Volkswagen Magazín

Do sedla! Nový Touareg a jedna koňská síla navíc.
Dynamický T-Roc v drsném terénu Skotské vysočiny.

03 2018

I.D. R PIKES PEAK.

S ELEKTŘINOU DO OBLAK

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.

Pravidla parkuru
Jezdec musí v co nejkratším čase absolvovat osm až čtrnáct náročných skoků, které na sebe předem určeným způsobem navazují, a neshodit při tom pokud možno ani jednu překážku.
Strana 22

Město lanýžů
Malebné městečko Motovun je centrem chorvatského lanýžového království.
Strana 78

V oblasti autonomní jízdy nás čeká ještě neskutečné množství práce.

Ing. Vojtěch Klír, Ph.D.,
technický ředitel Centra vozidel udržitelné mobility
Strana 34

Informuje, ale umí i přivolat pomoc
Aplikace Volkswagen Connect má kromě analýzy jízdního stylu či vedení knihy jízd mnoho dalších funkcí. Umí třeba najít servis nebo zavolat odbornou pomoc.
Strana 50

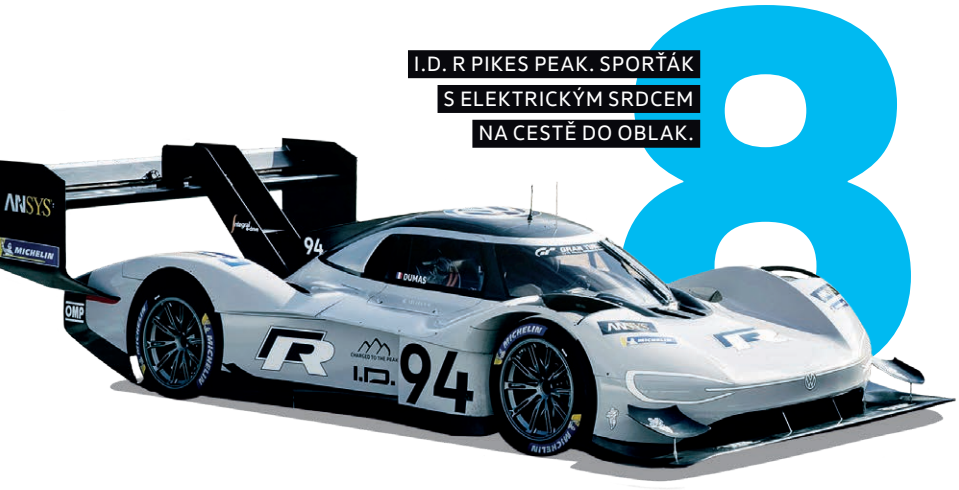
Touareg vidí ve tmě
Termokamera v novém Touaregu monitoruje prostor před autem do vzdálenosti asi 300 metrů a reaguje na vyzařované teplo: rozezná chodce, cyklisty nebo větší zvířata.
Strana 17

Utáhne Jumbo
V roce 2007 Volkswagen Touareg změřil síly s Boeingem 747. Utáhl ho a dodnes drží rekord pro největší zatížení tažené osobním automobilem.
Strana 53

1 440
metrů je převýšení slavného závodu do vrchu Pikes Peak International Hill Climb, ve kterém Romain Dumas s elektromobilem I.D. R Pikes Peak pokořil všechny rekordy, které dosud na trati padly.
Strana 10

Obsah

Podzim 2018



6
Novinky Co se událo v automobilovém světě.

8
I.D. R Pikes Peak zlomil v závodu do vrchu všechny rekordy.

16
Night Vision Auta, která vidí ve tmě, dávno nejsou sci-fi.

18
Nový Touareg si zahrál garde na parkurovém závodišti.

28
Cimrmanův Crafter Divadlo Járy Cimrmana má na zájezdy nový Volkswagen.

30
Vojtěch Klír a jeho pohledy do budoucnosti automobilismu.

38
Jména Modely značky Volkswagen nesou názvy z celého světa.

40
T-Roc a jeho jízda drsnou Skotskou vysočinou.

48
Aplikace Volkswagen Connect vás dokonale propojí s vaším vozem.

52
Terén Představujeme matadory, kteří se ho jen tak neleknou.

60
California Grand Letní dům, ve kterém projedete svět.

62
Volkswagen fest Výběr z letošního ročníku tradičního srazu nadšenců.

68
Testovací jízda Jak se správně projet v ojetém voze.

70
Stěrače mají zajímavější historii, než bychom čekali.

72
Financial Services Nadílka servisních balíčků.

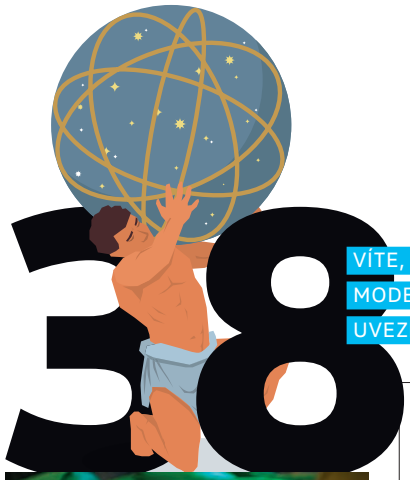
74
Záchranář radí, jak se zachovat u nehody.

76
Istrie je ráj mořských gurmánů.

80
Styl GTI Módní doplňky, které znamenají rychlost a sílu.

82
Transkútr Originální sajdkára z Anglie.

S MLADOU JEZDKYNÍ SOFIÍ A JEJÍ PARŤAČKOU KLISNOU BELIZE JSME VYRAZILI NA TRÉNINK. TOUAREG NÁS HRAVĚ ODVEZL VŠECHNY I S TRENÉREM.



38

VÍTE, PO JAKÉM ZVÍŘETI SE JMENUJÍ MODELY AMAROK A LUPO? A ŽE ATLAS UVEZE CELOU NEBESKOU KLENBU?

76

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

Grafická úprava: Jakub Kaše

Magazín tiskneme na ekologicky šetrný papír.

E-mail do redakce:
magazin@volkswagen.cz

Uzávěrka vydání: 19. 9. 2018

Datum vydání: 4. 10. 2018

Místo vydání: Praha

Distribuce: Česká republika

Periodicita: 4× ročně

Prodej inzerce:
Tereza Kunová, e-mail:
tereza.kunova@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.

40

SKOTSKÁ VYSOČINA NABÍZÍ ADRENALIN CHODCŮM, LEZCŮM I ŘIDIČŮM. T-ROC SI TU TAKY PŘIŠEL NA SVÉ.

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

Milníky a výročí. Okurková sezona nás letos minula. Překonali jsme několik rekordů, získali jedno ocenění a oslavili 20. výročí modelu New Beetle.

Honba za rekordy pokračuje

Model Volkswagen Jetta GLI na jezeře Bonneville překonal rychlostní rekord a stanovil jeho novu hranici na 338 km/h.

Volkswagen po vítězství modelu I.D. R Pikes Peak ve slavném závodě do oblak a následném závodě do vrchu v Goodwoodu pokračuje v honbě za rekordy. Tentokrát se o něj zasloužila pobočka Volkswagen of America, a to na solném jezeře v americkém Bonnevillu. Se speciálně připraveným modelem Jetta GLI tu její tým překonal metu 338 km/h. Tím se „rekordní" Jetta stala historicky nejrychlejším Volkswagenem v téměř sériové podobě. Padl tím předchozí rekord modelu Beetle LSR, který má hodnotu 330,11 km/h. Jetta GLI byla pro své průlomové jízdy vybavena přeplňovaným čtyřválcem TSI řady EA888 s výkonem 447 kW / 608 koní a vůz dostal špičkovou aerodynamiku s koeficientem odporu vzduchu cx = 0,27. Má také speciální kola a pneumatiky pro solný povrch, trakci zlepšuje i uzávěrka diferenciálu. A v zádi má vůz dva brzdné padáky.

Volkswagen je nejinovativnější

Již potřetí v řadě obdržel Volkswagen ocenění Nejinovativnější značka v soutěži Plus X Award. Porota mu navíc udělila titul Nejlepší automobilová značka roku 2018 a hned pět modelů značky Volkswagen obdrželo ocenění Plus X Award jako produkt roku 2018. Jde o modely Polo, T-Roc a Touareg a studie I.D. VIZZION a Atlas Tanoak. Porota v letošním roce ocenila modely z Wolfsburgu celkem 26krát.

200 000 vozů Volkswagen R

Na počátku července jsme předali dvousettisící vůz řady R novému majiteli. Šlo o model Golf R, který si pořídil Keith Williamson z hrabství Cambridgeshire ve Velké Británii. „Vyvinout a prodat 200 000 vozidel R během 15 let je skvělý výkon. Volkswagen R je malou společností s necelými 350 odborníky," řekl k úspěchu generální ředitel společnosti Volkswagen R Jost Capito. Od roku 2002 vznikly čtyři generace modelu Golf R a dále Passat R36, Touareg R50, Scirocco R, Golf R Cabriolet a Golf R Variant.

T-Cross: Volkswagen v novém formátu

Nabídku modelů SUV značky Volkswagen brzy rozšíří nový model T-Cross. Ten se stane vstupním modelem značky do světa SUV a zákazníkům nabídne mužný design a řadu možností individualizace. T-Cross se vyznačuje důmyslnou konstrukcí s překvapivě prostorným a variabilním interiérem. Motto, s nímž nové SUV přichází na trh, zní „I am more". T-Cross tak chce v rámci své filozofie nabízet víc než ostatní, a to nikoli za vyšší cenu.

Broukaři se sešli ve Wolfsburgu

Beetle Sunshinetour to Wolfsburg 2018 – s tímhle mottem se v sobotu 8. září už počtrnácté setkaly tisíce fanoušků modelů Beetle, New Beetle a Brouk. Středem pozornosti bylo tentokrát 20. výročí modelu New Beetle, automobilu kategorie Youngtimer, který už se po vzoru Brouka stává klasikou. Vyvrcholením setkání byla spanilá jízda více než 200 vozů výrobním závodem Volkswagen. Nechyběly ani exotické verze, jako jsou Hebmüller Cabriolet z roku 1950 nebo jeden ze vzácných vozů New Beetle RSI s výkonem 225 k z roku 2000. Beetle Sunshinetour před 14 lety poprvé zorganizovala řidička vozu Beetle Gabriele Graft z Lübecku, která je dodnes hlavní duší celého setkání.

I.D. R
PIKES
PEAK

Rekord na cestě do oblak.

Automobilka Volkswagen a její tovární jezdec Romain Dumas v červnu přepsali historii slavného závodu Pikes Peak International Hill Climb. S elektrickým vozem Volkswagen I.D. R Pikes Peak tu Dumas zajel absolutní rekord trati.

Text Luděk Vokáč
Foto Volkswagen AG

GRAN TURISMO
THE REAL DRIVING SIMULATOR
ANSYS
MICHELIN
ANSYS
MICHELIN

Podle vítěze z Le Mans Romaina Dumase jsou rozdíly mezi oběma závody velké. „Je to zcela jiný automobil, naprosto jiná trať, odlišné výzvy. To všechno vyžaduje od základu jiný způsob myšlení. Le Mans je jako maratonský běh, Pikes Peak naproti tomu finále v běhu na 100 metrů," říká.

Co je to Pikes Peak

Slavný závod do vrchu Pikes Peak International Hill Climb se jezdí v Colorado Springs od roku 1916 a konal se už 96krát. Průměrně se ho zúčastní 130 závodníků ročně. Trať měří 19,99 kilometru a od roku 2011 je plně vyasfaltována, dříve se jezdilo z části nebo zcela na šotolině. Závod startuje v nadmořské výšce 2 862 metrů a po 156 zatáčkách závodníci dorazí do cíle ve výšce 4 302 metrů nad mořem.

Vůbec poprvé letos v závodě do vrchu Pikes Peak zvítězil elektromobil v absolutním pořadí, a to rovnou i v absolutním rychlostním rekordu. Výsledný čas 7 minut, 57 sekund a 148 tisícin sekundy je o více než šestnáct sekund kratší než dosavadní rekord v držení rallyového mága Sébastiena Loeba. Na téměř dvacet kilometrů dlouhé trati tak Romain Dumas předvedl sílu elektrického sportovního speciálu, který je určitou předzvěstí budoucích elektrických modelů rodiny I.D. od Volkswagenu. „Dnes jsme ukázali, jaký má tato technika potenciál," prohlásil po vítězství Dr. Frank Welsch, člen představenstva značky Volkswagen osobní vozy, zodpovědný za technický vývoj.

Rekord na mušce

Pro automobilku znamenala letošní účast na Pikes Peaku návrat po třiceti letech. V letech 1985–1987 tu Volkswagen bojoval s dvoumotorovým speciálem Volkswagen Golf. Pro zkušeného Romaina Dumase pak šlo o jeho čtvrté absolutní vítězství v tomto závodě do vrchu. „Je to neuvěřitelné! Tímto výsledkem jsme dokonce ještě překonali svoje vysoká očekávání," prohlásil krátce po vítězství devětatřicetiletý Francouz.

S modelem I.D. R Pikes Peak mířil Volkswagen oficiálně za rekordem, ale „zdrženlivě" především za tím v oblasti elektromobilů. „Po testovacích jízdách jsme věděli, že bude možné překonat i celkový rekord. K tomu muselo všechno dokonale fungovat – od techniky až po jezdce. A také počasí nám muselo hrát do karet. Je to nepopsatelný pocit, že všechno do sebe tak dokonale zapadlo, a nový rekord na Pikes Peaku je třešničkou na dortu," pochvaloval si úspěch Dumas.

Do řídkého vzduchu

Cestou vzhůru „do oblak" se musel pilot vypořádat s celou řadou nástrah. „Z pohledu jezdce je to těžké, protože nesmíte udělat sebemenší chybu. A máte jen jeden jediný pokus. Jakmile se něco nepovede, je konec," vysvětloval jedinečnost závodu před startem.

Pikes Peak je přitom nesmírně náročný fyzicky a udělat chybu je vcelku snadné.

»NOVÝ REKORD NA PIKES PEAKU JE TŘEŠNIČKOU NA DORTU.

