

Volkswagen Taigo – prvé SUV coupé, ktoré prináša nové perspektívy  
VW ID.3 – s elektromobilom krížom cez Európu

# Volkswagen Magazín

jeseň 2021

6 omylov o pative · Vysokovýkonné modely v červenej farbe · Golf R a Golf Variant R · Polo GTI · ID.4 GTX

jeseň 2021

Volkswagen Magazín

Multivan

## Nový Volkswagen Multivan

Vzor moderného vanu





# Špecialista na opravy po nehode

Karoséria, lak a likvidácia nehody



## Po oprave ako nové.

Keď sa niečo stane, stačí nám jednoducho zavolať. Sme tu pre vás 24 hodín denne. Núdzová pomoc na mieste alebo náhradná mobilita. Odborné opravy presne podľa predpisov výrobcu s použitím Originálnych dielov Volkswagen®. Hodnota vášho vozidla zostane zachovaná na tej najvyššej možnej úrovni. A tiež pomoc pri vybavovaní formalít s poisťovňou. Zavolajte na 0800 11 51 84 alebo kontaktujte svojho Špecialistu na opravy po nehode.

**Volkswagen Servis**



volkswagen.sk

# Jazda v protivetre

**Napriek nepriaznivej situácii v automobilovom priemysle Volkswagen pokračuje v nastúpenom trende transformácie s ambíciou stať sa lídrom v oblasti udržateľnej mobility.**

Aktuálna celosvetová situácia v automobilovom priemysle, vyvolaná obmedzením dodávok niektorých komponentov, predovšetkým polovodičovými prvkami, sa dotýka všetkých výrobcov. Nevyhol sa jej ani Volkswagen, no napriek tomu sa za prvých 9 mesiacov roka 2021 podarilo odovzdať zákazníkom na celom svete takmer 3,8 milióna osobných automobilov, čo predstavuje mierny medziročný nárast o 3 percentá oproti „kovidovému“ roku 2020. Pozitívne je, že oveľa viac sa predalo vozidiel s výlučne elektrickým pohonom. Za prvé tri štvrtroky Volkswagen odovzdal zákazníkom 167 800 takýchto osobných a 2300 ľahkých úžitkových vozidiel, čo predstavuje medziročný nárast o 169, respektíve 150 percent. Prejavilo sa to aj na Slovensku, kde sme za prvé tri štvrtroky dodali zákazníkom 129 elektrických vozidiel a tým dosiahli trhový podiel 18,1 percenta ako lídri segmentu elektrických vozidiel.

K celosvetovému výsledku prispelo kontinuálne rozširovanie ponuky, kde k minuloročnému debutantovi ID.3 v tomto roku pribudol prvý globálny elektrický model značky ID.4, od leta doplnený vysoko výkonnou verziou ID.4 GTX s pohonom všetkých kolies. Samotný model ID.3, ktorý sa začal v Európe predávať začiatkom októbra 2020, priniesol značke 70 000 nových zákazníkov. Onedlho sa začne predávať aj ID.5 – SUV-kupé odvodené od ID.4. Pohľad do trochu vzdialenejšej budúcnosti – do roku 2025 poodhalila štúdia ID.LIFE, vystavovaná v septembri na autosalóne IAA Mobility 2021 v Mníchove. Mestský crossover s elektrickým pohonom predných kolies naznačuje jednu z možných podôb budúceho modelu ID.2, ktorým chce Volkswagen priniesť plnohodnotnú alternatívu k malému automobilu so spaľovacím motorom. Vďaka modulárnej stavebnici elektromobility MEB napriek dĺžke tesne nad 4 metre poskytuje vnútorný a batožinový priestor na úrovni Golfa ôsmej generácie.

Ale aj v segmente automobilov so spaľovacím motorom Volkswagen prináša atraktívne novinky. Modernizovaný malý bestseller Polo dostal športovú verziu GTI. Sparing partnera novému Polu bude robiť nový model Taigo – prvé crossover-kupé Volkswagen v Európe, ktoré posilní pozíciu značky v najnižších segmentoch trhu. Taigo sa od októbra už dá objednávať v rámci predpredaja, prvé vozidlá sa



v showrooomoch predajcov objavia začiatkom roka 2021. Novinkou v rade Golf je vysoko výkonné kombi Golf Variant R, vybavené najnovším evolučným stupňom pohonu všetkých kolies 4Motion.

Transformácia automobilového priemyslu premiešava modelové programy značiek. Kým niekde dochádza k redukcii neperspektívnych modelov, pri značke Volkswagen Úžitkové vozidlá sa ponuka naopak rozširuje. Populárny modelový rad stredného vanu sa postupne rozdelí na tri línie. Nedávno modernizovaný Transporter 6.1 sa bude naďalej vyrábať v úžitkových verziách, aj ako minibus Caravelle a kempingové verzie California. Multivan prichádza ako samostatný model na úplne novej technickej báze. Vďaka stavebnici MQB je nielen ľahší, komfortnejší a celkovo „osobnejší“ ale môže mať po prvý raz aj pohon plug-in hybrid, čo má význam pre splnenie flotilových limitov emisií CO<sub>2</sub>. Interiér je so siedmimi samostatnými sedadlami ešte praktickejší a variabilnejší. O všetkých týchto témach sa dozviete viac na stránkach nášho magazínu. Nechýbajú ani pohľady do zákulisia dizajnu, zaujímavosti o spoločnosti Volkswagen Slovakia oslavujúcej 30. výročie, rozhovory so zaujímavými osobnosťami, praktické informácie, ani cestopis – dovolenka v Dolomitoch – samozrejme s kempingovým automobilom Volkswagen California. Želám vám príjemné čítanie.

**Milena Holweg**

Riaditeľka úseku Volkswagen Osobné vozidlá



**6**  
Štúdia ID.LIFE  
naznačuje  
možnú podobu  
budúceho malého  
elektromobilu ID.2



**14**  
Prvým SUV-kupé  
značky Volkswagen  
v Európe je model  
Taigo, ktorý sa už  
dá objednať aj na  
Slovensku.

**16**  
Nové Polo GTI  
s výkonom 152 kW  
(207 k) a štandardnou  
7-stupňovou  
prevodovkou DSG prináša  
dynamiku do segmentu  
malých automobilov.



# Obsah

Jeseň 2021

**6**  
**Výstava**  
Na autosalóne IAA Mobility  
2021 v Mníchove mala  
premiéru už ôsma štúdia  
Volkswagen na báze MEB.

**10**  
**Predstavenie**  
Ponuku prvého elektrického  
SUV značky Volkswagen  
rozširuje vysoko výkonný  
model ID.4 GTX s pohonom  
všetkých kolies.

**14**  
**Predstavenie**  
Jesennou novinkou je SUV-  
kupé Taigo.

**18**  
**Predstavenie**  
Modernizovaný Polo je na  
výber aj v športovej verzii  
GTI.

**20**  
**Predstavenie**  
Ani v ôsmej generácii  
kompaktného bestsellera  
nechýba vysoko výkonné  
kombi Golf Variant R.

**22**  
**Predstavenie**  
Nový Multivan je ľahší,  
aerodynamickejší,  
variabilnejší  
a úspornejší.

**28**  
**Reportáž**  
Cesta s ID.3 na ekologickú  
rely vo Valencii overila, aké  
je to najazdiť po Európe  
takmer 5000 kilometrov s  
elektromobilom.

**32**  
**Rozhovor**  
Dizajnér vysvetľuje ako  
vznikol interiér nových  
elektrických modelov  
Volkswagen.

**36**  
**Rozhovor**  
Špecialistka na farby  
a poťahy poskytne exkurz

Dolomity poskytujú množstvo jedinečných zážitkov nielen v lyžiarskej sezóne.



## 66

Startup Humnokemp vyhladáva atraktívne lokality na súkromných pozemkoch s Volkswagenom T4 California.

do histórie a súčasnosti červenej farby automobilov Volkswagen.

## 40

**Rozhovor**

Továrenský testovací jazdec predstavuje jubilejný Golf GTI Clubsport 45.

## 44

**Príslušenstvo**

Spštením ponuky VW lifestyle sú produkty oslavujúce historické korene.

## 46

**Rozhovor**

Dr. Jozef Uhrík spomína na začiatky 30-ročnej histórie Volkswagen Slovakia.

## 50

**Technológia**

Inteligentné wallboxy ZSE Drive pre domácnosti a malé firmy.

## 52

**Hobby**

Na Gerlach sa s horským bicyklom síce vyjsť nedá, ale zato sa dá za deň vystúpať 2655 výškových metrov.

## 56

**Reportáž**

Nadácia Volkswagen

Slovakia už 13 rokov prispieva k zlepšovaniu života ľudí na Slovensku.

## 59

**Servis**

Ako postupovať pri dopravnej nehode

## 60

**Servis**

Medzi motoristami sa traduje niekoľko mýtov o palive

## 62

**Rozhovor**

Mladý husľový virtuóz Filip Jančík je ambasádorom značky Volkswagen.

## 66

**Klasik**

Humnokemp je inovatívny rezervačný systém pre majiteľov kempingových automobilov

## 70

**Výstava**

Automobily vyrobené v bratislavskom závode Volkswagen Slovakia v Múzeu dopravy

## 72

**Cestopis**

S Volkswagen California Beach cez Dolomity.

# Volkswagen Magazín

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

**Zodpovedný manažér:**

Marek Chovanec,  
Volkswagen Marketing / PR Manager  
marek.chovanec@porsche.sk

Ďalšie číslo magazínu  
vychádza na jar 2022.



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

**Blog**



**VolkswagenSlovensko**



**volkswagen\_slovensko**



**VolkswagenSlovensko**

**#mojvolkswagen**



# Trocha inak

Jesenný medzinárodný autosalón IAA, ktorý sa od roku 1953 konal každý nepárny rok vo Frankfurte nad Mohanom, býval tradične „demonštráciou sily“ automobilových výrobcov, a to nielen nemeckých. Nová koncepcia a nové miesto konania nemeckého autosalónu to radikálne zmenili. Ako napovedá označenia IAA Mobility, v roku 2021 v Mníchove nešlo iba o autá ale o cestnú mobilitu všeobecne, a to predovšetkým s dôrazom na udržateľnosť.

Text: Kamil Pecho Foto: Volkswagen

V tomto duchu bola poňatá aj expozícia značky Volkswagen, ktorej stredobodom bola štúdia ID.LIFE. Toto vozidlo ukazuje, akým smerom sa môže rozvíjať ponuka modelového radu ID. smerom nadol. Z jej doterajšej nomenklatúry je jasné, že pod elektrickým kompaktným ID.3, ktorý je najbližším súrodencom modelu Golf pre éru elektromobility, sú v pláne ešte dva ďalšie modely. Najmenší bude ID.1, ktorý nahradí e-Up! s modernejšou technikou pohonu a priestrannjšou karosériou, dlhou cca 4 metre.

Druhým bude elektrický crossover ID.2, ktorého možnú podobu predstavuje štúdia ID.LIFE – kvázi elektrický T-Cross. Pri jej koncepcii sa dizajnový tím Volkswagen, ktorý v súčasnosti vedie Jozef Kabáň, odklonil od typického dizajnu doterajších elektrických modelov. Dizajnom sa formálne vracia k prapôvodným koreňom značky Volkswagen – nadčasovej jednoduchosti bez zbytočných okrás, funkčnej čistote a sociálnej neutrality, ktorú založil už legendárny VW Chrobák a pokračoval v nej Golf. Ak budú reakcie publika na tento prístup pozitívne,

základný dizajn štúdie sa môže premietnuť aj do sériovej verzie.

### Flexibilita MEB

Proporcie karosérie ID.LIFE sú definované technickou bázou, ktorou je modulárna stavebnica elektromobility MEB koncernu Volkswagen. Ani sa to nezdá, ale je to v poradi už ôsma štúdia značky na tejto báze. Základným konštrukčným prvkom je skriňa lítiovo-iónovej batérie v podlahe karosérie na 10 modulov s článkami, rovnaká ako pri ID.3. V prípade štúdie je osadených iba 9 modulov, čo vytvára kapacitu 57 kWh. Vysoká flexibilita stavebnice MEB, ktorá obsahuje obidve nápravy s pohonom aj bez neho, umožnila vytvoriť elektromobil s predným pohonom. Jedným z dôvodov sú pripravované európske bezpečnostné predpisy, ktoré vyžadujú dlhšiu deformačnú zónu prednej časti karosérie. Na prednej náprave má ID.LIFE permanentne budený synchronný elektromotor, ktorý dosahuje výkon 172 kW (234 k) a okamžite po rozjazde poskytuje maximálny krútiaci moment 290 Nm. Táto zjavne najvýkonnejšia

verzia elektrického pohonu pre budúci ID.2 umožňuje zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,9 sekundy, maximálna rýchlosť štúdie je obmedzená na 180 km/h. Dojazd je približne 400 kilometrov podľa WLTP, na primerane výkonnej nabíjačke s jednosmerným prúdom sa za 10 minút dá dobiť energia na vyše 160 km jazdy.

### Kompaktný formát

Päťdverová štvorsedadlová karoséria malého crossovera má dĺžku 4,09 m a šírku 1,85 m. Výška štúdie je 1,60 m, univerzálny charakter vozidla dodáva svetlá výška 19 cm, ktorá umožňuje jazdu aj mimo spevnených ciest. Použitím pohonu predných kolies sa podarilo skrátiť rázvor oproti ID.3 o 12 cm na 2,65 m – čo je o 10 cm viac ako má rovnako veľký T-Cross s benzínovým motorom. Spolu s rovnou podlahou kabíny bez stredového tunelu predĺžený rázvor prispieva k vnútornému priestoru kabíny prekonávajúcemu väčší Golf. Batožinový priestor je delený dvojistou podlahou vo výške nakladacej hrany. Základný objem hornej časti je 225 litrov,



Inovatívnym prvkom štúdie je strecha z textílu so vzduchovými komôrkami pripevnená zdrhovadlom. Rovnaké vyhotovenie má aj kryt predného batožinového priestoru.

Grafika zadných svetiel kopíruje svetlomety, vrátane osvetleného loga v strede.



pod podlahou je k dispozícii ďalších 108 litrov. Okrem toho má ID. LIFE vpredu ďalší batožinový priestor s objemom 68 litrov. K vysokej variabilite prispieva zvlášť flexibilná koncepcia sedadiel. Predné sedadlá sa dajú úplne sklopiť, čo spolu so sklopnou zadnou lavicou umožňuje vytvoriť rozmanité konfigurácie – až po lôžko dlhé 2 metre. Sklopením operadla zadného sedadla a sedadla spolujazdca sa dá batožinový priestor zväčšiť na maximálny objem 1285 litrov, pričom umožňuje prepravu podlhovastých predmetov do dĺžky 2,25 m. Okrem toho je zadná lavica vybavená aj systémom sklápania ako sedadlá v kine – po vyklopení sedáka dohora sa do kabíny dajú cez zadné dvere naprieč naložiť rozmerné predmety.

### Redukovaný dizajn, ekologické materiály

Karoséria ID.LIFE má jednoduché puristické tvary, jediným ozdobným prvkom je zhora osvetlený prelis lichobežníkového tvaru v bočných dverách. Veľké hladké plochy nenarúšajú nijaké prvky – vonkajšie kľučky dverí sú zapustené a zrkadlá nahrádzajú kamery. Zvláštnosťou päťdverovej, výrazne horizontálne členenej karosérie, je odní-

matelná strecha. Jej zložením sa ID.LIFE premení na polokabriolet s ochrannými oblúkmi, tvorenými v hornej časti prepojenými stĺpkami karosérie. Inovatívny dizajn má aj osvetlenie vozidla. Namiesto samostatných svetlomety je na prednom čele priesvitná plocha z matovaného skla, na ktorej okrajoch dva zrezané kruhy vytvárajú denné, obrysové a smerové svetlá a kruh v strede tvorí osvetlené logo značky. Vo vonkajších kruhoch sa v noci rozsvietia svetlomety LED Matrix. Obdobné vyhotovenie majú aj zadné svetlá. Ako býva pri nových modeloch značky Volkswagen zvykom, ovládanie je v maximálnej miere digitalizované. ID.LIFE má všetky ovládacie prvky sústredené do šesťuholníkového multifunkčného volantu s dohora otvoreným vencom. Na vodorovných ramenách volantu je displej s dotykovými plochami na ovládanie jazdných režimov, svetiel a stieračov. Ďalšie dotykové plochy pre spínače osvetlenia a základné funkcie klimatizácie sú vytvorené na drevenej dyhe obkladu spodného rámu prístrojového panelu. Na zobrazovanie prevádzkových údajov slúži predovšetkým head-up displej, k dispozícii je aj hlasové ovládanie. Infotainment kombinuje integrovaný ozvučovací

a komunikačný systém s koncovým zariadením užívateľa.

Mnoho materiálov použitých na karosérii a v interiéri je kvôli udržateľnosti z prírodných alebo recyklovaných surovín. Napríklad v priehľadnom laku karosérie sú použité na modro zafarbené drevené piliny ako prirodzený pigment. Textil so vzduchovými komôrkami pre strechu a kryt predného batožinového priestoru je vyrobený na 100 percent z recyklovaných PET fliaš. V interiéri je na obklad prístrojového panelu, ako aj predných a zadných stĺpkov karosérie použité drevo certifikované FSC. Sedadlá a výplne dverí sú potiahnuté mikrovláknom Artvelours Eco, vyrobeným z recyklovaných PET fliaš a tričiek. Na ochranu prahov dverí je použitý špeciálny lak z pomletých pneumatík. Dokonca aj na výrobu pneumatík s nízkym valivým odporom (trieda A) rozmeru 235/45 R 20 pre ID. LIFE boli použité prírodné suroviny.

### Hravosť pre osvieženie

Automobilové štúdie musia mať oproti budúcim sériovým modelom vždy niečo navyše a v prípade ID.LIFE sú to v duchu označenia hravé digitálne prvky, oslovujú-



ce budúcu generáciu zákazníkov. Prístup do vozidla umožňuje kamera v strednom stĺpiku na strane vodiča s funkciou rozpoznávania tváre. Vozidlo je vybavené hernou konzolou a videoprojektorom, vďaka čomu sa dá niekoľkými pohybmi pretransformovať napríklad na kino alebo hernú lôžku. Ako obrazovka slúži projekčné plátno s uhlopriečkou cca 86 cm (34 palcov), ktoré sa v prípade potreby vysunie z prístrojového panelu. Pri konfigurácii kina v aute dvaja diváci sedia na zadnej lavici a nohy si môžu pohodlne vyložiť na dopredu sklopené predné operadlá. V kabíne je aj elektrická zásuvka 230 V/16 A pre ďalšie elektronické

zariadenia, rovnaká zásuvka je aj pod servisnou klapkou vpredu pre zariadenia používané „outdoor“.

Prvkom, s ktorým sa v budúcom ID.2 pevne počíta, je možnosť integrácie elektrického vozidla do domácej elektrickej siete. Vďaka obojsmernému nabíjaniu sa batéria vozidla bude dať využiť ako úložisko elektrickej energie – napríklad vyrobenej cez deň fotovoltaickým systémom na streche rodinného domu a využitej v noci na osvetlenie a napájanie elektrických spotrebičov (tzv. Vehicle to Home) alebo odovzdávanej do verejnej siete (Vehicle to Grid). Táto technológia umožňuje užívateľovi znižovať náklady za

elektrickú energiu, čo v budúcnosti bude mať oveľa väčší význam ako dnes.

Pri príležitosti prezentácie stratégie NEW AUTO v júli Herbert Diess, predseda predstavenstva koncernu Volkswagen uviedol, že najmenej elektrické modely na báze MEB by sa mali (v prípade poskytnutia primeraných stimulov zo strany španielskej vlády) vyrábať od roku 2025 v závode Martorell značky SEAT pri Barcelone. Plánovanú ročnú kapacitu 500 000 kusov majú okrem najmenších modelov ID.1 a ID.2 využívať aj ďalšie značky koncernu Volkswagen. Pri svojich najmenších elektrických modeloch Volkswagen uvádza predbežnú cenu od 20 000 eur.



Na prístrojový panel sa dá magneticky prichytiť smartfón alebo tablet a bezdrôtovo prepojiť s vozidlom ako ďalší ovládaci prvok – napríklad pre klimatizáciu. Vtipným detailom sú indukčné nabíjačky smartfónov v čalúnení dverí.



Zadná náprava má priestorovo úspornú konštrukciu s torznou priečkou.

Vonkajšie spätné zrkadlá štúdiu nahrádzajú výsuvné kamery v predných blatníkoch.



Pod servisnou klapkou vpredu je aj odkladací priestor s objemom 8 litrov na nabíjací kábel.



# GTX: Vzrušujúca križovatka

**Toto označenie si zapamätajte. S označením GTX sa totiž zrodila nová ikona vo svete elektrických vozidiel. Znamená luxus, výkon, rýchlosť a dizajn. A má už svojho prvého nositeľa. Čoskoro však pribudne ďalší...**

Text: Juraj Hrivnák

Volkswagen ID.4 GTX. Spája rýchlosť označenia GT s elektrickým pohonom. Preto to X na konci. V červenej metalíze King's Red s hlbokým leskom vyzerá pôsobivo. Má na čo lákať pohľady. Je to zatiaľ najvýkonnejší sériový elektromobil z dielne Volkswagenu. Extra výkon pochádza z ďalšieho motora. To znamená, že ID.4 GTX ich má dokopy dva. Väčšinou je poháňaná zadná náprava, no ak je to potrebné, zapojí sa do hry aj druhý elektromotor, ktorý roztáča predné kolesá. Dokopy sú schopné vyvinúť výkon až 220 kW (299 k). To stačí na dosiahnutie méty 100 km/h už za 6,2 sekundy. Pre predstavu: to je rýchlejšie, než to dokáže základný Golf GTI. A to je celkom slušné meradlo.

Aby ste si ho mohli vychutnať naplno, ako prvý model z rodiny ID ponúka aj špeciálny športový režim ESC, ktorý krotí zásahy stabilizač-

Zrýchlenie  
z 0 na 100 km/h:  
6,2 sekundy



**Zadný elektromotor:** Tento synchronný elektromotor má výkon 150 kW (204 k) a krútiaci moment 310 Nm. Pri bežnej jazde je iba on využívaný na pohon modelu ID.4 GTX.

Podvozok môže byť vybavený tlmičmi DCC s plynulo meniteľnou charakteristikou. Môžete si vybrať v až 15 krokoch od maximálne plavného po športovo tuhé.

**Predný elektromotor:** Pripája sa v prípade potreby vysokého výkonu, pri preklze zadných kolies alebo v režime Traction. Je asynchronný a má výkon 80 kW a krútiaci moment 150 Nm.

Maximálna  
rýchlosť:  
180 km/h

Lesklé čierne doplnky  
na karosérii dodávajú  
modelu ID.4 GTX  
prémiovejší vzhľad.

Bočné prahy sú  
lakované vo farbe  
karosérie. Bežný model  
ID.4 ich má plastové.



Batéria sa ukrýva v podlahe a má celkovú kapacitu 82 kWh. Z toho využiteľných je 77 kWh. Palubná nabíjačka na striedavý prúd má výkon 11 kW, na rýchlonabíjacej stanici môžete čerpať energiu výkonom až 125 kW.

ného systému, aby zasiahol len vtedy, keď je to naozaj nevyhnutné. V ponuke je aj špeciálny jazdný režim Traction, ktorý zapája do hry oba elektromotory aj pri nízkom zaťažení. Je to ako keby ste si aktivovali pohon 4 × 4.

O tú časť jazdného zážitku, ktorú popisuje skratka GT, sa postará vynikajúco odhlučnená kabína a najväčšia dostupná batéria s využiteľnou kapacitou až 77 kWh, aby ste prešli až 480 km na jedno nabitie a nemuseli sa strachovať o dojazd. Podpora rýchleho 125 kW nabíjania znamená, že aj počas krátkej prestávky dokážete načerpať dostatok energie na to, aby ste ďalšiu prestávku potrebovali vy skôr, ako váš Volkswagen ID.4 GTX.

Jednou z nie úplne bežných vlastností elektromobilov, ktorou však ID.4 GTX disponuje, je schopnosť ťahať príves do hmotnosti 1 400 kg.



Nové LEDky v prednom  
nárazníku sú jedným  
z rozpoznávacích  
znakov modelu GTX.

Zadné svetlá obsahujú OLED  
technológiu. Jednotlivé svietiace  
segmenty sú rozmiestnené  
priestorovo v tele svetlometu.

Kolesá robia auto.  
Môžu mať priemer  
až 20 palcov.





Head-up displej je obohatený o systém rozšírenej reality. Vodičovi sa tak napríklad navigačné šípky vznášajú priamo nad križovatkou, kde treba odbočiť.

Veľký displej multimediálneho systému umožňuje ľahké ovládanie aj keď je vozidlo v pohybe a vynikajúcu čitateľnosť za každých podmienok.

