Volkswagen Magazín

Up! GTI Hvězda městských ulic na exkurzi ve světě showbyznysu.
Patricie Solaříková chtěla být veterinářkou a k herectví se dostala náhodou.

04 2018

NOVÝ T-CROSS.
DOBRODRUŽSTVÍ
V KOMPAKTNÍM BALENÍ

www.vw-mojecesta.cz

Nikdy neuhnout.

Moje cesta.

Měsíční splátka úvěru již

10 850 Kč.

Amarok s výkonem až 258 koní.

Nezastavitelný v terénu a temperamentní na silnici. Pohání ho nový silný motor a právě díky tomuto šestiválci a důmyslné konstrukci vás vždy dostane tam, kam potřebujete. A jen těžko si představíte náklad, který by neutáhl nebo neuvezl. Největší ložná plocha v jeho třídě, robustní konstrukce, která na přívěsu utáhne až 3,5 tuny, automatická osmistupňová převodovka a pohon na všechna 4 kola. To jsou tvrdá fakta, jejichž výsledkem je auto pro skutečné chlapy.

Volkswagen Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Užitkové vozy

Kombinovaná spotřeba paliva a emise CO_2 modelu Amarok: 7,6–9,2 l/100 km, 199–243 g/km. Ilustrativní obrázek modelu s příplatkovou výbavou. Vzorový příklad úvěru na vůz Volkswagen Amarok V6 DC TL 3,0 TDI 4Motion v ceně 890 128 Kč při financování s Volkswagen Financial Services v ceně 890 128 Kč: splátka předem 267 038 Kč (30 %), výše úvěru 623 090 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 712 557 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 828 717 Kč, RPSN vč. pojištění 10,188 %, délka úvěru 60 měsíců, poslední, nerovnoměrná splátka 178 026 Kč, měsíční splátka úvěru 8 909 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 10 845 Kč, úroková sazba p. a. 4,34 %. Volkswagen Pojištění Basic obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (5% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta do 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

Sedm věcí

Zajímavosti, které jsme před psaním tohoto čísla nevěděli.

1281

litrů je objem zavazadlového prostoru modelu T-Cross po sklopení opěradel zadních sedadel a využití celé výšky interiéru a délky až k opěradlům sedadel vpředu.

Strana 14

Volkswagen Iltis

V roce 1980 triumfoval tenhle terénní silák na Rallye Paříž–Dakar.

Strana 16

„S Terezou z Ulice žiju nonstop už třináct let,“

říká herečka Patricie Solaříková

Strana 33

Pragovka Art District

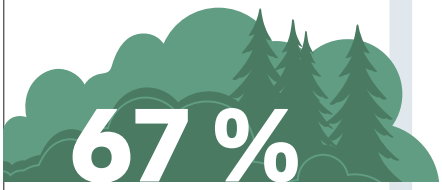
Dlouho opuštěné budovy Pragovky v bývalém areálu ČKD dnes žijí uměním. Návštěvníci tu najdou galerie, ateliéry, kavárny, zkušebny i hudební kluby.

Strana 22

Kuny se do aut nechodí ohřát

Přes vžitou představu nevyhledávají kuny motorový prostor automobilů kvůli teplu: zkrátka se jim tam líbí a rády se v něm ukrývají. Poradíme vám, jak jim v tom zabránit.

Strana 42



pro přírodu

Dvě třetiny našich fanoušků na Facebooku jezdí raději v přírodě než ve městě. To jsme se dozvěděli v anketě.

Strana 28

Posílený Touran

Jako první model ve své třídě přišel s elektromechanickým posilovačem řízení.

Strana 48

Obsah

Zima 2018

NOVÝ MĚSTSKÝ CROSSOVER NENÍ ŽÁDNÝ OBR, O TO VÍC ALE PŘEKVAPÍ PROSTORNOSTÍ A VARIABILITOU.

6
Novinky Co se událo v automobilovém světě.

8
T-Cross je ten nejlepší průvodce každodenním dobrodružstvím.

16
Závodní legendy Přes 50 let divize Volkswagen Motorsport.

18
up! GTI na výletě do světa showbyznysu.

28
Anketa Ptali jsme se na vaše automobilové preference.

30
Patricie Solaříková v rozhovoru o životě, herectví i lásce ke zvířatům.

38
Spirit of Amarok Offroad a adrenalin na závodech v Jižní Africe.

42
Stopka pro kuny Dva druhy odpuzovačů pro klidný spánek vašich motorů.

46
Rodinné kočáry na dokonalou zimní dovolenou.

54
I.D. BUZZ CARGO Užitkový elektromobil budoucnosti.

56
Skandinávie „Té čtyřkou“ za polární září.

62
Z deníku náčelníka Touaregů. Výprava do Maroka.

66
Das WeltAuto Nejčastější dotazy zákazníků.

70
4×4 Čtyřkolky znamenají zábavu, pohodlí i bezpečí.

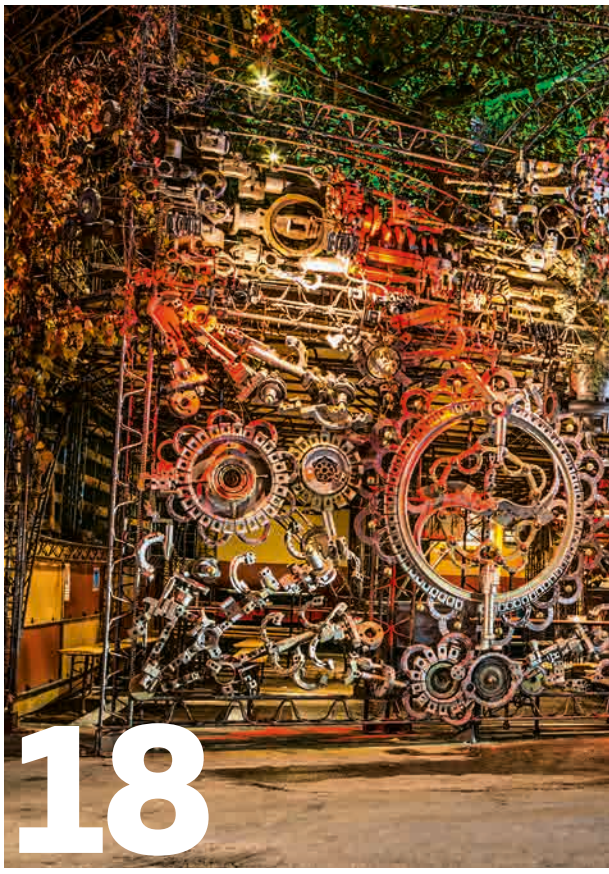
72
Financial Services nabízejí zimní kola zdarma.

74
Asistenční systémy a jejich vývoj.

76
Vysoké Tatry jsou skvělou destinací na lyžování i jídlo.

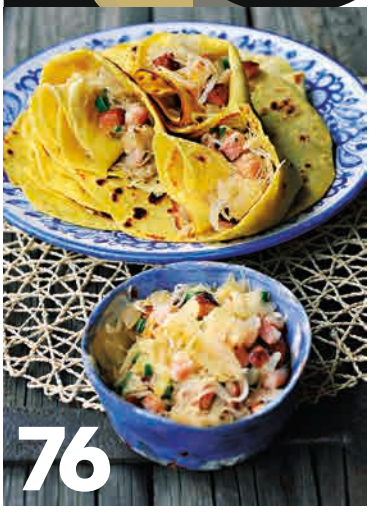
80
Styl Ve znamení Brouka a pop-artu.

82
Originální karavan The Shadow zůstal historickou raritou.



ŽIVOT MUZIKANTA NA CESTÁCH JE DYNAMICKÝ A NABITÝ AKCÍ. BĚHEM KONCERTNÍHO POBYTU V PRAZE DĚLAL THOMASOVI PARŤÁKA VOLKSWAGEN UP! GTI. A ROZJELI SPOLU PARÁDNÍ SHOW.

28 MÁTE NA SEDAČKÁCH RADŠI KŮŽI, NEBO LÁTKU? PTALI JSME SE, CO VÁS NA VAŠICH AUTECH BAVÍ.



76

46 BĚŽKY, SJEZDOVKY, SÁŇKY, LYŽÁKY... TO I VŠECHNO OSTATNÍ V KLIDU NALOŽÍTE DO NAŠICH RODINNÝCH KOČÁRŮ.

Volkswagen Magazín

Vydavatel:
Boomerang Communication, s. r. o.,
Nad Kazankou 37/708,
171 00 Praha 7 – Troja,
tel.: 244 023 201,
www.boomerang.co.com

Pro: Porsche Česká republika, s. r. o.,
Radlická 740/113d,
158 00 Praha 5 – Jinonice,
www.volkswagen.cz

Šéfredaktor: Jakub Bouda

Editor: Ondřej Zátka

Design: Jakub Kaše

Grafická úprava: Tomáš Trnobranský

Magazín tiskneme na ekologicky šetrný papír.

E-mail do redakce:
magazin@volkswagen.cz

Uzávěrka vydání: 28. 11. 2018

Datum vydání: 14. 12. 2018

Místo vydání: Praha

Distribuce: Česká republika

Periodicita: 4× ročně

Prodej inzerce:
Marek Hammerschmied, e-mail:
sales@boomerang.co.com

Evidenční číslo: MK ČR E 21367,
ISSN 2533-560X

Údaje jsou platné ke dni uzávěrky. Změny uvedených údajů nebo tiskové chyby jsou vyhrazeny.

Ještě více fotek, nějaké to video, vychytávky, nápady... To všechno pro vás má chytrá verze našeho magazínu, kterou si můžete stáhnout do tabletu nebo mobilu z AppStoru nebo Google Play.

Foto Volkswagen AG

Novinky

Návrat legendy za závodní volant a povedený debut malého speciálu. A také trocha dobročinnosti i nahlédnutí do budoucnosti: ta je elektrická a auta v ní komunikují světly.

Asfalt i šotolina na výbornou!

Naváže Polo GTI R5 na úspěchy staršího bratra? Našlápnuto k tomu má dobře.

Nový soutěžní automobil pro klientský sport Polo GTI R5 svůj debut na španělské rallye korunoval velice přesvědčivými výkony v kategorii WRC2. Nejlepší časy na šotolině i asfaltu a skalpy opravdu silné konkurence jsou nadějným příslibem do budoucna. Francouzská posádka Volkswagenu Eric Carnilli – Benjamin Veillas se hned na začátku ujala vedení po první rychlostní zkoušce v náročných podmínkách. Jejich týmoví kolegové, norské duo Petter Solberg a Veronica Enganová, způsobili pozdvižení nejlepším časem v nejnáročnější a nejdelší šotolinové rychlostní zkoušce soutěže a při svém návratu do mistrovství světa v rallye dokončili celou soutěž na skvělém třetím místě ve své kategorii. A to navzdory nepříznivému počasí a složitému výběru pneumatik – tedy v podmínkách, kdy prim hrají zkušenosti s vozem a sehranost jezdců s inženýry. Zdá se, že se opravdu máme na co těšit!

Ekologický pracant jménem e-Crafter

V září představila značka Volkswagen Užitkové vozy model e-Crafter. Novinka o výkonu 100 kW (136 k) rozšířila nabídku modelové řady Crafter o první velký lehký užitkový vůz značky s nulovými emisemi. S elektrickým pohonem přepraví až 1,72 tuny nákladu. Debut elektrického skříňového vozu s vysokou střechou zároveň spouští ofenzivu v oblasti elektrické mobility. Volkswagen Užitkové vozy bude postupně rozšiřovat svou produktovou řadu o vozidla s hybridním nebo zcela elektrickým pohonem.

Barevný Brouk pro dobrou věc

Volkswagen podporuje nový charitativní projekt Plešouni na pomoc onkologicky nemocným dětem, jehož iniciátorkou je mladá talentovaná ilustrátorka Eliška Podzimková, která před deseti lety sama prošla onkologickou léčbou. V rámci projektu vznikne osmidílný seriál. V díle, jehož hudební doprovod zajistí populární kapela Mňága a Žďorp, si zahraje také barevný Volkswagen Brouk. I při boji s rakovinou totiž zásadní roli hraje pozitivní přístup. Projekt Plešouni proto hodlá velmi osobitým způsobem vnášet do ryze negativního tématu naději a pozitivní energii.

Když reflektory „mluví“

Volkswagen vyvíjí světelné technologie, které zvýší bezpečnost na silnicích a v ulicích. Pohled do budoucnosti totiž odhaluje úskalí autonomní jízdy – chybějící „oční kontakt“. Jednou z variant je osvětlení schopné interakce: mikropixelové světlomety HD s až 30 000 světelnými body a vysokovýkonné světlomety LED jako alternativa laserových světlometů. Ty budou na vozovku promítat informace pro své okolí nebo pro řidiče, například v asistenčním systému pro průjezd zúženými místy, kdy světlomety před vůz promítají virtuální jízdní pruh.

Když se pak podíváme ještě o dalších pár let dopředu, bude osvětlení v příštích generacích vozidel sloužit nejen bezpečnosti, ale i komunikaci a interakci. Design exteriéru a interiéru v blízké budoucnosti doplní „extrateriér“, tedy design okolí. Auta jakoby oživnou. Automobil bude například prostřednictvím svých světlometů „hovořit“ s okolím. Třeba důvěrně „mrkne“ světelným signálem na svého majitele. Světlomety rovněž zajistí zmiňovaný „oční kontakt“ s ostatními účastníky silničního provozu: auto pozná chodce, který chce přejít silnici, a dá mu najevo, že zastavuje.

T-CROSS

Dobrodruh do města i z města.

Nový městský crossover tak trochu klame tělem. Sice moc nenarostl, o to víc ale překvapí prostorností, praktičností a variabilitou. Je jako dělaný do města i občasný výlet do přírody. A už na první pohled to je Volkswagen.

Text Štěpán Vorlíček
Foto Volkswagen AG

CZ
6AV 7351

»PROMYŠLENÁ PRAKTIČNOST A PŘEKVAPIVÁ HOSPODÁRNOST V ROZTOMILE KOMPAKTNÍM BALENÍ.

Nový T-Cross je hezky vyvážený koktejl: nenucený styl, promyšlená praktičnost a překvapivá hospodárnost v roztomile kompaktním balení. Nejmenší SUV značky chce zaujmout především zákazníky s mladistvým duchem, kteří si věří a chtějí si užívat život plnými doušky – ale zásadní roli pro ně hrají také nízké náklady a maximální užitná hodnota. Už na první pohled je jasné, s automobilem jakého výrobce máte tu čest: dává to najevo dominantní kapota, markantní příď s výraznou maskou chladiče a navazujícími světlomety. Přestože je novinka jen o kousek větší než Polo, umožňuje pohodlné cestování díky modulární platformě MQB, u níž je poháněná přední náprava umístěna hodně vpředu. Díky tomu má T-Cross čtvery velké plnohodnotné dveře usnadňující nastupování. Rozvor 2,56 metru pak nabízí dostatečně prostorný interiér pro dospělé i děti.

O pohon nového modelu se stará jeden ze čtyř přeplňovaných motorů: tříválec 1.0 TSI je k dispozici ve výkonových variantách 70, respektive 85 kW, větší čtyřválec 1.5 TSI dosahuje výkonu 110 kW. Nabídku završuje čtyřválcový turbodiesel 1.6 TDI o výkonu 70 kW. T-Cross je k mání s pětistupňovou nebo šestistupňovou manuální či sedmistupňovou automatickou převodovkou. Všechny verze mají pohon předních kol.

» DÍKY ZCELA SKLOPNÉMU OPĚRADLU SEDADLA SPOLUJEZDCE A POSUVNÉ LAVICI ZADNÍHO SEDADLA **JE VELMI PROSTORNÝ A FLEXIBILNĚ SE PŘIZPŮSOBÍ VAŠIM POTŘEBÁM.**

Útulné bydlení

Skvělý výhled. To vás napadne hned, jak se posadíte za volant nového crossoveru. Sedí se příjemně vysoko a díky velkorysé pojatému interiéru má člověk pocit, že je ve větším automobilu. Uspořádání kabiny lze navíc rychle a snadno přizpůsobit nejrůznějším požadavkům. Zadní sedadla lze posouvat v rozsahu čtrnácti centimetrů, a tak zvětšit místo na nohy zadních cestujících nebo zavazadlový prostor. Ten má objem 385 až 455 litrů; zadní opěradla jsou sklopná a dělená v poměru 3 : 2. Sklopit se dá také sedadlo spolujezdce vpředu, což umožní převážet delší předměty.

O příjemnou atmosféru se stará nepřímé dekorační osvětlení interiéru nebo velkoplošné ozdobné obložení palubní desky, které barevně ladí s materiály na sedadlech, středové konzoli a s barvou karoserie. Pro výbavové linie Life a Style navíc stylistické pakety nabízejí ozdobná obložení pro přístrojovou desku s povrchovou úpravou 3D, dvoubarevné čalounění sedadel nebo ozdobný prvek na volantu barevně sladěný se středovou konzolí. A aby si dokonalý vzhled vašeho nového parťáka užili i ostatní řidiči a kolemjdoucí, mohou ho doplnit vnější zpětná zrcátka barevně hrající s koly.

» VŠECHNY MOTORY SPLŇUJÍ NEJNOVĚJŠÍ EMISNÍ NORMU **EURO 6D-TEMP.**

T-Cross v číslech

54 a 112 mm

jsou rozměry, o které nový crossover přesahuje kompaktní Polo. Konkrétně ho s délkou 4,11 metru překonává o 54 milimetrů, výška novinky 1,56 metru je pak o 112 milimetrů větší.

1281 l

činí objem zavazadlového prostoru se sklopenými zadními sedadly.

300 W

je výkon příplatkové prémiové audiosoustavy renomovaného amerického výrobce Beats s osmikanálovým zesilovačem a samostatným subwooferem ukrytým v zavazadelníku.

BEZPEČNÉ
do posledního detailu

HT dveře

Jen 23 990 Kč
za kompletní realizaci

Bezpečnostní třída 3

Protihluková izolace 44 dB

Protipožární ochrana EI30

OCHRAŇTE SVŮJ DOMOV
www.htdvere.cz

Showtime

Sportovní půlstoletí. Dvaapadesát let. Přes polovinu století je na světě Volkswagen Motorsport. Dlouhá, předlouhá řada úspěchů, zajímavých modelů aut i jezdců v nich. Připomeňme si ty největší legendy.

1966

Volkswagen zakládá divizi Motorsport 11. července 1966 jako Evropskou asociaci Formule V (Verband Formel V Europa e.V.). Od začátku je líhní těch nejlepších jezdců právě pro seriál Formule V.

1971

Ještě silnější – začíná Formule Super V. Za volantem vozu Kaimann německý pilot Jochen Mass.

1976

Premiéra poháru jedné značky: VW Junior Cup se jezdil s identickými vozy Scirocco o výkonu 105 koní.

1981

Jasně zelený Golf I GTI přezdívaný Rheila Frog vítězí v mistrovství Německa v rallye s posádkou Alfons Stock – Paul Schmuck.

1986

Švéd Kenneth Eriksson se stává mistrem světa skupiny A s Golfem II GTI.

