

S elektromobilem jediné na zelenou energii  
O soumraku kultury s Davidem Gaydečkou

# Volkswagen Magazín

03/2020

**ID.4**

Čistě elektrické SUV

# 70 YEARS of FREEDOM



## 70 let snu o svobodě

Když v roce 1950 opustil továrnu Volkswagenu první užitkový vůz řady T, zcela změnil způsob, jakým se nahlíželo na svobodu cestování. Stal se zakladatelem kategorie kempovacích vozů a spolehlivým průvodcem na cestách za dobrodružstvím. V 60. letech prožil s hippies léto lásky a byl svědkem snu o svobodě jedné generace v zámoří i v Evropě. Oslavte toto velké výročí s námi a staňte se členem unikátní rodiny majitelů řady T. Máme pro Vás připravenou mimořádnou nabídku.

[www.70let.cz](http://www.70let.cz)



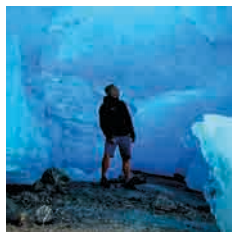
Užitkové  
vozy



# Sedm věcí

Zajímavosti, které jsme před psaním tohoto čísla nevěděli.

## 1



### 10 tisíc kilometrů na sever

I to se dá v klidu ujet se starým Passatem coby ekonomickým autem pro cestovatele.

[Strana 60](#)



## 4

„Žádná zpráva z hygieny, že by se u nás něco stalo,“

říká s radostí David Gaydečka, pořadatel festivalu Praha Září.

[Strana 23](#)

### 1000 kg

Až takhle těžký přívěs můžete táhnout za elektrickým SUV ID.4.

[Strana 10](#)

## 5

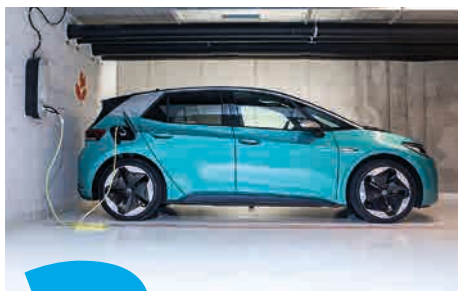


### 149 800 hektarů

Takový kus pralesa chrání Volkswagen v rámci svých kompenzačních projektů.

[Strana 64](#)

## 2



## 3

### 100% zelená

I taková může být energie pro dobíjení díky spolupráci s Nano Energies.

[Strana 34](#)



### „ID.3 je tak trochu sci-fi auto,“

komentují uživatelé první testovací jízdy s elektromobilem.

[Strana 51](#)

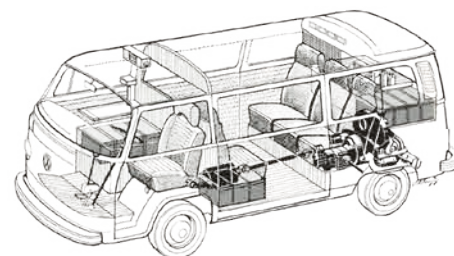
## 6

## 7

### 1972

V tomto roce vznikl T2 Elektro Transporter, náš první elektromobil.

[Strana 44](#)





**20**

Davidu Gaydečkovi se i přes druhou vlnu koronaviru povedlo uspořádat festival Praha Září. Více v rozhovoru.



**68**

I přes nepřízeň počasí letos proběhl Transporter Fest.



**58**

I Passatem můžete dojet takřka až na konec světa, třeba na Lofoty.



**32**

Udržitelná energie je doma i v Česku. Dojeli jsme si pro ni s elektromobilem ID.3.



