

Vlasta Korec a Touareg na letošním Dakaru  
Rozvoz kávy elektromobilem e-up!

# Volkswagen Magazín

01/2020



**Caddy 5**  
Digitální generace





# Bezpečný v každém nebezpečí

## Multivan 6.1

Nový Multivan 6.1 vás nikdy nenechá ve štychu. Je vždy v pozoru a během jízdy pro vás hlídá odstup od ostatních vozidel, drží se v jízdním pruhu a jeho pozornosti neuniknou ani dopravní značky. Nevadí mu ani převzít za vás volant – a tak si můžete užít snadné parkování třeba s rukama za hlavou. Buďte vždy v bezpečí a jezděte s tím, na koho je spoleh.

Na obrázku je model s příplatkovou výbavou. Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> modelu Multivan: 6,2–8,8 l/100 km, 164–204 g/km.

[vw-uzitkove.cz](http://vw-uzitkove.cz)



**Užitkové  
vozy**



# Sedm věcí

Zajímavosti, které jsme před psaním tohoto čísla nevěděli.

# 1



## 19 500 tun

Tolik kávy ročně Češi vypijí.  
A zajímají se stále o tu kvalitnější!

[Strana 30](#)



## 70 let

Tak dlouho už je tady  
s námi ikonický Volkswagen  
Transporter.

[Strana 70](#)

# 2



# 3

**„Pro manévrování ve městě je ID.3 nejlepší auto, jakým jsem kdy jel,”**  
referuje Marek Zamarski  
o jízdních vlastnostech vozu.

[Strana 52](#)



# 4

**„První tři dny na Dakaru to ještě jde, pak ale přichází únava a spánkový deficit,”**

říká Vlasta Korec, řidič doprovodného vozu Touareg a moderátor letošního Dakaru

[Strana 24](#)

## Golf účastníkem expedičního rallye

Stačilo třetí generaci trochu upravit a najednou zvládl tisíce kilometrů cestou necestou na dobrodružné rallye Gumbalkan.

[Strana 44](#)

# 5



## Gramofon v autě?!

Ano, v 50. letech byl dokonce v základní výbavě některých amerických modelů.

[Strana 57](#)

# 6

# 7

## Vyhřívání auta na dálku pomocí aplikace

Jde to! Dokonce se vám může vyhřívát pravidelně v daný čas.

[Strana 16](#)



**18**

Vlasta Korec letos řídil doprovodný vůz na Dakaru a byl jím náš Touareg. Čtěte o jeho zážitcích.



**64**

Dům za Touaregem aneb představujeme mobilní bydlení budoucnosti.



**40**

Golf má své milovníky i v Česku. Představujeme některé z nich.



**28**

Vzali jsme malý elektromobil e-up! a podívali se na to, co znamená kávové předplatné.



# Obsah

Jaro 2020

**6**

**Novinky** Co se událo v automobilovém světě

**8**

**Nový Caddy** Představujeme digitální generaci vozu

**16**

**Mobilní služby** WeConnect a vyhřívání vozu na dálku

**18**

**Na Dakaru** Rozhovor s Vlastou Korcem

**28**

**Káva až domů** Nový e-up! na kávovém rozvozu

**40**

**Můj Golf** Sedm tváří automobilové ikony

**48**

**Noční vidění** Představujeme technologii z Touarega

**50**

**Za volantem ID.3** První dojmy z testovací jízdy





**58**

Dost možná vůbec nejhezčí veterán. Seznamte se s Karmannem Ghia.



**76**

Nutričně bohatou budoucností jídla by mohla být takzvaná nemasa. O co jde?

**56**

**Evoluce** Jak šel čas s technologiemi v autech?

**58**

**Karmann Ghia** Příběh nejkrásnějšího veteránu

**64**

**Dům za Touaregem** Plnohodnotné bydlení v přívěsu

**70**

**Transporter** Šest generací užitého vozu

**74**

**Financial Services** Nulové úroky na užitkové vozy

**76**

**Nemaso** Budoucnost potravin je tady

**80**

**Styl** Kolekce pro milovníky Golfu

**82**

**T2 jako hrdina** filmu Malá Miss Sunshine

## 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](http://www.boomerang.co.com)

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

**Šéfredaktor:** Jakub Bouda

**Editor:** Adam Pešek

**Grafická úprava:** Jakub Kaše

**Magazín tiskneme na ekologicky  
šetrný papír.**

**E-mail do redakce:**

[magazin@volkswagen.cz](mailto:magazin@volkswagen.cz)

**Uzávěrka vydání:** 20. 3. 2020

**Datum vydání:** 2. 4. 2020

**Místo vydání:** Praha

**Distribuce:** Česká republika

**Periodicita:** 4× ročně

**Prodej inzerce:**

Marek Hammerschmied,  
e-mail: [sales@boomerang.co.com](mailto: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.



# Novinky

**Volkswagen a sport.** Značka se stala globálním partnerem fotbalu. Přijíždí nové sportovní Golfy. A navíc tu mám jedno ocenění pro nový Passat nebo projekt pro turisty v Olomouci.



## Volkswagen fandí fotbalu

Automobilka Volkswagen rozšiřuje své aktivity spojené s fotbalem. Na globální úrovni bude partnerem finálového turnaje EURO i dalších projektů UEFA v čele s Ligou národů, ženským evropským šampionátem a Eurem nadějí do 21 let. V České republice se pak tváří značky stal slavný fotbalový brankář Petr Čech. Jeho doplní i aktivní členové české fotbalové reprezentace Pavel Kadeřábek, Ladislav Krejčí a David Pavelka. Čtveřice bude dlouhodobými tvářemi značky Volkswagen v Česku. „Toto partnerství je pro

mě ctí. Netajím se tím, že jakékoliv partnerství si pečlivě vybírám,” říká Petr Čech. „Moje pozice ambasadora Volkswagenu pro Českou republiku je tak jedním z několika bodů, na kterých jsme se dohodli. Nicméně důležitou součástí spolupráce je pro mě velký zájem Volkswagenu o moji letní Fotbalovou školu, pro niž se značka VW stává hlavním partnerem,” dodala česká brankářská legenda.





## Passat jedničkou mezi fleetovými vozy

Nový Volkswagen Passat zvítězil v prestižní anketě Fleet Derby – Flotila roku 2020 v kategorii Manažerské vozy. V anketě bodoval i Volkswagen e-Golf, který se umístil jako druhý v kategorii Flotilové elektroauto roku 2020, a byl tedy nejlepším čistým elektromobilem. Anketu pořádají odborné časopisy Business Car a Flotila, o pořadích v jednotlivých kategoriích rozhodovalo internetové hlasování. Celkem bylo v letošním ročníku ankety nominováno 45 automobilů. K hodnoceným kritériím patří jízdní vlastnosti, provozní náklady, zůstatková hodnota a další.

## Golf třikrát sportovní

Čerstvými přírůstky do modelové řady osmé generace Volkswagenu Golf jsou sportovní modely GTI, GTD a GTE. Trojice navazuje na tradici dynamických provedení modelu Golf a přináší zákazníkům ideální řešení pro každou situaci. Benzinový Volkswagen Golf GTI má dvoulitrový přeplňovaný motor TSI o výkonu 245 koní, stejný kombinovaný výkon nabízí i plug-in hybridní provedení GTE, které poskytne čistě elektrický dojezd až 60 kilometrů a kombinuje motor 1.4 TSI (150 koní) a elektromotor (115 koní). Golf GTD dostává dvoulitrový motor TDI Evo s výkonem 200 koní. Kromě jízdní dynamiky a podmanivého designu se mohou zákazníci těšit na pokročilou výbavu v oblasti moderní konektivity a také na řadu pokročilých asistenčních systémů.



## Turisty v Olomouci sveze Ološlap

Po Olomouci začalo jezdit netradiční vozidlo, které svým vzhledem připomíná legendární Volkswagen Transporter T1. Jde o šlapací vozidlo Ološlap II Žánek, které slouží coby turistická atrakce. Sveze až třináctičlennou posádku, která vůz pohání šlapáním. V obtížných částech trasy vypomůže posádce elektromotor. Ološlap II má lehkou hliníkovou konstrukci, takže v kombinaci s elektromotorem umožňuje jízdu i seniorům a dětem. Jeho vznik podpořilo AutoCentrum Olomouc, jeden z dealerů značky Volkswagen.







# Caddy 5

## Digitální generace

Ve své páté generaci je Volkswagen Caddy nejen praktickým, ale také skutečně moderním automobilem. Díky nejmodernější platformě MQB nabídne zákazníkům kromě prostoru a pohodlí i špičkové digitální funkce.





## Rodinná pohoda

Caddy je ideální automobil pro práci i rodinné aktivity. Novinka dostala minimalistický a elegantní design, velký důraz byl kladen na vylepšení v oblasti aerodynamiky, která pomáhají snižovat spotřebu paliva a také přispívají k lepšímu akustickému komfortu na palubě. Moderní dodávka Caddy bude k dispozici se čtyřválcovými motory 1.5 TSI o výkonu 116 koní s manuální či automatickou převodovkou DSG a především také ve třech výkonových variacích motoru 2.0 TDI (75, 102 a 122 koní). Nejsilnější provedení TDI budou moci zákazníci kombinovat s automatickou převodovkou nebo s pohonem všech kol 4motion.

Elegantní design dělá  
z VW Caddy páte  
generace **auto pro  
každou příležitost**











**Velký a variabilní  
vnitřní prostor**  
může prosvětlit  
panoramatická střecha

### **Vzdušný interiér**

Jednoduché a účelné tvary karoserie umožňují dokonale využít obestavěný prostor. Posádce tak vůz nabízí velmi vzdušný interiér s množstvím odkládacích míst. Standardní provedení je dlouhé 4 501 mm, delší verze Maxi pak 4 853 mm. Osobní verze mohou být až sedmimístné. Kratší provedení odveze celkem až 3,3 m<sup>3</sup> nákladu, varianta Maxi pojme dokonce až čtyři metry krychlové. Řidičům nabídne nový Caddy celou řadu pokročilých asistenčních systémů, k dispozici bude například adaptivní tempomat, systém pro udržování v jízdním pruhu a mnoho dalších řešení.





## Poctivý pracant

Vedle osobních verzí budou k dispozici i čistě užitkové varianty, které však kladou stejný důraz na moderní řešení. Všechny jsou vybaveny praktickými posuvnými bočními dveřmi, které jsou u běžné varianty široké 701 mm, delší Maxi má 840 mm široké dveře. Nákladový prostor má velkorysé rozměry, i oproti předchozí generaci se podařilo zvýšit maximální výšku nákladového prostoru na 1 273 mm (nárůst o 7 mm). Šířka nákladového prostoru vyrostla o pět centimetrů na 1 606 mm, mezi podběhy je o 60 mm více místa než doposud (celkem 1 230 mm). Délka ložné plochy pak je 1 797 mm u běžné verze a 2 150 mm u provedení Maxi. Díky těmto rozměrům pojme provedení Maxi dokonce dvě standardní europalety. Zajímavostí užitkových provedení je sklopné sedadlo spolujezdce, které vytvoří praktický odkládací stolek. Firmám nabídne Caddy moderní telematické funkce včetně systému pro správu vozového parku.



**Caddy bude k dispozici**  
jak v osobních,  
tak užitkových variantách



# BEZPEČNÁ PŘEPRAVA NÁKLADŮ A ZÁSILEK

**VANLOCK**

Představujeme Vám Vanlock. Univerzální přídavný zámek pro bezpečí přepravovaných zásilek. Homologováno ministerstvem dopravy ČR.



**TOKOZ a.s.**

- Výrobce špičkového mechatronického zabezpečení **TOKOZ ePRO**
- Zakázkově vyrábíme komponenty pro automobily Volkswagen a Škoda
- 100 let české výroby zámků a zabezpečovacích mechanismů





# We Connect

**Mobilní služby.** Víte, že díky aplikaci We Connect můžete svůj vůz ovládat na dálku? Třeba si ho v chladném počasí pěkně dopředu vyhřát. Nebo ho prostě přizpůsobit vašemu dennímu plánu.

Představte si tuhle situaci. Jarní noci ještě provází teploty kolem nuly stupňů Celsia a vy rovnou z postele vybíháte do auta, kterým brzy ráno vyrazíte na schůzku na druhý konec republiky. Teplou kávu nebo čaj už nestiháte a necháváte je až na první benzinku, doma na tu chvíli už ani nemá smysl topit, protože pak stejně budete celý den pryč.

## **Zima v autě? Není problém**

V noci mohlo třeba i mrznout a váš Volkswagen stál od večera zaparkovaný na ulici před domem. To ale nevadí, protože coby volitelnou výbavu jste si do svého vozu nechali namontovat nezávislé topení. To lze ovládat a nastavovat na dálku, z aplikace We Connect v telefonu nebo tabletu. A tak než se oblečete a přichystáte si všechny potřebné podklady pro schůzku, máte dost času topení spustit a auto nechat vyhřát. A to klidně ještě z postele, ze které se vám nijak nechťelo.


**Tip:** Zajímá vás, jestli si váš Volkswagen se službou We Connect rozumí? Na stránce [volkswagen.cz/weconnect](http://volkswagen.cz/weconnect) v sekci „Ověřte kompatibilitu“ to snadno zjistíte.

## **Sladte vůz s vaším časem**

Nezávislé topení lze ale tímto způsobem zapínat a vypínat „ručně“ také podle předem nastavených časů. V pondělí a čtvrtek ráno v sedm chodíte před prací cvičit? Ve středu naopak později, protože jezdíte rovnou ke klientovi? A o sobotách až v půlce dopoledne, než vyrazíte na nákup? Žádný problém, takové pravidelné scénáře si v aplikaci We Connect snadno nastavíte.

## **Už brzy i s navigací!**

Stejným způsobem bude už během letošního roku možné ovládat i navigaci. Přímo v mobilu nebo tabletu najdete cíl své cesty, třeba nejbližší parkoviště u kanceláři klienta, a odešlete ho do auta. Jakmile pak nastartujete, navigace už bude vědět, kam máte namířeno, a rovnou spustí pokyny.