Športový volant má po svojich stranách dotykové plošky. Červené zvýraznenie a nápis GTX na jeho spodnom ramene vám budú pripomínať, že sedíte v neobyčajnom aute.

Palubná doska a výplne dverí dostali exkluzívne modré čalúnenie. Kontrast tu dodáva červená niť.

Režim ESC Sport umožňuje vodičovi naplno si vychutnať dynamické jazdné vlastnosti GTX. Komfort je však vždy absolútna priorita. Medzi jazdnými režimami sa nachádza aj režim Traction pre permanentný pohon 4 x 4.

Športové sedadlá poskytujú telu komfort a oporu v zákrutách. V čalúnení sa ukrýva nápis GTX.





## Ďalšie GTX na obzore!

Čoskoro príde ďalší model nesúci označenie GTX. Bude ním ID.5 – kupé verzia modelu ID.4. Zatiaľ sa verejnosti prezentovala iba v kamufláži, no aj cez ňu je krásne vidieť siluetu auta a aj nevšedný spojler na jeho piatych dverách.



# Naše prvé SUV coupé: Privítajte VW Taigo!

**Zábava sa začína! Taigo prináša do sveta automobilov trochu nadhľadu – obrazne aj doslovne. Je to naše prvé SUV coupé a ponúka skvelé možnosti výbavy.**

Text: Juraj Hrivnák

Nadhľad prináša nielen nové perspektívy, ale aj krajší pohľad na život. Nový Volkswagen Taigo si dal za cieľ priniesť zákazníkom jedno aj druhé. Ľudia chcú zvýšenú pozíciu za volantom a zároveň chcú, aby auto vyjadrovalo ich charakter. Presne tieto atribúty spĺňa nový Volkswagen Taigo: nové SUV coupé postavené na platforme MQB A0, ktorú využíva aj Volkswagen T-Cross a nedávno taktiež predstavený Volkswagen Polo. Podobne ako posledný menovaný model, aj Volkswagen Taigo ponúkne pohon prednej nápravy a bude digitálnym priekopníkom a ponúkne zákazníkom výbavu, aká sa v tomto segmente bežne nevidí. K tomu rozsiahle možnosti konektivity a dokonalá využiteľnosť či už v mestských uličkách, alebo pri voľnočasových aktivitách.







## Výbavy a motorizácie

V ponuke budú tri výbavy: Life, Style a R-Line. Na výber budú tri benzínové motory: trojvalec 1.0 TSI s výkonom 70 kW (95 k) alebo 81 kW (110 k) a štvorvalec 1.5 TSI s výkonom 110 kW (150 k). Pri výkonnejších motoroch bude k dispozícii aj 7-stupňová dvojspojková prevodovka DSG. Taigo sa bude vyrábať v španielskom závode Pamplona a predávať sa začne na jeseň tohto roku.





## Dizajn, individualizácia, emócie

Úloha modelu Taigo je jasná: chce vás osloviť. Robí tak cez podarený dizajn s klesajúcou strechou, ktorá však neobmedzuje priestor pre hlavy zadných pasažierov. Má silné proporcie, dynamicky tvarovaný predný nárazník a svetlá. Plastové ochrany lemov blatníkov mu dodávajú punc robustnosti a rozširujú jeho karosériu. Auto teda pôsobí mohutne. S vysoko stavaným pontónom karosérie, plynúcimi líniami a riadne skoseným čelným oknom navodzuje dojem oveľa väčšieho vozidla. Prítom má však kompaktné rozmery priam šité do mesta: na dĺžku meria príjemných 4,26 metra.

V noci sa o dominanciu na ceste postará LED pás spájajúci predné svetlá, ktorý je dostupný pre vyššie stupne výbavy. Taigo tak nesie nezameniteľný svetelný podpis značky Volkswagen. Keď už spomíname svetlá, k dispozícii bude aj špičkový systém IQ.Light s Matrix LED technológiou. Vďaka tomu bude aj za tmy panovať na palube pohoda, pretože šofér bude mať skvelý výhľad okolo seba a pritom sa nemusí báť oslňovania okolitej premávky.

## Digitálny štandard

V interiéri táto téma pokračuje. K dispozícii je niekoľko farieb či vzorov pre dekory palubnej dosky a čalúnenie. Samozrejme, môžete počítať aj s verziou R-Line, ktorá ponúkne aj vlastné športové sedadlá.

O palubnú zábavu sa stará systém MIB 3.1, ktorý podporuje bezdrôtovú konektivitu nielen pre systém Apple CarPlay, ale aj Android Auto. S tým ide ruka v ruku možnosť objednať si bezdrôtovú nabíjačku na smartfóny, aby ste mohli káble úplne vypustiť z hlavy. Neustále digitálne prepojenie auta s okolitým svetom má na starosti eSIM karta, vďaka ktorej môžete využívať užitočné služby napríklad online dopravného spravodajstva, alebo môžete tankovať na najlacnejšej čerpacej stanici v okolí.

V oblasti bezpečnosti je k dispozícii rozsiahla paleta asistentov systému IQ.Drive, medzi ktoré patrí aj Travel Assist umožňujúci čiastočne autonómnú jazdu až do rýchlosti 210 km/h a v kombinácii s prevodovkou DSG zvláda aj stop&go jazdu v dopravnej zápche. To všetko vďaka spolupráce asistenta na udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu (Lane Assist) a prediktívneho adaptívneho tempomatu, ktorý prispôbuje nastavenú rýchlosť auta nielen podľa dopravného značenia, ale aj podľa profilu cesty.



# **A je to tu!**

## **Privítajte vynovený Volkswagen Polo GTI**



**Volkswagen nezabúda na nadšených šoférov a vynovené Polo GTI je toho dôkazom. Ponúka veľký kopec zábavy v chutnom, malom balení. V porovnaní s predchodcom má vyšší výkon, ale aj vyššie štandardy asistenčných systémov.**

Text: Juraj Hrivnák



Dizajn GTI: Typický GTI červený pásik prepájajúci predné svetlomety a v rámci nového dizajnového jazyka modelov GTI sú tu aj dodatočné päťuholníkové svetlá v prednom nárazníku, ktoré slúžia ako adaptívny predný svetelný systém zlepšujúci viditeľnosť. Má poskytovať mimoriadne homogénne osvetľovanie vozovky.

Nové asistenčné systémy IQ.Drive: Travel Assist do 210 km/h a adaptívne IQ.Light svetlomety.



7-stupňová automatická prevodovka DSG poháňa predné kolesá. Je v základnej výbave!



Jediný s dvojlitrom! Vynovený motor 2.0 TSI obsahuje zaujímavé technické riešenia – napríklad priame aj nepriame vstrekovanie benzínu pre maximálnu efektivitu pri všetkých úrovniach zaťaženia, ale aj pre čisté sacie ventily. Tie využívajú technológiu variabilného zdvihu. Táto technológia umožňuje motoru pracovať ešte efektívnejšie a s menšou spotrebou. Celé to ovláda štvorjadrový procesor, takže sa môžete tešiť na presné a spontánne reakcie na plyn. Maximálny výkon motora je 152 kW (207 k) v širokom spektre od 4 600 po 6 000 otáčok motora za minútu. Maximálny krútiaci moment dosahuje hodnotu 320 Nm a je k dispozícii medzi 1 500 a 4 500 otáčkami.

Dynamické parametre sú pôsobivé: 100 km/h máte na rýchloмери za 6,5 sekundy a Polo GTI zrýchľuje, až kým nedosiahne métu 240 km/h.

O skrotenie tohto výkonu sa stará upravený podvozok, ktorý je znížený o 15 mm a prepožičiava autu nielen lepšiu stabilitu a aerodynamické vlastnosti, ale nezabudnime ani na vzhľad. Najmä príplatkové 18-palcové kolesá (v základe sú 17-ky) vyniknú lepšie na zníženej aute. Špecifické tlmiče a pružiny inžinieri naladili pre športové, avšak bezpečné a neutrálne jazdné vlastnosti so zachovaním vysokej miery komfortu pri každodennom jazdení. A to bolo vždy charakteristickým znakom všetkých GTI.



# Rodinná Raketa

Ak vám nestačí Volkswagen Golf R, určite to nebude nedostatkom výkonu. Možno chcete trochu viac priestoru. A možno ešte čosi navyše. Tak či tak, tieto túžby vám splní nový Volkswagen Golf R Variant. Vás aj vašu rodinu v pohodlí prepraví rýchlosťou až 270 km/h.\*

\* Samozrejme, že na nemeckej diaľnici a s balíkom R Performance

Text: Juraj Hrivnák



Športové sedadlá a športový volant spolu so špecifickou grafikou digitálnych budíkov dodávajú interiéru tú správnu atmosféru.



Volkswagen Golf R Variant nám robil radosť už aj v predchádzajúcej generácii. Ponúkol nenápadnosť a neotrasiteľnú rýchlosť Golfu R v praktickejšom, rodinnom balení. Novinka pokračuje presne v tomto štýle, avšak je lepšia asi v každom merateľnom smere. Batožinový priestor má objem 611 litrov, po sklopení sedadiel až 1 642 litrov. Rázvor je v porovnaní s krátkou verziou dlhší o 50 mm.



Dynamické parametre sú hodné skutočného športového auta: zrýchlenie na 100 km/h je vďaka štandardne montovanej 7-stupňovej prevodovke DSG s funkciou Launch Control a pohonu všetkých štyroch kolies 4Motion otázkou iba 4,9 sekundy, pričom Golf R Variant bude pokračovať až do 250 km/h, kedy zasiahne elektronický obmedzovač rýchlosti. Špeciálny diferenciál na zadnej náprave, schopný prerozdeľovať krútiaci moment individuálne medzi zadné kolesá, umožňuje lepší prejazd zákrutami pod plynom, ale aj schopnosť driftovať! Stabilizačný systém je samozrejme možné kompletne vypnúť.



Balík R Performance: Maximálka zdvihnutá na 270 km/h, 19-palcové kolesá a nové jazdné režimy: Special, vyvinutý špeciálne pre jazdu na Nürburgringu, a Drift. V oboch vám prevodovka „podrží“ zaradený prevodový stupeň aj po dosiahnutí obmedzovača otáčok. Vynovený motor 2.0 TSI dosahuje maximálny výkon až 235 kW (320 koní). Špičková pohonná jednotka s kódovým označením EA888 teda opäť ukazuje svoj potenciál, tento raz vo svojej štvrtej generácii. Maximálny krútiaci moment dosahuje hodnotu až 420 Nm a motor ho je schopný dosiahnuť už pri 2 100 otáčok za minútu, pričom si túto hodnotu drží až do 5 350 otáčok. To znamená, že motor bude ťahať až do vysokých otáčok.



Prvýkrát aj s príviesom! Nový Golf R Variant je prvýkrát v histórii schopný ťahať aj prívies, a to až do hmotnosti 1,9 tony!

# Znesiteľná ľahkosť bytia

Kým mnohí automobiloví výrobcovia v súčasnosti zoštieňujú modelový program, značka Volkswagen Úžitkové vozidlá populárny modelový rad stredného vanu rozširuje. K úžitkovej verzii svoj Transporter 6.1 pribudol Multivan, ktorý de facto predstavuje generáciou T7. A to je ešte len začiatok.

Text: Kamil Pecho Foto: Volkswagen





Nový Multivan je nižší, aerodynamickejší, ľahší a celkovo modernejší. Vozidlo na prepravu osôb nemusí spĺňať rovnaké nároky na robustnosť a odolnosť ako úžitkové verzie s užitočným zaťažením až do 1,4 tony, vhodné aj pre jazdu po nespevnenom povrchu, preto môže využiť inú techniku. Tú poskytla modulárna stavebnica komponentov s priečne uloženým motorom MQB v najnovšom evolučnom stupni. Hlavným benefitom novej konštrukcie je úspora hmotnosti, ktorá sa pri porovnateľne vybavených a motorizovaných modeloch približuje k 200 kilogramom.

## Nový formát

Zo stavebnice MQB pochádzajú hlavne motory, prevodovky, asistenčné systémy a infotainment, no napríklad nápravy majú úplne špecifickú konštrukciu pre Multivan. Na želanie sú k dispozícii aj adaptívne tlmiče pruženia s elektronickou reguláciou charakteristiky DCC, rozmer kolies siaha až po 19 palcov. Technická báza sa premietla aj do zmenených rozmerov a proporcií vozidla. Nový Multivan má dĺžku 4,97 metra, šírku 1,94 metra a výšku 1,9 metra – teda oproti predchodcovi je približne o 7 centimetrov dlhší, o 4 centimetre širší ale súčasne o takmer 5 centimetrov nižší. Rázvor 3,12 metra je oproti predchodcovi dlhší o 12 centimetrov. Tento rozdiel spôsobuje, že dlhšia verzia (5,17 m), ktorá sa začne vyrábať neskôr, bude mať rovnaký rázvor a iba zadný previs predĺžený o 20 cm v prospech batožinového priestoru. Ten má pri verzii so štandardným rázvorom objem 469 litrov (pri naložená po strop). Maximálny využiteľný objem za druhým radom sedadiel je 1844 litrov (1850 litrov s panoramatickým strešným oknom). Pri demontovaných sedadlách v druhom a treťom rade, teda len so sedadlami vodiča a spolujazdca je k dispozícii maximálny objem 3672 litrov. Multivan s predĺženou karosériou má objem batožinového priestoru väčší o cca 300 litrov – maximálne 4005 litrov, respektíve 4053 litrov so strešným oknom. Komu to nestačí, môže k vozidlu pripojiť príves (brzdený) s maximálnou hmotnosťou 2000 kilogramov.

## Ocenený dizajn

Nová karoséria má výraznejšie sklonené predné sklo, z čoho profituje celková aerodynamika, doladená štandardným, pomerne veľkým spojlerom na zadnej hrane strechy. Koeficient aerodynamického odporu má na van vynikajúcu hodnotu 0,30. Vonkajší dizajn je tak už na prvý pohľad oproti predchodcovi dynamickejší. No pri tom zachováva niektoré typické prvky ikonického modelového radu. Je to napríklad horizontálna charakterová línia, prechádzajúca okolo celého telesa karosérie ako prelisovaná hrana pod úrovňou bočných kľučiek, ktorú mal ako prvý už Transporter T3. Ak si zákazník objedná vozidlo s dvojfarebným lakom karosérie, táto charakterová línia oddeľuje od seba dve farebné oblasti karosérie. Pri najluxusnejšej verzii vybavenia je navyše zvýraznená chrómovanou lištou. Aj na prednej časti možno nájsť citáty dizajnu minulosti – výrazne dopre-

du pretiahnutá kapota motora pod predným oknom je pripomienkou modelu T4.

Modernú tvár vozidlu dodávajú úzke LED svetlomety prepojené chrómovanou lištou, predelenou výrazným novým logom. Nový Multivan môže byť po prvý raz vybavený adaptívnymi svetlometmi „IQ.LIGHT – LED-Matrix“. Rovnako ako pri ostatných modeloch Volkswagen sú v takomto prípade svetlomety prepojené svietiacou lištou, ktorá tvorí súčasť denných svetiel. Prednú masku nahrádza úzka šesťdielna štrbina nad predným nárazníkom. Vzduch k chladiču okrem toho vstupuje cez dve štruktúrované mriežky v nárazníku, kompletne lakované vo farbe karosérie.

Pri pohľade z boku sa nový Multivan od predchodcu líši najmä predným stĺpikom karosérie s prídavným bočným oknom, ktoré zlepšuje výhľad okolo vozidla. Spoločným prvkom obidvoch generácií je, že základňa predného stĺpika leží v zvislej línii stredu predného kolesa – čo je od generácie T4 typický dizajnový element modelového radu. Novým prvkom je posledné bočné okno šesťuholníkového tvaru, ktoré dynamicky uzatvára pás bočných okien. Tvar prelisu v spodnej časti bočných dverí dodáva karosérii vizuálny impulz pohybu.

Nový dizajn majú aj sériové LED zadné svetlá, ktoré sú teraz dvojdielne. Vzadu nadväzujú na bočnú charakterovú líniu, pretože chrómová lišta pokračuje v hornej časti zadných svetiel. Vnútorými časťami svetiel, integrovanými do dverí batožinového priestoru sa nový Multivan ešte výraznejšie líši od predchodcu a takmer od všetkých konkurentov, ktorí majú spravidla jednodielne vertikálne usporiadané zadné svetlá. Dvere batožinového priestoru zasahujú hlboko do nárazníka nalakovaného vo farbe karosérie, nakladacia hrana má rovnakú výšku 58 centimetrov nad zemou akou u predchodcu.

Dôkazom, že tím dizajnérov značky Volkswagen Úžitkové vozidlá, ktorý vedie Albert Kitzinger, trafil do čierneho, je prestížne ocenenie „Red Dot: Best of the Best“ v kategórii dizajnu produktov. Nový Multivan toto ocenenie získal v silnej medzinárodnej konkurencii – do tohto ročníka Red Dot Design Award bolo prihlásených vyše 7800 rozličných produktov zo 60 štátov. Odborná 50-členná medzinárodná porota hodnotila okrem iných kritérií úroveň inovatívnosti, funkčnosť, ergonómiu, dlhú životnosť, šetrnosť k životnému prostrediu, kvalitu, ako aj symbolický a emocionálny obsah.

## Komfort osobného automobilu bez kompromisov

Vodič a spolujazdec vpredu sedia približne o 20 centimetrov ďalej vzadu a približne o 5 centimetrov nižšie ako v Multivane 6.1, čím sa umocňuje dojem osobného automobilu. K nemu prispieva aj lepšie tlmenie hluku kvôli zväčšenému odstupu priečne uloženého motora od prednej steny kabíny posádky. Nižšia poloha sedadiel nad zemou priniesla drobné ale subjektívne citeľné uľahčenie nastupovania na predné sedadlá, ktoré je teraz pohodlnejšie aj bez pomoci volantu alebo držadla na





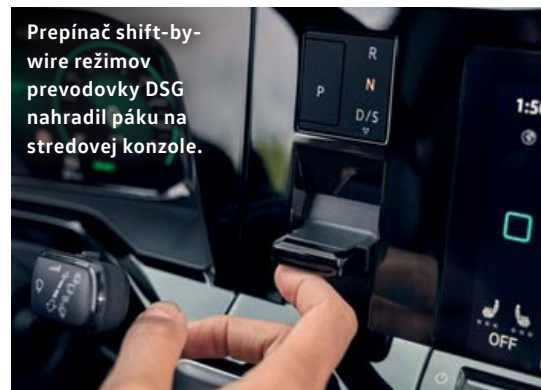
Horizontálne dvojdielne zadné LED svetlá umocňujú čistý dizajn zadnej časti.



Zástrčka na nabíjanie batérie pohonu plug-in hybrid je v pravom prednom blatníku.



Digitalizovaný kokpit je moderný a elegantný.



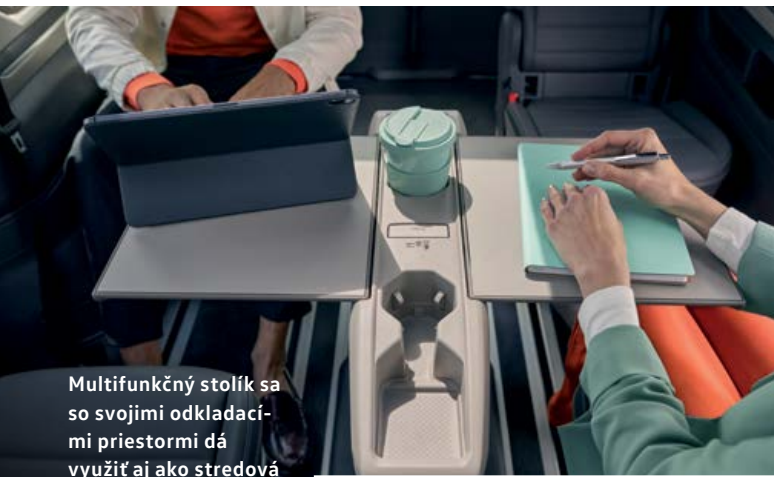
Prepínač shift-by-wire režimov prevodovky DSG nahradil páku na stredovej konzole.



Novým prvkom je voliteľný head-up displej.



Dotykové plochy dominujú nad fyzickými tlačidlami.



Multifunkčný stolík sa so svojimi odkladacími priestormi dá využiť aj ako stredová konzola medzi prednými sedadlami.



V zadnej časti kabíny sú teraz samostatné sedadlá a variabilný stolík úplne novej konštrukcie.



Samostatné sedadlá zvyšujú variabilitu kabíny.



Dvojdielne strešné okno má rozmery 91 x 40 cm vpredu a 91 x 128 cm vzadu.

Nielen dvere batožinového priestoru ale aj bočné posuvné dvere môžu byť vybavené otváraním pomocou senzora.



prednom stĺpiku karosérie. K celkovo „osobnejšiemu“ pocitu rozhodujúcou mierou prispieva aj dizajn digitalizovaného pracoviska vodiča.

Jedným z najnápadnejších prvkov je absencia radiačnej páky prevodovky. Všetky motory, ktoré sa budú montovať do nového Multivanu, budú mať štandardne dvojspojkovú prevodovku DSG. Na jej ovládanie slúži nenápadný malý prepínač jazdných režimov na prístrojovom paneli medzi displejom digitálneho združeného prístroja Digital Cockpit“ s uhlopriečkou 26 cm (10,25 palca) a displejom systému infotainmentu s uhlopriečkou 25,4 cm (10 palcov). Aj páku parkovacej brzdy nahradil ovládač na malej konzole pod stredom prístrojového panelu. Vďaka tomu je medzi prednými sedadlami vytvorený voľný prechod do zadnej časti kabíny, zvyšujúci variabilitu interiéru. Digitalizácia kokpitu sa neobmedzuje iba na zobrazovanie. Aj ovládanie osvetlenia, klimatizácie a vyhrievania okien je vytvorené na dotykových ostrovoch, respektíve lište pod displejom infotainmentu, ako je to pri nových modeloch Volkswagen už bežné. Ovládacie prvky dopĺňa multifunkčný volant a hlasové ovládanie. Na želanie môže byť prístrojové vybavenie doplnené head-up displejom – čo je nový prvok v tomto modelovom rade.

### Inteligentný interiér

Najvýznamnejšou zmenou variabilnej zadnej časti kabíny, pohodlne prístupnej cez pár posuvných bočných dverí, sú výlučne samostatné sedadlá. Multivan ich môže mať v zadnej časti kabíny celkom 5, takže maximálny počet prepravovaných osôb je 7. Pre väčší počet zostáva v ponuke model Caravelle 6.1. Namiesto zadnej trojmiestnej lavice sú tri samostatné, sklopné a vyberateľné sedadlá. Všetky sedadlá sú výrazne ľahšie, prostredné sedadlo vzadu má integrovaný bezpečnostný pás v operadle. Sedadlá sú namontované v novo vyvinutej sústave koľajničiek, prechádzajúcej zozadu priebežne až po prvý rad sedadiel.

Variabilitu kabíny ďalej zvyšuje nový multifunkčný sklopný stolík, ktorý sa dá použiť aj ako stredová konzola v každom z troch radov sedadiel. Je umiestnený v strednej línii koľajničiek a okrem dvojdielnej výklopnej dosky obsahuje aj tri držiaky na nápoje a odkladací priestor, takže sa v prípade potreby dá použiť aj ako stredová konzola medzi prednými sedadlami.

### Po prvý raz aj bez lokálnych emisií

Jedným z benefitov stavebnice MQB je pohon plug-in hybrid. Multivan eHybrid využíva hybridné pohonné ústrojenstvo už niekoľko rokov osvedčené vo viacerých osobných modeloch Volkswagen. Tvorí ho benzínový štvorvalec 1.4 TSI s výkonom 110 kW (150 k) a elektromotor s výkonom 85 kW (115 k) v kombinácii so špeciálnou 6-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG. Dva motory spolu poskytujú maximálny systémový výkon 160 kW (218 k) a maximálny systémový krútiaci moment 350 Nm. Zdrojom elektrickej energie

je lítiovo-iónová akumulátorová batéria s kapacitou 13 kWh uložená v zadnej časti vozidla, ktorá umožňuje dojazd cca 50 km. Rovnako ako pri ostatných modeloch Volkswagen eHybrid, a GTE je pohon plug-in hybrid koncipovaný tak, že vozidlo sa vždy rozbieha s elektrickým pohonom a krátke trasy automaticky absolvuje bez lokálnych emisií. Až od rýchlosti 130 km/h, respektíve podľa stavu nabitia batérie sa naštartuje benzínový motor TSI.

Okrem pohonu plug-in hybrid sa nový Multivan začne predávať s dvoma turbodúchadlom prepíňanými benzínovými štvorvalcami – 1.5 TSI s výkonom 100 kW (136 k) a 2.0 TSI s výkonom 150 kW (204 k). V roku 2022 ponuku doplní štvorvalcový turbodiesel TDI s výkonom 110 kW (150 k). Všetky spaľovacie motory poháňajú predné kolesá prostredníctvom 7-stupňovej dvojspojkovkej prevodovky DSG.