# Obsah

Zima 2020

**6**

**Novinky** Co se událo v automobilovém světě

**8**

**ID.4** Čistě elektrické SUV stvořené pro velké věci

**16**

**Technika** ID. Charger a dobíjení z domácích wallboxů

**20**

**David Gaydečka** Organizování festivalu v době pandemie

**30**

**WeCharge** Jedna karta otevírá celou dobíjecí síť

**32**

**Zelená energie** ID.3 na cestě za udržitelnými zdroji

**44**

**Evoluce** Elektrické půlstoletí u Volkswagenu

**50**

**Testování ID.3** Ohlasy z tisku a od prvních uživatelů

**54**

**Veteráni** Autařský sen podle BlueBug Detailing





**44**

Elektromobily se ve Volkswagenu vyvíjí už od 70. let, čtěte více o jejich historii.



**76**

Naučte se vařit takhle  
dobrá jídla od těch  
nejvyhlášenějších kuchařů.  
Navíc z pohodlí domova.

**58**

**Cestování** S Passatem dojela až na kraj světa

**64**

**Way to Zero** Představujeme naše kompenzační projekty

**68**

**Transporter sraz** Jak vypadala spanilá jízda Prahou?

**72**

**Fotbal** Novinky od našich ambasadorů

**74**

**Financial Services** Jak ušetřit na servisu vozidla

**76**

**Gastro** Naučte se vařit od kuchařských mistrů online

**80**

**Styl** Výbava na zimu přijíždí i do vašich aut

**82**

**Beastie Boys** a logo VW na krku jako trend 90. let

## 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:** 23. 11. 2020

**Datum vydání:** 11. 12. 2020

**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.



# Novinky

**Tentokrát to bude hodně o rychlosti.** Přijíždí nejvýkonnější Golf všech dob, v Praze jsme byli u zaběhnutí rekordního půlmaratonu a vítáme i další rychlé modely v Česku.



## Nejvýkonnější sériově vyráběný Golf přijíždí na start

Má výkon 235 kW, jako první Volkswagen přijíždí s novým pohonem všech kol 4MOTION s funkcí R-Performance Torque Vectoring a jeho inteligentně propojený systém zpřístupňuje novou dimenzi jízdní dynamiky. Seznamte se, tohle je nový model Golf R. Z nuly na sto to v klidu zvládne za pouhých 4,7 sekundy a s R-Performance paketem má maximální rychlost 270 km/h. Pozoruhodné jízdní výkony ale nejsou

jediným faktorem, který definuje charakter nového vozu. Významnou roli hraje také kombinace intenzivní hnací síly s maximem točivého momentu 420 Nm, velmi moderního podvozku a nejprogresivnějšího pohonu všech kol v rámci této třídy. Výsledkem je nová definice jízdní dynamiky. Golf R prostě svou technikou překonává všechno, co dosud bylo pod značkou Golf uvedeno na trh.





## Nové modely k objednání už i v Česku

V posledních měsících nám přibýlo několik modelů, které jsou konečně k dispozici i pro české zákazníky. U prodejců jsou tak modely Arteon a Arteon Shooting Brake za ceny již od 851 900 Kč. Objednávat již lze naše vrcholná SUV v elektrifikované verzi Touareg eHybrid (za 2 018 900 Kč) nebo sportovně laděný Touareg R (za 2 212 900 Kč). A objednávky už lze podávat i na naše elektrické modely ID.3 a ID.4.



## Rekordní půlmaraton RunCzech

Volkswagen dlouhodobě spolupracuje s největším pořadatelem běžeckých závodů u nás RunCzech. Jsme proto nesmírně hrdí na to, že letošní půlmaraton pro elitní běžce znovu posunul pražský rekord. Stalo se tak začátkem září v ženském závodě a na svědomí ho má Keňanka Peres Jepchirchirová. Její čas na trati dlouhé 21,1 kilometru byl úctyhodných 1:05:34, čímž dosavadní pražské maximum posunula o 37 sekund.