1969

Historický závod na severní smyčce Nürburgringu: Helmut Marko vítězí v závodu na šest kol s průměrnou rychlostí 137,4 km/h a v cíli poráží Nikiho Laudu.

1975

S vozem Kaimann Volkswagen triumfuje v seriálu Formule Super V Keke Rosberg.

1980

Volkswagen Iltis v poušti: Freddy Kottulinsky a Gerd Löffelmann získávají první celkový triumf v Rallye Dakar.

1985

Volkswagen Polo G40 ustavuje nový 24hodinový rychlostní rekord na testovacím okruhu v Ehra-Lessienu: 208,1 km/h.

1990

Michael Schumacher vítězí za volantem Volkswagenu v šampionátu Formule 3 i ve světovém finále v Macau.

1991

Prvenství v mistrovství Německa v rallye: 282 koní Golfu G60 a Erwin Weber s Manfredem Hiemerem.

1995

Tom Kristensen je šampionem německé Formule 3.

1998

První závod seriálu ADAC Volkswagen Touring Junior Cup s modelem Lupo.

2003

Návrat na Dakar s Volkswagenem Tarek.

2007

Vítězství ve třídě SPT3 pro 300koňový Golf GTI ve 24hodinovce na Nürburgringu.

2010

Kompletní stupně vítězů v dakarském závodu. První Carlos Sainz. Okruhové závody mají novou hvězdu: místo Pola přichází Scirocco.

2015

Hattrick! Ogier a Ingrassia jsou v Austrálii korunováni potřetí v řadě. A o rok později ještě jednou.

2018

Petter Solberg a nové Polo GTI R5 na stupních vítězů Rallye Španělsko při návratu do WRC.

UP! GTI

Život on the road.

Být muzikant je často pěkná šichta. Dlouhé dny strávené ve zkušebně, ještě delší noci na pódiích, v šatnách a v zákulisí klubů. Nekonečné cestování mezi štacemi. Silnice, ulice, letiště, města, všechno se v hlavě slévá v rozmazanou mozaiku vzpomínek. Jsou mezi nimi ale okamžiky, které v paměti uváznou navždy.

Text Jiří Holubec
Foto Václav Jirásek

7AA 5012

Člověk, který miluje cestování, se při každé cestě na letiště neubrání pomyšlení, že by nejraději hned teď nastoupil do letadla a vydal se objevit další kus světa.

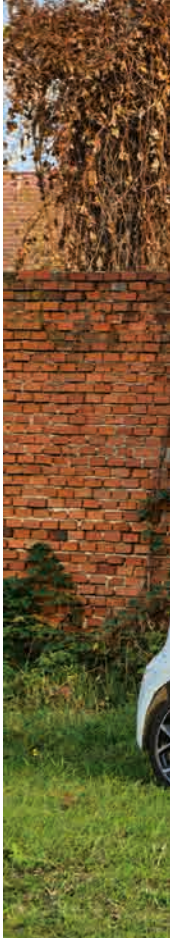
Když chcete naskládat velkého chlapa do malého auta, pořiďte si UP! GTI. Při nastupování ocení obrovské dveře a při sklopených zadních sedadlech vůz bez problémů spolkne muzikantovu bagáž i s kytarou.

Dnešní doba je zvláštní. Často nevíme, jak se jmenuje soused, který žije na stejném patře, zato máme kamarády, se kterými jsme se viděli jednou v životě, na druhém konci světa. Thomas se narodil v Irsku, vyrůstal v Německu a nakonec zakotvil daleko na severu v Helsinkách. Vendula je Slovenka, která žije v Praze a jako promotérka pořádá koncerty po celé Evropě. Thomase poprvé viděla na pódiu maličkého, do posledního místa nacpaného klubu v Bangkoku. Po koncertě se s ním dala do řeči a po pár minutách jim prý oběma připadalo, jako by se znali od dětství. Nápad zabookovat Thomase na koncert do Prahy vznikl hned na místě. Chvíli sice trvalo, než se našel vhodný termín, ale ani jeden z nich nepochyboval, že se to nakonec povede. Jakmile se na ruzyňském parkovišti potkali, připadalo jim, jako by se viděli naposled včera.

→

» ČEKÁM NA PARKOVIŠTI
V BÍLÉM VOLKSWAGENU.
JO, VIDÍM TĚ,
UŽ K TOBĚ LETÍM.

Přestože jsou Thomas s Vendulou v neustálém kontaktu, je potřeba si nejdřív povyprávět, co je nového. V kavárně si Thomas objednal paraguayské maté. Je přísný vegan a z jídelníčku už dávno vyřadil i kávu a cukr. Mezi současnými rockery prý není vůbec výjimkou.



Thomas už Prahu několikrát navštívil. Vidět ale město jako turista je úplně něco jiného než ho objevovat s člověkem, který v něm žije, a navíc v něm zná snad úplně každého. Než se začal živit kytarou, studoval Thomas architekturu a odjakživa má slabost pro staré industriální areály. První cesta tím pádem nemohla vést jinam než do vysočanské Pragovky. V dlouho opuštěných budovách areálu ČKD dnes vznikají galerie, ateliéry, kavárny, zkušebny a hudební kluby. Ani upravené prostory, ani velkoformátové graffiti ale neubírají Pragovce nic z její monumentální drsné krásy. Celé místo pořád oplývá nezaměnitelným geniem loci, které nedá zapomenout na doby, kdy odsud vyjížděla auta se vznešenými jmény jako Praga Mignon, Grand Alfa, Piccolo, Baby, Lady a samozřejmě i legendární nezničitelné nákladáky Praga V3S. „Vejtřasky“ zde koneckonců najdete i dnes. Dokonce v elegantním bílém provedení.

Pragovka Art District

Umělecké centrum se nachází v areálu bývalé haly E automobilky Praga z 30. let. Její podobu navrhl žák Jana Kotěry Josef Kalous. V dlouho opuštěném areálu dnes sídlí ateliéry, pořádají se výstavy, koncerty a další kulturní akce.

www.pragovka.com

» NA SELFIE ZLEVA DOPRAVA: UP! GTI, THOMAS, VENDULA A COLOR GENTRIFICATION OD HONZY KALÁBA, **ZNÁMÉHO VE SVĚTĚ STREETARTU JAKO POINT.**

Thomas boří další mýtus – že rockeři chodí zásadně v roztrhaných džínách a tričku. Jakožto fanda současné módy už dlouho sleduje tvorbu Moniky Drápalové na Instagramu a nemůže se dočkat, až mu na míru šitá košile bude viset v šatníku.

Monika Drápalová

Jedna z nejvýraznějších českých módních návrhářek. Působila jako módní ředitelka značky Korloff Couture v Paříži, její tvorbu najdete v prestižních showroomech od New Yorku po Šanghaj.

www.modra-fashion.cz

» INTERIÉR KLUBU CROSS.
VIZUÁLNÍ ZÁŽITEK, KTERÝ JE POTŘEBA CHVÍLI VSTŘEBÁVAT.

Thomas sice alkohol skoro nepije, ale příležitost ochutnat české pivo, navíc vařené v „létajícím pivovaru“ Bad Flash, si nemohl nechat ujít.

Bad Flash

Pivo dostanete v Praze všude. Pivních barů s dvanácti speciály na pípě a třemi stovkami lahvových piv z pečlivě vybraných minipivovarů už tolik není. Bad Flash má vlastní pivovar, kde se vaří sedm různých typů piv a tři sezonní speciály, a bary ve Vršovicích a v Karlíně.
www.badflash.cz

Jsou chvíle, kdy se i dva dobří kamarádi musí proměnit v profesionály. Třeba když muzikant s promotérem probírají seznam skladeb večerního koncertu.

Cross Club

Vlajková loď pražské alternativní klubové scény. Původní malý sklepní klub se postupem let rozrostl do celé budovy. Dnes v něm najdete dvě pódia, několik barů, restauraci, kavárnu, studia, zkušebny a přilehlý venkovní prostor s letní scénou. Různorodý program od elektroniky po jazz a unikátní, neustále se vyvíjející výzdoba zajišťují Crossu stálé místo v žebříčcích nejlepších klubů na světě.

www.crossclub.cz

Zkušený muzikant ví, jak důležitý je pro úspěch koncertu dobrý zvuk. První cesta Thomase tím pádem vedla do zvukařova „velína".

» TYHLE OKAMŽIKY
ZE VZPOMÍNEK
MUZIKANTA NEZMIZÍ.

ANKETA

Já a můj **Volkswagen.**

Co máte na svém autě rádi, od kolika let máte papíry nebo jakou barvu mělo vaše první auto? Vyptávali jsme se fanoušků české facebookové stránky Volkswagen.

Text redakce
Ilustrace Kristina Šimková

JEZDÍTE RADŠI VE MĚSTĚ, NEBO V PŘÍRODĚ?

13 %
MĚSTO

Město v autě a příroda pěšky.
Viktor Siedtmann

Ten znak na volantu, zvuk motoru, pohodlné sezení a je jedno, jestli mě veze městem, nebo krajinou, vždy se dá něčím kochat.
Roman Vala

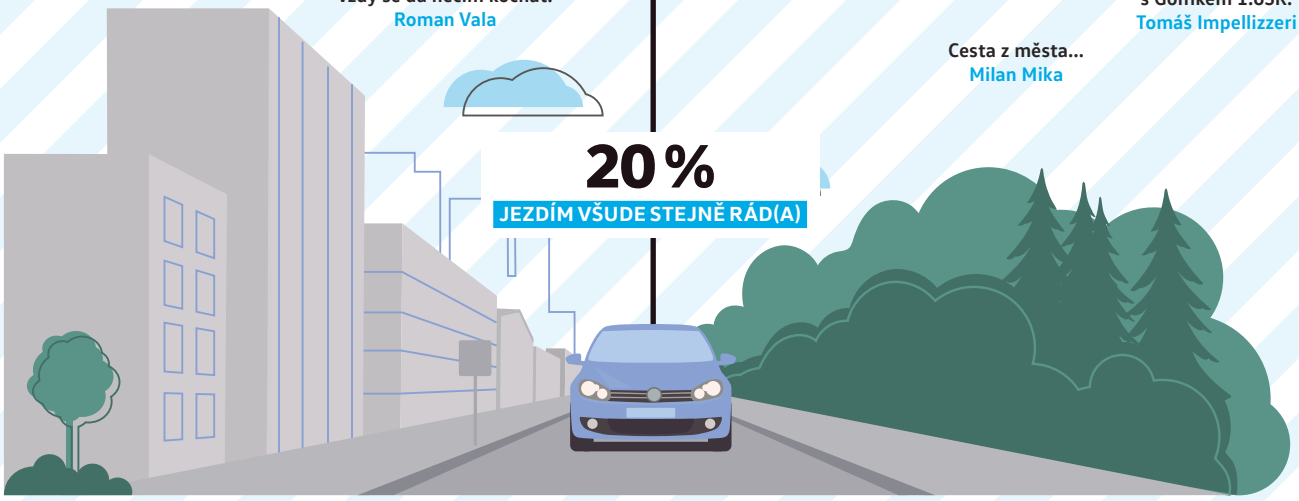
67 %
PŘÍRODA

Příroda. Cestičky na Šumavě, lesní a polní cesty.
Michal Živný

Nejradši vyhlídky a výlety s Golfíkem 1.6SR.
Tomáš Impellizzeri

Cesta z města...
Milan Mika

20 %
JEZDÍM VŠUDE STEJNĚ RÁD(A)



OD KOLIKA LET MÁTE ŘIDIČÁK?

VĚK	15	16	17	18	19	20	21–25	26–30	31–40	41–50
	12 %	8 %	10 %	48 %	9 %	2 %	6 %	2 %	2 %	1 %

MÁTE RADĚJI TLAČÍTKA, NEBO DOTYKÁČE?

68 %
TLAČÍTKA

11 %
DOTYKÁČ

21 %
KOMBINACE

Displej? Člověku se zapotí ruka, chce se podívat na mapu a odpálí jadernou bombu, způsobí hromadnou havárii, zavolá babičce... Ale rozhodně se ani za boha nepodívá na tu mapu!
Adam Smetana

Dotykový displej je myslím nejvíc cool.
Jan Kocybala

Preferuji dotykový displej. Asi zvyk z telefonu a tabletu. Věci, které používám každý den. Tak proč je nemít i v autě.
Lucas Kala

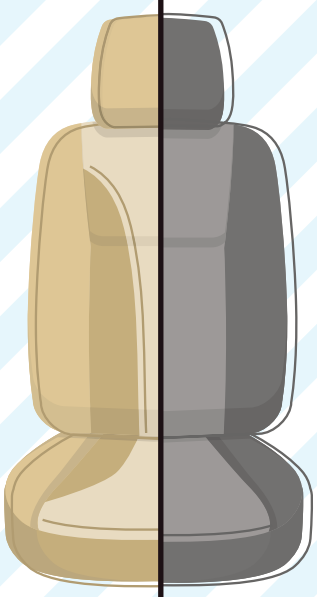
Když řídím, mám z tlačítek zpětnou odezvu a poznám je po hmatu. Můžu se tak soustředit na jízdu.
Jakub Pecha

Dotykáč + multifunkční volant.
Zbyňa Petrovský

DÁVÁTE V INTERIÉRU PŘEDNOST KŮŽI, NEBO LÁTCE?

34 %
KŮŽE

35 %
LÁTKA



Jestli je klimatizovaná, tak kůže, pokud ne, tak látka.
Ondřej Malínský

Látka, jinak bych v letních vedrech vystupovala i se sedačkou.
Bára Kopecká

Světlá kůže. Ačkoli je náchylná ke znečistění, v horku se nerozpálí tak jako černá...
Jakub Moravec

31 %
DALŠÍ VARIANTY, KTERÉ VÁS BAVÍ

Alcantara 13 %
Kůže + látka 4 %
Kůže + alcantara 5 %
Látka + alcantara 5 %
Je mi to jedno 4 %

JAKOU BARVU MĚL VÁŠ PRVNÍ VOLKSWAGEN?

15 % | 10 % | 5 % | 15 % | 20 % | 15 % | 20 %

APRÈS
SKI

ROZHOVOR

Seriál je továrna, **ale chodím do ní ráda.**

S Patricií Solaříkovou se scházím brzy ráno v kavárně na jejím rodném Smíchově. Zatímco si povídáme, spořádá s obrovskou chutí omeletu se špenátem. Herečka, jejíž jídelníček většinou určuje nabídka cateringu a životosprávu rytmus natáčení, si dobré jídlo dokáže užít.

Text Jiří Holubec
Foto Matěj Třešňák

»KDYŽ JSEM BYLA MALÁ, CHTĚLA JSEM BÝT VETERINÁŘKA.

Být herečkou je snem spousty dívek. Jak to máte vy? Žijete život, po kterém jste odmalička toužila?
Já jsem herečkou nikdy být nechtěla. Když jsem byla malá, chtěla jsem být veterinářka. Neměla jsem na to sice studijní vlohy, zato jsem hrozně ráda pitvala plyšáky.

Pitvala jste plyšáky???
No, operovala jsem je. Medvídkovi jsem třeba ustřihla pacičku a pak jsem mu ji zase přišila zpátky. Musím říct, že většinou moji pacienti zákrok ve zdraví přežili.

To rád slyším. Nicméně, jak jste se tedy dostala k herecké kariéře?
Zájem o herectví u mě vzbudila moje sestra, která chodila na dramatický kroužek. Já jakožto mladší sourozenec jsem samozřejmě musela dělat všechno po ní. Shodou okolností do toho kroužku přišli jednoho dne lidé z České televize, která zrovna obsazovala dětské role do seriálu Ranč U Zelené sedmy. Pozvali mě na casting, na tom jsem se jim líbila a vznikla z toho moje první role. Na Zelenou sedmu navázala Ulice, do toho nějaká reklama a o mé další kariéře bylo rozhodnuto.

Pokud vím, tak jste se – jako už zkušená herečka – hlásila na DAMU, ale nějak to nevyšlo.
Zkušená herečka jsem určitě nebyla, ale pár rolí už jsem za sebou měla. Já jsem ty zkoušky nebrala moc vážně. Ani jsem s určitostí nevěděla, jestli na DAMU chci jít. Jestli to vůbec potřebuji nebo jestli se vůbec chci herectví dál věnovat. Na přijímačkách je taková konkurence, že když do nich nedáte všechno, tak nemáte moc šancí v nich uspět. A já do nich všechno asi nedala.

Seriály jsou dnes fenoménem, ale málokdo si dokáže představit, jak náročná jejich výroba je. Jaký je život seriálového herce?
Seriál je továrna. Doslova. My herci na place naštěstí netrávíme tolik času jako štáb, který pracuje denně, dvanáctihodinové směny, od šesti do šesti. Herci se střídají podle scén, ale stejně to často vychází třeba na tři dny, kdy jsem na natáčení v jednom kuse. Je to také úplně jiné než u filmu, kdy je natáčení časově ještě náročnější, ale víte, že bude trvat dejme tomu měsíc. Máte před sebou vidinu konce a velké každodenní nasazení vám nevadí. Nekonečný seriál je něco jiného. S tím musíte doslova žít. Dovolenou si musíte plánovat čtyři měsíce dopředu, nehledí se na víkendy, svátky, pauza je jedině o Vánocích.

Ulice je vlastně první český seriál, který nemá naplánovaný konec. Ovlivňuje to nějak filmařské řemeslo?
Já i základní štáb jsme se seriálem od samého začátku, tedy už třináct let. Tehdy si musel každý zvykat a ten natáčecí stroj se rozjížděl postupně. Dnes už ale všichni přesně vědí, co a jak mají dělat. Že je to trochu jiné řemeslo, si uvědomí jen v případě, když přijde do štábu někdo nový. Rozkoukat se, zvyknout si na jiné tempo, rytmus a styl práce chvíli trvá.

A jak si na ten nový formát zvykli diváci?
Češi jsou seriálový národ. Už když se vysílala v sedmdesátých létech Nemocnice, byly prázdné ulice, protože všichni seděli u televize. Seriál je pro nás něco jako rituál a na nekonečný seriál jsme si zvykli rychle. Je to rituál, u kterého se nemusíme bát, že skončí.

Když se vysílala Nemocnice na kraji města, psali prý diváci hercům, že by chtěli, aby operovali jejich příbuzné. Vy hrajete v Ulici učitelku. Nechodí vám prosby o doučování nebo tak něco?
Naštěstí ne, to by nedopadlo dobře. Často se ale stává, že mi lidé říkají Terezo. Oslovují mě tak i ve zprávách na Instagramu, kde mám profil pod svým vlastním jménem. Já si na to jméno naštěstí za těch třináct let zvykla a docela na něj slyším.

Jaké to vlastně je, být třikrát do týdne na dvanáct hodin převtělená do někoho jiného? Nepodepisuje se to na vás nějak?
Nejsem schizofrenní. Terezou se stávám, když se zavelí „akce“. Na druhou stranu je fakt, že o té postavě dost přemýšlím, mám k ní vytvořenou osobnost i nad rámec toho, co o ní vypráví scénář. Občas se stává, že režisér nebo scenárista po Tereze něco chtějí a já cítím, že to do jejího charakteru nezapadá.

