

S Ondřejem Krátkým o dopravě za 50 let.
Fanoušci a jejich auta na festivalu

Volkswagen Magazín

03/2019

ID.3

Budoucnost je připravena.
Nastupte si.



Nenechat se nikdy zastavit.

Moje cesta.



Milan Blaha
horal, podnikatel, řidič

Jsou místa, na která se nejde dostat jen tak. Nepřístupná, plná překážek, ale dostat se na ně stojí pak za to. Sněžka je jedním z nich. A majitel Poštovny musí na její vrchol jezdit několikrát týdně. Proto má Volkswagen Amarok. Siláka, na kterého je 100% spolehnutí a se kterým vás nikdy nic nezastaví.



**Užitkové
vozy**

Sedm věcí

Zajímavosti, které jsme před psaním tohoto čísla nevěděli.

1



Nové logo

S další generací Volkswagenu značka přichází se zásadní novinkou.

[Strana 27](#)



4

„Chceme provoz po městě zagregovat, aby si každý nemusel budovat vlastní přepravní službu,“

říká Ondřej Krátký, spoluzakladatel Liftago.

[Strana 20](#)



Golf si drží hodnotu

Dle studie AuresLab patří vůz k těm, které na hodnotě časem moc neklesají.

[Strana 70](#)

2

Mince v přehrávači

To je jedna z kuriozit, které pravidelně řeší mechanici v servisu.

[Strana 52](#)

5



3

30 000 eur

Tak byla stanovena doporučená cena za nejnižší verzi modelu ID.3.

[Strana 14](#)



Co znamená vanlife?

Životní styl, kdy volně cestujete v obytné dodávce, proniká už i do Česka.

[Strana 64](#)

6

7

Tento Brouk jim slouží už od roku 1973

Po světě jezdí mnoho veteránů po renovaci, Zdeněk a Vítězslav Nováčkoví však svého Brouka hýčkají už takřka 45 let.

[Strana 45](#)



18

Vizionář městské mobility a spoluzakladatel Liftaga, to je Ondřej Krátký. Čtěte náš obsáhlý rozhovor.



8

Elektromobilita elegantně a dostupně. ID.3 je konečně tady.



38

Legendární model se poprvé představil v aktualizované verzi. Seznamte se s T 6.1.



28

Nový Passat je jako stvořený k tomu, aby sloužil coby pojízdna kancelář.



Obsah

Podzim 2019

6

Novinky Co se událo v automobilovém světě

8

ID.3 Představujeme první model nové éry

16

Platforma MEB Základ elektrické budoucnosti

18

Ondřej Krátký Jak budeme jezdit v městech budoucnosti?

26

Vývoj loga VW Symbol značky v průběhu času

28

Nový Passat jako pojízdna kancelář zahradní architektky

38

T 6.1 Legendární vůz nově a digitálně

40

Festival Volkswagenů Unikátní auta a jejich majitelé

50

Drive Soustředěně a bez únavy i na dlouhé cestě

52

Servis Návštěva v zákulisí autoservisu

56

Veteráni Pohled na unikátní sbírku rodiny Grundmannovy

60

Detail Kde se vzal a jak funguje klakson?



56

Sbírka veteránů
otce a syna
Grundmannových je
jedna z těch vůbec
nejhodnotnějších.

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: Adam Pešek

Grafická úprava: Jakub Kaše

**Magazín tiskneme na ekologicky
šetrný papír.**

E-mail do redakce:

magazin@volkswagen.cz

Uzávěrka vydání: 8. 10. 2019

Datum vydání: 18. 10. 2019

Místo vydání: Praha

Distribuce: Česká republika

Periodicita: 4× ročně

Prodej inzerce:

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

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

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



76

Spolu s food trucky
k nám přijela i řada
mezinárodních kuchyní.
Jakou z nich ochutnat?

62

Vanlife Styl cestování, kde vás
nic nelimituje

68

Das WeltAuto Jaké ojetiny si
drží hodnotu?

72

Asistent Senzory, díky nimž auta
vidí náš svět

74

Financial Services Operativní
leasing stylově a bezpečně

76

Food trucky Představujeme
restaurace na kolečkách

80

Styl Kolekce pro milovníky T1

82

Bill Murray a jeho berlínský
příjezd v Brouku



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.

Novinky

Nová éra značky je tady. To znamená nové logo a další rekordy pro elektromobilitu. V ČR lze také objednat Passat GTE. A brzy přijede i nový Golf.



ID.R stanovil první rekord na hoře Tianmen

Neobvyklá jízda na limitu, pozoruhodné fotografie a první rekord na úpatí hory Tianmen! Volkswagen vytvořil se závodním elektromobilem ID.R velký milník v Číně a elektromobilitu posunul doslova na vrchol. Romain Dumas absolvoval 99 ostrých zatáček horské silnice vinoucí se k hoře Tianmen za 7:38,585 minuty, což je nový rekord. ID.R je v současnosti držitelem traťových rekordů na Pikes Peak a na Festivalu rychlosti v Goodwoodu. Kromě toho také zajel

nejrychlejší kolo v kategorii elektromobilů na Severní smyčce Nürburgringu. „Volkswagen novým rekordem se závodním vozem ID.R na opravdu ohromující silnici znovu dokázal, jakých výkonů je elektromobilita budoucnosti již dnes schopna,“ říká Ralf Brandstätter, provozní ředitel značky Volkswagen osobní vozy. „Nejen že elektromobily, jako je ID.R, vylepšují etablované rekordy a stanovují nová měřítka – ID.R také ukazuje, jak emocionální a vzrušující je mobilita budoucnosti.“



Již lze objednávat nový Passat GTE

Volkswagen zdokonalil nejprodávanejší hybridní model střední třídy na světě v téměř všech ohledech. Energetická kapacita akumulátorů vzrostla o 31 procent na 13 kWh a nový Passat GTE tak ujede na jedno nabití akumulátorů až 54 km (Variant). Externě nabíjitelný hybridní pohon je ideální především pro řidiče, kteří žijí ve městě nebo do města dojíždějí do zaměstnání. Zajímavá je i skutečnost, že emise CO₂ modelu jsou pod hranici 50 g/km, zákazníci tedy budou mít nárok na registrační značku pro elektromobily, umožňující například bezplatné parkování v Praze. Passat GTE v nejaktuálnějším provedení je na českém trhu k dispozici za ceny od 1 126 900 Kč (Variant: 1 153 900 Kč).



Nová éra Volkswagenu s novým logem

V předvečer mezinárodního autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem odhalil Volkswagen své nové logo a design značky. „S novým designem začíná pro Volkswagen nová éra,“ říká Jürgen Stackmann, člen představenstva odpovědný za prodej, marketing a poprodejní služby. „Formulováním nového obsahu a novými produkty prochází značka zásadní transformaci směrem k budoucnosti s neutrální bilancí emisí pro všechny. Nyní nastal správný okamžik k tomu, abychom zviditelnili nový postoj naší značky před celým světem,“ dodává. Nové logo bylo redukováno na podstatné části, je tedy modernější, čistější a jednodušší. Poprvé bude mít Volkswagen také své zvukové logo, značka tak bude odlišena jak ve vozidlech, tak i v komunikaci. Cestu k udržitelnější budoucnosti ukazuje i model ID.3, jemuž se více věnujeme na následujících stránkách.



Přijíždí osmá generace Golfu

Vývoj osmé generace bestselleru Volkswagenu je téměř u konce a značka momentálně zahájila poslední fázi testů. Nový Golf vstoupí svým designem a digitálními inovacemi do éry elektrifikovaných pohonů, digitalizovaných a síťově propojených interiérů, asistované jízdy a funkcí i služeb používajících připojení k internetu. Světovou premiéru bude mít na podzim 2019 a šéfdesignér značky Klaus Bischoff o něm prohlašuje: „Osmá generace bude přitahovat pohledy!“



ID.3

Začátek nové éry


Žádný jiný model nesymbolizuje nové zaměření značky Volkswagen tak jako ID.3. První elektromobil bude cenově dostupný, atraktivní svým vzhledem i tím, co skrývá uvnitř. Nastupte si.

Komfort nových technologií

Nový interiér je futuristický, pohodlný a současně přehledný. Komfort řidičům zajistí především atraktivní sedadla, dostatek prostoru pro nohy a velký dotykový displej. Na první pohled viditelnou novinkou je koncepce chytrého osvětlení ID.Light, které pomocí světla a blikajícího směrového ukazatele umí doporučit například přěazení do jiného jízdního pruhu. Ještě dál jde Head-up-Display s rozšířenou realitou. Ten nabídne jízdní doporučení přímo do zorného pole řidiče a výrazně tak usnadní ovládání vozu. Vše navíc půjde ovládat hlasovými příkazy, ať už půjde o rádio, navigaci, nebo připojený mobilní telefon. Stačí pouze říct „Ahoj ID“ a systém začne poslouchat vaše příkazy.

Hlasové ovládání
bude k dispozici
i v českém jazyce





ID.3 nabídne 8 let záruky
na akumulátory, respektive
do ujetí 160 000 km

Výhody pro první uživatele

První várka elektromobilu zvaná ID.3 1st dá uživatelům možnost bezplatného ročního nabíjení do limitu 2 000 kWh všude v rámci dobíjecích stanic v sítích Volkswagen WeCharge a IONITY. Dojezd bude až 420 km dle standardu WLTP. První uživatelé vůz dostanou v polovině roku 2020, přičemž jeho konfiguraci si budou moci vybrat během letošního podzimu a jara. Všechny vozy v rámci první edice byly již rezervovány, ale ještě existuje šance na jeho získání. Volkswagen vede čekací listiny zákazníků, pokud tedy patříte mezi zájemce o první či sériově vyráběnou verzi vozu, můžete se zaregistrovat na stránce volkswagen.cz/ID a dostávat pravidelné novinky o modelu ID.3.



Technologie v ID.3

Kapacita akumulátorů bude 77 kWh, 58 kWh a 45 kWh (dojezd 330 až 550 km). Z nich si uživatel bude moci vybrat.

Světlomety IQ.Light Led Matrix, které se přizpůsobují jízdni situaci a skvěle vypadají. Když se k vozu přiblížíte, mrkne na vás.

Head-up-Display s rozšířenou realitou, který zobrazuje užitečné informace přímo do zorného pole řidiče. Projekce na čelním skle se přitom jeví jako jedna realita.

Asistenční systém Lane Assist, který pomáhá držet vůz v jízdním pruhu a rozpozná situace, kdy auto opouští vyznačený jízdní pruh.

Adaptivní tempomat ACC, který přizpůsobuje rychlost vpředu jedoucímu vozu a udržuje od něj automaticky odstup.

Prediktivní navigace, která si pamatuje často navštěvované cíle a dokáže se sama učit.



Doporučená cena za nejnižší verzi modelu ID.3 je stanovena
na 30 tisíc eur

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 - NTENIS

THOR STEINAR

ELNINO.CZ

FOX TOYS

PHOENIX AMBER

MOSER

JAPAN VINYL LP SHOP

LA BELLE BOUTIQUE PRAGUE

LUXURY OUTLET PRAGUE

ČERNÁ R Ů Ž Ě

FASHION SHOPPING CENTRUM

PODZIM 2019 AUTUMN

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

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

Showtime

Cesta k elektrické budoucnosti. Jeden základ, více modelů.

A nový typ mobility. Podívejme se na hlavní přínosy modulární platformy MEB.



Mrštný městský prcek, univerzální hatchback nebo prostorné a praktické SUV – na modulární platformě budoucnosti MEB (v němčině Modularer E-Antriebs-Baukasten) bude stát celá řada elektrických modelů.

Zlevnění výroby elektromobilů

Novou platformu budou pochopitelně využívat i ostatní značky koncernu. Jdeme ale ještě dál: MEB jsme zpřístupnili i ostatním výrobcům. Například Ford chce na platformě od roku 2023 vyrábět přinejmenším jeden velkosériový osobní model. Obě automobilky navíc v rámci joint venture investují přes šest miliard eur do společného vývoje platformy pro autonomní jízdu. Cílem je maximálně zlevnit poměrně nákladnou výrobu všech komponent elektromobilů díky objemu výroby. Zkrátka čím víc elektrických aut se bude vyrábět, tím budou levnější a dostupnější.

Plnění klimatických cílů

Aby Německo splnilo požadavky stanovené Pařížskou dohodou, bude muset do roku 2030 omezit emise CO₂ o 40 až 42 procent, tak to alespoň spočítalo federální ministerstvo dopravy. Dosáhnout toho bude možné, pouze pokud tou dobou bude v zemi jezdit sedm až deset milionů zcela bezemisních automobilů. Počty nových registrací elektromobilů tak budou muset stoupat a modulární elektrická platforma se může stát rozhodujícím faktorem při plnění těchto cílů.

Víc prostoru na menším půdorysu

Platforma MEB je na míru střižená požadavkům elektromobility. Nabízí možnost většího rozvoru a menších převisů karoserie. Elektromobil nemá spalovací motor, který zabírá místo. Kardanový tunel je zbytečný. Stejně tak převodovka a palivová nádrž. Malé elektromotory jsou umístěné přímo na nápravách. Tato architektura zahrnuje i vysokonapěťovou baterii umístěnou v podlaze, což ještě víc uvolňuje prostor v interiéru. Model s vnějšími rozměry odpovídajícími Golfu tak nabídne podobně velkou kabinu jako Passat.

Platforma MEB
bude základem
elektromobilů
Ford či e.GO



Variabilita platformy

Na platformě MEB může vzniknout nepřeberné množství modelů, každý si přitom zachová vizuální příslušnost ke značce. Podvozek a karoserie jsou totiž dvě oddělené věci a na platformě může stát v podstatě jakýkoliv vůz. První člen rodiny ID. se na trh dostane už příští rok. Vůz s cenou podobnou dieslovému Golfu nabídne dojezd až 550 kilometrů podle WLTP a jeho elektromotor bude dosahovat výkonu 125 kilowattů. Výroba začne v saském Cvikově už koncem letošního roku.