## Řecký ostrov klimaticky neutrální mobility

Koncern Volkswagen uzavřel s Řeckem dohodu o výstavbě průkopnického systému mobility na středomořském ostrově Astypalaia. Současný systém dopravy na tomto ostrově přejde na elektromobily a energie z obnovitelných zdrojů. V dlouhodobém horizontu se Astypalaia stane ostrovem, který bude vzorem pro klimaticky neutrální mobilitu. Nové služby v oblasti mobility, jakými jsou například sdílení vozidel nebo jízdy, přispějí ke snížení intenzity dopravy a zvyšování její kvality. Elektrická energie bude pocházet převážně ze solárních a větrných elektráren využívajících místní obnovitelné zdroje. Projekt je plánován na šest let.



# ID.4

## Stvořené pro velké věci

Nové pojetí prostoru jako stvořené pro jízdy za dobrodružstvím i pro denní pohyb v městských ulicích. Elektricky silné SUV ohleduplné k životnímu prostředí. To je ID.4.









## Nadčasový čistý design

Jen se podívejte: zapuštěné kliky dveří zlepšující aerodynamiku, volitelná 3D-LED zadní světla s dynamickými blinkry, působivě tvarovaná kola z lehkých slitin o průměru 18 až 21 palců nebo mimořádný detail v podobě světelné linie táhnoucí se vpředu i vzadu až k nově navrženému logu Volkswagen. Zajímavou specialitou je možnost kombinovat metalický lak s kontrastní černou barvou střechy, stříbrným střešním rámem a C-sloupky karoserie, což vytváří působivou a kontrastní barevnou kompozici. Zážitky na cestách pak umocňuje panoramatické střešní okno, které se rozprostírá téměř přes celou šířku střechy. Jeho tónované sklo brání přílišnému přehřívání interiéru a před slunečními paprsky chrání roleta.

Odveze i velký náklad, k tažnému zařízení můžete připojit **přívěs o hmotnosti až 1 000 kg**







Roletu střešního okna můžete ovládat například hlasovými povely. **Stačí říct „Ahoj ID, ukaž mi hvězdy!“ a roleta se otevře**

## Útulno jako doma. Nebo víc?


Uvnitř posádku oslní nově pojatá koncepce prostoru, kterého je víc než dostatek. Přehršel místa pro nohy pěti cestujících, variabilní středová konzola, centrální displej s úhlopříčkou 12 palců nebo multifunkční volant s dotykovým ovládáním a haptickou zpětnou vazbou. O pohodovou atmosféru se stará ambientní osvětlení, jehož deset základních barev lze rozšířit až na třicet. Zdroje osvětlení najdeme mimo jiné na palubní desce, v odkládací přihrádce na mobilní telefon a ve dveřích. Při nastupování vás interaktivní ID.Light přivítá ještě předtím, než vás decentní zvuk při nastartování pozve na cestu. A když pak ID.4 opustíte, rozloučí se s vámi prostřednictvím světelné a zvukové signalizace. Head-up displej s rozšířenou realitou promítá důležité informace přímo do zorného pole na předním skle. Díky technologii rozšířené reality vnímáte navigační symboly tak, jako by ležely přímo na vozovce.











**ID.4 komunikuje  
i vizuálně** a převádí  
upozornění infotainmentu  
a asistenčních systémů  
na světelné signály

## Energie na celý den

Akumulátory nového ID.4 pojmu dostatek elektrické energie pro všechny vaše pojižděky. Vybírat můžete mezi kapacitou 52 kWh ve výbavové linii Pure nebo 77 kWh ve výbavové linii Pro. Modely 1ST i 1ST Max jsou vybavené baterií s kapacitou 77 kWh. Působivé je zrychlení – z 0 na 100 km/h se vůz dostane za pouhých 8,5 vteřiny, bez řazení a bez přerušení přenosu hnací síly. Model s menší baterií ujede na jedno nabití až 360, s větší baterií se pak dostanete až na 520 kilometrů (podle WLTP). Akumulátor můžete nabíjet doma z běžné zásuvky, z wallboxu ID. Charger s nabíjecím výkonem až 11 kilowattů nebo stejnosměrným proudem u rychlonabíječky, a to nabíjecím výkonem až 125 kW. Pokud máte strach, že se v elektromobilu nezahřejete, je tu volitelné tepelné čerpadlo. To zajišťuje efektivní vyhřívání interiéru, kdy se z akumulátoru spotřebovává minimum energie. Dojezd v zimě se tím prodlouží až o třicet procent.





