten má objem 385 až 455 litrov. Zadné operadlá sú delené v pomere 3:2 a je možné ich sklapiť. Rovnako ako aj sedadlo spolujazdca vpredu, čo umožní prevážať aj dlhšie predmety.

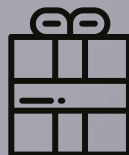
O príjemnú atmosféru sa postará nepriame dekoračné osvetlenie interiéru alebo veľkoplošné ozdobné obloženie palubnej dosky. Navyše, výbava v línii Life alebo Style prináša štýlové balíky ponúkajúce okrasné obloženie prístrojovej dosky s povrchovou úpravou 3D, dvojfarebné čalúnenie sedadiel alebo ozdobný prvok na volante, ktorý je farebne zladený so stredovou konzolou. A aby si dokonalý vzhľad vášho partnera užili aj ostatní vodiči a okoloidúci, môžu ho doplniť vonkajšie spätné zrkadlá, ktoré sú vo farebnom súlade s kolesami.

»VŠETKY MOTORY  
SPĽŇAJÚ NAJNOVŠIU  
EMISNÚ NORMU  
EURO 6D-TEMP.«

# Chcete dostávať váš obľúbený Volkswagen magazín?



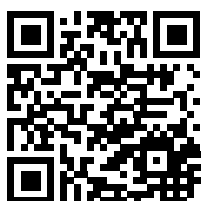
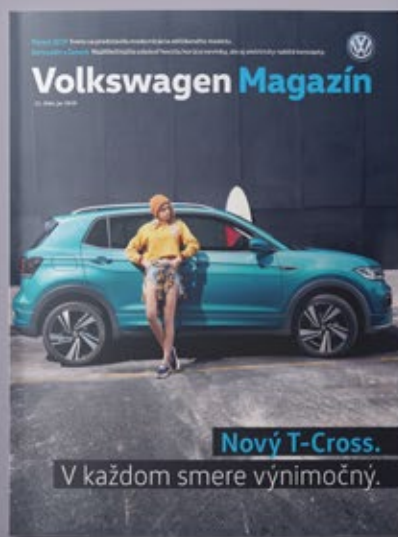
priamo do schránky



bezplatne



dvakrát ročne



Kliknite na  
[www.mafraslovakia.sk/vw-mag](http://www.mafraslovakia.sk/vw-mag)



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



# Jazda s úsmevom.

Štúdia ID. BUGGY, predstavená na ženevskom autosalóne, pripomenula jeden druh vozidiel, ktoré majú v histórii značky Volkswagen pevné miesto – vozidlá na voľný čas s otvorenou plastovou karosériou na podvozku modelu VW „Chrobák“. Zhodnou okolností klasická buggy tento rok oslavuje svoje 55. narodeniny.

**N**a začiatku bolo železo. Presnejšie oceľový plech. To je v súvislosti s autami normálne, ale predchodca prvej buggy bol z plechu. Už v roku 1956 spoločnosť EMPI z Kalifornie, špecializovaná na športové doplnky a tuningové komponenty pre vzduchom chladené motory Volkswagen, začala predávať stavebnicu Sportster. Z nej sa dala s relatívne nízkou remeselnou náročnosťou zostaviť otvorená karoséria bez dverí, podobná džípu na podlahovú plošinu Chrobáka. No s hranatou, príliš utilitárnou karosériou sa toto vozidlo zvlášť nepresadilo.

## Meyers Manx.

Vlnu nadšenia, naopak, vyvolalo vozidielko Manx, ktoré skonštruoval v roku 1964 v Kalifornii 38-ročný Bruce Meyers. Využil pri tom svoju prax v navrhovaní a vo výrobe motorových člnov zo sklolaminátu a vytvoril dvojmiestne autíčko dlhé iba 3,6 metra so samonosnou škrupinovou karosériou, do ktorej boli zalaminované oceľové prvky na priskrutkovanie náprav a motora s prevodovkou VW. Vzdušný dizajn profitoval z umeleckého vzdelania autora. Pod otváracou prednou kapotou bolo miesto na rezervné koleso, palivová nádrž bola vzadu za sedadlami. S rovným predným sklom a jednoduchým ochranným oblúkom Manx



Nemecký Manx na zraze Maikäfertreffen v Hannoveri.

predstavoval archetyp vozidla, z ktorého v ďalších desaťročiach vzniklo na celom svete vyše 250 000 exemplárov. Skrátený rázvor na 198 cm (78 palcov) spolu so širšími zadnými pneumatikami a zväčšenou svetlou výškou umožňoval jazdu po piesočných plážach a pohodlnú prepravu surfových dosiek i kempingového vybavenia. Bolo to v čase, keď ochrana životného prostredia reprezentovali nanajvýš strážcovia národných parkov. Meno Manx dostala prvá plastová buggy podľa druhu mačiek bez chvosta, žijúcich na ostrove Man v Lamanšskom prielive. Túto konštrukciu si autor nechal aj patentovať.

## Piesočná horúčka.

Po prototypu, dnes prezývanom „Old Red“ (na titulnom obrázku), vyrobil Bruce Meyers ešte ďalších 11 exemplárov, kým zistil, že sa ocitol v slepej uličke. Jeho konštrukcia bola príliš prácna a nevhodná pre veľkosériovú výrobu. Preto jej koncepciu zmenil a vyrobil karosériu ako zospodu otvorenú „vaňu“ zo sklolaminátu, ktorá sa dala priskrutkovať na skrátenu podlahovú plošinu Chrobáka. Palivová nádrž sa presunula dopredu pod napevno upevnenú kapotu, čím v zadnej časti vzniklo miesto na núdzové sedadlo a pod ním šachta na akumuláto-



Bruce Meyers a jeho Manx Kick-Out Traditional.



Fantázii sa pri farebnej úprave medze nekladú.

**»DOTERAZ VZNIKLO VYŠE  
250 000 EXEMPLÁROV.«**

rovú batériu. Zjednodušenie konštrukcie umožnilo veľkosériovú výrobu karosérií, ale, paradoxne, spôsobilo aj zánik firmy B.F. Meyers & Co. Hoci v rokoch 1965 – 1971 vyrobila a predala takmer 6 000 karosérií, nedokázala konkurovať výrobcom lacnejších kópií, ktoré začali vyrábať po celom území USA, a nakoniec musela vyhlásiť konkurz. Autor konštrukcie viedol niekoľko dlhotrvajúcich sporov s plagiátormi, no nebol v nich úspešný, pretože patentová ochrana sa vzťahovala iba na pôvodný vzor so škrupinovou samonosnou karosériou.

## Epidémia radosti.

Buggy ako automobilový druh sa rýchlo stala populárnou, pravidelne sa objavovala na obálkach motoristických časopisov v USA, kde dokonca vznikol špecializovaný magazín „Dune Buggies and hot VWs“, ktorý vychádza dodnes. Nový automobilový druh sa osvedčil aj v automobilovom športe – napríklad v púštnych pretekoch na 1 000 míľ Baja California. Buggy účinkovala aj vo filmoch. Na striebornom plátne na nej jazdil napríklad Elvis Presley, ale aj Steve McQueen vo filme Aféra Thomasa Crowna z roku 1968. Preto sa nemožno čudovať, že vírus primitívnej radosti z jazdy sa rozšíril aj do zahraničia. Karosérie na buggy sa začali vyrábať v Kanade, Mexiku, Brazílii, Južnej Afrike, Austrálii i na Novom Zélande.



Aj keď buggy stačí rýchloamer a palivomer, niektorí majitelia preferujú „letecký“ kokpit.