Otevřenost konceptu

Koncern už v březnu v Ženevě představil prvního externího partnera, který na platformě MEB bude vyrábět své vozy. Bude jím výrobce elektromobilů e.GO Mobile sídlící v Cáchách, který vešel ve známost malým roztomilým městským modelem e.GO Life. V současné době se pracuje na konkrétní podobě nového elektromobilu. Šéfem e.GO je Günther Schuh, spoluzakladatel firmy StreetScooter, který pomohl přivést na svět první elektrickou dodávku speciálně určenou pro poštovní a expediční firmy.

Různé kapacity baterií

Platforma MEB může být osazena akumulátory o různé kapacity v závislosti na určení automobilu. Pro elektromobily, které budou jezdit výhradně v městských ulicích, postačí menší kapacita, což samozřejmě snižuje náklady. Větší baterie pak znamenají větší svobodu pohybu. Baterie je umístěna v podlaze auta – šetří místo a snižuje těžiště celého vozu, což má za následek lepší rozložení hmotnosti a vyváženou a dynamickou jízdu.

Rodina ID.

První člen nové elektrické rodiny se na trh dostane v roce 2020. Bude jím model ID.3. Po něm přijde elektrický nástupce legendárního Transporteru ID. BUZZ, zatím je ve fázi koncepční studie. Na šanghajském autosalonu se letos představil koncept všestranného SUV zvaného ID. ROOMZ, na trh by mělo přijít v roce 2021. Následovat bude crossover ID. CROZZ a konečně koncepční studie ID. VIZZION ukazuje elektromobilitu budoucnosti. Půjde o limuzínu vyšší střední třídy s inteligentním interiérem, neotřelým designem, pohonem všech kol a dojezdem až 665 kilometrů. Těšte se!

Ondřej Krátký

A man with glasses and a beard, wearing a grey blazer over a white t-shirt and dark jeans, is sitting on a wide wooden ledge. He is looking towards the camera. The setting is a modern interior with a high, vaulted wooden ceiling and a large concrete pillar to the left. The lighting is warm and focused on the man.

Jak budeme jezdit ve městech budoucnosti

Jak zvládat rostoucí objem městské dopravy? Jak bude vypadat městská mobilita za pět, deset či padesát let? Tyto otázky si klade bezpočet odborníků i laiků a debaty často naráží a troskotají na zcela protichůdných názorech. My jsme je položili spoluzakladateli startupu Liftago, který se na budoucnosti městské dopravy aktivně podílí.



Vytvoříme jednu dopravní síť, kterou bude moci využívat kdokoliv

Když se vás v minulosti ptali, proč jste vstoupil do byznysu s přepravou osob, odpověděl jste, že kvůli vaší vizi městské mobility. Jaká ta vize je?

Velmi zkráceně se naše vize dá popsat tak, že chceme být relevantní firmou pro oblast autonomních automobilů. Víme, že než se autonomních aut dočkáme, jejich technologie bude muset zlevnit a stát se naprosto spolehlivou. To bude ještě nějakou dobu trvat, takže pro nás nemělo cenu investovat přímo do ní a rozhodli jsme se zaměřit na trh, ve kterém budou autonomní vozidla fungovat. Věříme, že bude postavený na stejném principu, na kterém dnes funguje Liftago – tedy na volně přístupné dražbě ceny přepravy osob a zboží.

Jak bude vypadat samotná doprava? Bude aut díky lepší organizaci dopravy méně, nebo naopak více, protože dostupnost povzbudí i poptávku?

Digitální platformy zatím vždy slibovaly, že se díky nim bude počet vozidel ve městech snižovat. Realita je ale spíše opačná, protože jak jednotlivé služby tlačí cenu dolů, začínají konkurovat MHD. Což není dobře a my se snažíme naši službu atraktivit jinými způsoby než nízkou cenou. Například tím, že kapacitu řidičů zapojených do naší sítě půjčujeme do jiných oblastí, než je přeprava osob. Momentálně nevytížený taxikář tak může přepravovat zboží pro online obchod. Food kurýr doručovat zásilky. Chceme zkrátka provoz po městě tak zagregovat, aby si každý jednotlivý byznys nemusel budovat svou vlastní přepravní službu. Tím, že smažeme nálepky, jako je taxikář, kurýr, pošťák, vytvoříme jednu dopravní síť, jejíž kapacitu si bude moci pronajmout kdokoliv na cokoliv.

Předpokládám, že úspěch takové myšlenky závisí na ochotě jednotlivých firem se do společné přepravní sítě zapojit, včetně vašich konkurentů.

To máte pravdu. Jenže pod našimi konkurenty, třeba pod Uberem, jezdí nezávislé dopravní společnosti. Ty nebudou mít problém využít příležitosti, kterou jim propojená dopravní síť nabídne. U firem, které nemají přepravu jako hlavní náplň byznysu, už spolupráce funguje. Naši řidiči převážejí například zásilky pro Alzu nebo Zásilkovnu a vlastně si říkáme, že jsme s tímto konceptem mohli přijít daleko dříve. Když se podíváte na e-commerce a na ni navázané firmy, zjistíte, že hlavním faktorem, který omezuje jejich růst, je městská logistika. Což je oblast, kterou nevyřeší budování mnoha individuálních přepravních společností, z nichž každá bude z velké části nevytížená.

Jak se na vaše plány dívají města, jejich radnice a dopravní odbory?

V současnosti působíme v osmi městech a jejich radnice jsou naší vizi nakloněné. Pomáhá tomu, že jsme od samého začátku jevíli zájem s radnicemi spolupracovat. Diskutujeme s nimi, dáváme jim k dispozici naše data. Neznamená to ale, že bychom neviděli oblasti, ve kterých budeme chtít tláčit na změny nastavené legislativy. Budeme muset řešit parkovací místa, jízdní pruhy vyhrazené pouze pro taxislužby a další záležitosti, které byly často zavedeny s dobrým úmyslem, ale velmi rychle zastarávají.

Pracují samotné radnice velkých měst na vlastních dopravních konceptech?

Pracují, ale v řadě případů se musí zaměřovat na konkrétní komplikované oblasti, které právě působí v jejich městě problém. Třeba na nepoctivé taxikáře. Nebo na neregulované digitální platformy, které nedělají přesně to, co tvrdí, že dělají. My na to jdeme opačně – snažíme se vytvořit celkový systém, který by dílčí problémy odstranil. A taky aby samozřejmě dával smysl ekonomicky. Nechci se tvářit, že jsme „sluníčkáři“, kterým jde pouze o nápravu dopravy ve městě. My chceme, aby doprava byla stále dobrý byznys, ale aby se změny v jejím fungování pozitivně promítly do lepšího prostředí ve městě a menšího počtu aut v ulicích.







Nedala by se data získávat od mobilních operátorů?

Ano a tato data už města často využívají. Je to jeden z nejspolehlivějších způsobů, který ale sleduje pouze celkové počty lidí, kteří do města vjíždí. Nepostihuje nejdůležitější rozlišení – tedy kolik z nich jsou pasažéři, kolik jich jede soukromě a kolik vozidel je komerčních. Bez těchto údajů se ale nedozvíme, kdo a kdy zatěžuje dopravu nejvíce, a nebudeme schopni zvolit správnou strategii, která by zátěž ve městě řešila.

Sledujete trendy, jaké v městské dopravě fungují v zahraničí?

Sledujeme. Vidíme, že způsob, kterým jsme se vydali my, tedy vytváření digitální platformy pro optimalizaci dopravy, není úplně běžný. Největší část investic směřuje do podpory růstu stávajících podob přepravního byznysu. Do získání co největšího podílu na trhu, který potom firmy chtějí zúročit v budoucím fungování městské logistiky.

Jak přesně mohou velký podíl na trhu zúročit?

Firmy operují s předpokladem, že budou nějaký čas provozovat služby se ztrátou a nízkými cenami z trhu vytlačí konkurenci nebo ji převezmou. Jakmile se stanou dominantním hráčem na trhu, tak budou mít takový objem byznysu, že se jim začnou i nízké ceny vyplácet. Vidíme to třeba v oblasti rozvozu jídla nebo u digitálních taxi platform, které tlačí ceny dolů i za cenu, že ztrácí řidiče. V jejich uvažování hraje roli i dlouhodobá strategie, která, stejně jako my, počítá s flotilami autonomních vozidel. Předpokládají, že jejich výrobci je budou chtít využít na platformě, která má největší poptávku a bude mít největší možnost flotily nových vozidel zaplatit.

K využívání alternativní dopravy nás dotlačí jedině to, že se nám vyplatí

Jak bude vypadat doprava osob?

I tady bude hrát klíčovou roli cena a myslím si, že si lidé budou čím dál tím častěji uvědomovat všechny její složky. Tedy nejenom kolik jsem cestou do práce projel benzinu, ale i to, kolik času strávím hledáním parkování, kolik za něj zaplatím, jak potom zaparkuji doma. Vyplývá mi z toho trend, že lidé budou hledat čím dál tím častěji alternativy. MHD. Taxíky na krátké dojezdy. Kola. Sdílená vozidla.

To všechno ale máme už dnes.

Ano, ale k jejich využívání nás nedotlačí nic jiného, než že se nám to vyplatí. Odhaduji, že člověk, který jezdí do práce autem, by hodinu svého času měl ohodnotit aspoň na dvě stě korun. Až se mu čas strávený jízdou vlastním autem prodraží nad cenu alternativní přepravy, začne využívat alternativu.

Mají vůbec budoucnost auta jako taková? Nepřeorientujeme se na úplně něco nového?

Zrovna včera jsem mluvil s Michalem Illichem, významným českým podnikatelem, který založil startup Zuri. Má vyvinout autonomní elektrické letadlo s vertikálním vzletem, které má převzít část středně daleké přepravy osob mezi městy. Chce s nimi konkurovat letecké dopravě, která je sice rychlá, ale kvůli hodinovému letu člověk musí strávit další tři hodiny cestou na letiště a z něj. Podobných výrobců hardwaru bude více. My se proto nechceme soustředit na hardware, ale na efektivní dopravní systém, ve kterém budou dané prostředky fungovat.



Ondřej Krátký

Vystudoval VŠE v Praze. Ve 28 letech vyhrál zlato v největší kreativní soutěži pro mladé na festivalu Cannes Lions. Po několika letech zaměstnání opustil korporátní sféru a spolu s Martinem Hausenblasem a Jurajem Atlasem založil oceňovaný český startup Liftago.

Auto stále plní funkci ukazatele společenského statusu. Počítáte s tím, že ji brzy ztratí?

Auto těch funkcí plní, a plnit bude, celou řadu a požadavky, které na něj klademe, se během našeho života mění. Nejdříve se chceme prostě přesouvat. Pak si koupíme auto právě jako symbol postavení. Jakmile se nám začne rozrůstat rodina, pořídíme si auto větší. Lidé s aktivním způsobem života zase potřebují auto, které zvládne i náročnější terén. Abychom uspokojili všechny svoje požadavky, potřebovali bychom zkrátka aut několik, což je ve městě z mnoha důvodů nepraktické. Logické východisko je tedy půjčit si takové, jaké právě potřebujeme. Carsharing už do velké míry dokáže pokrýt v podstatě jakoukoliv potřebu. Jakmile budeme mít k dispozici technologii autonomních aut sdílených na nějaké digitální platformě, tak se rozdíl mezi jednotlivými funkcemi aut ještě více setrou. Jaký rozdíl je mezi taxikem a carsharingovým vozem, když ani jedno neřídí člověk?

Máte představu, kdy doba autonomních aut nastane?

Já se nerad pouštím do spekulací, takže konkrétní rok si netroufnu odhadnout. Jejich zavedení závisí na několika faktorech. Jedním je samozřejmě bezpečnost. Ta už je do velké míry vyřešená. Dnešní autonomní auta jsou bezpečnější než ta, která řídí řidiči. Jen potřebujeme, aby byla mnohonásobně bezpečnější, abychom překonali svoji počáteční nedůvěru. To bude ještě nějakou dobu trvat, protože se musí naučit koexistovat s celou sítí vozidel, ve kterých sedí člověk. Druhý faktor je opět cena. Používání autonomních aut se nám musí vyplatit. Kdy ta situace nastane, je otázka, ale nemyslím si, že by to muselo trvat dlouho. Pořizovat si do města auto s tím, že ho využívám v pěti procentech času, nedává moc smysl ani dnes.

Pořizovat si auto do města, abych ho využíval pět procent času, nedává moc smysl

Podílíte se nějak na vývoji autonomních aut?

Je trochu paradoxní, že vývoj technologie jako takové stojí na automobilech, ale její podobu bude určovat do velké míry poptávka zákazníků. A na zákaznickou zkušenost mají výrobci aut poměrně malý vliv. I malý startup, jako je Liftago, vlastně hraje v oblasti zákaznické zkušenosti větší roli než automobilový koncern. My s výrobci automobilů spolupracujeme na několika projektech, ale stále cítíme, že mezi oblastmi „prodáváme auta“ a „vytváříme nové podoby mobility“ panuje dost ostrá hranice. Dokud ji ale automobilky nesmažou a nezačnou obě oblasti považovat za jeden byznys koncept, těžko se budou posouvat dál.

Jakou roli bude hrát hromadná doprava?

Já doufám, že čím dál tím větší, a je mi trochu líto, že se vývoj soustředí především na technologii autonomních aut. Z hlediska udržitelnosti, dopadu na životní prostředí i celkové situace dopravy ve městě je naprosto zásadní fungující MHD.

Jakého způsobu dopravy byste se chtěl dožít?