»NA ZÁVOD OBLÉKL SPECIÁL **ELEGANTNÍ ŠEDÝ LAK.**

„Za devět minut překonáte převýšení 1 440 metrů. To je znát a člověk z toho nemá dobrý pocit. V cíli, v nadmořské výšce 4 302 metrů, je vzduch tak řídký, že sotva popadáte dech, zejména po takovém zatížení," vysvětluje Dumas úskalí pro jezdce.

S řídkým vzduchem se musí vyrovnávat i automobily. Těm se spalovacím motorem s rostoucí nadmořskou výškou také „dochází dech", i proto se elektromobil jeví z tohoto hlediska jako ideální řešení. Výkon elektromotorů I.D. R 500 kW totiž s přibývající nadmořskou výškou neklesá. To je pro pilota výhodou, na druhou stranu si závodník musí zvyknout na zcela odlišnou zpětnou vazbu vozu, jehož plynový i brzdový pedál fungují kompletně na principu drive-by-wire. Závodní speciály se také musí vyrovnat s postupnou ztrátou přítlaku, kvůli čemuž dostal I.D. R Pikes Peak ohromné zadní přítlačné křídlo a celkově pečlivě vyladěnou aerodynamiku.

Šetrně od A do Z

Velkou výzvou je i samotné nabíjení elektromobilu. Auto se musí stihnout na závod dobít za pouhých 20 minut, a proto, aby mohly být baterie co nejlehčí, využívá vůz v závodě intenzivní rekuperace při brzdění. To klade na celý pohonný systém obrovské nároky. Navíc u parkoviště závodních strojů ve výšce 2 800 metrů nad mořem není žádné vhodné zásobování elektřinou. Proto Volkswagen vůz i celé zázemí týmu napájel z generátoru, který však s ohledem na přírodu spaloval namísto nafty glycerol. Při spalování tohoto cukrového alkoholu nevznikají téměř žádné škodliviny a i látka samotná je šetrná, což dokazuje její používání v potravinářském a kosmetickém průmyslu.

Volkswagen I.D. R Pikes Peak se tak stal ukázkou komplexního přístupu k otázce motorismu budoucnosti. A přitom se mu povedlo zapsat se do historie.

Fascinující technika I.D. R Pikes Peak

Pohon:
elektromotory s výkonem 500 kW (680 koní)

Hmotnost:
1 100 kg, včetně jezdce a li-ion akumulátorů

Zrychlení 0–100 km/h:
2,25 sekundy

Dobíjení:
2 dobíječky s výkonem 90 kW, plné nabití na závod do 20 minut

»S ŘÍDKÝM VZDUCHEM
SE MUSÍ VYROVNÁVAT
I AUTOMOBILY.

Rychlejší než kdokoli jiný

Romain Dumas stanovil s Volkswagenem I.D. R Pikes Peak absolutní rekord slavného závodu. S časem 7 minut, 57 sekund a 148 tisícin byl rychlejší než kdokoli jiný. O kolik?

–0:40,082

O 40 sekund a 82 tisícin sekundy rychlejší než druhý Simone Faggioli s vozem Norma M20 SF PKP. (8:37,230)

–1:52,477

O minutu, 52 sekund a 477 tisícin rychlejší než historicky nejrychlejší motocyklista, Chris Fillmore, který v roce 2017 čas stanovil na stroji KTM Super Duke 1290 R. (9:49,625)

–0:59,970

Bez třiceti tisícin sekundy o minutu rychlejší než dosavadní rekord elektromobilů Američana Rhyse Millena s vozem e0 PP100. (8:57,118)

–2:05,300

O 2 minuty, 5 sekund a 300 tisícin rychlejší než nejrychlejší hybridní vůz Acura NSX v rukou Jamese Robinsona. (10:02,448)

–12:58,452

O 12 minut, 58 sekund a 452 tisícin sekundy rychlejší než první vítěz závodu Rea Lentz v roce 1916. (20:55,600)

–0:16,730

O 16 sekund a 730 tisícin sekundy rychlejší než dosavadní absolutní rekord závodu Sébastiena Loeba s vozem Peugeot 208 T16 Pikes Peak. (8:13,878)

Showtime

Vidí jako kočka. Noční vidění se stále častěji objevuje ve výbavě automobilů. Zatím je výsadou luxusních výbav, jednou však nastane doba, kdy v noci uvidí většina aut.

»SYSTÉMY NOČNÍHO VIDĚNÍ MŮŽEME **ROZDĚLIT NA AKTIVNÍ A PASIVNÍ.**

Jak to u mnoha technických vynálezů bývá, i za nočním viděním stojí armáda. Dříve se v noci moc nebojovalo. Docházelo ke zmatkům, nebyly k dispozici informace o nepříteli a náročnější byla za tmy i komunikace. Noční boje tak představovaly velké riziko a úspěšně se do nich pouštěli jen ti nejlepší z nejlepších, navíc podpořeni velmi přesnými a dobře natrénovanými strategiemi.

První použitelné technologie na vylepšení vidění za tmy se objevovaly ke konci druhé světové války, první vlaštovky vyslali Němci už v roce 1939. Od roku 1935 na systémech pracovala společnost AEG. Koncem války je dostala asi padesátka německých tanků Panther, které bojovaly na západní i východní frontě. Pro pěchotu vznikl nositelný systém Vampir, který se montoval na útočné pušky.

Aktivně, nebo pasivně

Souběžně na nočním vidění pracovali Američané. Ti během druhé světové války uvedli infračervené systémy M1 a M3 přezdívané sniperscope. Nasazeny byly také během korejské války. Šlo o aktivní zařízení, které silným infračerveným zdrojem osvětlovalo cíl. První pasivní systémy se do služby dostaly během války ve Vietnamu. Spoléhaly na okolní světlo a dokázaly scénu zesvětlit až tisíckrát. Byly však velké a těžké a potřebovaly měsíční svit.

Systémy nočního vidění tedy můžeme rozdělit na aktivní a pasivní. Oba typy mají svá pro i proti, oba se používají také v automobilech a oba k fungování využívají infračervené paprsky, které lidské oko nevidí.

Pasivní systémy jsou založeny na termokamerách, které detekují tepelné záření – dobře tedy dokážou rozlišit rozdíl mezi teplejším a chladnějším místem. Výhod je ale celá řada: nemají problém s člověkem, zvířetem nebo jiným autem. Data z těchto kamer se většinou zobrazují jako černobílý obraz, díky němuž řidič ve tmě „vidí dál". Dosah pasivních systémů je výrazně větší než těch aktivních, které narážejí na limity světelného zdroje potřebného k osvětlení. Také proto pasivní systém využívá Volkswagen v novém modelu Touareg (viz sloupeček vpravo).

Aktivní noční vidění je komplexnější, a tedy i náročnější: potřebuje zdroj infračerveného světla. Jelikož jde o člověku neviditelnou část spektra, nehrozí oslnění protijedoucích řidičů. Proto infračervené paprsky mohou být mnohem silnější než dálková světla a osvětlovat tak do větší dálky. A jak tyto systémy vidí? Pomocí speciálních kamer, které osvětlený prostor dokážou zpracovat. Nevýhodou je zhoršená funkčnost za deště, sněžení či v mlze.

Oba typy systémů pak kromě zobrazování scény před autem dokážou obraz také analyzovat: rozlišit například chodce nebo zvíře a ty pak na obrazovce různě graficky zvýraznit a řidiče na ně upozornit.

Vidí ve tmě, pozná, označí, osvětlí

Systém nočního vidění Night Vision najdete v novém Touaregu. Jde o výhodnější pasivní variantu, kdy termokamera monitoruje prostor před autem do vzdálenosti asi 300 metrů a reaguje na vyzařované teplo: rozezná chodce, cyklisty nebo větší zvířata. Jakmile se dostanou do definovaného koridoru, systém na ně na displeji digitálního přístrojového panelu Digital Cockpit upozorní. Mimo tento koridor jsou lidé a zvířata označeni žlutě, jakmile překročí určitou hranici, zčervenají. Zároveň je řidič upozorněn na head-up displeji a varován zvukem. A pokud Touareg má nové interaktivní světlomety IQ.Light – Matrix LED, jsou osoby v rizikové oblasti (při rychlosti vyšší než 60 km/h a mimo město) krátce bodově osvětleny – aniž jsou jakkoli oslněny.

TOUAREG

Každý den na koni.

Každý člověk, který propadl vášni pro koně, vám potvrdí, že jezdec vnímá svět kolem sebe jinak. Nejde jen o posun perspektivy a výšku, ze které se dívá. Jezdec musí se svým koněm souznít. Zažívat pohyb prostřednictvím zvířete, které reaguje na každý váš podnět, vnímat krajinu i terén jeho nohama. Je to zkrátka nejenom hezký pohled, ale hlavně krásný pocit.

Text Jiří Holubec
Foto Václav Jirásek

XL
CZ
6AZ 5577

Pro koně je převoz autem běžná rutina. Samozřejmě přívěs není nijak prostorný, ale jakmile se s ním kůň seznámí, tak mu to nijak nevadí. Sofie s Belčou už společně procestovaly kus světa a kobylka je na ježdění zvyklá. Prý se na svezení docela těší.

Statek Záhořany

Najdete ho nedaleko Benešova, 33 kilometrů od Prahy, jen 4 km od exitu 29 dálnice D1. Nabízí stáje pro 29 koní, dvě praktické sedlovny, moderní zázemí pro jezdce, výběhy, mycí boxy, dvě pískové jízdárny s profesionálním povrchem o rozloze 24 × 40 a 50 × 60 metrů. Areál má čtvercový rámec a je tvořen historickou maštalí a zázemím pro jezdce.

www.statekzahorany.cz

Kůň je náročný koníček. Pokud se pro něj rozhodnete, počítejte s tím, že s ním budete trávit každý den. Pro Sofii a její klisnu Belize, přezdívanou Belča, byl dnešek přece jen něčím výjimečný. Běžně totiž tráví společný den buď tréninkem parkurového skákání, nebo vyjížďkou do přírody. Dnes společně s trenérem Petrem Maškem zvládli oboje. Proč také ne, když si berou na pomoc Touarega, který pod kapotou skrývá dost koňských sil na to, aby jednu koňskou váhu navíc bez problémů utáhl. Výhoda silného auta s přívěsem je, že se mladá jezdkyně a její trenér mohou vypravit dál od stáje. Najít krajinu, kterou neznají. Vybrat si takovou, která jim i koním vyhovuje. Každý jezdec to prý má jinak. Někdo rád jezdí lesem, někdo dává přednost cestám. Sofie a Belča mají rády otevřenou krajinu a louky, kde se dá volně cválat a kde se koně mohou s chutí napást na čerstvé trávě. Těžko říct, jestli si vyjížďku užívali víc koně, nebo jezdci. →

» KAŽDÝ ZÁVOD I KAŽDÝ TRÉNINK ZNAMENÁ **PŘÍLEŽITOST STRÁVIT DEN S BELČOU.**

Kůň musí být před ježděním ošetřený a vyčištěný. Až poté se mu na hřbet může položit podsedlová dečka, sedlo, na hlavu uzdečka a na nohy ochranné kamaše.

Při skákání je nejdůležitější koně nerušit a nechat ho, aby si sám instinktivně zvolil ideální způsob skoku. Úkolem jezdce je ho držet uvolněného, ve stálé rychlosti a navést ho do správné vzdálenosti od překážky, kde může pohodlně a bezpečně odskočit.

K ježdění se Sofie dostala už ve čtyřech letech, kdy si sedla poprvé na pouti na poníka a v té chvíli koním doslova propadla. Dnes je z ní jedna z nejnadějnějších mladých závodnic v parkurovém skákání. Svou disciplínu si Sofie prý zvolila proto, že v ní nechybí vzrušení a adrenalin, ale není tak nebezpečná jako dostihy nebo soutěže všestrannosti, kde kůň skáče přes pevné překážky. Neznamená to však, že parkur je nějaká procházka. Jezdec při něm musí absolvovat osm až čtrnáct náročných skoků, které na sebe předem určeným způsobem navazují. Dráhu musí projet v co nejkratším čase a neshodit při tom pokud možno ani jednu překážku. Za každou z nich by mu rozhodčí přidělili čtyři trestné body, které v konečném součtu jezdce oddalují od stupňů vítězů. Vítězství přesto pro Sofii neznamená všechno. Baví ji trénovat a připravovat se na závody. Dokazovat sobě i okolí, že na sobě pracuje a zlepšuje se. Daleko důležitější pro ni ale je, že každý závod i každý trénink znamená příležitost strávit den s Belčou. Jak sama říká: „Nejezdím pro sport. Sportuji kvůli ježdění.“

V silné konkurenci

Největší úspěch zaznamenala Sofie Nosková a její klisna Belize na letošním mistrovství republiky, kde se jim podařilo vyhrát soutěž družstev. Na závodech soutěží všechny věkové kategorie společně a jakýkoli dobře odjetý parkur v konkurenci daleko zkušenějších jezdců považuje Sofie za úspěch.

»VÁŽNĚ JE ZE SEDLA
NEJKRÁSNĚJŠÍ
POHLED.

Kůň má, stejně jako auto, několik rychlostních stupňů. Krok, klus a nejpřirozenější pohyb – cval. S člověkem má zase společné to, že se po tréninku potřebuje projít. Při krokování se kůň vydýchává a zklidňuje.

»CVAL JE PRO KONĚ
PŘIROZENĚJŠÍ POHYB
NEŽ KROK NEBO KLUS.

Po tréninku si Sofie s trenérem rádi sednou a proberou, co je potřeba. U rybníka nebo ve stáji. Lidé od koní si prý vždycky mají co říct. Ať si povídají o čemkoli, řeč se nakonec vždy stočí ke koním. A také není od věci po té dřině něco zakousnout.

»PO TRÉNINKU
V HORKÉM POČASÍ SI BELIZE
RÁDA DOPŘEJE
STUDENOU SPRCHU.

Kopyta nesou celou koňskou váhu a je velmi důležité je udržovat v čistotě. Kůň se zdravými kopyty je šťastný kůň. A to štěstí může podpořit i sladká odměna.

CRAFTER

Ten, kdo přijel dodávkou… **Už je tady!**

Až na silnici potkáte bílou dodávku hlásající, že jeden z největších Čechů jede „ležící, spící“, budete vědět: Divadlo Járy Cimrmana putuje za další štací. Od letošního léta jezdí soubor novým Volkswagenem Crafter.