Chcete vždy  
v autě teplo?  
**Aplikace  
se přizpůsobí  
vášemu času**





# Dakar:

## Jedna velká rodina

Televizní a rozhlasové reportéry zavede jejich práce leckam. Málokterému z nich se ale poštěstí splnit si při práci celoživotní sen. Třeba jako Vlastimilu Korcovi, který už jako malý kluk toužil dostat se na rallye Dakar.









**Moje první vzpomínky na rallye Dakar jsou z 80. let, když se na startu v Paříži poprvé objevily liazky a tatrovky. Jaké jsou vaše?**

Já to mám úplně stejně a myslím si, že hodně, ne-li většina Čechů to má také tak. Moje první vzpomínka je, jak každý večer sedím před televizí u zpráv a čekám na reportáže z Dakaru. Ty třicetivteřinové klipy jsem si pak ještě dlouho přehrával v hlavě.

**Pamatujete si nějaký dodneška?**

Kupodivu si moc nevybavuji záběry z jízdy pouští. Spíš si pamatuji prology a úplně nejvíc start celé rallye, která tehdy ještě začínala v Paříži snad přímo pod Eiffelovkou. Já byl tehdy ve věku, kdy mi začínal „vonět benzin“ a dostal jsem od táty první motorku, takže jsem to fakt hodně prožíval.

**Představoval jste si už tehdy, že se na trať rallye sám vydáte?**

Můj táta vlastnil spediční firmu s desítkami kamionů a díky tomu jsem s motory doslova vyrůstal. O závodění jsem tehdy ale spíš jen snil, a jelikož jsem založením fatalista, tak jsem se ty sny nesnažil cíleně přetvořit v realitu. Já obecně radši čekám, jakou šanci mi život sám od sebe přihraje.

**Kdy ta šance přišla?**

Někdy před deseti lety mě oslovil Vlasta Forejt z týmu KB System offroad s nabídkou, jestli bych si nechtěl zkusit zajet OffROAD Maraton. Tam začala moje anabáze s motory a závoděním, která mě dostala až na ten vysněný Dakar.

**Vy jste profesí moderátor a herec. To není úplně kvalifikace, se kterou by si člověk mohl jen tak sednout za volant terénního vozu.**

Je fakt, že během práce v rozhlasu a v divadle jsem na autáky neměl ani pomyšlení. Jak ale šel čas, tak jsem si začal plnit sny, které má spousta chlapů. Zkusit si potápění. Skočít padákem. Jezdit na motorce. Díky práci v rozhlasu a televizi jsem se mohl projet v monopostu Formule 3000 nebo v závodním tahači na okruhu v Mostě. Jak jsem se ale dostal k Vlastovi a k OffROAD Maratonu, to vám vlastně přesně neřeknu. Asi potřebovali nějaký známý obličej a ten můj se jim zrovna hodil.

**Známých lidí je spousta.**

**Ne každý by ale zvládl řídit doprovodný vůz na rallye Dakar.**

Cesta z OffROAD Maratonu do Dakaru byla dlouhá. Začala na sedadle spolujezdce, kde jsem celou první sezonu jen pozoroval a nasával informace. Učil jsem se číst trať, sledoval, jak neefektivněji projíždět zatáčky, kdy brzdit, kdy naopak přidat, aby se při doskoku nerozletěl diferenciál. Na konci první sezony, když měli kluci dobré umístění a pohodu, mě pustili na chvíli za volant. V následujících závodech těch chvil přibývalo. Získával jsem zkušenosti a jistotu a stával se platným členem týmu, se kterým jsem pak poprvé dorazil i do vytouženého Dakaru v Senegal, v rámci Intercontinental Rally.

## Podmínky na Dakaru jsou vážně drsné.

Jezdit v dunách je jako tanec na tenkém ledě

**Jaké to bylo, poprvé jezdit v dunách?**

Ježdění v dunách je jako tanec na tenkém ledě. Dnes vím, že mám s dunami větší zkušenosti než běžný smrtelník, ale absolutně nemůžu tvrdit, že v nich umím jezdit. K tomu jsem se ale musel dopracovat. Když jsme jeli do Senegalu, tak jsem s dunami už měl trochu zkušenosti z předchozích rallye v Kazachstánu a Turkmenistánu. Cítil jsem se jako zkušený jezdec. Hned jak jsme přejeli první dvě etapy z Maroka a dostali se do bivaku na opravdovou poušť, tak jsem hecoval kluky, ať si jedeme zatrénovat do dun. Samozřejmě jsem v jednu chvíli udělal školáckou chybu, nenačetl jsem správně převis a zůstal na něm viset. Zhruba dvacet metrů od tábora, všem závodníkům a mechanikům hezky na očích. Když jsem auto před všemi vyhrabával, tak jsem si radši ani nesundal helmu.

**Co dalšího vás rallye naučila?**

Když zase zavzpomínám na klukovská léta, tak jsem tenkrát žil v dojmu, že na Dakar Češi přijeli v obyčejné sériové liazce a vytřeli s ní konkurenci zrak. Dnes vím, že auta na takto náročné závody jsou na míru stavěné speciály, do kterých automobilky investují miliony. Jinak to nejde, protože podmínky, které musí vozy přežít, jsou vážně drsné.













### **Platí to i pro doprovodná vozidla, která řídíte vy?**

My jezdíme v sériových vozech s drobnými úpravami. Nedostávají samozřejmě takovou nálož jako závodní auta, ale stejně musí absolvovat tu samou trať. Je vlastně obdivuhodné, že jsem nezažil žádnou vážnou poruchu. Ani Škoda Kodíaq, ani Volkswageny Tiguan a Touareg, se kterým jsem byl teď naposled v Saúdské Arábii, mě nikdy neklamaly.

### **Se kterým se vám jelo nejlépe?**

Asi s Touaregem, protože to bylo doslova před pár týdny. Je to vyšlechtěné auto. Velké, pohodlné, robustní. Takový tank, který vám dává najevo, že se na něj můžete spolehnout.

### **Nevím, jak se na to přesně zeptat, ale jaký je to pocit, sedět za volantem a uvědomovat si, že jedete rallye Dakar?**

Já to asi nedokážu popsat. Je to splnění snu. Euforie. Tisíce vjemů spojených do ohromně intenzivního zážitku koncentrovaného do čtrnácti dnů. Navíc sdíleného se stovkami lidí, kteří ho vnímají úplně stejně jako vy. Dakar je jedna velká rodina, která se každý rok sjíždí na sraz. Začíná to už na letištích. Jdete k odbavení a najednou si říkáte: „Hele, támhleta parta chlapů je povědomá. Jasně, to jsou Holanďani! Nazdar kluci, rádi vás zase vidíme.“ Krásné je, že s lidmi z Dakaru se poznáte kdekoli na světě. S jedním chlapíkem, co jezdí v té nejpunkovější kategorii malých motocyklů, jsme se potkali na Intercontinental Rally. Na první pohled jsme věděli, odkud se známe, i když jsme byli na druhé straně světa. Jelikož jel v kategorii malých motocyklů bez jakékoliv podpory, tak mě poprosil, jestli by si nemohl u nás v servisu umýt motorku. Samozřejmě jsme mu pomohli. Je to člen Dakar rodiny.

## **Doprovodná vozidla absolvují stejnou trať jako závodní vozy**

**Tuhle část rallye my vlastně moc neznáme. Vidíme ze závodu záběry, jak auta skáčou přes duny, ale většina života se asi odehrává právě v zastávkách. V bivacích. Na přejezdech.**

Je to tak. My novináři se snažíme přinášet zpravodajství ze všeho, co se dá, ale vjemů a dojmů je tolik, že se nevejdou ani do sebedelší reportáže. Vzpomínám si třeba, jak jedeme pouští a najednou vidíme u trati zaparkovanou motorku. Brzdím, otáčím auto a vidím, jak na duně sedí Dušan Randýsek. Zasloužilý veterán Dakaru, který rallye absolvoval snad na všem, co jezdí. Běžím k němu a volám: „Dušane, jsi v pořádku? Stalo se něco?“ On se na mě otočí a povídá: „Ne, nic se nestalo. Já se jen musel zastavit a chvíli si to tu v klidu užít.“ Dá se popsat, co takového závodníka přinutí zastavit a chvíli se kochat pohledem do pouště? Asi ne. To se musí zažít.

**Předpokládám ale, že závody nejsou jen kochání a pohoda.**

To rozhodně ne. Rallye je náročná, nebezpečná, vyčerpávající.

Málo se spí. Všechno se jede na doraz. Na hranu. Na závodnicích, mechanících a celém podpůrném týmu visí obrovská zodpovědnost. Vyslat na Dakar tým stojí spoustu peněz, a aby se vešel do rozpočtu, musí každý jeho člen zastat několik funkcí. Všechny perfektně. Nikdo si nemůže dovolit udělat sebemenší chybu. První tři dny to ještě jde. Pak se začnou sčítat spánkové deficity, únava ze stovek najetých kilometrů náročným terénem. Začnou přibývat problémy, které se musí řešit. Není to něco, co by zvládl každý.

**Musel jste vy, reportér, ostatním nějak prokázat, že na to máte?**

Myslím, že ne. Já na Dakar jezdím s Barth Racing Teamem, který dává dohromady, vlastní a šéfuje Michal Burkoň, a v něm funguje úplně přirozená spolupráce a respekt ke zkušenostem. Všichni vědí, co mají dělat, všichni jsou si vědomi, že musí fungovat jako soukolí, ve kterém do sebe všechno zapadá. Když jsem tu atmosféru zažil poprvé, tak jsem samozřejmě byl trochu nervózní a hledal jsem mezi ostatními místo. Jakmile se ale přijede na první bivak, zjistíte, že na nervozitu není čas. Všichni jdou pracovat. Ať jste majitel, šéf týmu, mechanik, nebo reportér, hodíte do sebe jídlo a jdete stavět stany, připravovat servis, aby bylo všechno nachystané na okamžik, kdy dorazí závodníci.

**Kdo vám vlastně na rallye vaří?**

O zázemí se stará pořadatel rallye. Přezdíváme mu Dakarský Václavák. Máme obrovskou jídelnu, prostor pro média a briefinky, kavárny, chillout zóny, lékařskou péči. Účast na rallye stojí velké peníze, ale o týmy je postaráno skvěle.

**Dakar už se jel v různých zemích. Jaká se vám líbila nejvíc?**

U mě osobně vede Jižní Amerika. Argentina, Paraguay, Chile, Peru. Přeprava aut lodí a celá agenda kolem týmu sice byla hodně náročná, ale jinak to byly pro mě nejkrásnější rallye. Jak lidmi, tak přírodou a terénem. Zažijete hory, zelené pampy, písečné duny. V jednu chvíli jste na promrzlé horské pláni se sněhem pod koly, pak z ní sjedete do údolí, kde je prales a čtyřicet stupňů. Miluji Česko, ale i tak si říkám, že kdybych se podruhé narodil, tak by mi nevadilo žít další život v Argentině. Moc se mi ale líbil i poslední ročník, který se jel v Saúdské Arábii. Velmi mě překvapili Saúdové, jak jsou přátelští, pohostinní, ochotní pomoci. Ono je to samozřejmě také způsobeno tím, že se mezi nimi pohybujeme jako účastníci rallye Dakar. Ta pozice otvírá hodně dveří.

**Dostala vás role novináře na nějaké extra nepřístupné místo?**

Jednou jsme měli v Bolívii v La Paz volný den. Vzali jsme s mým dakarským dvojčetem Michalem Dvořáčkem kameru a vyrazili do města. Za nějakou dobu jsme přišli k aréně, kde se tlačilo asi pět tisíc lidí a na pódiu hrála kapela. Nakráčeli jsme k obřím vyhazovačům u vchodu, ukázal jsem na naše novinářské visačky a povídám jim: „Dakar TV.“ A oni nás bez rozmýšlení pustili dovnitř. To nás povzbudilo, takže jsme stejnou hlášku zkusili i u ještě větších vyhazovačů pod pódiem a u pořadatelů ve VIP stanu v zákulísí. Abych to zkrátil – asi za čtvrt hodiny stojím, sám nevím jak, na pódiu s mikrofonem a skanduju s celým natřískaným stadionem: „República Checa!“

**První tři dny to ještě jde, pak ale na Dakaru přichází únava a spánkový deficit**

**Zažil jste někdy i moment, kdy jste si říkal: Proč tu já blázen vlastně jsem?**

To víte, že ano. Jako z každého zážitku vám i z Dakaru zbudou v hlavě ty příjemné vzpomínky. Náročných momentů je tam ale každý den spousta. Když člověk leží ve vymrzlém stanu, unavený, rozbolavělý, s vidinou, že má před sebou jen pár hodin spánku a všechno začne nanovo, tak se mu honí hlavou všelicos. Když se ale probudím do zvuku centrál a motorů, pošle mi tělo do mozku dávku adrenalinu a jede se dál.

**Začali jsme povídáním o snech, mohli bychom jím i skončit. Sníte o tom, že si na Dakaru předsednete z doprovodného vozidla za volant vozu závodního?**

Neustále.

**Text** Jiří Holubec **Foto** Barth Racing Team







## Touareg s přezdívkou Vašek najel 9 tisíc km v těžkých podmínkách a ani jednou nezklamal



Vůz poskytl zázemí reportážnímu týmu, který pro fanoušky soutěže natáčet pravidelné zpravodajství pro Českou televizi.

Dakarský Touareg se obešel bez speciálních úprav. Šlo o verzi se vznětovým motorem V6 3.0 TDI 4 Motion o výkonu 170 kW/231 v kombinaci s 8stupňovou převodovkou.

### Vlastimil Korec

Vystudoval Janáčkovu konzervatoř v Ostravě a brněnskou JAMU a ztvárnil řadu rolí v divadlech v Ostravě, Brně, Plzni a Praze. Kromě divadelního herectví působí také jako televizní a rozhlasový reportér a moderátor. Jako řidič doprovodného vozidla se opakovaně účastní rallye Dakar, ze které připravuje reportáže pro Českou televizi a rádio Impuls.