Ideálně takového, který by mi umožnil využít co nejvíce bdělého času způsobem, který mě činí šťastným. V ideálním případě bych chtěl večer doma ulehnout a druhý den ráno se probudit na místě, kde mám zrovna něco na práci.

Text Jiří Holubec Foto Václav Jirásek



BOSCH
Stvořeno pro život

Překvapivě jednoduché. Jednoduše perfektní

Spotřebiče značky Bosch splňují ta nejvyšší očekávání. Díky preciznímu zpracování a smyslu pro detail spojují nejmodernější technologie a dokonalý design. I proto jsou nejprodávanější značkou velkých domácích spotřebičů v Evropě.*



Jeden spotřebič, tři možnosti vaření – vaření v páře, pečení nebo kombinace obojího: kombinovaná parní trouba Bosch vše zvládne díky jemné páře a volitelnému doplňkovému horkému vzduchu.



Sváteční pečeně, rybí filé i kuřecí prsa: s **teplotní sondou** vždy dosáhnete dokonalého výsledku pečení. Stačí nastavit požadovaný stupeň teploty uvnitř pečeně a sonda sama pohlídá celý proces.



Nejste si jistí, jak troubu co nejlépe nastavit? Použijte funkci **AutoPilot**. Stačí zadat hmotnost pokrmu a stisknout tlačítko Start. Funkce AutoPilot sama určí ideální režim ohřevu, teplotu a dobu trvání přípravy pokrmu.



Automatické čištění – konec namáhavého a časově náročného ručního čištění. U trouby se samočisticí pyrolytickou funkcí stačí stisknout tlačítko a veškeré nečistoty ve vnitřním prostoru se při teplotě až 485 °C spálí na popel. Troubu pak stačí jednoduše vytřít vlhkým hadříkem.



Vestavné myčky Bosch s **technologií sušení Zeolith®** nejen dokonale umyjí, ale i perfektně vysuší sklo, porcelánové nádoby, hrnce a dokonce i plastové nádoby.



Technologie **VitaFresh pro** zajišťuje optimální podmínky pro skladování potravin. Ryby, maso, ovoce a zelenina zůstanou ve speciálních přihrádkách s regulovanou teplotou a vlhkostí až 3× déle čerstvé a plné vitamínů.



FlexIndukce – jedním dotykem spojíte dvě indukční zóny v jednu velkou plochu, na kterou můžete flexibilně rozmístit nádoby podle toho, jak potřebujete.



Podle designu a možností kuchyně si můžete vybrat z široké nabídky ostrůvkových, nástěnných, výsuvných nebo vestavných **odsavačů par Bosch**, které se při vaření postarají o čistý vzduch v místnosti.

Evoluce

Vývoj loga VW Jde o mnohem víc než jen o optickou změnu, zjednodušený logotyp aplikovaný i jako světelný symbol dokresluje razantní vstup koncernu na pole elektromobility.

Logo VW nad střechou správní budovy koncernu Volkswagen o průměru osmi metrů a hmotnosti sedmi a půl tuny se nedávno vyměnilo za nové. Jeho podoba odkazuje na logotyp z doby, kdy firma nastupovala cestu globální expanze. Připomeňme si proto jeho jednotlivé vývojové stupně za uplynulých více než 80 let.



1937–1939

Nordickým symbolem vítězství zvaným „Ginfaxi“ v logu symbolizoval snahu dobýt světový automobilový trh.



1939–1945

Technický pokrok a moderní doba, tuto symboliku neslo zjednodušené logo značky v neblahých válečných letech.



1945–1960

Vzhůru do demokratické éry s čistším designem. Odstartoval export a značka se dostala do celého světa.



1960–1967

Organizační změny ve Volkswagenu znamenaly i nový vizuál. S částečnou privatizací přišel i rámeček.



1967–1978

Vozy značky začínají více hledět na estetickou stránku věci, poprvé se objevuje azurově modrá barva.



1978–1989

Legendárního Brouka z dřívějších let nahrazuje Golf. Proto nastupuje logo s novou energií a barvou.



1989–1995

Období revolučních politických změn přineslo další značky do koncernu, ale i staronovou barvu.



1995–2000

Pověst solidních a robustních vozidel značky umocňuje silnější vnější prstenec a sytější barva.



1999–2000

Mírná úprava barevnosti, logo se používá jen krátce a především v propagaci.



2000–2010

Nové technologie z počátku milénia se propaly i do ducha značky. Ta přišla s trojrozměrným logem.



2010–2012

Ještě větší akcent na 3D efekt v době, kdy se koncernu daří oslovovat motoristy globálně.



2012–2019

Alternativní verze loga, kdy stříbrné partie ukazují ještě větší lesk značky Volkswagen a jejího moderního ducha.



Elektřina & světlo

2019→

Volkswagen na mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu představil nové logo. Dvourozměrné černobílé provedení reflektuje éru vznětových motorů a ohlašuje nástup elektromobilů Volkswagen. Novinka nabízí řadu předností z hlediska praktického užití: je

dostatečně zřetelná i v miniaturním formátu, například na displejích „chytrých hodinek“, a vyniká v kontrastní podsvícené podobě. Právě s takovým pojetím loga se totiž počítá u nové generace vozidel Volkswagen.

A close-up, low-angle shot of the front of a bright blue car. The car's hood and windshield are visible, reflecting the surrounding environment. In the background, there is a white picket fence and lush green foliage. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Zahrada jako oáza klidu

Zahradní architektura, nebo lépe zahradní projektantství, je coby specifická disciplína v posledních letech na vzestupu. Stále více lidí si krom podoby domu a jeho interiéru začíná všímat i svého bezprostředního okolí, kde chtějí najít po nabitém pracovním dni prostor pro relaxaci. Spolu s novým Passatem jsme proto vyrazili prozkoumat, jak si takovou zahradu pořídit.





Zahradní projektant je tak trochu i psycholog. Musí pochopit klientovy požadavky, proto je první setkání s místem realizace zásadní.

Zatímco dříve zahrady sloužily především jako zdroj čerstvé zeleniny či ovoce, v dnešní uspěchané době stále více přejímají roli místa pro odpočinek. Prostě přijít po práci domů a relaxovat, maximálně si na ní občas natrhat bylinky. „Lidé se stále více začínají zajímat o podobu zahrad,“ potvrdil nám projektant Jakub Víšek z ateliéru JAMI Gardens. A jak své vlastní oázy klidu dosáhnout? V praxi lidé po dostavění domu či rekonstrukci, která sama o sobě je dost náročným projektem, už na zahradu samotnou tolik času nemají, proto často sáhnou po službách zahradního projektanta. Ten jim dokáže poradit s podobou

bezprostředního okolí domu, včetně inventáře, kde může být v podstatě cokoliv od zeleně přes bylinky, přírodní biotopy třeba až po umělecké objekty. Každý prostor potřebuje individuální přístup a řešení přímo na míru, pak už hlavní roli hrají skici, návrhy a sladění vzájemných představ mezi klientem a projektantem. Práce tak většinou začíná obhlédnutím místa, které bude zahradní architekt či projektant zkrášlovat. A abychom vám celou disciplínu přiblížili, vyrazili jsme se v novém Passatu podívat, co všechno obnáší.

Text Redakce **Foto** Václav Jirásek





Na oběd je čas
jen s náročnými
klienty, jinak jde
hodně
**o ladění návrhu
v kanceláři**

Zahradní projektant většinu času stráví návrhem a jeho laděním, pracuje tedy nejvíc v kanceláři či studiu. Až u náročnějších klientů, kteří vyžadují větší péči a do projektu chtějí sami promlouvat, není výjimkou třeba společný pracovní oběd. Tato schůzka proběhla v letenské kavárně Tvaroh.



Část práce probíhá v terénu, a když musíte jet na obhlídku přes kus republiky, chcete prostě pohodlnou jízdu. Nový Passat s celou paletou digitálních technologií je skvělý parťák a může do jisté míry sloužit i coby pojízdná kancelář.







Lidé často chtějí
zahradu,
**aby v ní našli
svůj klid**

Tato konkrétní je realizací Jakuba Viška z ateliéru
JAMI Gardens. Je typická velkým otevřeným
prostorem plným zeleně a přírodním biotopem,
kde se může rodina i koupat.



Květiny můžete zkusit
vybírat klidně sami, v tom
případě je skvělou volbou
například zahradnictví
Chládek. Pokud ale chcete
zahradu třeba pro
relaxaci, pak se o ni
nechcete moc starat
a nechte si raději
s výběrem poradit.



**Zahrada bez údržby
a hezký výhled,**
o to je dnes největší
zájem





T6.1

Legenda digitálně

Dvanáct milionů. Tolik už se na světě prodalo těchto ikonických vozů, jejichž první generace T1 se představila v roce 1949. Nyní přijíždí omlazená a vylepšená verze, která opět vyniká spojením přehledného designu a špičkově využitého prostoru.



Transporter, Caravelle, Multivan i California. Ti všichni prošli omlazovací kúrou, po níž dostávají do vínku označení 6.1. Šestá generace legendárního užitkového Volkswagenu přijíždí v té nejmodernější podobě, která je digitalizovaná a síťově propojená. Kromě omlazení vzhledu se dočkala rozsáhlé modernizace interiéru, dostala řadu nových asistenčních systémů, digitální panel přístrojů nebo nejnovější generaci informačních a zábavních systémů s integrovanou SIM kartou zajišťující připojení k internetu.

Nová maska

Na první pohled zaujme vytříbená před s větší maskou chladiče, která tvoří stylisticky jednotný celek s nárazníkem. Všechny prvky pod úrovní kapoty motoru, včetně světlometů a blatníků, jsou nové. Dvě chromované příčné lišty spojují u všech verzí nové světlomety s maskou chladiče. Chromovaná lišta zušlechťuje ve vyšších úrovních výbavy také nárazník. Modernizaci exteriéru završuje rozšíření nabídky o šest nově navržených typů kol, šest nových barev karoserie a sedm variant dvoubarevných laků.

Chytré asistenční systémy

V T6.1 poprvé nalézá uplatnění elektromechanický posilovač řízení, který má dvě velké výhody. Na rozdíl od dosavadního hydraulického systému pracuje pouze v případě potřeby, čímž klesá spotřeba paliva. Automatické ovládání současně otevírá přístup k novým asistenčním systémům. Příkladem je „Lane Assist“ pro jízdu v jízdním pruhu, který kamerou rozpoznává podélné značení na vozovce a podporuje řidiče při udržování vozu v jízdním pruhu. Dalším příkladem je „Park Assist“, který usnadňuje zaparkování vozu i vyjetí z parkovacího místa, nebo „Trailer Assist“ pro couvání s přívěsem.



Pod kapotou jen TDI

O pohon nového Transporteru se stará výhradně nafta. Hospodárné turbodiesely s přímým vstřikováním paliva TDI jsou k mání ve čtyřech výkonových verzích: 66 kW (90 k), 81 kW (110 k), 110 kW (150 k) a 146 kW (199 k). Od výkonu 150 koňských sil mohou být motory kombinovány s pohonem všech kol 4MOTION. Všechny verze modelové řady splňují nejnovější emisní normu Euro 6d TEMP-EVAP.

Neustále online

Novinka poprvé získává digitální přístroje „Digital Cockpit“. Ve stejné ose na ně navazují nejnovější modulární informační a zábavní systémy, které dohromady tvoří nové digitální uživatelské prostředí. Všechny jsou navíc propojeny s jednotkou OCU (Online Connectivity Unit), jejíž součástí je karta eSIM a která je rozhraním k nové nabídce internetových funkcí a služeb „We Connect“ a „We Connect Plus“.

Poprvé se T6.1 ukázal na veřejnosti v Amsterdamu

Velký důraz klade T6.1 na stabilitu. Ve všech verzích se sériově dodává asistent pro kompenzaci bočního větru. Vůz je automaticky stabilizován při náhlých poryvech bočního větru, což významně zvyšuje bezpečnost.

Festival Volkswagenů

Na tradiční akci jde především o auta, jejich majitele a společné zážitky. Podívali jsme se proto na několik pozoruhodných kousků, které přijely na letošní ročník.







Marek Ondráček

„Dostal jsem se k němu přes jednoho německého překupníka asi před třinácti lety. Je z Kalifornie, což jsem chtěl, tam byla většina vyvezených. A hlavně jsou v lepším stavu než ty evropské. Hledal jsem přímo v Americe, až jsem našel chlapa, co se tím zabývá, a zrovna to dovezl.“

Proč právě Karmann Ghia?

Manželka chtěla Karmanna.

Renovovali jste ho ještě nějak?

Ne, je tam jenom vyměněný motor, ale ne proto, že původní by nebyl dobrý, jen jsem potřeboval odzkoušet tenhle. Původní měl pár mušek, na kterých jsem chtěl zapracovat. Víím, že tam bude třeba udělat pár drobných oprav na hlavách.

Jak často s ním jezdíte?

No... jezdíme s ním.

Kolik má najeto?

Když jsme ho kupovali, měl necelých 80 tisíc mil. Zas až tolik toho nenajezdí, záleží, zda ho zrovna mám u sebe. Ale když ano, vždy ho aspoň jednou dvakrát za týden projedu. A samozřejmě třeba dva až tři srazy za rok.



Ondřej Szebenyi

„Je to Volkswagen Polo, označení je Polo Derby. Dřív bylo jenom Polo a jenom Derby, tohle je mezi tím. Na autě je všechno původní včetně laku, nikdy nebylo bourané. Dělalo se toho na něm hodně, ještě včera nové brzdy, předtím čipy, motor a převodovka. Snažíme se zachovat co nejvíc původního.“

Proč zrovna Polo Derby?

Já jsem si ho kupoval pro radost. Kamarád ho kdysi zachránil, pak odletěl do Austrálie a auto 11 let stálo. Kolega ho pak dal dohromady, já mu ho pomohl seřadit a pak mi volal, že chce jen Subaru a že tohle nemá motor naplocho. Tak jsem si ho od něj vzal. Auto se znovu celé předělalo a dneska je s ním po 11 letech první vyjížďka delší než 100 kilometrů.