Ozvete se v takovém případě?
Ozvu a většinou na můj názor režisér i dá. Přece jen jsem s tou postavou strávila nejvíc času já. Jsem s ní nonstop třináct let, kdežto režisérů se na seriálu střídá asi osm. Nadto máme na natáčení fajn vztahy, respektujeme se navzájem a snažíme se jeden druhému vyhovět. Jinak by to asi ani nešlo.

Třináct let s Terezou znamená, že jste do Ulice přišla v šestnácti. Neměla jste pocit, že vám ta náročná práce bere mládí?
To já si vzít nenechala. Když jsem někam chtěla jít večer s partou, prostě jsem šla, i když jsem druhý den musela být v sedm na place. Při natáčení jsem stihla vystudovat střední i vysokou školu, →

»VŽDYCKY TO BYLO TAK, ŽE MI NĚKDO ZAVOLAL A ROLI MI NABÍDL.

a to dokonce při prezenčním studiu. To je ale u mě nutnost, protože potřebuji mít v životě režim. Kdybych si dala dálkové studium nebo individuální plán, nikdy bych se nedonutila ho dodržovat.

K Ulici jste se tedy dostala víceméně náhodou. Jak jste přišla ke svým dalším rolím? Filmovým a v poslední době i divadelním?
Asi to bude znít divně, ale vždycky to bylo tak, že mi někdo zavolal a roli mi nabídl. Vím, že je spousta herců, kteří chodí na castingy a snaží se role aktivně získat, ale mně se to prostě nějak nedaří. Většinou na castingy nemám čas kvůli natáčení. Takže jsem ráda, že to zatím nějak vychází.

Seriálové, filmové a divadelní herectví jsou poměrně odlišné disciplíny. Zvládla jste přechod na jiný styl?
Mám štěstí, že pracuji s režiséry, kteří mě dokážou nasměrovat. Oproti filmu a televizi si musím v divadle dávat pozor, abych mluvila víc nahlas a pracovala víc s tělem a mimikou, protože divák z hlediště samozřejmě nevidí tolik, co dokáže zachytit kamera. Pomáhá mi taky, že zpravidla hraji postavy, které jsou napsané civilně. V Divadle pod Palmovkou teď třeba vystupuji v komedii Dokonalá svatba od současného britského autora Robina Hawdona. Je o ženichovi, který se ve svatební den probudí v posteli ve svatebním apartmá s úplně cizí ženskou.

A vy hrajete...
Já hraji nevěstu. Ta svatba je dokonalá jen pro někoho.

Na různé druhy herectví jsem se ptal proto, že občas zaznamenám povzdech ze strany herců, kteří musí brát divadelní, filmové i seriálové role, aby se uživili. Netrpí tím české herectví?
To si nemyslím. Miloš Kopecký, Stella Zázvorková, Vladimír Menšík, Jiří Sovák – ti všichni také hráli ve filmu, v televizi i v divadle. Jasně, bylo by asi jednodušší soustředit se na jeden druh herectví, ale to by zase omezovalo prostor k vyjádření. Třeba můj manžel z Ulice Matouš Ruml je vynikající herec, ale v seriálech nemá možnost své schopnosti naplno využít. Když se na něj zajedete podívat do divadla do Mladé Boleslavi, kde hraje Chaplina, neuvěříte, že je to Lexa z Comebacku.

Takže jste za seriály rádi?
Je to pro mě práce, kterou mám ráda. Nelíbí se mi, když někdo vezme roli v seriálu a mluví o ní jako o zlu, které musí absolvovat, aby měl z čeho zaplatit hypotéku. Nedělám si iluze, že za roli v Ulici vyhraji Českého lva. Vím ale, kolik lidí si k tomu seriálu chodí každý večer odpočinout, a už kvůli nim se snažím odvádět co nejlepší práci.

K herectví patří popularita. Dnes, v éře sociálních sítí, to platí dvojnásob. Jak s ní zacházíte?
Snažím se to nepřehánět a nejsem nonstop na Instagramu. Nezanedbávám ho, ale nepokládám ho za regulérní byznys. Pár spoluprací mi z něj přišlo, ale týkají se jen věcí, kterým sama věřím. Když propaguji značku oblečení, je to značka mé kamarádky, kterou opravdu nosím. Když auto, tak je to Volkswagen, kterým opravdu jezdím. A ráda.

Jak jste se ke spolupráci s Volkswagenem dostala?
Spolupráce mi zpravidla domlouvá manažerka, ale Volkswagen jsem oslovila sama. Jezdila jsem odjakživa Golfem a říkala jsem si, že taková spolupráce by byla fajn, protože bych propagovala auto, kterému věřím. T-Roc, kterým díky tomu jezdím, si nemůžu vynachválit.

Zaznamenal jsem ještě, že se angažujete v projektu záchrany psů. Má to něco společného s vaším dětským snem stát se veterinářkou?
Po mámě jsem hrozný zvířomil a psi jsou moje věčná láska. Už čtyři roky mám svou krásnou lištičku, kterou jsem zachránila z osady na východním Slovensku. Na pomoc těm, které zachránit nemůžu, aspoň fotím každý rok s kolegy herci kalendář. Střídáme po letech psy vlastní, psy zachráněné, psy z útulku volné k adopci a kalendář pak prodáváme přes e-shop neziskovky Psí život, které jde celý výtěžek.

Máte už plány na dobu, až vaše seriálová role skončí?
Všechno jednou skončí. Já ale na plánování moc nejsem. Ani nevím, jestli se to plánovat dá, protože každá doba, kdy něco skončí, přinese něco nového. Takže si asi počkám, co bude, až to bude.

Patricie Solaříková

Česká herečka, která debutovala v roce 1996 v seriálu Ranč U Zelené sedmy, od roku 2005 začala hrát postavu Terezy Jordánové v Ulici. Kromě seriálů se věnuje i filmu a divadlu, její poslední rolí je Ráchel v komedii Dokonalá svatba, která měla v listopadu premiéru v Divadle pod Palmovkou. Věnuje se charitativní činnosti a ochraně zvířat.

BOSCH
Stvořeno pro život
Překvapivě jednoduché.
Jednoduše perfektní
Domácí spotřebiče Bosch představují technickou dokonalost, nekompromisní kvalitu a absolutní spolehlivost. I proto jsou nejprodávanější značkou velkých domácích spotřebičů v Evropě.*
Více na **www.bosch-home.cz** a **www.brandexperiencecenter.cz**
EUROPE'S BRAND NO. 1*
* Kategorie velké domácí spotřebiče. Zdroj: Euromonitor, objemy prodeje, 2017

SPIRIT OF AMAROK

Neúnavní tahouni v zemi bohů.

Na přelomu září a října se v Jihoafrické republice znovu setkali a utkali fanoušci a majitelé modelu Volkswagen Amarok. Moderátor televizního pořadu Autosalon Pepa Vrtal u toho nemohl chybět, a tak si můžete přečíst autentickou reportáž z mezinárodní soutěže, ve které létala vzduchem auta, bláto i blatníky.

Text Josef Vrtal
Foto Jakob Lips

Ráno vstaneš a jedeš. Celý den rychlostní zkoušky kombinované s technickými disciplínami. Jíš ve stanu nebo pod hvězdami.

Jižní Afrika. Výhodou pro našince jistě je, že když už sem doplachtí, nemusí bojovat s časovým posunem a nevzpamatovává se dva dny z nemoci zvané jet lag. Skupina Čechů, která vystupuje na letišti v Johannesburgu a jede se poprat s terénem v rámci soutěže zvané Spirit of Amarok, tuto skutečnost ocení – bude totiž potřebovat každý kousek energie.

Tím ovšem cesta mezi mraky nekončí. Musí přežít ještě jeden vnitrostátní let do města Mbombela, asi 60 km od hranic s Mosambikem, který – viděno zpětně – mnohé předznamená.

Místní letiště nemá sestupový maják. Pilot okolo něj proto krouží do té doby, než mezi oblaky najde dostatečnou díru, kterou proletí a padne na ranvej. Později si na jeho manévry ještě vzpomeneme. Ale teď už vzhůru do kempu Amarok!

Ploty, kam se podíváš

V Mbombele nastupujeme do připravených Amaroků – soutěžící do bílých, novináři do hnědočerných. Nekonečná kolona inuitských vlků spustí svá TDI a vyráží na cestu. Základní tábor rozbíjíme na soukromé farmě, chráněni desítkou ostnatých plotů, které se ostatně už začínají ukazovat jako nezaměnitelný kolorit jihoafrické krajiny.

Novináři vybalí své bágly v připravených bungalovech, soutěžící se upíchnou stylově ve stanech. Záchody i sprchy jsou venku a vodou se má šetřit. Ještě že vás díky těm ostnům nemůže při hygieně znenadání překvapit třeba hroch!

Amarok letem terénním světem

Disciplíny na Spirit of Amarok se dají rozdělit na rychlostní a technické. Během těch prvních se jede skutečná rallye. Hlína a písek létají od kol, zatáčku ti šikovnější proletí bokem.

O tom by své mohla vyprávět jedna z ruských posádek, která na „rychlostce“ porušila fyzikální zákony a svůj bílý pick-up poslala ve vratce do ostnatého plotu. Ačkoli manévr vydržel ostnáč i Amarok, pro Rusy to znamenalo diskvalifikaci. Poškodit vůz během soutěže bylo, dle pravidel, nepřípustné.

Druhý typ zkoušek – technický – pak znamenal proplétat se s víc než pětimetrovou pick-upovou károu extrémními terénními zlomy, mnohdy na dosah stromů či skal. Všechno se muselo projet na první dobrou. Couvání znamenalo trestné body a roli hrál i čas a tolik proklínané tyčky, které lemovaly oba typy tratí. Sebemenší kontakt s nimi posádkám způsoboval nejen minusové body, ale zejména těžké újmy na egu.

»AMAROK ZNAMENÁ V JAZYCE INUITŮ VLK. PROTO MÁ TROFEJ PRO VÍTĚZE JEHO PODOBU.

Země tisíce tváří

Boží země – i tak se někdy nazývá Jihoafrická republika (JAR), stát v samotném jižním cípu afrického kontinentu, který své návštěvníky překvapí obrovskou rozmanitostí krajiny. Savany a pouště zde střídají zasněžené vrcholky hor a subtropické lesy. Jsou tu korálové útesy Indického oceánu i studené vody Atlantiku, který je domovem velryb. Podobně barvitá je i zdejší společnost: ať už jazykově, kulturně, nebo rasově.

Drtíš terén, který bys horko těžko dal pěšky.

Nešlo ale celou dobu jen o auta, prach, štěrk a terén. Večer zbyl čas a trocha energie i na poznávání místní kultury.

» SPIRIT OF AMAROK VZNIKL V JAR. DŮVOD JE ZCELA PROSTÝ. PICK-UP JE TU **NEJLEPŠÍM PŘÍTELEM ČLOVĚKA.**

Dej přednost zleva

Odhadovat vnější rozměry auta, když vás jako řidiče strčí na sedadlo spolujezdce, není lehká věc. Levá zrcátka Amaroků neřízených Afričany postupně zaplňují bolestné šrámy. Řidiči zvyklí na zrcadlové řízení totiž podvědomě tlačí auto právě na tuhle stranu. Nám se s novinářským Amarokem dokonce podařilo podobným způsobem kontaktovat nikoli obávanou tyčku, ale strom. Bác! Lem blatníků zůstal někde mezi jihoafrickými ještěrkami. Rozměry vozů jsme začali mít v oku asi až po dvou dnech, čehož Jihoafričani a posádky z Botswany a Namibie jaksepatří využily. Situaci nejlíp popsal jeden z českých soutěžících Kuba Kadlec: „Ty tyčky jsme, kamaráde, poráželi, nakládali na korbu a rovnou vezli do cíle. Tolik jich bylo!“ A myslel trefených! Tím nám automaticky připomněl pilota, který s námi přistával dírou v mracích.

Konec dojmů, začátek pojmů

Spirit of Amarok je mezinárodní soutěž pro amatérské jezdce, a navíc se zajímavou podmínkou. Závodit mohou pouze majitelé tohoto modelu, kteří vzešli z jednotlivých národních kol. Každá akreditovaná země vysílá do jihoafrického finálového klání dvě takové dvojice. Na něm se hodnotí jak jednotlivci, tak národní tým jako celek.

Na bedrech čtyř soutěžících zpod hory Říp tak leží nelehký úkol. Rysem českých vlků ale byla bojovnost až do poslední chvíle. Pamatuji dokonce dny a okamžiky, kdy patřili mezi nejlepší. Bohužel každá následná chyba nebo drobná nesoustředěnost znamenala pád z výhodných pozic a za pádem z nadějných výšin bohužel stáli i rozhodčí, kteří protest proti nezaviněnému zdržení na trati nevzali při vyhodnocování v potaz.

Sedm kulí jako v Mbombele

Když má člověk doma v garáži Amarok, určitě mu nenakládá tak jako tady. Technické tratě organizátoři postavili limitně na přejezdové úhly i náklon. I když tyčky lítaly, stejně bylo přes skla vidět usměvavé řidiče a lehce vystrašené spolujezdce s výrazem: „My jsme to zvládli!!!“

I proto skončil náš tým na sedmém místě z deseti, což na premiérovou účast stejně považuji za skvělý výsledek. Na jaře ale kupuji Amarok a příští rok to, vy kluci africký, vyhrajeme s přehledem!

Výhodu měli jednoznačně řidiči z bývalých britských kolonií, kteří jsou zvyklí na volant vpravo.

Mezinárodní offroad událost s tradicí

The International Spirit of Amarok je přední amatérská soutěž vozů 4×4, ve které se potkávají nadšenci z celého světa. Letos se konala na přelomu září a října v JAR. Na utkání se představily různorodé skupiny řidičů z desítky zemí celého světa: nechyběla Austrálie, Botswana, Česká republika, Dánsko, Německo, Namibie, Rusko, Jižní Afrika, Švédsko a Tchaj-wan.

Afriko, Afriko, tys nám dala. Ale stálo za to tě poznat! Buď v Amaroku, nebo v Californii. Každopádně ve voze značky Volkswagen!

Reportáž z finále Spirit of Amarok vysílal pořad Autosalon 15. a 17. 11. Najdete ji na stránkách pořadu www.autosalon.tv v archivu pod číslem 46/2018.

SERVIS

Stopka pro **nezvané hosty.**

Překousané kabely, trubky nebo těsnění. Naše automobily mohou mít zcela nečekané a skryté nepřátele. Poradíme vám, jak je elegantně vypoklonkovat pryč.

Auto vám kuny sice nejspíš neukradnou, ale mohou se do něj nastěhovat a pěkně vám zatopit. Možná se pousmějete, pokud jste ale s touhle mrštnou potvůrkou už někdy měli tu čest, dáte nám za pravdu, že to nebývá setkání pro člověka zrovna milé. Ať už se vám kuny nastěhují na půdu, nebo si oblíbí motorový prostor vašeho auta, zbavit se jich není snadné.

Přes vžitou představu nevyhledávají kuny motorový prostor automobilů kvůli teplu: zkrátka se jim tam líbí a rády se v něm ukrývají. Kabely, trubky a těsnění jim často padnou za oběť jednoduše proto, že své okolí prozkoumávají pomocí zubů. Vzhledem k tomu, že jde o silně teritoriální šelmy, jakmile narazí na pachovou značku konkurenta, jsou velice agresivní – proto jsou obzvlášť ohroženy automobily, které často parkují v různých „kuních revírech".

Abyste se vyhnuli tomu, že se váš vůz stane pro kuny oblíbeným místem, a následně nepředvídatelným výpadkům elektrických a jiných systémů a nákladným opravám, nabízíme dvě možnosti, jak nezvané hosty účinně odpudit. Než se rozhodnete pro jednu z nich, je v první řadě potřeba odstranit pachové stopy pomocí speciálního chemického přípravku. Pak jsou na výběr dvě varianty: ultrazvuk nebo vysoké napětí.

Ultrazvukové i vysokonapěťové odpuzovače nabízíme v několika verzích, určitě si vyberete tu ideální pro svůj vůz. Zeptejte se našich prodejců.

Ultrazvuk

Technologie vhodná proti dobře slyšícím zvířatům. Ultrazvuk – pro člověka neslyšitelný – je kunám velice nepříjemný. Jde o pulzující zvuk, proto si na něj nezvyknou. Způsob je to velice efektivní: zvuk totiž napodobuje varovný křik kun. Díky kopulovému reproduktoru se zvuk šíří všemi směry, navíc je systém vodotěsný, což umožňuje hluboké zabudování a umývání motoru.

Vysoké napětí

Varianta vhodná pro ochranu před agresivními kunami, jež si usilovně chrání své teritorium, nebo proti starým zvířatům, která špatně slyší. Naše zařízení jsou schválená pro motory všech generací a nepovažují se za spotřebič v palubní síti. Výhodou je měkký start a vysoká bezpečnost díky spínači v kapotě motoru s okamžitým vybitím. Kontrolní čidlo navíc chrání autobaterii před úplným vybitím.