### Najmodernejšie asistenčné systémy a infotainment

Technická báza MQB umožnila výrazne rozšíriť portfólio asistenčných systémov. Nový Multivan môže mať vyše 20 systémov zvyšujúcich bezpečnosť a komfort. K novým systémom patrí Car2X (lokálna komunikácia s inými vozidlami a dopravnou infraštruktúrou upozorňujúca na nebezpečné miesta a situácie), asistent ochrany bokov (pomôcka pri manévrovaní), asistent proti bočnému vetru, odbočovací asistent (upozorňovanie na protiúder vozidla pri odbočovaní vľavo), výstraha pri vystupovaní (ako súčasť systému „Side Assist“ pri otváraní dverí upozorňuje na vozidlá a cyklistov približujúcich sa zozadu) a „IQ.DRIVE Travel Assist“. Tento nový asistenčný systém kombinuje nový prediktívny adaptívny tempomat „ACC“ pre vedenie vozidla v pozdĺžnom smere a „Lane Assist“ pre vedenie v priečnom smere, čím umožňuje čiastočne automatizovanú jazdu v rozsahu rýchlosti od 0 do 210 km/h.

V oblasti infotainmentu sériové vybavenie zahŕňa systém „Ready 2 Discover“, ktorý s integrovanou kartou eSIM zabezpečuje pripojenie na internet pre systém núdzového volania eCall a online služby „We Connect“ a „We Connect Plus“. Cez službu „We Upgrade“ sa pri tomto systéme dá kedykoľvek dodatočne aktivovať integrovaná funkcia navigácie. Na pracovné použitie sú k dispozícii online služby „We Connect Fleet“, ktorých najnovší vývojový stupeň funguje ako digitálny manažment flotily vozidiel.

Pri vyšších systémoch infotainmentu „Discover Media“ a „Discover Pro“ je na želanie k dispozícii ozvučovací systém Harman/Kardon, vyvinutým špeciálne pre nový Multivan. Zahŕňa 16-kanálový digitálny zosilňovač s celkovým výkonom 840 W, napájajúci sústavu 14 reproduktorov a akustický procesor so špeciálnym softvérom inštitútu Fraunhofer na vytvorenie virtuálneho pódia v kabíne pre realistický zvuk.

Nový Multivan sa bude vyrábať v troch verziách vybavenia „Multivan“, „Life“ a „Style“.

# S elektromobilom ID.3 krížom cez Európu

**Dá sa s elektromobilom vyraziť na dlhšiu cestu do zahraničia?  
Michal Žďárský, šéfredaktor magazínu Flotila veril, že áno,  
a tak si naplánoval tematický výlet do Valencie.  
Ako dopadla takmer päť tisíc kilometrov  
dlhá cesta tam a späť?**

Text a foto: Michal Žďárský



Vydať sa v polovici apríla na prvé podujatie svetového šampionátu FIA Electric and New Energy Championship – ECO Rallye Comunitat Valenciana bola vlastne celkom ambicióznou myšlienkou. Po vlastnej ose dôjsť do Valencie, trochu si tam popretekáť na tamojšej súťaži a potom rýchlo späť za volant a páliť to ďalších dvetisíc kilometrov späť domov. Ako to zvládneme my, naše ID.3, koľkokrát budeme musieť nabíjať a zastavovať?

Pri danej špecifikácii automobilu, teda s modelom Tour s výkonom 150 kW, batériou 77 kWh a proklamovaným dojazdom až 550 km na jedno nabitie, sme si veľa starostí s cestou a jej plánovaním nerobili. Istotu v nás vzbudzovala karta We Charge, platná v sieti 150 000 verejných nabíjajúcich staníc vrátane siete Ionity, umožňujúcej ultra rýchle nabíjanie. Už naše predchádzajúce cesty po Európe ukázali, že čo sa infraštruktúry týka, situácia sa z roka na rok zlepšuje a sieť postupuje dopredu míľovými krokmi.

Vystačili sme si s populárnou aplikáciou Chargemap, prekvapením po tom pre nás bolo, že celkom obstojne sa už dá spoľahnúť aj na Google Maps, a to aj so zobrazovaním obsadenosti nabíjajúcich staníc.

### Stávka na hyperchargery

Cestu sme začali v Prahe v utorok ráno s úplne nabitou batériou a vyrazili smer Valencia. Konkrétne sme mierili do Castellonu, ktorý bol strediskom všetkého diania. Prvé nabíjanie nás čakalo pri hyperchargeri E.ON na Rozvadove, ktorý umožňuje nabíjať výkonom až 175 kW. Maximum nášho ID.3 bolo 125 kW, čo je hodnota, pri ktorej auto nabíja proklamovanou rýchlosťou 720 km/hod a ktorú nám priebežne hlásila aplikácia We Connect. Prvý účet nám stanica vystavila na 430 Kč (cca 17 eur) za 47,9 kWh a potom sme už mohli vyraziť do Nemecka. Rozhodli sme sa využívať výhradne sieť rýchlonabíjajúcich staníc. Našou prioritou bol čas a preto sme nechceli pri nabíjačkách

tráviť ani o minútu dlhšie, ako bolo nevyhnutné. Ruku v ruku s tým idú aj výrazne vyššie náklady za nabíjanie. Napríklad cenník E.ON počíta registrovanému zákazníkovi 9 Kč/kWh (cca 36 centov) pri využití UFC (Ultra Fast Charge), pomalšie nabíjanie je pritom o tretinu lacnejšie (6 Kč/kWh pri AC a 6,90 Kč/kWh pri bežnom nabíjaní DC). V hojnej miere sme potom využívali sieť Ionity, ktorá má jednu veľkú výhodu. Je na nej vždy viac stojanov a preto aj menšie riziko, že by bola úplne obsadená.

### Päť tisíc kilometrov v elektromobile

Počas našej cesty sme za šesť dní prešli celkom 4 751 km rozložených na 56 hodín za volantom. Tento údaj kombinuje dve cesty Praha-Valencia a pohyb počas trojdňovej súťaže ECO Rallye Comunitat Valenciana. Samotná cesta do Valencie nám zabrala 18 hodín a 36 minút, merala 1 942 km a absolvovali sme ju priemernou rýchlosťou



Etapy zhruba po 350 km udržiavali posádku neustále sviežu.



S plánovaním cesty najviac e pomohla aplikácia Chargemap, ktorá zahŕňa všetky možné nabíjacie siete a má celkom vychytaný plánovač.



106 km/hod. Aj vzhľadom na to, že sme sa veľmi nesústredili na ekologickú jazdu a že na nemeckých diaľniciach sme auto veľmi nešetřili, považujeme nakoniec priemernú spotrebu 21 kWh na 100 kilometrov za výborný výsledok. Urobili sme celkovo sedem zastávok na nabíjanie a priemerne sme na stanicích strávili 43,8 minúty. Nie vždy sme dobíjali do plna, väčšinou to bolo v cykle 20 až 80 % kapacity batérie, čo nám pre posádku vychádzalo časovo najlepšie. Vcelku bez problémov by sme to zvládli aj na šesť zastávok a keby sme spomalili a jazdili ekonomickejšie, možno aj na päť.

### ID.3 je parták do nepohody

Na prekvapivo neúnavnej ceste sa veľkou mierou podpísal aj komfort auta. ID.3 kombinuje veľmi tichú jazdu bez akýchkoľvek vibrácií a pomerne pohodlné sedadlá, z ktorých nebolí chrbát ani zadok. Ocenili sme aj ich príplatkovú masážnu funkciu ergoActive, ktorá nás vždy príjemne prebrala.

Čo sa týka jazdných vlastností, pochváliť musíme obratnosť vozidla a jeho dynamiku. Oboje sa nám osvedčilo nielen pri prepletaní v mestskej premávke, ale aj počas súťaže alebo pri jednom z testov, ktorý sme absolvovali v rýchlejšom tempe na kilometrovej kľukatej motokárovej dráhe. Test obratnosti nám prichystalo hneď na úvod aj malé mestečko Morella, ktoré je obostavané hradbami vybudovanými v 14. storočí

a týči sa so svojim dominantným hradom na strmej skale vo výške 1 070 metrov nad morom. Tam sa celé preteky začínali a prepletať sa úzkymi uličkami k hotelu a následne na štart súťaže bola aj pre ID.3 výzva, ktorú auto zvládlo na jednotku.

### Kolko to celé stálo?

Cena ultra rýchleho nabíjania sa líši podľa siete. Niekedy si dodávateľ účtuje za minútu nabíjania, inokedy za množstvo odobratej energie. Ako príklad môže slúžiť tarifa 0,79 eura za minútu nabíjania u Ionity vo Francúzsku alebo 0,49 eura/kWh u dodávateľa EnBW v Nemecku, čo predstavuje pomerne vysokú cenu. Celkovo sme tak na trase do Valencie prejazdili 392 kWh pri nákladoch 259 eur. Za celú cestu (4 751 km) sme spotrebovali 956 kWh pri nákladoch 561 eur. To zodpovedá necelým 12 centom za jeden prejdený kilometer. No do výslednej ceny sa výrazne premietlo rýchle nabíjanie a vysoká spotreba na diaľnici. Rozumný priemer pri bežnej jazde, neovplyvnený dlhými jazdnými presunmi, odhadujeme na 16-18 kWh/100km.

### Súťaž pravidelnosti

New Energies Rally je trochu iná záležitosť ako bežné rely. Je to súťaž, pri ktorej sa hodnotí, či merané úseky prejdete určenou rýchlosťou. Ak idete rýchlejšie alebo pomalšie, dostanete za každú desatinu sekundy

trestný bod. A na konci do hodnotenia vstupuje ešte aj spotreba. Nakoniec vyhráva ten, kto má najmenej trestných bodov a zároveň trať absolvoval najekonomickejšie.

Takéto podujatia sa v rámci šampionátu eco rallye FIA jazdia už niekoľko rokov a hoci pre nás to bola premiéra, nepočínali sme si celkom zle. V hodnotení regularity (jazda pravidelnosti) sme v nabíjatej svetovej konkurencii vybojovali šieste miesto. V celkovom poradí nás však spotreba zrazila až na dvanástu priečku. Hoci sa nám počas dvoch hodnotených dní darilo jazdiť so spotrebou výrazne pod oficiálnou hodnotou WLTP uvádzanou výrobcom, v kontraste s ostatnými posádkami nám vyšlo, že tu sa od jazdcov svetovej špičky ešte máme veľa čo učiť.

### Aj cesta môže byť cieľom

Nakoniec bola pre nás oveľa cennejšou trofejou samotná cesta. Ukázala totiž, že s elektrickým automobilom ako je ID.3, sa dá dôjsť veľmi ďaleko bez akýchkoľvek problémov a komplikácií. Jazda na dlhú vzdialenosť neskrýva nijaké nástrahy pri dlhšom nabíjaní, naopak, človek si po nejakých 300 až 400 kilometroch a troch alebo štyroch hodinách jazdy beztak potrebuje odľúknuť. A keď sa občerství, odpočinie si a má nabité, môže veselo pokračovať Ďalej. Napriek tomu, že nie som zaslepeným fanúšikom elektromobility, zdá sa mi tento spôsob spoluzitia celkom postačujúci.



Pri väčšom podiele nabíjania doma alebo v hoteloch by posádka náklady ešte výrazne zrazila. Cieľom však bolo otestovať, či je taká cesta vôbec možná a či môže byť pohodlná.





# Dobrý dizajn interiéru nesmie byť komplikovaný

**Zvonka SUV, znútra mobilný domov. Interiér modelu ID.4 poskytuje veľa miesta. Interview s Tomaszom Bachorskim, šéfom dizajnu interiéru Volkswagen o novom pociťte útulnosti v automobile, známom pociťte bezpečnosti v SUV – a bielych volantoch.**

Text a foto: Volkswagen



### **Pán Bachorski, už boli prvé objednané exempláre ID.4 dodané zákazníkom. Jazdili ste už v elektrickom SUV, aký to bol pocit?**

Pocit z jazdy ma nadchol. Má v sebe toľko ľahkosti, skoro ako hudba. Normálne je to tak, že stojíte pred terénnym automobilom, vidíte veľké kolesá a hneď si podľa toho domýšľate, ako sa s ním jazdí. Pri ID.4 som ale bol úplne prekvapený. Jazdí oveľa ľahšie a svižnejšie ako som predpokladal. Super výkonnosť, veľmi dobré sedenie na ceste, malý priemer otáčania, jednoducho všetko vynikajúce – práve pri takom veľkom vozidle.

### **Ako šéf dizajnu interiéru kladiete osobitný dôraz na „vnútorné hodnoty“ vozidla. Ste spokojní so svojou prácou?**

Nie je to iba moja práca ale práca celého tímu. Na dizajne interiéru pracuje približne 90 ľudí. Pri každom automobile musíme, samozrejme, robiť kompromisy, pretože je potrebné splniť zákonné alebo technické požiadavky. Pri ID.4 sme ale našli mnoho veľmi kreatívnych riešení.

### **Čo bolo najväčšou výzvou pri návrhu dizajnu interiéru?**

Stavebnica komponentov pre naše elektrické automobily umožňuje maximálne využívať priestor kabíny posádky. Pretože vysokonapäťová batéria pohonu ako plochý blok leží pod podlahou a všetky ostatné technické komponenty zaberajú menší priestor, je kabína ID.4 taká priestranná ako pri konvenčnom SUV ďalšej vyššej triedy. Naším hlavným zámerom pri interiéri bolo zvýrazniť tento priestor. Priestor, aký v tejto veľkostnej kategórii neposkytuje nijaký automobil so spaľovacím motorom. Bolo pre nás dôležité vytvoriť pocit útulnosti. Na druhej strane sme museli brať do úvahy otázku bezpečnosti. Ľudia si kupujú SUV pretože v nich majú iný pocit bezpečnosti. To sme nechceli dizajnovými metaforami stratiť ale práve naopak: chceli sme ukázať priestor a súčasne zvýrazniť bezpečnostné aspekty a sprostredkovať pocit ochrany.

### **Celkom všeobecná otázka: čím sa pre vás vyznačuje „dobrý“ dizajn interiéru?**

Pre mňa osobne sú veľmi dôležité jazdné vlastnosti. K tomu patrí aj to, ako sa automobil dá ovládať počas jazdy. Dobrý dizajn interiéru nesme byť komplikovaný. Svet vonku je už komplikovaný dost. Ovládanie musí byť intuitívne, rovnako ako ovládanie smartfónu. Alebo odkladacie priestory, ktoré sa s pribúdajúcou dobou používania zaplňajú čoraz viac. Ale aj pri úplne naplnených odkladacích priestoroch musí zostať zachovaná základná estetika: automobil nesmie pôsobiť ako neuprataný. To je otázka architektúry priestoru. Zážitok užívateľa, pocit bezpečnosti a estetika musia byť v harmónii.

### **Auto sa stáva Smart Device. Čo to znamená pre dizajn interiéru?**

Kedysi zákazníci chceli všetky funkcie, ktoré si mohli dovoliť, aj ukázať. Preto bolo na všetko samostatné tlačidlo. Moderný automobil však robí mnoho vecí aj sám, nie je potrebné osobitné tlačidlo pre každú funkciu. Mladí ľudia už vyrástli bez gombíkov.

### **Pozrime sa na ID.4: čo charakterizuje jeho interiér?**

Celkový dojem je niečo výnimočné, vytvára ho kombinácia mnohých detailov a plôch. Už v exteriéri sa dizajn vyznačuje svojbytnosťou. Keď potom človek otvorí dvere kabíny, interiér ho prekvapí. Vytvorili sme ho veľmi moderný. Zámerne nehovorím kokpit ale interiér. Veľmi veľký a vzdušný – my mu hovoríme Open Space – ale pritom pôsobí súčasne dostatočne dôverne, aby oslovil všetkých zákazníkov.

### **Často sa hovorí: nijaký spaľovací motor, nijaký stredový tunel, nijaká palivová nádrž. Teraz dizajn interiéru odrazu nemá nijaké hranice – alebo existujú ešte obmedzenia?**

Samozrejme, existuje veľa noriem, predovšetkým v oblasti pasívnej bezpečnosti, ktoré je potrebné splniť. Často si vyžadujú konštrukčné opatrenia náročné na priestor. V blízkosti kolien alebo nôh musí byť plocha, aby vozidlo splnilo všetky zákonné požiadavky pri nárazovom teste. My u značky Volkswagen tieto požiadavky spĺňame s veľkou rezervou aby sme zabezpečili maximálnu bezpečnosť. Na druhej strane chceme prezentovať veľký priestor. Tento konflikt vytvára tvorivé napätie.

### **ID.4 je druhým sériovým modelom rodiny ID.: aké sú jeho typické dizajnové prvky?**

Najprv by som chcel zvýrazniť vynikajúci priestorový dojem. Kvalitné materiály, ich haptiku, stehy – všetko to dodáva ID.4 moderný a atraktívny dojem vysokej celkovej kvality. Celkom typickým dizajnovým prvkom modelov radu ID. je prístrojový panel. Vytvorili sme ho ako nosnú plochu. Integruje všetky funkcie a digitálne prístroje – či je to veľký displej v strede alebo fantastický head-up displej s rozšírenou realitou. Prístrojový panel je vo všetkých modeloch radu ID. celkom štíhly, čím dosahujeme veľkú ľahkosť. Pôsobí takmer ako vznášajúca sa skulptúra, zasunutá medzi predné dvere. Osobitnú pozornosť sme venovali stredovej konzole. Tam sme sústredili oveľa viac odkladacích možností a väčšiu funkčnosť bez toho, aby sme upustili od kvality materiálu. Máme veľké odkladacie priestory s rozličnými možnosťami členenia, organizér, vyberateľný držiak na nápoje. V tejto súvislosti sme sa veľmi pozorne pozreli aj na tému mobilného telefónu. Existujú štáty, v ktorých nie je prípustné aby vodič videl na mobilný telefón keď



Interiér má podporovať pocit útulnosti, preto sa dajú objednať aj svetlé volanty.

## „Dobrý dizajn interiéru nesmie byť komplikovaný.“

Tomasz Bachorski, šéf dizajnu interiéru značky Volkswagen.

leží v stredovej konzole. Ale existujú krajiny, kde to vodiči môžu a aj chcú. Museli sme preto zohľadniť mnoho špecifických požiadaviek z rozličných trhov, pretože ID.4 je skutočný svetový automobil. Napríklad na čínskom trhu je téma kvalitatívneho dojmu z materiálov a ambientného osvetlenia veľmi dôležitá. A nakoniec jeden prvok, na ktorý nechcem zabudnúť: moderné sedadlá v ID.4. Na jednej strane sú komfortné, na druhej strane súčasne aj športové.

### Veľa priestoru, ľahkosť, útulnosť: akú rolu pri tom hrá farebnosť?

O tom sme veľmi veľa diskutovali. Doma má väčšina z nás svetlú podlahu z dreva, laminátu alebo koberec. V automobile nie. Tam je koberec tmavý, lebo nechceme vidieť špinu. Chceli sme to zmeniť a ľahkosť z domu preniesť do automobilu. Aby kabína bola menej pracoviskom vodiča a viac mobilným domovom.

### Kritici hovoria, že biele volanty sa rýchlo zašpinia.

Tmavé volanty sú pri dlhom používaní rovnako špinavé,



Obrazovka v ID.4 pripomína tablet a dá sa rovnako intuitívne ovládať.



Odkladacia priehradka na telefón s indukčnou nabíjačkou. ID.4 má pre rozličné trhy odlišne vytvorené odkladacie priestory.

len to na nich nie je vidieť. Práve pri dnešných diskusiách o hygiene mnohí vodiči pravidelne čistia interiéry svojich automobilov. A vytvára to úplne iný dojem, keď displej v automobile má rovnakú estetiku ako tablet doma. Pre mnoho mladých ľudí je samozrejmosťou, že ich tablet je biely. Doteraz sme k použitým farbám dostali veľmi dobrú spätnú väzbu. Samozrejme, máme všetko aj v tmavom vyhotovení, zákazník má teda možnosť slobodnej voľby.

### Čím sa prvé elektrické SUV značky Volkswagen líši od tradičných SUV?

Autá tejto kategórie sú zvonka relatívne veľké, no majú pomerne malý vnútorný priestor kabíny, lebo v karosérii je namontovaná veľa techniky. Aj ID.4 obsahuje veľa techniky, ale tá je menej viditeľná. Pre nás dizajnérov je to vždy veľká výzva. Autá majú na jednej strane byť plné modernej techniky, no my ich musíme navrhnuť tak, aby táto technika nevystupovala do popredia. Ja hovorím, že z pohľadu dizajnu je najlepšia technika vždy tá, ktorú nie je vidieť.



Osobnosť  
začína na zápästí.



Meister Chronoscope  
27/4526.01

Od 30. rokov 20. storočia sa najlepšie hodinky našej firmy pýšia prívlastkom Meister. A až dodnes tým najsuverénnejším spôsobom kombinujú fascináciu pre hodinársku výrobu s estetikou dizajnu. Junghans Meister Chronoscope: Automatický strojček, funkcia stopiek, vodotesnosť do 3 barov. [www.junghans-hodinky.sk](http://www.junghans-hodinky.sk)

  
**JUNGHANS**  
GERMANY. SINCE 1861



# Červená niť vysokej výkonnosti

**Špičkové športové modely radi nosia červenú. A k nim sa teraz pridružuje aj ID.4 GTX. Prečo modelom Volkswagen s vysokým výkonom dobre sedí červené tričko, vysvetľuje Mareike Hackbarth, dizajnérka z oddelenia Color & Trim.**

Text a foto: Volkswagen

Keď Mareike Hackbarth vstúpila do štúdia, mala veľkú radosť. „Konečne ho vidím, teda celkom hotový,“ hovorí s úsmevom, obchádzajúc okolo ID.4 GTX. Hladká žiarivý červený lak. „Aké pekné. GTX vyzerá celkovo veľmi dobre.“ Dizajnérka tri roky spolupracovala na ňom, teraz má prvý reálny kontakt s najmladším členom rodiny ID. Jej svet sú farby a laky. V tíme MEB oddelenia Volkswagen Design Color & Trim je zodpovedná za vonkajšie farby elektrických modelov ID., zaoberá sa koncepciami farieb, rešeršami trendov a prognózami budúcnosti. K interview si Mareike Hackbarth priniesla rozličné pracovné materiály a teraz ich vybaľuje: lakované plechy, trojrozmerné modely, farebné karty, fľaštičky s pigmentmi – všetko červenej farby. Lebo dnes ide práve o to. O farbu, ktorá vzbudzuje najväčšiu pozornosť a vyvoláva najsilnejšie emócie. A ktorá má u značky Volkswagen dlhú tradíciu pri športovo ladených modeloch – červenú.

**Zoznam farebných odtieňov značky Volkswagen je dlhý. Prvý červený odtieň bol v roku 1956 Korallenrot, potom nasledovali ďalšie odtiene s menami ako Bahia-, Flash-, Mars-, Tornado- alebo Salsarot a teraz Kings Red ... Prečo je červená už tak dlho v ponuke?**

Pri kúpe automobilu farba predstavuje podľa výrobcu a modelu zvyčajne dôležité kritérium pri výbere. Červená farba má veľmi výrazný charakter. Červená pôsobí v pohybe veľmi dynamicky. A tak sú aj červené laky karosérie už dlho pevnou súčasťou farebnej palety Volkswagen, doteraz to bolo vyše 50 farebných odtieňov.

Aj ako flotilová farba je červená veľmi obľúbená, preto bude aj naďalej hrať u značky Volkswagen dôležitú rolu – v rozličných farebných variáciách.

**S odtieňom Marsrot prišiel v roku 1976 po prvý raz na trh červený odtieň v spojitosti s novým športovým modelom. Okrem strieborného odtieňa Diamantsilber to bola farba vyhradená pre prvý Golf GTI. Skutočný „tím snov“ – a možno dokonca istý priekopník?**

Absolútne. GTI a červená farba od začiatku patrili k sebe. Farba má silnú symboliku. Červená je krv, červená je oheň. Farba v nás vyvoláva pocit aktivity, energie a radosti zo života. Vďaka tomu sa červená dá perfektne použiť ako značková farba pre vysoko výkonné modely. Ľudia si s ňou spájajú pôžitok z jazdy a vzbudzuje veľkú pozornosť.

**V roku 1986 nasledoval odtieň Tornadorot – a po niekoľko desaťročí to bola typická farba pre vysoko výkonné automobily. Mnohé modely vo svojej dobe používali túto farbu ako Golf II GTI 16V, Corrado G60, Golf III VR6, Golf R32 alebo Golf GTI TCR. Prečo sa červená farba tak dobre hodí?**

Tornadorot je veľmi dominantná, pozitívna a nápadná farba, ktorú dobre vidno už z diaľky. Presne ako protipól k mäkkej modrej alebo nevinnej bielej. Tornadorot je úspešný nadčasový odtieň nemetalizovaného laku, ktorý sa veľmi dobre hodí k našim športovým modelovým radom – mimochodom z neho bola odvodená aj naša nová farba pre vysoko výkonné modely Kings Red Metallic.