Je to sběratelská záležitost, nebo auto na vyjížďky?

Přes léto na vyjížďky. Jezdím s tím strašně rád, raději jak s novým. Chystám se ho udržovat co nejdéle. Chtěl bych zrenovovat spodky dveří a pár dalších věcí, ani to nechci stříkat. Všechno zůstane původní mimo hran do lišt dole.



Petr Moravec

„Je to doublekabina druhé řady Transporteru T3 z roku 1988. Jel jsem kdysi se sběrem do šrotu a tam byla vyhozená karoserie, tak jsem ji vzal a a začal budovat tenhle projekt. Bylo to v roce 2004 a rok jsem na tom pracoval, než jsem ho dal do tohoto stavu.“

Postavil jste si to celé sám?

Koupil jsem si takzvané dárce orgánů, jinýho busa, ze kterého jsem přeházal potřebné věci. Motorizace tam je trojkovej Golf TDI, 66 kW základ. Na válcích se ukázalo, že to má na kolech 128 koní.

Proč zrovna tenhle design?

Normálních busů jsou spousty, ale doublekabin moc ne. Je pro šest lidí a všechno s tím odvezu.

Je to hlavně srazové auto?

Ano, ale jezdím málo na srazy do Česka, hlavně do Německa. Na okruhu Hockenheim s ním jezdím a také jezdím na busí závody.

Jde tam ještě něco vylepšit?

Ani ne. Jezdil jsem s tím na všechny tuningové srazy, bylo ve všech magazínech, to jsem to ještě leštil a tak. A teď už si to jenom užívám.



Zdeněk a Vítězslav Nováčkovi

„Tehle jsme koupili z druhé ruky, je dovezený ze Švýcarska a jsme druzí majitelé. Rok výroby 1969, v ČR je od roku 1973. Od té doby je jen udržovaný. Kdysi mělo auto nehodu, opravované jsou však jen dveře a blatník.“

Kdy jste s Brouky začali?

ZN: To je dlouhá historie. Můj otec začínal s tzv. kaďourem po válce, což byl vlastně Brouk, ale vojenská kastle. Pak měl jedenáctku červenou, a to jsem se chytil já. Měl jsem červenou dvanáctistovku se stahovací střechou, modrou uzavřenou dvanáctku a tohle je třináctka. Syn měl z Brazílie VW 1303 označení speciál, to mělo šestnáct set motor. Hodně masivní, robustní.

Jak často s ním jezdíte?

VN: Hlavně máma s ním jezdila, a když zjistila, že jiné auto má možnosti jako posilovač nebo klimatizaci, už do toho nevezla. Teď s ním jezdíme tak, aby se občas projelo.

ZN: Já už s tím kvůli očím ani nemůžu jezdit, jezdí hlavně syn. Dělal jsem v řemesle u pian, tak jsme za něj často hodili valník, na něj piano a už jsme jeli.



Jan Peštál

„Je to rok 1968 a auto je zajímavé tím, že si ho tenkrát objednalo ministerstvo zahraničního obchodu do Prahy. Tam sloužilo pár let jako služební vozidlo, pak prošlo těžkou nehodou a dostalo se do soukromých rukou. Já jsem ho koupil před pár lety v zuboženém stavu. Strávili jsme na něm dva roky, aby vypadalo takhle.“

Co všechno jste na autě udělal?

Tahle auta trpěla na korozi, takže jak se říká mezi majiteli těchto modelů, od výšky kolen úplně všechno. Je po výměně většiny části spodku, karoserie, blatníků, šoupacích dveří, rohů, čumáku a podobně. Je tam nový kabelový svazek, motor, přední náprava, brzdy, kompletní interiér... Z původního vozu zůstalo akorát rádio a jedna sluneční clona, myslím že ta u řidiče.

Plánujete další úpravy?

Je to věrný služebník. Auto se udělalo celé najednou a poctivě, tak s ním vůbec nejsou problémy. Motor si ještě zasluhuje trochu pozornosti, ale jinak auto považují za hotové.

Jak často ho používáte?

V loňském roce to bylo 11 tisíc kilometrů po dovolenkách a po výletech. Většinou s ním jezdím na srazy nebo jen tak na chalupu.



Jan Moravec

„Je to dvojkovej golf, rok výroby 1987. Je tam daný motor ze čtyřkového Golfa. Z trojkovýho Golfa tam jsou ramena, aby to auto bylo širší. Je to celý snížený a rozšířený. Prahy jsou speciální, jaké nikdo nemá.“

Dělal jste to celé sám?

Jojo, všechno. Kromě laku jsem si úpravy dělal celé sám.

Kolik času to zabralo?

Čtyři roky už to auto mám. Každý rok na něm dělám něco dalšího.

Vylepšil byste na něm ještě něco?

Momentálně bych tam chtěl vzduchové podvozky a větší výkon.

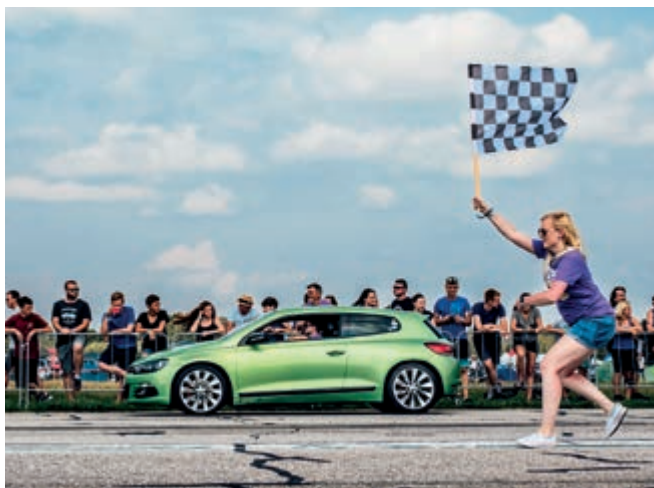
Jak ho využíváte?

Jenom srazy.

A kolik to vytáhne?

Jel jsem s tím zatím dvě stě nejvíc.

Sprinty na letištní dráze, unikátní vozy a ještě mnohem víc



Čtvrtý ročník je za námi!

Volkswagen fest se stává tradicí. Letos proběhl o víkendu 23. až 25. srpna na letišti Hosín u Českých Budějovic. Návštěvníky na místě čekaly oblíbené závody sprintů, soutěž o nejhezčí vůz, prezentace nových modelů, ale i bohatý kulturní program. Celá akce slouží především coby prostor pro setkávání podobných nadšenců do aut, jaké jsme vám ukázali na předchozích stránkách. Návštěvnost se letos povedla, přijelo celkem 839 vozů značky Volkswagen.

Text Redakce **Foto** Josef Dvořáček



nokian[®] TYRES



VAŠE ÚŽASNÁ CESTA

NOVINKA

SNADNÁ JÍZDA NA SNĚHU I SNĚHOVÉ BŘEČCE

Nová zimní pneumatika Nokian WR Snowproof zrozená v severské zimě, jako doma na evropských silnicích. Skandinávská bezpečnost ve všech zimních podmínkách. **Více informací: nokiantyres.cz**



Drive

Soustředěně a bez únavy i na dlouhé cestě. Jedete na dovolenou nebo služebku přes půl Evropy? Přinášíme pár tipů a triků, jak si zpříjemnit nekonečné hodiny za volantem.

Se zkušeným motoristickým novinářem a instruktorem bezpečné jízdy Jakubem Rejlkem pokračujeme v seriálu o tom, jak ještě lépe a bezpečněji řídit. Ve třetím dílu se podíváme, jak co nejlépe zvládat dlouhé cesty. Klíč k příjemnému polykání kilometrů je jeden: vytvořit si na palubě příjemnou atmosféru, v níž vás nebude nic rozptylovat a odvádět vaši pozornost.



Jakub Rejlek

Zkušený automobilový novinář se v branži pohybuje už téměř dvacet let. Je šéfredaktorem časopisu *Faster*, pro internetovou televizi *stream.cz* a televizi *Seznam* spoluvytváří magazín *Garáž* a působí také jako instruktor kurzů bezpečné jízdy.

1

Příprava je základ

Naplánujte si cestu: kudy pojedete, kdy vyjedete, kde jsou čerpací stanice, kde uděláte zastávky. Je po cestě nějaké zajímavé místo, které stojí za vidění? Od věci není den předem, ideálně v podobnou denní dobu, v jakou plánujete jet, podívat se do aplikace Waze, jestli na trase nejsou uzavírky a netvoří se kolony. Pokud používáte navigaci, v klidu si do ní dopředu zadejte cíl cesty i případné průjezdní body.

2

Pohoda jako doma

Za volantem se musíte dobře cítit, klíčové je tedy oblečení. Místo upnutých džín jsou lepší vzdušné plátěné kalhoty, namísto zašněrovaných tenisek volte mokasíny nebo poddajné nazouvací boty. Pozor ale, aby měly pevnou patu, na sandály a žabky zapomeňte. Připravte si dostatek oblíbené hudby, mějte v playlistech klidnější uvolněné písně i svižné rytmy pro vyburcování pozornosti. Někomu dělá při řízení dobře mluvené slovo: audioknihy nebo rozhlasové hry. Pravidlo zní: zvukový obsah určuje řidič a nikdo jiný.

3

Pohovte si

Ač to tak nevypadá, každá cesta autem je fyzická zátěž a o dlouhých cestách to platí dvojnásob. Dobře nastavená sedačka je základ, jakékoliv polehávání se sklopeným opěradlem „na dlouhou ruku“ je však tabu. Na výběr sedadel myslete už při pořízení auta, skvělou volbou jsou sedačky *ergoActive*. A když přidáte masážní funkci, záda vám budou blahorečit.





4

Ulevte si a odpočívajte

Více či méně strnulé sezení za volantem je únavné. A nejde ani tak o to, že vás píchne v zádech nebo tu a tam zabolí noha. Únava se projevuje především v reakcích. Proto si nastavte zlaté pravidlo: přestávky. Urazit tisíc kilometrů na jeden zátaž opravdu není rozumné. Zastavit a protáhnout tělo byste měli nejpozději po dvou a půl hodinách řízení, lépe častěji.

TIP

Většina sedadel řidiče má dnes nastavitelnou bederní výztuhu. Chyba je ji jednou nastavit a nechat tak. Její kouzlo totiž spočívá v možnosti měnit prohnutí zad. Střídejte míru „napnutí“ bederní výztuhy, svaly na zádech tak sice nepatrně, ale prospěšně cvičí a neustrnou v jedné poloze.

5

Společnost je důležitá

Když jede člověk sám, nevybere si. Zrovna tak si často nevybere, koho na palubě auta má. Důležitá je v této věci komunikace: říct si, jak to chcete. A opět, hlavní slovo má řidič. Má spolujezdec víc konverzovat, nebo naopak ubrat příval slov? Roli hraje i výběr témat: třaskavé rodinné věci probírejte jinde než v autě.

TIP

Nenechte se vycukat. Učitelé autoškol a bezpečné jízdy s oblibou říkají: řešte sebe, ne ostatní. Předjíždíte na dálnici a někdo se vám lepí na zadek a třeba i bliká? Tak ať. V klidu dokončete manévry tak, jak jste měli v úmyslu, zařaďte se – a myslte si své.

6

Klid a mír i v kufru

Zásadní pro pohodu je, aby nic neodvádělo vaši pozornost a mozek zaměstnávalo opravdu jen řízení. Třeba různě poskakující a v každé zatáčce se přesouvající kufrы v zavazadelníku dokážou soustředění pěkně pozlobit. I tomu proto věnujte čas. Bagáž dobře naložte, upevněte. Totéž platí pro kabinu a například lahve s vodou nebo tašku se svačinou. A co takový odpadkový koš? I ten je dobré si rozmyslet a přichystat předem, abyste se nerozptylovali hledáním místa, kam odložit ubrousek nebo obal od sendviče.

Pod servisní pokličkou

Jací jsou oblíbení zákazníci? Které opravy mechaniky nemají v lásce? A víte, kde máte v autě kasičku? Udělali jsme malou exkurzi do zákulisí autoservisu.

Taky už vás někdy napadlo, jaké je to v servisu takzvaně za oponou? Jestli jste třeba technika nepobavili svými požadavky? Zda to věčné měnění oleje a filtrů už mechaniky tak trochu neotravuje? Na tato témata jsme se zajeli zeptat do předního pražského servisu Auto Jarov.

Text Štěpán Vorlíček **Foto** Luboš Wiśniewski

Speciality dne

Na jedné straně rutinní a možná i trochu nudné servisní úkony, na té druhé pak „špeky“, o nichž si u kávy povídají ještě pěkných pár týdnů. Co servis považuje za atraktivní zakázky a setkali se na Jarově s nějakými kuriozitami? „Nejspíš nepřekvapí, že v současné době jsou za největší hity považovány elektromobily. Jsou v podstatě nové a neosahané, takže se všichni učíme takříkajíc za pochodu. Objevujeme úplně nové obzory, postupy, technologie. A ze stejného důvodu tyto opravy mechanici považují za atraktivní,“ popisuje jeho vedoucí Jiří Vaněk.

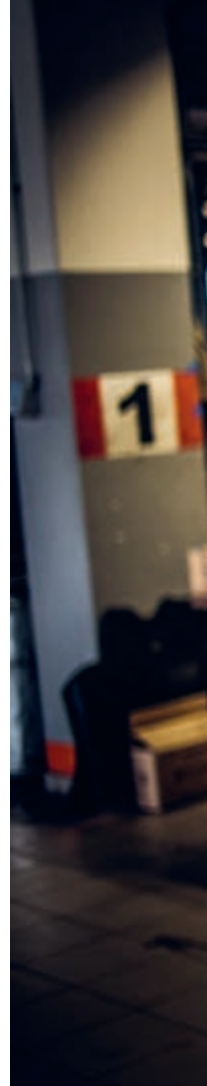
Co nějaká ta kuriozita?