→ Více o účasti Touaregu na Dakaru najdete na [volkswagen.cz/touareg](http://volkswagen.cz/touareg)













# Káva až domů

Káva v Česku je v neskutečném rozmachu a vzniká množství kaváren i v menších městech. Jedním z prvních podniků s výběrovou kávou, která trend u nás odstartovala, byla pražírna Mamacoffee. Vzali jsme nový e-up! a zajeli se podívat, jak se káva vyrábí a dostává k zákazníkům kávového předplatného.





Hlavním bodem pro rozvoz kávy po městě je Nákladové nádraží Žižkov, kde Mamacoffee provozuje vlastní balírnu a školicí centrum. Odtud odjíždějí bedny kávy pro kavárny, balíčky na přímý prodej a právě i kávové předplatné.



V Mamacoffee proces začíná pražením kávy. Tu firma nakupuje férově a bere ji od farmářů, se kterými navázala osobní kontakt.

Alespoň jednou za rok si kávu koupí 95 procent Čechů a celkově jí ročně vypijeme na 19 500 tun. Pijeme ji doma, v práci, v podstatě by se dalo říct, že káva pohání naši společnost. V posledních letech navíc neustále roste poptávka po té kvalitní a jednou z prvních firem, které zájem o ni probudily, byla pražirna Mamacoffee. Dnes provozuje sedm kaváren, dodává výběrovou fair trade kávu do mnoha dalších, má vlastní pekárnu a milovníci kávy si ji zamilovali natolik, že před třemi lety nabídla možnost takzvaného kávového předplatného. To spočívá v pravidelných zásilkách kávy až přímo k zákazníkům domů, případně balíčky doručuje do firem.

„Myslím si, že jsme v neskutečném rozmachu. V mnoha městech vznikají malé pražírny a kavárny,“ komentoval stav kávové české kultury zakladatel Mamacoffee Dani Kolský vloni v rozhovoru pro Český rozhlas. Kvalitní káva se přitom nepozná jen podle pražení, ale promlouvá do ní i původ, stáří nebo způsob zpracování. „Káva z každé země bude chutnat trochu jinak. Třeba kafe z Nikaraguy může být více pískové, Etiopie zase bývají ovocnější. Ale i v rámci země je chuť fixovaná na nadmořskou výšku,

půdu i na to, jak jsou kávové třešně zpracované,“ vysvětlil nám pražič Michal Praslička. Pražení pak je až jedním z posledních kroků, které chuť ovlivní, a pochopitelně pak výslednou podobu ještě určuje způsob přípravy.

Aby si v Mamacoffee udrželi nastavenou laťku co nejvýše, udržují osobní kontakt se svými pěstiteli a snaží se jim pomáhat na mnoha úrovních. Partnerským kavárnám pak poskytují poradenské služby a také pomáhají hledat optimální řešení pro přípravu i svým dalším odběratelům. A koncoví uživatelé, kteří stojí o pravidelný přísun kávy, mohou už tři roky využívat služby takzvaného kávového předplatného. Služba zatím funguje po Praze a jednou za dva měsíce svou pravidelnou várku až domů dostává cca 100 lidí, všichni navíc mají možnost účastnit se kávového workshopu na téma domácí přípravy kávy. Abychom se o kávě a její cestě z plantáží až do vašich hrnků dověděli víc, vyrazili jsme s novým elektrickým modelem e-up! na cestu za kávovým předplatným.

Text Redakce Foto Václav Jirásek

Kávové předplatné  
zajistí pravidelný  
**přísun kávy**  
**až k vám domů**







Větší kavárna  
spotřebuje klidně  
**i desítky kilogramů  
kávy týdně**

Malý elektrický Volkswagen e-up! je pro městský provoz jako stvořený.

Vejde se takřka kamkoliv, s RZ elektromobilu může parkovat i na modrých zónách a vhodný je také na drobnější městské doručování, jako je právě kávové předplatné.







Káva vyžaduje stabilní teplotu a vlhkost, aby nedocházelo ke snižování její kvality. Proto se uchovává v jutových nebo papírových pytlích se speciální vložkou, která zajišťuje stálé prostředí. V balárně mají nižší jednotky tun, aby dokázali pokrýt potřeby svých zákazníků.







Jednou z nejoblíbenějších kaváren provozovaných Mamacoffee je Café Jedna v pražském Veletřním paláci, tedy ve stejné budově, kde sídlí i Národní galerie.



„Lidé by měli pít kávu tak, jak jim chutná, na způsobu přípravy už tolik nezáleží,“ tvrdí dlouhodobě majitel Mamacoffee Dani Kolský. Je tedy jedno, zda si ji dáte v kavárně, či doma, s mlékem či bez mléka. Důležité je najít si vlastní oblíbený způsob.

**Mamacoffee  
provozuje sedm  
kaváren,**  
její kávu však  
najdete i v mnoha  
dalších





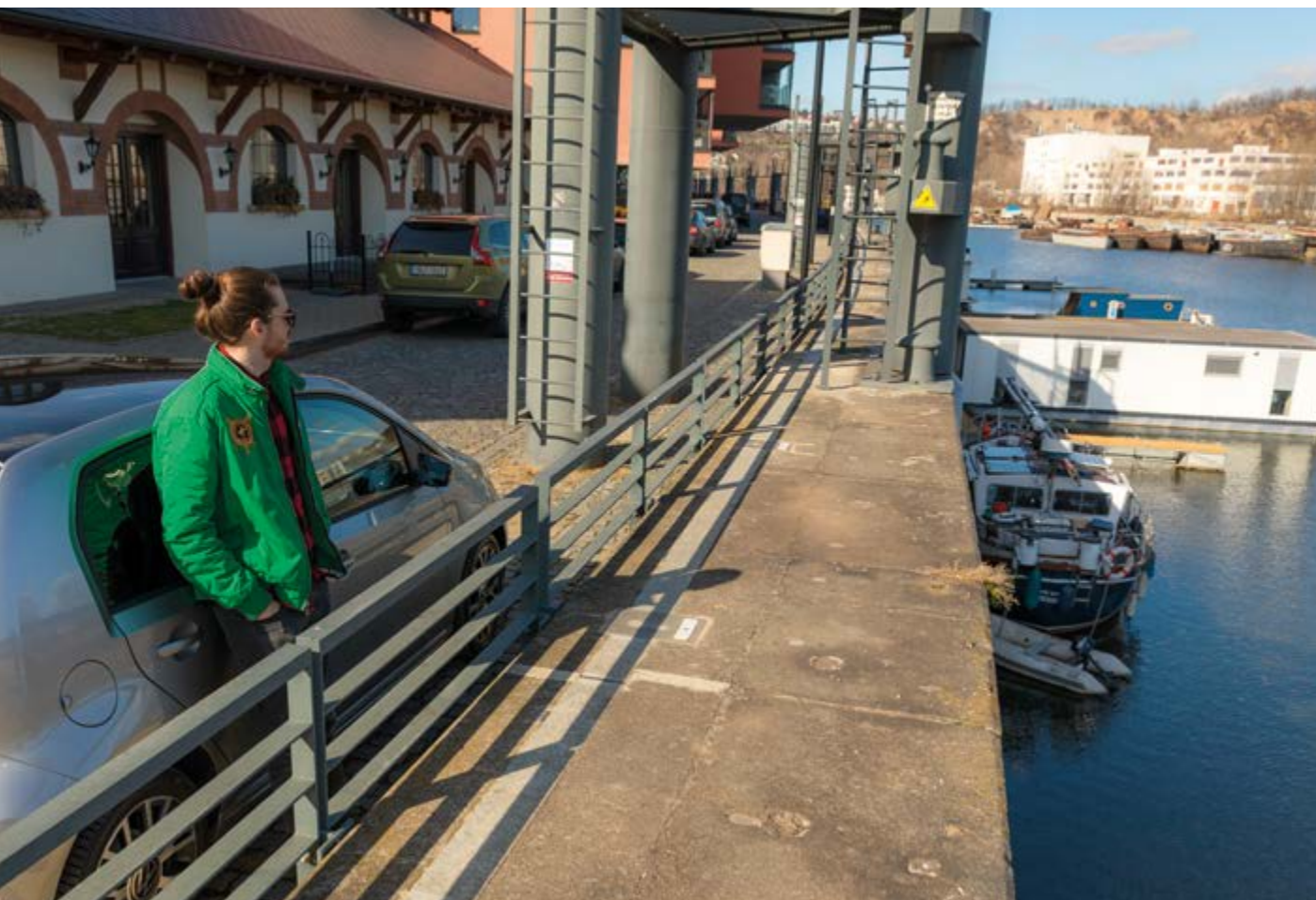




Po Praze se nachází zhruba 250 veřejných dobíječek, pohyb po městě tedy není žádný problém ani s menším elektromobilem typu Volkswagen e-up! Jeho dojezd je až 260 km při plném nabití, dobítí do 80 % zabere necelou hodinu při použití nabíjecího výkonu 40 kW. Můžete ho tedy v klidu nechat na dobíjecí stanici a odběhnout si třeba na oběd nebo nákup.



**Lidé by měli pít kávu,  
jak jim chutná,  
na přípravě tolik nezáleží**



Kávové předplatné odebírá na 100 zákazníků Mamacoffee, především jde o milovníky dobré kávy s pravidelnou spotřebou. Zde kurýr doručuje k zákazníkovi na houseboat Port X, který se nachází v pražských Holešovicích. Ten funguje jako showroom či zážitkové ubytování, proto je třeba, aby v něm káva byla návštěvníkům vždy k dispozici.















# Můj Golf

## Sedm tváří ikony

Čeští zákazníci už si mohou objednávat osmou generaci Golfu. Model s paletou digitálních technologií má v podtitulu jízdu do budoucnosti, u příležitosti jeho příjezdu do Česka jsme se ohlédli i za historií všestranné motoristické ikony jménem Golf. Našli jsme sedm českých majitelů, pro každou generaci jednoho, a přinášíme vám příběhy jich samotných i různých variací Golfu, které dodneška skvěle slouží.



# MK1

## Veterán jako splněný sen

První generace Volkswagenu Golf je vůz, který změnil automobilový svět. V podstatě definoval, jak má vypadat moderní kompaktní hatchback. Dnes je k vidění vcelku vzácně, obzvláště v krásném zrenovovaném stavu, v jakém ho má Adam Čuřín. „Já mám Golfy moc rád, je to taková legenda, jedno ze známých aut, které se mi vždy velmi líbilo. Několikrát jsem je už v minulosti měl, ale vždy tomu tak trochu něco chybělo, auta byla před renovací, neměl jsem na to čas, a tak jsem je pak vždy prodal. Tentokrát jsem se rozhodl, že ho opravdu chci a chci ho zrenovované v parádním stavu,“ popisuje svůj vztah k první generaci.

Auto má několik měsíců, prošlo veteránskou testací a už se s ním těší na nadcházející veteránskou sezonu. „Chystám se tak na jeden nebo dva veteránské srazy, občas ho vezmu na víkendovou projížďku, pokud bude sucho,“ plánuje, že si bude auto hýčkat. Renovací prošel pětidveřový Golf 1.6 Diesel ročníku 1982 v dílně Renovace-pískování pod vedením pana Matuly. „Odvedli skvělou práci, na tom autě je tak 700–800 hodin práce a je to vidět. Bylo rozebrané doslova do šroubku a vše bylo pečlivě zrenovováno,“ vysvětluje Adam Čuřín a dodává, že jde o skvělé historické vozidlo nezapomenutelných tvarů, které ani nemusí být tak náročné jako jiné veterány.

Golf je jedno z nejvšestrannějších aut. **Je skvělý i jako retro závodní vůz**



„Je to vcelku lidové vozidlo, dobře se na něj dají shánět náhradní díly. Nemusíte se s ním bát vyrazit na výlet, parádně vás přenesení do doby 70. a 80. let a hezky si u toho zavzpomínáte, čím tehdy lidé jezdili. Dnešní auta jsou taková přetechnizovaná, tohle opravíte s trochou nadsázky jen s kleštěmi.“  
**Adam Čuřín**





„Původně to bylo zcela sériové auto, dnes má třeba nové vačky a upravené jejich časování, závodní rozvody, keramickou spojku, leštěné kanály v hlavě válců, upravenou palivovou soustavu a závodní podvozek Bilstein. Při jednom ze závodů mi řekli, že s tím šrotem mohu nahoru zkusit vyjet, pak jsem ze 70 aut dojel na mokru jedenáctý ze 48, přede mnou přitom bylo pět formulí.“

**Lukáš Dorinský**

## MK2

### Závodění pro zábavu i dobrou věc

Volkswagen Golf druhé generace coby vítězné závodní náčiní? Ano, i to je možné, v rukou Lukáše Dorinského se vůz, který již má nárok na označení youngtimer, mění ve stroj na sbírání pohárů v závodech do vrchu a dalších. Pod hlavičkou spolku Star Racing Team pomáhají i v různých dobročinných akcích. „Mám rád historická auta a značku Volkswagen, zároveň mě to táhne k závodění. A tak jsem si postupně postavil závodního dvojkového Golfa,“ popisuje své vášně. Se svým „Pepou“, jak upravenému Golfu GTI říká, nasbíral už zhruba čtyřicet pohárů za pódiová umístění v závodech do vrchu a dalších soutěžích. O radost ze závodění se chce Lukáš podělit i s ostatními. Je si vědom toho, že u svého Golfa už

trochu naráží na limity možností auta i své, ale dál jej chce přinejmenším příležitostně využívat při závodech historických vozů.

Neobvyklý závodák má také upoutat pozornost a propagovat i dobrou věc. „Když už jsem vidět, chci, aby to mělo smysl. Někdy přitom stačí málo, podporujeme třeba dárcovství krve, sháněli jsme staré deky do broumovského psiho útulku. Někdy stačí tomu jen věnovat trochu času,“ povzbuzuje ostatní k určité sounáležitosti. Asi největší dobročinnou akcí Star Racing Teamu byla sbírka na podporu zdravotně postiženého chlapce, která se konala v rámci loňského závodu Hronovské zatáčky.