## »KAROSÉRIE NA BUGGY SA VYRÁBALI NA CELOM SVETE.«

V roku 1967 začala modifikovanú kópiu buggy Manx s pravostranným riadením vyrábať anglická firma GP Speed Shop. Relatívne benevolentné technické predpisy na Britských ostrovoch, podporujúce individuálnu výrobu automobilov zo stavebníc (tzv. kit-cars), umožnili, že sa tam karosérie na buggy vyrábajú dodnes. V septembri 1968 sa americká buggy Deserter objavila na obálke nemeckého magazínu auto motor und sport, ktorý priniesol podrobnú repor-

táž o tomto druhu vozidiel v USA, a tým sa začalo jeho ťaženie aj v kontinentálnej Európe. Medzi prvými štátmi boli Holandsko a Belgicko. Záslužnú rolu zohrala firma Apal z belgického Liège, špecializovaná na výrobu športových automobilov s plastovou karosériou a mechanikou VW. Jej kupé mohli v tom čase vďaka nízkej hmotnosti jazdnými výkonmi konkurovať Porsche 356. Apal vytvoril dve rýdzo európske verzie buggy – model C na skrátenu podlahovú plošinu a L na sériovú plošinu s rázvorom 2,40 m.

Manxter 2+2 je moderná buggy pre 21. storočie.



## Nemecká dôkladnosť.

Prvú originálnu nemeckú buggy sa rozhodli skonštruovať redaktori časopisu Gute Fahrt, venovaného značke Volkswagen a vydávaného s podporou výrobcu. Ich výtvor na jeseň roku 1969 získal požehnanie skúšobne TÜV a produkciu karosérie prevzal Karmann v Osnabrücku – celkovo vyrobil až 1 500 kusov. Volkswagen vydal pre amatérskych konštruktérov a autorizované servisy dokonca oficiálny dielenský návod na technicky správne a bezpečné skrátene podlahovej plošiny. Niektorí predajcovia, ako napríklad Autohaus Kühn z Hambur-



Ledl Europa 2001  
na výstave Oldtimer Tulln.

gu alebo Autohaus Süd z Hannoveru, začali montovať buggy na objednávku s využitím licenčne vyrábaných amerických karosérií, modifikovaných v zmysle nemeckých technických predpisov. Tieto zmeny sa týkali hlavne zakrytia kolies a ich šírky, čím, bohužiaľ, utrpel originálny bezstarostný dizajn s blatníkmi vytvorenými iba ako decentné krídla nad širokými pneumatikami. Neskôr vzniklo ešte niekoľko ďalších nemeckých konštrukcií s viac alebo menej vydareným dizajnom. V 70. a 80. rokoch dvadsiateho storočia sa karosérie pre buggy vyrábali prakticky vo všetkých západoeurópskych štátoch – od Talianska po Švédsko a od Španielska po Rakúsko.

## Made in Austria.

U našich západných susedov si v tejto oblasti vybudoval dobrú reputáciu Günther Ledl. Pôvodným povoláním redaktor motoristickej relácie „Autofahrer unterwegs“ štátnej rozhlasovej stanice Österreich 1 (ORF) sa stal vášnivým amatérskym automobilovým pretekárom a neskôr aj malosériovým výrobcom športových automobilov. Nevýhol sa ani výrobe buggy, z ktorých najmä krátky model Europa 2001 bol zvlášť rozšírený. Okrem firmy Ledl v Rakúsku vyrábali karosérie aj firmy Tomaszo a Custoca. Postupné sprísňovanie technických predpisov v 80. rokoch dvadsiateho storočia prakticky znemožnilo ďalšiu vý-

robu otvorených vozidiel na skrátenej podlahovej plošine s nízkou úrovňou pasívnej bezpečnosti a buggy postupne vymizli z ciest.

## Pre 21. storočie.

Na počudovanie, reštart buggy prinieslo nové storočie – a to práve v jej rodisku. Bruce Meyers sa na naliehanie priateľov a fanúšikov z celého sveta zmobilizoval a v roku 2002 ako 76-ročný (!) predstavil modernú štvorsedadlovú buggy Manx-ter 2+2. Využíva neskrátenú podlahovú plošinu, má 6-bodovú ochrannú kľetku

s integrovanými výstuhami na ochranu proti bočnému nárazu, otváraciu prednú kapotu a odklápacia laminátová strecha. Karosérie, pripravené podlahové plošiny a rozličné doplnky až po kompletne stavebnice bez motora a prevodovky sa dajú v novej firme Meyers Manx Inc. kúpiť online. Pre Európu vyrába karosérie v licencií spoločnosť Autofibra v Portugalsku, špecializovaná na plastové spojery a športové doplnky na karosériu. Autorizovaného distribútora má v Anglicku, vo Francúzsku, v Belgicku a Nemecku. Autofibra naďalej vyrába aj pôvodný Manx s certifikátom originality. V USA a Európe bolo zatiaľ vyrobených niekoľko sto kusov Manxterov. V roku 2009 Meyers modernizoval aj Manx na verziu Kick-Out Traditional so širšími blatníkmi a s otváracou kapotou, s možnosťou vytvorenia uzatvoreného batožinového priestoru na mieste núdzových zadných sedadiel.

Buggy tak žije ďalej a jej vynálezca začiatkom marca v zdraví oslávil svoje 93. narodeniny. A zaslúži si to. Kto mal možnosť niekedy riadiť buggy, vie, že nijaký iný druh automobilu nespôsobuje takú elementárnu radosť z jazdy – a to bez ohľadu na výkon motora. To potvrdzuje pravdivosť sloganu, ktorý kedysi vymyslel Bruce Meyers: „More smiles per mile.“



Karmann GF v expozícii  
ZeitHaus vo Wolfsburgu.

# Ako sa správne previezť.

V tomto vydaní sa zameriame na to, čo by sme si mali všimnúť pri skúšobnej jazde. Predvádzacia jazda je totiž samozrejmosťou súčasťou Programu predaja jazdených vozidiel Das WeltAuto. Každý zákazník má tak možnosť preveriť a vyskúšať si vlastnosti vozidla spoločnosti Volkswagen na vlastnej koži.



## MOTOR

Bez problémov by mal naskočiť na prvý pokus. Pri pozvoľnom rozjazde by všetko malo ísť hladko, bez trhania či klepania. Skúste tiež zrýchľovať a motor vytočiť až k červenému poľu otáčkomera – nemali by ste cítiť stratu výkonu alebo plynulosti. Pri preplňovaných motoroch môže nastať „turbovýpadok“, avšak po krátkej chvíli by sa mal dostaviť viditeľný nárast sily.

## PREVODOVKA

Je možné radiť všetky stupne hladko a presne? Skúšajte to pri pomalejšej, športovejšej jazde s vytočeným motorom. Pri automatickej prevodovke nesmiete počuť žiadne zvuky, ktoré ukazujú, že reakcia ústrojenstva nie je bezchybná. Zmena prevodov má byť plynulá, bez sekania. Skúste tiež zacúvať. Nesmiete mať pocit, že spojka prekĺzava. Auto nesmie poskakovať. Bol by to signál budúcich problémov.

## BRZDY

Rozbehnite sa vysokou rýchlosťou a prudko, celou silou šliapnite na brzdo-vý pedál (s ohľadom na okolitú premávku). Ak budete počuť nezvyčajné zvuky, rany alebo cítiť vibrácie, nie je to dobré znamenie. Skúste tiež brzdiť opakovane a sledujte, či brzdy nestrácajú účinok, tzv. neodchádzajú. Na voľnej rovnej ceste na chvíľu pusťte volant a sledujte, či pri brzdení auto netáhá na jednu stranu.