„Vzpomínám si na jeden případ. Poněkud z míry vyvedený a trochu nešťastný pán k nám přijel a prosil nás o pomoc. Sám už si nevěděl rady: v autě mu utekl jeho domácí mazlíček, osmák degu, malý chilský hlodavec, lidově přezdívaný též chilská veverka. Myška se ztratila kdesi v útrobách auta a její majitel ji nedokázal najít. Lov na hlodavce jsme v servisu zažili zatím jen jednou, bylo to skutečně zajímavé a v podstatě i velice úsměvné,“ dodává vedoucí servisu. A podařilo se osmáka najít a chytit? Nakonec prý ano.

Poměrně kuriózní, i když podle mechaniků rozhodně nikoliv ojedinělou situací jsou také mince vhozené a zaseknuté ve šterbině CD mechaniky autorádia. Menší děti si úzký otvor pletou s kasičkou, a když někde v kabině najdou minci, neváhají a finanční hotovost svěří svému oblíbenému plechovému miláčkovvi.

Už je tady zas!

Když se automechaniků zeptáte, jaký typ zákazníků je mezi nimi nejoblíbenější, mají hned jasno. Jsou to ti, kteří jim nechávají dostatek času na opravu a zbytečně netlačí a nespěchájí. Chápu totiž, že některé úkony jsou zkrátka zdlouhavější a že pečlivost se s kvápkem nemá ráda. A nejlepší pak je, když závadu dokáže zákazník dobře popsat, případně přímo předvést. Na druhém konci škály oblíbenosti pak stojí klienti, kteří pokaždé pospíchají a mají pocit, že všichni čekají jen na ně. Při osobním jednání bývají v lepším případě striktní, strozí a úseční, v tom horším otevřeně arogantní. Mají dojem, že všechno se musí točit kolem nich, a zapomínají, že auta jsou dnes napěchovaná elektronikou a tak složitá, že zjištění a odstranění závad chce svůj čas.





Auto Jarov je
předním pražským
autoservisem
značky Volkswagen.



Nejlepší jsou takoví
zákazníci servisu,
**kterí dokážou závadu
přesně popsat**



Nejsložitější je elektronika

„Nedá se říct, že by se naši mechanici některých oprav vyloženě obávali a dělali je neradi. Ale některé dají opravdu zabrat, ať při jejich odhalování, nebo při práci samotné. Nejsložitější jsou sporadicky se vyskytující poruchy a také závady na elektronice,“ popisuje Vaněk. Oblíbené jsou naopak rutinní úkony, tedy předepsané servisní prohlídky a běžné mechanické opravy například brzd, tlumičů či náprav.

Co mechanici mají rádi?

„Klid na práci, jasně popsaná závada, čistý automobil a dostatečný čas na pečlivé zjištění problému, jeho odstranění a vyzkoušení, že vše pracuje, jak má,“ vypočítává jeden z mechaniků. A co naopak v oblíbě nemají? „Je neuvěřitelné, jaký nepořádek někteří lidé v autě nechávají – slupky od ovoce, zbytky z fastfoodu, plastové lahve nebo použité dětské pleny. Neradi také odstraňujeme zbytky uhynulé zvěře po srážce,“ dodává.



Do servisu raději bez nepořádku v autě,
technici nemají zbytky fastfoodu zrovna v lásce



Kompletní kola Volkswagen.

Víme, na čem záleží. Naše výrobní know-how.

Naše kompletní kola poskytují všechno, co představuje Originální příslušenství Volkswagen®: přesvědčivou kvalitu, vysokou bezpečnost a moderní design. Málokterá součást auta má takovou zodpovědnost jako kolo. Jak pro bezpečnost jízdy, tak pro celkový vzhled vozidla. Kompletní kola se zimními pneumatikami renomovaných výrobců z řady Originálního příslušenství Volkswagen® jsou optimálně přizpůsobená pro jednotlivé modely vozů Volkswagen. Na základě dlouholeté zkušenosti sestavují naši vývojáři optimální kombinace kol, pneumatik a vozidel tak, aby vyhovovaly vysokým nárokům značky Volkswagen na kvalitu a bezpečnost. Vyberte si ze širokého sortimentu kompletních kol u svého servisního partnera Volkswagen.



Kompletní nabídku kol
najdete na volkswagen.cz

**Aby Váš Volkswagen zůstal Volkswagen.
Volkswagen Service.**



Volkswagen



Celoživotní vášeň

Úctyhodná kolekce historických automobilů Volkswagen a jejich pozoruhodných derivátů, zřejmě největší svého druhu v soukromých rukách, je pýchou rodiny Grundmannovy. O hodnoty slavné značky pečuje s láskou, entuziasmem a erudicí. Ve svých dílnách vrátila život řadě vzduchem chlazených unikátů.



Christian Grundmann spolu s otcem také organizuje oblíbené srazy veteránů v domovském městě Hessisch Oldenburg.



Tento příběh se začal odvíjet daleko od Wolfsburgu, na půdě Spojených států. Traugott Grundmann tam tehdy působil jako instruktor pilotáže stíhaček Phantom. Na jednom ze srazů majitelů Volkswagenů jej zaujal otevřený model, který považoval za individuální adaptaci kabrioletu Karmann Ghia. Traugott tehdy ještě netušil, že jde o osudové setkání, které vyústí v unikátní sbírku osmi desítek historických vozidel. Ta dnes patří k těm vůbec nejcenějším, mimo jiné díky sedmi kreacím karosárny Rometsch, která po druhé světové válce vytvořila hned několik variací na Brouka: taxi i vzdušné sportáky. Právě její dílo tehdy v Americe obdivoval.

Rané modely Volkswagenů a Porsche začal sbírat v roce 1980, kdy se úspěšně zapojil do podnikání svého tchána v oboru střešních krytin a pro zárodek budoucího muzea získal potřebné prostory i finance. Společný jmenovatel všech exponátů? Čtyřválcový vzduchem chlazený boxer u poháněných zadních

kol, pokud možno atraktivní provedení karoserie a ideálně vůz se zajímavým příběhem. Volkswagenským virem Traugott Grundmann brzy nakazil i svého syna Christiana, který otce technika skvěle doplňuje coby schopný organizátor a propagátor značkové sbírky.

Oddanost veteránům

„Nejde nám o množství vozidel, ale pokud možno o co neunikátnější exempláře. Vždycky mi byly blízké osudy konkrétních automobilů. V archivech a vůbec bádáním jsem strávil spoustu času. Zároveň nám to pomáhá ve snaze restaurovat je do co nejautentičtější podoby,“ vysvětluje Christian. Zdůrazňuje přitom: „Nejde nám o množství, nýbrž o atraktivitu. Už dlouho se zajímám o historii, spoustu času jsem strávil rešeršemi v archivech. Nejen z prosté zvědavosti, ale i proto, abychom restaurování mohli provádět co nejprofesionálněji.“





Naprostou raritou zůstává T1 první generace z roku 1958. V Dolním Sasku sloužil k měření radioaktivního záření.

Návštěva dílny

Sbírka není běžně přístupná, ale můžete rodinu kontaktovat na Facebooku (Rometsch Karosserie Museum) či telefonicky. Svou zálibu rádi sdílí s lidmi téže krevní skupiny: „Jde o živý projekt podporující přátelství. Těší nás, že návštěvníci mají Volkswageny rádi,“ říkají.

Kontakt: +495 152 527 494

Prvním vozem se stal kabriolet Brouk z roku 1957, restaurovaný Traugottem Grundmannem. Naložil do něj rodinu a vydali se na putování křížem krážem Amerikou. Do Christianovy dětské duše se tehdy Volkswagen vryl tak hluboko, že se mu rozhodl zasvětit svůj život. To on se později stal iniciativnější částí dvojice, pokud jde o akvizice. Mnoho rarit se mu podařilo sehnat po pádu Berlínské zdi. „Brzy se o nás rozkřiklo, že jsme blázní, kteří za stará auta platí spoustu peněz,“ vzpomíná s úsměvem.

Prabrouk i kabrio no. 5

Kromě civilní produkce značky VW je u Traugotta a Christiana k vidění i několik služebních vozidel různých institucí, třeba šedesátiletý policejní Brouk nebo policejní „bulli“ z roku 1962. Opočal stojí nenápadná šedá „té-jednička“, zřejmě nejstarší dochované kombi na světě z roku 1950. Milovníci větru ve vlasech a nadčasové elegance kabrioletů firmy Hebmüller zase

ocení nejstarší známý model této řady s výrobním číslem 5. Místními restaurátorskými dílnami prošla také řada unikátů z jiných sbírek.

Za zmínku stojí i přiběh osmdesátiletého prototypu KdF s výrobním číslem podvozku 1-00003. Ze čtrnáctikusové série ročníku 1939 se dochoval jako zřejmě jediný. Obří továrna ve „Městě automobilů KdF“, nyní Wolfsburgu, tehdy ještě nebyla v provozu, v pomyslném křestním listě má proto tento „prabrouk“ zapsán Zuffenhausen. Po zkompletování v rodinném podniku jej slavný konstruktér Ferdinand Porsche a jeho syn Ferry používali k soukromým účelům a testovacím jízdám. Tehdy v zádi pracoval vývojový čtyřválec o výkonu 32 koní (23,5 kW), umožňující dosáhnout rychlosti až 130 km/h. Pouhých 662 kg lehký automobil zaujme také kapotou motoru, jejíž tvar nápadně připomíná krovky jakéhosi chrobáka. Tento prvek byl sice později



„Nikdy nehledám něco konkrétního, a přece vždy najdu cosi krásného!“

– Christian Grundmann

potlačen, přezdívala „Brouk“ se však už vžila. Mnohé prototypy KdF čekala po vypuknutí druhé světové války zkáza, tento naštěstí přežil. V pětáctřicátém byl vytlačen z rozbombardovaných trosk a roku 1948 odprodán hamburskému sběrateli. Teprve v roce 2013 se jej podařilo získat zakladatelům tamního „Automusea Prototyp“. Zub času si zahlodal zvláště na karoserii, již bylo třeba restaurovat vpravdě z gruntu.

Skvosty karosárny Rometsch

V místní hale najdete ale především sedmičlennou, tedy vůbec největší sbírku kreací karosárny Friedricha Rometsche, v období 1949–1961 působící v Berlíně. Zásadní podíl na jejich vzniku měl Johannes Beeskow, designér a technolog se zkušenostmi z elitních předválečných karosáren. Jeho prvním dílem se stal praktický čtyřdveřový Brouk, po jakém do té doby marně volali taxikáři. Poté

vznikly sportovní kabriolety a kupé modelové řady Beeskow, ploché dvounímné vozy s napříč umístěným nouzovým sedátkem. Karoserie vznikaly z 1,2milimetrového hliníkového plechu, ručně vyklepávaného na dřevěném kopytu nebo kožených pytlich s pískem. Pro zjednodušení produkce se uplatnily i díly z vozů jiných značek, třeba zadní světlíky fordů a fiatů.

Rometsch nepatřil k oficiálním dealerům ani servisům Volkswagenu, a tak musel v tehdejší SRN kupovat kompletní Brouky, převážet je do Berlína, odstrojit, původní karoserie odprodat a znovu stavět na jejich základu. Klenotem tohoto přístupu byla legendární přestavba kupé Karmann Ghia typu 14, které dodnes budí pozornost efektním panoramatickým čelním sklem, polstrovanou přístrojovou deskou, zadními blatníky či svým dvoubarevným lakem.

Christian Grundmann připomíná, že zákazníci oceňovali nejen spolehlivost

techniky Volkswagenu a dostupnost náhradních dílů, ale také kvalitní ruční práci karosárny. Rometschovi ostatně šlo hlavně o prestiž, potřebný zisk mu generovaly servisní služby.

Automobily Rometsch pronikly daleko za hranice Německa, Traugott Grundmann jeden z nich přece na vlastní oči spatřil až v USA. Mezi majiteli nechyběly ani hollywoodské hvězdy Audrey Hepburnová a Gregory Peck. A jak to s firmou Rometsch dopadlo? Její kariéru ukončila výstavba Berlínské zdi: polovina z odborníků na opracování hliníkového plechu zůstala odříznuta od továrny, bydlela totiž ve východní části Berlína. Když pak podnik roku 2000 ukončil i svoje poslední aktivity v branži, opravy automobilů po haváriích, podařilo se Grundmannům získat dochovaný inventář postavený na bázi jimi tak milované značky Volkswagen. Pomyslný kruh se uzavřel.

Text Zdeněk Vacek **Foto** Volkswagen AG

Detail

Houkačka neboli klakson. Další z ústrojí, která máme v autech všichni. Jak ale vlastně vznikl?

Začalo to v Británii. V roce 1865 poslanci schválili zákon, který nařizoval, aby před každým motorovým vozidlem kráčel člověk nesoucí ve dne praporek a v noci lucernu. Brzy se zjistilo, že to není úplně nejpraktičtější řešení, a vymýšlely se jiné způsoby, jak na blížící se automobily upozorňovat. Kolem přelomu století se tak na vozech začaly objevovat zvony, různé píšťaly nebo typické houkačky poháněné gumovým balonkem.

V roce 1908 si Miller Reese Hutchison, jenž se později stal hlavním Edisonovým inženýrem, patentoval mechanismus vydávající charakteristický zvuk pomocí ocelové membrány s nýtem uprostřed, do nějž pravidelně narážejí zuby otáčejícího se ozubeného kolečka. Membrána je připevněna k trubce, která funguje jako zesilovač. Kolečko bylo poháněno ručně nebo bateriemi. V roce 1910 zkonstruoval Oliver Lucas z Birminghamu standardní elektrickou houkačku. Membrána se rozeznívá jinak: z jedné strany ji vychyluje elektromagnet, na druhé straně ji pružinka vrací zpět. Proud je do sestavy přiváděn několikrát za vteřinu, což vytváří typický bzučivý zvuk.