Za volantem auta, které soubor používá k převážení kulis, kostýmů a všeho dalšího nezbytného vybavení, často sedává Robert Bárta, který s divadlem šlape společnou cestou už od roku 1978. Stavební inženýr tehdy vypomáhal jako kulisák, postupně se ale „Cimrmani“ stali hlavní náplní jeho pracovního života – a jak je u souboru zvykem, po vedlejších rolích ho diváci mohli a mohou vidět i v těch větších jako Němého Bobše nebo K. H. Borovského v Českém nebi. Dnes ve volných chvílích navíc působí jako tzv. neuvolněný starosta středočeské obce Oplany nedaleko Stříbrné Skalice.

V divadle zastává také funkci jevištního mistra, má tedy na starosti veškerý provoz souboru po technické stránce, a to včetně dopravy. „Za volantem se střídáme s dalšími kulisáky a zvukaři. Herci jezdí osobními vozy a my se staráme o náklad. Byly doby, kdy jsme hráli i třicet představení za měsíc. Tehdy naše dodávka odkroutila i přes padesát tisíc kilometrů za sezonu,“ Říká Bárta. Dnes mimo domovskou scénu na Žižkově vyjíždějí šestkrát až osmkrát do měsíce a najezdí asi patnáct až dvacet tisíc ročně.

„Naše stará dodávka letos odešla do věčných lovišť, a když jsme se rozhlíželi po nástupkyni, byl Crafter jednou z variant. Nakonec zvítězil kvůli ideální kombinaci tří faktorů. Velkého nákladového prostoru, u něhož významnou roli hraje i výška, přece jen kulisy jsou poměrně rozměrné. Dále bylo určující pohodlí pro tři cestující a také spolehlivost. Ta je pro nás zásadní – když do cíle nedojedeme, nehraje se. Závisí na nás soubor a několik stovek diváků,“ uzavírá cimrmanovský kulisák s tím, že na tisíce kilometrů za volantem nového a pohodlného vozu se velice těší.

Zástupci značky Volkswagen Užitkové vozy (zleva) Pavel Demartini a Jakub Šebesta předali symbolický obří klíč Zdeňku Svěrákovi, Robertu Bártovi a Petru Reidingerovi.

Bydlení u Havlíčkových sadů

Eleganci a velkorysost stylu art deco představuje projekt

SÁMOVA 12

Lexxus Norton

+420 221 111 900, info@lexxusnorton.cz
www.lexxusnorton.cz

ROZHOVOR

Vojtěch Klír
Neměli bychom vinit jen auta.

Spalovací motory mají před sebou ještě dlouhou cestu, s autonomní jízdou to zatím nijak horké nebude a to, co bychom měli řešit především, je infrastruktura. Názory odborníka z Centra vozidel udržitelné mobility jsou polemické a inspirují k zamyšlení.

Text Štěpán Vorlíček
Foto Matěj Třešňák

»JAKOU DAŇ UVALÍME NA ELEKTŘINU POUŽÍVANOU K POHONU AUT?

Je začátek 21. století přelomový, co se mobility týká? Autům je něco přes sto let – kde jsme dnes?

Je tu jeden obrovský rozdíl. Množství vozidel, která se pohybují po silnicích. To je podle mě zlomová věc. Souvisí s rozvojem ekonomiky a společnosti, s potřebou se nejen přemisťovat, ale i mít v podstatě okamžitě k dispozici zboží. Vyrůstal jsem u železnice a vzpomínám na množství nákladních vlaků. Dnes jich zas tak moc nevidíte, všechno se přestěhovalo na silnice. Pro současné požadavky není bohužel nákladní doprava po železnici dostatečně flexibilní. A pro takové množství automobilů je daleko náročnější řešit budoucnost – jaká bude jejich konstrukce, jaká paliva budou využívat, jaké podmínky (technické, legislativní) budou pro provoz potřebovat.

Nejde však jen o to množství, ale také o to, po čem auta jezdí.

Přesně tak. Lidstvo se zabývá automobily, na infrastrukturu už ale hledí daleko méně. Spalovací motor zácpu nevytvoří. Když dojde ke zhoršení smogové situace, je na vině pouze množství aut samo o sobě, nebo chabá infrastruktura, která je nepojme? Spousta politiků či úředníků v tu chvíli přispěchá s nepřímým řešením: nebudeme tam jezdit, snížíme počet jízdních pruhů, zakážeme jízdu některým vozům. Tohle mě zaráží a říkám si, proč ten pohled není oboustranný? Infrastruktura je stěžejní věc a pohříchu se na ni zapomíná. U nás je to o to markantnější: stačí vzpomenout, jak bolestivý je návrat do naší krásné země přinejmenším od poloviny našich sousedů. Jen na okraj: nekvalitní silnice kromě ničení techniky mají za následek zvýšený jízdní odpor, a tedy spotřebu, a tedy emise. Začarovaný kruh. Dráždí mě, že za viníka všeobecně pokládáme automobily. Nikdo ale neřeší letadla, jejichž provoz také dramaticky roste. Nebo lodní doprava? Byl jsem v létě u moře a viděl odjezd kontejnerové lodi z přístavu. Po zvýšení zatížení motoru pro dosažení cestovní rychlosti ve vzdálenosti několika stovek metrů od pobřeží bylo vidět to ohromné množství kouře ještě na horizontu.

Dosáhly spalovací motory konstrukčního vrcholu? Jsou na ústupu a nahradí je elektrický pohon?

Typ použité hnací jednotky bude nezbytné rozdělit podle využití vozidel, tedy především na osobní a nákladní dopravu. Z našich poznatků, včetně většiny studií, které se tím zabývají, vyplývá, že pro pohyb ve městech – pokud je automobilem vůbec nutný – je jasně nejlepší elektrické vozidlo, které není zdrojem lokálních emisí. Výzkumy ukazují, že drtivá většina pohybů ve městech a kolem nich, typicky tedy dojíždění do práce, se vejde do padesáti kilometrů za den. Pak máme víkendové aktivity, kde čistý elektromobil už tak výhodný není – ale opět narážíme na nevyvinutou infrastrukturu. No a dále tu je potřeba dopravy na dlouhé vzdálenosti a převážení velkých nákladů – zde je spalovací, především vznětový motor zatím podle mě nenahraditelný.

K elektromobilitě mám jednu otázku k přemýšlení, kterou se málokdo zabývá, avšak bude nevyhnutelná: jakou uvalíme spotřební daň na elektřinu používanou k pohonu aut? Výpadek příjmu z konvenčních paliv do státní pokladny bude nemalý. O tom se zatím nemluví, spousta (s ohledem na zatím minimální podíl elektrických aut) nabíjecích míst je volně k dispozici. Nastat to ale musí. Zajištění dostatečného počtu nabíjecích míst a pokrytí energetických špiček také nebude úplně lehký úkol. Prostě v mnoha směrech nás čeká ještě hodně dlouhá cesta.

Je vůbec ještě kam spalovací motory posouvat?

Prostor pro to, abychom spalovací motory udržovali při životě, tu zcela jistě je. Zejména v hybridních soustavách vidím velký potenciál, jak motory ladit, jak využít jejich nejlepší, ustálené režimy – byť by měly sloužit už jen k dobíjení baterií – jako záloha ke zvýšení jízdního dosahu automobilů. Jinými slovy, prostor k dosažení ještě vyšší účinnosti tu určitě je, stejně tak se budeme pořád a čím dál úspěšněji potýkat s likvidací nežádoucích složek v jejich výfukových plynech. Spalovací motor podle mě nevymře. Je tu prostor pro využití nekonvenčních paliv, ať už je to vodík, syntetická paliva nebo stlačený zemní plyn. Mimochodem zrovna ten má životní smůlu: všichni o něm vědí, že je to velice dobré palivo, ale nepoužívá se. Proč? Zase jsme u infrastruktury – počty plnicích stanic CNG už mnoho desítek let rostou jen pomalu. Doufejme, že podobný trend nevezme rozvoj dobíjecích stanic. Musíme pracovat s tím, co máme, a nemluvit pořád jen o tom, co by být mohlo. Dnes říkáme: vylepšíme baterie, vymyslíme jiné způsoby uchovávání elektřiny – my ale potřebujeme jezdit. A právě třeba hybridní vozy vidím jako velice zajímavou a nadějnou věc pro blízkou budoucnost. Ostatně tyto koncepce se začínají rozšiřovat i mimo automobily: příkladem mohou být stavební stroje. →

»DALŠÍM PŘEKOTNÝM VÝVOJEM SI NEJSEM JISTÝ.

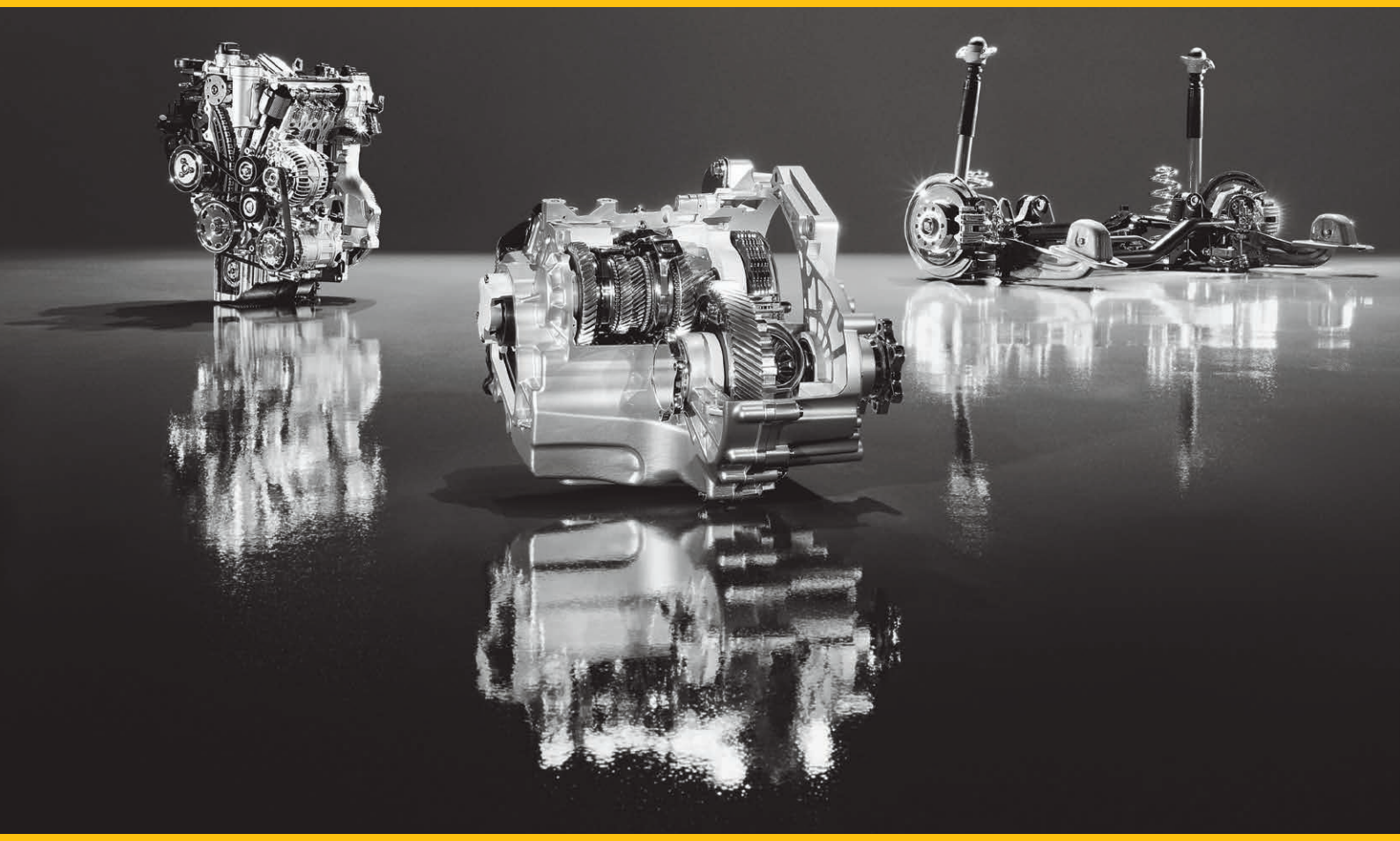
Jak se díváte na fenomén sdílené mobility?
Nejsem přesvědčený, že je to cesta, která nás spasí. Jezdíme do práce, z práce, na nákupy, každý ovšem v jiný čas. I když se pár lidí ze stejné vsi domluví, že budou jezdit spolu, vydrží jim to pár týdnů: jeden potřebuje ještě něco zařídit, druhý zůstat déle v práci, třetí vyzvednout dítě ve škole – načež už zase sedají každý do svého. To je přirozená ukázka toho, že to sdílení vlastně ani tak moc nechceme a neumíme. A když budeme mluvit o veřejně sdílené dopravě, dojdeme k tomu, že bude potřeba ve špičkách auta nějak dostat zpátky na „start“: dopoledne se totiž budou hromadit ve městech a večer na periferiích. Budete vůz potřebovat na vesnici přes den? Dojet ve městě v noci z divadla? Nebude to také tak jednoduché, jak to na první pohled vypadá.

Nahlédněme ještě dál do budoucnosti. Co říkáte na autonomní jízdu?
Z mého pohledu technika nás tady čeká ještě neskutečné množství práce. A opět ta infrastruktura – i ve světě je zatím jen minimum silnic, které jsou vhodné a vybavené, aby po nich auta mohla jezdit zcela samostatně. Na druhou stranu je samozřejmě dobré, že dnes pracujeme na aktivních bezpečnostních prvcích, které do jisté míry dokážou eliminovat chyby řidiče. Ale pořád to jsou jen pomocníci: neměli bychom se vzdávat odpovědnosti. Jednou jsem řidič a jsem za své auto a chování odpovědný. Ono jde totiž o jakési falešné bezpečí, které jednoznačně vede k tomu, že přestáváme být opatrní. Stále – a bude to tak ještě předlouho – musíme být schopní auto plně ovládat. Představte si, že jedete v autonomním režimu a najednou se technika dostane do úzkých, nemá se čeho chytit, neví, co se děje. Co udělá? Upozorní vás, že řízení musí převzít člověk. Vy ale relaxujete, čtete si, povídáte s rodinou nebo sledujete film a nevnímáte – a během vteřiny se máte plně soustředit, zorientovat a dobře zareagovat. Napadá mě ještě jedna věc: zajímavý bude moment, kdy na silnicích – nevyhnutelně – bude jezdit mix autonomních a člověkem řízených aut. Lidé se mezi sebou vždy nějak domluví, ukážou si a tak dále. Jak se s tím ale vypořádá počítač? Nakonec to můžeme pozorovat už dnes: adaptivní tempomat začíná být při té hustotě provozu nepoužitelný. Udržuje nějakou vzdálenost, která ale leckterému řidiči připadá příliš velká – a šup, už se vám tam nacpe. Uvidíme, sám jsem zvědavý, jak to nakonec všechno dopadne.