## TLMIČE A PODVOZOK

Ešte pred jazdou zatlačte na blatník nad tlmičom a sledujte, či sa auto bez problémov vráti do pôvodnej polohy. Určite by sa nemalo kolísať. Pri jazde prudko zabrzdíte a sledujte, či vozidlo nemá tendenciu hlboko sa „ponoriť“ a vyskočiť naspäť. Vibrácie a nárazy od nerovností na ceste by sa nemali prenášať na riadenie. To by mohlo znamenať kazové čapy, stabilizátory alebo zavesenia kolies.

## LOŽISKÁ A POLOSI

Toto už počul asi každý – charakteristické hučanie šíriace sa od kolies signalizuje opotrebované ložiská. Počas jazdy otáčajte volantom na obe strany, ako by ste kreslili vlnku. Zvyšuje sa hukot pri záťaži určitej strany? Tak to nie je dobrá správa. Polosi vyskúšajte na nejakom priestrannejšom mieste. Pomaly sa rozbehnite v kruhu a postupne – a prudko – zvyšujte rýchlosť. Nemalo by sa ozývať nič neobvyklé, predovšetkým nie pukanie a cvakanie.

## Sedí vám?

Určite je dôležité aj to, ako sa v aute cítite. Máte dobrý výhľad? Vyhovuje vám nastavovanie polohy sedadla a zrkadiel? Je sedadlo pohodlné? Tieto parametre totiž výrazne ovplyvňujú celkovú spokojnosť s autom. Dôležité tiež je dobre posúdiť, či vám vyhovuje veľkosť vozidla a vnútorné usporiadanie priestoru.





# Prvá pojazdná kaviareň v elektromobile

- **Inovatívne spojenie** moderných technológií a pravej kávy
- **Talianska káva Caffè Trieste** podávaná z Volkswagen e-up! vyrábaného v bratislavskom závode Volkswagen Slovakia
- **coffee-up! nájdete počas letnej sezóny v up! city pred Starou tržnicou**

## Kontakty

- ✉ [coffeup@upcity.sk](mailto:coffeup@upcity.sk)
- ☎ 0902 609 161
- @ [www.upcity.sk/coffeup](http://www.upcity.sk/coffeup)

- f Volkswagen Slovakia upcitysk
- in Volkswagen Slovakia
- 📷 Volkswagen Slovakia upcitysk #volkswagenlovakia #upcity #coffeup





V. Kögler  
2017  
Chrysler

Volkswagen Design

# Volkswagen pod prúdom.

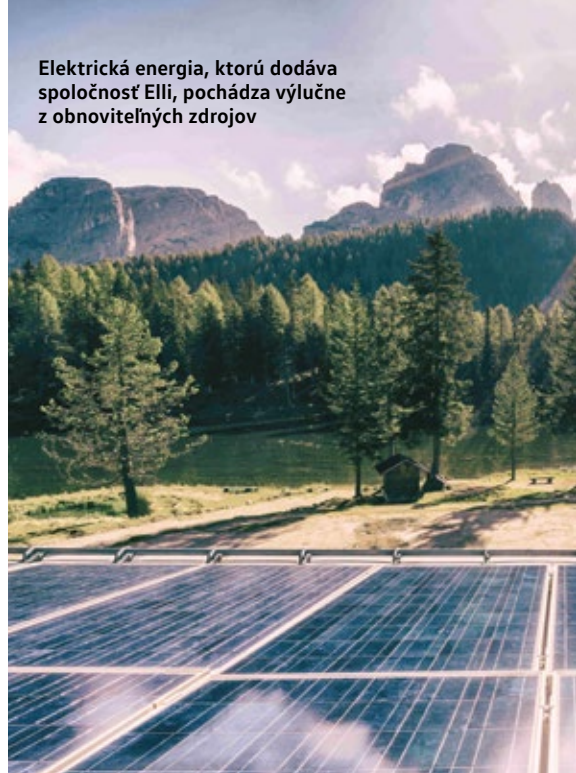
TEXT Kamil Pecho FOTO Volkswagen

Koncern Volkswagen rozširuje ofenzívu elektromobility aj v oblasti energetickej infraštruktúry. Na to založil dcérsku spoločnosť na distribúciu ekologicky vyrobenej elektrickej energie. Spoločnosť Elli (Electric life) so sídlom v Berlíne bude vyvíjať produkty a služby z oblasti energie a nabíjania pre všetky značky koncernu.

**A**ko povedal Thomas Ulbrich, člen predstavenstva značky Volkswagen pre elektrickú mobilitu, koncern Volkswagen ako celosvetovo najväčší automobilový výrobca chce nevyhnutnú transformáciu, smerujúcu k mobilite bez emisií, podporiť aj ponukou elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov a inteligentných riešení na nabíjanie batérií elektromobilov.



Elektrická energia, ktorú dodáva spoločnosť Elli, pochádza výlučne z obnoviteľných zdrojov



**P**ritom spoločnosť Elli bude ponúkať elektrickú energiu vyrobenú na 100 % bez emisie CO<sub>2</sub> z obnoviteľných zdrojov nielen majiteľom vozidiel koncernových značiek, ale aj iným zákazníkom. Cieľom je podporiť rozvoj elektromobility všeobecne a integrovať automobil s elektrickým pohonom do každodenného života zákazníkov ako plnohodnotnú alternatívu.

Na to bude spoločnosť Elli postupne rozširovať svoje portfólio, zložené z inteligentných taríf za elektrickú energiu, domácich nabíjajúcich staníc (Wallboxov), verejných nabíjajúcich stojanov, ako aj inteligentných systémov manažmentu energie, využívajúcich najmodernejšie informačné technológie. Tieto prvky majú spolu vytvoriť komplexný ekologický systém, poskytujúci optimálne riešenia tak pre individuálnych, ako aj flotilových zákazníkov.

Synchrónne so štartom predaja prvého veľkosériového elektrického modelu Volkswagen ID. začiatkom roku 2020 majú byť pripravené riešenia od hardvéru cez zúčtovacie služby a dodatkové digitálne služby až po komplexné poradenstvo pre zákazníkov v oblasti dodávok elektrickej energie a nabíjania, zohľadňujúce ich individuálne potreby.

## Aktivity spoločnosti Elli zahŕňajú šesť hlavných oblastí:

### Nabíjanie doma: zelená energia

Podľa doterajších praktických skúseností i prognóz si bude približne polovica zákazníkov nabíjať svoje elektrické vozidlá doma. Na to bude Volkswagen ponúkať „zelenú“ elektrickú energiu z obnoviteľných zdrojov pre domácnosti – a to aj pre záujemcov, ktorí nevlastnia elektromobil. V súčasnosti sa pripravujú prvé tarifné modely, podrobnosti budú zverejnené v najbližších mesiacoch. Elektrickú energiu Volkswagen Naturstrom®, vyrobenú bez emisií CO<sub>2</sub> z obnoviteľných zdrojov (hlavne vodné a veterné elektrárne) s pôvodom certifikovaným TÜV, bude výrobca dodávať zákazníkom do verejnej elektrickej siete bilančným spôsobom.