## MK3

### Za dobrodružstvím na Gumbalkan

V dnešní době popularity SUV se zdá, že běžná auta snad ani nejsou dostatečně drsná. Golf třetí generace to ale v rukou Ondřeje Škořepy a jeho party vyvrátil. Cestou necestou absolvoval nezvyklou orientační rallye až v Rumunsku zvanou Gumbalkan, což je opravdu neobvyklá akce. Parta nadšenců si sežene starší auta, která na cestu patřičně poupraví, a vydá se s nimi do rumunských hor. Tam je úkolem projet do cíle závodu v podmínkách, na které auta účastníků původně stavěna nebyla.

Co se samotného auta týče, volba byla vlastně ideální. V amatérský off-road speciál se totiž proměnil Golf z roku

1992 s naftovým motorem 1.9 Diesel. Jednoduchá mechanika, nízký výkon a robustnost tohoto motoru znamenaly, že sice posádka musela počítat jen s pozvolnou dynamikou, nicméně odolný motor se solidním točivým momentem byl v terénu k neutahání. Právě motory byly chloubou třetí generace. Diesely tu poprvé získaly legendární objem 1,9 litru a kromě atmosférického agregátu se postupně objevila i přeplňovaná verze a také proslulá TDI. „Měli jsme na autě spoustu samolepek, ty vždy přidávají výkon,“ komentuje s nadsázkou Ondřej. „Jsme zvyklí na nová auta, tohle nás ohromně vyškolovalo,“ dodává.

„Bylo to úžasně mechanické auto. Nemělo posilovač řízení, po našich úpravách byl komfort minimální, vše, co to mělo, byl volant a pedály. Ale zamilovali jsme si ho. To máte jako s holkou. Taky ji máte rád nejen proto, že je hezká, ale i pro její další vlastnosti, a berete ji i s nedostatky, které má.“

**Ondřej Škořepa**





## MK4 Rodinné kabrio

Golf Cabriolet z let 1998 až 2002 je důkazem nadčasovosti a postupného vylepšování vozu. V té době už se vyráběl ve čtvrté generaci, na jejím designu toto Cabrio i vzniklo, ale pod karoserií se ukrývá technika generace třetí. Někdy tak bývá provedení označováno jako Golf Cabriolet MK3.5. Exemplář vyrobený v roce 1999 si pořídil i Petr Marek. A jak říká, byla to docela náhodná volba. „Jsem fanda značky, vždy mě však víc přitahovala historie vzduchem chlazená. Měl jsem několik Brouků. Jenže když se mi začala rozrústat rodina, zjistil jsem, že to s ním moc nejde,“ naznačuje. S rodinou se s kabrioletem vydal například i na dovolenou do Chorvatska a na svůj Golf bez střechy nedá dopustit. „Dnes dělá radost celé rodině, už to bude hezkých čtrnáct let,“ vysvětluje a dodává, že ani cesty se ženou a dvěma dětmi nejsou problém. „Je to výhoda provedení s plátěnou střechou,“ uzavírá.

„Je to auto, které vám každý den zvedne náladu, i když třeba jen vezete děti do školy nebo pospícháte něco zařízovat. Díky vyhříváním sedadlům a windshotu se s ním dá jezdit prakticky celoročně.“

**Petr Marek**



## Volkswagen Festival

Golf bude i jedním z hlavních lákadel letošního největšího srazu všech fanoušků značky. V tradiční tombole totiž budou jeho účastníci soutěžit o tohoto krasavce bez střechy. Tak si poznamenejte termín 28. až 30. srpna do kalendářů a uvidíme se už tradičně na letišti Hosín!

Rodinné kabrio  
i horský offroad speciál?  
**Golf se v historii  
postupně vylepšoval**



„Díky Volkswagenu jsme se vlastně sblížili s mým přítelem. On vozil auta pro jedno dealerství a dal na Instagram fotku jednoho Passata. Právě kvůli ní jsme si začali psát a vídat se.“  
**Šárka Štěpánková**

„Jednou večer jsem se jela projet a čirou náhodou jsem dojela na benzinku, kde měla nějaká parta zrovna sraz s Golfy. Mysleli, že tam patřím, ale já po chvíli odjela. I díky zvuku si mě ale kluci zapamatovali.“  
**Markéta Ryndová**

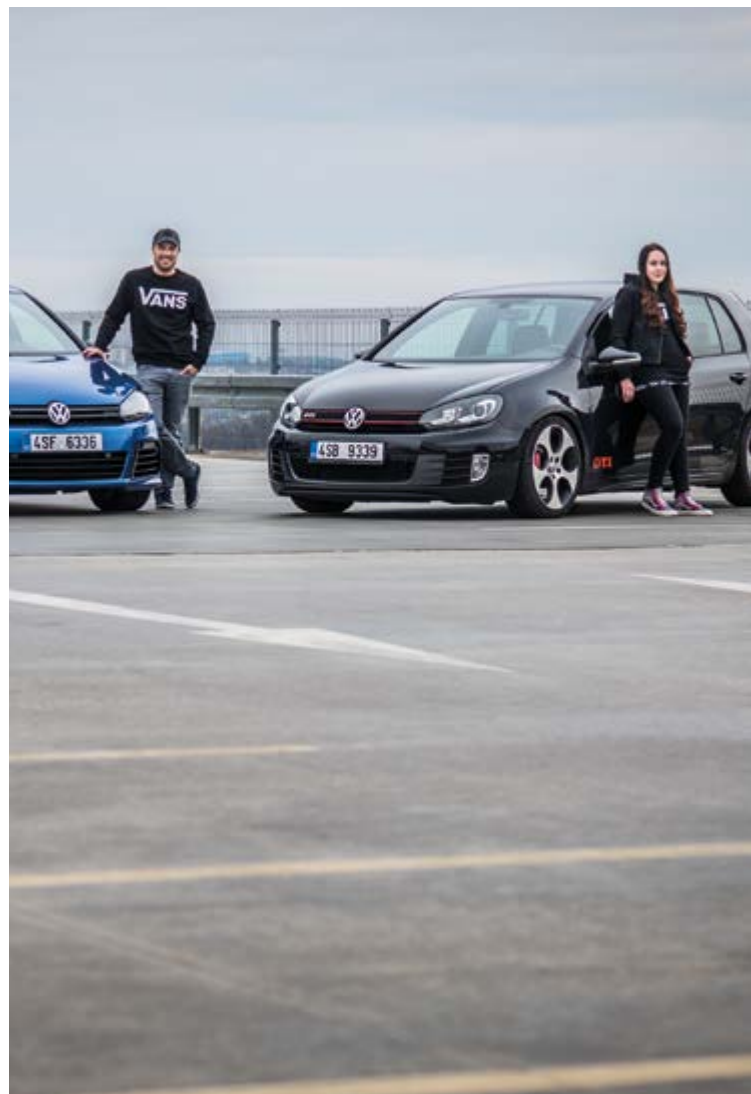


## MK5

### Ideál mladé slečny

Ideální auto pro mladou dívku? No přece Golf. Alespoň tak to vidí Šárka Štěpánková, která už tři roky nedá dopustit na Golf páté generace, svůj vůbec první vůz v provedení 1,6 MPI s výkonem 75 kW. Dodnes je to vlastně příjemné moderní auto, které skvěle padne do ruky a chlubí se nenáročným provozem. „Bylo to moje první auto na rozjezd a teď, po třech letech, jsem s ním stále velmi spokojena,“ usmívá se. Pátá generace byla ostatně známa širokým výběrem motorizací, poprvé se v ní objevil například revoluční přeplňovaný čtyřválec 1.4 TSI.

A proč padla volba právě na Golf? „Přivedl mě k tomu kamarád, jeho táta pracuje pro Volkswagen a mě se to auto vlastně vždy líbilo,“ přiznává Šárka. A dodává: „Obecně jsem na něj slyšela jen chválu, třeba i ohledně spolehlivosti. Navíc není problém sehnat jakékoliv díly a cokoliv snadno opravit,“ říká Šárka o vozu, kterému přezdívá Felix. Tomu už bude brzy patnáct let, ale i s nájazdem asi 135 000 kilometrů je to pořád fešák.



## MK6

### Sportovní láska

Golf šesté generace umí stále podávat skvělé výkony, což dokazují mimo jiné kousky v držení dvojice Markéta Ryndová a Tomáš Langer. Tento pár to má doma z hlediska vozového parku rozdané opravdu hezky. Tomáš má „střelu“ Golf R, Markéta zase hravější GTI stejné éry.

Tomášův vůz má výkon 390 koní, díky čemuž je jeho dynamika opravdu ohromující. „Kromě přeprogramování řídicí jednotky motoru a převodovky jsem si většinu úprav dělal sám,“ chlubí se s tím, že má nové sání, výfuk s menším odporem spalin, výkonnější palivové čerpadlo a větší mezichladič stlačeného vzduchu. „Můj Golf GTI má čtyřpístkové brzdy z Audi TT RS,“ přidává se Markéta. Oba jsou ale hrdí na jednu věc, zvuk svých aut. Ty jsou oblíbené už od uvedení první generace GTI, od té doby se ostatně stalo u Volkswagenu tradicí, že si podobní nadšenci své vozy tuní dle vlastních představ o sportovním vozu.





## MK7

### Nadčasové moderní auto

Končící sedmá generace Volkswagenu Golf je nadčasové a moderní auto, které kolem sebe vidáme každý den a možná mu nevěnujeme příliš velkou pozornost. Je to takový hrdina všedního dne pro široké vrstvy uživatelů, mezi něž patří i Jiří Janeček. Pracuje v korporaci, rád jezdí třeba na hory a často k rodičům do jižních Čech. I proto potřebuje univerzální auto pro různé příležitosti.

„Navezl mě do toho kamarád, který si Golfa na operativní leasing pořídil přede mnou,“ přiznává Jiří. „Golf se mi vždy líbil a já předtím míval jen vozy české značky, tak jsem si řekl, že když je k tomu příležitost, vyzkouším si i auto mateřské

značky koncernu. A už jsem u něj zůstal,“ usmívá se a dodává, že dva Golfy starších generací už měl i v minulosti, ten aktuální je však zdaleka nejmodernější. „Má třeba LED světlomety nebo vyhřívání sedadel, praktické je dobíjení telefonu z USB a moc mi vyhovuje stmívací vnitřní zpětné zrcátko. Když se vydáváme na dovolenou po Česku nebo blízkém okolí, je kombi rozhodně skvěle praktické, odveze toho opravdu hodně. Líbí se mi i praktický otvor pro lyže v opěradle zadních sedadel, ten využíváme často,“ pochvaluje si.

„Moc se mi líbí celkové zpracování a to, jak je v autě příjemně тихо. A spokojený jsem také se spotřebou, která se u naloženého auta na dlouhé cestě na dálnici sotva přehoupne přes 7 litrů benzínu na 100 kilometrů. Když se vydáváme na dovolenou, je kombi rozhodně skvěle praktické, odveze toho opravdu hodně.“

**Jiří Janeček**

**Text** Luděk Vokáč **Foto** Luboš Wiśniowski,  
Ondřej Skořepa, Volkswagen AG



# Technika

**Noční vidění.** Srážku s divočkem nebo srnou nechce při nočních jízdách zažít nikdo. Díky systému Night vision teď vozy Volkswagen chrání nejen zvěř, ale i lidi, ať už jde o posádku, či chodce.

Každý řidič to někdy zažil. Jedete noční krajinou či lesem a najednou jen tak tak mijíte člověka v tmavém oblečení u krajnice. Nebo srnku. Velkým pomocníkem v těchto situacích je asistent nočního vidění Night Vision prvně představený v současné generaci Touaregu. Systém je vybaven citlivou termokamerou zaznamenávající infračervené paprsky, které vyzařují živé organismy. Pokud před vozem spatří člověka nebo zvíře, varuje řidiče, aby mohl včas zareagovat.

## Koho systém vidí?

Infračervená kamera dokáže zaregistrovat objekty, jako jsou stojící lidé, cyklisté a větší zvířata, pokud nejsou schovaní za stromem či jinou překážkou. Systém je dokáže odhalit v rozmezí zhruba 10 až 130 metrů před vozidlem. Asistent objekty sleduje a analyzuje jejich pohyb. Jakmile se dostanou do potenciální dráhy vozu, nebo když lze předpokládat, že do ní vstoupí, upozorní systém řidiče na digitálním přístrojovém panelu Digital Cockpit.

## Jak varování vypadá?

Infračervený systém generuje černobílý obraz, který se promítá na virtuálním přístrojovém panelu. Jakmile zaregistruje člověka nebo

zvíře, kteří jsou zatím mimo rizikový koridor, označí je žlutým rámečkem. Pokud objekty překročí definovanou bezpečnou hranici, označí je červeně. Zazní také akustické upozornění, a pokud je vůz vybaven volitelným head-up panelem, zobrazí se i na něm varovný červený symbol. Zároveň auto nastaví brzdový systém do pohotovostního režimu, aby byl připraven okamžitě zabrzdit.

## Bdí, i když není zapnutý

Systém nočního vidění hlídá prostor před vozidlem, i když zobrazování na digitálním panelu není aktivované. Pokud asistent vidí nebezpečnou situaci v rychlostech nad 50 km/h, automaticky obraz spustí a lidi či zvířata červeně označí. Pokud vůz jede pomaleji, na přístrojovém panelu ukáže jen varovný symbol.

## Upozorní i světlý

Asistent nočního vidění umí jít ještě dál. Pokud je vůz vybaven moderními světlomety IQ.Light s technologií LED Matrix, člověka či zvíře na krajnici krátce aktivně osvětlí. Jde o rychlý záblesk, který dotyčné neoslňuje, řidiče ale jasně upozorní, aniž odvádí jeho pozornost. Osvětlení funguje v rychlostech nad 60 km/h a jen mimo obytné zóny.