Tak zkuste být na chvíli vizionář. Jak to za padesát nebo sto let bude vypadat?
Vezmu to oklikou. Jako malý jsem slýchával, co všechno bude v 21. století. Když se teď podívám, jaká je realita, nejsem si dalším překotným, brutálním vývojem až tak jistý. Nevěřím, že za pár desítek let budeme jezdit nebo dokonce létat v nějakých zcela samostatných kapslích. Spíš bych řekl: buďme rádi, když budeme jezdit bezpečně, nebudeme v autech umírat a budeme mít kvalitně vybavenou infrastrukturu pro pohodlné ježdění. Zase jsme u té infrastruktury – myslím, že naše úsilí by se mělo ubírat především tímto směrem. Výběr vhodných koncepcí vozidel pro další období je pevně svázán s jasnou vizí a systematickou přípravou infrastruktury (místa pro doplnění paliva, provedení pozemních komunikací, řízení provozu, správa dat apod.). A myslím, že pochopení vzájemných souvislostí je v současnosti nejdůležitějším úkolem.

Vojtěch Klír

Narodil se 15. 3. 1979 v Praze. Vystudoval České vysoké učení technické v Praze, Fakultu strojní, obor dopravní stroje a zařízení, kde od roku 2005 působí jako odborný asistent. Od roku 2014 zastává pozici technického ředitele Centra vozidel udržitelné mobility. Zabývá se zejména experimentálními metodami používanými pro popis chování hnacích ústrojí vozidel, jejich provozem a možnostmi diagnostiky. Této problematice se věnuje i jako pedagog. Je ženatý a má tři děti. Ve volném čase rád cestuje, jezdí na jednostopých motorových i nemotorových vozidlech, věnuje se sbírání modelů aut a rád relaxuje nad knihami různých žánrů.



Zkušebna automobilové budoucnosti

Výzkumné pracoviště Centrum vozidel udržitelné mobility, které před pár lety v Roztokách u Prahy zřídila Fakulta strojní pražského ČVUT (jde vlastně o jeden z jeho ústavů, chcete-li kateder), disponuje řadou velice zajímavého technického vybavení: najdeme v něm laboratoře na zkoušky motorů, převodovek a vozidel jako celku, včetně popisu složení výfukových plynů. „Je to specializované pracoviště zaměřené na jednu konkrétní oblast, tedy na automobily. Sdružuje celou řadu odborníků a spolupracuje s dalšími fakultami ČVUT, nejvíce s elektrotechnickou. „V centru se totiž kromě spalovacích motorů zabýváme i elektrickými a hybridními pohony. Vedle akademické práce spojené s výukou se zde věnujeme i výzkumu a vývoji komerčnímu – spolupracujeme s mnoha partnery z automobilového průmyslu," popisuje Vojtěch Klír. Nezabývají se tu ale pouze automobily, věnují se i spalovacím motorům využívaným v nejrůznějších stacionárních strojích, ať jde třeba o pohony pro generátory, nebo přímo kogenerační jednotky. Další zajímavou oblastí jsou problémové okruhy související s konstrukcí dopravních prostředků, např. experimentální a modelový popis proudění, hluku, vibrací apod.

Centrum se podílí na přímém průmyslovém vývoji pro řadu automobilek i dalších firem z oblasti automobilového průmyslu a účastní se mnoha grantových projektů, jejichž poskytovatelem je např. Ministerstvo průmyslu a obchodu nebo TAČR (Technologická agentura ČR). „V těchto projektech se věnujeme například výzkumu využití alternativních paliv. Pracujeme na elektrických vozidlech, na prodlužování jejich dojezdu nebo na průzkumu chování různých typů baterií. Zabýváme se rovněž hlukem a vibracemi, což je nadmíru zajímavý obor vzhledem ke snahám snižovat hmotnost vozů i úroveň zdrojů hluku. V neposlední řadě se věnujeme výzkumu různých způsobů přeplňování, možnostem experimentálního popisu chování hnacího ústrojí různých typů vozidel, včetně popisu emisního chování. Kromě měření získáváme poznatky pomocí matematických modelů – počítačovými simulacemi," doplňuje Klír.

MÓDA & SLUŽBY V CENTRU PRAHY | ADIDAS CONCEPT STORE | NARACAMICIE | LE PREMIER | LOAKE | G-STAR RAW | WS BOUTIQUE | CAMBIO | PIERRE CARDIN | GUY LAROCHE | VALENTINO | BUGATTI | 4CAMPING | STONES | BERNHARDT | ELAZAR LEATHER | STEILMANN | GATTO FASHION | LA BELLE BOUTIQUE PRAGUE – VINTAGE OUTLET | BYRON | DELSYN | BALDESSARINI | TENNIS SHOP - NTENIS | ORIGINAL STORE – THOR STEINAR | ELNINO.CZ | FOX TOYS | PHOENIX AMBER | CRAFTHOLIC | MOSER | ECOBEN | BRALCO EUROPE | JAPAN VINYL LP SHOP | THOMAS'S BARBER SHOP | LASER SLIM STUDIO | ANDREJ EMANUEL | SMART CONCIERGE/GLOBAL TRAVEL AGENCY | ESCAPE ROOMS PRAGUE | TRUSTWORTHY | CK FEDE | GALERIE PETR ŽALOUDEK | CAFE LIVELLO | R&R COFFEE | TASTING 365 | LE SMOOFI

Černá růže, Na Příkopě 12, Praha 1, Otevírací doba: Po–Pá 10–20 h., So 10–19 h., Ne 11–19 h., www.cernaruze.cz

ČERNÁ RŮŽE

JMÉNA MODELŮ

Řečtí bohové **a vzdušné proudy.**

Volkswagen během své existence proslul vynalézavými jmény modelů. Inspiraci jsme nacházeli v různých jazycích i kulturních reáliích ze všech koutů světa: od severu na jih a od západu na východ.

Text Štěpán Vorlíček
Ilustrace Kristína Šimková

Najít globálně fungující jméno je oříšek z nejzapeklitějších. Slovo v jedné části světa zcela neškodné se jinde může ukázat jako nevhodné, pejorativní, nebo dokonce hrubé. Proto automobilky často sahají k různému pojmenování téhož modelu v různých částech planety. A mnohé ze strachu z faux pas své vozy pojmenovávají jednoduše kombinací písmen a čísel.

Vento

Jeden model Volkswagenu se nejmenuje po druhu vzdušného proudění, ale prostě podle větru: italské il vento totiž znamená jednoduše „vítr".

Corrado

Označení je odvozené od španělského slovesa correr, které znamená „utíkat" či „sprintovat".

Golf

Jeden z nejpopulárnějších modelů značky vděčí za svůj název teplému Golfskému proudu v Atlantském oceánu. A také koni jednoho z manažerů automobilky v první polovině sedmdesátých let, kdy byl uveden do výroby.

Touareg

Tuaregové jsou jedním z berberských národů ve středozápadní části Sahary a na severu Afriky. Jejich typickým rysem je kočovné pastevectví. Stejně jako oni je i Touareg pozoruhodný svou houževnatostí a schopností zvládnout cestu jakýmkoli terénem v jakýchkoli podmínkách.

Atlas

Největší SUV značky nese jméno po jednom z titánů – Atlas byl v řecké mytologii obr, který na své šíji drží nebeskou klenbu. Ideální předobraz pro mohutného siláka na čtyřech kolech.

Amarok

Druhý (vedle Lupa) z „vlčích“ modelů, které odkazují k erbovnímu zvířeti domovského města automobilky. Slovo amarok totiž označuje vlka v inuitských jazycích.

Lupo

Odkaz na vlka najdeme v celé řadě modelů Volkswagen. Domovem značky je přece Wolfs-burg, „vlčí hrad“. Až do osmdesátých let se na autech v různých podobách objevoval i erb města, do roku 1964 dokonce na kapotě. Na počest domovského města automobilka nazvala svůj malý model Lupo, což v italštině znamená vlk.

Jetta

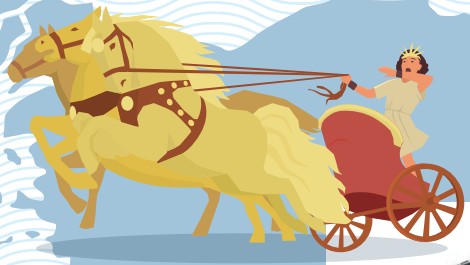
Toto německé slovo označuje tryskové proudění (jet stream) vzduchu v atmosféře ze západu na východ. Vyskytuje se v prostoru, který má tvar jakýchsi trubic podél rovnoběžek – navíc se meandrovitě vlní ve směru od jihu k severu.

Bora

Bóra je severní až severovýchodní vítr na Jadranu, v Řecku, Rusku a Turecku. Jméno dostal podle Borea, řeckého boha severního větru. Bóra je citelná po celé Dalmácii i zbytku východního pobřeží Jadranu. Vane nárazově, nejčastěji v zimě.

Eos

Éós je řecká bohyně úsvitu – pro kabriolet jméno jako stvořené.



Scirocco

Jméno sportovního kupé se odvíjí od silného jižního a jihovýchodního větru vanoucího ve Středomoří a na severu Afriky, kde vzniká nad Saharou a okolními severoafrickými oblastmi. Chorvati mu říkají jugo, Slovinci široko a na jihu Francie, kde s sebou nese více vlhkosti, se jmenuje marin.

Phaeton

Jeden z názvů inspirovaných řeckými bájemi. Bůh Faethón, syn boha slunce Hélia, proslul velmi nepodařenou jízdou s bájným slunečním vozem, na němž vezl slunce oblohou. Způsobil něco, co bychom dnes nazvali globální katastrofou, a jeho lehkomyslnost ho nakonec stála život. Stejnojmenný model značky Volkswagen naštěstí dopravní situace zvládá s mnohem větší jistotou.

T-ROC

Silný tým pro (skoro) každé počasí.

Skotská vysočina je jedinečná: divoká, počasím týraná krajina, jakou jinde na světě nenajdete. Aby byl člověk vůbec schopný se s jejími nástrahami utkat, potřebuje pořádnou dávku sebedůvěry – a horského vůdce, jako je Andy Nelson. K tomu robustní automobil, na který se může spolehnout téměř v každé situaci: T-Roc.

Text Sabine Cole
Foto Anna Bauer

Začíná lehce sněžit. Nízké mraky během pár vteřin pokryly údolí jako chomáče vaty. Pod námi je viditelnost dobrá. Panorama hor vypadá jako fotomontáž: nahoře jemnými tahy načrtnutá černobílá skica, dole záplava zelené a hnědé všech možných odstínů. Dramatická krása stromů prostých hor, světelné podmínky, brysknı́ střídání mlhy a dokonalé viditelnosti, to všechno činí ze západní Skotské vysočiny nadmíru oblíbené místo pro natáčení hollywoodských trháků. Když chce režisér skutečně monumentální scénu, vypraví se do údolí (ve skotské gaelštině „glen“) Glencoe nebo Glen Etive nedaleko místa, kde řeka Coe ústí do horského jezera Loch Leven. Prostředí jako dělané pro auto, které se náročného terénu jen tak nelekne. Zajímá nás, jak se T-Roc popasuje s místní specialitou: extrémně náročným počasím ve spektakulárních kulisách. Protože plískanice a marast ovlivňují nejen krásné výhledy, ale především to, jak vypadají silnice a cesty.

Sami Skotové svou snovou krajinu neberou příliš vážně, nýbrž s humorem. Jak vysvětluje horský vůdce Andy Nelson, jedné hoře s obzvlášť markantní siluetou se ve skotské gaelštině – což je podle něj velice metaforický jazyk – říká Sgurr na Cìche, tedy „špička ňadra“. Anglicky hoře říkají Pap of Glencoe, tedy „skalnaté ňadro Glencoe“. Andy pochází ze severní Anglie, ale v osmnácti se přestěhoval do zdejšího údolí, aby byl nablízku horám. Dnes tu žije a leze po nich už přes tři desetiletí. Andy nás vítá v Glencoe Mountain Rescue Centre a my jen s úžasem zíráme na zasněžený horský

Tři tipy

Navštivte
Ve středisku Glencoe Mountain Resort jezdí po celý rok lanovka, která vás za dvanáct minut vyveze do výšky asi 700 metrů. Od její horní stanice můžete pokračovat výšlapem až na vrchol. Báječná celodenní túra s úchvatnými výhledy.

Vyzkoušejte
Až k hostelu Clachaig Inn vede silnička, která protíná údolí Glen Etive. Mísí se zde výletníci a domorodci. Hospůdka nabízí rustikální pokrmy a útulnou atmosféru.

Prozkoumejte
Částečně nezpevněná cesta, na níž se točilo několik hollywoodských filmů, se vine hlubokým údolím Glen Etive. Prostě po ní jen jeďte a kochejte se čarokrásným a dechberoucím výhledem.

Andy Nelson je horský vůdce a záchranář. Můžete si ho najmout na túru prostřednictvím asociace horských vůdců International Federation of Mountain Guide Associations.

pás v pozadí, který se jen na malý okamžik zatřpytil ve slunečním svitu.