» PŘES VŽITOU PŘEDSTAVU NEVYHLEDÁVAJÍ KUNY **MOTOROVÝ PROSTOR KVŮLI TEPLU.**

Lesní a skalní

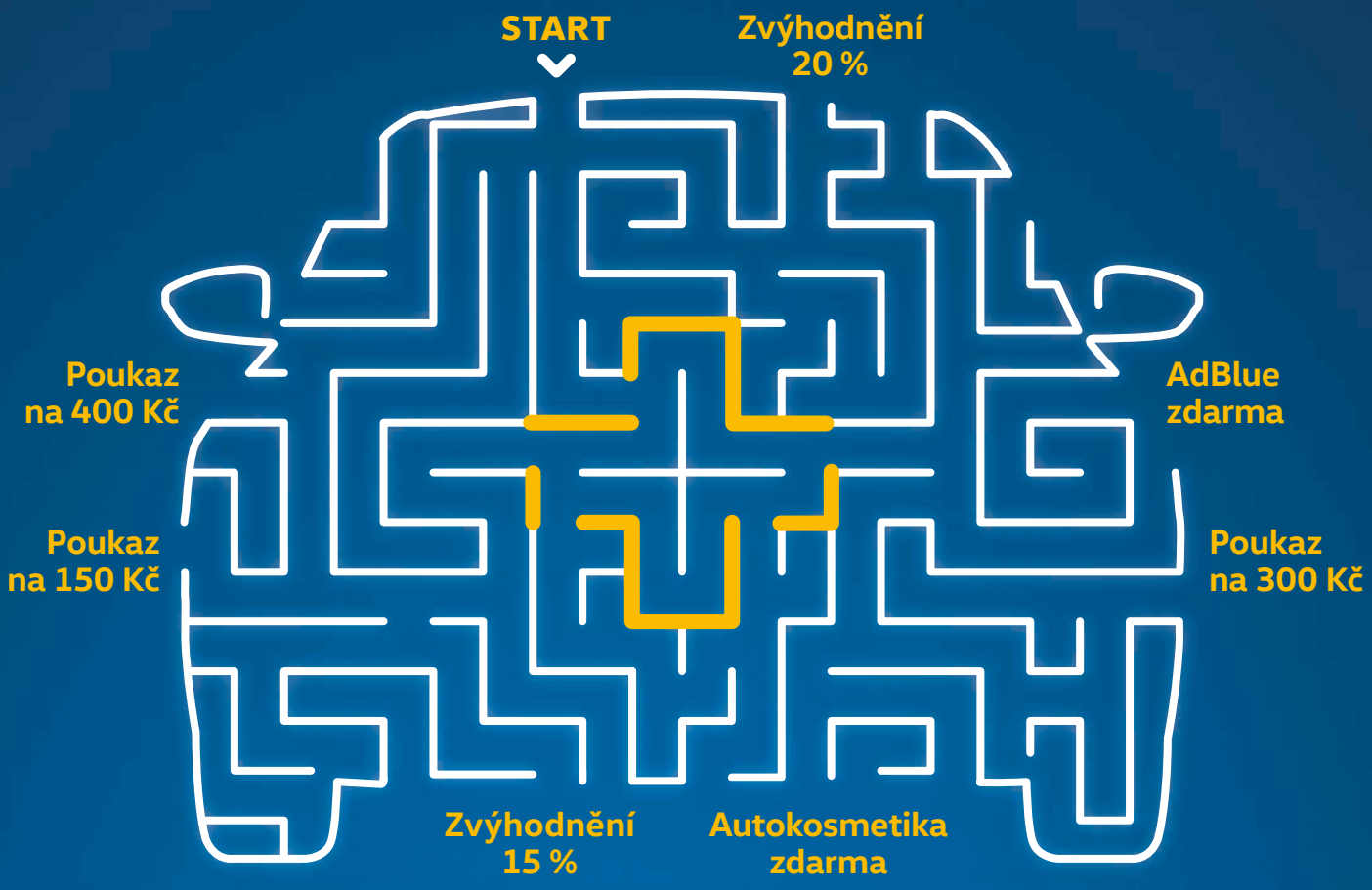
U nás žijí dva druhy šelem z čeledi lasicovitých, kuna lesní a kuna skalní. Rozšířené jsou téměř na celém území Evropy, v Asii až po Írán a západní Sibiř. Najdeme je ve vlhkých lesních komplexech, občas se objeví i v parcích, na vesnicích nebo v menších městech. Jsou aktivní večer a v noci, kdy se vydávají za potravou, kterou tvoří především malí savci, ptáci, hmyz, žáby, ale i ptačí vejce, různé plody nebo med, příležitostně i mršiny. Nejoblíbenější kořistí jsou veverky. Poměrně často uloví i větší živočichy, jako jsou králíci a zajíci. Na stromech umějí dobře šplhat a skákat, a pokud je to nutné, dokážou na zemi i poměrně rychle běhat. Jsou to územní tvorové a své teritorium si značí trusem. Zdroj: Wikipedia

SERVIS

Univerzální **pomocník.**

Znáte to: postupem času se interiér automobilu – obzvlášť prostor na zadních sedadlech – promění ve více či méně organizovaný chaos. Proto přicházíme s praktickým, komfortním a flexibilním systémem Travel & Comfort, který vám pomůže udržet interiér vašeho vozu v uklizeném a přehledném stavu. Neobyčejně variabilní systém tvoří základní modul, který se upevní mezi vzpěry opěrek hlavy předních sedadel. K těmto držákům pak lze přichytit různé speciální moduly: přenosné ramínko na šaty, robustní háček na tašky, nastavitelný a sklápěcí stolek s držákem na pití, otočný držák na celou řadu tabletů mnoha výrobců nebo flexibilní nastavitelný držák na kamery GoPro.

www.volkswagen.cz



Plus plán

Všechny cesty vedou k výhodám.

Plus plán je knížka plná slevových poukazů na servisní úkony, nákup Originálních, Výměnných a Economy dílů Volkswagen® a Originálního příslušenství Volkswagen® pro osobní i užitkové vozy. S poukazy z **Plus plánu** ušetříte nemalé finanční prostředky. Knížka je pro Vás připravena k vyzvednutí u participujících partnerů Volkswagen.
Více na www.volkswagen.cz.

Aby Váš Volkswagen zůstal Volkswagen.
Volkswagen Service.

Volkswagen

Více informací o Plus plánu

»OD POČÁTKU JE URČENÝ PRO KOMFOTNÍ CESTOVÁNÍ.

Sharan

Velký brácha. Největší a nejstarší z rodiny MPV automobilky Volkswagen přišel na svět v roce 1995 a dnes je v prodeji jeho druhá generace. Společně s jednovaječným dvojčetem SEAT Alhambra se vyrábí v portugalské Palmele. První generace se vyráběla do roku 2010 a za tu dobu vzniklo přes 670 tisíc kusů. Druhá generace, konstrukčně vycházející z modelu Passat, se veřejnosti představila na ženevském autosalonu v roce 2010. O pět let později přišel menší facelift a vůz dostal úspornější motory. Je to model od počátku určený pro komfotní cestování a odpovídá tomu i jeho název. Sharan je totiž perský výraz pro „nosiče králů".

RODINNÉ KOČÁRY

Cestování. **Zn.: Pohodlně.**

Chystáte se na zahájení lyžařské sezony na Kaprun, nebo si počkáte, až napadne ve Špindlu? Tak či onak, jeden z našich rodinných modelů pro vás bude ideálním společníkem, ať už máte doma jedináčka, nebo na cestách připomínáte školu v přírodě.

Text Štěpán Vorlíček
Ilustrace Karolína Tomšejová
Foto Volkswagen AG

Touran

Prostřední bráška. Kompaktní MPV založené na páté generaci modelu Golf se začalo prodávat v únoru 2003 jako doplnění modelové řady pod větší Sharan. Ostatně i jeho název má s velkým sourozencem hodně společného – Touran je totiž složenina slov „tour" a „sharan". Model jako první ve své třídě přišel s elektromechanickým posilovačem řízení a premiéru si v něm odbyl vznětový motor 2.0 TDI. Tím ale primáty nekončí: v roce 2007 se v něm jako v prvním Volkswagenu objevil parkovací asistenční systém Park Assist. Další velká porce elektronických pomocníků přišla s druhou generací modelu, která se objevila také v Ženevě v roce 2010. Je postavená na platformě MQB, díky níž je uvnitř výrazně prostornější; její motory jsou o 19 procent úspornější.

» KOMPAKTNÍ MPV ZALOŽENÉ NA **PÁTÉ GENERACI MODELU GOLF.**

PODVLÍKAČKY MÁM,
BĚŽKY BERU. I TY NÁHRADNÍ,
PÍŠOU SLEZÁKOVI, ŽE JSOU
NA CESTĚ A NEVZALI
SI JE.

» PRVNÍ MODEL VYBAVENÝ **SENZOREM SLEPÉHO ÚHLU.**

Golf Sportsvan

Benjamínek rodiny MPV. Nástupce Golfu Plus vychází ze sedmé generace malého hatchbacku. Vyrábět se začal v únoru 2014 ve Wolfsburgu, o dva roky později začal sjíždět i z pásů továrny v čínském Fo-šanu. Byl to první model značky vybavený senzorem slepého úhlu s asistentem pro vyparkování. Pokud se o některém autě dá říct, že je to prostorový zázrak, platí to o Golfu Sportsvan. Nabízí až překvapivou dávku místa pro celou rodinu i množství zavazadel.

UFFF.
TAK MATUŠKOVI PRÝ VEZMOU I NÁHRADNÍ. TO JE FAJN. ŠTVALO BY MĚ SEDĚT V CHATĚ A JENOM KOUKAT NA TELKU.
6AV 7351

»PASSAT BRÁZDÍ SILNICE UŽ PĚTAČTYŘICET LET.

Passat Alltrack

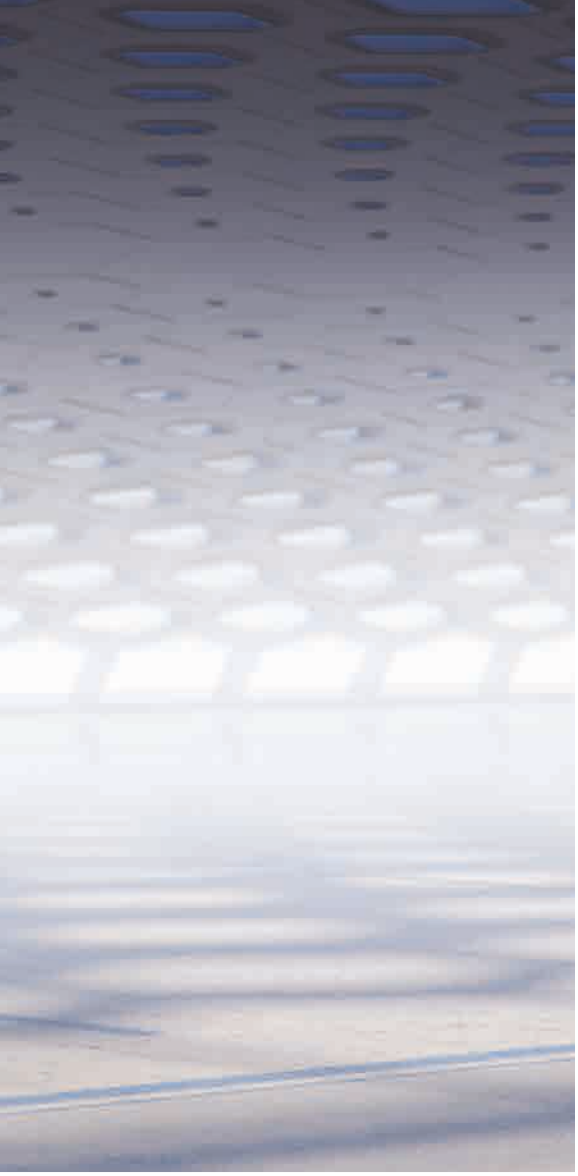
Na trojici „em pé véček" dohlíží model skutečně zasloužilý: vždyť Passat světové silnice brázdí už pětačtyřicet let! Verze Alltrack oblečená do outdoorového oděvu, která má být pomyslným přemostěním mezi civilními verzemi a vozy kategorie SUV, se světu ukázala na autosalonu v Tokiu v roce 2010. O 27,5 milimetru větší světlá výška znamená lepší nájezdové úhly i to, že ač do skutečného terénu vůz určený není, je ideálním partnerem na nezpevněné cesty třeba na chalupu nebo do hor. Rozšířené boční prahy v antracitové barvě zvyšují odolnost karoserie a dodávají vozu „přidrsněný" výraz. O klid mimo silnice se stará ochranný kryt spodku vozu.

POZDRAVUJ JE!
SLEZÁKOVÝM JSEM PSALA
SMSKU. BUĎ TADY
HODNÝ!

I.D. BUZZ CARGO

Transporter, který přijel z budoucnosti.

Nulové emise, automatizovaná jízda, dojezd až 550 kilometrů. A parádní výbava pro všechny řemeslníky. To je I.D. BUZZ CARGO, studie dodávky velikosti legendárního Transporteru.



106 mm

O TOLIK JE DODÁVKA DELŠÍ NEŽ LONI PŘEDSTAVENÉ MPV.

0,8 m²

JE PLOCHA STROPNÍ SVÍTILNY, KTERÁ OSVĚTLUJE NÁKLADOVÝ PROSTOR.

»NOVÝ ČLEN RODINY I.D. BODUJE DOJEZDEM.

Koncem září se na veletrhu užitkových vozů IAA v Hannoveru představila zajímavá dodávka odvozená od konceptu I.D. BUZZ, kterou svět prvně spatřil loni v Detroitu. A byl nadšen. Zrovna tak letošní novinka má všechny předpoklady oslovit ty, kteří potřebují praktickou pracovní dodávku – a k tomu na cestách za prací zatraceně dobře vypadat.

Nový člen rodiny I.D., což je nová generace síťově propojených automobilů, boduje stejně jako ostatní dojezdem srovnatelným se současnými vozy se zážehovým motorem, designem nebo překvapivě štědrou dávkou vnitřního prostoru. Předností je rovněž modulární koncepce akumulátorů: vozy se budou dodávat s různě velkými sadami podle účelu využití i s ohledem na rozumnou cenu. Základem nové dodávky je stejně jako u všech modelů I.D. nová modulární platforma MEB pro vozidla s elektrickým pohonem. Ta v závislosti na velikosti akumulátorů a příslušném modelu umožňuje dojezd asi 330 až 550 km (podle metodiky WLTP).

Studie I.D. BUZZ CARGO se od staršího MPV odlišuje mimo jiné novou střechou se solárním panelem, zadními křídlovými dveřmi s širokým úhlem otevření a novým zadním nárazníkem. Jak je u lehkých užitkových vozů běžné, nejsou s ohledem na optimální využití nákladového prostoru s regálovým systémem na straně řidiče posuvné dveře. Přední a posuvné dveře se otevírají elektricky. Zvenku se otvírání aktivuje pomocí senzoru: I.D. BUZZ CARGO rozpozná oprávněnou osobu podle digitálního kódu, který je odeslán do vozidla z chytrého telefonu. Podobně zajímavý je i solární modul na střeše. Fotovoltaický systém vyrábí tolik energie, že dokáže prodloužit dojezd studie až o 15 kilometrů za den. Takže čím déle bude vozidlo stát na slunci, tím dál později dojede.

Sečteno a podtrženo

Užitečná hmotnost: 800 kg
Délka: 5048 mm
Šířka: 1976 mm
Výška: 1963 mm
Rozvor: 3300 mm
Průměr otáčení: 10 m
Kapacita akumulátorů: 48 až 111 kWh
Výkon elektromotoru: 150 kW

Vzadu ještě chytřeji

Úplně nový je i nákladový prostor za trojicí sedadel a dělicí stěnou. Obsahuje regálový systém vybavený senzory a systémem světelné signalizace, který je síťově propojený s vozidlem. Pomocí Wi-Fi se informace přenášejí na tablety v nákladovém prostoru a na přístrojové desce. Funkční řídicí jednotka komunikuje prostřednictvím bezdrátové sítě například se systémem pro správu zakázek a objednávek společnosti, v jejíchž službách vůz jezdí. Veškeré vybavení, zboží či zásilky v regálech tak teoreticky lze sledovat. To po internetu a v reálném čase umožňuje spravovat náklad a nářadí uvnitř vozidla podle druhu i podle množství. Kromě toho slouží zadní část studie i jako mobilní dílna. Při otevřených zadních dveřích lze rozložit pracovní stůl. Elektrické zásuvky 230 V/16 A, připojené k akumulátoru, zajišťují napájení dokonce i výkonných pracovních nástrojů.

SKANDINÁVIE

Cesta za **polární září.**

Skandinávie představuje naprostý protiklad toho, co si užíváme každoročně po několik měsíců – teplo a žhavé slunce afrického kontinentu. Švédsko bylo naším domovem pár let, přesněji řečeno pár sezon s delšími dny. Vždy jsme se toužili podívat na sever schoulený do tmy a šera se závějemi křupavého sněhu, kde se na noční obloze objevuje taneční představení královny se zeleným závojem. Nakonec jsme se té pravé chvíle dočkali.

Text Andrea Kaucká
Foto Andrea Kaucká a René Bauer

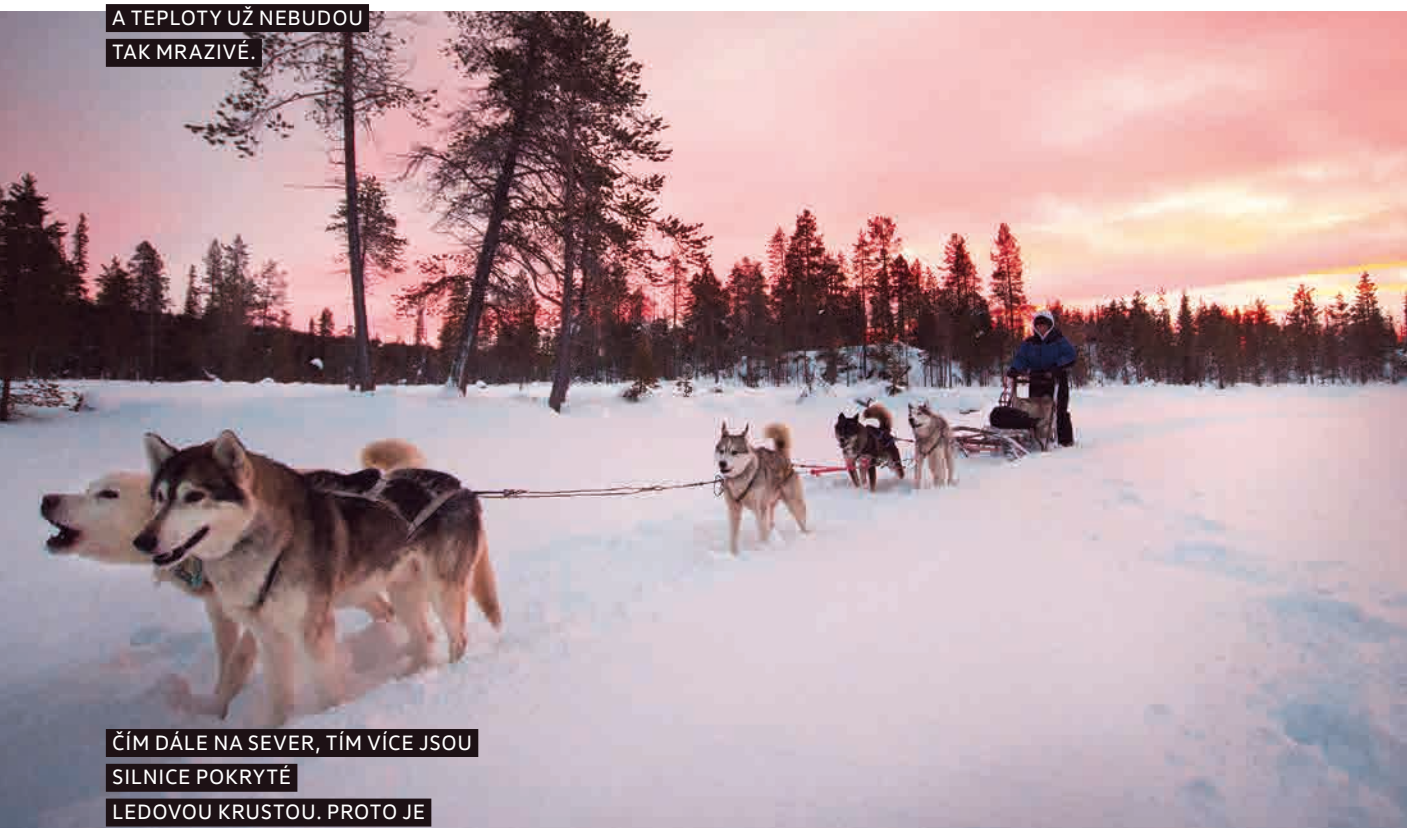
Dáváme si odvážný cíl, z domova až na Nordkapp, máme na to 14 dnů. Balení a příprava jsou hodně odlišné od toho, co známe. V zimním období se ve Švédsku rtuť teploměru zastavuje většinou až hluboko pod nulou, podle předpovědí a informací od švédských přátel nás čeká opravdu pravá zima kolem –28 až –33 °C. Zavazadlový prostor a každé volné místo se plní teplými spacáky a pořádně hřejivým oblečením. Nezapomeneme ani na zásoby k vnitřnímu prohřátí, ve Švédsku je alkohol dostupný jen ve speciálkách a je drahý, sousední Norsko je ještě dražší.