Tento typ klaksonu se dodnes vlastně moc nezměnil, základní konstrukční princip zůstal stejný. Během té stovky let se experimentovalo s různými materiály, naladěním, více tóny, houkačky dnes mají antikorozi ochranu, potřebují méně elektřiny a umíme je chránit před vlhkostí a špínou. Jinak jsou prakticky nezměněné.



Třaskavé nápady

Když se vymýšlelo, jak by motoristé mohli své okolí informovat o své existenci, přišel jeden massachusettský poslanec s návrhem, aby všechny automobily byly vybaveny zvoncem, který by se rozezněl s každým otočením kol. Jiný zase navrhoval, aby motoristé před sebe stříleli rachejtle, a včas tak varovali kočí okolních koňských povozů.



Řecké troubení

Francouzsky a portugalsky klaxon, italsky clacson, holandsky, španělsky či rumunsky claxon, česky, polsky a třeba i turecky či indonésky klakson. Slovo je založené na starořeckém κλάζω (klázō – vydávat pronikavý zvuk, křičet). Poprvé s ním přišel Franklyn Hallett Lovell Jr., zakladatel společnosti Lovell-McConnell Manufacturing z New Jersey, jenž v roce 1908 získal patent na výrobu mechanických zařízení vydávajících typický zvuk od vynálezce Millera Reese Hutchisona. Svou obchodní značku nazval právě Klaxon.



Jeden, nebo dva?

Po více či méně bláznivých nápadech se automobilky sjednotily na používání elektrické houkačky s jedním tónem, nejčastěji to bylo Es nebo C. V šedesátých letech se naopak hodně rozšířily dvoutónové klaksony. Pak se od nich zase upouštělo. Poslední dekády jsou pak naladěné většinou na pronikavější tóny Fis nebo B.



V obci se netroubí

Používáte houkačku jako prostředek komunikace? Neměli byste. Zákon o provozu na pozemních komunikacích říká: „Je-li to nutné k odvrácení hrozícího nebezpečí, dává řidič zvukové výstražné znamení. Mimo obec může řidič dávat zvukové výstražné znamení i tehdy, je-li to nutné k upozornění řidiče předjížděného vozidla.“ Pokud zatroubíte jindy, můžete dostat pokutu – blokovou do 2000 Kč, ve správním řízení pak o pětistovku vyšší.



Jako hudební nástroj

Různé druhy klaksonů často využívají také muzikanti: jako nejrůznější zvukové efekty, ale také do melodických linek svých děl. Tak například orchestrálka An American in Paris George Gerswina z roku 1928 vyžaduje „čtyři klaksony z taxiků“. V opeře Györgyho Ligetiho Le Grand Macabre z roku 1978 najdeme dvě „preludia pro automobilové houkačky“ napsaná pro dvanáct balonkových klaksonů naladěných na odlišné tóny.

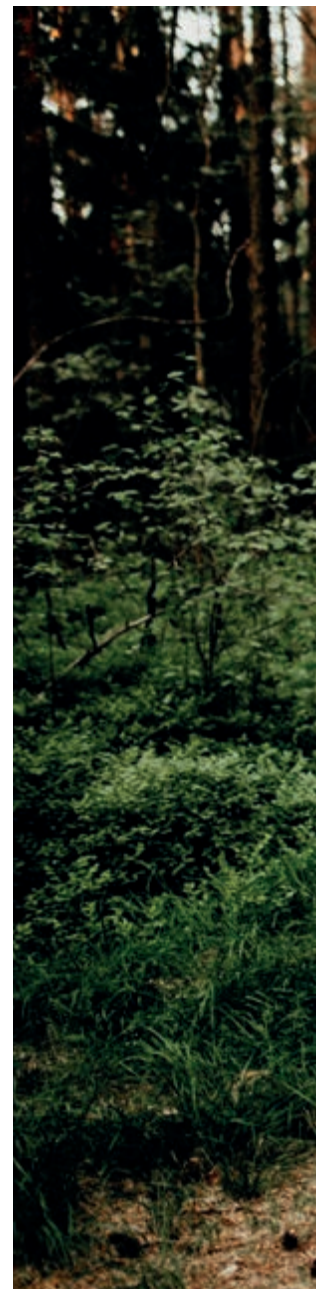
Pokud troubíte bezdůvodně, může vás to stát až 2 500 korun

Když je domov tam, kde parkujete

Jen si pořídit dodávku a vyrazit. Kempovat, jezdit, kam se vám zachce, a neustále zažívat něco nového. Životní styl zvaný vanlife působí na první pohled docela idealisticky. Jak na něj, jsme se podívali s Lukášem a Veronikou alias ShareHappiness.cz, kteří upravili Volkswagen Transporter Caravelle pro své a možná i pro vaše další cesty.



Styl cestování, kde vás **nelimituje** nabídka ubytování



„Celé to začalo tak, že jsme koupili dodávku se záměrem, že ji během následujících víkendů přestavíme na obytnou. Nakonec se věci vyvíjely tak, že jsem skončil s prací a věnoval se pouze tomuto plánu,“ vysvětluje Lukáš začátky projektu ShareHappiness.cz, který realizuje se svou životní partačkou Veronikou. Projekt je přitom možná silné slovo, hlavní myšlenkou totiž bylo sdílet společně zážitky, což od přestavby dodávky a samotného cestování postupně přerostlo ke zprostředkování něčeho podobného i dalším lidem.

Cestování ve vlastnoručně předělaných obytných dodávkách Lukáš sledoval už dlouho a vždy bylo jeho snem. Oba chtěli menší dodávku, aby se všude vešli, ale také chtěli mít dostatek místa. Vybrali proto Volkswagen Transporter Caravelle v prodloužené verzi a jeho přestavbu vzali jako výzvu. „Začínali jsme s klasickým minibusem o devíti místech. Samotná přestavba trvala zhruba dva týdny ve dvou lidech, od rána do večera. Tomu předcházely týdny plánování a následovaly další týdny finálních úprav – natření řezů, výroba kožených poutek, záclonky a vybavení interiéru obecně,“ vysvětluje Lukáš.

„Co bychom rozhodně neměnili, to je řešení elektriky v zadní části, kde máme druhou 120Ah baterii, ze které napájíme lednici, čerpadlo u umyvadla, hvězdné nebe a dvě 220V zásuvky. Baterie je napojená na alternátor, takže se dobíjí za jízdy a to nám bohatě stačí,“ dodává.

Cestování bez limitů

Životní styl zvaný vanlife dostal své jméno relativně nedávno. Za autora se považuje Foster Huntington, který se v roce 2011 rozhodl vyměnit práci designéra u Ralpa Laurena za dodávku Volkswagen T2 (konkrétně za Syncro z roku 1987) a za život na cestách. Čas trávil mimo jiné surfováním a cestováním po kalifornském pobřeží, přičemž vše sdílel ve formě momentek na Instagramu. Sociální síť tehdy teprve začínala, i tak ale Huntington dokázal posbírat téměř milion odběratelů a stal se jednou z jejich prvních celebrit. Většinu příspěvků označoval hashtagy #homeiswhereyouparkit, #simplelife nebo #vanlife. Poslední z nich se v komunitě uchytil, ten první zase Huntington použil coby podtitul knihy Van Life: Home Is Where You Park It, která dokumentuje jeho život mezi lety 2011 a 2013.

Dodávka pro vanlife může vypadat různě. Tenhle dřevěný interiér se ale hodně povedl!



Na co si dát při přestavbě pozor? „Určitě doporučujeme dobře zvážit velikost auta. Je potřeba se zamyslet, kolik vás v dodávce bude jezdit, kolik míst pro spaní potřebujete, jak dlouho se budete na lokacích zdržovat apod. Na výběr je x možností a my si zvolili T5 v prodloužené verzi,“ doporučuje Lukáš.

Ráj pro campery? Kalifornie, Nový Zéland, Skandinávie



Podobného ducha cestování si cení i Lukáš s Veronikou. Vyzdvihují tak jeho výhody: „Člověk není limitován rezervacemi v hotelech a penzionech. Je špatné počasí nebo se člověku v dané lokaci nelíbí? Sednete do auta a prostě si někam přejedete. Nebo když narazíte na místo, kde je vám dobře, prostě tam zůstanete.“ Ale nezapomínají ani na jeho úskalí, která obnáší především hledání vhodného místa, kde můžete bez problémů strávit noc a kde nebudete nikomu vadit. „Naštěstí existuje komunitní aplikace Park4Night, která vám s hledáním místa může pomoci. Jde o aplikaci, do níž komunita zadává lokality, kde se jim podařilo přespát. Ostatní taková místa mohou hodnotit a komentovat, takže si můžete přečíst, zda se na daném místě stále dá bez jakéhokoli konfliktu přespát,“ dávají tip i pro další cestovatele.

Sami zatím mají svou velkou cestu, která by zabrala třeba i několik měsíců, ještě před sebou. Láká je Nový Zéland nebo západní pobřeží Ameriky, tedy lokality označované coby ráj pro campery. V Evropě je takovým rájem třeba Skandinávie, která je k cestovatelům vstřícná a dá se v ní parkovat téměř kdekoli. Navíc tam s dodávkou hodně ušetříte.

A jakou cestu si dvojice nejvíce užila? „Možná tu úplně první. Vyrazili jsme k rakousko-německým hranicím k Tyrolským jezerům. Jen tak jsme zastavili při břehu jezera, otevřeli zadní dveře a z postele sledovali tu krásu. A vlastně se nám ani nechtělo ven. Prostě nám v našem druhém domově bylo spolu dobře,“ vysvětlují.

Nejlepší zážitky jsou ty sdílené

Dvojice vůz nedokáže využívat neustále, rozhodli se proto nabídnout možnost vyzkoušet si vanlife i ostatním. „Vlastně si sami dodávky ani moc neužijeme. Když jsme veřejně prohlásili, že se o to svoje štěstí chceme podělit s ostatními, prakticky se roztrhl pytel se zájemci o pronájem. No a my dobráci od kosti nemáme vůli odmítat, až pak sami nemáme moc kdy s dodávkou vyrazit,“ vysvětluje Lukáš. Pokud byste si tedy netradiční dovolenou chtěli vyzkoušet, můžete se páru ozvat na jejich webu. Mějte na paměti jen jediné: „Nejsme klasická půjčovna, dělíme se prakticky o svůj druhý domov, takže si vybíráme, komu dodávku půjčíme. Zájemci nám musí napsat něco o sobě a kam by rádi vyrazili, a když si sedneme, na pronájmu se domluvíme.“

Lukáš s Veronikou doporučují slovinskou přírodu, hory a jezera v Rakousku, Německu, Itálii nebo Švýcarsku.

Text Redakce
Foto Lukáš Korynta, Eliška Kubíková,
ShareHappiness.cz



Kdo je větší držák?

Koupíte nové auto a v momentě, kdy ho přivezete domů, jeho hodnota raketově klesá? Nemusí to tak být. Podívali jsme se na vozy, které si po jednom a pěti letech provozu nejlépe drží hodnotu.

Přemýšlíte o koupi nového vozu? Jedním z významných faktorů při rozhodování může být i zůstatková cena, za kterou ho po více či méně letech prodáte. Podle průzkumu, který letos zpracovala inovační laboratoř AuresLab, jež dlouhodobě monitoruje vývoj cen automobilů na českém trhu, s Volkswagenem rozhodně chybu neuděláte.

V celkovém pořadí společně s koncernovou sestrou Škodou a Toyotou patří do trojice značek, které si cenu na trhu drží nejlépe. A wolfsburské modely najdeme i mezi prvními třemi v každé kategorii. Nejrychlejším tempem naopak klesá cena u stylovek typu Mini a dalších podobných „šperků na kolech“. A jak jsou na tom jednotlivé kategorie?

Polo držákem mezi malými vozy

Na medailové příčky se dostaly malé modely Volkswagenu, Toyoty a Škody. U těch po pěti letech provozu klesne hodnota nejméně. Na prodejní cenu ojetého vozu má vliv mnoho věcí, nejvíc pochopitelně celková technická kondice auta a jeho historie. Za nenabourané a pravidelně servisované Polo s malým počtem ujetých kilometrů po prvním soukromém majiteli tak lze inkasovat i o několik desítek tisíc korun víc než za stejný model, který prošel náročným firemním provozem.

Prodejní cenu naopak neovlivňuje výbava. Standardem u pětiletých malých vozů je klimatizace a airbagy, jedinou výhodou snad představuje Bluetooth a tempomat. Jinak ale drahá příplatková výbava cenu ojetiny nezvyšuje. Výjimkou je snad jen technologie MirrorLink. Před pěti lety se zrcadlení telefonu na displeji v autě mohlo zdát jako zbytečnost pro hrstku nadšenců, dnes jde ale o věc běžnou a velice žádanou. Například Polo vybavené touto možností se dnes prodává i o patnáct až dvacet tisíc dráž než stejný model se základním rádiem.

Na prodejní cenu má největší vliv **kondice vozu a jeho historie**

Příklon k benzínu

U ojetých automobilů střední a nižší střední třídy, jakož i u kategorie SUV a crossoverů, pomalu, ale jistě slábne poptávka po dieselových autech a pozornost zákazníků se upíná k benzínu. Takové chování zákazníků je zčásti ovlivněno nabídkou, které se zájemci o koupi ojetého auta jednoduše musí přizpůsobit.