### Nabíjanie doma: inteligentný manažment energie a využívanie fotovoltických článkov

Najdokonalejšia vyvíjaná domáca nabíjacia stanica na jednosmerný prúd s výkonom 22 kW dokáže v budúcnosti elektromobil dokonca zapojiť do inteligentného systému manažmentu energie ako zdroj energie pre elektrickú sieť budúcnosti „Smart Grid“. Elektrický prúd, ktorý vyrobí fotovoltické články na streche rodinného domu, sa pritom dá použiť nielen na pohon elektromobilu, ale alternatívne neskôr spotrebovať vo vlastnej domácnosti a dokonca aj odvieť do verejnej elektrickej siete, a tým generovať finančný zisk. Systém manažmentu energie riadi na základe zadania majiteľa, kedy sa má aká energia použiť na aký účel a za akú cenu. Pretože v takomto prípade sa nenabíjajú všetky elektrické vozidlá v rovnakom čase, odľahčuje sa verejná elektrická sieť a optimalizujú sa náklady za elektrickú energiu využívanú pre mobilitu a domácnosť.



Súčasťou ponuky je niekoľko typov nástenných nabíjajúcich staníc do domácej garáže

## Nabíjanie doma: Wallbox

---

Na bezpečné, rýchle a pohodlné nabíjanie bude mať zákazník na výber niekoľko verzií domácej nástennej nabíjajúcej stanice (Wallbox). Cenovo najvýhodnejší Wallbox na striedavý prúd s výkonom 11 kW umožňuje nabíjanie šetrné pre batériu vozidla cez noc, podľa kapacity batérie trvá úplne nabitie 5 až 8 hodín. Komfortná verzia s rovnakým výkonom 11 kW vďaka digitálnej konektivitve umožňuje cenovo atraktívne spôsoby zúčtovania a priebežnú aktualizáciu ponuky.

## Nabíjanie na cieľovom mieste: parkoviská zamestnancov

---

Volkswagen sa so svojou dcérskou spoločnosťou Elli bude angažovať aj v oblasti nabíjania na cieľovom mieste – ako sú firemné parkoviská a parkoviská obchodných sietí. Na začiatok Volkswagen rozšíri počet nabíjajúcich staníc na parkoviskách pre svojich zamestnancov z aktuálnych 1 000 na vyše 5 000 do roku 2020. V rovnakom časovom období bude u všetkých 4 000 autorizovaných predajcov a servisných partnerov v EÚ vybudovaných niekoľko nabíjajúcich miest.

## Nabíjanie na cieľovom mieste: flotiloví zákazníci a obchodné siete

---

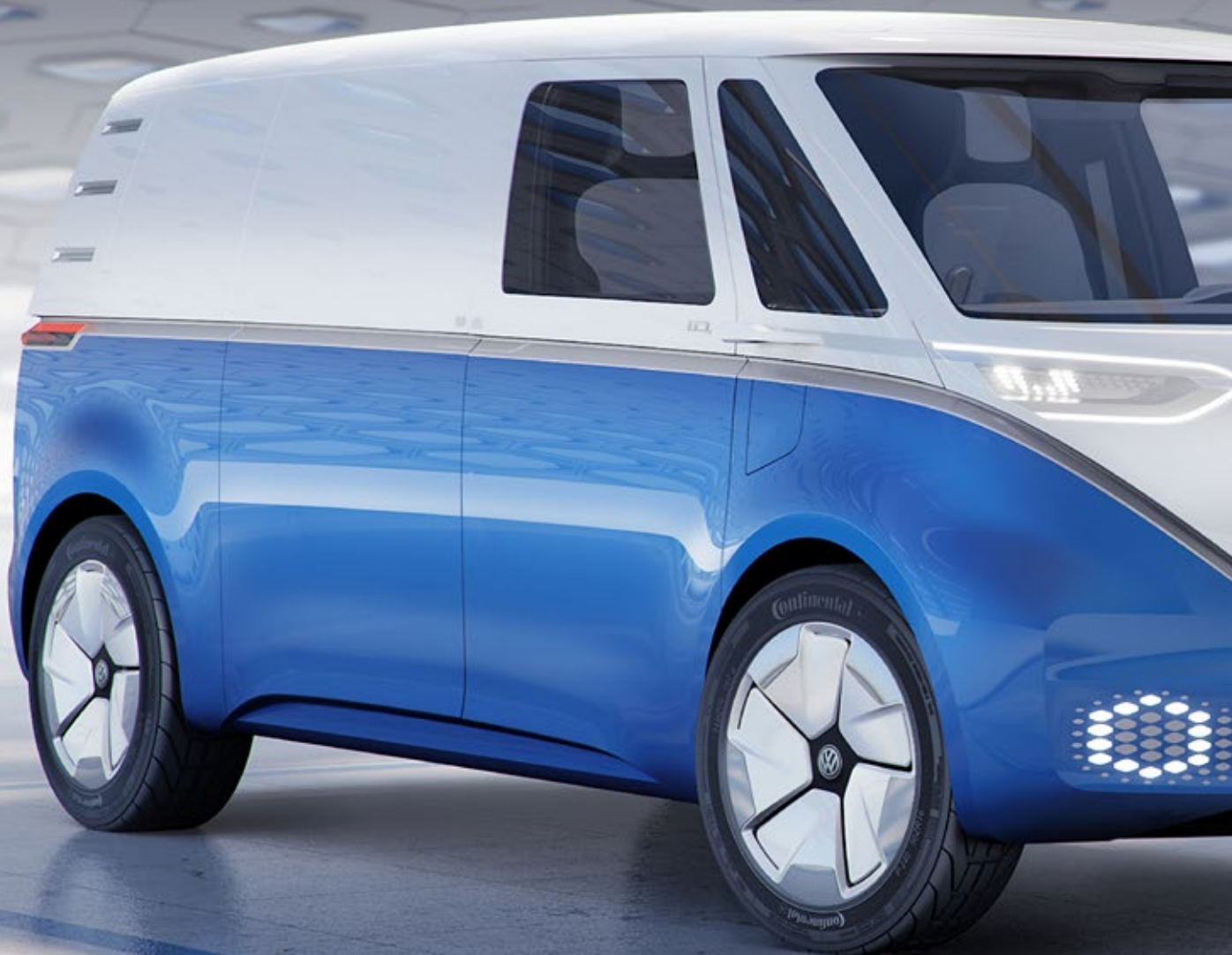
V oblasti flotilového predaja bude spoločnosť Elli ako partner koncernových značiek pomáhať zákazníkom pri rozširovaní počtu elektrických vozidiel v ich vozidlových parkoch. Na želanie bude poskytovať poradenstvo aj firmám bez flotily služobných vozidiel v oblasti energie a nabíjajúcej infraštruktúry, predovšetkým so zameraním na inštaláciu, prevádzku a servis. V súčasnosti Elli rokuje o spolupráci pri budovaní nabíjajúcich staníc s veľkými obchodnými sieťami (hypermarketmi) v Nemecku.

## On the road – nabíjanie na cestách

---

Okrem toho spoločnosť Elli ako poskytovateľ služieb mobility prispieva k zjednodušeniu nabíjania na verejných nabíjajúcich staniciach vydávaním nabíjajúcej karty, ktorá umožňuje komfortné digitálne zúčtovanie v rámci taríf prispôbených individuálnym potrebám zákazníka.

» NOVÝ ČLEN RODINY  
BODUJE DOJAZDOM. «



**106 mm**

O TOĽKO JE DODÁVKA  
DLHŠIA OPROTI  
PÔVODNE  
PREDSTAVENÉMU MPV.

# Transporter, ktorý prišiel z budúcnosti.

Nulové emisie, automatizovaná jazda, dojazd až 550 kilometrov. A parádna výbava pre všetkých remeselníkov. To je I.D. BUZZ CARGO, štúdia dodávky s veľkosťou legendárneho Transporteru.