# SHOPPING CENTRUM ČERNÁ Růž



**MÓDA & SLUŽBY V CENTRU PRAHY** | ADIDAS CONCEPT STORE | ALICE ABRAHAM | NARA CAMICIE | JONES | COMMA | BENVENUTO | LE PREMIER | LOAKE | WS BOUTIQUE | CAMBIO  
| ROECKL | BLUMARINE | CASADEI | PIERRE CARDIN | GUY LAROCHE | VALENTINO | BUGATTI | STONES | BERNHARDT | STEILMANN | LA BELLE BOUTIQUE PRAGUE | BYRON | JOSEPH RIBKOFF | LISA  
CAMPIONE | BOUTIQUE LE CHARME | ELNINO.CZ | FOX TOYS | MOSER | JAPAN VINYL LP SHOP | THOMAS'S BARBER SHOP | LASER SLIM STUDIO | ELEINS COSMETIC | ANDREJ EMANUEL | SMART  
CONCIERGE/GLOBAL TRAVEL AGENCY | ESCAPE ROOMS PRAGUE | IPILOT | TRUSTWORTHY | CK FEDE | JAFFA RESTAURANT | PHARMACY |



# Technika

**ID. Charger.** Jednou z výhod elektromobilů je, že odpadá nutnost tankovat palivo. „Štávu“ si doplníte například přes noc doma. Teď už se nemusíte spoléhat na běžnou zásuvku, do Česka přicházejí wallboxy z dílny VW.

Domácí nabíjení je podobně pohodlné jako doplňování akumulátorů u stojanu na parkovišti supermarketu nebo u vašeho zaměstnavatele. Wallbox je zásuvka s vysokým výkonem, která je nainstalována na stěně a je určena pro domácí použití. Stačí pouze připojit konektor nabíjecího kabelu do zásuvky vozidla a energie začne do auta proudit. Je to vlastně stejně snadné, jako když doma nabíjíte mobil nebo tablet. Jaké jsou tedy výhody nového ID. Chargeru, co obnáší jeho instalace a mezi jakými verzemi můžete volit?

## Jde to rychle

ID. Charger nabíjí váš elektromobil až osmkrát vyšší rychlostí než při dobíjení z běžné elektrické zásuvky. Délka doplňování akumulátoru se samozřejmě liší podle toho, jak výkonný wallbox máte a jaká je kapacita akumulátoru vašeho vozu. Model ID.3 se dodává s akumulátory o kapacitě 48, 58 a 77 kWh a nabíjet lze výkonem 7,4 kW (jedna fáze) nebo 11 kW (tři fáze). Nejmenší akumulátor lze nabíjet pouze slabším výkonem – trvá to zhruba 6 hodin. Akumulátor s 58kWh kapacitou nabijete zhruba za 8, respektive 5,5 hodiny, ten s největší kapacitou pak za 10,5, respektive 7 hodin.

## Je to pohodlné

Nabíječku ID. Charger můžete použít k nabíjení všech současných i budoucích elektromobilů značky Volkswagen i od jiných výrobců s přípojemovým konektorem Typu 2. Nabíjecí kabel, který je pevně připojen k nabíjecí stanici, také eliminuje problém s jeho hledáním, rozplétáním a ukládáním, a je tak dalším přínosem pro komfort. Kabely dodáváme ve dvou délkách – pro většinu míst postačí standardní 4,5metrový, pro případy, kdy je wallbox od nabíjeného vozu o něco dál nebo vůz nelze ideálně zaparkovat, je k dispozici i kabel s délkou 7,5 metru.