**Od prvého GTI sa červené prvky používajú ako športové rozpoznávacie znaky. Môžeme povedať, že červené vlákno sa tiahne cez dizajn vysoko výkonných modelov Volkswagen?**

Červená predstavuje silu. To všetko majú naše vysoko výkonné modely vyjadrovať na prvý pohľad – aj v detailoch. Preto využívame červenú ako akcentnú farbu, ktorá sa napríklad opakuje v dekoračných stehoch alebo typickom károvanom vzore. Červené vlákno sa v mnohých prípadoch medzičasom etablovalo ako znak športového charakteru a vysokého výkonu.

**... a ktoré nachádzame aj v ID.4 GTX?**

Bezpodmienečne. Pre ID.4 GTX sme cielene použili toto červené vlákno a interpretovali ho nanovo. Elektromobilita potrebuje inovatívny dizajn. Ale pre GTX bol dôležitý aj transfer imidžu vysoko výkonných modelov Volkswagen. Pod mottom „Electric Vibrant Power“ sme vyvinuli nový svet GTX: veľmi dynamický, výrazný a energický. Sýta červená farba v kombinácii s čiernou, markantné športové vybavenie s tmavomodrými a červenými prvkami v interiéri ako dvojitý červený

kontrastný steh, ktorý sa tiahne cez kokpit – prislovečné červené vlákno.

**Čo je dôležité pri farbe, ktorá má označovať nový športový špičkový model?**

Červená je pre našich zákazníkov niečím športovým, dôverne známym. Pracovali sme s touto zvykovou estetikou. Domovom GTX je svet vysoko výkonných automobilov – a to sme chceli demonštrovať farbou Kings Red Metallic. Chceli sme vytvoriť symbol novej vysoko výkonnej produktovej línie v elektrickej dobe. Lebo aj pri klimaticky neutrálnych elektrických automobiloch nejde iba o rozum, ale aj o emócie, pôžitok z jazdy a zrýchlenie. Červená farba symbolizuje tieto atribúty. Preto sme farbu Kings Red Metallic cielene vyvinuli pre GTI a GTX.

**Čo je osobité na Kings Red Metallic?**

Kedysi signalizovala červená blahobyť, bola to drahá luxusná farba. Chceli sme nové modely zhodnotiť „kráľovskou“ premium červenou a pracovali sme na tom, aby sme vytvorili brilantnú farbu s hlbokou sýtosťou

**Dôverne pozná ID.4 GTX:**  
dizajnérka Mareike Hackbarth  
vyvíja v tíme MEB oddelenia  
Volkswagen Design Color & Trim  
vonkajšie farby modelov radu ID.



„Červená je diva“, vysvetľuje Mareike Hackbarth, dizajnérka oddelenia Color & Trim. „Výraz, farebná hĺbka, hodnotnosť a okrem toho priepustnosť pre radarový signál, dôležitá pre senzory elektrického vozidla – trvalo približne tri roky, kým bola nová farba pre vysoko výkonné modely perfektná a zrelá do sériovej výroby.“



Od víriaceho vetra ku kráľovi: vychádzajúc z úspešnej nemetalizovanej farby Tornadorot (lakovaný plech vľavo hore) oddelenie Volkswagen Design vyvinulo metalizovaný lak Kings Red (lakovaný plech vpravo hore) pre nové vysoko výkonné modely.

a intenzívnou žiarou. Dvojrstvový základný lak obsahuje okrem farebného pigmentu aj na červeno sfarbený hliníkový pigment, ktorý mu dodáva neobyčajnú hĺbku. Okrem toho je tento lak na vodnej báze zvlášť šetrný k životnému prostrediu, ekologicky udržateľný a dá sa použiť vo všetkých výrobných závodoch.

**Pred 30 rokmi malo ešte 50,4 percenta novo prihlásených osobných automobilov v Nemecku pestré farby. Na prvom mieste bola červená s podielom 25,2 percenta. So začiatkom nového tisícročia sa automobilový svet stal decentnejším. Podiel pestrých farieb do roku 2020 klesol na necelých 24 percent. Celkovo bol podiel červenej farby v Nemecku 6,7 percenta, medzinárodne okolo 5 percent. Je napriek tomu červená ešte perspektívna farba? A kam smeruje trend?**

Červená je jednou z troch základných farieb a má nespočetné množstvo variácií. A tak ako existujú cykly trendov, existujú aj cykly farieb. Farebná paleta automobilovej branže sa mení smerom k širšiemu výberu pestrých farebných odtieňov. V nasledujúcich rokoch budú pestré a individuálne lakovania výraznejšie umocňovať vonkajší dizajn. V Európe existuje veľká diverzita farieb, dopyt po modrých a červených odtieňoch pri pestrých farbách opäť rastie. Pri červenej aktuálne trend smeruje k modrastej a my si myslíme, že v budúcnosti bude červená opäť veselšia.

**Červená má v rozličných kultúrnych okruhoch rozdielnu konotáciu. V západnom okruhu červená symbolizuje aj lásku, odvahu, nebezpečenstvo alebo teplo. Vo východnej Európe znamená krásu. V Číne je červená symbolom radosti, napríklad v Južnej Amerike je symbolom úspechu. Celosvetovo je najväčšia zhoda pri červenej ako farbe vášne. Hrá regionálny symbolický význam červenej nejakú rolu?**

Farby a farebné kombinácie vyvolávajú u nás ľudí určité emócie. Spôsobujú zvedavosť, ovplyvňujú náš stav mysle, stimulujú pri nakupovaní. Preto pozorne zvažujeme, ktoré nuansy sa hodia k trendu v príslušnom regióne. Čo tam môžeme použiť na naše vozidlá? Spoločnosť, kultúra a hospodárstvo sú dôležitými faktormi, nie všetky farby sú dobre prijímané vo všetkých regiónoch. V Číne je aktuálne napríklad fialová, zlatá alebo intenzívna červená vysoko v kurze, teda veľmi expresívne farby. To je v európskych krajinách iné. V Južnej Amerike sa zákazníci usilujú vyjadriť svoju individualitu športovými autami a červená je tam najobľúbenejším pestrým farebným odtieňom. Každá krajina má špecifické farebné preferencie. Preto úzko spolupracujeme s našimi zahraničnými dizajnovými centrami.

Mareike Hackbarth sa smeje, otočí sa k ID.4 GTX a množnane žmurkne: „Pretože červená všeobecne symbolizuje vášň, hodí sa perfektne. Čo by mohlo naše vysoko výkonné modely charakterizovať lepšie ako červená?“



# Golf GTI Clubsport 45 je jednoducho šialene dobré auto!

Benjamin „Benny“ Leuchter má dlhú históriu spojenú s GTI a bezprostredne sa podieľal na vývoji modelu Golf GTI Clubsport 45. Presne v termíne legendárneho medzinárodného zrazu fanúšikov GTI pri rakúskom Wörthersee, ktorý sa v roku 2021 bohužiaľ opäť nemohol uskutočniť, nám predstavil aktuálnu novinku – ako aj najdôležitejšie modely predchádzajúcich generácií.

Text a foto: Volkswagen





**Golf GTI Clubsport 45 môže byť na želanie vybavený titánovou výfukovou sústavou Akrapovič.**



**Voliteľným prvkom sú aj pneumatiky semislick na diskoch Scottsdale s tenkým červeným kruhom („pinstripe“). 18-palcová brzďová sústava je sériová.**



**Jazdný režim „Special“ je optimalizovaný pre jazdu po okruhu Nürburgring, no dá sa s ním jazdiť aj po normálnych cestách.**

Benny Leuchter nás privítal jeden májový pondelok vo Wolfsburgu, krátko pred plánovaným zrazom fanúšikov GTI pri rakúskom Wörthersee. Sivú strechu parkovacieho domu vo výrobnom závode neďaleko od zámku Wolfsburg v ten deň oživil kúsok histórie značky Volkswagen. Nazbieralo sa tu osem zvláštnych modelov GTI zo všetkých generácií radu Golf od Gofla 1 GTI Pirelli až po najmladšieho člena rodiny GTI, ktorým je Golf GTI Clubsport 45 na báze ôsmej generácie.

Ako pretekár a testovací jazdec vývojového oddelenia značky Volkswagen je náš hosťiteľ nadšený modelom Golf GTI Clubsport 45: „Vyzerá mega dobre, táto farba mu veľmi sluší. Zadné krídlo s čiernymi vysoko lesklými akcentmi dobre vynikne,“ hovorí Benny Leuchter. „Oválne výfukové rúrky sú super zakončené a krásne veľké. Na zozname príplatkového vybavenia by som ich určite zaškrto!“

### **Wörthersee sa opäť nekonalo**

Golf GTI Clubsport 45 mal mať pôvodne premiéru na veľkom festivale fanúšikov v Rakúsku. No kvôli pretrvávajúcej pandémie koronavírusu podujatie muselo byť druhý raz po sebe zrušené. Je to bolestné pre Volkswagen a všetkých jeho verných fanúšikov GTI.

„Bol by som ho rád našim fanúšikom osobne predstavil,“ hovorí Benny Leuchter. Je o čom hovoriť: „Použili sme dvojvetvovú výfukovú sústavu Akrapovič z titánového plechu a maximálnu rýchlosť zvýšili na 280 km/h. Ale zvlášť sa mi páčia aj disky z ľahkej

zliatiny „Scottsdale“ s červeným dekoračným kruhom na ráfiku. K nim sa hodia aj pneumatiky Michelin Cup 2, teda semislick. So zväčšenými brzďovými kotúčmi, výkonom 300 koní a voľbou jazdného profilu je jednoducho perfektný. Teraz jazdím najrýchlejšie časy kôl dokonca s ESP Sport, teda nie s kompletne vypnutým ESP. To je sila! Golf GTI Clubsport 45 je jednoducho šialene dobré auto!“

### **Leuchter a GTI – to ide k sebe**

Pri prechádzke po streche parkovacieho domu Benny Leuchter, ktorý zažil veľkú časť 45-ročnej histórie GTI, rozpráva o svojom dlhom spojení so značkou: „Celá naša rodina je pobláznená do GTI, mama, strýko, bratanec aj ja. Moje prvé auto bol Golf 6 GTI, z ktorého som si sám urobil Benny Leuchter Edition s diskami BBS, výškovo nastaviteľným športovým podvozkom a zvýšením výkonu. Tak ako som ho vtedy mal, jazdí ešte doteraz. Nový majiteľ ho udržiava v naozaj dôstojnom stave.“ Apropos tuning: „Vždy som sa dobre vedel identifikovať so značkou GTI. Komunita GTI je veľmi cool a rozmanitá. Možno v nej nájsť všetkých – od udržiavateľov štýlu OEM až po hardcore tunerov. Hneď sa dáte do reči.“

### **Mimoriadny rekord**

Pri pohľade na Golf 7 GTI Clubsport S za oči hostiteľa rozžiaria: „Vidím ho prvý raz po poldruha roku. Pred piatimi rokmi sme s ním zlomili rekord na Nürburgringu!“ V apríli 2016 vytvoril Benny Leuchter rekord pre sériové automobily s pohonom predných

kolies časom 7:49,21 minúty – a trochu neskôr ho s časom 7:47,19 minúty ešte raz prekonal o dve sekundy. Číslo 1 zo 400 exemplárov limitovanej série mu patrí: „Môj Clubsport S už má päť rokov. Prihlásený bol iba jeden deň – 22. novembra 2016, na moje narodeniny. Nedávno som s ním opäť jazdil, lebo som ho presťahoval do svojej garáže. Často to nerobím, lebo všetko je ešte nové, všetky nálepky sú ešte na ňom. Iba raz som s ním išiel na Nürburgring, lebo som to považoval za vhodné. Na tachometri má iba 400 kilometrov!“

### **Golf GTI Clubsport 45 so špeciálnym profilom**

Aj po vývoji modelu Golf GTI Clubsport S podnikal Benny Leuchter v rámci vývoja často testovacie jazdy na okruhu Nürburgring. Za volantom modelov Golf GTI Clubsport, Golf GTI Clubsport 45 a Golf R absolvoval približne 250 až 300 testovacích kôl, teda celkovo asi 6500 kilometrov. Rovnako ako jeho vysoko výkonní súrodenci aj Golf GTI Clubsport 45 je vybavený jazdným profilom „Special“, vyvinutým na Nürburgringu. „Na tomto vývoji som mal veľký podiel, bolo treba prispôbiť tlmiče a prevodovku. Podvozok je mäkší aby mal lepšiu priľnavosť na zvlhnom povrchu trate. Reakcia motora je športovejšia, spätná väzba motora bezprostrednejšia. Ide sa trochu viac na mechanické hranice. To je perfektné pre Nürburgring Nordschleife, najviac zvlhnutú diaľnicu sveta,“ hovorí Benny Leuchter. „Ja so svojim autom jazdím veľa v režime pre Nürburgring aj na vidieckych cestách. Tento



špeciálny profil sa super hodí na každodenné jazdenie.“

### Neočakávané stretnutie

Pri pohľade na Golf 2 GTI G60 sa musí Benny Leuchter pousmiať: „Už som predtým povedal, že aj moja matka je pobláznená do GTI. V roku 1996 mala Golf 2 GTI Fire & Ice s diskami BBS, ktorý jej ukradli spreď domu. Neskôr sme z neho našli iba kapotu. Doteraz ju mám doma odloženú ako spomienku na toto auto.“ Možno privedie matku a kapotu na stretnutie fanúšikov GTI na Wörthersee v roku 2022?

### Film „45 rokov GTI“ pre fanúšikov

Každý rok Volkswagen priváza športové špeciality na Wörthersee. Tento rok mal byť na stánku v dedine Reifnitz predstavený najnovší člen rodiny GTI – nový Golf GTI Clubsport 45. Namiesto na pódiu sa exkluzívny model GTI postavil pred kameru. Film so všetkými generáciami GTI sa dá vidieť na voľne prístupnej mediastranke volkswagen-newsroom.com.



V každej generácii Golfa bol nejaký výnimočný model GTI.





# PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATOV

**Čisto a s chladnou hlavou.** Tak zvládnete nielen zimné nástrahy vďaka produktom SHERON. Vyrábame ich vždy s ohľadom na potreby slovenských vodičov. SHERON je tu preto, aby Vaša cesta bola čo najpríjemnejšia a bezpečná.

# SHERON



# Klasické kúsky

## pre outdoorové dobrodružstvá

S najnovšou lifestyle kolekciou sa vraciame k historickým koreňom značky Volkswagen. Vydajte sa s nami po stopách legendárnych modelov Bulli a Chrobák prostredníctvom ikonického oblečenia, módnych doplnkov a ďalších užitočných voľnočasových predmetov. Jednoducho štýlové doplnky pre váš pocit slobody.



### Šiltovka

Nosili ste niekedy skutočnú ikonu? Šiltovka v klasickom strihu v trendovom bordovo-bielom vzhľade. Predný panel a šilt z bavlny s nášivkou „Chrobáka“, zadný panel zo sieťoviny bordovej farby s tmavomodrou výšivkou historického nápisu Volkswagen. Materiál: 100 % polyester, 100 % bavlna. Obj. č. 7E9084300B



### Dámske tričko

Tričko s krátkym rukávom v bordovej farbe. Veľká tmavobordová potlač karavanu Bulli T1 na prednej strane, kompasová ružica na pravom zadnom leme. Historický nápis Volkswagen zvonku na šiji. Materiál: 95 % organická bavlna, 5 % elastan. Obj. č. 7E9084210, A – E 645



### Pánske tričko

Bledomodré pánske tričko s krátkym rukávom. Vpredu veľká potlač karavanu T2 pred táboračom, kompasová ružica na pravom zadnom leme. Historický nápis Volkswagen zvonku na šiji. Materiál: 100 % organická bavlna. Veľkosti: S - 3XL. Obj. č. 7E9084200A – F D5E



### Bunda do dažďa s kapucňou

S touto bundou do dažďa ste pripravení na akýkoľvek outdoorový zážitok. Veľavravný nápis „Time to get out“ vpredu a veľký motív Bulli vzadu. Dá sa prakticky zložiť a uložiť do látkového obalu, a tak si môžete vziať svoju novú obľúbenú bundu so sebou naozaj všade. Obj. č. 7E9084050A – F D5E



### Dáždnik

Tyčový dáždnik s modrou potlačou motívu T1 a troma rôznymi sloganmi. S automatickým otváraním a systémom odolným voči vetru. Oceľová čierna tyč, konštrukcia zo sklolaminátu, čierna drevená rúčka. Priemer striešky: 105 cm. Dĺžka: 870 mm. Obj. č. 7E9087600

## Kempingové ležadlo

Aj oddychovať môžete štýlovo. Ležadlo s konštrukciou z bukového dreva a vymeniteľným poťahom z polyesteru, odolným voči poveternostným vplyvom. Predná strana potlačená motívom T1, zadná strana biela. Dostupné vo verzii pre deti alebo pre dospelých. Nosnosť 40 alebo 100 kg.  
Obj. č. 7E9069635 / 7E9069635A



## Vankúš na sedenie

Urobte si pohodlie! Pevný a odolný vankúš na sedenie či podloženie chrbta s farebné ladiacim vnútorným vankúšom. Vymeniteľný vonkajší poťah je potlačený kultovým motívom T1 „Time to Get Out“. Vďaka pútku možno vankúš pohodlne prenášať, povrch odpuďuje vodu a nečistoty.  
Rozmery: 50 x 50 x 8,5 cm.  
Obj. č. 7E9069691



## Sada smaltovaných hrnčiek

Dva smaltované hrnčeky pre skutočný outdoorový pocit. Sada obsahuje: 1 hrnček s motívom Chrobáka, 1 hrnček s motívom Bulli T1. Farba: modrá, žltá. Materiál: smalt. Objem: 0,25 l.  
Obj. č. 7E9069601



## Spací vak trošku inak

Tento originálny spací vak s obrovskou potlačou Bulli T1 nielen upúta pozornosť, ale je aj multifunkčný. Vďaka zipsu po celej dĺžke ho možno použiť aj ako prikrývku alebo dokonca skombinovať s iným spacím vakom – na romantické noci pre dvoch. Nasledujúce ráno ho môžete pohodlne uložiť do kompresného vaku. Rozmery: 220 x 80 cm.  
Obj. č. 7E9069621



## Držiak na vajčka

Ručne vyrobený držiak na vajčka v tvare modelu VW Bulli. Pod strešným nosičom je ukrytá soľnička. Farba: modrá, farebný vzor. Materiál: porcelán. Rozmery: 130 x 65 mm.  
Obj. č. 7E9069644



## Termonádoba

Nerezová termonádoba so štýlovým motívom Bulli udržuje pokrmy a nápoje teplé 9 hodín a studené až 16 hodín. S tlakovým ventilom pre ľahšie otváranie. 100 % zaistenie proti vylitiu. Vhodná pre potraviny, chuťovo neutrálna, neobsahuje BPA. So skladacou lyžičkou. Objem náplne: 450 ml.  
Obj. č. 7E9069604A



## Prenosný gril

Pre nezabudnuteľné večery v prírode alebo doma na záhrade: gril s motívom karavanu T2 je pripravený na použitie behom pár sekúnd. Po grilovaní ho možno opäť kompaktno zložiť a ľahko prepravovať. Odnímateľný zásobník na drevené uhlie. Farba: tmavočervená. Materiál: nehrdzavejúca oceľ.  
Rozmery: 26 x 30 x 8,5 cm.  
Obj. č. 7E9069642



Produkty nájdete aj na našom webe:  
[www.vw.sk/servis-prislusenstvo/prislusenstvo/lifestyle](http://www.vw.sk/servis-prislusenstvo/prislusenstvo/lifestyle)



Bližšie informácie ohľadom cien a dostupnosti originálneho príslušenstva získate u niektorého z našich partnerov Volkswagen. Ich zoznam nájdete na [www.vw.sk](http://www.vw.sk)

# Autá budú mať perspektívu, dokedy budú ľudia existovať

**Dr. Jozef Uhrík, prvý muž automobilového priemyslu na Slovensku, si pri príležitosti 30. výročia Volkswagen Slovakia zaspomínal na významné historické okamihy. Ako hlavná postava stál na začiatku 90. rokov za príchodom nemeckej automobilky na Slovensko. Volkswagen Slovakia viedol do roku 2005. Srdcom aj duchom zostal však i po rokoch v centre diania automobilového priemyslu. V nasledujúcom rozhovore porozprával aj o tom, ako sa zo Slovenska stala automobilová veľmoc a ako sa zrodila dizajnérska hviezda Jozef Kabaň.**

Text: Lucia Kovarovič Makayová Foto: Adam Tkáčik, archív Volkswagen Slovakia

**Žijete dlhé roky v Martine, v krásnom kraji v obkolesení hôr, ale aj sem prišla vlna pandémie koronavírusu. Ako sa máte v tejto náročnej dobe?**

Chodievam pravidelne do závodu v Bratislave, keďže som členom Správnej rady Nadácie Volkswagen Slovakia, takže mám možnosť objaviť sa minimálne dva razy do roka vo fabrike. Čo sa týka situácie okolo Covidu, musíme si dávať pozor. Som viac ako 80-ročný človek, snažil som sa vyhýbať, pokiaľ možno, prostrediam, kde by som mohol čosi nachytať. Dvakrát som zaočkovaný, takže svojím spôsobom využívam túto situáciu na prechádzky do okolia. Mám tu celú rodinu, takže nepociťujem nejaké mindráky, ktoré by súviseli s touto dobou. Sledujem vývoj ako na Slovensku, hlavne v automobilovom priemysle a som v kontakte s vedením Zväzu automobilového priemyslu.

**Stretli sme sa pri špeciálnej príležitosti – Volkswagen Slovakia oslávil 30 rokov. Čo povieť na cestu v čase? Vráťme sa na začiatok 90. rokov...**

Bolo to veľmi zložité. Dva dni pred revolúciou som nastúpil do Prahy do funkcie prvého námestníka v tom čase najväčšieho ministerstva hutníctva, strojárstva a elek-



Dr. Jozef Uhrík  
v martinskom  
závode Volkswagen  
Slovakia.

trotechniky. Dovtedy som pracoval ako generálny riaditeľ ZŤS (Závody ťažkého strojárstva) Martin a predtým v závode Dubnica, takže v tomto odvetví som mal skutočne prehľad. Na začiatku 90. rokov bolo treba načrtnúť cestu, čo s česko-slovenským strojárstvom. Zorganizoval som tím a jednoducho nám vyplynulo, že musíme urobiť konverziu strojárkeho priemyslu v bývalom Česko-Slovensku a ako hlavný projekt sa nám ukazovalo orientovať sa na automobilový priemysel.

### Prečo?

Lebo prakticky veľká časť strojárkej výroby bola orientovaná na špeciálnu výrobu a bolo potrebné nájsť náhradu, ktorá by zabezpečila zamestnanosť ľudí v tom najširšom slova zmysle.

### Čo sa dialo v zákulisí, prezradili by ste detaily rokovaní? Čo predchádzalo príchodu Volkswagenu na Slovensko?

Vymysleli sme projekt automobilového priemyslu a obrátili sme sa na 12 svetových firiem. Od šiestich sme dostali odpoveď, no a z tých šiestich boli v tom období dvaja, ktorí prejavili skutočný záujem. Francúzska firma Renault a Volkswagen. Najlepšie bol na rokovania pripravený Volkswagen.

### Z akého dôvodu?

Dodatočne som zistil, že Volkswagen počítal s tým, že ako sa objaví vhodná situácia, tak by chcel spolupracovať s česko-slovenským automobilovým priemyslom. Pravda, na smolu Slovenska bolo, že Volkswagen mal hlavný záujem o Škodovku. Takže sme začali pracovať na projekte Škodovka. Ale pri každej príležitosti som sa do toho snažil vtiahnuť aj Slovensko. Pekne o tom píše Dr. Hahn, vtedajší šéf koncernu Volkswagen: „Vždy sme začínali v Prahe a skončili v Bratislave.“ Podarilo sa nám vtiahnuť do tejto problematiky Volkswagen. Mali sme aj ďalších, napríklad GM, ktorí mali záujem, ale najreálnejšie sa javilo stanovisko Volkswagenu. Preto sme začali intenzívne pracovať pre Škodovku a Bratislavské automobilové závody (BAZ). Vzhľadom na to, že záujem bol hlavne o Škodovku, kde bola kapacita zhruba 200-tis. automobilov ročne, tak sme nemohli počítať, že Volkswagen naskočí hneď, aby spolupracoval aj na BAZ.



Bývalý člen predstavenstva koncernu Volkswagen Folker Weißgerber s Dr. Jozefom Uhríkom.