TEXT Štěpán Vorlíček FOTO Volkswagen AG



## Závěrečný účet

Užitková hmotnosť: 800 kg  
 Dĺžka: 5 048 mm  
 Šírka: 1 976 mm  
 Výška: 1 963 mm  
 Rázvor: 3 300 mm  
 Priemer otáčania: 10 m  
 Kapacita akumulátorov:  
 48 až 111 kWh  
 Výkon elektromotora: 150 kW

# 0,8 m<sup>2</sup>

**JE PLOCHA STROPNÉHO  
 SVETLA, KTORÉ OSVETĽUJE  
 NÁKLADNÝ PRIESTOR.**



**K**oncom septembra 2018 sa na veľtrhu úžitkových vozidiel IAA v Hannoveri predstavila zaujímavá dodávka odvodená od koncepčného vozidla I.D. BUZZ. Prvý raz sme ho mohli vidieť pred dvoma rokmi v Detroite. Aj súčasná novinka má všetky predpoklady osloviť tých, ktorí potrebujú praktickú pracovnú dodávku – a k tomu na cestách za prácou vyzerať veľmi, veľmi dobre.

I.D. predstavuje novú generáciu sieťovo prepojených automobilov. Nový člen tejto rodiny boduje rovnako ako ostatní dojazdom porovnateľným so súčasnými vozidlami so zážihovými motormi, dizajnom alebo prekvapujúco štedrou dávkou vnútorného priestoru. Prednosťou je takisto modulárna koncepcia akumulátorov: vozidlá sa budú dodávať s rozlične veľkými súpravami

podľa účelu využitia a s ohľadom na rozumnú cenu. Základom novej dodávky je, tak ako pri všetkých modeloch I.D., nová modulárna platforma MEB pre vozidlá s elektrickým pohonom. Tá v závislosti od veľkosti akumulátorov a príslušného modelu umožňuje dojazd asi 330 až 550 kilometrov (podľa metodiky WLTP).

Štúdia I.D. BUZZ CARGO sa od staršieho MPV odlišuje okrem iného novou strechou so solárnym panelom, zadnými krídlými dverami so širokým uhlom otvorenia a novým zadným nárazníkom. Ako je pri ľahkých úžitkových vozidlách bežné, nie sú s ohľadom na optimálne využitie nákladového priestoru s regálovým systémom na strane vodiča posuvné dvere. Predné a posuvné dvere sa otvárajú elektricky. Z vonkajšej strany sa otváranie aktivuje pomocou senzora. I.D. BUZZ CARGO rozpozná oprávnenú osobu pomocou digitálneho kódu, ktorý sa odošle do vozidla z inteligentného telefónu. Rovnako zaujímavý je aj solárny modul na streche. Fotovoltický systém vyrába toľko energie, že dokáže predĺžiť dojazd štúdie až o 15 kilometrov denne. To znamená, že čím dlhšie bude auto stáť na slnku, tým ďalej vďaka tomu dôjde.

## Vzadu je to ešte inteligentnejšie

Nakladací priestor za trojicou sedadiel a deliacou stenou je tiež úplne nový. Obsahuje regálový systém, ktorý je vybavený senzormi a systémom svetelnej signalizácie. To všetko je sieťovo prepojené s vozidlom. Pomocou Wi-Fi sa informácie prenášajú do tabletov v nákladnom priestore a na prístrojovú dosku. Funkčná riadiaca jednotka komunikuje prostredníctvom bezdrôtovej siete napríklad so systémom na správu objednávok a zákaziek spoločnosti, pre ktorú vozidlo jazdí. Všetko vybavenie, tovar alebo zásielku je možné sledovať. To umožňuje prostredníctvom internetu v reálnom čase spravovať náklad a náradie vo vnútri vozidla podľa druhu a množstva. Okrem toho slúži zadná časť štúdie ako mobilná dielňa. Pri otvorených zadných dverách je možné rozložiť pracovný stôl. Elektrické zásuvky 230 V/16A, ktoré sú pripojené na akumulátor, zabezpečujú napájanie dokonca aj výkonných pracovných nástrojov.



# Stačí povedať áno!



## Garancia mobility LongLife. Svoje sľuby dodržíme.

Sú chvíle, keď je naozaj dôležité prísť načas. Ochrana a pomoc nepretržite 24 hodín denne. Získajte ešte väčšiu bezpečnosť a pohodlie na vašich cestách. S našou Garanciou mobility LongLife sa aj v prípade technickej poruchy alebo nehody dostanete bezpečne do cieľa.



**Volkswagen**

# Sloboda na tri písmená: GTI

## Môj originálny štýl.

GTI je čistá mágia. Jeho sila vyráža dych. Jeho výkony rozbúšia srdce. Jeho insígnie dodajú ten správny štýl do mesta. Kolekcia GTI – lebo originál je len jeden. Inšpirujte sa aj vy!

### Športové vrecko

Trendové vrecko so šnúrkami s veľkou fototlačou vozidla GTI na prednej strane a s červeným gumovým logom GTI naboku. Dá sa zhora stiahnuť a nosiť ako ruksak. Rozmery: 35 x 45 cm.



### Hrnček „GTI“

Správny štart do nového dňa! Elegantný čierny porcelánový hrnček na kávu s červeným nápisom GTI. Vhodný aj do umývačky riadu. Objem: 0,34 l.



### Fľaša

Tritánová fľaša v dizajne kára GTI „Clark“. Nylonový držiak s červeným nápisom GTI. Viečko fľaše je osobitne zaistené, aby sa počas prepravy nič nevylialo. Objem: 0,65 l. Výška: 23 cm.



### Kryt na iPhone

Matne čierny vzhľad s lesklou čiernou voštinovou štruktúrou GTI a malým nápisom GTI. Vhodný pre iPhone 7 a 8. Materiál: plast.

### Chronometer

Športovo-elegantný chronometer v matne čiernom puzdre z ušľachtilej ocele. Hodinový strojček Quartz od Citizen Miyota. S koženým remienkom pre pohodlné nosenie. Preklápacia spona s vytlisovaným logom GTI. Vodotesný do 10 ATM. Materiál: ušľachtilá oceľ, koža. Priemer: 42 mm.



### Cestovný kufor

Kabinový kufor, ktorý je nielen extrémne ľahký a zvlášť odolný, ale aj 100 % GTI. Dizajn s typickou voštinovou štruktúrou, logom GTI na prednej strane a červenou farbou vo vnútri. Objem 33 l. Rozmery: 55 x 37 x 20 cm.





### Šiltovka

S veľkou fototlačou a červeným nápisom GTI. Vzadu remienok na nastavovanie obvodu. Typický plochý šilt a sieťované zadné diely.

### Peňaženka

Peňaženka so zabezpečením proti krádeži dát s vytlačenou voštinovou štruktúrou GTI, štýlovým červeným lemovaním a gumovým logom GTI. Špeciálna tieniaca fólia blokuje rádiové signály RFID, a tým chráni digitálne údaje na vašich kartách a dokladoch. Rozmery: 13 x 10 x 2 cm.



### Náramkové hodinky v tvare disku kola

Trojručičkové hodinky s kvalitným puzdrom z leštenej a kartáčovanej ušľachtilej ocele. V tvare proporcionálne zmenšeného disku Brooklyn vrátane brzdového kotúča a strmeňa s výrazným 3D efektom. S vygravírovaným nápisom GTI na disku. Ručičky a indexy Superluminova. Vodotesné do 10 ATM. Automatický hodinový strojček. Materiál: ušľachtilá oceľ. Priemer: 4,2 cm.



### Šatka

Lahká a mäkká šatka s votkaným károm originálnej potahovej látky sedadiel GTI „Clark“ a červeným logom GTI. Rozmery: 200 x 90 cm.