V hloubi Skotské vysočiny

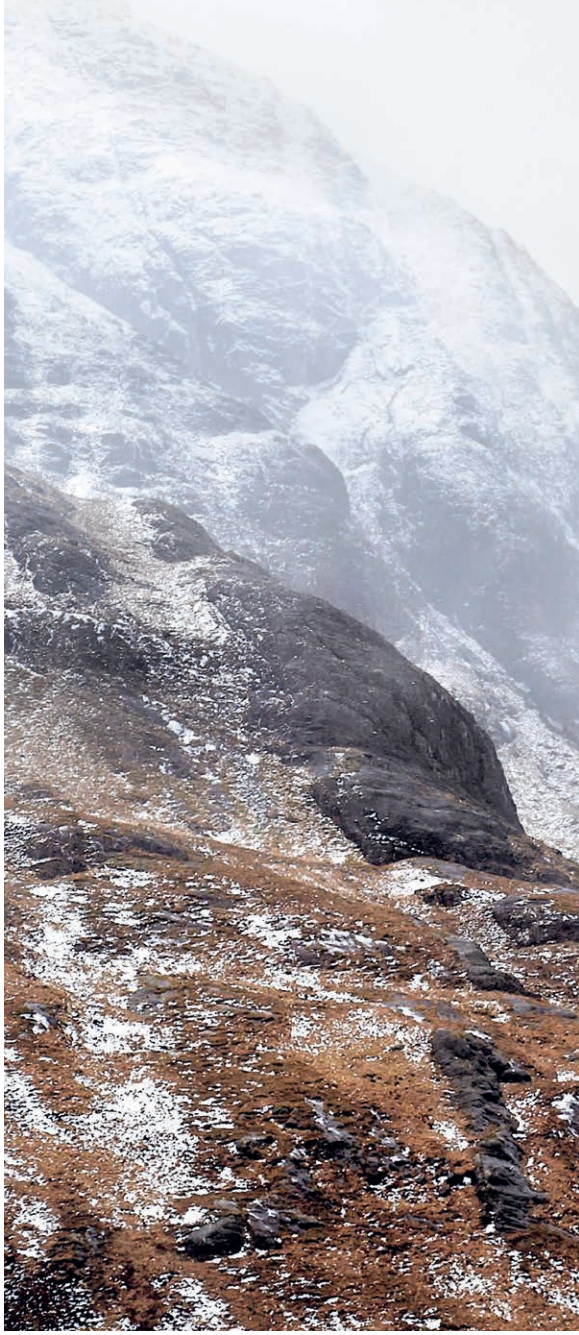
Se svými 742 metry není Pap of Glencoe vlastně ani hora neboli „munro“. Ta musí nad mořskou hladinu čnít alespoň 3 000 stop, tedy lehce pod 915 metrů. Všemu nižšímu se říká kopec. Na Skotské vysočině najdeme 282 „munros“, z nichž nejvyšší je Ben Nevis s 1 345 metry. Právě tady docházelo k častým nehodám, což před více než sedmdesáti lety vedlo k založení záchranné služby Glencoe Mountain Rescue, jíž je Andy členem.

Andy se už nemůže dočkat, až dnes ve svých horách otestuje T-Roc Style TDI 4MOTION. Je velkým příznivcem Volkswagenu: sám jezdí modelem T5 TDI, který skýtá spoustu prostoru pro jeho záchranářské vybavení. Na jednodenní výpravu si dnes Andy bere jen vysílačku a lezecké náčiní, takže kompaktní sportovní T-Roc je přesně tou ideální volbou. Tento model s výraznou linií karoserie ve stylu kupé vlastně definuje úplně novou kategorii: CUV, kde písmeno „C“ značí jak „coupé“, tak „crossover“. Výkon 110 kW (průměrná spotřeba v litrech na 100 kilometrů: 5,6 ve městě, 4,8 mimo město, 5,1 kombinovaně; emise CO_2 v gramech na 100 kilometrů: 134 kombinovaně; třída účinnosti: B), sportovní režim, pohon všech kol v základní výbavě a volitelná dvouspojková automatická převodovka – T-Roc je jako stvořený pro aktivní jízdu. A Andy zcela jistě aktivní řidič je. Na sedačku spolujezdce s kontrastním obšitím pokládá vysílačku a horolezecké rukavice a vyráží. →

»KDYŽ SE PŘIDÁ DÉŠŤ NEBO SNĚŽENÍ, LEZCI SNADNO ZTRATÍ ORIENTACI.

Zvědavá zvěř přijde až k autu, protože doufá, že lidé v něm by mohli mít něco na zub.

V pozadí lze rozeznat skalní útvar známý jako Tři sestry. Abyste ho mohli vyfotit, můžete se vyšplhat na protější skálu a doufat, že se opar na chvilku protrhá. Nebo můžete jednoduše počkat u silnice, než se změní počasí a vy budete mít jasný výhled.

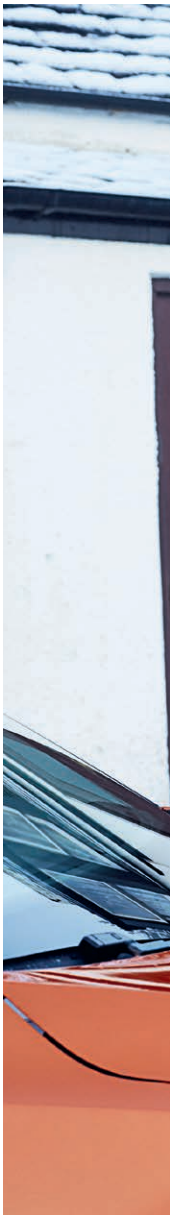


Silnice A82 protíná oblast Glencoe a Glen Etive a na obě strany z ní vybíhají zpevněné i nezpevněné cesty do řady údolí. Vyplatí se udělat si na ně odbočku, protože každé údolí je jiné a nabízí odlišné pohledy – na konci se ale musíte otočit a vrátit zpět na A82. Mapy oblasti lze koupit v obchůdku vedle Glencoe Mountain Rescue Centre.

„Glencoe je komplexní pohoří s obtížným terénem. Najdeme tu spoustu roklí, útesů a skalních stěn. Lidé odjinud počasí, především vítr, často podceňují. Pokud dole u moře fouká 50 mil za hodinu, což není neobvyklé, pak v tisíci metrech to bude třikrát víc: 150 mil neboli 240 kilometrů za hodinu. Když se k tomu přidá déšť nebo sněžení, lezci velmi snadno ztratí orientaci," říká Andy. Právě to je důvodem, proč horští záchranáři mají ročně osmdesát až sto zásahů.

Během domácí pohotovosti může kdykoli zazvonit telefon a policie ohlásit nouzový stav. Andy kvůli tomu už přišel o několik narozeninových oslav svých dětí i o další společenské události. Hůř než on to snáší jeho rodina, protože pro horského záchranáře znamená každé SOS okamžitý adrenalin. „Když nám policie ohlásí nouzové volání, spojíme se s volajícím a snažíme se určit jeho polohu. Požádáme například o popis nápadného skalního útvaru, který vidí. A když sami nepřijdeme na to, kde může být, zeptáme se Waltera," popisuje Andy. Pastýř Walter Elliot starší je zakladatelem místního záchranného sboru. Jeho synové Walter mladší a Willie, oba rovněž pastevci, do něj vstoupili v padesátých letech minulého století. Dnes je Walterovi 86 let, je obdivuhodně svěží a pořád ve střehu. Žije dole v údolí ve svém rodném domě, který je dnes památkově chráněný, a disponuje fotografickou pamětí: zná každý balvan, rokli, všechny obrysy v okolí. A to v každé roční době: během zeleného léta, v rezavých barvách podzimu i pod příkrovem sněhu. Walter je zkrátka živoucí mapa údolí. Andy popisuje, jak vypadá typická záchranná akce: „Díky tomu, že tak dobře hory známe, zraněného nebo ztraceného člověka lokalizujeme a najdeme průměrně do patnácti minut. Jeden tým vyráží v autech okamžitě, druhý o něco později následuje v Transporteru. A když je potřeba, vyšleme i vrtulník." →

Individuální nastavení pro téměř všechny povětrnostní podmínky a povrchy. Pomocí 4MOTION Active Control můžete auto přizpůsobit třeba na jízdu v terénu nebo po sněhu.



WALTER ELLIOT STARŠÍ ŽIJE DODNES V DOMĚ, V NĚMŽ SE PŘED VÍCE NEŽ OSMDESÁTI ŠESTI LETY NARODIL. DŮM JE DNES CHRÁNĚNOU PAMÁTKOU.

Téměř do každého terénu

I když zrovna není nutné volat o pomoc, je terén v údolí plný nástrah. Počasí se rychle mění a už za několik hodin může hory pokrývat sníh, přes silnici se může převalit lavina nebo tající sníh zaplaví část cesty. Podmínky jsou velice proměnlivé: podklad může být kluzký, mokrý, namrzlý nebo zasněžený. Kolikrát vyjedete ze zatáčky a máte před sebou úplně jiný povrch. Do takových podmínek je sebevědomý kompaktní T-Roc ideálním společníkem. Je to zejména díky voliči 4MOTION Active Control, kterým lze volit několik nastavení pro různé podmínky, jako je právě sníh nebo jízda v terénu. Andy s chutí zkouší, čeho je tohle CUV schopné. Jede rychle, prudce zatáčí i brzdí. Stejně přistupují zkušení horalové k lezení: testují si povrch a pak jdou tak daleko, jak to jen jde. „Sebedůvěra v horách je výsledkem zkušeností, dobrého tréninku a poučení z předchozích chyb," dodává Andy.

Po třech desítkách let lezení v evropských horách, od Alp po Nordkapp, Andy moc dobře ví, o čem mluví: „Klíčem k úspěchu je věřit sám sobě. Všichni chceme vyrazit ven do přírody a užívat si. Když ale chcete dosáhnout svých cílů, musíte být v tom, co děláte, dobří. A musíte být odolní a i v těžkých situacích věřit ve své síly. Pokud tuto sebedůvěru máte, bude z vás dobrý horolezec. A teprve tehdy se můžete stát platným a spolehlivým členem týmu."

Jsou dny, kdy se Andy rád toulá po horách sám: „Úplně mě to pohltí. Zapomenu na celý okolní svět. Častokrát se dostanu do míst bez známek civilizace. A to je opravdu mimořádný zážitek. Výzvy, kterým na Vysočině čelíme, mohou být skutečně extrémní." A na závěr dodává: „Hory mohou být malé. Ale zážitky z nich obrovské."

SERVIS

Vy a auto: **propojeno.**

Informace o svém vozidle, analýzy řidičského stylu nebo spotřeby, úkoly a výzvy, kontakty na servisního partnera nebo volání v případě poruchy – to vše mohou majitelé novějších Volkswagenů sledovat na svém chytrém telefonu či tabletu. Závidíte jim, protože vaše auto to neumí?

Už nemusíte. Pokud má váš vůz v rodném listu rok 2008 a víc, můžete s ním být v neustálém kontaktu díky aplikaci Volkswagen Connect. Lze ji rovněž využít u nových aut bez systému Car-Net. Je to velice užitečný pomocník, s nímž můžete optimalizovat provoz svého automobilu, který usnadní cestování, pomůže v nouzi a rovněž zjednoduší servis a údržbu vozu – aplikace vás propojí nejen s vaším vozem Volkswagen, ale i s celou autorizovanou sítí našich servisních partnerů v okruhu asi sta kilometrů od vaší aktuální polohy.

Mezi další výhody patří přístup k důležitým informacím o stavu automobilu a k jeho výstražným upozorněním, tísňové volání s určením polohy, vedení knihy jízd včetně analýzy provozních dat, vyhodnocování řidičského stylu včetně tipů pro hospodárnou jízdu nebo určení polohy zaparkovaného vozu včetně navedení k němu. Jako bonus jsou v nabídce zábavné výzvy a úkoly.

Kolik to stojí?

DataPlug pořídíte za 990 korun, včetně DPH, u všech autorizovaných servisních partnerů.

Co k tomu potřebujete?

Jednu malou krabičku: jmenuje se DataPlug a snadno ji zapojíte k diagnostickému rozhraní OBD2 vlevo pod přístrojovou deskou u řidiče. Do chytrého telefonu si pak nainstalujete bezplatnou aplikaci (pro iOS od verze 9.0 a pro Android od verze 5.0). DataPlug se následně propojí s mobilním zařízením prostřednictvím Bluetooth.

Můj Volkswagen

Funkce zobrazuje, v jaké kondici váš automobil je. Ukáže vám množství paliva v nádrži, datum první registrace, blížící se servisní intervaly nebo kolik kilometrů jste ujeli na letních a zimních pneumatikách.

Jízdy

Start, cíl, datum a čas, doba jízdy, vzdálenost a náklady na cestu – všechny tyto údaje se zaznamenávají do vaší virtuální knihy jízd. Můžete zde také analyzovat svůj jízdní styl nebo zobrazovat statistiky ujetých kilometrů, dobu jízdy či průměrnou rychlost. Můžete rovněž zadávat účel a klasifikaci jízd a vše pohodlně exportovat ve formátu PDF.

Jak jezdím?

Tato funkce graficky ukazuje zrychlování, brzdění, rychlost, otáčky motoru a teplotu chladicí kapaliny. Na základě těchto dat aplikace počítá, jak hospodárně jezdíte, a ukazuje příslušné skóre. Za šetrnou jízdu sbíráte body, aplikace vás pomocí tipů hospodárnosti rovněž učí.

Jakou mám spotřebu?

Aplikace zaznamenává všechna tankování, k nimž je potřeba zadat podrobnější údaje, jako je například cena za 1 litr. Máte tak neustálý přehled o tom, kde a za kolik jste koupili benzin či naftu a jaké jsou vaše měsíční náklady na pohonné hmoty.

Kde jsem zaparkoval?

Funkce ukazuje aktuální polohu vašeho auta. Můžete se k němu nechat dovést nebo jeho polohu sdílet například se spolujezdci. Můžete také sledovat, kdy vyprší doba zaplaceného parkování.

Pomoc!

Pokud se váš vůz na cestě porouchá nebo dojde k nehodě, můžete přímo z aplikace zavolat na nepřetržitou národní servisní linku nebo na infolinku Volkswagen.

Kde je servis?

Aplikace zobrazuje servisní partnery v okolí: můžete je přímo kontaktovat nebo se k nim nechat navigovat.

Výzvy

Cestování má být také zábava. Při různých úkolech a výzvách se můžete poměřovat s ostatními řidiči Volkswagenů, sbírat body a trofeje. Jak? Třeba úspornou jízdou – když se budete snažit vyvarovat krátkých pojížděk. Jakmile nasbíráte určitý počet bodů, postoupíte do další úrovně, kde čekají nové výzvy.

»PŘEHLÍDKA FUNKCÍ PRO KAŽDOU SITUACI.

www.volkswagen.cz

Nabíjecí stanice pro váš elektromobil. Webasto Pure.