Jih Švédska je v pohodě, přes den zatím i dost světla, silnice jsou v super stavu a suché, takže se poměrně rychle dostáváme daleko na sever. Najednou jsme v úplně jiné krajině, kolem nás bílo, pěkně se ochlazuje a vozovky jsou pokryté ledem. Zpomalujeme, míjí nás pár místních aut a já nechápu, jak na takovém povrchu můžou svištět i přes 100 km/h. Nechápala jsem to do té doby, než jsem objevila na jejich pneumatikách hroty. Přehodnocujeme plán. Chceme si cestu užít, nejsevernější cílovou destinací je tedy Kiruna.

Romantika v týpí

Zhruba 300 km jižně od polárního kruhu se setkáváme se Svenem, parkujeme našeho transportéra na krajnici hlavní silnice a na skútrech s potřebnými věcmi se vezeme laponským lesem k jezeru, kde se do třpytivého svitu měsíce tyčí několik týpí. Teploměr ukazuje –24°C. Ve velkém špičatém

ZA POLÁRNÍ ZÁŘÍ JEDINĚ V ZIMĚ A PRAKTICKY KDYKOLI. POKUD CHCETE POZNÁVAT I KRAJINU, ÚNOR A BŘEZEN JSOU NEJVHODNĚJŠÍ. DNY JSOU DELŠÍ, AURORA STÁLE NA OBLOZE A TEPLOTY UŽ NEBUDOU TAK MRAZIVÉ.



ČÍM DÁLE NA SEVER, TÍM VÍCE JSOU SILNICE POKRYTÉ LEDOVOU KRUSTOU. PROTO JE TŘEBA JEZDIT SE ZVÝŠENOU OPATRNOSTÍ. VÝCHODNÍ POBŘEŽÍ JE KLIMATICKY PŘÍVĚTIVĚJŠÍ, ZRYCHLÍ PŘESUN NA VZDÁLENÝ SEVER.

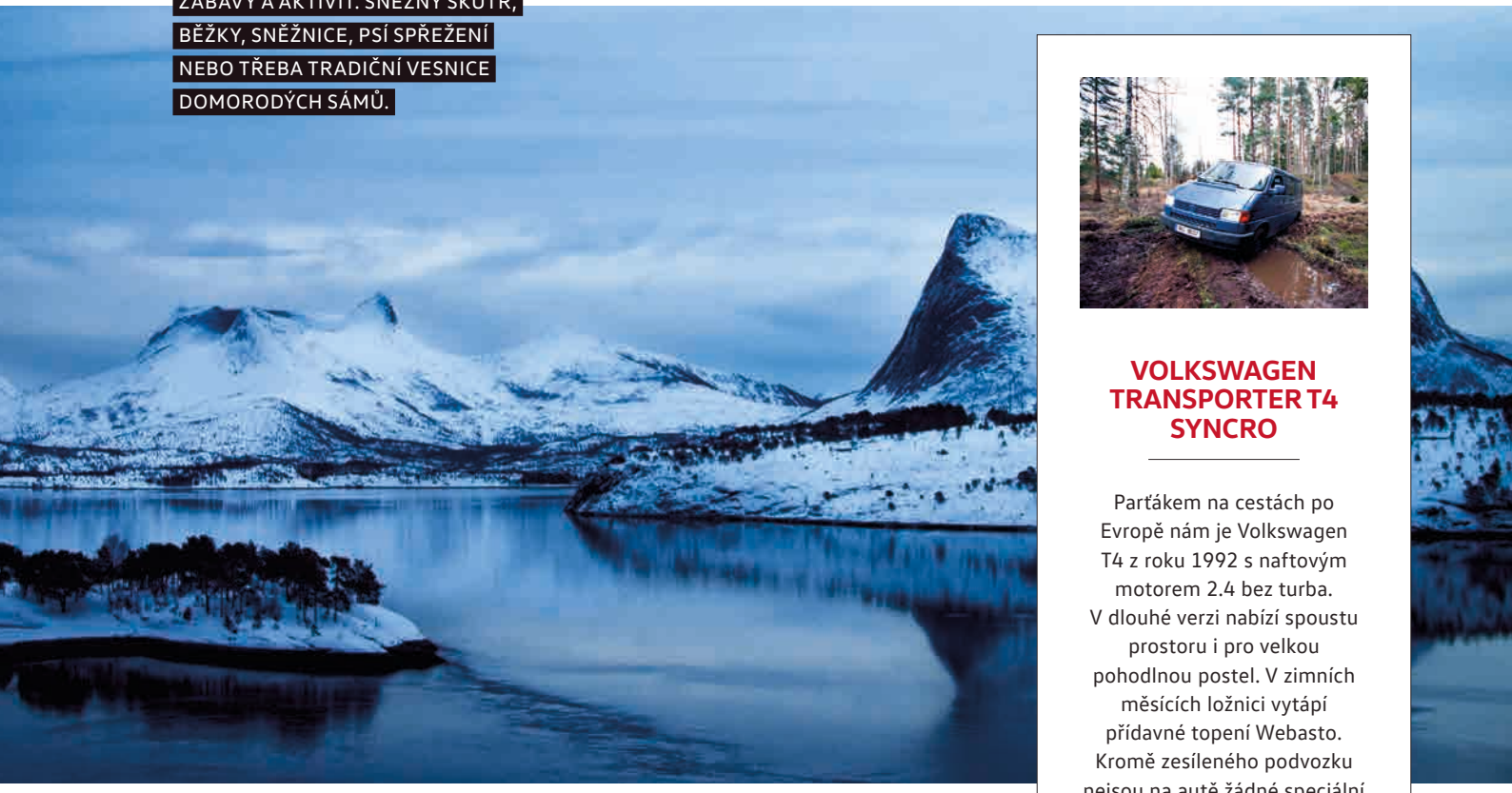
stanu z pevného kanvasu jsou rozprostřené nádherné husté sobí kožešiny a uprostřed postavená kamínka, která nám vyhřívají romantickou ložnici. René se obětoval a venku na ohni v mrazivé noci griluje pěkné tlusté rumpsteaky a já se procházím po velké bílé pláni, uprostřed které je tmavý flek. Je to díra pro milovníky tzv. ice fishingu, vytesaná do několikacentimetrového ledu, pod nímž se skrývá temná hlubina. Užíváme si naprostého klidu nespoutané divočiny.

Od samého počátku vyhlížíme na obloze zelené rodeo – polární záři. Prý jsme ji o den minuli, říká Sven, ale měli bychom mít štěstí severněji. Nejvhodnějším obdobím pro pozorování Aurory Borealis je prý březen. Ráno vylézáme ze spacáků, jako když se z larvy klube motýl. A i když od nosu ulamujeme rampouchy, jsme nadšení.

Z romantiky zpátky na ledové šílenství. Auto na silnici kupodivu pěkně sedí, tedy pokud se nepřihodí nějaká nečekaná událost, jako je statný sob přebíhající silnici nebo ostrá zatáčka. Horší to je s námi. Jen těžko se na uhlazené ledové krustě držíme, ale touha zvěčnit fotogenickou krajinu, i když zahalenou do šera, není potlačena ani mnoha pády. Čím jsme severněji, tím jsou dny kratší. Žádné slunce, a tím pádem žádné pořádné denní světlo. Pro místní to musí být nápor na psychiku, v zimě téměř tma a mrazy až k –50 °C, v létě zase naopak neustálé denní světlo a slunce nad obzorem.

I V ZIMĚ TU NAJDETE SPOUSTU ZÁBAVY A AKTIVIT. SNĚŽNÝ SKÚTR, BĚŽKY, SNĚŽNICE, PSÍ SPŘEŽENÍ NEBO TŘEBA TRADIČNÍ VESNICE DOMORODÝCH SÁMŮ.

DO SEVERSKÝCH ZEMÍ SI V ZIMĚ VEZMĚTE PŘEDEVŠÍM VELMI DOBRÉ TEPLÉ OBLEČENÍ A OBUV. A PŘIPRAVTE AUTO DO EXTRÉMNÍCH PODMÍNEK. JINAK VŠE DOKOUPÍTE NA MÍSTĚ.



VOLKSWAGEN TRANSPORTER T4 SYNCRO

Parťákem na cestách po Evropě nám je Volkswagen T4 z roku 1992 s naftovým motorem 2.4 bez turba. V dlouhé verzi nabízí spoustu prostoru i pro velkou pohodlnou postel. V zimních měsících ložnici vytápí přídavné topení Webasto. Kromě zesíleného podvozku nejsou na autě žádné speciální úpravy a „vychytávky". Po zkušenostech z dlouholetého cestování po Africe si vybíráme auta s co nejmenším množstvím elektroniky a „jednoduššími" motory. Na cestě po Skandinávii dobře posloužilo, na zledovatělé cestě díky pohonu 4×4 sedělo jak přibité. Co se týče terénu, T4 má oproti T3 Syncro, se kterým podnikáme expedice po Africe, tochu mezery. Je vhodnější do méně náročných terénů, zatímco jihoafrická T3 s konverzí motoru zdolá opravdu extrémní cesty.

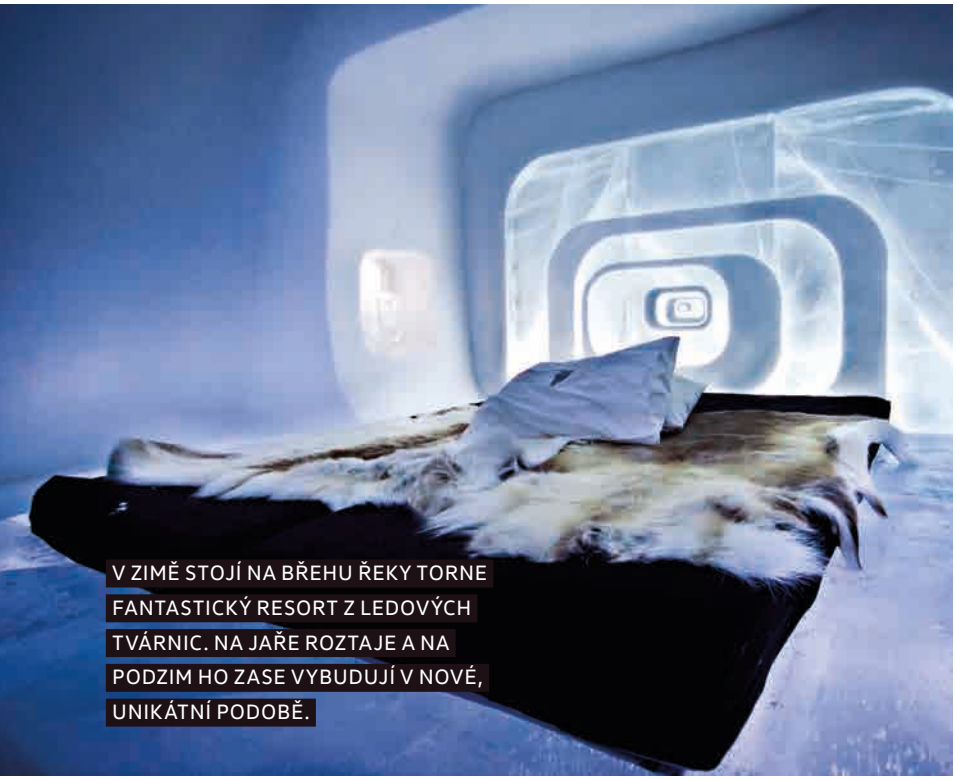
Sob na cestě i na talíři

Po pár dnech dorážíme do cílové destinace, do Kiruny. Velké důlní město na severu Švédska s okolím plným jezer, vesniček kočovných Sámů a mnoha stád okatých sobů, zasazené do divoké krajiny. Ve městě si kupujeme kila sobího a losího masa, přihazujeme k tomu i medvědí klobásy, „surstroemming" (fermentovaný sleď s velmi výrazným aroma), „tunbrod" (podobný knackebrotu) a ubíráme se do klidného resortu nedaleko od města.

V jedné z červenobílých chatek „stuga" s vybavenou kuchyní a velkým krbem na břehu zamrzlého jezera uprostřed lesů zůstáváme několik dnů. Zasněžená Skandinávie je nádherná a sem nahoru po ledové silnici jsme přijeli, abychom spatřili Auroru a užili si severských tradic a zábavy, bez toho také neodjedeme. Je zase o několik stupňů chladněji, –30 °C, ale není to tak nesnesitelné. Pro auto je to horší, v noci teplota klesne ještě níže a to není dobré. Trpí sice nejen baterie, ale tu alespoň můžeme vzít do tepla. Kopírujeme místní, kteří vědí, jak auto lépe chránit.

Když máte chuť na relax

I přesto, že je zima a téměř celý den minimálně šero, nenudíme se. Na zamrzlém jezeře je velká plovoucí sauna. Prostorný srub s dírou uprostřed, kudy důkladně prohřátí návštěvníci skáčou přímo ze žhavé lavičky do ledového



V ZIMĚ STOJÍ NA BŘEHU ŘEKY TORNE FANTASTICKÝ RESORT Z LEDOVÝCH TVÁRNIC. NA JAŘE ROZTAJE A NA PODZIM HO ZASE VYBUDUJÍ V NOVÉ, UNIKÁTNÍ PODOBĚ.

PROPLÉTÁME SE BLUDIŠTĚM ULIČEK A S ÚŽASEM SI PROHLÍŽÍME JEDNOTLIVÉ POKOJE. CHUŤ NA NOCLEH V LEDOVÉM KRÁLOVSTVÍ ASI ZA 200 EUR SI NECHÁME ZAJÍT, ALE PĚKNĚ CHLAZENOU VODKU SI NA LEDOVÝCH BAROVÝCH STOLIČKÁCH DOPŘEJEME.

jezera, aby se zchladili. Po mrazivých výletech nám takový luxus sedne. Abychom na konci pobytu nemuseli auto od země odsekávat, zahřejeme ho alespoň na cestě do Jukkasjärvi.

Přijíždíme na plné parkoviště, toulá se tu moc lidí, tak zkusíme překonat tu vlnu zájezdových autobusů a jdeme si dát něco ze švédského bufetu. Během pobytu ve Skandinávii jsem si oblíbila i ty ukrutně zapáchající, avšak delikatesní sledě. K tomu nějaké ty koettbullar (masové kuličky) s omáčkou, nakládané sledě v hořčično-koprové omáčce a mnoho dalšího. Na bufetovém stole jsou naaranžované i kousky uzeného lososa, spousta zeleniny, sobí gulášek, grilované losí steaky a nějaká příloha.

Ať se práší za kočárem

I když se zdá, že ve tmě a extrémní zimě, jaká na severu panuje, se toho moc dělat nedá, není to pravda. Oblékáme tlusté overaly, teplé pevné boty, rukavice, na hlavu helmy a usedáme na sněžné skútry. Jedno kolečko po jezeře a šup do lesa. Je to super, na budíku po jezeře kilínko, asi jsem se měla narodit jako mužský. Na kopci nad městem si dáváme horký čaj a čekáme na polární záři. Zase nic. Na skútru si dávám repete a v poledne měníme řídítka hlučného skútru za saně psího spřežení.

Chlupatí mazlíci

Zapřahujeme pět psů husky, vpředu je leader a tempař, uprostřed týmový kus, v našem případě mazel a dovolenkář, a vzadu tahouni. Psi jsou úplně nadržení na pořádnou jízdu! Vyjí, štěkají, poskakují a snaží se dát sáně do pohybu. I když stojím na brzdě, dá mi dost práce trhání se sáněmi ustát. Nakonec povoluji a společně uháníme po zamrzlém jezeře kamsi do divočiny.

Nad hlavou nám září jinačí záře mrazivé oblohy – Mother of Pearl. Hraje všemi narůžovělými, nažloutlými i namodralými odstíny. Alespoň malé ukonejšení místo zeleného rodea. Tři hodiny s krátkou přestávkou na pomazlení, a ti psi toho nemají dost? My ale ano a po večeři a dvaceti minutách spánku se zavřeme do sauny. Najednou se rozlítnou dveře a nahatý Američan ječí: „Dělejte, už je to tady! Rychle ven!“ Dereme se ven a zíráme na oblohu. Asi dvanáct naháčů pozoruje půlhodinové představení tančící Aurory Borealis. „Tak jsme se přece jen dočkali,“ blaženě si povzdechnu. Je to nádhera. Mise splněna a my můžeme jet domů.

Dramatické fjordy

Švédsko je relativně jemná krajina s lesy, jezery a pláněmi. Zato sousední Norsko dokáže svou imponující scenérií uchvátit každého. Hory, kopce, pláně a hluboké srázy padající do bouřlivých vod Severního moře. Bělostnou krajinu tu a tam osvětlují pouliční lampy, které dodávají nádech romantiky.

Stále je málo denního světla, na poznávačku to moc není. Plán byl jet Norskem zpět domů. Mysleli jsme si, že to bude v pohodě, ale zmýlili jsme se. Klikatá silnice objíždějící malebné fjordy pokrytá ledovkou velmi zpomaluje. V některých serpentinách jedeme krokem – jak jinak, když se chceme udržet na silnici. Nemáme moc času na zastávky, i tak se nám ale poštěstí další představení Aurory nad skalisky jedné zátoky. Čas se krátí a tímto tempem bychom se domů jen tak nedostali. Vzdáváme to a přejíždíme napříč Norskem i Švédskem na východní pobřeží, kde to zlehka připomíná brzké jaro, takže naše Syncro může trochu víc zabrat. Nakonec se po čtrnácti úžasných dnech vracíme zpět domů a už nyní víme, že se za polární září brzy vydáme znovu.

Reportáž z cesty vyšla v časopisu Auto Motor a Sport.

JABLOTRON
CREATING ALARMS

Bezpečný a chytrý domov

VIDEOVERIFIKAČNÍ
IP KAMERY

- Jednoduché ovládání
- Vzdálený přístup díky mobilní aplikaci
- Ovládání zařízení a spotřebičů
- Napojení na Bezpečnostní centrum

www.jablotron.cz

Zákaznická linka **800 800 522**

S Touaregem **za Tuaregy.**

Ukázka z deníků Jirky Chramosila zvaného Náčelník, který už jednadvacet let provází offroad výpravy od Islandu přes Afriku až po Austrálii a již 11 let je předsedou českého Touareg Clubu.