### Vankúš

Tento štýlový a pohodlný vankúš musí mať každý fanúšik GTI kolekcie! Vymeniteľná obliečka vankúša je vyrobená z pevného bavlneného materiálu. Červený ripsový pás s potlačou „Close before race!“ na zadnej strane. Rozmery: 50 x 50 cm.



### Kryt na iPhone

V obľúbenom dizajne sedadiel GTI „Clark“ s decentným nápisom GTI na hornom okraji. Vhodný pre iPhone 7 a 8. Materiál: plast.

### Hrnček „GTI Clark“

Porcelánový hrnček s uškom v dizajne potahovej látky sedadiel GTI „Clark“. Vnútrotný okraj hrnčeka je potlačený nápisom GTI vo farbe tornado červená. Vhodný aj do umývačky riadu. Objem: 0,35 l.



Pre bližšie informácie týkajúce sa cien a dostupnosti Originálneho príslušenstva kontaktujte niektorého z našich autorizovaných partnerov Volkswagen. Ich zoznam nájdete na webových stránkach [www.vw.sk](http://www.vw.sk).

# Novinky

**ZO SVETA VW.** Volkswagen našiel riešenie, ako recyklovať batérie elektromobilov pre mobilné nabíjacie stanice.

## Powerbank pre elektromobily



hradí nabitým. Pri využití elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov tak umožňuje mobilitu neutrálnu z hľadiska CO<sub>2</sub>.

Lítiovo-iónové batérie, použité v mobilnom stojane, pochádzajú z modúlárnej stavebnice elektromobility MEB koncernu Volkswagen. To umožňuje funkčnú recykláciu trakčných batérií vozidiel, ktoré tým dostávajú šancu na druhý život. Ak kapacita batérie vozidla časom klesne pod definovanú úroveň, musí sa vymeniť. Dobré články modúlárnej koncepcie batérie sa dajú využiť v mobilnom nabíjacom stojane, čím sa šetria cenné suroviny. Prvé mobilné nabíjacie stanice budú v rámci pilotného projektu rozostavené vo Wolfsburgu ešte v prvom polroku 2019, sériová výroba sa začne v roku 2020 v Hannoveri.

**D**ivízia výroby komponentov Volkswagen Group Components predstavila na ženevskom autosalóne dizajnovú štúdiu mobilného nabíjacieho stojana blízku sériovej verzii.

Koncepciou to je vlastne veľká mobilná batéria s nabíjacími káblami pre štyri vozidlá, ktorá sa dá priviezť a postaviť na miesto, kde je potrebné nabíjať elektromobily a nie je k dispozícii dostatočná stacionárna nabíjacia infraštruktúra. Po pripojení na verejnú elektrickú sieť sa stojan dá využívať aj ako stacionárna nabíjacia stanica.

Kapacita zabudovaných batérií je 360 kWh. Vďaka technológii zrýchleného nabíjania jednosmerným prúdom je k dispozícii nabíjací výkon až 100 kW. Nabíjací stojan má kompaktný pôdorys 120 x 100 cm, preto sa dá

postaviť prakticky všade - v mestskom centre, na športových podujatiach, štadiónoch alebo festivaloch. Po vybití batérie sa stojan jednoducho na-



# 5 ROKOV S ÚSMEVOM

Volkswagen Amarok teraz s 5-ročným Grátis servisom a možnosťou 5-ročnej záruky.



Ak ste rodený dobrodruh, potrebujete nielen objavovať, ale aj zdolávať. Zatiaľ čo vy budete zdolávať prekážky v živote, on zvládne tie v teréne. Nekompromisný a temperamentný, taký je Volkswagen Amarok. Nechajte sa lákať maskulínnym dizajnom a spoľahnite sa na robustnú konštrukciu a silný šesťvalcový naftový motor prepĺňaný turbodúchadlom. Nečakajte, rozhodnite sa pre Volkswagen Amarok a jazdite 5 rokov s úsmevom.

Viac na [www.vwuzitkove.sk](http://www.vwuzitkove.sk)

**GRÁTIS SERVIS**  
5 ROKOV/150 000 km

AŽ DO **5 ZÁRUKA**  
ROKOV



**Úžitkové  
vozidlá**

Akcia bezplatný servis – „Grátis servis“ platí na predpísané servisné úkony špecifikované v servisnej knižke. Podmienky akcie nájdete na [www.vwuzitkove.sk/gratis-servis](http://www.vwuzitkove.sk/gratis-servis) a u každého autorizovaného predajcu značky Volkswagen Úžitkové vozidlá. Predĺžená záruka až na 5 rokov je za príplatok. Viac informácií, podrobnosti o ponuke modelov, o ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a o uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Spotreba paliva v l/100 km: 7,6 – 9,2 (kombinovaná), emisie CO<sub>2</sub> v g/km: 199 – 243 (kombinované). Všetky uvedené ceny sú importérom odporúčané ceny pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Fotografia je ilustračná.



# Budúci štýlový pick-up môže vyzerat' aj takto.

TEXT Radoslav Petřík FOTO Volkswagen

**G**igant Volkswagen má vo svojom portfóliu naozaj veľké množstvo modelov a aby toho nebolo málo, pribudnúť by k nim mal ďalší. Automobilka totiž predstavila ešte vlani na autosalóne v Sao Paule koncept budúceho globálneho pick-upu s kompaktnými rozmermi. Jeho hlavným zameraním však nebude len terén, ale aj jazdenie po meste či pláži. Avšak pekné po poriadku – značka osadila štúdiu Volkswagen Tarok na modulárnu platformu MQB, čiže ide o akési spojenie športovo-úžitkového modelu a pick-upu. Skromnejším rozmerom, než má súčasný Volkswagen Amarok, sekunduje štýlový dizajn so štvordverovou karosériou. Už na pohľad nebude auto zrejme schopné podávať také dobré výkony väčšieho brata, no zároveň prináša do mesta výhody crossoverov – menšie rozmery, jednoduchšie ovládanie a parkovanie, civilnejší vzhľad. Aj napriek tomu však bude

svojou dĺžkou dosahovať úctyhodných päť metrov (o približne 250 milimetrov menej než v prípade Amaroku).

## ŠTÝL KOMBINUJE S VARIABILITOU

Predná časť nadväzuje na nový dizajnový jazyk značky, no ako je to pri konceptoch zvykom, LED svietenie je potiahnuté po celej šírke masky chladiča či okolo nižšie osadených otvorov na prívod vzduchu. Pozornosť priťahuje strieborná ochranná lišta či doplnok v podobe nápisu Tarok na nárazníku. Podobnosť s už existujúcimi modelmi z portfólia je aj v zadnej časti,

kde môžeme vidieť prepojené koncové svetlomety, svietiace logo značky a praktickú nástupnú hranu. Po C-stĺpik auto vyzerá ako klasické kompaktné SUV či crossover, avšak smerom k zadnej časti už nastáva zmena v podobe ložnej plochy. Tá ponúka priestor s dĺžkou 1 206 milimetrov, no komu by to nestačilo, má možnosť prepojiť vonkajšiu časť s vnútornou. Vďaka tomu získate až 1 861 milimetrov dlhý priestor na prípadný náklad a ak by ani tento údaj nevyhovoval, je možné dosiahnuť až 2 775 milimetrovú dĺžku ložnej plochy, ktorú dosiahnete úplným sklopením operadiel zadných sedadiel a aj otvorením koncových dve-



rí pick-upu. Šírka ložnej plochy medzi podbehmi kolies je 1 090 milimetrov a jej bočné panely sú pomerne vysoké – až 600 milimetrov. Novinka má nosnosť niečo vyššie jednej tony, takže nejde o nijakého slabocha, no ťažké pracovné nasadenie bude stále zastupovať najmä existujúci Volkswagen Amarok.