Jednoduchá. Spolehlivá. Praktická. Rychlá.

Mobilita zítřka je čistá, udržitelná – a elektrická, proto stále více řidičů přesedá do elektromobilů. Obyčejná domácí zásuvka však není dimenzovaná na trvalé nabíjení s vysokým nabíjecím výkonem. Navíc vyžaduje výrazně více času – především u elektromobilů s většími bateriemi a delším dojezdem. My máme efektivní, časově úsporné a bezpečné řešení: nový nástěnný box **Webasto Pure Wallbox,** který vám vedle vysokého nabíjecího výkonu poskytuje také maximální bezpečnost a komfort.
Webasto Pure Wallbox zakoupíte u našich autorizovaných partnerů značky Volkswagen.

Webasto

Aby Váš Volkswagen zůstal Volkswagen.
Volkswagen Service.

Volkswagen

PRO KAŽDÝ TERÉN

Na chalupu, na ryby, **na Kamčatku.**

Od malého rošťáka jménem T-Roc po impozantní Touareg. Volkswagen nabízí kompletní škálu SUV a dalších modelů, které se jen tak nezaleknou ani divokého terénu.

Text Štěpán Vorlíček
Ilustrace Kristína Šimková
Foto Volkswagen AG

» SE SVĚTLOU VÝŠKOU AŽ 285 MILIMETRŮ SE TOUAREG **NEBOJÍ ŽÁDNÉHO TERÉNU.**

Touareg

Jméno nese po severoafrickém kočovném kmeni Tuaregů a v bratislavské továrně se vyrábí od roku 2002. Vývoj probíhal ve spolupráci s Audi a Porsche s cílem vytvořit terénní vůz, který by se řídil jako sporťák. V roce 2007 v rámci marketingové kampaně táhl Boeing 747 a dodnes drží rekord pro největší zatížení tažené osobním automobilem. Mezi zajímavosti modelu můžeme zařadit šestilitrový dieselový motor W12 o výkonu 331 kilowattů, verzi R50, která jako třetí Volkswagen dostala do vínku označení „R" a již pohání pětilitrový vznětový motor V10 o výkonu 257 kilowattů, nebo verzi Race Touareg, která vznikla v roce 2004 pro Rallye Dakar.

T-Roc

Tento mladíček se jako koncept představil na autosalonu v Ženevě v roce 2014 a původně se o jeho sériové výrobě vůbec neuvažovalo. Jenomže to dopadlo úplně jinak a loni v srpnu spatřil světlo světa malý kompaktní vůz, v pořadí čtvrté SUV značky. Na první pohled zaujme svým veskrze hravým kabátem: prosvětlené lemy mlhovek vpředu či ostře tvarovaný C sloupek s chromovanou lištou. K tomu odlišně lakované A sloupky nebo celá střecha – no řekněte sami, není to švihák?

» JMÉNO TIGUAN VYHRÁLO V ANKETĚ NĚMECKÉHO ČASOPISU AUTO BILD.

Tiguan

První vlaštovka automobilky v segmentu malých SUV. Poprvé jsme ho mohli vidět v roce 2007 ve Frankfurtu a od té doby si získal srdce obrovského zástupu příznivců: celosvětově se jich prodalo už na jeden a půl milionu. Víte, odkud pochází jeho jméno? Vzniklo spojením slov tygr a leguán, a nese tak v sobě pořádnou dávku síly a dynamiky. Dodejme, že ve hře byla také jména jako Namib, Rockton, Liger, Samun nebo Nanuk.

V6
6AV 7351

» VÝPRAVA TRVALA 66 DNŮ A JAKO PRVNÍ V AUTECH ZDOLALA STŘEDOKAMČATSKÝ HŘBET.

Amarok

Neúnavný dříč, kterého jen tak něco nezaskočí. Kabina s jednou nebo dvěma řadami sedaček, náhon jen zadních nebo všech kol, klasická konstrukce s příhradovým rámem, zadní náprava odpružená listovými pery a velké terénní srdce. Vyrábí se od roku 2010, kdy se také stal hlavním podpůrným vozidlem Rallye Dakar: „sloužilo“ jich tam pětačtyřicet. Byl i oficiálním vozem organizátorů během zimní olympiády v Soči v roce 2014. Právě z této verze vznikla varianta Amarok Polar Expedition – tři speciálně postavené a vybavené kusy se zúčastnily šestnáct tisíc kilometrů dlouhé expedice z Moskvy na Kamčatku. Devítičlenný tým je zapsán v Guinnessově knize rekordů za nejdelší off-roadovou výpravu jedním státem.

Golf Alltrack

Představovat Golf by bylo příslovečným nošením polínek do lesa. Připomeňme tedy, že tento populární kombík existuje i v úpravě pro lehký terén se jmenovkou Alltrack. Nejde samozřejmě o žádný off-road, ale díky vyšší světlé výšce, vnějšímu oplastování a pohonu všech kol si vůz směle poradí s kluzkým podkladem, nějakou tou polní cestou k chalupě na horách i lehkými dunami na pláži.

Golf Country

Na závěr malý pohled do historie, k počátkům segmentu SUV. Tenhle jeho předchůdce byl oblíbený hlavně v Alpách. Jak by také ne, vždyť vypadá jako nasupený teréňák: světlá výška 210 milimetrů, ochranné rámy vpředu i vzadu, pohon všech kol Syncro, ochranný plech pod motorem, ochrana zadního diferenciálu nebo rezervní kolo zvenčí na odklápěcím rameni. Na výrobě se podílel rakouský závod Steyr-Daimler-Puch, z něhož vyjelo celkem 7 735 těchto modelů.

» EDICE COUNTRY GTI S VÝKONEM 85 KW BYLA URČENA POUZE PRO ČLENY TÝMU.

CALIFORNIA GRAND

Luxusní jachta na kolech.

Plnohodnotná koupelna, víc místa na spaní vzadu, dvě délky rozvoru. Nový „bydlík“ na cesty za dobrodružstvím postavený na novém Crafteru je na světě. A slibuje pořádnou porci svobody, prostoru a komfortu.

»CALIFORNIA, KTERÁ BRÁZDÍ SVĚTOVÉ SILNICE UŽ PŘES TŘI DESETILETÍ, TEĎ DOSTÁVÁ VĚTŠÍ SESTRU.

Dvě verze plné prostoru

Všichni světoběžníci mohou jásat: už zkraje příštího roku se u prodejců objeví zbrusu nová California, tentokrát s přídomkem Grand. Bude k mání ve dvou verzích: s délkou 6, respektive 6,8 metru a dvěma variantami uspořádání prostoru na spaní. Plnohodnotnou koupelnu, parádně vybavenou kuchyň a světlý a vzdušný „obývák" samozřejmě nabídnou obě.

Ideální pro rodiny: dětští cestovatelé najdou ležení v nově provedené alkovně. V kuchyni nechybí 70litrová výsuvná lednice s mrazákem, dvouplotýnkový plynový vařič nebo dřez. K velkému jídelnímu stolu se pohodlně usadí čtyři strávníci. Zvláštností novinky je velká koupelna se sprchou i toaletou.

SRAZ

Festovní Volkswagen fest.

Letiště v Hosíně u Českých Budějovic už potřetí hostilo Volkswagen fest, velký svátek všech příznivců značky. Sešlo se jich tu opravdu hodně – travnatou letištní plochu zaplnilo přes šest stovek aut různého stáří i různých modelů, která spojují dvě véčka ve znaku. A právě příležitost obdivovat zajímavá auta a popovídat si s jejich majiteli o jejich příbězích (a taky o tom, co všechno už u nich museli opravit či vyměnit) je to, o co tady běží. Atraktivitu Volkswagen festu samozřejmě zvyšuje bohatý doprovodný program – jako třeba oblíbené sprinty nebo možnost otestovat nové modely či večerní koncert kapely Ready Kirken. Ale to hlavní, proč sem fandové značky VW jezdí, je možnost setkat se s dalšími podobnými „šílenci" – s lidmi, kteří mají rádi Volkswageny a pro dobrý stav svého plechového mazlíka neváhají obětovat čas (a mnohdy také hromadu peněz). S několika z nich jsme se na slovíčko zastavili i my.

Text Roman Peterka
Foto Tomáš Zumr

» PRO AUTO SI JAKUB DO ANGLIE DOLETĚL, **DOMŮ S NÍM DOJEL.**

Pankáč na kolečkách

Na tomhle autě je vidět, že má něco za sebou, majitel jen ošetřil původní lak, aby rez nemohla dál pracovat, ale známky času zachoval. Uvnitř je zařízen originálně – včetně sudu (kde není pivo, ale slouží jako úložný prostor). Ač by se podle nápisu „Tommy's Rum Bar, Almond Beach, Barbados" mohlo zdát, že tenhle busík brázdil pláže v Karibiku, ve skutečnosti je všechno jinak. „Auto bylo vyrobeno jako verze pro americký trh, to je poznat podle pozičních světel. Do Ameriky bylo dodáno v dubnu 1970 a jezdilo až do roku 2010 někde okolo Oklahomy. Pak ho koupil někdo z Anglie, já jsem ho před dvěma lety našel na E-bayi," popisuje příběh auta jeho současný majitel Jakub Vyhlídka. O nápis na boku se postaral člověk, který auto v roce 2010 koupil do Anglie. „Jezdil na dovolenou na Barbados a moc si to tam zamiloval v jednom hotelovém resortu, kde byl na pláži Tommy's Rum Bar, tak si pak nechal písmomalířem na auto namalovat tuhle reklamu na oblíbený podnik," říká Jakub s úsměvem. Pro auto si do Anglie doletěl, domů s ním dojel. Cestu dlouhou 1 300 km zvládlo na jeden zátah, pouze tehdy odešel startér. Teď vozí majitele a jeho rodinu spolehlivě po celé Evropě – loni vyrazili s busíkem do Itálie, letos zvládl výlet na Glossglockner. „A tajný sen pro příští desetiletku je dát jednou výlet na nejsevernější bod Evropy, norský Nordkapp," plánuje.

»TOMUHLE AUTU SE DO KUFRU VEJDE MAXIMÁLNĚ PÁNSKÝ DEŠTNÍK.

Buginou pro rohlíky

Pavel Glasser má na výlety perfektní kombinaci – busíka (T2 Vestfalia) a bugginu postavenou na podvozku Brouka. „Do busíku se sbalíme, na áčko za kouli zapřáhneme bugginu a vyrazíme. Jako si někdo táhne na výlet normálním autem karavan, my si táhneme za busíkem bugginu. V busíku bydlíme a bugginu mám, abych měl čím v kempu jezdit pro rohlíky," směje se Pavel Glasser. Je to nadsázka, protože jak přiznává, hlavní důvod, proč si pořídil bugginu, byl jiný. „Špatně se s tím závodí a já potřeboval jako každý chlap něco na vyblbnutí," přiznává. „Ale vyrážíme s ní občas i na výlety, dojeli jsme s ní s manželkou i do Chorvatska a zpátky. Bagáž nám samozřejmě vezl kamarád, se kterým jsme tam jeli, protože tomuhle autu se do kufru vejde maximálně pánský deštník, a to ho ještě před tím musíte zlomit," dodává.

»BRADLEY AUTOMOTIVE STAVĚLA TAHLE AUTA NA PODVOZKU BROUKA.

Batmobil, nebo Upír z Feratu?

Tohle autíčko vyvolávalo velkou pozornost. Zaslouženě, je to vážně unikát. V České republice je takřka na 100 % jediným zástupcem svého druhu, po celém světě jich je maximálně 150 (tolik jich bylo vyrobeno, otázka je, kolik se jich zachovalo). Jde o výrobek americké firmy Bradley Automotive. A co má společného s Volkswagenem? Bradley Automotive stavěla tahle auta na podvozku Brouka, další části jsou všehochuť nejen z různých aut, ale třeba i z letadla (některé součásti přístrojové desky). Auto bylo možné koupit buď jako „stavebnici" s podrobným návodem, jak si ho poskládat dohromady vlastními silami, nebo si ho nechat vyrobit u Bradleyho. V tomto případě šlo o druhou možnost, vyrobeno bylo v roce 1977. „Po letech se dostalo do Nizozemska, pak ho koupil jeden náš vzdálený známý, který ho prodal na Slovensko. A odtud jsem ho koupil já," říká majitel auta Emil Roděj, který se sice jako sběratel specializuje na předválečné Brouky, ale tady ho fascinovaly nahoru vyklápěcí dveře. „Údajně se tímhle autem nechali inspirovat ve Škodovce, když vytvářeli prototyp auta pro film Upír z Feratu," říká Emil. Podobnost by tu určitě byla. Jak ale Emil podotýká, auto vypadá podstatně lépe, než jezdí. „Není to žádné žihadlo, jede to prostě jako šestnáctistovkový Golf," říká.

Pěnové derby

Honza Pavlů, kterému neznámo proč přezdívají ve VW Polo clubu „Skin", je chlapík s velkým smyslem pro humor. Proto kývl na náš návrh vyfotit se se vým VW derby poté, co mu auto Tibor z Chemical Guys pokryl celé od čumáku až po záď pěnou z autošamponu Mr. Pink. Krasavci schovanému pod nánosem pěny je už 39 let, najeto má ale pouhých 27 000 km. Přesto na něm byla a ještě je spousta práce.

„Koupil jsem to od pána, který to auto měl 19 let zavřené v garáži. Bylo úplně dobité, ale cena byla dobrá, tak jsem ho vzal," vypráví. Byl to další kousek do sbírky – dohromady už v ní Honza má šest aut. „První jsem si koupil v roce 2008, když se u nás ve Valdicích dělal sraz Polo clubu a přišel tam chlapík, že má před barákem staré Polo, a kdo ho chce, za šest stovek korun si ho může odvézt, jinak ho dá do šrotu. Tak jsem ho koupil a pak další, pak další na náhradní díly... a už jsem se do toho zamotal," směje se Honza.

»TAK JSEM HO KOUPIL A PAK DALŠÍ, PAK DALŠÍ NA NÁHRADNÍ DÍLY.

DAS WELTAUTO

Jak se **správně projet.**

V minulém vydání jsme přinesli několik tipů, na co se soustředit při koupi ojetého vozu. Dnes se zaměříme na to, čeho si všímat při testovací jízdě. U Das WeltAuto je totiž předváděcí jízda samozřejmostí a každý zákazník má možnost si vůz prověřit a vyzkoušet jeho jízdní vlastnosti na vlastní kůži.