## Poprvé s technologií přišla armáda

Jako za celou řadou dalších technologických inovací stojí i za nočním viděním vojáci. První pokusy udělali Němci už v roce 1939, koncem války použitelné systémy měly tanky Panther a pěšáci na útočných puškách. Něco podobného vyvíjela ve 40. letech i americká armáda.

→ Podívejte se na video, jak noční vidění funguje v praxi, na adrese [volkswagen.cz/touareg](http://volkswagen.cz/touareg)



I když není zapnutý,  
sleduje asistent okolí  
**a upozorňuje řidiče  
na možné nebezpečí**





# ID.3



## Za volantem

Marek Zamarski si jako jeden z prvních Čechů rezervoval model ID.3 a měl možnost se s ním projet. Čtěte více o zážitcích z předváděcí akce v Drážďanech i zpoza volantu přelomového modelu Volkswagen.







První edice vozů ID.3 se k zákazníkům dostane v létě 2020. Vybraní zájemci si ji mohli otestovat poprvé už v prosinci 2019 na testovací jízdě v Drážďanech.



Akce začala přednáškou o plánech Volkswagenu, seznámením se s vozem ID.3 a prohlídkou skleněné manufaktury.

Pozvánku na prosincovou návštěvu do skleněné továrny v saské metropoli dostaly asi dvě stovky takzvaných prebookerů, celkový počet rezervací vozu ID.3 byl v té době kolem třiceti sedmi tisíc. „Byl jsem nadšený jak malý kluk,“ vzpomíná na zajímavý den ředitel ostravské společnosti SECTRON, která se specializuje na komunikační řešení, mimo jiné i na výbavu pro dobíjecí stanice. Největším lákadlem samozřejmě byla možnost vyzkoušet si elektromobil na nedalekém polygonu Lausitzring.

#### Klidně by jelo i dvoustovkou

„Testovací vozy neměly problém překročit rychlost 160 km/h, která bude pro sériová vozidla maximálkou. Bude nejrychlejším hatchbackem na semaforech a i při přesunech mimo město rychlostmi mezi 90 a 120 km/h je ID.3 dynamickým autem, které nemá problém předjíždět

i do kopce. Překvapilo mě také to, že i ve vyšších rychlostech kolem 140 až 160 km/h je tento kompaktní vůz překvapivě stabilní,“ vzpomíná Zamarski na své zážitky za volantem.

Testovací jízda se skládala ze tří úseků, které začaly rychlostní částí s klopenou zatáčkou. „Při testu přšelo, foukal vítr, ale cítil jsem se bezpečně a auto jsem měl plně pod kontrolou. Určitě k tomu přispívá nízké těžiště díky baterii umístěné mezi přední a zadní nápravou. Při 160 km/h u sériového modelu zasáhne omezovač, ale platforma MEB by klidně uháněla i rychlostmi nad dvě stě,“ zamýšlí se čtyřicetiletý manažer.

#### Sedí jak přibitý

V druhém úseku účastníci absolvovali losí test, tedy manévr před nečekanou překážkou. Při vyšší průjezdové rychlosti a agresivním stylu řízení má podle

I ve vyšších rychlostech je ID.3 překvapivě stabilní





Zamarského elektromobil daleko menší náklony, než všichni čekali. Přední kola krásně sledují zvolenou stopu a zadní náprava „drží jak přibitá“.

Na otázku, co se mu na ID.3 líbí, ze sebe začne sypat jednu pochvalu za druhou: „Auto nabízí vyšší posed na úrovni městského crossoveru, je z něj báječný výhled. S prosklenou střechou je neuvěřitelně vzdušné a poloměr zatáčení je menší než u malých modelů typu Polo. Pro manévrování ve městě, parkování a těsně podzemní garáže je to nejlepší auto, s jakým jsem kdy jel. V třetím úseku jsme si měli možnost vyzkoušet kroužení kolem zhruba metr velkých kuželů a mně se nepovedlo ID.3 utrhnout z asfaltu. To už spíš spolucestující začínali měnit barvu v obličej,“ směje se.

Elektromobilita dnes hýbe světem, a že se jedná o revoluci, potvrzují i Zamarského slova: „Přechod ze

spalovacích motorů na elektrické přinese nejen čistší ovzduší ve městech, ale také větší klid, pohodu a radost z jízdy. Sice bude ještě nějakých 20 let trvat, než odchod spalovacích motorů začneme výrazně pociťovat, ale nastane to. Když jsem byl malý, chodil jsem se s dědečkem dívat na parní lokomotivy nebo do stáji na statku a děda vyprávěl, jak jako správce objížděl na koni farmy a pole. Tehdy jsem nechápal, proč měl slzu v oku. Až budu svým vnoučatům ukazovat v muzeu své první auto, taky budu naměkko,“ říká Zamarski.

#### **Stačilo jedno kliknutí**

„Jsem fanda všech nových technologií i zapálený motorista. Není divu, že mě elektromobily zaujaly. Postupně jsem zjišťoval víc informací, svezl se několika modely a byl jsem lapen,“ usmívá se. Dění kolem ID.3 dle svých

slov sledoval delší dobu, a když nastal den spuštění objednávek, počkal si na otevření formuláře a rezervaci odeslal. „Ještě nikdy jsem nové auto po internetu nerezervoval, ale věřím, že ID.3 bude skvělé. Měli jsme ve firmě Passat a Multivan, ke kterému bychom se v elektrické variantě moc rádi vrátili. Pro mě je Volkswagen synonymem střídmého designu, který se neokouká. Cením si spolehlivosti, odolnosti těchto vozů a dostupnosti servisní sítě, což je pro firemního zákazníka velmi důležité,“ popisuje ředitel firmy, která dnes využívá především koncernové vozy od českého výrobce.

Předávání rezervovaných elektromobilů by mělo proběhnout v celé Evropě během jednoho letního týdne, zatím se ale přesné datum neví. „Importér i místní dealer jsou se mnou v kontaktu. Všichni prebookeri jsou



Dle Marka Zamarskiho se dá očekávat nárůst prodeje elektromobilů už během pár let. Svědčí o tom zájem o dotace a příchod nových elektromobilů všech značek.



zvědaví a natěšení, takže napětí tady je, bez toho by to asi nebylo ono," svěřuje se a dodává, že souhlasí s tím, že ID.3 otevírá novou kapitolu elektromobilů pro širokou veřejnost. „Podle mě je to přesně, jak říká Volkswagen: ID.3 bude po Brouku a Golfu další přelomový model.“

#### **Pomalé rozšiřování elektromobility? Žádný strach**

Často se u tématu elektromobility spekuluje o tom, jak rychle se nová technologie bude rozšiřovat. Jeden z prvních majitelů ID.3 u nás nabízí celkem střízlivý a racionální pohled, a to i na budování potřebné infrastruktury.

„Většinu nových vozidel v Česku kupují firemní zákazníci, které zajímají možnosti financování, dodanění vozidel používaných pro soukromé účely a krácení odpočtu DPH poměrem soukromých a služebních jízd. Soukromí

zákazníci se budou zaměřovat na nižší výbavové varianty s menší baterií nebo si počkají na první ojeté vozy z operativních leasingů. Co se týká infrastruktury, nejsem skeptik. Elektřina, kterou Česko vyváží, by vystačila pro každé české auto na téměř patnáct tisíc kilometrů ročně. A to nemluvíme o elektřině spotřebované na výrobu a distribuci paliv. Pokud už teď umíme toto množství elektřiny vyrobit a dopravit k hranicím, proč bychom ji nemohli během noci dobít do našich aut?“

**Text** Štěpán Vorlíček

**Foto** Marek Zamarski, Josef Dvořáček, Volkswagen AG

**ID.3 bude další  
přelomový model,  
naváže na Brouka  
a Golfa**





# Ahoy! Jaro.

## Jarní servis Volkswagen

Ahoy! Jaro. Přivítejte jaro společně s námi v autorizovaných servisech Volkswagen a využijte naši aktuální nabídku letních pneumatik s bezplatnou PneuGarancí na neopravitelná poškození vzniklá při běžném provozu, včetně najetí na obrubník. Nabízíme Vám také výhodné servisní úkony s Originálními díly Volkswagen®, jarní servisní prohlídku Vašeho vozu a Originální příslušenství Volkswagen® pro Váš vůz. Info pro vodáky: v nabídce máme i nosiče na kajak :-)

**Jarní nabídka platí pro osobní i užitkové vozy Volkswagen do 21. 6. 2020.**

Jarní servisní  
prohlídka od **299 Kč**



# Evoluce

**Jak šel čas s technikou v autech?** Klíče, zrcátka, cédéčka, telefony, displeje všeho druhu. V autech dnes běžná věc. Víte ale, kdy se do našich plechových miláčků dostaly?



První automobil sestrojil koncem 19. století Karl Benz. Poháněl ho spalovací motor a měl tři kola. Všechny pokusy o vozidla do té doby poháněly motory parní a velký úspěch nezaznamenaly. Postupem času do aut začaly pronikat technologie, které lidé už znali z každodenního života. Ohlédněte se do minulosti spolu s námi.

## 1911

**Zrcátko.** V autě se objevilo v roce 1911 v premiérovém závodu Indianapolis 500. Závodníci s sebou tehdy vozili mechanika, který hlásil polohu soupeřů. Ray Harroun nikoho nesehnal, tak použil zrcátko.

## 1913

**Elektrína.** Prvním autem s palubním systémem byla Lancia Theta z roku 1913. O rok dřív dostal Cadillac elektrický startér a měl i elektrické osvětlení. Elektronické vstřikování paliva se objevilo v 60. letech. O dvě dekády později už elektrína byla samozřejmostí.



## 1921

**Zapalovač.** Ve 20. letech se zapalovače zbavily kabelu a nezávislý zapalovací segment se žhavl elektřinou. V roce 1925 už byly běžným standardem. Dnes jsou na ústupu, zůstala nám po nich dvanáctivoltová zásuvka.

## 1930

**Na cesty s hudbou.** První autorádio hrálo mono na středních vlnách AM. Posádky mohly poslouchat písničky nebo mluvené slovo. Trvalo další dvě dekády, než se objevilo rádio schopné přijímat pásmo FM.

## 1946

**Autotelefon.** Pamatujete na první mobilní telefony o velikosti kufříku? Dost možná si vzpomenete i na telefony zabudované v autech, které disponovaly sluchátkem pro soukromé hovory. Na přelomu 40. a 50. let byly „autotelefony“ oblíbené především v USA, přestože zabíraly polovinu kufříku. Začala s tím tehdy Motorola.





**Kazetový přehrávač jsme zažili asi všichni,** ale kdo z vás pamatuje autotelefon?

## 1949

**Klíče.** Automobilka Chrysler hledala způsob, jak automobil odemknout a zároveň zapnout zapalování a spustit startér. Vsadila na klíč. Záhy se rozšířil po celém světě.

## 1956

**Gramofon.** Rádio je fajn, ale nedává možnost volby, tak se zrodila myšlenka na gramofon v autě. V polovině 50. let ho nabízel Chrysler jako základní výbavu řady modelů. Věc se však neujala, bylo obtížné za jízdy desku měnit a na hrbolech jehla přeskakovala.

## 1970

**Kazety.** V 70. letech začali výrobci autorádií přidávat i kazetovou mechaniku. V roce 1984 přišly CD přehrávače a kazety se postupně poroučely. V nižších výbavách však přecházely hluboko do devadesátek.

## 1974

**Digitální budíky.** Digitální displej se poprvé objevil ve vozu Aston Martin Lagonda a zobrazoval rychlost, teplotu, průměrnou spotřebu a denní počítač kilometrů. Digitální přístroje nejdříve nebyly moc oblíbené, dnes se však situace zase obrací.



## 2020

**Holografický head-up displej.**

Na závěr trochu budoucnosti. Přelomový model Volkswagen ID.3 bude v interiéru vybaven několika dotykovými displeji, včetně jednotky s rozšířenou realitou, která informace bude promítat přímo do zorného pole řidiče na čelní sklo. Půjde o holografický 3D obraz interagující s okolím automobilu.





# Karmann Ghia

## Švihák nejen lázeňský

Jeden z nejkrásnějších veteránů všech dob? Dost možná.  
Vozu postavenému na základu ikony z největších, Brouka,  
se nedá upřít pořádná dávka šarmu a elegance.



Vyráběl se mezi roky 1955 a 1974 jako kupé a kabriolet na podvozkové platformě Typu 1 neboli slavného Brouka. Jeho kabát pocházel od turínského studia Carrozzeria Ghia a montoval se ručně v závodu německé karosárny Karmann v Osnabrücku. Interně byl model označován jako Typ 14 a později Typ 34. Celkem vzniklo přes 445 tisíc kusů „čtrnáctky“, z toho 80 tisíc kabrioletů. Mezi roky 1962 a 1975 se vůz vyráběl také v Brazílii, kde z pásů sjelo dalších asi 41 tisíc kusů.

### Tři firmy a zástup slavných jmen

Začátek padesátých let: Volkswagen vyrábí veleúspěšné Brouky, a jak se po válečné bídě postupně zvyšuje životní úroveň, jsou šéfové automobilky odhodláni zkusit se na této vlně svést i s dalším modelem. Luigi Segre si tou dobou dává za cíl rozšířit mezinárodní prestiž společnosti Carrozzeria Ghia. A Wilhelm Karmann přebírá vedení rodinné karosárny a prahne po rozšíření kontraktu na stavbu kabrioletů Volkswagen.

Tihle dva se často potkávali na automobilových výstavách a kuli plány. Pokoutně si obstarali Brouka – v té době téměř nebyly k sehnání – a začali pracovat na prvním prototypu. Ve studiu Ghia upravili platformu, navrhli karoserii a za pět měsíců byl vůz hotov. Segre ho potají ukázal Karmannovi v Paříži na podzim roku 1953, přesně rok od jejich prvních debat. Když líbivé kupé Karmann viděl, prý prohlásil: „Tak tohle bych chtěl vyrábět.“ Netrvalo dlouho a Wilhelm Karmann model prezentuje pro změnu ve Volkswagenu.