Passat a Golf si drží hodnotu v kategorii rodinných vozů

Termínem rodinné vozy průzkum označuje střední a nižší střední třídu, které jsou u nás zastoupeny nejpočetněji. Mezi rok starými vozy s malým nájezdem (do dvaceti tisíc kilometrů) se mezi nejlepší trojici dostal Volkswagen Golf, u pětiletých aut s nájezdem do 120 tisíc kilometrů pak mezi premianty patří Passat. Oba modely jsou oblíbené jak u rodin, tak u firem, kde velice často jezdí jako služební auta nižšího a středního managementu, a samozřejmě také u různých obchodních cestujících. Platí tak výše uvedený faktor, který zajímá především kupující: „služebák“ bude levnější, ale také v horším stavu a s větším nájezdem.

SUV na vzestupu, včetně modelu Volkswagen Tiguan

Neustále rostoucí popularitu zaznamenává kategorie SUV a crossoverů. Podle informací Svazu dovozců automobilů je dlouhodobě zhruba každý třetí nově zaregistrovaný automobil právě z tohoto segmentu. A i zde boduje Volkswagen, konkrétně Tiguan, který figuruje mezi třemi největšími „držáky“ po pěti letech provozu a s nájezdem do 120 tisíc kilometrů.

Jedna zajímavost: u crossoverů a vozů typu SUV se postupně ukazují změny v poptávce zákazníků. Ti dříve u ojetých modelů typu Tiguan požadovali pohon na všechna kola víc než u vozů nových, což ze „čtyřkolek“ činilo nedostatkové zboží. Dnes poptávka po těchto ojetých autech kopíruje trh s novými. Náhon na všechna kola u těchto kompaktních SUV požaduje čím dál méně zákazníků.

Vliv na zůstatkovou hodnotu vozu

Největší

technický stav
počet ujetých kilometrů
původ auta
motorizace
renomé značky
reklama

Pouze nepatrný

výbava
typ karoserie
barva laku

Jak automobily ztrácejí hodnotu po třech letech

Mini vozy: 40 %
Malé vozy: 40–44 %
Nižší střední: 37–44 %
Střední: 36–43 %
Vyšší střední: 39–42 %
SUV: 33–37 %
MPV: 34–36 %
Luxusní: 20–30 %

Zdroj: Leaseplan

Auto vyberete eins zwei.

#menimauto

Vaše nejjednodušší cesta
ke kvalitnímu a prověřenému vozu.

dasweltauto.cz



Das WeltAuto.

Kvalitní ojeté vozy. Garantováno.

Podporováno značkami



Partner financování

**VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES**

ÚVĚR. LEASING. POJIŠTĚNÍ. MOBILITA.

Asistent

Jak auta „vidí“ náš svět? To máte: kamery, radary, ultrazvukové senzory, lidary. Až z toho jde hlava kolem. Moderní automobily mají těchto pomocníků celou řadu. Jak fungují, jak se vyvíjejí, ladí a „krmí“?

Že auto pípá při parkování? To už nikoho neohromí. Obraz z parkovacích kamer zrovna tak. Dnešní automobily jdou mnohem dál: udržují odstup od vpředu jedoucího vozu, samy se drží uprostřed jízdního pruhu, v kolonách zastaví i se automaticky rozjedou. Nahlédnout do zákulisí tohoto fascinujícího a neuvěřitelným tempem se rozvíjejícího automobilového oboru nás nechali odborníci ze společnosti Valeo, která podobné systémy vyvíjí pro většinu evropských automobilek.

„Jedním ze současných trendů v těchto asistenčních systémech je takzvaná redundance neboli nadbytečnost vnímání okolního prostředí, která má za cíl zvyšovat bezpečnost i posouvat možnosti autonomní jízdy. Pro příklad: když se porouchá třeba přední kamera, nedojde k výpadku celého systému, ale pouze ke snížení funkčnosti, kdy auto bez zásahu řidiče samo bezpečně zajede ke krajnici a zastaví. Pro manévr se použijí data z ostatních senzorů,“ vysvětluje Edgar Martinez Granada, vedoucí vývoje funkcí pro asistenční systémy.

Dalším trendem je také například slučování senzorů ve větší celky s cílem využít jejich silné a potlačit



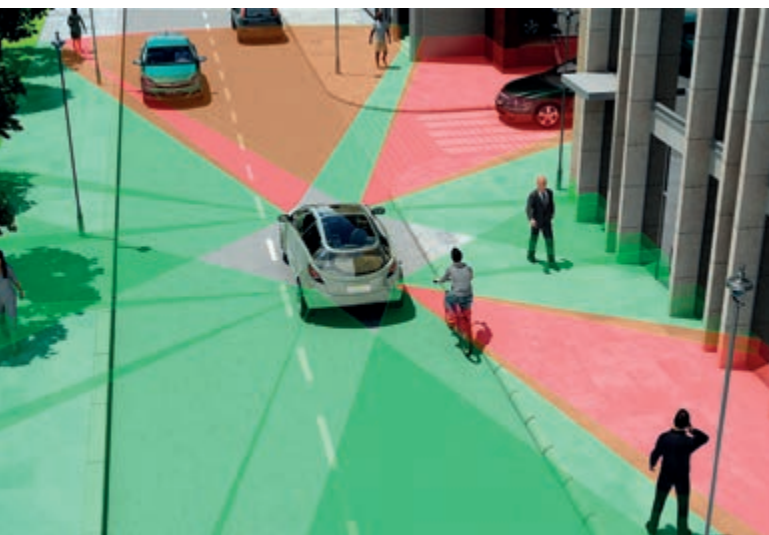
slabé stránky. „Opět dám příklad: ideální kandidáti na takovou fúzi jsou kamera a radar. Silnou stránkou kamery je dobré určení příčné pozice objektu, laicky řečeno, zda je auto či chodec vpředu napravo, nebo nalevo, ale hůř rozpoznává, jak je daleko. A radar to má přesně opačně. Perfektně určí podélnou vzdálenost, ale stranovou polohu už ne,“ doplňuje softwarový odborník.

Jak se auta učí?

„Má to dvě fáze. Nejprve se auta učí parametry detekčního modelu, kdy je potřeba mít k dispozici mnoho a mnoho hodin nahrávek z jednotlivých senzorů. Dále je nezbytné správné vyhodnocovací kritérium, z něhož vychází také takzvaná ztrátová funkce, která je jádrem strojového učení. Během tohoto učení se parametry modelu

Inteligentní systémy pro snazší jízdu

Ve Volkswagenu se souboru asistenčních systémů řízení říká IQ.DRIVE. Dokážou zabránit nehodě, usnadňují život a přispívají k uvolněné jízdě. Příkladem může být adaptivní tempomat ACC, který automaticky přizpůsobuje nastavenou rychlost jízdy podle vpředu jedoucího vozu a udržuje nastavený odstup. Dalšími jsou systém nouzového brzdění City Brake nebo systém udržování vozu v jízdním pruhu.

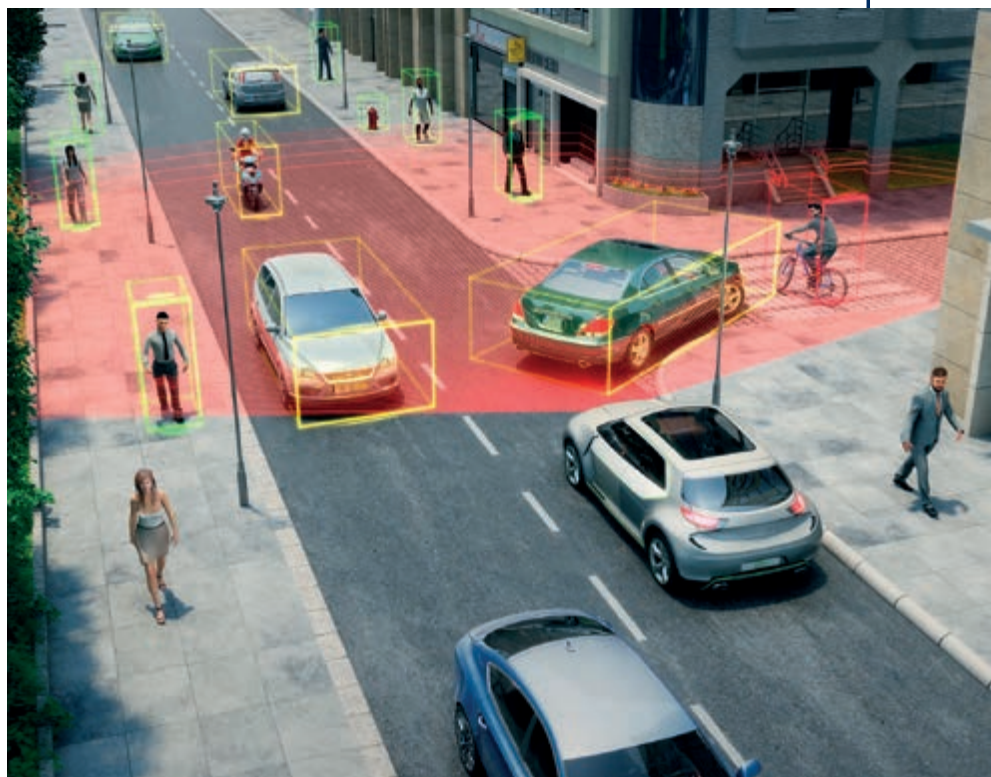


Stovky hodin nahrávek
jsou zapotřebí, aby se
auto naučilo chovat

postupně upravují tak, aby se ztrátová funkce co nejvíc zmenšovala," popisuje David Hurych, softwarový inženýr pro strojové učení a umělou inteligenci.

Druhé fázi se říká inference neboli vyvozování. „Tehdy jsou parametry modelu už zafixované a model je krmen daty přímo ze senzorů. Výstupem modelu jsou buď detekované objekty, okolní auta, chodci a tak dále, nebo přímo rozhodnutí pro nějakou akci, jako je natočení volantu, přidání plynu nebo sešlápnutí brzd. Systém je tedy potřeba krmit daty ze senzoru, pro která je naučen. Výhodné pak mohou být i další údaje z jiných částí auta, jako je rychlost, úhel natočení kol, čistota daného senzoru nebo spolehlivost dat,“ doplňuje Hurych.

Sběr dat k učení a nastavení systému je tedy zcela zásadní: je třeba mít reálný statistický vzorek okolního světa. A to ideálně za všech myslitelných podmínek, jako je světlo, tma, déšť, sněžení či mlha. Počítat se ale musí i s variabilitou jednotlivých scén. Učí se rozpoznávání aut, nákladáků, autobusů, chodců, (moto)cyklistů, silnic, patníků, stromů, keřů, dopravních značek, čar na silnici, nebo dokonce i probíhajících oprav vozovky.



Jedná se o stovky až tisíce hodin nahrávek, které je třeba takzvaně anotovat. Anotaci se vytváří přesný popis světa, vůči kterému se pak porovnává výstup ze senzorů nebo z jejich fúze. „Anotovat lze buď plně manuálně, což je velice náročné a drahé, nebo poloautomaticky. To je snazší, neboť anotátor pracuje už s předzpracovanou scénou a pouze upravuje polohy jednotlivých objektů,“ říká vedoucí vývojového týmu pro zákaznické prototypy Ondřej Kozák.

Text Štěpán Vorlíček **Foto** Valeo

Kamery v autě určují auta či chodce vpředu. Radary pak dodávají info o tom, co se děje po stranách.



Financováním to začíná, vyřešíme však i pojištění, asistenci či servis po celou dobu pronájmu.

Operativní leasing stylově a bezpečně

Využijte akční nabídky Volkswagen Financial Services na vybrané modely Passat, Tiguan Allspace a T-Cross. Stačí si vybrat, se vším ostatním už vám pomůžeme.

Volkswagen Passat

Nestárnoucí klasika vozů střední třídy se spolu s Broukem a Golfem řadí mezi skutečné automobilové ikony značky Volkswagen. Silnice po celém světě jich brázdí víc než 30 milionů a za volant jednoho z nich můžete s operativním leasingem Volkswagen Financial Services usednout i vy.

Za pouhých 7 737 Kč bez DPH měsíčně (8 086 Kč bez DPH u modelu Variant) na vás bude v garáži čekat elegantní a komfortní vůz s nadčasovým designem a moderními technologiemi.

Volkswagen Tiguan Allspace

Auto pro dobrodruhy, kteří se nebojí sjet z asfaltových cest. Díky systému volitelného stálého pohonu 4MOTION Active Control bude váš Tiguan Allspace vždy optimálně nastavený na povrch, po kterém právě pojedete. V autě je ale nejdůležitější se cítit jako doma – se sklopenými zadními sedadly vznikne velkorysý prostor, ve kterém můžete na cestách i pohodlně přespát. S panoramatickým střešním oknem navíc můžete počítat hvězdy nebo si užívat slunce.

Ceny Tiguan Allspace se značkovým operativním leasingem Volkswagen Financial Services startují na 8 320 Kč bez DPH měsíčně.

Volkswagen T-Cross

Městský crossover skrývá v kompaktním designovém provedení to nejlepší, co nabízí sportovní SUV a městská kupé. Do města modely T-Cross nabízí adaptivní tempomat ACC, který sleduje automobily jedoucí před vámi a udržuje nastavený odstup, asistent nouzového brzdění Front Assist s funkcí City Brake s rozpoznáváním chodců nebo systém Park Assist, který podél silnice hledá vhodné parkovací místo, kam zvládne sám zaparkovat.

Financování s operativním leasingem Volkswagen Financial Services od 6 599 Kč měsíčně vám zajistí flexibilní vůz, který splní všechny vaše nároky na kvalitu i komfort.

Více informací o akčním financování těchto vozů najdete na www.volkswagen.cz nebo navštivte autorizovaného prodejce vozů značky Volkswagen.

Volkswagen Financial Services



Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Dosáhnout na lepší, než si myslíte? S námi je to hračka!