Víte, jak začíná každá offroadová výprava? Přípravou. Tím myslím dlouhou a pečlivou přípravou. Když například chcete jet do Maroka, musíte počítat, že cesta tam zabere tři dny, tři dny pojedete zpátky a patnáct dní strávíte v Maroku. Celkem tedy budete tři týdny na cestě, většinou mimo civilizaci. Nestačí vám tedy vzít si dost peněz, i když ty se samozřejmě taky hodí. Nejdřív musíte nechat auto prohlédnout, zkontrolovat a ujistit se, že je připraveno na 10 000 kilometrů dlouhou cestu po asfaltu, kamení i pouštním pískem. Pak musíte do kufru nainstalovat zásuvkový systém, do kterého sbalíte komplet vybavení od spodního prádla až po plastové rohože, po kterých se budete hrabat z písečných dun. A v neposlední řadě se taky postarat o sebe. Jako že se musíte nechat naočkovat, propočítat potřebnou dávku jídla a naskládat ji do kompresorové lednice napájené z autobaterie. Spoléhat se na to, že si nakoupí maso až na místě, může jen někdo, kdo neviděl marockou masnu. Jestli jste v žádné takové nebyli, tak buďte rádi. Převládá v ní jemně nazelenalá barva, prostřídaná s černými fleky, které se občas se bzukotem zvednou a sednou si někam jinam. A když už jste v té starosti o tělesné pohodlí, tak si nezapomeňte pořídit střešní stan. Leckde se dá spát i na zemi, ale zrovna v Maroku se to nedoporučuje. Pokud tedy nejste milovníci škorpionů, kteří se před zimním chladem v poušti rádi schovávají do spacáků. I když už máte tohle všechno za sebou, cesta do vysněných terénů pouště je ještě dlouhá a většinou vede po asfaltu.

Tady bych měl asi připomenout, že naše cesta se odehrávala v roce 2008. Tedy v době, kdy ještě v Maroku nezačaly fungovat reformy mladého krále Muhammada VI. V zemi doznával byrokratický systém, ve kterém vládl jeho otec Hasan II., policajti byli bohové a úředníci polobohové. Jejich moc jsme poznali hned po příjezdu na hraniční přechod. Cesta do té chvíle probíhala velmi svižně. Měli jsme za sebou nějakých 2900 kilometrů přes Německo, Francii a Španělsko. V autě, které můžete přepnout na sport mode, snížit světlou výšku a po německé dálnici svištět 160, se tahle nudná štreka dá projet za tři dny. Rychlost přesunu se ale měla brzy rapidně změnit. „Dejte mi všichni pasy, dojdu to vyřídit," volám na posádky a po chvíli už se štosem pasů stojím u okénka. Libuji si, jaké mám štěstí. Celnice je poloprázdná a úředník za pultíkem evidentně nemá co na práci. Snad kromě toho mě totálně ignorovat. „Good morning, sir," ťukám na okénko a ukazuji štůsek pasů. Chlapík na to reaguje tím, že se zvolna natáhne přes stůl pro noviny, rozloží si je před obličejem a zabere se do čtení. Trvá mu to dvacet minut. Pak ty noviny zase složí a začne na mě mluvit arabsky. „Ale já arabsky nemluvím. English? French?" snažím se mu vysvětlit všemi řečmi, které zvládám. Moje úsilí ho evidentně vůbec nedojímá a trvá mi další půlhodinu, než se mi ho podaří přesvědčit, ať zavolá tlumočníka. Ten přichází, místo pozdravu si říká o bakšiš a ve mně se začíná vařit krev. Dnes už samozřejmě chápu, že jsem měl přijít s napočítanými dvacetieurovkami a uctivě je rozdělovat mezi vládce hranice. Za dvě hodiny bychom bývali byli hotovi. Ukažte ale marockému úředníkovi, že chvátáte, a můžete si na celnici rovnou ustlat.

Víte, co je na Maroku nejhezčí? Že když přečkáte peklo na celnici, vjedete pak do úplně jiné země. Afrika, stejně jako většina světa, se na nás Evropany dívá jako na blázny, kteří pořád někam chvátají a stresují se. V Africe vše plyne v klidu. Zvlášť to platí v pohoří Ríf, odkud pochází většina africké produkce hašiše. Pamatujte na to, až se sem vypravíte a někdo vám tu bude nabízet čokoládu. Bude úplně jiná, než byste čekali. Míříme do Fásu, prastarého města s překrásnou středověkou medinou, která si už několik tisíc let žije svým vlastním životem a tempem. Je provoněná kuskusem, kořením a čajem, do kterého vám Maročani naloží hromadu cukru a hrst máty. Jednu voňavou větévku vám dají na cestu s sebou, abyste si ji mohli zmuchlanou nacpat do nosu, až budete procházet kolem dílen koželuhů. Spolu s jejich aromatem z nás vyprchává i stres, který si sem vezeme z domova. Jeho zbytky se rozplynou v dýmu ohně na mém oblíbeném tábořišti uprostřed cedrových hájů, kterými nás pronásledují zvědaví makakové. Není tu úplně teplo, a navíc se k večeru spustil déšť. „Jen si ten chládek ještě užijte," chlácholím ostatní posádky. Zítra nás čeká sjezd z úbočí Středního Atlasu do údolí řeky Zíz. A tam už začne ta pravá Afrika.

Trochu jsem to zakřikl. Na staré Dakarské pistě, pouštní cestě, která začíná kousek za městem Er Rachidia (Er Rašídia), je sice příjemných sedmadvacet stupňů, ale cestou nás doslova bičuje silný vítr, který dokáže i s třítunovým Touaregem pořádně zacloumat. Jedeme na východ směrem k Alžíru a kopírujeme víceméně trasu jedné etapy rallye Paříž–Dakar. Když už tu jsme, poprvé si zkoušíme vyhrabat auto uvízlé v písku. Přitom ještě ani nejsme v opravdových dunách, ale v celkem nevinných kopečcích jemného písku, kterým se tu říká feš feš. Pořádné

duny ale nejsou daleko. Erg Chebbi (Erg Šebi) na jihovýchodě Maroka poblíž městečka Rissani je jimi přímo proslulé, a zdejší terén je navíc ideální pro výuku jízdy v dunách. Pětatřicet kilometrů dlouhé dunové pole sice působí opravdu monumentálně, ale je jen tři kilometry široké. Zahrabané auto tím pádem odsud dostanete bez větších problémů. V Libyi, kde se táhnou dunová pole stovky kilometrů, vás stejná chyba může stát i život.

Ježdění v dunách je umění, které málokdo zvládá. Respektive málokdo ho zvládá správně. Většina Evropanů je zvyklá zdolávat duny kolmo a skákat přes jejich hřebeny. Vypadá to sice efektně, ale dříve nebo později to skončí přemety, kterým přezdíváme „panna-orel". Já jsem si školu odbyl s arabským řidičem na místě spolujezdce a ten mě naučil, že v dunách se musí plavat. Číst jejich tvar, najíždět na ně plynule a proplétat se mezi nimi v dlouhých ladných obloucích. Teprve až tenhle zvláštní způsob jízdy zvládnete, můžete se vypravit na vysokou pouštní školu do Libye, Mauritánie, Západní Sahary nebo až do Namibie. Tam zažijete opravdové duny sahající až do výšky 350 metrů. Nás zatím čeká absolvování základní školy poblíž hliněného hradu Kasbah le Touareg, kde vládne můj kamarád Hassan.

„Jedeme redukovaná tři, dva a půl tisíce otáček. Držte se vpravo! Bacha, je tam ostrá hrana!" Křičím povely do vysílačky, kterou je propojený celý konvoj, a pouštíme se do zdolávání písečného moře. Našich osm Touaregů se zakouslo do dun a jejich posádky začaly vstřebávat základy abecedy. Jak upustit pneumatiky a získat tak širší styčnou plochu. Jak jezdit plynulé dlouhé oblouky. Jak číst dunu a odhadovat, na kterou stranu se nafoukaný hřeben láme. Zastavovat zásadně z kopce dolů a v žádném případě při dojezdu nebrzdit, aby si auto nenahrabalo před kola klín, přes který se už nerozjedete. A všechnu tuhle teorii pak převést do praxe. Což je daleko těžší, než se zdá. Písek je v mnoha ohledech jako voda. Má své povrchové napětí. Když po něm plynule jedete, drží vás na povrchu stejně spolehlivě jako asfalt. Jakmile ho ale narušíte, kydnete si do něj a je to pro vás konečná. Naučíte se to nejlépe tím, že jedete za někým, kdo jízdu zvládá, a kopírujete jeho stopu. Touareg je pro začátečníky ideální auto. Je to jedna z mála čtyřkolek, které dokážou i s redukcí převodovky jet skoro osmdesátkou, a má tím pádem výbornou dynamiku. Přesto si všichni postupně vyzkoušíme i nezbytnou dovednost spočívající ve vyhrabání auta z písku a jeho přesunu po vyskládaných rohožích na pevnější povrch. Je to sice fuška, ale aspoň si to všechno dobře zapamatují.

O spoustě národů se povídá, že jsou pohostinní, ale já vám říkám, že tu pravou pohostinnost zažijete až v poušti. Jedeme pistou poblíž alžírských hranic, které jsou kvůli vzájemné řevnivosti hodně pohyblivé. Najednou potkáme na cestě osamoceného Berbera. „Haló, kamaráde, nepotřebuješ něco?" volám na něj a zastavuji. „Ne, jdu jen domů," zubí se a mává rukou neurčitě ke vzdálenému obzoru. „My tím směrem jedeme, nechceš kus cesty vzít?" ptám se. S díky přijímá, šplhá ke mně do auta a vyrážíme rozpálenou pouští dál. Dodnes netuším, kde se tak daleko v poušti vzal a jak dlouho hodlal kráčet, ale do vesnice dorážíme až asi po sto dvaceti kilometrech. Přijímáme pozvání do jeho stanu. Popíjíme čaj s mátou, přikusujeme chlebové placky a probíráme zážitky z cest. Když se loučíme, sundává si náš nový přítel z krku tuarežský kříž. Podobných přívěsků jsou tu plné trhy se suvenýry, ale tenhle je pravý. Ručně tepaný ze stříbra, vykládaný cedrovým dřevem. „Vem si ho na památku. Jako díky, že jsi mi pomohl na cestě," říká mi. „Nos ho na krku a dávej si pozor, když ti z něj spadne. Druhý den tě potká na cestě nebezpečí." Přijímám přívěsek ne proto, že bych věřil v jeho čarovnou moc, ale protože je to vzácnost. Tyto kříže, kterým se říká berberský kompas, nosí nomádští průvodci Saharou. Přes největší poušť světa vede od pradávna jednadvacet cest známých jen malé skupině vůdců karavan. Za každou zdolanou cestu si mohl průvodce na krk pověsit jeden kříž, aby pocestní poznali, že je písečným peklem bezpečně provede. Ten svůj nosím na krku dodnes. A víte co? Spadl mi dvakrát. Poprvé to bylo v Austrálii. Den na to jsem tahal kurtou vůz z řeky, úvaz se utrhl a karabina mi letěla do obličeje. Na poslední chvíli jsem uhnul, takže mi jen „utrhla" kus ramene. Tam jsem začal varování přítele Berbera brát vážně. Když mi v Namibii spadl přívěsek ve sprše, měl jsem druhý den oči na stopkách. Díky tomu jsem si všiml, že se pod mým sedátkem uvelebila smrtelně jedovatá zmije růžkatá.

Cestovatelé, kteří se někdy vydali do severní Afriky, budou vědět, co je to faraonova kletba. Upřímně, není to nic moc. V naší interní soutěži nazvané pracovně Klub sráčů se stal šampionem a čestným předsedou jistý nejmenovaný kolega, který musel urgentně zastavovat jednadvacetkrát za den. Potíže se nakonec zkomplikovaly tak, že jsme se rozhodli přejet do Zagory, města na jihu Maroka, kudy projíždí rallye Paříž–Dakar. Většinou sem jezdím kvůli šikovným automechanikům, teď sem ale míříme proto, že jsou tu celkem slušné hotely a perspektiva pár nocí strávených v hotelu se sprchou zní doslova božsky. Pokoje, které mi recepční ukáže, jsou ucházející, takže ani nesmlouváme a kývneme na poměrně vysokou částku, kterou po nás chce. „Poslyš, Náčo, já byl nahoře, kde máme bydlet, a tam není ani sprcha, ani záchod, všechno je jen společné nahoře na střeše," přijde ke mně za pár minut můj rozpačitý spolujezdec. Nebudu popisovat celý průběh následující diskuze s recepčním. Stačí asi, když prozradím, že jsem si díky takovýmto situacím vysloužil přezdívku „malej uřvanej". Dostat se v Arábii do slovní přestřelky není vůbec nezvyklé. Nezvyklé je, když se do vzájemného překřikování vloží kolega mého protivníka, přidá se na mou stranu a začne ječet ještě víc než my dva dohromady. Zanedlouho se po mnoha omlu-

vách dozvídám, co se stalo. Vykutálený recepční se nám evidentně snažil podstrčit prostory určené pro ubytování personálu a mastné nájemné shrábnout pro sebe. Jako omluvu nás majitel pozval do skromně zásobeného hotelového baru s tím, že útrata jde na jeho účet. Milý chlapík, ale evidentně jsme byli první Češi, které potkal. Když druhý den prohlížel stav baru, moc nadšeně se netvářil. Co jsme ale měli dělat? Přijeli jsme se k němu uzdravit a řádná dezinfekce žaludku je přece nejlepší léčba. Snad na nás nevzpomíná úplně ve zlém.

„Ty, náčelníku, nevíš, proč nás každej zdraví?“ obrátí se na mě jeden ze členů naší kolony během krátké zastávky na oběd. „Zdraví? Jak, zdraví?“ nechápu chvíli. „No, všichni řidiči, co míjíme, mají takhle dva prsty do véčka,“ vysvětluje a roztahuje ukazovák a prostředníček. Následuje můj minutový záchvat smíchu, kterým nakazím všechny ostatní, i když přesně nevědí, čemu se řehtám. Až když se vydýchám, vysvětluji, proč jsme u protijedoucích řidičů tak populární. Přesouváme se právě k marocké Přední Sahaře a jedeme ze Zagory do Mhamidu, kde místní vláda rozkázala postavit asfaltovou silnici. Jelikož jsme ale v Maroku, tak výsledná asfaltka pojme sotva jedno auto, a pokud se na ní míjíte s protijedoucími vozidly, musí logicky jedno z nich vyjet na starou štěrkovou cestu. No a na té logicky odletují zpod kol kamínky. Jízda v koloně tím pádem znamená celkem zaručenou pavučinku na předním skle. Obrana proti tomu je různá. Já jakožto vedoucí kolony například sveřepě odmítám z asfaltového pruhu uhnout. Místní řidiči oproti tomu jezdí po štěrku a roztaženými prsty tlačí zevnitř na čelní sklo. Je to divné, ale opravdu to funguje a potvrdil mi to i kamarád, který vlastní servis specializovaný na opravu skel. Pnutí vyvolané tlakem zevnitř dokáže kamínek odrazit. Když ale protijedoucí neví, co děláte, myslí si, že ho zdravíte. Což taky není na škodu. Možná jsem mu to neměl prozrazovat a nechat ho u toho, že místní mají rádi Čechy.

V Maroku je pro řidiče snad nejzajímavější, na kolika různých površích se tu jezdí a kolik různých stylů, technik a taktik se tu naučíte. Během naší výpravy jsme jeli po špičkových dálnicích, kamenitých cestách, přejížděli duny. Sunuli jsme se krokem polem jemného písku a o pár hodin později jsme uháněli stočtyřicítkou napříč vyschlým jezerem Iriki. Jedna z nejzajímavějších etap na nás ale čekala pár dní před koncem, na pobřeží Atlantiku na pláži jménem Blanche. Blanche je asi pětadvacetikilometrový pruh písčitého pobřeží lemovaného strmými dunami. Není celkem problém tudy projet, pokud si ovšem pohlídáte jednu důležitou věc, a tou je příliv. Na břehu Atlantiku stoupá voda rychle, během hodiny se hladina dokáže zvednout až o metr a půl. Na zjištění fáze přílivu a odlivu sice existují tabulky a mobilní aplikace, ale podle mé zkušenosti je nejspolehlivější zapíchnout si po příjezdu na pláž na hranu vln řadu klacíků a sledovat, kam se voda pohybuje. Jakmile se odliv zastaví, máte nejvyšší čas sednout do aut a uhánět po pobřeží na druhý konec pláže. Na přejezd máte zhruba dvě hodiny. A nemyslete si, že je to jen tak. Zdejší písek ukrývá dost utopených aut, jejichž řidiči si taky jistě mysleli, že to v pohodě stihnou.

Když jsem na začátku nadával na marocké úředníky, měl bych asi připomenout, že doby jejich neomezeného diktátu jsou naštěstí pryč. Marocká vláda si konečně uvědomila, že turisté jsou pro zemi jedním z největších zdrojů příjmu a že nechat zdroj tvrdnout šest hodin na celnici není nejlepší strategie, jak mu otevřít peněženku. Reformy krále Muhammada VI. zlepšily život i místním, kteří svého mladého, v Evropě vzdělaného monarchu přímo zbožňují. Na cestě z Erg Chebbi do Zagory stojí nejopuštěnější vesnice, kterou znám. Má zhruba tři domy a v okruhu sto padesáti kilometrů nepotkáte živou duši. To ale neodradilo dva bratry, aby si uprostřed pustiny postavili motorest. Během let, co tudy jezdíme, ho rozšiřovali a dnes uprostřed pouště stojí ucházející hotel. Vždy když tudy projíždím, zastavíme se s bráchy na kus řeči, a jak šel čas, stali se z nás kamarádi. „Poslyš, proč máte na zdi obraz krále?“ ptám se jednoho z nich, když zase jednou sedíme u čaje. „To vás tady v tomhle vašem zapadákově někdo kontroluje?“ „Ne,“ opáčí překvapeně. „My ho tu máme, protože ho máme rádi.“ A víte co? Já ho mám taky rád. Protože se nám už teď nestává, že by na nás při výjezdu z každého města čekala policejní hlídka nažhavená na příležitost vytlouct z nás nějaký bakšiš. Naposled jsme se s nimi setkali při výjezdu z přímořského letoviska Essaouira (As-Sawíra). Číhali při krajnici s podivným zátarasem, který jeden z nás přehlédl a prorazil na něm na šestkrát dvě pneumatiky. Následný slovní souboj s policistou, který si stěžoval, že jsme mu zničili zastavovací terčík, nebyl nic příjemného. Ani těch dvanáct knotů, co jsme museli do rozpárané pneumatiky nacpat. Jak říkám – Maroko mám rád, ale na tyhle pány jsem s láskou nevzpomínal. Tedy dokud jsem se nesetkal s úředníky v Libyi.

Celý deník si jako audioknihu můžete stáhnout na adrese
www.volkswagen.cz/audiokniha

»K AUTŮM KATEGORIE
DAS WELTAUTO MŮŽE ZÁKAZNÍK
ZÍSKAT ZÁRUKU NA JEDEN ROK ZDARMA.

DAS WELTAUTO

Stačí se **zeptat.**

Kupujete ojetý vůz od Das WeltAuto? Pak vám mohou přijít vhod odpovědi na nejčastější otázky, které nám zákazníci pokládají.

Mohou jednotliví prodejci Das WeltAuto (DWA) mezi sebou převážet auta?
V zásadě ne, prodejci jsou samostatné obchodní jednotky a nemají mezi sebou žádný vztah. Pokud má jeden prodejce více poboček, lze se s ním na převozu domluvit, záleží ale na okolnostech a není to samozřejmost.

Na externím inzertním webu není u auta uveden prodejce, proč?
Jakmile se auto prodá, mažeme ho z naší databáze. Na webu dasweltauto.cz se to projeví okamžitě, na externích se zpožděním. Jediný indikátor prodaného vozu pak je to, že u vozu právě zmizí prodejce.