### Otec je nejistý

Kdo konkrétně za tvary karoserie stál, se dodnes neví. Podíl na nich měli další italské designéry Mario Boano, Sergio Coggiola a Giovanni Savonuzzi a všichni tři si střídavě na autorství designu dělali nárok. V té době se designové autorství moc nedokumentovalo a nestihlo se to ani před smrtí jednotlivých návrhářů.

První veřejné představení automobilu, ještě coby konceptu „od studia Ghia“, proběhlo v říjnu 1953 na autosalonu v Paříži. O měsíc později Volkswagen projekt schválil a v srpnu 1955 vyjel z továrny v Osnabrücku první vůz. A zaznamenal ohromný úspěch, první rok výroby se prodalo přes deset tisíc kusů.

### Zvětšování světel

Oproti Brouku, jehož karoserie se vyráběla mechanizovaným svařováním a který měl šroubované blatníky, se díly karoserie Karmannu Ghia svařovaly tupými sváry, tvarovaly ručně a vyhlazovaly pomocí cínové slitiny. Šlo o časově velice náročný proces, výsledkem byly poměrně vysoké ceny vozu.

S Broukem sdílel i motory, takže z původních skromných 30 koňských sil výkon postupně narostl až na 61 koní (45 kW), jež poskytoval motor o objemu 1 584 ccm. Objem výroby se nedlouho po jejím spuštění zdvojnásobil a Karmann Ghia se v USA stal nejdovážejším automobilem.

Dva roky po uvedení kupé se představil snad ještě krásnější kabriolet. V další verzi dostal širší masku chladiče, vyšší a kulatější zadní světla a výš umístěné přední světlomety. Rok 1970 přinesl opět zvětšené zadní svítidly s integrovaným světlem zpátečky a „zahnuté“ blinkry. V roce 1972 jsou hladké kulaté nárazníky nahrazeny jejich velkou a hranatou verzí a zadní světla se opět zvětšují. A koncem roku 1974 přenechává Karmann Ghia ve výrobě místo modelu Scirocco na bázi Golfu.

**Popularita byla obrovská,** už v prvním roce se prodalo přes deset tisíc kusů

Na frankfurtském veletrhu v roce 1955 patřil nový Karmann Ghia mezi hlavní hvězdy.







Elegance a design byly vlastní i dobovým reklamám. Možná i proto šlo o jeden z nejdováženějších automobilů do USA.

G H I A - K A R M A N N

Intelligenz  
gepaart mit  
Eleganz

Ghia Karmann kombiniert vernunft-  
gegebene technische Daten mit modischer  
Höchsteleganz, kombiniert die bekannte  
Strapsenierfähigkeit und aussergewöhnliche  
Wirtschaftlichkeit des VW mit luxuriösem  
Fahrkomfort und einer meisterhaft  
gestalteten, kunstvoll schneidigen, repräsen-  
tativen Karosserie.

Ghia Karmann: der VW im Gala Kleid!  
Er vereint das Traum des kalkulierenden  
Automobilisten mit dem Luftschloss  
der verwöhnten Fahrerin... vereint sie zu  
Wirklichkeit und doppeltem Fahrernuss!

Amag Sehnasch Bad

Takhle vypadal  
nejluxusnější vůz,  
který Volkswagen  
v 60. letech vyráběl.  
Přezdívalo se mu  
Der Grosse Karmann.



## Větší sestra

V září 1961 uvedl Volkswagen verzi označovanou jako Typ 34 s novým plochým 1,5litrovým motorem, postavenou na platformě Typu 3, jejíž kabát – od původního modelu zcela odlišný – stvořil italský designér Sergio Sartorelli. Aby se vůz odlišil od varianty Typ 14 1500, říkalo se mu Der Grosse Karmann. Vůz jako druhý automobil na světě mohl mít příplatkové elektricky ovládané střešní okno, byl prostornější a měl větší zavazadelník, elektrické hodiny, vestavěné mlhovky a další luxusnější výbavu. Svého času šlo o nejrychlejší Volkswagen, a než ho vystřídal nástupce VW-Porsche 914, jednalo se také o nejdražší a nejluxusnější osobní automobil, který Volkswagen v šedesátých letech vyráběl. Model se nikdy oficiálně neprodával v USA – to vysvětluje nízký počet vyrobených vozů. Přesto se do země dostával, poněkud přes Kanadu, a dnes je mezi Američany stále největší podíl „čtyřiatřicetek“ na světě.

## Tip od majitele Marka Ondráčka

Jedním z několika nadšených majitelů u nás je i Marek Ondráček z Jihlavy. Začínal s Brouky a Transporterem, v roce 2006 k nim pak přidal vysněný Karmann Ghia. Poprvé vůz viděl na srazu v Německu. „Moc se mi líbil, a když jsme s manželkou začali víc objíždět srazy, padl Karmann do oka i jí. A zanedlouho jsme se poohlíželi po našem prvním Karmannu. Je to ročník 1965 dovezený přes Německo ze Spojených států.“ Vozy Karmann Ghia jsou dodnes po světě ke koupi, je však rozumné dobře vybírat. Ondráček radí hledat především co nejkompletnější a nejpůvodnější vozy, což se týká především karoserie. „Platforma nebo motory jsou v podstatě shodné s Broukem, takže tam jsou opravy a renovace snazší. Ale s plechy a dalšími karosářskými díly bývá potíž, hůř se shánějí. Pozor je nutné dávat na rez, především evropské kusy hodně rezavěly. Na zapeklité situace lze narazit i v interiéru: sehnat třeba specifické páčky a ovladače nebo chromované lišty kolem oken bývá nelehké,“ popisuje.

→ Podívejte se na Markův krásný vůz i v našem seriálu LoVWers o fanoušcích vozů Volkswagen. Najdete ho na youtubovém kanálu Volkswagen ČR.



„Je to opravdu kultovní  
auto, objevuje se pomalu  
v každém druhém starším  
hollywoodském filmu.“





# Dům za Touaregem

„Své sny můžete realizovat i na malém prostoru. Já snil o tom, že jednou budu žít ve svém vlastním domě, a přitom budu neustále na cestách. A tenhle malý dům mi přesně to umožňuje,” říká architekt Leonardo Di Chiara.







## V bytech a domech lidé stejně netráví moc času, mobilní bydlení může být alternativou do budoucna

Menší životní prostor nemusí  
znamenat menší životní  
úroveň. Di Chiara díky malému  
domu za autem procestoval  
velkou část Evropy a jeho cesta  
nyní pokračuje v Asii.



Počet lidí, kteří se odklánějí od tradičního bydlení a své životy tráví v malinkatých a dostupných mobilních domovech, neustále roste. Tyto miniatury představují ekonomické a nanejvýš ekologické alternativy bydlení, přičemž však ve svých na první pohled stísněných interiérech nabízejí všechno potřebné vybavení k pohodlnému bytí. Lze je totiž nakonfigurovat v mnoha různých verzích a přizpůsobit je doslova na míru každému. Skládací postel domek přemění na ložnici, díky modulárnímu stolu lze mít vmžiku praktickou kuchyň a pohodlný jídelní kout. Tyto minidomky jako svou základnu většinou využívají běžné přívěsy a lze je v případě potřeby snadno přemísťovat za automobilem.

Stejně jako obydlí, které si stvořil mladý Ital. Svůj dům pojmenoval aVOID a v roce 2018 s ním projel velký lán Evropy. Jednalo se o společný projekt s Volkswagenem, jehož model Touareg posloužil coby navýsost schopný tažný kůň.

### Chvíli Berlíňan, za pár dnů Říman

Wolfsburská automobilka se o koncepty moderního bydlení živě zajímá. Myšlenka je prostá: když minidomky mohou nabídnout maximální množství variant na nejmenším dostupném prostoru, jak bude možné navrhovat automobily budoucnosti, aby poskytovaly stejně neomezené varianty uspořádání na těžké platformě?

Leonardo Di Chiara při své evropské pouti projel Německo, Švýcarsko a Itálii. „Schválně jsem si vybral tyto tři země, které se v regionu navzájem významně ovlivňují. Z rodného Pesara jsem zamířil do Mnichova, kde jsem zakotvil před muzeem moderního umění – Pinakotékou moderny. Pak jsem odjel do Ulmu a zastavil u místní vysoké školy designu. A tak dále. Projel jsem Berlín, Mnichov, Ulm, Milán, Řím, Sienu, Parmu, Holzhausen, Curych, Stuttgart a Pesaro. A v každém tomto městě jsem se stal krátkodobým rezidentem!“ vypráví nadšeně mladý muž, jenž vystudoval





architekturu a stavebnictví a před pár lety se přestěhoval do Berlína, kde se pustil do navrhování miniaturních domků.

### **Bydlení jako švýcarský nůž**

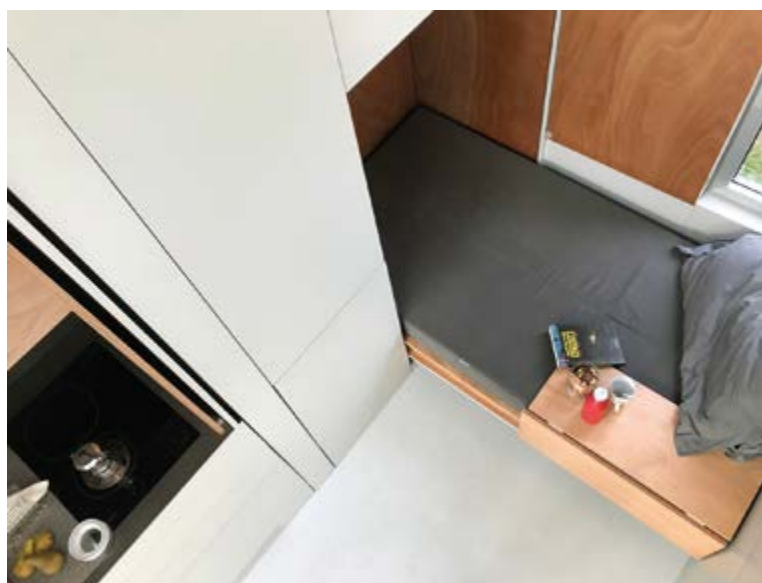
Architekt se na začátku výpravy obával, jak zvládne náročné řízení s přívěsem. Jak sám přiznal, na kontě v té době zrovna statisíce kilometrů neměl. V náručí Touaregu ale brzy zjistil, že to není tak horké, a s každou další etapou získával větší jistotu. Oporou mu byl i zástup asistenčních systémů nebo pohon všech kol. „S každým metrem jsem se lepšil a nakonec jsem si i užíval jízdu po užoučkých italských silničkách a ve stísněných centrech starobylých měst. Bylo to skvělé, dávalo mi to pocit svobody. A splnil se mi sen žít na různých místech a přitom se moci přestěhovat, kdykoliv se mi zachce,” svěřuje se.

Leonardo Di Chiara se pustil do stavby malých domků na kolech, protože chtěl ukázat lidem,

že malý prostor nemusí znamenat menší životní úroveň. Člověk má naopak větší svobodu a bydlení lze snadno překonfigurovat, aby vyhovovalo aktuálním potřebám. Vedle toho mu šlo i o jakési sociální sdělení: minidomek je vymezením se proti předraženým bytům a domům, v nichž lidé stejně doopravdy nežijí, protože většinu času tráví snahou vydělat si na nájem či hypotéku.

Na jeho devíti čtverečních metrech přitom najdete v podstatě všechno, co nabízí konvenční bydlení: oddělenou, miniaturní, ale plnohodnotnou koupelnu o výměře necelého čtverečního metru, kuchyň a jídelnu, do níž se pohodlně usadí až šest lidí nebo manželskou postel. „Rád říkám, že to je bydlení ve formě švýcarského armádního nože,” směje se. „Stoly a židle jsou schované ve stěnách. Jedna z přihrádek skrývá žebřík, po němž se můžu vyšplhat na střechu a užívat si krásných výhledů. A o to mi právě jde – vytvořit co nejvíce možností na co nejmenším prostoru.”

Interiér si Di Chiara zařídil sám za přispění partnerů. Firmy mu dodaly asi čtyři pětiny vybavení od přívěsu až po kuchyňské náčiní. A vypadá opravdu báječně!



O praktický dům v přívěsu se zajímají například **neziskovky, mobilní ordinace či zážitkové hotely**

### Devíti metrům navzdory

Možná vás napadlo, proč právě devět čtverečních metrů. Podle Di Chiara je to kvůli zastaralému limitu v zákonech o nemovitostech. Aby místnost mohla být legálně uznána řekněme za ložnici, musí mít výměru právě alespoň devět metrů. A italský architekt chtěl svým projektem poukázat na to, že s tím oficiálním minimálním prostorem lze čarovat víc, než by se zdálo. „Chtěl jsem upozornit politiky na dávno překonaná nařízení z roku 1975, pojďme je změnit. Všechno se od té doby tolik proměnilo a vyvinulo. Dnes zvládneme žít na menším prostoru,“ vysvětluje Di Chiara.

Během příprav interiéru i exteriéru se mu navíc povedlo dosáhnout několika zajímavých vedlejších efektů, které by mohly přispět k lepší budoucnosti podobného mobilního bydlení. Například se mu podařilo propojit výrobce ledniček se společností, která je dokáže upravovat na míru pro nomádský způsob života.

### Budoucnost? Asi ne pro každého

Všude, kam se svým domkem přijel, vzbudil velký ohlas. Přišla i vlna zájmu o jeho výrobek: počínaje nestátními neziskovkami všeho druhu, které by domky využily například jako mobilní ordinace pomáhající drogově závislým, po hotely, jež láká možnost vyzkoušet novátorské, nomádské způsoby ubytování. „Podle mě jsou tyto miniaturní domky na kolech pro určitý typ lidí velice dobrou alternativou. Pro celou společnost ale samozřejmě ne. Abyste takhle mohli bydlet, musíte svůj život změnit způsobem, který nevyhovuje každému. Přesto tu ale potenciál vidím – procházíme obrovskými sociálními změnami, co se mobility a digitální konektivity týká. Tyto trendy a vývoj jistojistě významně ovlivní život nejen ve městech, ale i mimo ně,“ uzavírá italský architekt.