### Ako sa vám to nakoniec podarilo?

Museli sme robiť rôzne diplomatické kúsky, ktoré by vyprovokovali vedenie Volkswagenu, aby sa o Bratislavu zaujímalo. Pokým Volkswagen rokoval so Škodovkou, tak sme dali na určité obdobie exkluzivitu GM. No a to vyprovokovalo urýchlenie rokovania s nami. Tak sa stalo, že začiatkom roku 1991 sa začalo intenzívne rokovať s Volkswagénom. Cieľom bolo vyrábať finálnu produkciu, jeden z najdôležitejších agregátov – vytypovala sa prevodovka, a výroba komponentov. A táto štruktúra zostala prakticky doteraz. Toto bol začiatok.

### Začali sa vyrábať prvé Passaty, prišiel Golf, ale pri spätnom pohľade to stále nebol výrobný program, ktorý by zaistil budúcnosť podniku a prácu na dlhé roky tisíciam zamestnancov. Vnímali ste to tak aj vy, že tu chýbal veľký projekt?

Treba otvorene povedať, že prvé dva roky po podpise zmluvy mal Volkswagen aj ekonomické problémy. Neplnili sa záväzky, ktoré boli v oblasti investícií. Robili sme všetko pre to, aby sme to obdobie prežili a pripravili ľudí na možný prudší rozvoj. Tak sa stalo, že po zahájení výroby, teda finálnej produkcie v roku 1991 – montážou Passatu, sme pripravili podmienky, aby naši zamest-

nanci absolvovali nevyhnutné školenia v nemeckých fabrikách, hlavne v Emdene. Ďalších sme organizovali pre Kassel, aby sme pripravili manšaft pre ďalší rozvoj. Potom sa mi podarilo v priebehu ďalších troch až štyroch rokov dosiahnuť, že keď sa Volkswagen „oživil“, tak sme začali pracovať intenzívnejšie. Zmluva bola postavená na 10-tisíc finálnych produktov ročne, agregát a komponenty a v priebehu pár rokov, v roku 2001, sme už vyrábali viac ako tisíc automobilov denne.

### A pribúdali aj ďalšie koncernové značky. Bol to váš zámer?

Mojím cieľom bolo spolu s kolegami, ktorí sa tu vystriedali z nemeckej strany, aby sme neboli orientovaní na jeden produkt, ale aby sme vybudovali flexibilitnú fabriku, ktorá je schopná vyrábať rôzne typy pod rôznymi značkami, ale zároveň mala svoj vlastný program. A ten vlastný program sa objavil, keď sme začali bojovať o terénny automobil, ktorý dovtedy v koncerne nebol. Toto bol základ celej stratégie. A vzhľadom na to, že koncom 90. rokov už bolo produkcie výrazne viac, hľadali sme riešenie vytiahnuť čosi z Bratislavy. S cieľom odľahčiť základný závod od kapacitného napätia bol založený závod v Martine.



**Dr Jozef Uhrík s vozidlom „Háčik“  
– ide o funkčnú vzorku terénneho  
automobilu, ktorá predchádzala  
príchodu SUV do Bratislavy.**

**Stretávame sa s názormi, že postaviť ekonomiku na automobilkách je rizikové, ale ako počas finančnej krízy, tak aj teraz patria práve automobilky na Slovensku medzi najstabilnejšie podniky pre zamestnancov. Dokonca naberajú nových ľudí. Aký postup ste zvolili, aby ste získali istotu a stabilitu?**

Založili sme Zväz automobilového priemyslu, cez ktorý sme bojovali o rozvoj subdodávok. Súčasne s nábehom vo fabrike sme bojovali o to, aby sa zabezpečil i rozvoj subdodávateľov. Preto sme vybudovali prvý industriálny park v Lozorne. Bol to prvý industriálny park na Slovensku. Bol som si vedomý, že mať tu len montáž, to je príliš málo. Rysovala sa obrovská nezamestnanosť a automobilový priemysel sa mi ukazoval ako rozhodujúci, keďže môže využiť širokú škálu ľudí od jednoduchých profesií, kde sa stačí zaučiť, až po vysoko

kvalifikované. Preto sme popri finálnej produkcii bojovali o subdodávateľov takou formou, že sme poukazovali na logistické náklady, ktoré vznikali pri dovoze komponentov zo západnej Európy. S vedením koncernu sa mi podarilo tlačiť subdodávateľov, aby pristáli výrobné na Slovensku. A tak sa stalo. Čo bolo rozhodujúce aj pri ďalšom rozvoji, že rok po nábehu Touarega som mohol prezentovať, že 62% hodnoty materiálu ide zo slovenských organizácií. A toto zapôsobilo napríklad aj na predstavitelov PSA, keď sa rozhodovali, či prídu na Slovensko.

**Prišli a onedlho sa rozhodli investovať na Slovensku aj ďalšie svetové automobilky...**

Subdodávateľské siete sa rozširovali a dnes už evidujem vyše 500 organizácií, ktoré sú zapojené do subdodávateľskej siete automobilového priemyslu. Vybudoval sa celý

systém a výsledok je, že Slovensko je dnes považované za malú automobilovú veľmoc. Štyri automobilky, ktorých produkcia vyriešila hlavné problémy, ktoré bolo treba vyriešiť pri transformácii slovenského strojárstva: vyriešila sa zahranično-obchodná bilancia, vyriešila sa zamestnanosť, vyriešil sa rozvoj vysokého školstva, čo sa týka orientácie hlavne strojnícnych fakúlt. Takže automobilový priemysel, keď to hodnotím dnes, bolo šťastné riešenie, ktoré sme presadili v 90. rokoch.

**Spomínali ste Dr. Carla Hahna (95), niekdajšieho koncernového šéfa, ktorý mal po páde železnej opony na starosti budovanie závodov vo „východnom bloku“...**

Dr. Hahna považujem za veľkého človeka, najväčšieho človeka v automobilovom priemysle zo súčasne žijúcich manažérov.



**Pred mesiacom sa Carl H. Hahn posadil spolu s H. Diessom do ID.3 a dali si spoločnú e-jazdu. V 95 rokoch vymenil spaľovák za elektrické auto a zhodnotil, že si to veľmi užíva. Aký je váš vzťah k elektromobilite?**

Elektromobilita je budúcnosť. S tým treba súhlasiť. Len to bude chcieť ešte určitý čas, aby sa vytvorili reálne predpoklady a bol zintenzívnený jej rozvoj. Sú tu výzvy batérií, aby vydržali viac ako tých 500 – 600 km. To je jedna vec. Po druhé, aby sa vybudovala infraštruktúra pre odstránenie hendikepov, ktoré ešte dnes elektromobil má. Ale vidím v tom budúcnosť, a to aj v kombinácii ďalších vývojov, ktoré prebiehajú. Hovorím, že zatiaľ neexistuje iný prostriedok ako automobil, ktorý umožňuje riešiť lenivosť človeka, aby sa dostal z bodu A do bodu B. Je otázka, aký to bude prostriedok v budúcnosti. Našou snahou a snahou vedení fabrik je sledovať vývoj, lebo tieto „vozítka“ sa budú vyrábať a vo veľkom. Teraz je svetová produkcia okolo 100 miliónov automobilov ročne. Prakticky nikdy nepoklesla dolu, aj keď sa spomalil rast, vždy produkcia narastala.

**A čo je teda pre Volkswagen Slovakia tou najväčšou výzvou?**

Je otázka, KDE sa budú vyrábať automobily. Preto je pre osadenstvo fabriky dôležité, aby riešilo dve hlavné výzvy: to je kvalita – manšaft musí produkovať automobily vysokej kvality. A po druhé, aby to boli optimálne náklady. To budú dve veci, ktoré budú rozhodovať. Udržať kvalitu a optimálne náklady. A tiež sledovať okolie, v ktorom sa pohybujeme, a byť konkurencieschopný. Opakujem, dokedy budú ľudia existovať, dovtedy bude mať automobil perspektívu.

**Napriek veľkým úspechom Volkswagen Slovakia, aj v porovnaní s ostatými výrobnými spoločnosťami na Slovensku, očakáva verejnosť stále viac – denne čelí podnik otázkam, kedy a či bude mať Volkswagen na Slovensku vývoj a výskum, kedy sa začnú v Bratislave vyrábať ďalšie elektrické autá...**

Vždy hovorím, že vyvinúť auto je to najjednoduchšie, lebo to už dneska dokážu technici, keďže informácie sú tak zdieľané, že vedia o všetkom. Ale my sa musíme, keď chceme byť konkurencieschopní, sústrediť na procesy. Procesy výroby vozidla,

to je najdôležitejšie v automobilovom priemysle.

**Aj najzložitejšie?**

Podľa mňa to je najdôležitejšie, od toho sa odvíja potom aj cena, kvalita a všetko, čo s tým súvisí. Dnes sa dajú na vývoj robiť medzinárodné zoskupenia ľudí. Malého chrobáka vyvinuli v Mexiku, ale vyrábať ho, proces riadiť tak, aby tvoril kvalitu, náklady, to je najzložitejšia záležitosť. V tomto smere je toto veľmi dôležité. A po druhé vychovávať ľudí aj pre tímy, ktoré budú vozidlá vyvíjať. Dajme tomu dizajnéri. Viete, ako sa zrodil Kabaň?

**Povedzte...**

To súvisí s Folkerom Weißgerberom (bývalý člen predstavenstva koncernu Volkswagen, pozn. red.). Keď sme zakladali martinický závod, leteli sme helikoptérou odtiaľto do Bratislavy. Predtým som ho presvedčil, aby sme sa zastavili na autosalóne v Nitre. Prišli sme tam a stretol som chlapcov z VŠVÚ, ktorí vystavovali svoje „vozítka“. V hale s automobilmi bol obrovský nátresek, tak hovorím: pán Weißgerber, toto poznáte, ale tu je jedna skupina ľudí – slovenských dizajnérov z VŠVU, keby sme sa išli na to pozrieť. Po prvé tam bolo menej ľudí a po druhé bol prekvapený, aké rôzne štúdie na lokomotívu, na bager... tam boli a hovorím mu, čo keby

sme ich zapojili do dizajnu vozidiel. „A prečo nie, pán Uhrík. Pošlem vám sem šéfa centra dizajnu vo vývoji a výskume z Wolfsburgu.“ Spojil som ho s docentom Kleinom, prišiel do školy, videl, že sú tam šikovní chalani, tak s nimi začal spoluprácu. Dosiahol som, že 14 ľudí sa dostalo do dizajnerskeho strediska do Wolfsburgu a Ingolstadt. Medzi nimi bol aj Kabaň. Takto sa zrodila spolupráca. Nasledovala súťaž dizajnérov strednej Európy v Hamburgu. Už predtým boli títo študenti dizajnéri vyškolení v Bratislave, pripravili 12 modelov, z ktorých 8 bolo ocenených, a tak sa dostal Jožo Kabaň k Veyronu, najdrahšiemu autáku, ktorý sa vtedy vyrábala.

V rámci diskusie, do akej miery sa zapojiť do celkového procesu výroby automobilov z pohľadu výrobného závodu, je dôležité venovať sa procesom. Na druhej strane je treba hľadať možnosti, ako sa zúčastniť s pracovníkmi závodu, pracovníkmi rôznych inštitúcií SR na práci medzinárodných tímov, ktoré sa v najširšom slova zmysle zapodievať výrobou automobilov. Čiže sú to dve cesty: vlastná cesta, boj za racionálnu produkciu a druhá cesta aktívne vytvárať podmienky zapájania našich pracovníkov do medzinárodných tímov.

**Dr. Jozefovi Uhríkovi ďakujeme srdečne za rozhovor a prajeme mu všetko dobré a veľa zdravia!**



**Bývalý šéf koncernu Volkswagen prof. Dr. C. H. Hahn, Dr. Jozef Uhrík a Dr. Karl Peter Wilhelm, bývalý člen predstavenstva Volkswagen Slovakia.**

# Nabíjanie doma od ZSE Drive

**Nabíjať tam, kde parkujete je jednoduchšie ako kedykoľvek predtým. S inteligentným Wallboxom od ZSE Drive svoj elektromobil nabijete pohodlne vo vlastnej garáži či na parkovacom mieste.**

Text: Rastislav Žembery Foto: ZSE Drive

Pri diskusiách a porovnávaní elektrických vozidiel so spaľovacími je téma často redukovaná na otázku dojazdu a rýchlosti načerpania energie. Hoci už dnes sú na trhu modely (a nabíjacie stanice), ktoré umožňujú dobitie 300km dojazdu za 15 minút, takéto porovnanie s klasickým „tankovaním na pumpe“ však trochu kríva. Často sa totiž zabúda na to, že elektromobil na rozdiel od spaľovacieho auta je možné nabíjať aj doma či v práci, počas jeho nečinnosti na parkovisku. Toto tzv. pomalé či AC nabíjanie prináša výrazné výhody: je lacnejšie než nabíjanie na verejných staniciach, je šetrnejšie k batérii vozidla a šetrí aj čas vodiča. V ideálnom prípade tak vodič verejnú stanicu nemusí navštíviť vôbec a oproti vodičovi spaľovacieho auta tak ušetrí ešte aj ten čas, ktorý vodič spaľovákovi trávi na čerpacej stanici. Pri použití vhodného domáceho či firemného wallboxu je vozidlo plne nabité za 4-6 hodín, čo vo väčšine prípadov pre majiteľa plne postačuje (nabitie v noci resp. počas pracovnej doby na parkovisku).

Pre domácu inštaláciu, ale aj pre väčšie inštalácie vo firmách odporúčame použiť inteligentný (smart) wallbox, ktorý komunikuje so sieťou, t.j. zohľadňuje aj požiadavky elektrickej siete a dá sa vďaka tomu nastaviť tak, aby zabezpečil ideálny priebeh nabíjania z hľadiska časového či ekonomického. So smart wallboxami vo firme neriskujete napr. prekročenie rezervovaného maxima na svojej prípojke. Ak využívate na získavanie elektriny aj fotovoltiku, máte možnosť prednostného uloženia prebytočnej energie v batérii vášho auta, čo v podstate znamená jazdenie zadarmo.

Wallboxy ZSE Drive sú vhodné do vnútorného aj vonkajšieho prostredia. Pre domácnosť je optimálne trojfázové pripojenie dimenzované na 3x16 Ampérov, vo firme bežne 3x32 Ampérov. V ponuke ZSE Drive sa nachádzajú výlučne smart wallboxy. Investícia do smart wallboxu sa totiž vždy vyplatí z hľadiska peňazienky zákazníka



**Wallbox je praktickým riešením pre domácnosti alebo menšie firmy. Podporuje všetky typy elektromobilov, nabíja striedavým prúdom a poskytuje všetky online služby smart nabíjania od ZSE Drive.**



v ušetrených nákladoch pri nabíjaní, v optimalizácii nákladov zamestnávateľa na prípojku do elektrickej siete či v možnosti integrácie nabíjania s domácou fotovoltikou.

Pre majiteľov smart wallboxu z kategórie domácností je v ponuke dodávateľa ZSE Energia k dispozícii špeciálna tarifa „Elektrina pre Elektromobil“. S touto tarifou je možné nabíjať vozidlo za 0,09€ / kWh s DPH, čo zodpovedá nákladom približne 1,50€ - 2€ / 100 km. Ak ide o zamestnanecké vozidlo, vďaka online údajom zo smart wallboxu vie zamestnávateľ náklady na domáce nabíjanie použiť ako daňovo uznané náklady a príslušnú sumu preplatiť zamestnancovi tak ako v prípade bločku za tankovanie paliva.

Aktuálne skúsenosti ZSE Drive naznačujú, že z cca 80 percent je elektromobil nabíjaný doma či v práci a iba z 20 percent nabíjania elektromobilov prebieha na verejných nabíjajúcich staniciach. Tento pomer sa samozrejme do budúcnosti môže meniť, tak ako sa elektromobily stanú dostupnými pre širšie vrstvy obyvateľstva resp. s narastajúcim podielom vozidiel v službách car-sharingu.

Spolu s mestom Bratislava je skupina ZSE súčasťou projektu URBAN-E, ktorý je spolufinancovaný z európskych fondov. Cieľom programu je vytýčenie bodov pre parkovanie elektromobilov v projektoch car-sharingu. Spomínané body budú zároveň nabíjacími uzlami pre tieto automobily, takže si zákazník si z takéhoto bodu zoberie plne nabitú auto. Tento nový štýl individuálnej mobility by mal pomôcť znížiť množstvo áut v meste a zároveň zvýšiť efektivitu individuálnej dopravy, keďže auto v osobnom vlastníctve väčšinou stojí na mieste.

Budúcnosť domáceho nabíjania v smart sieti prinesie ďalšie zaujímavé možnosti. Umožní majiteľom elektromobilov energiu nielen zo siete odoberať, ale v čase nedostatku ju do siete aj dodávať (tzv. Vehicle2Grid). Toto môže byť pre majiteľov elektromobilov zaujímavý biznis, ktorý im prinesie výnosy, resp. ešte nižšiu cenu nabíjania mimo špičky. Práve elektromobily vďaka tomu uľahčia a urýchlia prechod na bezemisnú energiu z obnoviteľných zdrojov (slnko, vietor), ktorých prirodzenú nestabilitu budú vyvažovať.



- Navrhujeme riešenie na mieru vášmu domu
- Wallbox dovezieme a nainštalujeme
- Poskytneme dlhodobý dohľad a servis

# Bicyklom na Gerlach

**Vystúpať 2655 výškových metrov len pomocou vlastných nôh a bicykla, to je výzva, ktorá preverí nejedného cyklistu. Prečo takéto niečo podstupovať, čo je k tomu potrebné a aká odmena na úspešného Gerlachera čaká v cieľi?**

Text a foto: Tomáš Cepka, MTBIKER.sk

Čo sa stane, keď ľuďom obmedzíte možnosť stretávať sa na spoločných cyklo jazdách a žiadne preteky a cyklo maratóny sa neorganizujú? Stúpne popularita rôznych výziev, veľa cyklistov má chuť si ozvláštniť rutinu samostatných tréningov, žiada sa im vystúpiť zo zabehnutého stereotypu. Vo svete cyklistiky je najznámejšia výzva Everesting, jej zdolanie si ale vyžaduje takmer profesionálny výkon. A tak sme si na online porade v redakcii MTBIKER.sk vymysleli, že spravíme podobnú výzvu, ktorá však bude dostupná aj pre bežného hobby cyklistu a nazvali sme ju Gerlaching.

## Aké sú pravidlá výzvy

Už podľa názvu Gerlaching a podľa úvodu tohto článku sa dá ľahko prísť na to, že pointou je zdolať výšku najvyššej hory na Slovensku, pri Gerlachu sa najčastejšie uvádza 2655 metrov. Podobne ako pri výzve Everesting je potrebné túto porciu výškových metrov nastúpať na jednom kopci, jeho výber je na samotnom cyklistovi. V praxi



to vyzerá tak, cyklista jazdí jedno stúpanie tak dlho, kým mu jeho GPS zariadenie namerá celkovú hodnotu 2655 nastúpaných metrov.

### Je to aj o hlave

Ak na bicykli aspoň trochu jazdíte viete, že za jeden deň nastúpať takmer 3000 metrov dá poriadne zabrať. Väčšinou sú to celodenné výlety trvajúce mnoho hodín, aspoň na Slovensku je potrebné kvôli takémuto prevýšeniu prejsť veľa kilometrov. Ale výzvy nemajú robiť veci jednoduchými, preto pri Gerlachingu je základné pravidlo, že je potrebné jazdiť dokola jeden kopec. Takto dostane poriadne zabrať nielen telo športovca, ale aj jeho hlava. Motivovať sa na zdolanie ťažkého stúpania nie je vôbec jednoduché, ak však viete, že ho ešte budete musieť ísť 5 alebo kľudne aj 20 krát, to si už vyžaduje značnú mieru sebazaprenia.

### Výzva podľa vlastných predstáv

Aby to nebolo len o tom, aké to je náročné a že všetko je striktné dané, je tu kopec vecí, ktoré si vie každý vybrať podľa chuti. Už som spomínal, že cyklista si sám vyberá kopec, na ktorom sa o výzvu pokúsi, zvoliť si môže domáce oblúbené stúpanie, nemusí niekam ďaleko cestovať. Ak niekto preferuje prudké stúpania, budú mu výškové metre pribúdať rýchlejšie, pre iného, možno s vyššou hmotnosťou, bude lepší dlhší a miernejší kopec, neriskuje predčasnú únavu alebo kŕče. Celú dobu som nespomenul, či to je výzva pre cestných alebo horských cyklistov, lebo Gerlaching je pre všetkých. Stúpanie môže viesť po cyklochodníku v lese alebo po asfalte, alebo to môže byť kľudne aj kombinácia povrchov. Z posledných detailov, ktoré je potrebné pre dodržanie pravidiel rešpektovať, spomeniem to, že celý

Gerlaching je zábavnejší vo dvojici, Tomáš a Tomáš šliapali hore po asfalte a dole zjazdovali lesným trailom.



pokus nie je ohraničený časom, ale nemôže byť rozdelený do viacerých dní, smerom dole sa dá chodiť aj rôznymi zjazdami, ale vždy je potrebné sa vrátiť do rovnakého miesta štartu, odkiaľ sa stúpa hore. Aby existoval dôkaz o úspešnom pokuse, je potrebné vytvoriť GPS záznam jazdy, ktorý sa nahráva na stránke [www.mtbiker.sk](http://www.mtbiker.sk) v sekcii KOMUNITA- Výjazdy. Kvôli výdrži batérie je ideálny GPS cyklopočítač, zvládnuť to môže aj mobil alebo športové hodinky.

## Čo z toho cyklista má?

Stručne vysvetliť, prečo ľudia takúto výzvu robia, nie je vôbec jednoduché a určite to bude trochu iné u každého cyklistu. Moja motivácia bola chuť vyskúšať niečo nové a zvedavý som bol na to, ako zareaguje hlava na vedomie, že budem jazdiť už tak ťažký kopec Veľká Javorina 5 krát za sebou. Pre jazdca, čo toľko netrénuje, bude veľkým úspechom vôbec zdolanie takejto porcie výškových metrov, kludne sa môže stať, že doba jazdy sa vyšplhá k 10 hodinám. A niekto sa poteší z toho, že bude uvedený v Sieni slávy a pri svojom mene bude mať uvedené "Gerlacher", stále hovorím o najväčšom cyklistickom magazíne na slovensku MTBIKER.sk.

## Dostal si chuť na Gerlaching?

Ak ste si povedali, že to by som mohol skúsiť aj ja, tak poďme na vec, hodiť sa bude určite pár odporúčaní. V prvom rade je dobré zamakať na kondičke, netreba byť pretekár, ale úplne bez tréningu by som si takéto veľké sústo nedával. Určite si Gerlaching viacej užijete, ak ste zvyknutí aspoň cez víkendy vybehnúť na viachodinové jazdy. Priemerný čas na zdolanie 2655 m je kludne okolo 8 h, preto je dobré vedieť, ako reaguje telo a nohy na takúto dlhú záťaž. A zadok tiež.

Pod kopcom je dobré si spraviť zázemie, priviesť sa tam autom a v ňom mať nachystané pitie, jedlo a prípadne oblečenie na prezlečenie. Takto stačí stúpať s jednou fľašou a gélom alebo tyčinkou a netreba mať všetky veci na viac hodinovú jazdu stále pri sebe. V kopci cítiť každý gram navyše. Vhod padne aj klasická strava, či už v podobe bagety, zemličiek alebo cestovín, celý deň byť na sladkých doplnkoch pre športovcov nechutí.

Ja som si takto základný tábor rozvinul v Caddyne, na všetko bolo kopec miesta, kufor poslúžil ako sedenie. Viem pri predstaviť mať dole Multivan, alebo ešte lepšie Californiu, pekne si vytiahnuť stoličky a užiť si to aj týmto spôsobom. Ak by na mieste čakala podpora v podobe kamarátov alebo rodiny, tiež by sa im takého pohodlíčko páčilo.

## Nie sú to preteky

Dôležité je aj správne tempo, netreba to hneď v prvom stúpaní napáliť, treba začať s rezervou, vo finále vôbec nejde o čas, ale len o to samotné zdolanie výšky Gerlachu. Celé sa to dá absolvovať individuálne alebo s parťákom, už ako komu vyhovuje. Ak ide biker sám, ľahšie sa volí tempo, netreba sa nikomu prispôbovať. Pri jazde s kamošom je zase väčšia zábava, je s kým pokecať, dobre to ubieha.

## Gerlecherom

Ak sa tento článok zatúlal už k úspešným Gerlacherom, určite by ma vedeli doplniť alebo by si spomenuli na nejakú ďalšiu radu pre tých, ktorí sa na svoj pokus len chystajú. Predstavujem si, že sa určite potešili, keď našli v takomto magazíne zmienku práve o cyklistike a Gerlachingu, je to pekná ukážka toho, ako sa svet bikov a aut vie pekne podporiť, ako nám cyklistom dobré a praktické autá pomáhajú zažívať nové veci, ako je napríklad Gerlaching.

Model Caddy majú cyklisti v obľube. Je tam dosť miesta na celý bicykel a ešte aj zázemie počas výzvy.