Vybral jsem si auto z vaší nabídky – jak dál?
Kontaktujte příslušného prodejce, který je u vozu uvedený. Doporučujeme napřed zavolat, případně napsat e-mail a domluvit se na prohlídce. Prodejce díky tomu o vás bude vědět a vyhradí si na vás čas.

Chci prodat své auto – jak na to?
Prodejci DWA vykupují auta především na protiúčet. Pokud chcete vůz jenom prodat, vyberte si našeho prodejce a zavolejte mu. Zjistíte tak, jestli má o váš vůz zájem – vždy záleží na modelu, jeho stavu, ceně i na tom, v jakém stavu je dealerova nabídka a jestli se mu váš vůz aktuálně hodí.

Výkup a komisní prodej – jaký je rozdíl?
Při výkupu se majitelem auta stává obchodník DWA, který ho po případných opravách a úpravách nabízí dál k prodeji. Při komisním prodeji zůstává automobil vaším majetkem, obchodník je pouze zprostředkovatelem. Výhodou je, že cenu si určujete sami a že je vůz propagován v rámci nabídky DWA. Pozor ale na to, že za případné vady po šest měsíců od prodeje ručí původní majitel, nikoli obchodník.

Vztahuje se na vozy DWA záruka?
Automobilům z kategorie Roční vozy náleží prodloužená záruka od výrobce. K vozům z kategorie Das WeltAuto si můžete dokoupit záruku Das WeltAuto v trvání 1–2 roky nebo ji v případě využití financování od Volkswagen Financial Services získat na rok zdarma.

Jaké komponenty záruka Das WeltAuto kryje?
Das WeltAuto poskytuje čtyři typy záruky, které se liší určením i stupněm krytí. Bližší informace najdete na webu www.dasweltauto.cz nebo u autorizovaných prodejců.

Rozlišujeme tři kategorie ojetých vozů

1

Roční vozy jsou automobily s nájezdem do 30 000 kilometrů, staré maximálně osmnáct měsíců a s prodlouženou zárukou od výrobce v délce přinejmenším čtyři roky. Nejčastěji se jedná o předváděcí vozy dealerů, importérské vozy nebo ty vrácené z operativních leasingů.

2

Do skupiny Das WeltAuto spadají automobily do pěti let stáří s nájezdem nanejvýš 150 000 kilometrů a s kompletně známou servisní historií a původem. Jsou to hlavně předváděcí vozy a ty vrácené z operativních leasingů; mohou to být také automobily, které dealeři v rámci výkupu na protiúčet získali od svých stabilních a prověřených zákazníků. Také u těchto aut je kompletně známa jejich servisní historie.

3

V kategorii Ojeté vozy najdete automobily starší pěti let nebo s více než 150 000 kilometry na kontě. Případně také vozy, jejichž servisní historie je sice známa, avšak nelze ji doložit (například proto, že chybí servisní knížka). I tyto automobily DWA důkladně prověřuje pomocí všech dostupných systémů. Pečlivě totiž dbáme na to, abyste vždy dostali jasné, vyčerpávající a všechny dostupné informace o kupovaném automobilu, ať náleží do kterékoli z těchto tří kategorií.

www.dasweltauto.cz

KONDICE BEZ PŘEKVAPENÍ

Technická příprava vozu před prodejem

Každé auto si bere do parády náš autoveterinář.

Věděli jste, že nákup kvalitního ojetého vozu může být podobný zážitku z převzetí zcela nového auta? V programu Das WeltAuto totiž automobily procházejí technickou přípravou, která je velmi podobná předprodejnímu servisu u těch nových. Díky tomu například víte, jaká je skutečná kondice vašeho nového člena rodiny. Přesvědčte se sami u více než 50 prodejců Das WeltAuto, kde na Vás čeká téměř 3 500 kvalitních ojetých vozů.

Das WeltAuto.
Kvalitní ojeté vozy. Garantováno.

Podporováno značkami

SEAT

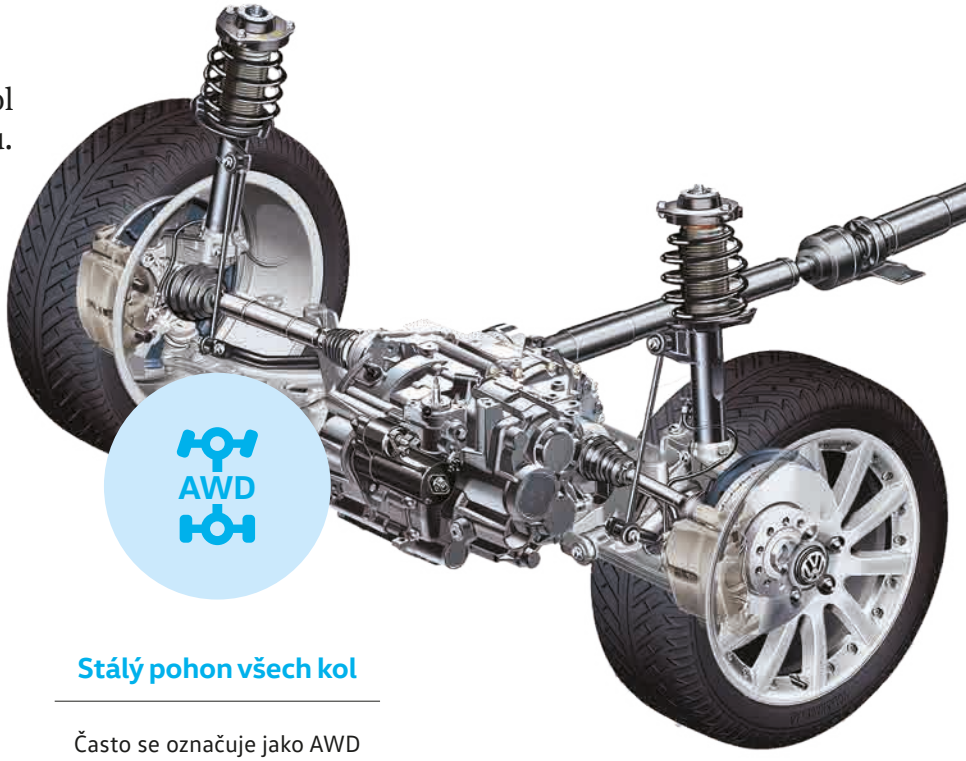
Užitkové vozy

Partner financování

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES
ÚVĚR. LEASING. POJIŠTĚNÍ. MOBILITA.

Detail

Na všechna čtyři. Pohon všech kol není jen výsadou terénních vozů. Hodí se i v obyčejném osobním autě, protože slouží také jako bezpečnostní prvek.



Náhon na všechna kola vás může vytáhnout z nejedné bryndy. Jistě, tuhé zimní podmínky u nás panují podstatně méně často než v alpských zemích či Skandinávii, kde o výhodách čtyřkolek nikdo nepochybuje. Jejich přínos ale oceníte i na mokru nebo spadaném podzimním listí. Zkrátka se jedná o jistotu, kterou je dobré mít v zádech (a zároveň na ni ale nehřešit).

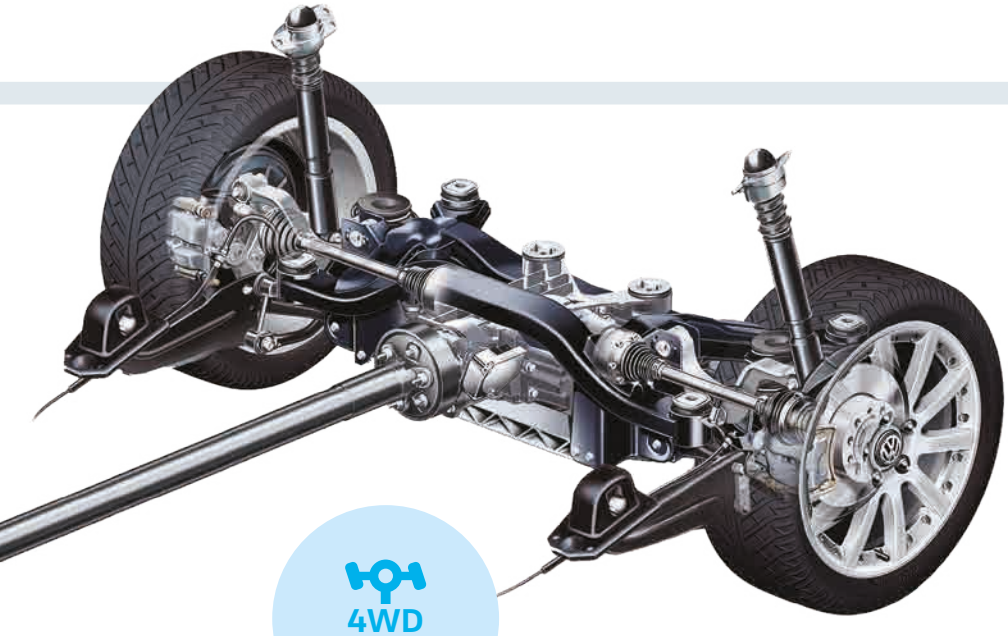
Haldex

Tento systém vyvinula švédská firma Haldex ve spolupráci s koncernem Volkswagen a automobilkou Steyr-Daimler-Puch. Poprvé se systém objevil ve vozech Golf 4Motion (dodnes používané označení čtyřkolek automobilky) a Audi TT Coupé Quattro v roce 1998.

Stálý pohon všech kol

Často se označuje jako AWD neboli „all-wheel drive". Jedná se o neustálý a neodpojitelný pohon všech kol, přičemž rozdělování síly od motoru mezi přední a zadní nápravu má na starosti diferenciál. Typické je, že všechna kola se neustále otáčejí bez ohledu na to, zda některé z nich prokluzuje, či nikoli. Točivý moment se může rozdělovat symetricky či asymetricky, tedy buď „padesát na padesát", nebo v jiném poměru, většinou s preferencí zadní nápravy (například 60 : 40). Hlavní výhodou tohoto pojetí, které najdeme třeba v modelech Touareg či Amarok, je špičková trakce i v těch nejnáročnějších podmínkách, snadnější projíždění zatáček a díky celkem jednoduché konstrukci i menší poruchovost a snazší údržba. Systém je ovšem těžší a stálý pohon všech kol zvyšuje spotřebu.

»HLAVNÍ VÝHODOU JE ŠPIČKOVÁ TRAKCE.

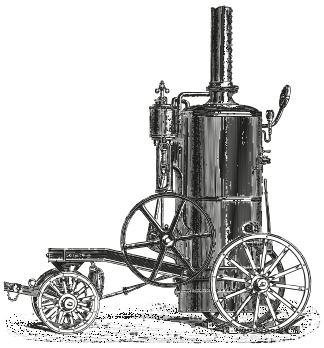


Automaticky přiřaditelný pohon

Většinou nese označení 4WD a znamená, že pohon jedné z náprav lze připojit. Ale také zcela odpojit, což snižuje tření a šetří pneumatiky. Při běžné jízdě jde síla pouze na jednu nápravu (většinou přední, a teprve když některé z jejích kol ztratí přilnavost, připojí se náprava druhá. Cílem tedy je vyrovnávat ztrátu trakce střídavým připojováním a odpojováním kol. O rozdělování hnacího výkonu se stará aktivní lamelová spojka – u většiny Volkswagenů to je elektrohydraulická lamelová spojka Haldex. Dnes ve „čtyřkolkách" tohoto typu najdeme i takzvanou proaktivně pracující mezinápravovou spojku, která nesleduje pouze rozdíl otáček jednotlivých náprav, ale sevře se i při razantnějším sešlápnutí plynového pedálu. Výhodou tohoto systému je sotva znatelné zvýšení spotřeby i zlepšení jízdních vlastností díky moderní elektronice, která rovněž odstranila častý neduh starších verzí: pomalé reakce spojky. Nevýhodou je relativně složité konstrukční řešení, a tím pádem větší náchylnost k poruchám.

Mechanicky připojitelný pohon

Jak název napovídá, zde o připojení pohonu všech kol rozhoduje řidič a činí tak ručně, ať už mechanicky pomocí páky nebo nějakým ovladačem na palubní desce. Zde místo diferenciálu nebo spojky najdeme takzvanou zubovou spojku, která zajišťuje, že obě nápravy mají zcela shodné otáčky. Z toho plyne, že tento způsob je vhodný především do terénu či na volné povrchy umožňující snadné prokluzování kol. Největší výhodou je jednoduchost této konstrukce, která je tak velmi spolehlivá a odolná. A v těžkém terénu nabízí nejlepší možnou trakci – systém proto najdeme hlavně u pravověrných offroadů a pracovních pick-upů.



První byl parní stroj

V roce 1893, ještě než automobilový průmysl vůbec nabral obrátky, si britský inženýr Bramah Joseph Diplock patentoval systém pohonu čtyř kol pro svůj parní stroj. Měl čtyři řiditelná kola a tři diferenciály.

Ferdinand Porsche zkonstruoval a postavil elektrický vůz s pohonem všech čtyř kol pro vídeňskou továrnu Hofwagenfabrik Ludwig Lohner & Co. v roce 1899; o rok později se stroj ukázal veřejnosti na světové výstavě v Paříži. Šlo o sériový hybridní vůz, který měl samostatný elektromotor na každém kole a jehož akumulátory dobíjel benzínový spalovací generátor.

První Volkswagen s pohonem všech kol byl Typ 128 zvaný Schwimmwagen, obojživelný offroad hojně využívaný německými ozbrojenými silami za druhé světové války. První osobní vůz s pohonem všech kol ve Wolfsburgu vyrobili v roce 1984 – byl to sériově vyráběný Passat tehdy zvaný Syncro.

FINANCIAL SERVICES

O kolečko víc? **Rovnou o čtyři.**

Přemýšlíte právě teď o koupi nového automobilu? Se zimou na krku byste neměli zapomenout přihodit „do košíku“ i další sadu kol a zimní pneumatiky. Pardon – teď už vlastně nemusíte.

Pokud se rozhodnete vůz z rodiny Golf, Touran a T-Roc financovat prostřednictvím úvěrové nabídky Volkswagen+, dostanete teď zimní výbavu zdarma.

„Současná akční nabídka má za cíl ještě zvýšit komfort při pořizování nového vozu, proto v rámci nákupu klienti obdrží značkovou výbavu, kterou by si jinak museli dokupovat samostatně,“ říká Lukáš Cankař, ředitel marketingu a retailového prodeje ve Volkswagen Financial Services.

Smlouvu můžete uzavřít na dobu 24 až 72 měsíců. Zajímavou možností je nastavit si poslední nerovnoměrnou splátku, čímž se výrazně sníží pravidelné měsíční platby za úvěr. Na konci smlouvy je pak na výběr ze tří možností: vůz lze doplatit a ponechat si jej, rozložit splácení na další roky, anebo automobil vyměnit u prodejce. U poslední možnosti prodejce vůz odkoupí s tím, že částka pokryje poslední nerovnoměrnou splátku a určité procento splátky předem u nového vozu.

Během této akce, která trvá do konce letošního roku, získáte kromě zimních kompletů i atraktivní úrokovou sazbu. Ta nejnižší je 4,49 %, maximální pak činí 6,99 %. Součástí měsíčních splátek je také značkové Volkswagen Pojištění, které představuje jistotu bezstarostného využití vozů. Zahrnuje povinné ručení, havarijní pojištění a pojištění skel, případně další doplňková pojištění. Na výběr jsou dvě varianty.

Jedním z benefitů značkového financování u Volkswagen Financial Services je také flexibilní splácení. To umožňuje například využití tříměsíčních platebních prázdnin. „V takovém případě si klient následně může vybrat, jestli si prodlouží dobu splácení, nebo jestli se platební prázdniny projeví v navýšení poslední splátky,“ uvádí Cankař a dodává, že lze rovněž vložit mimořádnou splátku v průběhu trvání smlouvy, a zkrátit tak celkovou dobu splácení. Lze také naopak využít možnosti snížení měsíční splátky a následného prodloužení doby splácení. V případě, že se rozhodnete koupit nový vůz v rámci nabídky Volkswagen+, můžete využít také zpětného odkupu vozidla obchodníkem, a nemusíte tak řešit prodej vozu.

Originální zimní kompletní kola zdarma

Rodina Golf, Touran a T-Roc
Kompletní sady: kola + zimní pneumatiky
24–72 měsíců
Úroková sazba od 4,49 do 6,99 %
Žádné poplatky
Až tříměsíční platební prázdniny
Mimořádné splátky = kratší doba splácení
Snížení měsíční splátky = prodloužit dobu splácení
Ušetříte až 29 000 korun
Akce platí do 31. 12. 2018

Zimní kola platíme my

Pro modely Golf, Golf Variant, Golf Sportsvan, Touran a T-Roc jsme připravili mimořádnou nabídku **Financování Volkswagen + zimní kola** se sadou originálních zimních kol s disky z lehkých slitin navíc.

Zeptejte se svého dealera vozů Volkswagen nebo ho najděte na www.vwfs.cz/autorizovani-prodejci-servisy

Volkswagen Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Evoluce

Auta stále chytřejší. Automatické nouzové brzdění, dálkové parkování nebo auto bez vnějších zrcátek. Na návštěvě v testovacím centru Valeo.

V jarním vydání Volkswagen Magazínu jsme si povídali se zástupcem společnosti Valeo o tom, jaký je denní chleba testovacího jezdce firmy, která vyvíjí a vyrábí předlouhou řadu nejrůznějších chytrých pomocníků do našich aut. Tentokrát jsme se do pražských Strašnic rovnou vypravili na vlastní kůži zažít, jak takové testování vypadá.

Když řidič nedává pozor

Na zkušební ploše na nás čeká sériový Golf. Jak nám ale vysvětluje jeho „operátor", technika je jiná. Valeo vyvíjí a zkouší technologii automatického nouzového brzdění založenou na radarech, kamerách i lidarech (laserových senzorech). Na konci dráhy trůní „zaparkovaná" nafukovací maketa Touranu. Simulujeme situaci, kdy si řidič nevšimne, že kolona před ním se zastavila. Tři metry, dva, půl... auto šlápne na brzdy a my stojíme. Další pokus, pak ještě jeden – a pořád rychleji a rychleji. Ještě se ani neblížíme padesátce a pocit ne zrovna příjemný: řítíte se na stojící překážku a akci nemáte v rukou. Ale auto pokaždé bezpečně zastaví, byť zbývají decimetry.

Parkovací simulátor

Několik monitorů, volant, řadicí páka. A na obrazovkách se odehrává taková malá počítačová hra. „Jedná se o testování parkovacích senzorů ve virtuální realitě. Abychom nemuseli různé scénáře a situace v ulicích neustále ručně nastavovat se skutečnými auty, vyvinuli jsme tento simulátor. Používáme v něm skutečné senzory, které najdete na svém voze, jen je ‚krmíme' virtuálními daty," popisuje operátor tohoto stanoviště. Jde o to, že technici Valea simulují různé reálné situace, například mezery mezi zaparkovanými auty a podobně. Tuto „realitu" předávají senzorům, které se pak snaží virtuální auto samostatně zaparkovat, stejně jako by tomu bylo ve skutečnosti.