**Text** Redakce **Foto** Volkswagen AG., Leonardo Di Chiara



# CZECH INVESTMENT OPPORTUNITY



[WWW.PECUNIA-INVESTMENT.COM](http://WWW.PECUNIA-INVESTMENT.COM)

# Transporter

## Je tu s námi už 70 let!

Volkswagen Užitkové vozy oslavují výjimečný rekord. Transporter alias Bulli, Kombi, VW Bus nebo Microbus je nejdéle vyráběným užitkovým vozem na světě. První sjel z montážní linky v březnu 1950.



←

### T1 (1950–1967)

Volkswagen představil 11. listopadu 1949 novinářům prototyp lehkého skříňového užitkového vozu, který vystihoval už jeho podtitul Bulli (zkratka BUs, Last und Lieferwagen, tedy bus, nákladní a rozvážkový vůz). Motor a převodovka pocházely z Volkswagenu Brouk, novinkou byla karoserie včetně vyztužené podlahy s nosností 750 kilogramů. Vozidlo se nakládalo bočními křídlovými dveřmi, později na přání posuvnými dveřmi na straně spolujezdce. T1 vyjel na scénu nejprve jako uzavřený skříňový vůz, prosklené kombi a osmimístný bus. Následovala nejslavnější verze vozidla s nepřehlédnutelnými střešními okny a posuvnou střechou z tkaniny. O rok později byl uveden valník a přidala se i značka Westfalia, aby Transporter proměnila v první kompaktní obytný automobil. Zájem o vůz byl obrovský, do roku 1967 vzniklo přibližně 1,9 milionu různých vozů VW T1 s typickým děleným čelním oknem.

Užitkové vozy Volkswagen přepravují stavební dělníky, rodiny a dobrodruhy, pečivo, balíky nebo surfovací prkna. Každý den pomáhají bezpočtu lidí na celém světě odvádět dobrou a poctivou práci. Slouží nejen jako obyčejné „dodávky“, ale také jako mobilní servisní dílny, pojízdná občerstvení či speciální vozy, které dopravují záchranáře na místo nasazení. A nejslavnějším z těchto dřičů je Volkswagen Transporter.

**Vyrobilo se více než  
třináct milionů kusů**  
různých variací vozu  
Transporter





## ↑ T2 (1967–1979)

Model T2 se od předchůdce vzhledově odlišoval mimo jiné novou přední partií bez typického V, přibýlo však klenuté čelní okno a mřížka otvoru pro přívod vzduchu pod ním. Od roku 1972 se dokonce vyráběla verze poháněná elektromotorem. Jen v závodě v Hannoveru do generační obměny v roce 1979 vzniklo

celkem 2,1 milionu exemplářů. V Jižní Americe a Jižní Africe výroba pokračovala dál. Společnost Volkswagen do Brazílie až v roce 2013 vyrobila posledních 1 200 vozů modelu T2 nazvané 56 Anos Kombi – Last Edition.



## T3 (1979–1992)

Volkswagen T3 měl širší karoserii, která nabízela víc prostoru pro cestující i náklad, aniž se změnila vnější délka a výška. K tomu přispíval jednotný koncept s plochým motorem. Z pohledu pohonu byl zlomový rok 1981, kdy se v nabídce poprvé objevil vznětový motor. Nový podvozek nabídl jízdní vlastnosti, které se už přiblížily osobním automobilům. T3 dosáhl pokroku například i v oblasti pasivní bezpečnosti. V 80. letech zážehové motory obdržely katalyzátory a první

vznětové motory výfukové turbodmychadlo. Nabídka se také rozšířila o verzi syncro s pohonem všech kol. V roce 1988 si zákazníci také mohli poprvé objednat kempovací verzi California, která vznikla přímo v závodě Volkswagen. Když vyjel poslední T3 z bran hannoverského závodu, bylo prodáno 1,3 milionu exemplářů. Novinky Caravelle a Multivan se rovněž etablovaly jako bestsellery. Celkový počet vyrobených vozů se vyšplhal na více než 1,4 milionu.



## T4 (1990–2003)

Rok 1990 přinesl zásadní změnu konceptu. Model T4 představoval technickou revoluci. Motory „boxer“ a pohon zadních kol vystřídaly nové, vpředu uložené řadové motory, a později i vidlicové jednotky s velmi úzkým sevřením řad válců (VR). Nově poháněná kola přední nápravy. S přechodem na pohon předních kol se změnil design, podvozek, motory i nabídka vnitřního prostoru. Jízdní vlastnosti se ještě více přiblížily osobním vozům. Příklad T4 se

prodloužila, což vytvořilo prostor pro čtyř-, pěti- i šestiválcové motory uložené napříč. Vzrostla tím i úroveň pasivní bezpečnosti. Volkswagen Užitkové vozy poprvé nabízel řadu Transporter se dvěma různými rozvory. Nově získaný vnitřní prostor využily ve prospěch cestujících Multivan i nová California. Čtvrtá generace se vyráběla do roku 2003 a celkem vzniklo 1,9 milionu vozů různých variant.







## ← T5 (2003–2015)

Pátá generace navázala při premiéře v roce 2003 na koncept svého předchůdce. Díky širší karoserii s čistějšími tvary T5 působil výrazně robustněji. Interiér se důsledně podřídil požadavkům na ergonomii, což se kromě podélně a výškově nastavitelného volantu vyznačovalo novým umístěním řadicí páky ve stylu joysticku na středové konzoly. V době premiéry zajišťovaly pohon čtyři nové turbodiesely se systémem vstřikování „čerpadlo-tryska“ a dva zážehové

agregáty. U motorů na benzin sahala nabídka od čtyřválců až po výkonný motor V6. Zcela nový byl pohon všech kol 4MOTION s elektronicky řízenou a plynule ovládanou vícemelovou spojkou mezi přední a zadní nápravou. Kromě standardních verzí byly průběžně nabízeny speciální edice, například California No Limit, Multivan PanAmericana nebo Multivan Biker. Do roku 2015 sjelo z montážních linek v Hannoveru 1,65 milionu vozů T5.



## Slavit se bude v červnu!

Oslava 70. narozenin slavného vozu se odehraje i v Česku na červnovém Transportersrazu 2020 v pražských Holešovicích. Akce s bohatým kulturním programem proběhne za účasti českého lezce světové úrovně Adama Ondry a dalších známých tváří českého veřejného života. Letošní již šestnáctý Transportersraz se uskuteční 12. až 14. června 2020. Na programu bude například i spanilá jízda Prahou, foodtrucky a mnoho dalšího.

→ Více informací na [transportersraz.cz](http://transportersraz.cz)

## ↑ T6 (2015–DNES)

Jako důsledná evoluce svého předchůdce se v roce 2015 prezentoval model T6. Pozornost upoutával novými motory, ještě inteligentnějšími asistenčními systémy a novou škálou informačních a zábavních systémů. Sympatické vzpomínky na první generaci modelu Bulli vyvolávalo dvoubarevné lakování, nabízené na přání. Škála agregátů zahrnovala čtyři nové jednotky TDI a dva motory TSI

se systémem start-stop. Na podzim 2019 byla představena modernizovaná modelová řada T6.1, která kulturní model přenesla do epochy digitalizace. Bulli 6.1 láká například na přístrojovou desku Digital Cockpit či kartu e-SIM, která zajišťuje trvalé napojení vozu na internet. Zdrojem hnací síly jsou hospodárné a čisté turbodiesely (TDI). Od roku 2022 se počítá i s elektrickým modelem ID.BUZZ.



**Das WeltAuto.**  
Kvalitní ojeté vozy. Garantováno.



**Volkswagen  
Financial Services**  
Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

# Každé auto v **Richtig** kvalitě.

[dasweltauto.com](https://dasweltauto.com)



Široká nabídka kvalitních a prověřených ojetých vozů.

#menimauto

# Užitkový vůz Volkswagen s úrokem 0 %

Jaro je tady a s ním osvěžující nabídka úvěrů na užitkové vozy Volkswagen. Společnost Volkswagen Financial Services až do odvolání zvýhodnila svůj produkt FlexiFIN.



## Osvěžující úvěry FlexiFIN nyní nabízejí:

Výhodné úročení od  
0 % ročně.

Úvěr bez poplatků za  
sjednání a vedení.

Havarijní pojištění  
i povinné ručení.

Zvýhodnění pro  
všechny modely.

Financování 30–100 %  
hodnoty vozu.

Zmodernizujte před novou sezonou svůj vozový park nákupem užitkového vozu Volkswagen. Pokud si vyberete některý z modelů Caddy, Caddy Kombi, Transporter 6.1, Amarok, Crafter, e-Crafter, Multivan 6.1, California 6.1 nebo Grand California, můžete využít úvěr FlexiFIN se zvýhodněným úročením. Nabídka platí pro soukromé osoby, podnikatele i firmy.

### Dosáhněte na nulový úrok

Vyberte si délku splácení od 2 do 6 let podle svých potřeb. Pokud si zvolíte financování na 2 roky a 70 % akontaci, bude úrok činit 0 % ročně (podmínkou je cena vozu do 1,2 milionu Kč). Při délce splácení 3 roky a financování 50 % ceny vozu se můžete těšit na osvěžující úrok 4 % ročně.

### Jak to bude s pojištěním?

Součástí splátek je i Volkswagen Pojištění, které zahrnuje povinné ručení, havarijní pojištění a pojištění skel. Navíc si můžete sjednat

další doplňkové pojištění, GAP, Asistent nebo Pojištění platebních povinností.

### Modelový příklad pro fyzické osoby

Při pořízení vozu Volkswagen Caddy OVAN 1.0 TSI Kombi 75 kW v ceně 527 155,99 Kč, délce splácení 60 měsíců a 30 % akontaci činí výše úvěru 369 009,19 Kč. Pevná úroková sazba je 4,44 % a RPSN 10,42 % ročně. Pravidelná měsíční splátka úvěru je stanovena na 4 510,50 Kč, splátka včetně pojištění na 5 787,50 Kč. Celkem za úvěr

včetně pojištění zaplatíte 505 396,80 Kč.

### Modelový příklad pro podnikatele

Při nákupu vozu Volkswagen Crafter(N1) VAN 2.0 TDI FWD L3H2 75 kW v ceně 707 850,00 Kč (vč. DPH), délce splácení 60 měsíců a 30 % akontaci činí výše úvěru 495 495,00 Kč. Pevná úroková sazba je 4,44 % ročně. Měsíčně budete hradit pravidelnou splátku 6 056,58 Kč, splátka včetně pojištění je 7 683,58 Kč. Celkem za úvěr včetně pojištění zaplatíte 673 369,80 Kč.





Se zvýhodněním  
**až 79 200 Kč**  
a úrokem **0 %**

## Skladové vozy **Golf, Golf Variant a Golf Sportsvan**

Vozy jsou dostupné ihned, cenové zvýhodnění 38 000 Kč + možnost získat další zvýhodnění až 41 200 Kč při prodeji Vašeho starého vozu na protiúčet.

**Navíc při financování od Volkswagen Financial Services získáte:**

úvěr s 0% úrokem při délce financování do 36 měsíců včetně,  
servis na 5 let / 100 000 km zdarma nebo povinné ručení po celou  
dobu financování za 1 Kč.

Více informací vám poskytne váš autorizovaný prodejce Volkswagen.



### **Volkswagen Financial Services**

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

V případě koupě vozu Golf, Golf Variant a Golf Sportsvan ve výbavě Maraton Edition je sleva za výkup na protiúčet až 35 000 Kč. Při koupi skladových vozů z modelové řady Golf 7. generace je 0% úrok dostupný pro financování od Volkswagen Financial Services s dobou financování do 36 měsíců včetně a akontací 10 % a více. Pro ostatní délky financování jsou dostupné výhodné úrokové sazby 1,99 % / 2,99 % / 3,99 % pro délky financování 48/60/72 měsíců. Tato akční nabídka platí pouze pro fyzické osoby do vyprodání zásob nebo do odvolání. Vyobrazené modely mohou obsahovat prvky příplatkové výbavy. Všechny uvedené částky jsou vč. DPH.

# Chutná jako maso, ale není to maso

V posledních letech sílí snahy o nahrazení masa rostlinnými alternativami, a to nejen z etických, ale i ekologických důvodů. Podívali jsme se, jak danou oblast vidí několik českých restaurací a zda k ní mají co nabídnout.

Čistě rostlinné stravování provází častý předpoklad, že když vynecháme maso z jídelníčku, budeme mít nedostatek bílkovin. Mýtus nám v restauraci Etnosvět vyvrací její šéfkuchař Ondřej Panoš: „Je to holý nesmysl, bílkoviny se vyskytují v sýrech, luštěninách, sójovém masu, tofu, vajíčkách a mnoha dalších nemasitých pokrmech.“ A chybět vám nebudou ani vitamíny a minerály. „Je jich dost nejen v zelenině a ovoci, ale také potravinách, jako je pohanka, sója, jáhly, cizrna,“ doplňuje. I proto se luštěniny nejčastěji objevují jako základ v náhražkách masa, které se v posledních letech znovu začínají dostávat na výsluní.

## Běžné alternativy masa

Většina odpůrců vegetariánské stravy vychází ze zkušeností s nepříliš zdařile ochucenými sójovými produkty, například se sójovým masem. „Jestliže ho správně upravíme, může být vynikající,“ vysvětluje Panoš. Další z nejrozšířenějších náhražek pak je tofu, které se vyrábí srážením sójové bílkoviny a z něhož jsou dnes už v českých obchodech běžně dostupné třeba i párky, špekáčky, karbanátky či salámy. V Etnosvětě dále používají tradiční indonéský pokrm ze sójových bobů zvaný tempeh, který má chuť po ořeších a houbách a dává se obvykle do rizota, salátů, k těstovinám. Třetím do party oblíbených masových alternativ je seitan, rostlinný koncentrát vznikající

umytím škrobu z pšeničné mouky, který se před přípravou obvykle dochucuje vařením v silném vývaru či marinováním a hodí se třeba do guláše, omáček, špízů či do sekané. Seitan je o něco méně rozšířený než tofu či sójové maso, ale navíc obsahuje spoustu bílkovin, minerálů a vitamínů. A pak tu máme ještě takzvané robi, tedy produkt z obilí, kukuřice, pšeničných klíčků, červené řepy, vody a soli, z něhož tepelnou úpravou vznikne robi maso. Lze ho vařit, dusit, nakládat, nebo dokonce smažit či použít i za studena např. do salátů. A obecně lze říci, že s nutričně bohatými alternativami masa už se dá bez problémů vařit stejně kreativně jako bez nich.