## Vše pod kontrolou na dálku

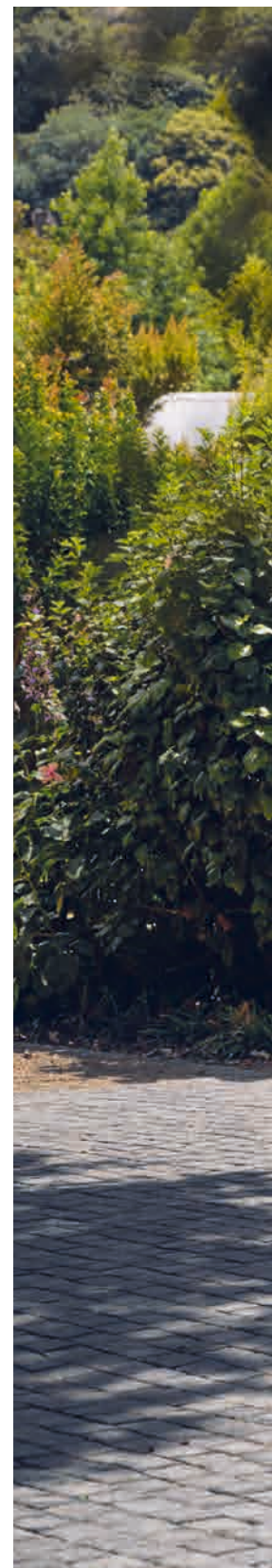
Dva vyšší modely wallboxu ID. Charger – Connect a Pro – jsou připojeny k internetu, a to přes WiFi, Ethernet nebo přes LTE s daným objemem přenášených dat (sériově s modelem Pro). Pomocí aplikace We Connect ID. tak máte prostřednictvím svého chytrého mobilního telefonu k wallboxu neustálý přístup. Můžete jej spravovat, řídit proces nabíjení a máte k dispozici i mnoho dalších funkcí.

## Je na vás, komu povolíte nabíjet

Jen vy sami určíte, kdo smí váš ID. Charger používat. Verze Connect a Pro nabízejí možnost proces nabíjení autorizovat buď pomocí RFID nebo prostřednictvím mobilní aplikace. Stejně tak lze nabíječku na dálku odemknout nebo zamknout.

## Jasno v účtech

Potřebujete přesné a individuální měření odebrané elektřiny a mít ve všem přehled? Žádný problém, ID. Charger Pro je vybaven elektroměrem s certifikací MID (Measuring Instruments Directive, evropské nařízení 2004/22/CE o elektroměrech). Toto řešení ocení například firemní zákazníci, kteří potřebují sledovat dobíjení a spotřebu jednotlivých aut nebo řidičů.











Jakmile si wallbox objednáte, nemusíte nic řešit. **Vše pro instalaci přivezou technici**

### Hodně muziky za rozumný peníz

Nové wallboxy ID. Charger umožňují výrazně rychlejší nabíjení než běžná elektrická zásuvka. Nabízejí také mnohem pohodlnější obsluhu a v neposlední řadě i zajímavý poměr cena–výkon.

### Tři stupně výbavy

Wallboxy ID. Charger lze objednat ve dvou výkonnostních variantách (7,4 a 11 kW), se dvěma různými délkami nabíjecích kabelů (4,5 a 7,5 metru) a ve třech verzích, které se liší funkcemi a dostupnými službami.

#### ID. Charger

Základní model představuje vysoce kvalitní, a přitom cenově dostupné řešení domácího nabíjení. Nabízí jednoduchou obsluhu, pevný kabel \ Typu 2 a jeho design dokonale ladí s modelem Volkswagen ID.3. Vedle toho je vybaven i integrovaným proudovým chráničem a je kompatibilní s prostředky ochrany proti přetížení.

#### ID. Charger Connect

Tato verze přináší digitální a chytré nabíjení. Wallbox lze připojit k domácí síti a mobilnímu telefonu prostřednictvím LAN a WiFi, na přání lze zvolit též připojení pomocí LTE. Díky konektivitě lze sledovat nejrůznější funkce jako četnost a objem používání, spravovat a řídit údržbu a přístup nebo provádět aktualizace softwaru. Tato verze nabízí také inteligentní systém řízení energie přes rozhraní EEBUS.