Motor
Měl by bez problémů naskočit na první pokus. Při pozvolném rozjezdu by vše mělo jít hladce, bez cukání či klepání. Zkuste také zrychlovat a motor vytočit až k červenému poli otáčkoměru – neměli byste pociťovat ztrátu výkonu nebo prodlevy. U přeplňovaných motorů „turbodíra“ bude, po krátké chvíli by se však měl dostavit citelný nárůst síly.

Převodovka
Lze řadit všechny stupně hladce a přesně? Zkoušejte to při pomalé i rychlejší, sportovnější jízdě s vytočeným motorem. U automatu nesmí být slyšet žádné zvuky, které ukazují, že reakce ústrojí není střelhbitá. Změna převodů má být plynulá, bez rázů. Zkuste také zacouvat – nesmí se zdát, jako by prokluzovala spojka; auto také nesmí poskakovat, to je první signál začínajících problémů.

Brzdy
Rozjeďte se vysokou rychlostí a prudce, vší silou šlápněte na brzdový pedál (pozor na okolní provoz!). Pokud slyšíte nezvyklé zvuky, rány nebo vibrace, není to dobré znamení. Zkuste také brzdit opakovaně a sledujte, jestli brzdy neztrácejí účinek, tedy takzvaně nevadnou. Na volné rovné silnici na chvíli pusťte volant a sledujte, zda při brzdění vůz netáhne na jednu stranu.

Tlumiče a podvozek
Ještě před jízdou zatlačte na blatník nad tlumičem a sledujte, zda se vůz bez mrknutí vrátí do původní polohy – rozhodně by se neměl pohupovat. Při jízdě prudce zabrzděte a sledujte, jestli auto nemá tendenci se hluboce ponořit a pak zpátky zhoupnout. Vibrace a rázy od nerovností na vozovce by se neměly přenášet do řízení – to může značit vadné čepy, stabilizátory nebo závěsy ramen.

Ložiska a poloosy
Tohle už asi slyšel každý – charakteristické hučení od kol signalizuje opotřebená ložiska. Během jízdy otáčejte volantem na obě strany, jako byste „šněrovali“ silnicí – při postupném zatěžování na jedné straně se hukot zvyšuje? Nedobrá zpráva. Poloosy vyzkoušíte na nějakém prostornějším plácku. Pomalu se rozjeďte v kruhu a postupně – a prudce – zvyšujte rychlost. Nemělo by se ozývat nic neobvyklého, především ne lupání a cvakání.

Sedí vám?

V neposlední řadě je důležité i to, jak se v autě cítíte. Máte dobrý výhled? Vyhovuje vám nastavování polohy sedačky a zrcátek? Je vám sedačka pohodlná? Tyto parametry totiž celkovou spokojenost s autem výrazně ovlivňují. Důležité také je dobře posoudit, jestli vám sedí velikost vozu a vnitřní uspořádání prostoru.

www.dasweltauto.cz

Zkus kus za kus

Oceňování a výkup protiúčtem

Najdeme nového páníčka pro vaše staré auto

Věděli jste, že přes program Das WeltAuto můžete vůz nejen koupit, ale také prodat? Profesionálové z Das WeltAuto ocení vaše stávající auto a nabídnou vám férovou částku. Tu pak můžete použít na pořízení novějšího, bezpečnějšího a pohodlnějšího modelu z nabídky téměř 3 500 kvalitních ojetých vozů Das WeltAuto. Zeptejte se na podrobnosti u některého z našich více než 50 prodejců.

Das WeltAuto.
Kvalitní ojeté vozy. Garantováno.

Podporováno značkami

SEAT

Užitkové vozy

Partner financování

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES
ÚVĚR. LEASING. POJIŠTĚNÍ. MOBILITA.

Detail

Stěrače máme na autech přes veškerý technologický vývoj už desítky a desítky let takřka v nezměněné podobě. Zapátrali jsme po tom, jak jejich historie začala.

Jak to tak bývá, kdo přišel s návrhem „něčeho jako stěrač“ první, je obtížné určit. Kandidátů je totiž hned několik. Kolem roku 1903 si nezávisle na sobě návrhy patentovali James Apjohn, Robert Douglass a Mary Andersonová. I když... ještě dřív to možná stihli polský koncertní pianista Józef Hofmann a Mills Munitions z Birminghamu. Je v tom zmatek.

Za stěračem hledej ženu

Mary Andersonovou k myšlence přivedla jízda newyorskou tramvají. Ošklivý zimní den, plískanice – a chudák řidič skoro nevidí vpřed. Pomáhá si tak, že otevře okno a vystrčí ven hlavu. To má ovšem za následek fujavici a sníh uvnitř vozu. Automobilisté na to jdou ještě jinak: většinou zastaví, vystoupí a sklo otírají tím, co je zrovna po ruce: tabatěrkou, cibulí, bramborou či mrkví. Později i hadrem nebo kusem houby. Milé Mary to nedá spát a snaží se vymyslet ústrojí uvnitř kabiny, které by otíralo sklo zvenčí. Za pár měsíců je na světě dřevěné rameno potažené pryží. Pohání ho páka a pružinový mechanismus, díky němuž se rameno posouvá po skle. Andersonová sice získává patent, její vynález se ale nijak zvlášť neujal. Přišel totiž příliš brzy – asi o dekádu dřív než v Americe nastal ten pravý automobilový boom.

Stírání na kolejích

Jen o pár měsíců dřív než Andersonová si Američan Robert Douglass patentuje „čistič oken kabin lokomotiv“. To bylo v březnu 1903. V říjnu téhož roku britský patentový úřad registruje „aparát na čištění oken lokomotiv, vagonů a dalších strojů“ – vynález Jamese Apjohna používá ručně nebo motorkem poháněné kartáče a stěrky, které se po skle pohybují shora dolů.

»STĚRAČE SE STALY BĚŽNOU VÝBAVOU NĚKDY KOLEM ROKU 1916.

Elektřina na scéně

V příběhu stěračů figuruje ještě jedna žena. Charlotte Bridgewoodová si v roce 1917 registruje vynález, který je podle všeho prvním elektricky poháněným stěračem. I když se neujme (místo gumových čepelí využívá válečky), jde o důležitý milník.

Problém s chybějící rukou

Během dalších dekád původní návrh Mary Andersonové rozpracovávají další a další vynálezci, kteří stěrače postupně přivedou víceméně do podoby, kterou známe dnes. Nevýhodou však zůstává, že za deště musí řidič jednu ruku obětovat na stírání vody ze skla. Chytré hlavy proto usilují o automatizované řešení s motorem. Jde třeba o stěrač upevněný uprostřed horní hrany okna od havajského zubaře Ormanda Walla nebo o dvojitá ramena vně i uvnitř (vodu stírala guma, vnitřní orosení plsťové stěrky). A to je vlastně příchod stěračů tak, jak je známe dnes.

První místo v ostřikování

První dvě desítky let minulého století měla auta stěrače v párech uchycené na horní hraně skla, s vývojem elektrického pohonu se přesunuly dolů. Někdy kolem roku 1935 přichází na svět první ostřikovač a koncem let padesátých se objevuje dnes běžná věc: dvojité či trojité setření po použití ostřikovače. Zadní stěrače můžeme najít už na autech ze čtyřicátých let, jejich rozmach nastal až v sedmdesátých letech: jedním z průkopníků bylo mimo jiné Porsche 911 v roce 1966.

Když zastavíš, nestíráš

V roce 1922 získávají bratři Folberthovi z Clevelandu patent na první plně automatické stěrače. O jejich pohon se stará vakuum od sání motoru. Stěrače mají uživatelsky příjemné gumové čepele, rychlost jejich pohonu je však závislá na rychlosti jízdy: otevřená škrticí klapka znamená pokles vakua a zpomalení či zastavení stírání. Nicméně vakuový princip si postupně získá na velké popularitě a v autech ho najdeme až do roku 1960.

FINANCIAL SERVICES

Nadílka balíčků už na podzim.

Zadání: co vznikne, když do jedné rovnice poskládáte následující? Golf + Touran + 5 let + 60 tisíc kilometrů. Ano – nové servisní balíčky.

Abychom rovnici podrobněji vysvětlili: nová nabídka servisních balíčků se týká modelů Golf a Touran, balíček dostanete zdarma při pořízení automobilu prostřednictvím našeho financování a jeho výhody můžete čerpat, dokud nenajedete 60 tisíc kilometrů nebo neuplyne pět let od koupě.

Tři výhody

Pět let je celkem dlouhá doba, a tak se snadno může stát, že cena práce v servisu i ceny náhradních dílů zdraží stejně jako jakékoli jiné zboží nebo služby. S našimi balíčky se toho ale bát nemusíte: garantujeme fixní servisní náklady, takže máte jistotu, že nezaplatíte nic navíc.

Nemusíte jezdit jen na jedno místo. Svůj Volkswagen můžete svěřit kterémukoli autorizovanému servisu podle libosti – můžete je střídat podle toho, kde jste spokojeni. A přitom nemusíte koukat na to, jestli je jeden dražší než druhý.

Servisní balíček je pevnou součástí konkrétního auta stejně jako jakákoli jiná výbava. Pokud tak budete chtít svůj vůz (mladší pěti let nebo s méně než šedesáti tisíci najetými kilometry) prodat, díky nevyčerpanému servisnímu balíčku si za něj můžete říct vyšší cenu. Nový majitel „předplacený“ servis dočerpá.

Dárek na cestu? To se hodí!

5 LET SERVIS ZDARMA

Pořiďte si nový Volkswagen Golf, Golf Variant, Sportsvan nebo Touran s financováním od nás a dostanete balíček SERVICE na pět let nebo 60 000 km zdarma!

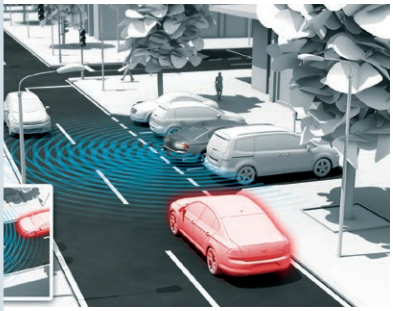
Zeptejte se svého dealera vozů Volkswagen nebo ho najděte na www.vwfs.cz/autorizovani-prodejci-servisy

Volkswagen Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

tipy&triky

Jak to vidí záchranář. Když se člověk dostane k dopravní nehodě, je potřeba jednat rychle a správně. Zeptali jsme se odborníka, co to vlastně znamená.



1

ZASTAVTE BEZPEČNĚ.

Když jdete pomáhat jiným, nesmíte ohrozit sami sebe a své blízké. První rada proto zní – bezpečně zastavit. „Většinou to je až za místem nehody, byť vhodnější by to bylo před. Než si ale člověk uvědomí, co se děje, místo přejede," říká záchranář Lubomír Molnár. Auto zastavte tak, aby nepřekáželo – budou přijíždět vozy záchranářů, a to z obou směrů. Pamatujte také na své spolucestující: dejte jim reflexní vesty a odešlete je do bezpečné vzdálenosti. „Ale opravdu bezpečné, ne hned za svodidla. Může dojít k další nehodě a podobně, takže jejich místo je docela daleko od silnice," doplňuje.

2

ZJISTĚTE A ZAJISTĚTE.

Postarejte se, aby přijíždějící řidiči věděli, že se před nimi něco děje. Každého napadne výstražný trojúhelník, ten ale dlouho nevydrží. Lepší je vyslat sto až dvě stě metrů před nehodu někoho (ve vestě!), aby ostatní upozorňoval a zpomalil. Zjistěte situaci: počet zraněných a jejich stav. A také to, zda nehrozí něco dalšího: převrácení nabouraného auta, jeho pád ze srázu, vznícení... „Chci jen podotknout, že samotná přítomnost kouře nemusí znamenat plameny. Například po výbuchu airbagů v okolí nějakou chvíli může zůstávat dým. Ale samozřejmě obezřetnost namístě je," upozorňuje Molnár. Než se pustíte do pomoci zraněným, zatáhněte ruční brzdu, a pokud to situace dovoluje, opatrně vypněte zapalování – tím zajistíte, že nedojde k samovolnému odpálení airbagů, což je velice nebezpečné.

3

PŘIVOLEJTE POMOC.

Jednou z častých chyb je, že na dispečink záchranářů volá řidič projíždějícího vozu, který nezastaví. Nemůže tak vědět, co se stalo, jestli jsou zranění, kolik jich je – navíc je velmi obtížné určit polohu nehody. „Byli bychom opravdu rádi, kdyby tohle lidé nedělali, jen to všechno zbytečně komplikuje," apeluje záchranář. Máte volat na linku 112, nebo rovnou hasiče či záchranku? „Hlavní je zavolat, dispečinky si hovor mezi sebou snadno předají. Obecně lze pro krizové situace u dopravních nehod doporučit číslo 112 – linku obsluhují hasiči a příjezd záchranných složek budou koordinovat," říká Molnár.

»ČASTO SE STÁVÁ, ŽE **LIDÉ ODMLOUVAJÍ.**

4

VĚŘTE DISPEČERŮM.

Dispečeři záchranných služeb jsou zdravotníci školení k tomu, aby poskytovali hlasovou asistenci lidem na místě nehody. „Vědí, co dělají, a mají zkušenosti. Nedohadujte se s nimi a nechte se vést. Často se stává, že lidé odmlouvají, že se něco na kurzu učili jinak – a drahocenný čas běží," popisuje záchranář další z nešvarů.

5

ZAVOLEJTE RADŠI ZNOVU.

V chaosu kolem dopravní nehody se může pohybovat několik lidí a všichni často spoléhají na to, že na tísňovou linku už někdo zavolal – a nakonec nezavolá dlouhou dobu nikdo. Jestli si nejste jisti, je lepší zavolat znovu, operátor si s tím poradí.

6

VYTÁHNOUT, NEBO NECHAT?

Lidé často váhají, jestli mají zraněného vytáhnout ven, nebo nechat v havarovaném autě. Pokud nedýchá, nebo si tím nejste jisti, pak ho vytáhněte a začněte s první pomocí. Zrovna tak, pokud situace může eskalovat (požár, nabourání dalších vozidel a podobně). V ostatních situacích zraněného kontrolujte – především jeho dech – a čekejte na profesionály.