Dobré oblečenie Gerlaching uľahčí. V stúpaní sa nechce cyklista moc spotiť, v zjazde zapnutá vesta chráni pred chladom.



S použitím GPS cyklopočítača má cyklista istotu, že mu batéria vydrží aj počas takto dlhej jazdy.



Radost z posledného výstupu na Veľkej Javorine je zaslúžená, výzva dá zabrať aj tréňovaným jedincom.



# Pomáhame (nielen) na kolesách



**Už trinásť rokov premieta Nadácia Volkswagen Slovakia idey spoločenskej zodpovednosti Volkswagen Slovakia do praxe. Pomáha vo všetkých regiónoch Slovenska a prostredníctvom rôznych programov rozdelila od svojho vzniku už takmer 9 miliónov eur. Len v roku 2020 sa vďaka podpore z Nadácie Volkswagen Slovakia mohlo uskutočniť 484 projektov, ktoré priniesli reálnu zmenu do životov tisícov ľudí.**

Text: Nadácia Volkswagen Slovakia Foto: archív Nadácie Volkswagen Slovakia





Hippoterapia vďaka grantovému programu „Budúcnosť aj s autizmom“.



Autorka víťazného modelu v novom vozidle VW up!

## Inovatívne vzdelávanie a podpora zraniteľných skupín

Medzi 3 strategické priority Nadácie Volkswagen Slovakia patrí:

- ⊗ pomoc ľuďom so zdravotným a sociálnym znevýhodnením
- ⊗ podpora inovatívneho vzdelávania žiakov i budúcich učiteľov
- ⊗ angažovanosť zamestnancov a podpora rodín zamestnancov v náročných životných situáciách

Počas pandémie zareagovala Nadácia Volkswagen Slovakia aj na špecifické potreby, ktoré zmenená situácia priniesla. Na zvýšenú záťaž na duševné zdravie venovala pomoc vo výške 50-tisíc eur pre linky dôvery, ktorú

doplnila komunikačnou kampaňou. Špeciálna podpora smerovala aj chráneným dielňam, rodinám detí s poruchou autistického spektra, domovom starajúcim sa o seniorov a do centier pre deti a rodiny.

## Vízia

Víziou Nadácie Volkswagen Slovakia je, aby malo každé dieťa prístup k možnostiam na svoj individuálny rozvoj a vzdelávanie.

## Ako pomáhame?

Nadácia Volkswagen Slovakia poskytuje podporu najmä prostredníctvom tematických grantových programov, v rámci ktorých sa o finančný príspevok môžu uchádzať mimovládne organizácie i školské zariadenia.



Víťazný model auta spolu s jeho malými autormi.

Významným prvkom je podpora miestnych komunít a lokálnych projektov, odporúčaných zamestnancami. Malé, ale veľmi dôležité projekty prinášajú do obcí konkrétne služby, ktoré chýbajú (napríklad rôzne terapie pre deti so zdravotným znevýhodnením), alebo udržiavajú pestrosť ponuky aktivít pre rôzne cieľové skupiny (športové a umelecké podujatia, zážitkové vzdelávanie pre žiakov, komunitné projekty, ..).

### Škola, ktorá je dostupná pre všetky deti

V roku 2021 spustila Nadácia Volkswagen Slovakia nový grantový program zameraný na rozvoj inkluzívneho vzdelávania „Naša inkluzívna škola“. Pod záštitou Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu SR venuje v pilotnom ročníku vybraným základným školám celkovo 200 000 eur; súčasťou projektu bude aj jesenná komunikačná kampaň zameraná na zvýšenie povedomia o dôležitosti inkluzívneho vzdelávania.

Inkluzívna škola vychádza v ústrety špecifickým potrebám všetkých detí a vytvára prostredie, v ktorom dokážu napredovať všetci žiaci. Príklady škôl v zahraničí, ktoré fungujú na princípe inkluzívneho vzdelávania, ukazujú, že majú pozitívny vplyv nielen na všetky deti (bežné deti, špeciálne nadané deti i deti v riziku), ale aj na pedagogický tím a rodičov. Naším cieľom je preto umožniť aj školám na Slovensku vytvárať komplexné inkluzívne prostredie a sprístupniť vzdelávanie všetkým deťom v konkrétnom regióne.

### Keď autá pomáhajú

Prirodzenou formou pomoci je aj priame zapojenie sveta automobilov. Mať k dispozícii vozidlo znamená napríklad pre centrá pre deti a rodiny (v minulosti známe ako detské domovy) a domovy sociálnych služieb neoceniteľnú pomoc pri zabezpečení každodennej prevádzky. Od bežnej logistiky nákupov a „rozvozov“ detí do školy, až po komplikovanejšie presuny klientov s kombinovaným znevýhodnením na potrebné terapie a rehabilitá-



Prívitanie štvorkolesového pomocníka deťmi v Centre pre deti a rodiny Banská Bystrica.

cie – to všetko sa bez auta zvládnuť nedá. Preto vznikli projekty „S Nadáciou v pohybe“ a „Vianočný projekt“. Vďaka projektu S Nadáciou v pohybe vozidlá pomáhali už vo vyše 20 centrách po celom Slovensku - v Spišskej Belej, Prešove, Topoľčanoch, Lučenci, vo Veľkých Kapušanoch či v Holíči. Tento rok sme automobil darovali do Domova sociálnych služieb Slatinka v Lučenci.

Aj v rámci Vianočného projektu môžu centrá pre deti a rodiny získať užitočného pomocníka na štyroch kolesách. Namiesto tradičnej žiadosti však v tomto projekte zapájajú deti a mladí ľudia svoju fantáziu a vytvárajú modely áut podľa témy daného ročníka. V roku 2020 takto malí autori tvorili „auto očami detí“ a porota mala náročnú úlohu vybrať spomedzi milých originálnych návrhov. Z príchodu reálneho auta sa nakoniec na Vianoce tešili v CDR Banská Bystrica. V tomto roku budeme hľadať ten „naj“ súťažný model auta, inšpirovaný hviezdou oblohou a vesmírom.

### Vodičák pre Tvoj štart

Nadácia Volkswagen Slovakia realizuje v spolupráci s organizáciou Úsmev ako dar a odborom dopravnej polície projekt, ktorým sa snaží uľahčiť mladým ľuďom z centier pre deti rodiny ich uplatnenie sa na trhu práce. Dvadsiatim šiestim mladým dospelým každý rok pokryje náklady na získanie vodičského preukazu. Zapojiť sa môžu aj odchovanci z centier pre deti a rodiny – študujúci na vysokej škole alebo pracujúci – z domovov na pol ceste. Doposiaľ v podobných projektoch spolupráce Nadácia pomohla týmto užitočným spôsobom už viac ako 270 mladým dospelým na ich ceste k samostatnému životu po náročnom štarte, ktorý zažili v detstve.

Podrobné informácie ku všetkým programom, možnostiam podpory i s kontaktmi sú zverejnené na webstránke [www.nadacia-volkswagen.sk](http://www.nadacia-volkswagen.sk), aktuality je možné sledovať na sociálnych sieťach Nadácie Volkswagen Slovakia (Facebook, Instagram).

# Kedy volať Políciu?

**Po dopravnej nehode treba postupovať s chladnou hlavou. Môže nám to ušetriť veľa problémov. Viete napríklad, kedy máme k dopravnej nehode volať Políciu?**

Text: Peter Lacena

Správny postup riešenia po dopravnej nehode má svoje pravidlá. Ak ich dodržíme, ušetríme si nielen veľa nervov a starostí, ale v konečnom dôsledku aj peňazí. Poďme sa teda pozrieť na to, na čo by sme celkom určite zabudnúť nemali. V tejto chvíli totiž platí, že pravda je len to, čo viete dokázať. Po opadnutí stresu totiž vinník nehody ako aj jeho poisťovňa bude veľmi pravdepodobne namietaa a spochybňovať mieru zavinenia. Situácia môže v extrémnom prípade dospieť až do stavu, že poisťovňa bude namietaa vinu svojho poistenca a bude požadovať krátenie poistného plnenia. Tento stav okrem rizika straty peňazí prinášaa ešte jeden dôležitý prvok. Pokiaľ prípad nie je uzavretý, auto si budete musieť dať opraviť na vlastné náklady. Druhou možnosťou je s opravou čakať, čo však môže byť pre mnohých motoristov veľký problém. Nie každý má totiž k dispozícii iné auto.

## Príčiny dopravnej nehody

Z pohľadu jednoznačného určenia príčiny dopravnej nehody nie je na škodu vyhotoviť si z miesta niekoľko fotografií. Mala by z nich byť zrejmaa nielen pozícia vozidiel po nehode, ale aj pozícia vozidiel na ceste. Toto môže byť dôležité napríklad vtedy, keď ste zastali pred priechodom pre chodcov, alebo na „stopke“. Ak do vás auto narazilo zozadu, vodič môže tvrdiť, že ste na ceste zastavili bez zjavného dôvodu. Pri dokumentovaní dopravnej nehody preto postupujte s vedomím tohto rizika.

## Hlásenie o nehode

Pre rýchlu likvidáciu poistnej udalosti je jeho správne a kompletne vypísanie kľúčové. Ak sa ten, kto vám škodu spôsobil, snaží lavírovať a vyhýba sa vypísaniu a podpísaniu záznamu o nehode, volajte Políciu. Telefón do ruky zoberte aj v prípade, ak sa snaží vyhovárať a nie je ochotný prevziať zodpovednosť. Na mieste a väčšinou bez svedkov, vám totiž vinu priznať môže, no na druhý deň môže byť všetko inak. Môže napríklad tvrdiť, že konal v strese a pod nátlakom. Do svojej poisťovne síce škodu nahlási, no bude tvrdiť, že sa vinníkom necíti. Ak si na jednoznačné priznanie viny nedáte pozor, čaká vás veľmi dlhé dokazovanie.

## Výška škody

Zákon hovorí, že k dopravnej nehode nemusíte volať Políciu v prípade, ak výška škody na vozidle nepresiahla zákonom stanovenú sumu. Škoda malého rozsahu, ku ktorej políciu volať nemusíme, je približne do 4000 €. Berte prosím do úvahy, že túto sumu môže prekročiť aj naoko malá parkovacia škoda. V nárazníkoch sú totiž veľmi často umiestnené rôzne snímače, výstuhy, v prípade predného nárazníka aj držiaky príslušenstva

(chladič, reflektory). Dnes sú súčiastky väčšinou robené tak, že sa nedajú opravovať a treba ich celé vymeniť. Ak by teda prišlo pri nehode k poškodeniu týchto dielcov a na vozidle ste mali napríklad xenónové či LED reflektory, bude škoda vysoká.

## Podme „keš“

Tak toto je čistá lotéria. Ak sa s vami chce niekto dohodnúť, má na to dôvod. Bude vám tvrdiť, že sa vlastne nič vážne nestalo, načo strácať čas. Možno stalo, možno nestalo. Aj naoko iba udretý lakeť môže prerásť do vážnejších zdravotných následkov, to isté možno povedať aj v prípade poškodenia vozidla. Ak nemáte o nehode záznam, škodca vám to hneď na druhý deň celkom určite poprie a máte problém. Kde niet dôkazu... Z miesta nehody preto v žiadnom prípade neodchádzajte skôr, než vám škodca podpíše správu o nehode. Ak to odmieta, okamžite volajte Políciu. V rámci nahlásenia dopravnej nehody povedzte, že škodca odmieta priznať vinu.

## Čo hovorí zákon

Podľa § 64 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke (ďalej len „zákon“) sa za dopravnú nehodu považuje udalosť v cestnej premávke, ktorá sa stane v priamej súvislosti s premávkou vozidla a pri ktorej:

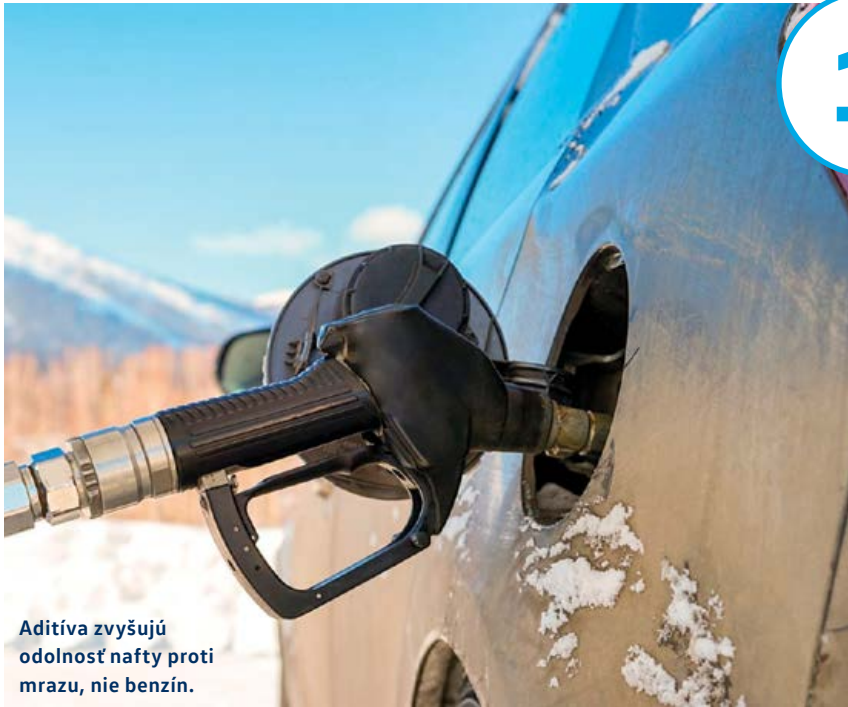
- sa usmrtí alebo zraní osoba
- sa poškodí cesta alebo všeobecne prospešné zariadenie
- uniknú nebezpečné veci
- na niektorom zo zúčastnených vozidiel vrátane prepravených vecí alebo na inom majetku vznikne hmotná škoda zrejme prevyšujúca jedenapolnásobok väčšej škody podľa Trestného zákona, čo predstavuje približne 4 000 EUR.

## Na záver

Postupne sme si prebrali ako postupovať pri riešení a dokumentovaní dopravnej nehody tak, aby jej likvidácia prebehla rýchlo a bez problémov. Dodajme teda, že za dopravnú nehodu sa považuje aj škodová udalosť, pri ktorej sa účastníci nedohodli na jej zavinení, ak je niektorý z vodičov pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky alebo ak účastník škodovej udalosti nezastavil bezodkladne svoje vozidlo, nepreukázal svoju totožnosť inému účastníkovi škodovej udalosti alebo mu neposkytol údaje o poistení vozidla. Z uvedeného vyplýva jeden dôležitý fakt. Zákon ukladá, kedy k dopravnej nehode Políciu volať musíme a kedy nie. Nehovorí, že ju volať nesmieme. Túto možnosť preto vždy zvážte. Ušetríte si tým nielen veľa peňazí, ale aj času a stresov.

# 6 Omylov o palive

Nejde len o krčmové reči. Aj v každodennom živote sa šíria rôzne mýty o palive pre benzínové a naftové motory. Tu vám vyvrátíme tie najčastejšie.



Aditiva zvyšujú odolnosť nafty proti mrazu, nie benzín.

1.

## Trochu benzínu v zime pomôže nafte

Kedysi to bol skutočne osvedčený spôsob, ako v zime zabrániť tuhnutiu nafty. Mínusové teploty spôsobujú kryštalizovanie parafínov, ktoré upchávajú tenké potrubia a filtre.

Aby sa tomuto zabránilo, v ére komôrkových dieselov sa do nafty prílialo troška benzínu. Pri moderných motoroch s vysokotlakovým priamym vstrekovaním je to však smrteľný hriech, pretože mnoho komponentov sa spolieha aj na mazací účinok nafty. A tento sa vplyvom benzínu znižuje, čo poškodzuje palivový systém a vo finále aj celý motor. Aby v princípe na teplo nastavená nafta zvládla aj teploty pod nulou, pridávajú sa do nej v zimnom období podľa normy STN EN 590 priamo vo výrobe špeciálne aditíva. Takže od začiatku októbra do polovice apríla kúpite len naftu, ktorá je odolnejšia proti nízkym teplotám. Prísady sa starajú o to, aby kryštáliky parafínov zostali také malé, aby neupchali filtre. Prechodová nafta triedy D musí vydržať do  $-10^{\circ}\text{C}$ , zimná triedy F (november až február) až  $-20^{\circ}\text{C}$ .

2.

## Efektívita sa meria v litroch na 100 km

Nie, prísne vzaté iba spotreba gramov paliva na množstvo vyprodukovanej energie v kWh je meradlom efektivity.

Na čerpacích staniách sa však používajú objemové miery. Keby benzínový a naftový motor spotrebovali presne rovnaký počet litrov na 100 kilometrov, bol by benzínový motor efektívnejší, pretože na liter má diesel o 12 percent vyššiu hodnotu

výhrevnosti. Liter nafty však váži 840 gramov, čo je citeľne viac ako pri benzíne (750 gramov) a obsahuje viac uhľovodíkových väzieb. Takže z pohľadu objemu má diesel vyššiu energetickú hustotu, z pohľadu hmotnosti je však rozdiel veľmi malý. To znamená, že benzínový motor môže aj napriek vyššej spotrebe pracovať rovnako efektívne a s nízkymi emisiami  $\text{CO}_2$  ako naftový motor.



Skutočná efektívita sa meria v g/kWh a nie v litroch na 100 km.

## Nafta sa zapaluje bez iskry, je teda vznietivejšia

Nie, je to presne naopak. Zjednodušene povedané: uhľovodíkové väzby v nafte sú dlhšie, a preto sa aj ťažšie delia. Vznietivosť vyjadruje prietah vznietenia, teda časový rozdiel medzi vstrekom paliva a jeho zapálením. Pri veľmi vysokej vznietivosti je síce lepšia efektívita a hlučnosť, no zhoršujú sa emisie. Na rozdiel od benzínu si vznietový motor žiada palivo zvlášť motivované horieť. Kvalitnejšia nafta sa vyznačuje vyšším cetánovým číslom a má lepšiu vznietivosť. Zážihový motor presne naopak potrebuje palivo, ktoré sa tak ľahko samé od seba nezapáli a počká si až na tú správnu iskru.

3.

Aj keď sa nafta musí vznietiť sama, má vyššiu vznietivosť ako benzín.



4.



Masívne poškodenie piestov spôsobené zvýšeným „klepaním“ motora

## Benzín s nízkym oktánovým číslom poškodí ihneď motor

Oktánové číslo (bežne sa uvádza číslo získane výskumnou metódou) benzínu vyjadruje jeho odolnosť proti detonačnému spalovaniu. Čím je teda vyššie, tým ťažšie sa benzín vznieti. To je žiadané, aby nedošlo k samovznieteniu paliva a „klepaniu“ motora, benzín musí počkať na riadené zapálenie. Oktánové číslo sa určuje porovnaním s veľmi vznietivým izo-oktánom a prísne vzaté jeho najvyššia možná hodnota je 100, teda definovaná ako stopercentná vznietivosť izo-oktánu. Hodnoty nad touto úrovňou sú len teoreticky vypočítané. Pri starších motoroch mohol benzín s príliš nízkym oktánovým číslom naozaj spôsobiť vyššiu mieru „klepania“ a tým zasadiť motoru pomerne rýchlo smrteľné rany. Moderný motor však neumrie hneď, keď dostane natanokovaný benzín s príliš nízkym oktánovým číslom. Postarajú sa o to snímače „klepania“ a bleskurýchle

elektronické prestavenie zapalovania. Zjednodušene povedané: keď začne motor „klepať“, znamená to, že tlak vo valci je príliš vysoký a prichádza skôr, než by bolo vhodné. Preto sa zmení časovanie zapalovania. Tým sa chráni motor, ale zároveň sa znižuje výkon a efektívnosť. Podobne ako pri šliapaní do pedálov na bicykli sa najvyšší výkon dosiahne len vtedy, keď na pedál šliapnete v správnom čase a pod správnym uhlom a nie na polceste. Preto pri chybnom natanokovaní paliva s nízkym oktánovým číslom postačí vyjazdiť nádrž s nižšími nárokmami na výkon a pri nižších otáčkach a tiež čo najskôr doplniť správne palivo. Celkovo je však kvalita paliva na našich čerpacích staniách pomerne dobrá a benzín s oktánovým číslom nižším ako 95 ani nekúpite. Takýto sa však predáva napríklad v USA, kde je rozdiel zvýraznený aj uvádzaným oktánovým číslom získaným motorovou metódou.



Je na vás či ste ochotní platiť vyššiu cenu za viac oktánov

5.

## Vždy sa oplatí tankovať palivo s vyšším oktánovým číslom

V prvom rade sa vždy vypláca výrobcem predávať drahší produkt. Pre bežného motoristu však stačí, keď sa bude držať požiadaviek výrobcu na špecifikáciu paliva, pretože motor je výkonom aj spotrebou optimalizovaný na stanovené oktánové číslo. Takže ani výrobca motora neočakáva, že pohonná jednotka dostane niečo lepšie. Vyššie oktánové číslo pri väčšine áut prinesie nulový alebo len veľmi malý nárast výkonu. Pokojne však môžete svojmu motoru dopriať namiesto 95 aspoň 98 „oktánov“. Ak potom dosahuje agregát lepší výkon a spotrebu, tak ho senzory rozpoznali a správne prestavili

zapalovanie. Výraznejšie rozdiely sa však prejavia len pri silnejších motoroch, keď päť percent zo 100 kW je len plus 5 kW, no pri 500 kW je to už nárast o 25 kW. U nás sú minimálne požiadavky na palivo stanovené technickými normami a teda ponúkať sa môžu len benzíny, ktoré zodpovedajú normám. Preto sa nemusíte obávať tankovania ani na menších čerpacích staniách rôznych lokálnych značiek. Prémiové palivá ako Shell V-Power neukázali v testoch citelný nárast výkonu – ten viac závisí od konkrétneho motora. Aditívum v týchto palivách sa často pripisujú aj rôzne čistiace účinky. Je však na vás, či vám vyvážia vyššiu cenu.

## S palivom E10 šetríte peniaze

Nie, často o pár centov nižšia cena na čerpacích staniach je v skutočnosti vyvažovaná vyššou spotrebou, pretože toto palivo obsahuje menej energie. Rôzne testy potvrdili pri E10 spotrebu vyššiu o 2 percentá. Zvýšenie spotreby spôsobuje primiešavanie bioetanolu, ktorý má o 32 percent menej energie ako bežný benzín. Navyše tiež zhoršuje odolnosť motora proti „klopaniu“. Zjednodušene sa tak dá povedať: čím viac bioetanolu, tým viac paliva motor spotrebuje. V súčasnosti obsahuje u nás už povinný E10 približne 7 percent percent bioetanolu. Keďže sa tento ziskava z obnoviteľných zdrojov, celkové emisie CO<sub>2</sub> sú pri E10 nižšie ako pri bežnom benzíne.

6.



Pridaním biozložiek sa znižuje energetická hustota benzínu



# Kreatívna duša

**Filip Jančík je nielen známy huslista a šoumen, ale aj ambasádor značky Volkswagen. Svojej kreativite dáva veľmi rád voľnosť nielen v oblasti hudby, ale aj pri organizácii rôznych podujatí. Porozprávali sme sa s ním o hudbe, tvorivosti, ale aj o autách.**

Zhovárал sa: Juraj Hrivnák

### **Prečo si si spomedzi všetkých nástrojov vybral práve husle?**

Vždy ma tento nástroj fascinoval. Ako malé dieťa som veľa plakal, avšak utíšiť ma vedela klasická hudba. Z rozprávania rodičov to boli prenosy Slovenskej filharmónie na vtedajšej STV2.

### **Rôzne talentové súťaže ukazujú, že nadaných a šikovných ľudí je veľa, no len málo z nich sa dokáže presadiť. Čo si myslíš, že ťa odlišuje od ostatných?**

Vytrvalosť. Vytrvalosť a ešte vytrvalosť. Nikdy sa nevzdávam. Všetko, čo robím, podriaďujem svojím snom. Ak niečo nevyjde, hľadám riešenie.

### **Sleduješ pri tvorbe repertoára aj to, čo ľudia zaujíma? Alebo si vyberáš skladby podľa svojho vkusu a náhodou sa to páči veľkému množstvu ľudí?**

Zo skúseností už viem, čo sa ľuďom páči viac a čo menej. Vyberám však to, čo sa samozrejme páči aj mne. Pokiaľ by sa mi skladba nepáčila, len ťažko by som dokázal odovzdať emóciu divákovi.

### **Aký nástroj máš v orchestri alebo kapele najradšej hneď po husliach?**

Violončelo, na ktoré hrá u mňa geniálny Ján Bogdán, ktorý pôsobí momentálne v Izraeli. Všetky nástroje majú svoje čaro, pokiaľ majú dobrého hráča.