Když víte, kam sáhnout pro auto, o kterém jste vždycky snili, je to hračka. Vybrat konfiguraci. Zjistit dostupnost. Sjednat úvěr. Možná budete překvapeni, na co všechno máte.

startbox.cz ▪ [#jetohracka](https://twitter.com/jetohracka)

Vzorový příklad úvěru na vůz Volkswagen T-ROC Maraton Edition 2.0 TDI 110 kW v ceně 689 900 Kč, při financování s Volkswagen Financial Services v ceně 689 900 Kč, splátka předem 206 970 Kč (30 %), výše úvěru 482 930 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 588 985 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 698 370 Kč, RPSN vč. pojištění 12,438 %, délka úvěru 60 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 206 970 Kč, měsíční splátka úvěru 6 367 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 8 190 Kč, úroková sazba p. a. 5,99 %. Volkswagen pojištění Basic obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců), pojištění skel (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou věk klienta 46 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 společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Obrázek je ilustrativní.

Restaurace na kolečkách

Gastronomický fenomén food truck neboli pojízdná restaurace se rozmáhá i u nás, protože po rychlém, a přitom kvalitním občerstvení je velká poptávka. Jsou především doménou velkých měst, farmářských trhů a food festivalů.

První vznikaly v USA už na začátku 19. století, kdy se v Texasu rozšířil tzv. chuck wagon jako pojízdné občerstvení pro kovboje, kteří hnali dobytek tam, kde neexistovala žádná infrastruktura. Nabízely se v něm fazole, sušené, solené nebo uzené maso, káva a sušenky. V polovině 20. století vznikla pro americkou armádu mobilní kuchyně, která se rozšířila do ulic a parků a prodávala se v ní smažená americko-asijská kuchyně a zmrzlina. V České republice se objevily první vlašťovky s oblíbenými klobásami, bramborovými plackami, cukrovou vatou, později třeba s langoši na poutích, u cirkusů, na koupalištích či trzích.

Před pár lety si však food trucky začali pořizovat fandové jídla, kteří si vymysleli gastronomický koncept z kvalitních a čerstvých surovin, a neměli dost prostředků, aby si zařídili vlastní kamenné bistro či občerstvení.

„Food truck je oproti restauraci relativně dostupná možnost, jak získat nezávislost a zúročit své

dovednosti a nadšení,“ tvrdí o tomto fenoménu Erik Zlámal, který Take Eat EZ Foodtruck provozuje s manželkou již tři roky. „Food trucky jsou většinou dílem nadšenců, kteří si plní svůj sen a nejdou do tohoto typu podnikání s cílem být superobchodníci. Jídlo tvoří tím nejlepším způsobem, jakým umí. Zákazník to samozřejmě vycítí,“ říká Zuzana Zuzáková z brněnské firmy Bůcheck.

Úspěch pojízdných restaurací posléze může vést i k otevření kamenného bistra či restaurace, které si snadno najdou své zákazníky díky osvědčené značce. Food truck tak může být skvělým odrazovým můstkem pro začínající kuchaře, kteří to myslí s vařením poctivě a nechtějí dělat kompromisy.

Text Jarmila Kultová **Foto** Archiv firem, Shutterstock



Kuře s pálivou směsí zvanou jerk Luke Grunshaw připravuje po jamajsku na grilech z kovových barelů či přímo na ohni.

Pojízdný gastrokoncept
**s kvalitními a čerstvými
surovinami**



← Prague Jerk Station

Luke Grunshaw od 15 let pracoval v barech, restauracích a lahůdkách v Británii a během studií v Bordeaux strávil nějaký čas prací ve francouzských restauracích. Když se vrátil domů do Anglie, provozoval bar. „Už v Anglii jsem se zajímal o jamajskou kulturu, především hudbu jako reggae a dub, ale miloval jsem jejich kuchyni. Jak správně přenést karibské slunce na talíř, jsem se učil od místních na Jamajce. Když jsem se pak přestěhoval do Prahy, začínal jsem s učením angličtiny, ale vašeň pro jamajskou kuchyni byla silnější,“ vypráví Luke. Nejdříve začal s pár recepty, grílem a stánkem, který mimochodem provozuje dodnes. O rok později už koupil vůz s úmyslem změnit

českou streetfoodovou scénu. Pravidelně lze jeho kuchařské umění ochutnat na farmářských trzích na náměstí Jiřího z Poděbrad v Praze, a to každou středu, pátek a sobotu. Mimopražští ho mohou zastihnout i na lokálních food festivalech, o čemž informuje na svém Facebooku, a lze si ho i objednat na soukromé akce.

Největší úspěch u zákazníků sklízí Jerk Chicken. Jídla, která jinde neochutnáte, jak říká Luke, jsou tradiční pečivo patty plněné masem, oháňkové ragú neboli stew oxtail, kari ze sladkých brambor nebo kozí kari.

↑ Salt'n'Pepa

Asi před pěti lety se manželé Radovan a Zuzana Tlštovičovi dobrovolně vzdali práce v reklamě a modelingu a začali se poohlížet po prostoru, kde by si otevřeli restauraci. Nakonec narazili v bazaru na vůz, který se hodil na food truck. Byla to výrazně nižší investice než u kamenné restaurace, a tak se rozjeli s kvalitním sortimentem burgerů po kraji. Poptávka byla velká, takže časem přibyl i druhý vůz. Jenže prostory na přípravu jídla chyběly, proto vzniklo nejprve malé bistro na Vinohradech, později i restaurace stejného názvu v ulici Milady Horákové na Letné. Ta se dobře ujala, našla si stálé hosty.

Podává se tu mezinárodní kuchyně, např. italská, arabská, asijská... Jejich food trucky pak zůstaly coby řešení pro stále žádaný catering na společenské akce.

V jejich pojízdném občerstvení se podávají vynikající burgery a někdy i na vyžádání brynzové halušky. Specialitami jsou burger s trhaným vepřovým, s konfitovanými kachními stehny, s fritovanými kuřecími prsy nebo i vegetariánský halloumi burger.



Jak to vidí zákon?

„Města zatím úplně nevědí, jak food trucky uchopit, a proto je často označí jako stánek s danou prodejní dobou anebo jako pojízdný prodej typu Family Frost. Ani jedna definice není správná, food trucky chtějí přejíždět a mít několik parkovacích míst,“ vysvětluje Monika Kaňáková z České food truck asociace.

Nejčastěji jsou v nabídce burgery, případně různé regionální kuchyně. Nabídka tím ale končit nemusí, jak ukazuje GULE Food Truck i další.

↑ GULE Food Truck

Není to typický fast food na čtyřech kolech, ale sociální podnik, který vytváří pracovní příležitosti pro osoby se zdravotním handicapem. GULE znamená Gastronomie Umožňující Lidem Existovat. Podnik vznikl teprve před pár měsíci. O jeho provoz se stará pět lidí a čtyři zaměstnanci zajišťující obsluhu. „Food trucku jsme dali přednost kvůli jeho mobilitě a flexibilitě. Nechtěli jsme být vázani na jedno místo, ale chtěli jsme nabídnout náš sortiment v různých částech Prahy, potažmo republiky,“ říká vedoucí sociálního podniku Martin Ballatý. Skupina nadšenců s chutí pomáhat se vrhla na sladké občerstvení. Do budoucna by rádi otevřeli pekárnu, která by sloužila

jako výrobní doplňkového sortimentu pro food truck (loupáky, rohlíky, chleby na obložení). Kde se zrovna food truck nachází, aktuálně vyvěšují na sociální síti @gulefoodtruck, ale na vyžádání přijedou i na soukromé akce, oslavy apod.

Jejich specialitou jsou čerstvé tvarohové minikobližky s různými variantami polev a posypů, např. skořičák, bouny, lotella, kofein a dva nejoblíbenější – sláný karamel a snickers. K nim podávají kávu z pražírny Nordbeans, vlastní ledové kakao a banánové milkshaky.





Erik Zlámal se nevyučil kuchařem, ale v pohostinství pracuje celý život. Jeho pojízdný podnik se zaměřuje hlavně na americkou kuchyni.

Food truck mi dává nezávislost, nemusím být jen na jednom místě.

← Take Eat EZ Foodtruck

„Věřím, že když člověk dělá, co ho baví, a stále se vzdělává, stává se z něho profesionál,” tvrdí Erik. „Food truck mi dává nezávislost. Jezdím za zákazníky a nemusím zůstat v lokalitě, jejíž výběr nemusí být šťastný nebo v níž se může tržní situace změnit,” vysvětluje Erik. Letos chce dokončit druhý food truck a pořídil si jednu z nejlepších velkokapacitních amerických udíren. „To posune naše podnikání na zcela jinou úroveň. Na podzim se v naší nové výrobě chceme vrhnout na balení našich BBQ delikates a dodávat je do hotelů, restaurací a také

přes e-shop,” plánuje. Lze ho zastihnout na farmářských trzích na pražské Náplavce a různých street food festivalech.

Zaměřuje se na americké barbecue a delikatesy. Vyrábí vlastní slaninu, pastrami a udí vepřová a hovězí masa. Vše pak prodává v klasických amerických sendvičích. Nejoblíbenější je grilled cheese sendvič s trhaným BBQ hovězím známý jako Notorious B.E.E.F. Vyhlášené je pastrami v sendviči Reuben přezdívané Ray Ben.

↑ Bůcheck

Za netypickým názvem, který má evokovat český výraz bůček, se skrývá slovenský pár Peter Szamuhel a Zuzana Zuzáková. Peter byl nadšenec do vaření a Zuzka pekla pro brněnské kavárny koláče. Spolu obcházeli různé amatérské street food akce, až se nakonec rozhodli otevřít si vlastní food truck. Mají jednoho zaměstnance a jednoho brigádníka, protože přípravu i prodej je velice náročné zvládnout. Najdete je hlavně na Zelném trhu 18 v Brně od úterý do soboty, vždy od 11.30 až do vyprodání zásob. Jezdí na různé české food festivaly, vařili také na svatbách. Další

food truck zatím neplánují, i když se jejich živnost stala v Brně velice populární. „Lidé velice rychle vycítí, když něco děláme s nadšením a poctivě. Z mnohých našich zákazníků se rychle stali naši přátelé,” dodává Zuzka.

Orientují se hlavně na kvalitní maso. Jeho přípravou stráví klidně až 12 hodin. Dále dělají velice oblíbené křupavé hranolky na sádle a Zuzka sortiment doplňuje o dezerty.

Styl

Pro milovníky T1. Ikonický vůz, láska mezi fanoušky veteránů a jeden z klenotů značky Volkswagen, který se jako málokterý vůz zapsal do kulturních dějin. Pokud ho máte rádi jako my, budete milovat i tuto vzpomínkovou kolekci. K dostání u autorizovaných partnerů.



Budík T1

Ciferník a lemující ozdobný kroužek jsou vytvořeny podle originálního tachometru. Zadní kryt vypadá jako originální víko nádrže.





Model T1 Bus

Model vozu T1 Bus, rok výroby 1963, s otevíracími předními dveřmi a pátými dveřmi. Měřítko 1 : 18.



Multifunkční svítilna

Funkce: nastavitelná svítivost, blikání, nůž, nůžky, otvírák na konzervy, otvírák lahví, šroubovák, maticový klíč, řezák na bezpečnostní pás, nouzové kladívko.



Kryt s potiskem T1

Je vyroben z PVC a opatřen měkkým povrchem.

Boulevard

Bill Murray nebo Jamie Cullum a Brouk.

Spojení hudebních, sportovních nebo filmových hvězd se pomalu stává podzimním pravidlem v Berlíně.



Volkswagen Dinner Night

O co jde?

Pravidelná kulturní akce, která se koná na podzim v Berlíně

Slavní hosté?

Bill Murray, Jamie Cullum, Gregory Porter a další

Místní limuzína?

Volkswagen Brouk

Bílý kabriolet Brouk vystupuje v roli limuzíny, která slavné hosty přiváží na červený koberec listopadových Volkswagen Dinner Night, které se konají v reprezentativních prostorách Volkswagen Group Forum v Berlíně. Na slavném bulváru Unter den Linden sídlí v roce 2015 zrekonstruovaný dům věnovaný všem značkám koncernu, v němž se střídají nejružnější výstavy, prezentace a koncerty.

Kombinace večere a živého vystoupení některého ze slavných jmen šoubyznysu – to je akce, kterou wolfsburská automobilka loni v listopadu uspořádala už potřetí. Cílem galavečera je etablovat Forum a celý bulvár jako součást kulturní scény německé metropole. V roce 2016 byl hlavní hvězdou večera hollywoodský herec Bill Murray, o rok

později americký zpěvák a držitel Grammy Gregory Porter. Loni akcí provázel Jamie Cullum, uznávaný zpěvák, pianista, skladatel a multiinstrumentalista, jenž proslul hudebními experimenty během koncertů a jehož hudba neotřelým způsobem propojuje pop, rock a jazz.

Zájem o galavečer bývá obrovský. Mezi hosty z kulturního, sportovního a obchodního světa byla před rokem k vidění například herečka Emilia Schüleová, Julia Dietzeová nebo herec Numan Acar, moderátorka Sarah Kuttnerová, hudebník Christian Lorenz, klávesista hudební skupiny Rammstein, zpěvačky Namika či Alina Süssgelerová, frontmanka skupiny Frida Gold nebo dvojnásobná olympijská vítězka a světová rekordmanka v plavání Britta Steffenová.



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



Díky, brouku.

Od chvíle, kdy se poprvé odlepil od výrobní linky, s námi Brouk strávil celkem 81 let. Poslední z jeho více než 20 miliónů exemplářů se zrodil 10. července v Mexiku. Brouku, posíláme ti pusku na rozloučenou. Nikdy nezapomeneme, co jsi pro nás znamenal.



Volkswagen