## Vývoj vlastních receptur

Poptávka po vegetariánském jídle pronikla časem i do tradičních restaurací. Zdeňka Střížka, majitele a šéfkuchaře pražské burgrárny Bejzment a pořadatele oblíbeného Burgerfestu, například donutila, aby vymyslel vlastní verzi bezmasého burgeru na bázi luštěnin. „Ze základní hmoty je možné přidáním různých přísad vytvořit také nekuřecí křídla, nevěpřová žebra nebo třeba nemasové chilli con carne,“ vysvětluje šéfkuchař. A je přesvědčený, že jeho náhražky mají stejnou, ne-li vyšší výživovou hodnotu jako skutečné maso. „Obsahují totiž přírodní proteiny, sacharidy a zdravé tuky,“ dodává. „Nemáso velmi snadno

Maso patří k surovinám vůbec nejnáročnějším z hlediska přírodních zdrojů. Na produkci jednoho kilogramu hovězího je třeba až 5 500 litrů vody. A té nemáme neomezeně.

Falešné maso jako  
budoucnost jídla?  
**Je ekologické  
a zabydluje se už  
i v Česku**







pojme chuť, proto je vhodné si dobře rozmyslet postup a ingredience, které při vaření použijete," vyzdvihuje pak jeho výhody.

#### **Nová éra s Beyond Meat**

K nejnovějším rostlinným výrobkům, který aktuálně dobývá celý svět, pak patří produkt vyráběný firmou Beyond Meat. Jeho výroba se příliš neliší od obyčejného sójového plátku. Oba jsou z texturovaného rostlinného proteinu, jen Beyond Burger používá izolát hrachového proteinu, který vznikl s pomocí extruze. Při ní se surová směs protlačí skrze matici za vysokého tlaku a teploty. Se správnou texturou, chutí

a barvou pak pomáhá řada rostlinných aditiv, v Beyond Burgeru je tvoří extrakt z červené řepy a granátového jablka. Výrobek v době, kdy se intenzivně začíná řešit produkce potravin coby ekologický problém, nejdříve pobláznil Ameriku, coby chutná alternativa masa se snadnou přípravou a přátelským přístupem k naší planetě. Další státy pak brzy následovaly a dnes už proniká i do českých obchodů. Do nabídky ho zařadily internetové obchody Rohlík či Košík a koupíte ho už třeba i v Makru. Produkt si pochvaluje také marketingový specialista Burrito Loco Jiří Kopejtko: „Jeho struktura se podobá plátku lunchmeatu. Již ho

nedochucujeme, stačí dát jen na gril," tvrdí. Jedinou nevýhodou zatím je vyšší cena. „Tento vegetariánský burger přijde u nás na 209 Kč. Nemůžeme ho prodávat za 150 korun jako klasický burger, protože vstupní náklady jsou vyšší. Německá firma Beyond teď staví novou továrnu blízko našich hranic, takže by cena mohla klesnout," dodává. Nevidí to však jako překážku, protože zákazníci, kteří Beyond ochutnali, se kvůli němu vracejí". Firma si dokonce nechala zpracovat studii, podle které je tato náhražka nutričně adekvátní alternativou skutečného masa.

**Text** Jarmila Kultová **Foto** archiv firem





Veganský tataráček se v Etnosvětě dělá z konfitovaného česneku, kaparů, červené cibulky a chlebových chipsů. Maso v burgerech zase nahrazují vlastní čočkovou směsí.

## ↑ Etnosvět

Legerova 40, Praha 2

O popularitě této vegetariánské restaurace svědčí například prestižní ocenění od TripAdvisor a vítězství v anketě gastronomického průvodce Restu. Pod vedením českého šéfkuchaře Ondřeje Panoše se tu připravují pestré pokrmy z různých koutů světa a cestu si k nim našli i milovníci masa, kteří zjistili, že vegetariánské jídlo nemusí být nudné. „Náhračky masa i sýrů používáme jen v omezené míře. I já se jim snažím vyhýbat, ale často si je vynutí poptávka u zákazníků,” tvrdí Ondřej Panoš. Maso v burgeru v Etnosvětě nahrazují čočkou, která je

ochucená hořčičným dipem a podává se s bramborovými hranolky a salátem coleslaw. Na pekingskou „kachnu” používají náhražku seitan s hoisin omáčkou, okurkou, mátovým coulis a gastrique dresinkem.

„Důležitá je především úprava, protože masové náhražky většinou slouží jako nosiče chutí, které musíte dodat,” vysvětluje zkušený šéfkuchař.



Když se nemaso dobře připraví, **zákazníci často ani nepoznají rozdíl**





## ↑ Burrito Loco

Štefánikova 7, Praha 5

Řetězec občerstvení s deseti pražskými pobočkami dostal název podle mexického jídla, které je tvořeno plněnou tortillou. Vedle ní tu dostanete také typickou quesadillu, tedy zapečenou tortillu se sýrem, polévku, saláty a burgery. Nabízí i veganské variace. Do jídelničky tu zařadili také burger s tzv. Beyond Meat, aby tak rozšířili nabídku vegetariánských či veganských pokrmů. „Nabízíme ho v našem produktu Beyond Meat burger, který je kombinací domácí burger bulky, grilované zeleniny, rukoly, guacamole a salsy. Podáváme ho s čerstvým salátem coleslaw. Nabídku s Beyondem plánujeme

rozšířit ještě o salát a pro nás typické burrito,“ popisuje marketingový specialista Jiří Kopejtko. „Ohlasy jsou vesměs pozitivní, a to i hostů, kteří běžně vegetariánské či veganské alternativy nevyhledávají. Když jsme tehle burger zaváděli, nabízeli jsme ho jako produkt pro ty, kteří chtějí zkusit něco nového,“ chválí pokrm Kopejtko.

**„Chuťově se Beyond klobáska velice podobá vinné klobáse,“ tvrdí marketingový manažer.**



## ↑ Bejzment

Lesnická 8, Praha 5

Legendární americká burgrárna udává již devět let směr přípravy těchto produktů. Burgery připravují především z čerstvého certifikovaného bio hovězího z farmy Besednice v jižních Čechách na speciálním grilu na dřevěné uhlí, takže krásně voní a jsou šťavnaté. Vedle nich nabízejí i vegetariánský burger podle vlastní receptury. „Není lepší pohled na člověka, který se láduje šťavnatým burgerem, a přitom je vegetarián,“ to je motto majitele Zdeňka Střížka. Svůj burger nazval Ouky Douky, Let's Gou Smouky. „Jako jediný se podává na křupavém toustu, protože pod pokličku by se s koulí čedaru se zauzenými dubovými pilinami houska nevešla,“ upřesňuje Střížek.

„Hmotu na své ‚nemaso‘ jsem vymyslel sám. Je v ní esence ze spáleného másla, rostlinným základem je šťáva z červené řepy, čočka beluga, cizrna, fazole, petrželka a sušená cibule. Lehkou šťavnatost dodává nastrohané zmrzlé kokosové mléko. V burgeru z něho zůstanou kousky, které se při pečení pomalu rozpouštějí, vysvětluje a dodává, že umí i vegetariánskou verzi slaniny. Podle Střížka je odezva u zákazníků skvělá.

**„Zákazníci ani nepoznají rozdíl mezi masem a naším nemasem,“ říká majitel.**

# Styl

## Pro milovníky Golfa.

Osmá generace ikony přijíždí na český trh. Bud'te na ni připraveni s novou tematickou kolekcí. K dostání u autorizovaných partnerů.



### Kšiltovka

Klasická kšiltovka s mírně prohnutým kšilem a s gumovým potiskem 8.



### Sportovní vak

Pevný, moderní a módní sportovní vak. Má pevnou vnější vodoodpudivou vrstvu.



### Unisex triko

Naprostá klasika s kulatým výstřihem. V něm se vám nový Golf bude řídit ze všeho nejlépe.



### Unisex mikina

Má klasický výstřih, žebrované manžety a je z amerického fleecu.



### Cestovní taška

Taška s odnímatelným, nastavitelným ramenním popruhem a polstrováním z odolného vodoodpudivého materiálu. Její objem je 40 litrů a unese až 15 kg.





## JARO / SPRING fashion shopping centrum

**ČERNÁ RŮŽE, Na Příkopě 12, Praha 1**

Otevírací doba: Po–Pá 10–20 h., So 10–19 h., Ne 11–19 h.  
Opening hours: Mon – Fri 10–20 h, Sat 10–19 h, Sun 11–19 h.

ADIDAS CONCEPT STORE – ALICE ABRAHAM – NARA CAMICIE – JONES – COMMA – BENVENUTO – LE PREMIER – LOAKE – WS BOUTIQUE – CAMBIO – ROECKL – BLUMARINE – CASADEI – PIERRE CARDIN – TRELUPi PREMIUM FASHION – GUY LAROCHE – VALENTINO – BUGATTI – 4CAMPING – STONES – BERNHARDT – OWEN – JAFFA RESTAURANT – BOUTIQUE LE CHARME – COOL DANCE – UHIW – STEILMANN – BYRON – DELSYN – BALDESSARINI – TENNIS SHOP – N TENIS – THOR STEINAR – ELNINO.CZ – FOX TOYS – PHOENIX AMBER – MOSER – JAPAN VINYL LP SHOP – LA BELLE BOUTIQUE PRAGUE – LUXURY OUTLET PRAGUE – THOMAS'S BARBER SHOP – LASER SLIM STUDIO – ANDREJ EMANUEL – SMART CONCIERGE – IPILOT – TRUSTWORTHY – CK FEDE – ESCAPE ROOMS PRAGUE – GALERIE PETR ŽALOUDEK – R&R COFFEE – VILLA D'ESTE...

ČERNÁ



R Ů Ž E

# Boulevard

**Malá Miss Sunshine.** Krásná rodinná komedie o potrhle nefunkční rodině, která se na cestě dá podivuhodně dohromady. V hlavní roli mimo jiné zářivě žlutý Transporter.



## Malá Miss Sunshine

Hraji: Steve Carell, Toni Collette, Greg Kinnear, Alan Arkin, Paul Dano

Film získal dva Oscary, za nejlepší mužský výkon ve vedlejší roli (Alan Arkin) a za nejlepší scénář.

Během natáčení filmaři použili pět identických Volkswagenů T2.

Jmenují se Hooverovi a je to banda bláznů a tak trochu ztroskotanců. Ale jsou kouzelní a člověk jim nemůže nefandit. Rodinka se poněkud rozpadá, a tak když mají usednout do auta, ani to nedrží moc pohromadě.

Poutavá a vážně veselá road-trip komedie z roku 2006 pojednává o rodině sestávající z otce, neúspěšného a otravně optimistického řečníka, úzkostné a vyplašené matky a jejího bratra, odborníka na Prousta, který se po pokusu o sebevraždu vrátil z nemocnice. Připočtěte k nim ještě mladého vzteklého Dwayna, obdivovatele Nietzcheho, který nesnáší lidi, a sedmiletou, obrýlenou a trochu oplácanou Olive, jejímž snem je účast na soutěži krásy Malá Miss Sunshine. Celou sestavu korunuje obhroublý a požitkářský dědeček,

který má tak trochu problém s heroinem, pročez ho vyhodili z domova důchodců. No a pak je tu sedmý člen rodiny, „busík“ Volkswagen T2 z roku 1971. Do něj se celá rodina naskládá, aby si nejmenší Olive splnila sen o korunce královny krásy. Většina filmu se tak odehrává na cestě z Nového Mexika do Kalifornie. Řada menších či větších peripetií a dobrodružství, z nichž rozbitá spojka se zdá být tím nejmenším, všechny aktéry během třídní cesty neuvěřitelně stmelí.

Poutavé je, jak zásadní roli v tomto procesu znovubudování rodiny hraje právě mikrobús. Herec Steve Carell se přiznal, že kouzlu automobilu úplně propadl, především pro jeho až lidské chyby. „Podle mě je Volkswagen v tom filmu plnohodnotným hercem,“ podotkl.





**CONSTRUCT**

JEDINÁ JISTOTA PRO VÁŠ VŮZ

# NEDÁVEJTE ZLODĚJŮM ŠANCI. **VSAĎTE NA JISTOTU.**



Každou hodinu se v ČR ukradne 1 vůz. Kvalitním zabezpečením výrazně snižujete riziko krádeže. Nejúčinnější způsob ochrany je mechanické zabezpečení Construct, které není závislé na autobaterii, nelze deaktivovat žádnými rušičkami signálu, je odolné vůči tepelným a chemickým vlivům. Jeho nenápadné a bezhlučné překonání na ulici je prakticky nemožné a výrazně prodlužuje čas, který je zloděj ochoten riskovat.

**Jediná jistota pro váš vůz.**

[www.construct.cz](http://www.construct.cz)

# Nový Golf

## Napojený na Váš život

Je tu nový Golf, se kterým snadno udržíte svůj denní rytmus. Odemknete ho mobilním telefonem\* a přivítá Vás kokpit nastavený přesně podle Vašeho osobního profilu. Život Vám zjednoduší plně dotykové ovládání, přehledné digitální budíky, Head-up-Display nebo aktuální dopravní informace z vašeho okolí získané pomocí rozhraní Car2X. Zbývá už jen spustit Váš oblíbený playlist.



OFFICIAL MOBILITY PARTNER



Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> modelu Golf: 3,5–5 l/100 km, 91–115 g/km.  
Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.

\*Po registraci do služby WeConnect a s kompatibilním mobilním telefonem.

[volkswagen.cz](http://volkswagen.cz)