## DIGITALIZÁCIA V AKCII

Interiér už je pomerne známy z ostatných športovo-úžitkových vozidiel značky Volkswagen, čo môže naznačovať, že model je skutočne pripravený čoskoro nastúpiť do sériovej výroby. Svedčí o tom nielen rozloženie interiéru, ale aj celkové riešenia – ako existujúce kľučky dverí, klasické kolesá, osadené spätné zrkadlá a podobne. To nebýva pri konceptoch automobiliek príliš zvykom. Zároveň však digitalizovaný interiér predznamenáva novú cestu vpred pick-up segmentu.

Digitalizovaný interiér koncepcie Tarok naznačuje novú cestu vpred pick-up segmentu. V kabíne je pred vodičom prispôsobiteľný digitálny prístrojový štít s uhlopriečkou 11,7-palca a hneď vedľa neho je dotykový displej infotainmentu s veľkosťou 9,2-palca, pričom sú oba opticky spojené do jedného čierneho celku. Palubnú dosku i panely dverí zdobia svieže modré prvky. Zaujímavosťou je osadenie priamo do stredovej konzoly jedného zvukového reproduk-



tora, ktorý je vyberateľný a ľahko ho prepojiť pomocou rozhrania Bluetooth so svojim smartfónom. Stredový tunel potom tvoria už známe tlačidlá, otočný volič jazdných režimov 4Motion Active Control či napríklad volič automatickej šesťstupňovej prevodovky. Vodič má v tomto prípade k dispozícii pohon všetkých kolies a štyri jazdné režimy, medzi ktorými nechýba ani offroad, sport či režim na sneh.

## ZAÚJÍMAVÝ POHON

Koncept Volkswagen Tarok poháňa štvorvalec s objemom 1,4 litra, ktorý je schopný ponúknuť výkon až 110 kW (150 koní). Turbomotor je schopný spaľovať čistý etanol i jeho zmes s benzínom. Je spojený so šesťstupňovou samočinnou prevodovkou a pohonom všetkých kolies 4Motion. Pravdepodobne sa dostane aj do sériovej výroby, pričom okrem neho sa hovorí aj o dvojlitrovom naftovom agregáte, ktorý by bol najmä v Európe určite obľúbenejší. Na brazílsky trh by mal prísť koncept v sériovej podobe už v blízkej budúcnosti. Kedy sa ho dočkáme aj na ostatných trhoch, zatiaľ nie je jasné.



# Aplikácie, ktoré si pribalíte na cestu.

TEXT Alžbeta Harry Gavendová  
ILUSTRÁCIE Dreamstime.com

## Booking

Z času na čas vás môže na cestách zastihnúť nečakaná udalosť a zdržíte sa. V tom prípade vám pomôže medzinárodná aplikácia Booking, vďaka ktorej si nájdete vyhovujúce ubytovanie. Patrí k najvyššie hodnoteným aplikáciám vo svojom odbore.

Hodí sa však aj všetkým dobrodruhom, ktorí si chcú za jazdy z mobilu vyhľadať nocľah, prípadne predĺžiť pobyt v niektorej z destinácií. K rezerváciám a prípadným úpravám máte neustále prístup.

## Spotify

Na cestách v aute síce môžete počúvať aj rádio, no moderné streamovacie služby poskytujú dosť slušný hudobný výber. A to presne podľa vášho gusta.

So Spotify nemusíte navyše tráviť čas počúvaním rôznych reklám či piesní, ktoré sa v rádiách počas dňa i opakujú. Ak sa navyše nachádzate v teréne so slabším pokrytím signálu, hudbu si do smartfónu môžete stiahnuť a počúvať aj offline, teda bez zbytočného miňania dát.

## Android Auto

Aplikácia určená fanúšikom a majiteľom operačného systému Android. Pomocou nej môžu ľahko prepojiť svoj smartfón s infotainmentom auta a získať tak zaujímavé možnosti. Priamo na displeji vozidla budete mať prístup k vybraným aplikáciám smartfónu, ktoré sú zároveň prispôbené tak, aby čo najmenej oslabovali vašu pozornosť. Môžete využívať vlastné navigácie, ktoré čerpajú informácie z vášho telefónu.

## Apple CarPlay

Je to aplikácia fungujúca na rovnakom princípe ako Android Auto, no je pre používateľov iPhoneov. Svoje auto si prepojíte s telefónom a získate prístup na internet a s ním aj možnosť využívať svoje aplikácie zo smartfónu. Nezabúdajte však, že tak ako pri Android Aute, ani CarPlay ešte nepodporujú všetci výrobcovia automobilov. Trend je však týmto vymoženostiam čoraz viac naklonený.







## Stocard

Vernostné karty využíva množstvo ľudí. Keď sa však vaša peňaženka začne plniť plastovými kartičkami, je lepšie využiť digitálnu formu. Práve na to slúži aplikácia Stocard, ktorá združuje vernostné karty. Stačí si sem zoskenovať čiarový kód kartičiek a môžete ich odložiť. Pri platbách tak môžete ukázať len aplikáciu. Motoristi to ocenia najmä pri zbieraní bodov na čerpacích staniach.

## Listen

Táto aplikácia je zatiaľ dostupná len pre operačný systém iOS. Princípom je zjednodušenie ovládania aplikácie na prehrávanie hudby. Základom sú totiž veľké prehľadné ikony, takže nemusíte žmúriť na malé tlačidlá v aplikáciách s hudbou a odvádzať svoju pozornosť od jazdy. V podstate len „šmyknete“ prstom po displeji a posunie vás na ďalšiu pesničku. Znamená to akoby ovládanie gestami.

## Castbox

V prípade, že veľkú časť dňa trávite na cestách, šoférovanie si môžete spríjemniť aj podcastami. Tie sú čoraz populárnejšie a sú určené všetkým, ktorí sa neboja dlhších formátov. Aplikácia Castbox obsahuje milióny podcastov na najrôznejšie témy od technológií cez životné prostredie až po módu. Nájdete tu nielen zahraničné relácie typu Ted Talks, ale aj slovenské tituly z oblasti spravodajstva, aktualít či lífestyly.

## Chargemap

Motoristi, to nie sú len šoféri benzínových či naftových áut. Patria sem i majitelia elektromobilov. A práve pre nich je tu aplikácia Chargemap. Ako napovedá názov, je to mapa nabíjajúcich staníc, ktoré však nájdete nielen na Slovensku, ale i po celom svete. V známom okolí ju možno nebudete potrebovať, no keď sa vyberiete do cudzieho mesta či do zahraničia, takáto pomôcka sa vám zíde.





# Elektrický Golf

## už jazdí samostatne.

Budúcnosť dopravy bude môcť vyzeráť aj tak, že v automobiloch budeme už len sedieť. Autonómne systémy sú zatiaľ obmedzené aj legislatívou v krajinách, no zároveň sa ešte žiadnej automobilke nepodarilo dostať na trh vozidlo s pokročilým stupňom autonómity.

TEXT Radoslav Petřík FOTO Volkswagen

Náruživých vodičov to môže sklamať, avšak na druhej strane by mohla automatizovaná jazda výrazne prispieť k bezpečnosti na cestách. Volkswagen Group Research preto aktuálne testuje automatizované vozidlá priamo v mestskej doprave nemeckého Hamburgu.