#### ID. Charger Pro

Kromě funkcí a výbavy modelu ID. Charger Connect tato verze navíc nabízí integrovaný elektroměr pro přesné měření a účtování spotřebované energie nebo LTE modul jako standardní výbavu.

### Snadná a pohodlná instalace

Vybrali jste si jednu z nabízených variant wallboxu ID. Charger? Pak zbývá jediné – objednat si naši profesionální instalaci u vás doma. Službu zajišťují a garantují naši certifikovaní instalační partneři, kteří vám poskytnou odborné a profesionální rady, instalaci a uvedení ID. Chargeru do provozu. Instalační balíček zahrnuje osobní prohlídku místa instalace u vás doma, návrh optimálního řešení včetně seznamu nutných kroků a úprav a samotnou instalaci a uvedení do provozu.

#### Jak to probíhá?

Jakmile u nás wallbox a jeho instalaci objednáte, nemusíte se už o nic dalšího starat. Vše, co bude pro instalaci potřeba, si přivezeme s sebou. Od odborných znalostí po bezpečnostní spínače a kabely. Nejprve pro jistotu v rámci kontroly na místě vše osobně znovu prověříme. Poté společně s vámi najdeme vhodné místo pro váš ID. Charger, nainstalujeme ho a uvedeme do provozu. Nakonec provedeme test nabíjecí stanice s vaším elektromobilem – a pokud byste na ten svůj zatím ještě čekali, uděláme to pomocí testovacího zařízení.



Více o technologii ID. Charger čtete také na našem webu



# Nabíjejte svůj elektromobil zelenou energií

Jezděte na 100% čistou Elektřinu Nazeleno. Proč dělat věci jen napůl? Auto na elektřinu je správnou volbou, ale záleží i na zdroji, který využívá. **Opravdu ekologické auto totiž jezdí Nazeleno!**



SPOKOJENÁ PŘÍRODA / LEVNĚJŠÍ PROUD / NÍZKÉ EMISE



**elektrinanazeleno.cz**  
powered by Nano Energies



# David Gaydečka

## V elektromobilu budu mocht poslouchat jazz

„Praha i hudba sice stále září a budou brzy ještě více, ale po půlročním maratonu jsem si dovolil na týden vše vypnout,“ oznamuje na začátku října automatická odpověď e-mailu Davida Gaydečky. V našem případě ale ředitel festivalů Praha Září, Metronom a United Islands udělal výjimku a povykládal nám, co všechno se v zákulisí pořádání hudebních festivalů ukrývá.













**Festival Praha Září, o kterém se dlouho nevědělo, jestli se odehraje, či ne, máte za sebou. Jaké z něj máte pocity?**

Bylo to trochu drama. Na jednu stranu jsme měli štěstí, na druhou stranu nám pomohlo, že jsme byli s kolegy tvrdohlaví a dokázali jsme se vyrovnat se změnami a nařízeními, které postupně přicházely. V každém případě jsme odehráli to, co jsme si v červnu naplánovali. A jsme za to moc rádi.

**Jaké je to, pořádat festival v době nastupující druhé vlny pandemie?**

Mírně řečeno zvláštní. Už jen kvůli pozornosti, která na nás směřovala během příprav. Co jsem zaznamenal, tak vznikly dvě teorie. První je, že kvůli nám vláda pozdržela zákaz živých akcí. Druhá, že za přísná opatření, která kulturní scéna koncem září schytala, můžeme my. Každá z nich svým způsobem přeceňuje význam, který Praha Září má. Faktem ale je, že se v té zvláštní době rozjízďely diskuze o samotné možnosti pokračování kulturního dění. Zvlášť po koncertě Lucie. Přesně podle vládních nařízení jsme pro něj připravili dva tisíce míst s dvoumetrovými rozestupy na očíslovaných sedačkách. Což bylo mimochodem možné jen díky zázemí Křižíkovy fontány. Jenže během koncertu začalo pršet a lidi to na sedačkách nevydrželi a vstali. Na sociálních sítích se hned objevily fotky s komentáři, že došlo k riziku šíření nemoci.