Auta „bez uší“

Představte si svůj vůz bez vnějších zpětných zrcátek. Divný obrázek? Dost možná není daleko doba, kdy jejich funkci nahradí malé kamery a displeje uvnitř kabiny. Právě takový systém ve Strašnicích vyvíjejí. Dvoumegapixelové kamery jsou namontované na místě vnějších zpětných zrcátek a na horní hraně pátých dveří. Uvnitř najdeme tři displeje – dva po stranách palubní desky a jeden na tradičním místě vnitřního zpětného zrcátka. Výhodou kamer je jejich přizpůsobivost: v městském provozu mohou zabírat jiný úhel než na dálnici, dokážou rovněž identifikovat objekty ve slepém úhlu a upozornit na ně. Odpadá také nepříjemnost v podobě oslnění zezadu: prudké světlo se nikde neodráží, pokud je kamera zahlcená, prostě na displeji nic nezobrazí, ten navíc reguluje svůj jas podle aktuálních světelných podmínek. Zajímavý je způsob čištění kamer, který Valeo testuje: vodu nebo špínu na čočce rozruší ultrazvuk a nečistoty za pár okamžiků jednoduše samy odpadnou.

Posvítí si na počasí

Máte ve svém Volkswagenu dešťový a světelný senzor? Nejspíš ano, a třeba to ani nevíte. Jedná se o chytrou – a překvapivě malou – krabičku nalepenou na čelním skle. Umí rozpoznat tekutinu a aktivovat stěrače, ať už za deště, nebo když vás „ohodí“ protijedoucí auto. Její světelný senzor navíc sleduje okolní světlo a automaticky zapíná a vypíná osvětlení vozu, například když vjedete do tunelu. To ale není vše: sleduje také intenzitu dopadajícího slunečního záření a podle toho reguluje klimatizaci uvnitř. V lepších verzích dokonce do té míry, že umí „přichladit“ jen na jedné straně vozu (tedy když sluníčko svítí jen na spolujezdce). Navíc chytrý vůz sleduje i vnější a vnitřní teplotu a vlhkost, na základě čehož počítač stanoví hodnotu rosného bodu a upraví vnitřní klima tak, aby se čelní sklo nemlžilo.

Zaparkuj si sám!

Na závěr opět usedáme do testovacího auta. Řidič s námi přijíždí na parkoviště k volnému místu – a vzápětí nás v autě nechává samotné a odchází! V ruce má ale mobilní telefon spárovaný s autem. Pomocí něj automobil zvenčí ovládá a ten zcela samostatně a přesně zajíždí do vymezeného prostoru. Funkce automatického parkování se hodí v případech, kdy je stání příliš úzké a člověk by měl potíže vystoupit; když máte úzkou garáž nebo když vás někdo na parkovišti ze stran „zablokuje“: pomocí mobilu s autem jednoduše vyjedete z řady ven.

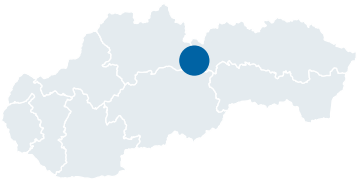
»S AUTEM VYJEDETE Z ŘADY POMOCÍ MOBILU.

TATRY

Páči sa **prívarok?**

Jestli pro letošní lyžovačku vyměníte Zermatt, Zillertal nebo Solden za Štrbské Pleso či Tatranskou Lomnici, budete příjemně překvapeni tradiční slovenskou kuchyní, která vás nabije energií tak, že vám i noční lyžování bude krátké.

Text Jarmila Kultová
Foto Profimedia, Shutterstock



Obyvatelé Vysokých Tater byli vždy zvyklí na drsné povětrnostní podmínky a těžkou práci. Místní kuchyně je proto velmi výživná – používá se v ní hodně sádla, tučných mléčných výrobků, zeleniny i masa. I když se v poslední době stále více jedí například sladkovodní ryby, při sportu hodně vyhládne, takže tradiční pokrmy mají pořád navrch.

Mnohem více než v české kuchyni se připravují tzv. „prívarky“, což jsou vydatné zeleninové polévky zahuštěné moukou, případně smetanou nebo mlékem. Mezi nimi vyniká především kapustnica čili zelňačka – polévka z kysaného zelí, smetany, hub, švestek, klobásy a trojího masa (uzeného, hovězího a vepřového). Velmi častá je i šošovicová polievka (čočková polévka) a fazuľovica, tedy fazolová polévka. Všechny zaručeně nahradí hlavní jídlo a zároveň dodají nezbytné tekutiny.

Halušky s brynzou vedou

Na rozdíl od Čech se tu konzumuje mnohem víc bezmasých jídel, jejichž základem jsou brambory a sýr. Kdo by neznal brynzové halušky! Brynza je součástí slovenského gastronomického dědictví a pravou slovenskou brynzu smí v Evropské unii vyrábět jen Slovensko. Přírodní sýr s dlouholetou tradicí je z ovčího mléka.

„Kvalita brynzy je rozhodující při přípravě brynzových halušek či pirohů. Správná brynza musí mít výraznou vůni a chuť, ale nesmí být ani příliš silná, ani příliš slabá, prostě tak akorát,“ tvrdí Miloš Červenka, šéfkuchař restaurace ho-

Halušky si můžete kromě klasiky dát třeba zapečené. Stále populárnější je také zelená varianta se špenátem, cuketou, hráškem nebo medvědím česnekem.

telu FIS ve Štrbském Plese. Halušky se mohou podávat i se zelím jako takzvané strapačky.

Tradiční sýry

Na severním Slovensku se kromě brynzy vyrábí také oštiepok – polotvrdý pařený sýr z ovčího mléka pocházející z Karpat. Má vejčitý tvar a po uzení zvláštní příchuť a zbarvení. Dá se použít i na zapékání či smažení.

Další sýrovou specialitu s dlouhou historií je parenica, pro niž je typický šnekovitě stočený pásek. Na její výrobu se používá syrové ovčí mléko. Existuje varianta uzená a neuzená.

Známý a velmi populární je i korbáčik, což je také pařený sýr, ale ve tvaru zapletených copánků.

Příloha k huse

Typickou slovenskou specialitu představují také lokše – placky, které se připravují z předem uvařených, vychladlých a nastrouhaných brambor. Ty se smíchají s moukou a pak se na sucho opékají, nejlépe přímo na plotně. Tradičně se lokše podávají se smaženými husími játry či svatomartinskou pečenou husou. S chutí se tu určitě zakousnete i do pagáčů – kynutých bochánků, do jejichž těsta se přidávají škvarky.

Když maso, tak skopové

Díky rozšířenému pastevectví v horských oblastech se tu mnohem častěji vedle hovězího objevuje na stole jehněčí či skopové maso. I sem z maďarské části Slovenska pronikl guláš, ale liší se tím, že →

TIP

Vzdálenost do Štrby: 550 km

Doba jízdy: asi 6 hodin

Rada na cestu: Na Slovensko jezdí i tři železniční dopravní společnosti, a to České dráhy, RegioJet a Leo Express. ČD nabízejí i přepravu auta či motorky. Vlakem se dostanete za 6 až 7 hodin z Prahy do Popradu, některé spoje jedou až do Štrby.

Ke slovenské klasice patří také živáňská, tedy vepřový špíz pečený v alobalu, nebo žinčica – kysaný nápoj z ovčího mléka podobný kefíru.

je připraven ze skopového, případně ze směsi vepřového a hovězího masa.

K masitým jídlům se podávají bramborové i kynuté knedlíky a zeleninové omáčky. Oblíbeným pokrmem je živáňská – vepřové maso s cibulí, slaninou, klobásou a bramborami, které se pečou společně zabalené v alobalu na ohni.

Sladké vždycky až na konec

Na rozdíl od české kuchyně se na Slovensku sladká jídla nepodávají jako hlavní chod, ale vždy jako dezert. Příkladem jsou šúlance – noky z bramborového těsta posypané mákem nebo strouhanými ořechy a cukrem. Mezi tradiční sladká jídla patří i různé záviny (ořechové, tvarohové, jablečné či makové), koláče, buchty, sladké knedlíky, které se však neplní, ale jen přelévají horkým ovocem.

Nasladko mohou být i lokše, které se plní povidly nebo mákem, pirohy a tzv. rezance neboli nudle s tvarohem, marmeládou a sypané mákem či ořechy.

Od žinčice po borovičku

K brynzovým haluškám se výborně hodí žinčica, vyráběná z ovčího mléka. Vzniká jako vedlejší produkt při výrobě brynzy a chutná podobně jako kefír. Původ slova je v rumunském „jîntița“, nápoji valašských pastýřů. K autentickému zážitku návštěvy salaše patří i její pití z typických pastýřských črpáků.

Stejně jako na Moravě je oblíbená slivovice, tak zvláště v horách přijde vhod domácí borovička. Je to pálenka vyráběná z plodů jalovce, kterému se slovensky říká borievka. Tento alkoholický ovocný destilát se řadí k národním nápojům a jeho chuť můžeme přirovnat k ginu. Barva borovičky je bílá nebo žlutá a podle slovenského zákonodárství musí obsahovat minimálně 37,5 procenta alkoholu.

Miloš Červenka

ŠÉFKUCHAŘ HOTELU FIS* U ŠTRBSKÉHO PLESA**

Protože se restaurace nachází ve sportovním hotelu jen pár metrů od lyžařských svahů i turistických chodníčků, snažíme se hostům připravovat vydatná jídla. Aktivní sportovci mají velký výdej energie, kterou musejí doplnit. Proto vaříme především jídla tradiční slovenské kuchyně, která konzumovali horalé. Asi nejoblíbenější jsou brynzové halušky či brynzové pirohy, ale také strapačky se zelím nebo husté polévky, které v chladném období zahřejí. Naší specialitou je fazolová polévka se zeleninou, širokými nudlemi, uzeným masem a klobásou, ale také boršč se smetanou, kapustnica nebo silný slepičí vývar, který zažene začínající nachlazení. Na jídelním lístku nechybí ani lehká jídla, především sladkovodní ryby ze Slovenska, například candát. Návštěvníci si rádi dávají také náš tatarák z pravé slovenské svíčkové. Kvalita jídla závisí na dobrých surovinách, proto bereme brynzu z vyhlášené farmy v obci Veľká Franková a ostatní produkty převážně od místních dodavatelů. I jídla na stálém jídelním lístku připravujeme vždy čerstvá.

45 minut
celkový čas

1/5
obtížnost receptu

4
počet porcí

Lokše s uzeným a kysaným zelím

Na lokše

- 750 g brambor
- 300 g polohrubé mouky
- 1 vejce
- sůl
- máslo

Brambory uvaříme, oloupeme, nastrouháme nebo rozmačkáme na kaši a necháme vychladnout. Poté přidáme mouku a vejce a dobře promícháme. Měkké těsto položíme na posypaný vál a vyválíme slabé placky. Opečeme je na rozpálené pánvi na sucho z obou stran. Upečené placky potřeme máslem a osolíme. Plníme například směsí uzeného masa a kysaného zelí.

»LOKŠE JAKO SLOVENSKÁ VERZE ČESKÉ **CMUNDY PO KAPLICKU.**

Popartová zima **s Broukem.**

Umělecký styl zvaný pop-art se poprvé objevil v polovině 50. let, největší rozkvět zažil o dekádu později. Inspiroval se populární hudbou, reklamou i velkoměstskou kulturou. Typické je pro něj přejímání motivů z předmětů denní potřeby. A když je tím předmětem zrovna Brouk, je to úplně to nej!

VEJCE NA MĚKKO
STYLOVĚ

Vejce na měkko pěkně stylově. Ručně vyrobený stojánek ve tvaru Brouka vás potěší hned při snídani. Na střeše – v prohlubni pro umístění vajíčka – najdete veskrze praktický nosič zavazadel: ukrývá totiž slánku. A na čaj nebo kávu máme hrnky o objemu 300 mililitrů z dílny Seltmanna Weidena s portrétem Brouka zpředu nebo zezadu.

BAREVNÉ
CESTOVÁNÍ

Aby už při příchodu na recepci hotelu každý viděl, že právě přijel fanda toho nejstylovějšího auta ze stylových: skořepinový kufr na kolečkách s motivem Brouka ve stylu pop-artu a historickým nápisem Volkswagen. Uvnitř najdete síťovou přihrádku, dělicí přepážku a jisticí popruhy. Historický nápis a znak zdobí i podšívku. Kufr je povolen jako příruční zavazadlo a je vybaven zámkem TSA.

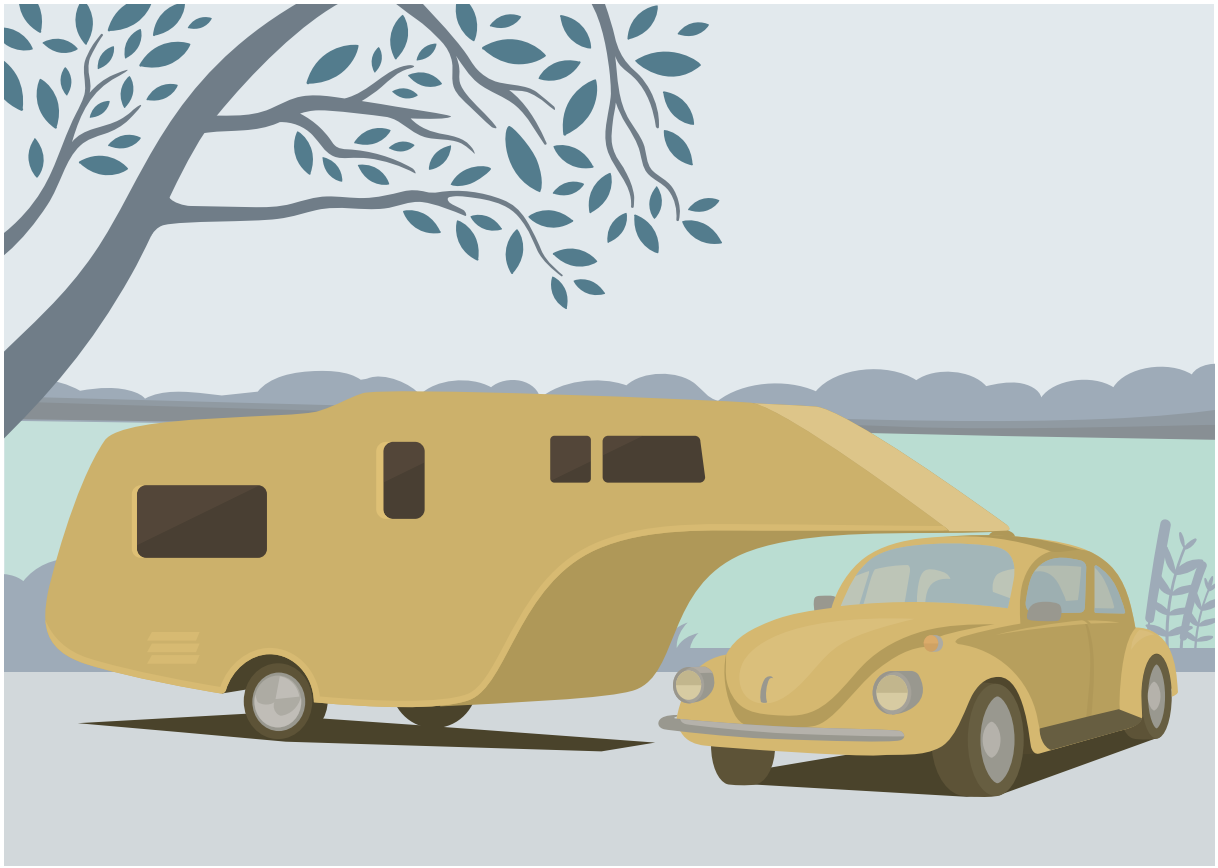
BLÍZKO
U SRDCE

Legendární – a samozřejmě popartový – Brouk ve výrazných barvách se skví také na hrudi tmavě modrého trika ze stoprocentní bavlny. Levý rukáv pak ještě krášlí historický nápis Volkswagen.

Originál

Piruety s karavanem Představujeme vám jedinečné kousky mezi Volkswageny a vyprávíme jejich příběhy.

Podívejte se na Brouka s přívěsem v akci.



Jezdíte s karavanem? A kam ho k autu připojujete? Hloupá otázka – přece na tažné zařízení. A když dojedete do kempu nebo na břeh rybníka, je potřeba přívěs zaparkovat, vhodně nasměrovat... Pokud jste někdy manévrovali s velkým „obytňákem“, víte, že to není legrace (ani s asistentem Trailer Assist).

Všechno ale taky může být úplně jinak. Píše se rok 1974 a firma Harmon Industries z Warrensburgu v Missouri přichází se zajímavým konceptem pro obytné přívěsy. Pokud se ke karavanu nazvanému tajemně The Shadow (Stín) připojí kompaktní vůz s dostatečně malým rozvorem – jako například Brouk –, díky uchycení na střeše auta lze s přívěsem velice snadno manévrovat. S autem můžete vytáčet piruety kolem dokola, jak se vám zlíbí (samozřejmě do míry, kterou dovolí elektrický kabel).

Přívěs samozřejmě nebyl určený jen Broukům, právě legendární německý vůz byl ale hvězdou dobového „testu“, který je snadno k nalezení na internetu.

Rok výroby: 1974
Kapacita: čtyři dospělí nebo dva dospělí a tři děti
Vybavení: plnohodnotná koupelna, kuchyňka a šatna
Modely: 5, 7 a 8 metrů dlouhé
Tehdejší cena: 1700 dolarů za základní nejkratší model; 6500 dolarů za plně vybavenou nejdelší verzi

wolf SYSTEM wolf HAUS 25 let ČR

ČAS PRO NOVÉ BYDLENÍ

VÝSTAVBA OBJEKTŮ WOLF SYSTEM

Navštivte nás v našem sídle a vzorovém domě.

WOLF SYSTEM spol. s r.o., Únětická 885, 252 62 Horoměřice
+420 220 400 320 mail@wolfsystem.cz www.wolfsystem.cz

www.vw-uzitkove.cz

Nevzdat se svých snů.

Moje cesta.

Mimořádně již za 999 990 Kč.

Váš sen se stává skutečností: Multivan Bulli Trendline.

Volkswagen Multivan je skutečná ikona všech cestovatelů, kterou si zamilovalo již několik generací řidičů. Nyní si i Vy můžete splnit sen a stát se jedním z nich díky akčnímu modelu Multivan Bulli Trendline. Pořídíte jej již za skvělých 999 990 Kč, navíc s bohatou sériovou výbavou v ceně. Počítat můžete s automatickou trojzónovou klimatizací, parkovacími senzory, koly z lehkých slitin Clayton, tempomatem a mnoha dalšími prvky. Navíc jej můžete mít v legendárním dvoubarevném lakování za cenu metalického laku.

Volkswagen Multivan Bulli Trendline. To je moje cesta!

Volkswagen Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Užitkové vozy

Ilustrativní obrázek modelu s příplatkovou výbavou. Kombinovaná spotřeba paliva a emise CO_2 modelu Multivan Bulli Trendline: 6,9-7,2 l/100 km a 181-189 g/km.