Je to prvýkrát, čo automobilka Volkswagen začala testovať automatizovanú jazdu úrovne 4 v reálnych jazdných podmienkach vo veľkom nemeckom meste. Odteraz tak bude trojkilometrový úsek brázditiť päť plne elektrických špeciálne upravených vozidiel e-Golf. Výsledky sa budú zapisovať do testovacích jednotiek, ktoré budú priebežne vyhodnocované s prihliadnutím na všetky pravidlá na ochranu údajov, budú zahrnu-

té do početných výskumných projektov skupiny v oblasti automatizovanej jazdy, slúžiac na testovanie služieb orientovaných na zákazníka či pomáhať optimalizovať individuálnu dopravu.

„Testy sa zameriavajú na technické možnosti, ako aj na požiadavky mestskej infraštruktúry. Aby boli vozidlá v budúcnosti ešte bezpečnejšie a pohodlnejšie, musia sa vozidlá nielen stať autonómny, ale aj inteligentnejšími – aj mestá musia zabezpečiť digitálny ekosystém, ktorý umožní vozidlám komunikovať so semaforami a systémami riadenia dopravy, ako aj medzi sebou,“ hovorí Axel Heinrich, vedúci skupiny Volkswagen Group Research.

V Hamburgu sa v súčasnosti buduje až deväťkilometrový digitálny testovací okruh pre automatizované a prepojené ria-

denie, ktoré je naplánované na rok 2020. Na tento účel mesto Hamburg postupne modernizuje semaforey s komponentmi pre komunikáciu infraštruktúra s vozidlom (I2V) a vozidlo s infraštruktúrou (V2I). Volkswagen a mesto Hamburg tak prijímajú rozhodujúci krok k ďalšej optimalizácii dopravných tokov prostredníctvom digitalizácie a plnohodnotnej implementácie automatizovanej jazdy v meste.

Michael Westhagemann, hamburský senátor pre ekonomiku, dopravu a inovácie, povedal: „O dva a pol roka budeme hostiť Svetový kongres pre inteligentné dopravné systémy (ITS). Automatická jazda pritom bude hrať kľúčovú úlohu. Teší ma, že náš strategický partner Volkswagen sa už stal prvým používateľom nášho digitálneho testovacieho okruhu. Založíme Hamburg ako modelové mesto pre inteligentnú mobilitu a v roku 2021 predstavíme početné inovatívne projekty mobility pre globálne publikum.“

### AUTONÓMNY

Model Volkswagen E-Golf nakonfigurovaný spoločnosťou Volkswagen Group Research zoskupuje spolu 11 laserových skenerov, sedem radarov a 14 kamier. Počas pravidelných testovacích jazd sa vymieňa až päť gigabajtov dát za minútu, z ktorých každá trvá niekoľko hodín. Výpočtový výkon ekvivalentný približne 15 prenosným počítačom je schovaný v kufri špeciálne upraveného Volkswagenu e-Golf. Toto množstvo údajov v kombinácii s najmodernejšou technológiou snímačov zaisťuje, že údaje o chodoch, cyklistoch, iných automobiloch, križovatkách, pravidlách premávky, zaparkovaných vozidlách a zmenách jazdných pruhov v pohybujúcej sa premávke sú zachytené v podľa možnosti najkratších vzdialenostiach a v milisekundách. Napriek rôznorodosti a komplexnosti informácií musí však umelá inteligencia, používaná v softvéri vozidla, registrovať všetky relevantné objekty a odpovedať na ne bez spustenia najrôznejších falošných poplachov. **Samozrejme, z bezpečnostných dôvodov budú za volantom počas všetkých testovacích jazd v Hamburgu sedieť aj špeciálne zaškolení vodiči.**

# UŠETRÍTE



Volkswagen Touareg **ALL INCLUSIVE** teraz už od **49 990 €**

✓ **ALL INCLUSIVE VÝHODY GRÁTIS**

**ZÁRUKA** na 5 rokov/100 000 km

**SERVIS** na 5 rokov/100 000 km

**REGISTRAČNÝ POPLATOK**

**FINANCOVANIE** s 0 % úrokom na 1/3 alebo 1/4

Nový Touareg môže byť váš s ALL INCLUSIVE výhodami v celkovej hodnote až do 5 000 € celkom zadarmo! Získajte záruku na 5 rokov/100 000 km v hodnote 1 100 €, servis na 5 rokov/100 000 km v hodnote 1 200 € a registračný poplatok v hodnote až do 2 700 €.

Navyše, teraz môžete svoj nový Touareg financovať s 0 % úrokom na 1/3 alebo 1/4, stačí si len vybrať.

Nový Touareg s množstvom ALL INCLUSIVE výhod, atraktívnym financovaním, modernými technológiami a asistenčnými systémami na vás čaká u vášho predajcu Volkswagen. Neváhajte a objednajte sa na testovaciu jazdu ešte dnes, akcia platí len do 31. 5. 2019.



Volkswagen

Predĺžená Záruka **3** **4** **5** Servisný balík **1** **2** **3** **4** **5** Financovanie **1/3** **1/4** **1,99%**

Spotreba paliva v l/100 km: 6,6 – 8,9 (kombinovaná), emisie CO<sub>2</sub> v g/km: 173 – 203 (kombinované). Trieda energetickej efektivity: B – D. 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. Inzercia obsahuje reklamu na produkty „Financovanie Profi Kredit“ a „Financovanie 1,99%“ od spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o.

1,99%

## MODERNÉ AUTÁ S MODERNÝM FINANCOVANÍM.

Všetky modely Volkswagen  
teraz s úrokom 1,99 %.

**Mať nové auto je moderné. Šetriť je moderné. Financovať s nami je moderné!** Rozhodnite sa pre Volkswagen up!, Polo, T-Cross, T-Roc, Golf, Golf Variant, Golf Sportsvan, Touran, Tiguan, Tiguan Allspace, Passat, Passat Variant, Arteon, Sharan alebo Touareg, **financujte ho cez klasický úver alebo kredit na nové vozidlá a získajte ho teraz aj s výhodným úrokom len 1,99 %!**

### Základné informácie o produkte Úver s úrokom 1,99 %:

- Spracovateľský poplatok 0,99 %
- Ponuka platí pre fyzické aj právnické osoby
- Vyžadované poistenie v splátkach\*
- Trvanie zmluvy 24 – 72 mesiacov
- Akontácia 20 – 70 %

[www.vwfs.sk](http://www.vwfs.sk)

\* Klient má možnosť uzatvoriť finančnú službu aj oddelene, bez doplnkovej služby „Poistenie“, za štandardných trhových podmienok.

Produkt Úver s úrokom 1,99 % platí na všetky vozidlá Volkswagen s dobou úveru 24 až 72 mesiacov pri vopred hradenej časti obstarávacej ceny vozidla vo výške 20 – 70 % so spracovateľským poplatkom za uzatvorenie zmluvy vo výške 0,99 % z financovanej hodnoty. Podmienkou získania úroku 1,99 % je uzatvorenie havarijného poistenia, povinného zmluvného poistenia a poistenia finančnej straty GAP v mesačných splátkach. **Reprezentatívny príklad financovania s úrokom 1,99 %:** Volkswagen Golf Edition Comfortline 1.0 TSI/85 kW v cenníkovej cene 16 380 € vrátane DPH (cena vrátane Innovation bonusu 2 000 €), pri 30 % akontácii (4 914 €) počas 48 mesiacov splácate mesačne 248,71 €. Splátka so značkovým poistením je 332,31 €. Spracovateľský poplatok je 0,99 % z financovanej hodnoty (113,51 €), RPMN bez poistenia je 2,51 % a RPMN s poistením je 16,65 %. Viac informácií nájdete na [www.vwfs.sk](http://www.vwfs.sk). Platnosť akcie od 7. 2. 2019 do 31. 12. 2019.