### **Na husliach si sa neučil hrať „tradičnou“ cestou. Nenavštevoval si konzervatórium. Hodnotíš to s odstupom času pozitívne alebo negatívne a prečo?**

Rozhodol som sa pre všeobecné vzdelanie na gymnáziu a husle som sa učil prostredníctvom súkromných hodín profesorov či už z konzervatórií, VŠMU alebo vie-

denskej Universität für Musik. Za mňa to hodnotím veľmi pozitívne. Zanechalo mi to flexibilitu a voľnomyseľnosť v hudbe. Množstvo klasicky vyučených hudobníkov sa zaškatuľkuje do jedného štýlu a zabije to ich kreativitu. Každá minca má však dve strany, záleží akým smerom sa chce umelec uberať.

### **Vraj si dlho nevyužíval agentúru. Z čoho vzišlo toto rozhodnutie?**

Ako by povedalo množstvo ľudí, „lietam v oblakoch.“ Veľká časť manažérov či agentúr sa však boja vzlietnuť. Kopec podľa iných nerealizovateľných nápadov som nakoniec veľkolepo zrealizoval. Všetko, čo si dokážeme predstaviť v hlave, sa dá pretaviť do reality. Stačí len nájsť cestu. Milujem výzvy a divákovi prinášať nové neopozierané veci aj za cenu trojnásobnej námahy. Vždy sa mi to vyplatilo.





**Ako sa ti podarilo zorganizovať svoje turné a koncerty a popri tom ešte aj cvičiť a písať aranžmány?**

Veľa práce, málo spánku, avšak všetko pod rúškom túžby stáť na pódiumoch a tešiť ľudí hudbou. Pokiaľ človek naozaj po niečom túži, je ochotný vystúpiť zo svojej komfortnej zóny a zvládne to, čo by inak nezvládol.

**Dnes sa už oficiálne venuješ aj producentskej činnosti a zastrejuješ veľké podujatia. Je to niečo, čo si chcel robiť vždy, alebo ti to skrátka priniesol život?**

Prišlo to postupne, skúsenosti som pomaly naberal ako interpret v zahraničí, videl som, čo je vo svete inak ako na Slovensku a snažil sa kvalitu priniesť domov na Slovensko. Len nedávno som pre klienta pripravil veľký event v Inchebe, ktorý bol svojím rozmerom a show jeden z najväčších za posledné roky. Vyraziť ľuďom dych niečím svetovým je niečo, čo ma naozaj naplňa.

**Ak by si si mal vybrať medzi budúcou kariérou huslistu a producenta/organizátora, ktorou cestou by si sa vybral?**

Určite by som ostal pri husliach a koncertoch, avšak raz či dvakrát pripraviť veľký event pre iného klienta, kde môžem upustiť uzdu fantázii, je tiež super.

**Počas covid obdobia si spravil aj pár nečakaných koncertov na rôznych sídliskách. Popíš nám prosím, ako vznikol tento nápad a ako sa ti ho podarilo zrealizovať v tom komplikovanom období. Máš naňho dobré ohlasy?**

Lockdown prišiel práve v momente, kedy som mal začínať turné, ktoré sme museli preložiť na nový dátum. Hľadal som riešenie, ako potešiť nie len mojich fanúšikov, ale čo najviac ľudí na celom Slovensku. Prišiel som s nápadom minikoncertov na špeciálne upravenom aute. Odohral som ich viac ako 40 po celom Slovensku. Projekt som nazval Podoknom.sk, kde ľudia mohli hlasovať za svoje mesto. Následne sme obišli za 2 týždne celé Slovensko. Desiatky šťastných ľudí bolo odmenou za tento nápad. Projekt sa stal virálnym a obletel všetky médiá po Slovensku. Od tlače cez televízne noviny všetkých televízií až po online portály a sociálne siete.

**V rámci svojej kariéry si toho veľa precestoval. Ktoré miesta ťa najviac oslovili?**

Kuvajt bol veľmi zaujímavá skúsenosť, Rusko bolo tiež super, avšak všade, kde sme hrali, bolo publikum úžasné. Či to bolo v Dánsku, Belgicku, Švédsku či Singapure.

**Si jedným z ambasádorov značky Volkswagen. Aká to je pre teba skúsenosť?**

Som vďačný za túto možnosť. Volkswagen sa

podieľal ako partner na množstve mojich koncertov. Ľudia túto značku vnímajú veľmi pozitívne. Je to symbol nemeckej kvality a kvalita je niečo, čo máme so značkou spoločné.

**Ktoré modely si si v rámci toho vyskúšal? Máš medzi nimi aj nejaký, ktorý ti extra sadol?**

Vyskúšal som všetky modely, ktoré VW ponúka. Každý model má svoju cieľovku. Vlajkovú loď Touareg som si zamiloval vo všetkých smeroch. Komfort aj jazdné vlastnosti tej najvyššej prémiovej triedy. Veľkou zábavou bol T-Roc R s 300 koňmi pod kapotou. Passat ma však prekvapil celkovým pomerom kvality, ceny, spotreby a komfortu.

**Mal si možnosť vyskúšať si aj nejaký elektrický model z rodiny ID? Ak áno, aká to bola pre teba skúsenosť?**

Mal som možnosť vyskúšať si ID.3 a ID.4. ID.4 ma oslovilo viac, keďže bolo väčšie, s väčším dojazdom i výkonom. Akcelerácia je pri elektromobiloch niečo, čo stále dokáže používateľa auta so spalovacím motorom prekvapiť.

**Čo je pre teba nevyhnutná vlastnosť, ktorú musí auto mať, aby si ho mohol mať vo vlastnej garáži?**

Spoločnosť, bezpečnosť a komfort. Tieto tri atribúty Volkswagen spĺňa na 1\*.





S ENERGIU V POHYBE

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

# EXIQA®

B A T T E R I E S

EXIQA prináša motoristom inovatívne produkty navrhnuté s cieľom plniť prísne požiadavky výrobcov vozidiel pre ich intenzívne používanie. Rozvinuté a kvalitné, podľa špecifikácie originálnych náhradných dielov, kombinujú tradičné a nové technológie pre dostatok výkonu a spoľahlivosti na ceste. S rezervou energie pre redukciu spotreby paliva a emisií vás privezú aj z najvzdialenejších miest bezpečne domov.



symbol garantovanej kvality  
batérií EXIQA®



Vyrobené v Európe podľa požiadaviek súčasného vozového parku.



# Od stanu cez campervan ku kempovaciemu startupu

**Ako sa z vášne pre kempovanie stane startup. VW California Westfalia T4 už 25 rokov slúži tretiemu majiteľovi a poskytuje radosť z kempovania. Campervan používa rodina ako svoje jediné osobné auto v meste, ale najmä pre takmer všetky kempovacie dovolenky, obhliadky a vyhľadávanie súkromných pozemkov. Tie vyhľadávajú pre svoj startup Humnokemp – rezervačný systém na kempovanie na súkromných pozemkoch.**

Text a foto: Norbert Maur

Sme rodina, ktorá má rada kempovanie, hoci sme sa ku nemu dostali takmer náhodou. Chceli sme ísť na letnú dovolenku k moru. Mali sme menej peňazí, tak sme sa rozhodli, že to skúsime v kempe, pod stanom. Nevedeli sme, či sa nám to bude páčiť, mali sme iba stan, spacáky a nafukovaciu posteľ. Ostatné veci ako stoličky, stôl a dvojplatinčku sme si požičali. Bol to pre nás zážitok, ktorý nás ovplyvnil a my sme začali kempovať každý rok. Pri kempovaní sme zistili, že viac nám vyhovuje cestovanie samých so sebou. Vysvetlili sme si to tak, že obaja máme prácu, v ktorej manažujeme ľudí, denne veľa komunikujeme, ale na dovolenke sa potrebujeme venovať samým sebe.

### Od stanu ku campervanu

Po čase sme si kúpili väčší stan a postupne rôzne kempingové vychytávky. V roku 2017 sme kempovacie sezónu uzatvárali na Slovensku a tu sme spoznali jednu rodinu, ktorá mala VW California T6. A vtedy sme začali snívať o cestovaní v obytnom aute. Nová California si drží svoju cenu poriadne vysoko a tak sme sa rozhodli pre starší model obytného auta California T4, označovaný v 90-tych rokoch ako revolučný.

Začali sme hľadať v inzerátoch a ako prvý sme našli náš terajší VW California Westfalia. Naftový motor s objemom 1.9 litra a výkonom 50kW sa trochu ťažšie rozbieha, ale zato je veľmi spoľahlivý. Kúpovali sme ho s najazdenými 260 000 km. Bez problémov sme viackrát prešli celé Slovensko, viackrát Chorvátsko, Rumunsko, najďalej sme

boli na Korzike. Na začiatku sme premýšľali, čo s autom, keď ho nevyužívame. Môže predsa slúžiť aj iným cestovateľom. Rozhodli sme sa preto, že ho budeme zdieľať s inými kempermi. Donedávna sme ho požičiavali.

### Originál vybavenie

Ľudia oceňovali najmä, že v porovnaní s veľkým karavanom môžu campervan riadiť s klasickým vodičákom a dokážu ho zaparkovať aj v podzemnej garáži. Na spanie sú v campervane dve rozkladacie dvojité posteľe: spodná posteľ: 1,14 m x 2,00 m, vrchná posteľ: 1,10 m x 2,00 m. Vnútri auta je vstavaná chladnička plynový sporák aj umývadlo, nádrž na čistú a odpadovú vodu. Všetko vyáva od firmy Westfalia. Množstvo odkladacieho priestoru. Na malom priestore je všetko do detailov premyslené a každý priestor využitý. Jediná vec, čo nám v lete veľmi chýba, je klimatizácia. Nezávislé kúrenie sme si namontovali, takže zvládame aj jarné a jesenné kempovačky aj s deťmi. Na aute sme okrem nezávisleho kúrenia menili plachtu na otváraciej streche. Ostatné vybavenie je originálne zachované, niekde aj s pôvodnými nálepkami.

### Kempovanie prináša radosť

Kempovanie v campervane sme si veľmi obľúbili. Každá dovolenka je pre človeka vybočenie z bežného zaužívaného režimu. Ľudia dlhšie spia, neskôr chodia spať, robia veci, ktoré bežne nerobia. Sú na krátky čas v stave na pomedzí. Kempovanie je ešte umocnením tohto voľného stavu. Ľudia nie sú viazaní ani na priestor, ani na



V Tatrách sme prvýkrát kempovali s novou strešnou plachtou s otváracími sieťkami pre lepší výhľad.



Oddych pri spoločenských hrách na humne pod Vtáčnikom, kde sme si vyskúšali 2 dňovú úplnú sebestačnosť – bez pripojenia k elektrine a vode.

čas. Môžu prespať jednu noc na jednom mieste, druhú na inom. To z kempovania robí ešte slobodnejší štýl dovolenkovania.

Pandemická situácia ešte viac zvýraznila u ľudí potrebu tráviť čas vonku. Zmenili sa aj návyky cestovateľov. Plánovanie dovoleniek robia tesne pred cestou. V tomto je kempovanie veľmi prístupné. V kempu, alebo na súkromnom pozemku si ľudia vedia zaistiť dovolenku zo dňa na deň. V súčasnosti stále častejšie badáme, že sa zvyšuje trend trávenia voľného času v kempoch i mimo nich v karavanoch či kempervanoch. Dopyt po prenájme či kúpe kempovacích vanov a karavánov sa zvyšuje. Na sociálnych sieťach je taktiež vidieť tento nastupujúci trend, keď stále viac a viac mladých ľudí ako alternatívu spoločenských akcií preferuje oddych v prírode spojený s kempovaním.

### Od campervanu k startupu

Aj my sme tomu podľahli a ešte pred pandemiou nám napadla myšlienka, či by ľudia mohli kempovať aj na súkromných pozemkoch. Veď na Slovensku je toľko krásnych, ešte neobjavených miest. A zároveň, nechceli sme kempovať len tak „na divoko“, pretože sme si uvedomili, že každý kúsok zeme patrí niekomu, kto sa oň musí sta-

rať. Intenzívne sme začali túto myšlienku rozvíjať počas lock-downu.

Počas prvej vlny pandémie sa ešte zvýraznil náš problém. Bolo tesne pred letom, od epidemiológov sme mali odporúčania tráviť dovolenku na Slovensku, a my sme chceli bezpečne cestovať a vyhýbať sa masám ďalších ľudí, ktorí tiež ostávali dovolenkovať na Slovensku. Preto sme oživilí myšlienku na zdieľanie súkromných pozemkov na kempovanie a povedali si, že to otestujeme. Predsa – tento náš problém môže mať viacero ľudí. Oslovili sme najskôr známych a službu spustili s prvými siedmimi pozemkami a projekt nazvali Humnokemp. Teraz ich máme vyše 40. Potvrdilo sa nám, že korona zmenila pohľad ľudí na cestovanie. Ukazuje sa, že ľudia budú preferovať viac ako v minulosti domáce cestovanie, v menších skupinkách, mimo preplnených destinácií. Oblúbené sú farmy, na ktorých ochutnajú domáce produkty alebo miesta s úchvatnými výhľadmi ale aj čisto iba lúky obklopené lesmi. Cez Humnokemp kempujú prevažne mladí ľudia do 35 rokov, aj rodiny s deťmi, ktorí navštevujú najmä humná na farmách. Tu deti zažijú bežný deň farmára. Spája ich objavovanie nových neobjavených miest, nachádzanie nových zážitkov a užitie si súkromia.



Na dovolenke na Korzike sme priamo pri mori vyskúšali aj sprchu na osvieženie a opláchnutie piesku z tela.



Moment, kedy skrsol v hlavne nápad ohľadom Humnokemp.



Oddych v chorvátskom kempu, kde sme kvôli väčšiemu komfortu mali pri VW T4 pridaný aj predstan.



Počas nepriaznivého počasia je vnútri kempervanu dostatok miesta na zábavu aj pre 4 člennú rodinu.



Výhľad, ktorý stojí za to – po 10 hodinovej ceste zo svojej mobilnej „chatky“ na kolesách.

## Kempovanie ako životný štýl

Na humnú sa snažíme cestovať osobne, aby sme spoznali majiteľov a boli si istí, že na stránke Humnokemp budeme mať najkrajšie miesta na kempovanie. Campervan nám k tomu výborne slúži. V porovnaní so stanom sa vieme s campervanom rýchlejšie zbaliť, vycestovať a po príchode okamžite kempovať. Vďaka tomu pre nás odpadáva akási mentálna bariéra s tým, že musíme niekde prísť, stavať stan a byť odkázaní na priazeň počasia.

Campervan je naše jediné auto. Využívame ho aj v meste, ak sa potrebujeme niekde dopraviť autom. Ale je pravda, že auto v meste sa snažíme využívať čo najmenej a presúvame sa hromadnou dopravou, bicyklami, alebo pešo. Veľmi sa tešíme, že okolo nás sú ľudia, ktorí tiež podľahli kempovaniu a tiež si kúpili campervan. Príkladom je mladý pár z Košíc, ktorým sme požičali náš VW a o rok už mali svoj vlastný, dokonca kúpili ďalší VW California T4, ktorý prenajímajú.



# 30 rokov histórie slovenských Volkswagenov

Múzeum dopravy v Bratislave je miesto, kde momentálne narazíte na výstavu historických mílnikov slovenského výrobného závodu Volkswagen Slovakia. Medzi vyše šiestimi miliónmi vyrobených vozidiel sa našli aj skutočne špeciálne modely. Boli sme sa tam pozrieť a prinášame vám ochutnávku toho, čo tu môžete vidieť.

Text: XXXXXXXX XXXXXXXX Foto: XXXXXXXX XXXXXXXX

V jednej z hál múzea nájdete pekne zaparkované všetky významné modely závodu Volkswagen Slovakia. Väčšina z nich majú na sebe emblém VW, no sú tu aj iné. Tento závod totiž vyrábala vozidlá alebo aspoň karosérie až pre 5 značiek.

Pri vystavených autách nájdete technickú špecifikáciu daného auta a aj jeho príbeh. My vám prinášame len tie najpodstatnejšie informácie. Odporúčame vám ísť sa na výstavu pozrieť osobne!

**1991 Volkswagen Passat Variant tretej generácie bol prvé sériovo vyrábané vozidlo závodu Volkswagen Slovakia.**

**Toto konkrétne vozidlo je takzvaný kusovník. Vyrobí sa ručne a na ňom sa skúmajú najefektívnejšie možnosti výroby. Na základe prvého auta – kusovníka sa rozbieha pred-sériová a následne sériová výroba. Neskôr slúžilo na expresnú dodávku súčiastok.**



**1993 Volkswagen Passat Limousine bol taktiež kusovník – štvrtá generácie úspešného modelu. Využíval sa ako služobné vozidlo. Poháňa ho dvojlitrový štvorvalec s výkonom 85 kW (115 k).**

**1996 Volkswagen Golf Háčik** je funkčná štúdia terénneho vozidla, ktorú pracovníci závodu vyrobili z vlastnej iniciatívy. Má veľké kolesá, upravený podvozok a špeciálne diely v interiéri. Vznikol ako ukážka toho, čo závod dokáže – návada, háčik. Cieľom bolo upútať pozornosť materskej automobilky v snahe získať zákazku na jeden z prémiových modelov koncernu. Pomohlo to? Vraj áno. Dôkazom je Volkswagen Touareg, ktorý sa vyrába u nás.



**1999 Volkswagen Bora V6 4MOTION** začala svoj život ako predsériové vozidlo, pokračovala ako služobné auto závodu a vrcholom jej kariéry bolo víťazstvo v pretekoch do vrchu na Pezinskej babe v roku 1999 v rámci Slovenskej novinárskej automobilovej ligy. Toto auto poháňa 2,8-litrový šesťvalec s výkonom 150 kW (204 k).

**2000 Volkswagen Polo** sa vyrábalo v Bratislave, ale aj v Španielsku. U nás sa vyrobilo dokopy 171 000 kusov tohto modelu.







**2003 Volkswagen Touareg.** Veľký mílnik pre slovenský závod. Prvé skutočne prémiové vozidlo, ktoré otvorilo dvere ďalším modelom. Vystavený kus je navyše miliónte vozidlo, ktoré zišlo z výrobnéj linky v Bratislave. Poháňa ho 4,2-litrový benzínový osemvalec.



**2010 Volkswagen Team Touareg** je továrenské pretekárske vozidlo určené na súťaže Offroad Cross Country Rally. Slovenský tím sa v kategórii Challenge umiestnil v rokoch 2012 a 2013 na druhom a prvom mieste!



**2002 Volkswagen Golf R32** je najvýkonnejší variant modelu Golf. Pod kapotou má 3,2-litrový šesťvalec VR6. Bol to prvý model VW vybavený DSG prevodovkou. Vďaka výkonu 177 kW (241 k) a pohonu 4MOTION dokázal zrýchliť z 0 na 100 km/h za 6,6 sekundy.



**2013 Volkswagen e-up!** bol prvým elektromobilom, ktorý sa v závode Volkswagen Slovakia vyrábala.

Volkswagen Slovakia vyrábala aj Audi Q7 a karosérie pre Porsche Cayenne.



## Kde?

- V Múzeu dopravy v Bratislave.

## Kedy?

- Aj práve teraz, až do konca apríla 2022.

## Čo?

- Rôzne zaujímavé modely, ktoré sa v bratislavskom závode v priebehu rokov vyrábali.

## Ako sa tam dostanem?

- Autom z Pražskej ulice smerom von z mesta, odbočíte doprava akoby na autovlak a vrátite sa po panelke paralelne s hlavnou cestou.
- Všetkými autobusmi, ktoré idú okolo Hlavnej stanice. Z nej je to iba pár minút pešo.

# Európsky prírodný raj obytným autom

**Keď sme na začiatku leta dostali od Volkswagenu ponuku požičať si Californiu Beach, nastala pre nás ťažká úloha – vymyslieť, kam sa vydáme. Hlavné parametre boli, aby bola destinácia exotická, ale zároveň aby nebola príliš ďaleko.**

Text a foto: Peter Hliničan, Travelistan



Poobeďná pohodička s imponantnými výhľadmi na Rifugio Auronzo.

Rozmýšľali sme nad Bosnou a Hercegovinou, menej známymi oblasťami Chorvátska, severom Poľska či úžasnou domácou Muránskou planinou. Nakoniec padla voľba na Dolomity, ktoré sme mali v hľadáčku už dlhšie. Vedeli sme, že sú krásne a kempovanie v horách má vždy svoje čaro. Pôvodne sme sa tam chceli vydať presne pred rokom v októbri. Vtedy sme už sme mali aj všetko naplánované. Potom sa však Taliani, podľa nášho vzoru, rozhodli presne v danom dátume uskutočniť celoplošné antigénové testovanie obyvateľstva Dolného Tirolska a do regiónu nemohol v tom čase nikto vstúpiť. Preto nám možnosť navštíviť

ich teraz počas leta padla vhod. Do karát nám hralo aj to, že sa nachádzajú necelých 550 kilometrov a 6,5 hodiny jazdy od Bratislavy. Bolo preto rozhodnuté.

## DEŇ 1

Pobalili sme turistické topánky, ruksaky, feratové sety, spacáky a kempingovú výbavu a vydali sa smerom k talianskym hraniciam. Cestou nás chytila nesmierne silná búrka, ktorá naše putovanie spomalila značným spôsobom, a preto sme ocenili najväčšiu výhodu Kalifornie – možnosť prespať kdekolvek. Zastavili sme na parkovisku, rozložili posteľ a kvôli bezpečnosti sme už v noci nepokračovali.

A dobre sme spravili. Príchod do Dolomitov za svetla je totiž mnohonásobne pôsobivejší ako nočný príjazd.

## DEŇ 2 – Bratislava – Rifugio Auronzo, Tre Cime di Lavaredo

Tesne po prekročení talianskej hranice prejdete dedinkou Dobbiacco Nuovo a začnete vchádzať do dlhého úzkeho údolia, kde sa všade naokolo vás týčia majestátne štíty okolitých hôr. Hneď tu na vás čaká prvá povinná zastávka – Lago di Dobbiacco so svojou azúrovou modrou vodou a plastovými lodičkami, na ktorých sa môžete člnkovať po jazere. Na tomto

Ikonické  
Tre Cime  
di Lavaredo.



mieste môžete stráviť príjemnú hodinku prechádzkou okolo jazera a potom už odporúčame vydať sa smerom na slávne Tre Cime di Lavaredo. Nebojte sa obetovať 30 eur za parkovisko na 24 hodín, ktoré je situované hneď pod známymi kamennými vežami. Vďaka zaplateniu poplatku sa budete môcť vyvieť až priamo k horskej chate Rifugio Auronzo a stráviť noc vo výške 2 320 metrov nad morom. V prípade krásneho počasia sa vám naskytnú dychberúce výhľady na okolité hory. My sme vďaka našej Californii mali doslova milión hviezdíčkový hotel a po východe slnka neskutočnú raňajkovú kulisu. Avšak za 30 eur nečakajte žiadny luxus. Tento poplatok zahŕňa len možnosť vyvieť sa na parkovisko po strmých serpentínach. Platíte za exkluzívne miesto, ktoré však bezpochyby stojí za všetky drobné. Ak máte dostatočný rozpočet, tak na tomto parkovisku môžete kludne stráviť aj niekoľko dní. V okolí je dosť aktivít, ktoré vás zabavia.

My sme sa hneď v prvý deň navečer vydali na ľahšiu túru okolo samotného masívu Tre Cime di Lavaredo, ktorá nám zabrala približne 4-5 hodín. Z toho sme však väčšinu času fotili, keďže je naozaj čo. Výhľady počas celej trasy sú naozaj úchvatné a ak sa podvečer vyberiete okolo ikonických veží z dolomitu v protismere hodinových ručičiek, na záver trasy zažijete úchvatný západ slnka. Samozrejme v prípade, že vám bude priať počasie. Táto trasa je ideálna z toho dôvodu, že vám predostrie mnohé možnosti, ktoré sa vám v okolí naskytnú. Nielenže uvidíte väčšinu turistických chodníkov, ale aj známe ferraty, ktoré prechádzajú jaskyňami vybudovanými pre obranné účely počas prvej svetovej vojny. Budete sa tak môcť rozhodnúť, kam sa vyberiete nasledujúci deň.

### DEŇ 3 – Tre Cime di Lavaredo a Cadini di Misurina

Dolomity sú počas letnej sezóny takmer beznádejne zarezervované a na každom mieste je obrovské množstvo ľudí. Preto odporúčame naplánovať si deň tak, aby ste všetky túry absolvovali za východu a západu slnka, kedy sú kopce takmer prázdne a vy stretnete len zopár ranných vtáčat alebo nočných vtákov a vyhnete sa tak davom a masám ľudí, ktorí prichádzajú za turistikou počas

dňa. Hneď po svitaní sa vydajte smerom k chate Rifugio Lavaredo a odtiaľ na ferratový okruh smerom Tre Cime di Lavaredo – Santiero de Luca / Innerkofler (2B) a Monte Paterno Via Ferrata. Táto trasa vám zaberie lepšiu polovicu dňa, a preto je dobré začínať skoro ráno, aby ste boli okolo obeda späť pri aute. Následne obed s krásnymi výhľadmi na okolité končiare, oddych a podvečer ľahká „túrička“ smerom k skupine štítov nazývanými Cadini di Misurina. Túra je naozaj nenáročná a povedie vás po hrebeni k jednému z highlitov celého pobytu v Dolomitoch. Po asi 40 minútach nenáročnej chôdze s krásnymi výhľadmi sa sčista-jasna dostanete na fascinujúcu vyhlíadku, kde si budete môcť spraviť za dobrého počasia neskutočné fotografie. Po tom čo si užijete výhľady odporúčame pokračovať po hrebeni, pokiaľ vám svetlo dovoľí, alebo návrat na parkovisko.