Jděte na to chytře

Pro dispečera je jednou ze stěžejních informací, kde k události došlo. Víte přesně, na kolikátém kilometru dálnice jste? Mezi jakými vesnicemi hluboko v lese na okresce? Dokážete ve svém chytrém telefonu bleskurychle najít aktuální GPS souřadnice? To zvládne v tom stresu málokdo. Řešení však existuje: aplikace Záchranka. Stisknutím jediné ikonky dispečerovi odešlete svou aktuální polohu a on může ihned vyslat posádku. Celá věc se tak maximálně urychlí. „Pokud bych mohl čtenářům klást na srdce jedinou věc, je to tahle: stáhněte si do telefonu aplikaci Záchranka. Ohromně tím nám všem ulehčíte práci," prosí Lubomír Molnár.

LUBOMÍR MOLNÁR

Od roku 2003 pracoval jako zdravotnický záchranář výjezdové skupiny, třináct let také jako letecký záchranář u Zdravotnické záchranné služby Libereckého kraje. V současné době působí jako dobrovolný člen horské služby.

ISTRIE

Poloostrov **ryb a lanýžů.**

Přímořská letoviska Istrijského poloostrova – Poreč, Rovinj, Pula a další historická městečka patří mezi českými turisty k nejoblíbenějším. Většině z nich není neznámá ani zdejší gastronomie, v níž se mísí středomořská kuchyně s kontinentální.

Text Jarmila Kultová
Foto Profimedia, Shutterstock

Když nahlédneme pod pokličku istrijské gastronomie, můžeme tušit vliv italské, rakouské i francouzské kuchyně. Kreativita zdejších kuchařů posunula běžná jídla do roviny výjimečných specialit, které jinde nenajdete.

Co dá moře

Rybářské bárky přijíždějí každý den s nákladem nalovených čerstvých ryb a kuchařům stačí je co nejchutněji připravit. Přes veškeré úsilí dopravovat ryby do vnitrozemí co nejrychleji je doma nikdy nebudeme mít na talíři tak brzy. Už proto stojí za to je tu zkusit, abychom dokázali ocenit jejich pravou chuť. K přípravě většinou stačí kromě soli trocha olivového oleje a vína.

V Pule se těší pozornosti gurmánů z celého světa rybí hospůdka Konoba Batelina, kde můžete kromě obligátních „ligní na žaru“ (grilovaných olihní) ochutnat i plátky čerstvých syrových ryb, jakési istrijské sašimi, jak pokrmu přezdívá šéfkuchař podniku David Skoko. Tímto způsobem servíruje třeba pražmu nebo makrelu a rybí maso ochucuje pouze citronovou šťávou, olivovým olejem a česnekem. Vyhlášené jsou i zdejší chobotnice anebo svatojakubské mušle.

„Mezi nejoblíbenější delikatesu patří lahodné krevety z Kvarnerského zálivu. Mořské plody si vychutnáte ve vyhlášených restauracích Barba Danilo v Rovinji nebo Konoba Bare ve Funtaně,“ radí Josef Trejbal, ředitel portálu Letuška.cz.

Lignje na žaru neboli grilované olihně či kalamáry patří k nejoblíbenějším a také nejznámějším pochoutkám. Za vyzkoušení (ideálně zároveň s nimi) rozhodně stojí i místní divoký chřest.

Možná se tu setkáte s rybami ropušnice či mořský okoun, který se jen lehce upraví na olivovém oleji s česnekem, rajčaty a bílým vínem. Z mušlí a směsí ryb se tu připravuje buzara, která se dusí v hrnci se zeleninou. Běžně se v restauracích za přijatelné ceny podávají mušle a olihně. Za humry, raky, langusty nebo ústřice si trochu připlatíme.

Kromě ryb si můžeme pochutnat i na drůbežím či jehněčím masu, které je provoněné aromatickými bylinami. Nejčastěji se používá šalvěj, rozmarýn nebo bobkový list. K žádnému jídlu nechybí zeleninové saláty přelité olivovým olejem.

Dalším typickým jídlem Istrie je maneštra – hustá polévka z mladé kukuřice, fazolí, ječmene a zeleniny, která se často konzumuje jako hlavní jídlo. Lze do ní dát všechno, co zahrada nabídne, jak říkají místní.

Těstoviny v osobitém podání

Od Italů Chorvaté převzali i výrobu těstovin, ale časem změnili nejen jejich názvy, ale přizpůsobili si k obrazu svému i jejich tvary. Milovníky těstovin by mohl zmást název istrijské lazaně. Nejde totiž o plátky, které se skládají na sebe a prokládají omáčkou, nýbrž o široké nudle. Jejich jednoduchý tvar je výhodný k přípravě různých pokrmů, včetně tvárných hnízd pro bílé lanýže.

Nejznámější istrijskou těstovinou jsou fuži – malé tenké čtverečky zarolované do trubiček. Jeden růžek se přimáčkne, →

TIP

Vzdálenost do Puly 850 km

Doba jízdy asi 9,5 hodiny

Rada na cestu Pokud chcete jet autem přes Villach, nejjednodušší je koupit si on-line nejen digitální rakouskou dálniční známku, ale i průjezdy tunely. Mýtné brány pak projedete bez čekání.

Středověké městečko Motovun se vine kolem kopce ve spirále, která končí na náměstí s kostelem. Připomíná království z pohádky.

aby se přilepil, a tak váleček drží tvar. Nejčastěji se servírují jako příloha k tzv. žgvacetům (z italského guazzetto = dušené maso), což jsou vlastně guláše nejčastěji z drůbežího či zvěřinového masa ochucené česnekem a dušené na víně.

Ve Svetvinčenatu a jeho okolí jsou oblíbené těstoviny vřetenového tvaru – pljukanci. Podávají se s kousky pršutu a divokého chřestu s místním nastrouhaným sýrem, který se vyrábí ze smíchaného ovčího a kozího mléka. Ostatně pršut – sušené vepřové maso – je také běžnou součástí lokální kuchyně.

Lanýžové království

Istrie je však především vyhlášenou oblastí lanýžů, kterým se tu říká stejně jako v Itálii tartufi. Místní pochopili až začátkem minulého století, že tato delikatesa může být součástí gastronomie. Několika druhům lanýžů se tu daří po celý rok, a ty nejcennější, bílé lanýže *(Tuber magnatum pico)*, jejichž cena může přesahovat i tři tisíce eur za kilogram, se na trhu objevují na podzim, přičemž jejich sezona trvá přibližně do konce roku.

Hlavním nalezištěm této nejdražší pochoutky je Motovunský les, který se nachází podél řeky Mirny, pod hradbami stejnojmenného městečka. Podle mezinárodních odborníků a gastronomické prezentace Zlatý lanýž v restauraci Marino v Kremenji u Momjanu se istrijský bílý lanýž vyrovná tomu nejcennějšímu z Alby. Jeden americký novinář dokonce odhalil, že mnohé lanýže z Alby jsou vlastně původem z Istrie.

Slavný francouzský gastronom Bruno Clement, známý jako „král lanýžů", na speciální prezentaci kulinářského umění v restauraci Valsabbion, která se nachází nedaleko Puly, toto rozhodnutí na podzim roku 2003 i veřejně potvrdil. V Motovunském lese se našel bílý lanýž, který byl oficiálně registrován jako největší bílý lanýž všech dob, vážil téměř půldruhého kilogramu.

Ještě nedávno se istrijské lanýže dostávaly do luxusních světových restaurací jen jako pašované zboží a byly prodávány bez uvedení původu anebo s nepravým původem, a to italským. Dnes již obyvatelé Istrie svoje lanýže dokonce nechtějí vyvážet, neboť je předkládají hostům doma.

Pokrmy, které se tu již tradičně připravují z lanýžů, jsou velmi jednoduché. Nejčastěji se strouhají na čerstvě uvařené těstoviny fuži, noky nebo omeletu zvanou fritaja, a to přímo u stolu před hostem.

Danijel Dado Đekić

ŠÉFKUCHAŘ MICHELINSKÉ RESTAURACE MONTE V ROVINJI

Nejlepší produkty z rovinjského trhu jsou pro mě každodenní inspirací stejně jako barvy pro malíře. Díky jejich kombinování a vytváření nových směsí a za použití vhodných kulinářských technik tak vytvářím nové kreace mimořádné konzistence a překvapivých chutí. V naší restauraci připravujeme tři menu: červené, zelené a modré. Červené obsahuje šest charakteristických jídel připravovaných z nejlepších místních surovin a kombinovaných způsobem, který zdůrazňuje a zachovává jejich původní chuť a vůni. Zelené se skládá ze šesti kreativních jídel ze zeleniny, divokých bylin a mléčných výrobků z místních farem, polí, lesů, luk a pastvin našich certifikovaných producentů a sběratelů. A modré je ze šesti jídel zaměřených na současné, vzrušující chutě a kombinace s použitím inovativního způsobu vaření.

90 minut
celkový čas

1/5
obtížnost receptu

4
počet porcí

Istarska jota

1 šálek fazolí, půl sáčku kysaného zelí, 500 g uzených vepřových žebírek, 2 bobkové listy, celý pepř, 100 g uzeného vepřového bůčku, 2 stroužky česneku, 1 hrst nasekané zelené petrželky, 2 větší brambory, sůl

Namočené fazole nesléváme a vaříme ve stejné vodě, ve druhém hrnci vaříme zelí a ve třetím uzená žebírka s bobkovými listy a kuličkami pepře. Než se vše uvaří, nasekáme uzený bůček na kostičky, přidáme rozetřený česnek a směs smícháme se zelenou petrželkou. Jakmile jsou fazole a zelí alespoň napůl měkké, scedíme je a dovaříme společně s uzenými žebry. Zároveň do hrnce přidáme bůčkovou směs a na kostičky nakrájené brambory. Vše vaříme doměkka. Žebírka k polévce servírujeme na samostatném talíři.

»MÍSTNÍ KUCHYNĚ ALE KROMĚ RYB A MOŘSKÝCH PLODŮ **NABÍZÍ I HUTNĚJŠÍ KOUSKY.**

V kárované **náladě.**

GTI. Jen si to řekněte nahlas: gé-té-í. Nevyvolávají ve vás tahle tři písmena rozechvění? Jsou přímo ztělesněním rychlosti a sportovního ducha s vůní benzinu. Pokud vaše srdce tluče v rytmu GTI, pak pro vás v autosalonech Volkswagen mají pár drobností v tom správném stylu. Máte ve svém okolí podobně postiženého jedince? Tak neotálejte a předzásobte se, koncem roku se dárky budou hodit...

DO
MĚSTA

Ke správnému GTI neodmyslitelně patří sedačky vyvedené v designu GTI-Clark. Připomínat vám ho může hrnek na kávu nebo čaj a stylový obal na iPhone 7. Na masku chladiče nabroušených Volkswagenů si vzpomenete při každém placení: praktická peněženka na sobě má voštinovou strukturu.

NA
VÝLET

Hrnek GTI je nejlepší plnit z podobně stylové lahve. Je vyrobená z titanu, opatřená nylonovou rukojetí a samozřejmě charakteristickým kárem. Vejde se do ní 0,65 litru tekutiny, která díky bezpečnostnímu uzávěru spolehlivě zůstane uvnitř.

DO
KAŽDÉHO POČASÍ

Na podzimní vycházky se bude hodit příjemný, měkký, pletený tunel beze švů, který lze nosit jako šálu, čelenku i čepici. A když zaprší, vhod přijde deštník. Deštník GTI, samozřejmě. Robustní, pevný, s osmi výztuhami a kovovými špicemi.

Originál

Transporter na skútru Představujeme vám jedinečné kousky mezi Volkswageny a vyprávíme jejich příběhy.

Je vám jedenáct a máte tátu kutila, který má rád klasické „busíky“ od Volkswagenu a je zároveň nadšeným skútristou. Takový mix nemůže skončit ničím jiným než pořádně bláznivou záležitostí ve stylu udělej si sám.

Ten táta se jmenuje Jay Dyer a před šesti lety – v roce 2012 – předělal sajdkáru svého skútru na zmenšeninu klasického Transporteru T2, aby se s ním jeho syn Kaine mohl stylově vozit po anglickém venkově.

Plášť, chcete-li karoserii sajdkáry, koupil v Belgii, načež strávil sedm měsíců úpravami, lakováním a vymýšlením způsobu, jak tuto překrásnou skořápku k vozíku připevnit.

Jak sám autor přiznává, kdekoli se s tímto výtvorem objeví, je středobodem zájmu. Lidé ho zastavují, vyptávají se, chtějí se fotit. A pozor, ten skútr není – ač by se to na první pohled mohlo zdát – slavná Vespa. Jedná se o model Lambretta z roku 1961 od původně milánského výrobce Innocenti.

Založení továrny Lambretta:
1947 (zánik v roce 1972)
Náklady na výrobu sajdkáry:
2 500 liber (lidé Dyerovi prý nabízeli i osm tisíc)
Délka přestavby:
sedm měsíců

CONSTRUCT®

JEDINÁ JISTOTA PRO VÁŠ VŮZ

CONSTRUCT STEERING

Nová generace zabezpečení pro vozy bez řadicí páky

Chrání vůz před neoprávněným nastartováním, znemožňuje s vozem odjet.

CONSTRUCT STEERING je určen pro vozy, u nichž není mechanická vazba mezi voličem řazení a převodovou skříní, jako je joystick. Zabezpečení blokuje volantovou tyč, takže není možné s vozidlem odjet, a zároveň chrání vůz proti neoprávněnému nastartování.

www.construct.cz

Pro CEO, kteří se ucházejí
o pozici nejlepšího táty.
Nový Touareg.
Podnikejte s rodinou velké věci.
Volkswagen Touareg krásně zapadne do vašich rodinných i business plánů. Výbava, kterou od něj očekáváte, je pro něj samozřejmostí. Navíc nabízí zcela novou digitální přístrojovou desku Innovision Cockpit, asistenta nočního vidění Night Vision, LED-Matrix světlomety IQ. Light nebo systém aktivní stabilizace náklonu. Takže s přehledem ustojíte jakékoliv dobrodružství, do kterého se pustíte.
Nečekáme na budoucnost. Tvoříme ji.
www.volkswagen.cz/touareg
Volkswagen
Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu Touareg: 6,6–6,9 l/100 km, 173–182 g/km. Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.