### DEŇ 4 – Tre Cime di Lavaredo – Lago di Sorapis – Passo Giau

Opúšťame magické Tre Cime di Lavaredo a vydávame sa smerom na slávne lyžiarske stredisko Cortina d'Ampezzo. Cestou odporúčame malú zachádzku smerom na parkovisko pri Malga Maraia. Tu necháme auto a vydávame sa na túru smerom na Lago di Sorapis. Je to rozprávkovo azúrové horské jazero položené vysoko na kamennej plošine medzi horami. Túra sem zaberie približne tri hodiny každým smerom a hlavne stúpanie do strmého kopca po veľkých kameňoch dá slušne zabrať. Výhodou však je, že nemusíte brať veľa vody, keďže cestou kopírujete trasu horského potôčika. Odmenou za relatívne náročnú trasu s prevýšením cez 700 výškových metrov na necelých piatich kilometroch vám budú pohľady na jazero, ktoré akoby by bolo vystrihnuté z propagačných materiálov Nového Zélandu, Patagónie či národných parkov západnej Kanady. Jednoducho nádhera. Po tom čo si pri jazere oddýchnete, pofotíte a pokocháte sa, vydajte sa rovnakou trasou späť. Čaká vás presun cez Cortinu d'Ampezzo na Passo Giau. Pripravte sa na krásnu scénickú cestu s desiatkami serpentín, na ktorej konci vás čaká neplatené parkovisko priamo pod ikonickou horou s už, ako inak, priam dokonalým výhľadom na okolie. Práve tu sme tretiu



Magický západ slnka z parkoviska pod Tre Cime di Lavaredo.

Najväčšou výhodou obytného auta je, že môžete zastaviť doslova kdekoľvek.





Ostré štíty slávnej Secedy.



Komu je lepšie ako kravám v Dolomitoch?



Alpe di Siusi - najväčšia európska vysokohorská alpínska lúka.



Hotel California a Cadini di Misurina v pozadí.





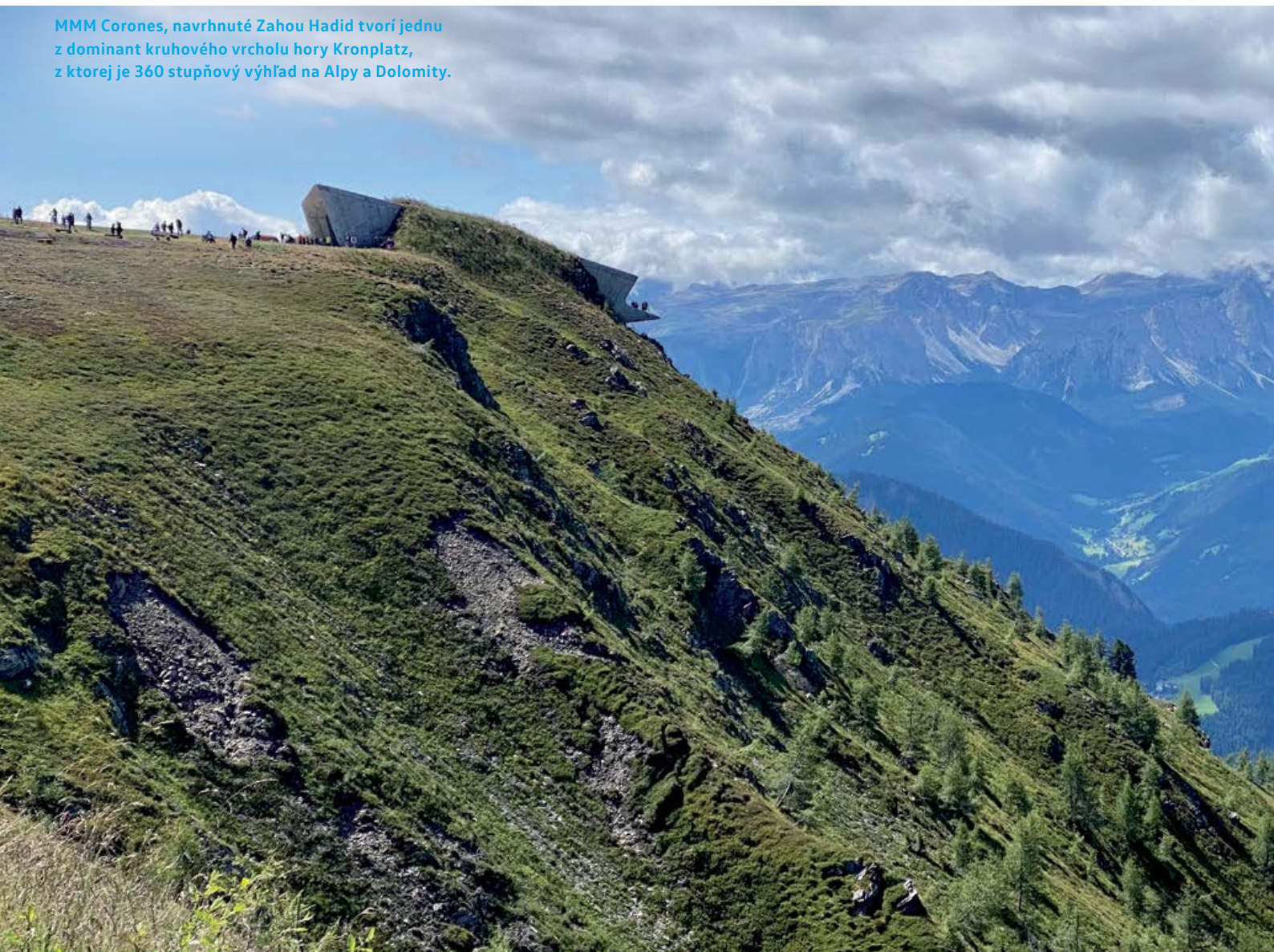
MMM Corones - Messnerove horské múzeum.



Lumen - múzeum vysokohorskej fotografie je jedno z najlepších múzeí, čo sme kedy zažili.



MMM Corones, navrhnuté Zahou Hadid tvorí jednu z dominant kruhového vrcholu hory Kronplatz, z ktorej je 360 stupňový výhľad na Alpy a Dolomity.





Krátky trek na Geiser Alm určite neolútujete.



noc odstavili našu Californiu, rozťahli markízu, vytiahli stolík a stoličky a pri poháriku Cuba Libre sa len kochali výhľadmi na okolie vo výške 2 236 metrov nad morom.

### DEŇ 5 – Passo Giau – Seceda

V tento deň sa netreba naháňať ani príliš skoro ráno vstávať. My sme si preto oddýchli a vychutnali ohurujúce výhľady z nášho strešného apartmánu priamo na ikonickú Monte Nuvolau. Po croissante a kávičke na miestnej chate sme sa vydali smerom na Valgardenu/Ortisei, kde nás čakala ďalšia pecka – známa Seceda. V prípade, že sa vám nechce šliapať niekoľko hodín do kopca, odporúčame začať v Ortisei, odkiaľ vás lanovka vyvezie priamo na vrchol Secedy. Ak sa chcete aj prejsť po malebných horských lúčach, ktoré ako keby z oka vypadli reklame na známu kravičkovskú čokoládu, začnite lanovkou Col Raiser. Tá vás vyvezie na miesto, odkiaľ vás čakajú ešte asi dve hodiny turistiky na vrchol. Opäť je najlepšou voľbou vydať sa sem až na západ slnka, keďže v tomto čase už bývajú tieto počas dňa prepchaté miesta úplne vyludnené. Vy tak budete na kopci úplne sami a budete si môcť užiť panenský klud a ticho pri krásnom západe slnka, ktorý bude osvetľovať špicaté štíty ikonickej Secedy. Nezabudnite si so sebou však zobrať čelovky, keďže návrat k autu bude až po západe slnka. My sme prespali priamo na parkovisku lanovky Col Raiser za 5 eur na noc, keďže VW California má obrovskú výhodu, že aj napriek tomu, že je to obytné auto, stále spadá do kategórie osobných áut a nie karavanov, ktorých parkovanie je tu zakázané. Na hľadanie miest na nocľah, ako aj čerpacích staníc či zdrojov pitnej vody sa nám osvedčila aplikácia park4night, ktorí nám odporučili naši španielski kamaráti, ktorí už boli na ceste karavanom niekoľko mesiacov. Ak cestujete obytným autom alebo karavanom, určite si ju nezabudnite nainštalovať, ušetrí vám kopec hľadania a problémov.

### DEŇ 6 – Seceda – Alpe di Siusi – Zanser Alm Parking

Kratučký štyridsaťminútový presun do dedinky Siusi allo Sciliar, odkiaľ si zoberte lanovku smerom na najväčšiu európsku vysokohorskú alpínsku lúku. Spiatočná cena lanovky je 19 eur na osobu

a vyvezie vás z výšky 1 000 metrov až do 1 800 metrov. V prípade, že chcete ušetriť, môžete sa na Alpe di Siusi vyviezť aj autom, ale musíte sem doraziť pred 9:00 a miesto môžete opustiť až po 18:00. Medzitým je cesta pre osobnú dopravu uzavretá. Preto uprednostňujeme lanovku, s ktorou ste flexibilnejší. Na Alpe di Siusi na vás čaká prekrásna vysokohorská lúka ako vystrihnutá zo záberov fotobanky. Je možné, že mnohé zábery naozaj pochádzajú práve odtiaľto. Lúka je totiž posiatá mnohými horskými chatkami, ktoré sa dajú krásne odfoťiť s majestátnymi dolomitskými končiarimi na pozadí. Budete si tu pripadať ako v rozprávke. Stráviť tu môžete niekoľko hodín príjemnými potulkami, alebo si požičiať elektrické bicykle a prebrázdite okolie na nich.

Alpe di Siusi navrhujeme opustiť okolo 16:00, aby ste sa stihli prepraviť na asi hodinku vzdialené parkovisko pri Zanser Alm. Tu nechajte auto a vyšliapte si asi jeden a pol hodiny na Geiser Alm tak, aby ste to stihali na západ slnka v údolí Val di Funes. Opätovne sa ocitnete pod monumentálnou Secedou, ale tentokrát z opačnej strany. Budete sa už po niekoľkýkrát cítiť ako v rozprávke. Dolomity sú totiž na epické výhľady ako stvorené a vy nebudete veriť vlastným očiam. Každý deň prekonáva ten predošlý. Na Geiser Alm sa nachádzajú dve horské chaty (Rifugio delle Odle Geiser Alm a Gschnagenhardt-Alm), v ktorých si v prípade potreby môžete zarezervovať ubytovanie. Taktiež je možné prespať vo vlastnom stane alebo bivakovať pod otvorenou nočnou oblohou ako my a sledovať magické hviezdne prestavenie. V tomto prípade vám bude odmenou nielen západ, ale aj východ slnka. Spanie na tomto mieste vďaka monumentálnym výhľadom určite neolútujete. Ak sa vám však nechce stráviť noc v horách, vráťte sa späť na parkovisko k svojmu autu a noc strávte na parkovisku pri Zanser Alm.

### Deň 7 – Zanser Alm – Kronplatz – Lago di Braies

Presuňte sa malebnou horskou krajinkou smerom so Zanser Alm pod Kronplatz. Cestou sa zastavte pozrieť známy kostoľík v dedinke Santa Magdalena. My sme sa vydali dlhšou, ale o to krajšou cestou



Tradičné drevené  
člnky na Lago  
di Braies.



cez San Martino in Badia a oplátilo sa. Prechádzali sme kľukatými serpentínami, ktoré boli v mnohých miestach široké len pre jedno auto a spoločnosť nám robili úžasné výhľady. Cesta nie je veľmi frekventovaná, takže by nemal byť problém s prejazdom ani väčším autom. My sme to s Californiou zvládli úplne bez problémov.

Na kruhovú horu Kronplatz, ktorá ponúka majestátne 360 stupňové výhľady na okolité Dolomity a Alpy sa dostanete lanovkou z viacerých okolitých dedín.

Je len na vás či si vyberiete Furciu, Olang alebo Riopratino. My sme vyrážali z Riopratino, keďže na internete sme sa dočítali, že lanovka z Olang v lete nefunguje. Nebola to však pravda.

V pokladni odporúčame kúpiť si kombinovaný lístok zahŕňajúci nielen spiatočnú cestu lanovkou, ale aj Lumen - múzeum vysokohorskej fotografie a MMM Corones – Messnerove horské múzeum. Ušetríte tak asi 10 eur. Obe múzeá sa nachádzajú na vrchole tejto rozložitej hory. Lumen je jedno z najlepších múzeí, ktoré sme v živote navštívili a určite sa opláti. Ak máte radi fotografiu, tak budete v siedmom nebi a vyhradte si naň aspoň dve hodiny, keďže interaktívne ex-

pozície sú naozaj dobre spravené. Hlavne zrkadlová sieň s videoprojekciou vám vyrazí dych. Messner Mountain Museum Corones nás naopak svojimi expozíciami neuchvátilo, ale je umiestnené v krásnej futuristickej budove navrhutej Zahou Hadid a je zaujímavo zasadené do vrcholku hory. Už len kvôli architektúre sa ho opláti navštíviť. Nehovoriac o komplexných výhľadoch na Dolomity, Alpy a údolia Valdaora-Olang, Brunico-Brunneck a Badia. Určite neoľutujete.

Poobede návrat k autu a krátky presun smerom k preslávenému jazeru Lago di Braies. Do tohto užitého údolia sa dá dostať medzi 9:30 a 16:00 len v prípade, ak máte zarezervované parkovisko online. Dôvodom je nesmierna popularita tohto miesta. Ak rezerváciu parkoviska nemáte, na neďalekom kruhovom objazde vás otočia a vrátiť sa budete môcť až po štvrtej hodine poobede. Podľa nášho názoru to vôbec nevádi, keďže na Lago di Braies úplne stačia tak 1-2 hodinky. Ide o krásne, ale nesmierne populárne a stovkami ľudí navštevované ľadovcové jazero umiestnené medzi horami, na ktorom je možné člnkovať sa na drevených člnoch, poprípade si na jeho brehoch spraviť krátku prechádzku.

Populárne je aj vďaka instagramovým fotkám. Preto sa pripravte na davu ľudí a na to, že po 17:00 je veľká časť jazera už v tieni. Ak sem teda prichádzate kvôli dokonalým fotkám, prídte skôr. Prespať s obytným autom či karavnom je možné priamo na parkovisku, kde je lepšie rezervovať si lístok online.

## Deň 8 – Lago di Braies – Bratislava

Opúšťame krásne Dolomity a vydávame sa späť na Slovensko. Ak máte dostatok času, tak cestou je možné navštíviť mnoho zaujímavých lokalít, ako napríklad Salzburg, Hallstadt, prejsť cez scénickú Grossglockner High Alpine Road či zastaviť sa na ferrate Donnerkogel Klettersteig, ktorá je preslávená svojím rebríkom do neba. Poprípade sa na Slovensko vydať čo najpriamejšou cestou. Rozhodnutie je len na vás. Akokoľvek sa rozhodnete, garantujeme vám, že Dolomity autom vás očaria. My ich zaraďujeme po Patagónii suverénne na druhú priečku najkrajších miest, aké sme po svete navštívili. Ani sa nám nechce veriť, že sme tento prírodný poklad, ktorý sa nachádza len pár hodín jazdy od Slovenska doteraz nenavštívili.





# Zostaňte mobilní, dorazte bezpečne

## Volkswagen AirStop®

Defekt pneumatiky? Technológia ContiSeal zabezpečí, že defekt v behúni až do priemeru 5 mm je utesnený a vy môžete ďalej pokračovať v jazde k najbližšiemu servisnému partnerovi. Viac informácií získate u našich servisných partnerov Volkswagen.



**Volkswagen Servis**



volkswagen.sk

# Financujte vozidlo bezpečne a bez rizika

Pandémia nás naučila myslieť viac na budúcnosť a zadné vrátka. Uplynulý rok ukázal, že je dobré byť pripravený na neočakávané udalosti a poznať možnosť ako sa zabezpečiť pre prípad zníženia či dokonca straty príjmu. Poistenie je jednoduchý spôsob ako ochrániť svoj majetok a zároveň získať pokoj či istotu.

Práve pre takéto prípady Vám VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko (VWFS) ponúka pomocnú ruku a ponúka poistenie Vašej schopnosti splácať úver na nákup auta. VWFS\* prináša v spolupráci s BNP Paribas Cardif Poistovňou jeden z najvýhodnejších poistných produktov na trhu financovania áut. Poistenie chráni nielen Vás, ale aj Vašu rodinu pred finančnými problémami, ktoré môžu priniesť nečakané životné situácie ako sú napríklad dlhodobá PN alebo pandemická OČR. Poistenie schopnosti splácať úver na auto je zatiaľ určené len pre fyzické osoby a môžete ho uzavrieť pri úvere na nové alebo aj jazdené vozidlo. „Sme radi, že sa nám podarilo pre našich klientov dohodnúť na výhodnejších poistných podmienkach, ktoré znamenajú výrazne lepšie poistné plnenie v prípade vzniku poistnej udalosti. Poistenie je však výnimočné aj zefektívnením procesov pri likvidácii poistných udalostí. V praxi to znamená skrátenie čakacích lehôt alebo aj spätné plnenie za mesiac, kedy sa stala poistná udalosť, čo klienti určite oceňujú. Zároveň výrazne redukovujeme počet vstupných podmienok pri uzatváraní poistnej zmluvy,“ vysvetľuje David Liška, konateľ spoločnosti VWFS.

## Výhody poistenia schopnosti splácať úver:

- Poistenie sa vzťahuje aj na súčasné choroby, ktoré najčastejšie trápia klientov (napr. psychické ochorenia a problémy s chrbticou), ochorenia spôsobené COVIDom-19.
- Krytie pre prípad OČR aj pre partnera/partnerku, pričom člen rodiny nemusí byť len dieťa, ale napríklad aj rodič, starý rodič alebo súrodenc.
- Skrátenie minimálnej doby trvania poistnej udalosti na 30 dní pri strate zamestnania,



pracovnej neschopnosti (PN) alebo ošetrovaní člena rodiny (OČR).

- Poistné plnenie od prvého dňa vzniku poistnej udalosti (aliquótnne plnenie vyplatené aj spätne za mesiac, v ktorom udalosť nastala)
- Poistenie straty zamestnania aj v zahraničí

## Poistenie je v ponuke v 2 balíčkoch, ktoré Vám pokrývajú tieto životné situácie:

- a) **Základný balík PSS s cenou 3,30%** (z celkovej mesačnej splátky úveru):
  - Pracovná neschopnosť poisteného
  - Trvalá invalidita poisteného následkom úrazu alebo choroby
  - Smrť poisteného
- b) **Rozšírený balík PSS s cenou 4,90%** (z celkovej mesačnej splátky úveru):
  - Pracovná neschopnosť poisteného
  - Strata zamestnania a následná nezamestnanosť
  - Ošetrovanie člena rodiny
  - Trvalá invalidita poisteného následkom úrazu alebo choroby
  - Smrť poisteného

## Koľko Vám poisťovňa uhradí v prípade poistnej udalosti?

- Maximálne 1 100 € na jednu splátku (maximálne 12 mesačných splátok na jednu poistnú udalosť a najviac 24 mesačných splátok na celé obdobie poistenia) pri

poistných udalostiach ako je PN, OČR a strata zamestnania

- Maximálne 75 000 € na zostatok istiny pri poistných udalostiach ako je trvalá invalidita a smrť poisteného.

## Za nízky poplatok vysoká pridaná hodnota

AK by ste si chceli kúpiť napríklad VW T-Cross 1.0 TSI Life 70kW, Vaša mesačná splátka úveru vrátane poistení by bola 187,46€\*\*, za základný balík PSS si priplatíte +6,18€ (3,30% z mesačnej splátky úveru) a za rozšírený balík +9,18€ (4,90% z mesačnej splátky).

## V akej situácii napríklad môžete poistenie využiť?

Pri financovaní Vášho nového auta uzatvoríte poistenie schopnosti splácať a po 1 roku splácania nastúpíte na dlhodobú PN, ktorá trvá 9 mesiacov. Poisťovňa za Vás uhradí 9 mesačných splátok priamo na účet VWFS. V prípade, že opäť nastúpíte do práce a o 3 mesiace nastúpíte na ďalšiu PN v trvaní ďalších 9 mesiacov, ale s inou diagnózou, poisťovňa opäť uhradí Vaše splátky. Za celú dobu Vášho poistenia Vám môže preplatiť spolu maximálne 24 mesačných splátok.

Viac informácií o tomto poistení nájdete na [vwfs.sk](http://vwfs.sk) alebo sa obráťte na Vášho najbližšieho autorizovaného predajcu značky Volkswagen.

\* Poistenie – poistné produkty sú sprostredkované spoločnosťou VOLKSWAGEN Finančné služby Maklérska s. r. o.

\*\* Modelový príklad financovania pre Volkswagen T-Cross 1.0TSI 70kW/95k v cene 16 790,00 € vrátane DPH, pri využití produktu VWFS NEXT, úrokovej sadzbe 1,99 %, dĺžke úveru 48 mesiacov, výške poskytnutého úveru 11 753,00 € a pri 30 % akontácii (5 037,00 €), s ročným nájazdom 10 000 km. Počet splátok je 48, prvých 47 splátok je vo výške 187,46 €, posledná splátka je vo výške 6 922,92 €. Splátka zahŕňa povinné zmluvné poistenie, havarijné poistenie a poistenie finančnej straty. Spracovateľský poplatok je 0 % z financovanej hodnoty, RPMN je 6,8 %. Celková čiastka na úhradu je 20 770,54 €. Uvedené sumy sú s DPH. Príklad financovania je určený pre fyzické osoby. Financovanie zabezpečuje spoločnosť VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko, s. r. o.

VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

S VWFS NEXT  
už od 390 €  
vrátane  
poistenia

# Nový Volkswagen ID.4 máte na dosah

Získajte **elektrický Volkswagen ID.4** jednoducho vďaka novému **financovaniu VWFS NEXT s nízkymi splátkami**. Navyše, **po uplynutí doby splácania** vám financovanie NEXT prináša **ĎALŠIE 3 možnosti**:

- **Doplatíte zvyšnú sumu a auto si necháte.**
- **Auto nám jednoducho vrátite späť.**
- **Auto vám vymeníme za ĎALŠIE nové auto, opäť s financovaním VWFS NEXT s nízkymi splátkami.**

[www.vwfs.sk/financovanie-znaciek/next](http://www.vwfs.sk/financovanie-znaciek/next)



Modelový príklad financovania produktu VWFS NEXT pre Volkswagen ID.4 Pure 52 kWh/109 kW v cene 36 450,00 € vrátane DPH, pri úrokovej sadzbe 1,99 %, dĺžke úveru 48 mesiacov, výške poskytnutého úveru 25 515,00 € a pri 30 % akontácii (10 935,00 €), s ročným nájazdom 10 000 km. Počet splátok 48, prvých 47 splátok je vo výške 389,81 €, posledná splátka je vo výške 15 017,24 €. Splátka zahŕňa povinné zmluvné poistenie, havarijné poistenie a poistenie finančnej straty. Spracovateľský poplatok je 0 % z financovanej hodnoty, RPMN je 6,80 %. Celková čiastka na úhradu je 44 273,31 €. Uvedené sumy sú s DPH. Príklad financovania je určený pre fyzické osoby. Financovanie zabezpečuje spoločnosť VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko, s.r.o.



# Nový Caddy

## Oficiálny partner každodenného života

Spontánny ako sám život, taký je **nový Caddy**. Vďaka novému **konceptu úložného priestoru** a mimoriadne **flexibilnému systému sedadiel** ste s ním pripravený na akúkoľvek náhlu zmenu plánov. O vaše pohodlie a zážitok z jazdy sa navyše postarajú **najmodernejšie asistenčné systémy vodiča**. Tak nečakajte a kontaktujte svojho predajcu.

Viac informácií, podrobností o ponuke modelov, o ich konečných cenách, ich špecifikácií, dostupnosti, dodacích podmienkach a o uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Spotreba paliva v l/100 km: od 4,7 (kombinovaná), emisie CO<sub>2</sub> v g/km: od 123 (kombinované). Fotografia obsahuje aj voliteľnú výbavu, ktorá je dostupná za príplatok.



instagram | volkswagen\_Slovensko



facebook | Volkswagen Úžitkové vozidlá

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