## **Nedostali jsme žádnou zprávu z hygieny, že by se u nás něco stalo**

**Došlo?**

Musím říct, že jsme nedostali jedinou zprávu z hygieny, že by na festivalu vzniklo ohnisko šíření nebo že by návštěvníci byli trasováni. Když lidi stojí venku, na metr od sebe a všichni koukají jedním směrem na pódium, tak riziko evidentně není velké. Přesto se mi zdá, že na kulturu se soustředí snad nejvíce pozornosti ze všech odvětví. Je totiž nejjednodušší ji zavřít. A taky je nejjíc vidět, že je zavřená.

**Nejčastěji je uzavírání podepřeno argumenty, že kultura není odvětví nezbytné pro základní fungování společnosti. Je?**

To je těžká otázka. Sociální kontakt, ke kterému dochází v kultuře nebo při sportu, ale taky mezi dětmi při vzdělávání, k rozvoji společnosti určitě patří. A nemůžeme předstírat, že když ho zrušíme, tak se nic nestane. Z našeho pohledu pořadatelů to má ještě další rozměry, které se dotýkají fungování celého kulturního podnikání. Musíme řešit, jak naložit s dávnou uzavřenými smlouvami, které s věcí, jako je pandemie, nemohly počítat. Nebo co se stane se všemi vztahy, které jsme za ta léta vybudovali a díky kterým plánujeme festivaly s dvou- až tříletým předstihem. To samé řeší i takové instituce, jako je Národní divadlo nebo Státní filharmonie. Ty také řeší program na měsíce a roky dopředu a je strašně složité celý proces najednou ze dne na den zastavit.

**Když jste pořádal v roce 2004 první United Islands, napadlo vás, že budete řešit, jak pořádat festivaly za světové pandemie?**

To vážně ne. Stejně tak mě ale nenapadla další spousta věcí, které jsem během těch let musel řešit. Kdyby mi je tenkrát někdo sepsal a dal podepsat, že jsem si těchto rizik vědom, tak bych v sobě asi nesebral odvahu něco uspořádat.

**Jak vlastně Islands vznikly?**

První koncerty jsme zorganizovali se Štěpánem Kubištou, který dnes pracuje pro Játka 78. Pořádali jsme tehdy spolu festival Blues v lese, jezdili jsme po Evropě po koncertech a pořád si říkali, že sice Evropu doháníme ve velkých jménech, ale nemáme možnost si zajít na menší zajímavé kapely. Že v Praze sice už vystupovali Rolling Stones a Guns'n'Roses a Pink Floyd, ale že nám pořád utíká současná klubová scéna. První akce, kde jsme se to snažili napravit, byl Summer City Island na Sřeleckém ostrově. Když jsme pak akci sklízeli, tak jsem sledoval, jak vlny jdou po řece, a říkal si, že by vlastně bylo super vytvořit z ostrovů několik stejdrží a že lidi by mezi nimi mohli volně přecházet. Že by si každý mohl vybrat svou oblíbenou muziku, ale zároveň by mohl zkusit zajít i na něco, co normálně neposlouchá. To je totiž fenomén, který už dnes moc nenajdete – v 80. a 90. letech dost fungovalo rozdělení lidí podle hudby. Depešáci by nikdy nešli na metalový koncert, stejně jako rockery by nikdo nedostal tehdy na elektroniku. Taková ta spojující myšlenka měla těžiště v tom, že by se tyhle skupiny mohly trochu lépe poznat navzájem. Že by lidi nakoukli, co se děje u sousedů, ale měli by možnost se vždycky vrátit do bezpečí mezi své.

## Přehnané požadavky kapel jsou spíše výjimečná záležitost

**Váš další projekt – festival Metronome – je naopak zaměřený na velká jména.**

**Hráli na něm Liam Gallagher, Primal Scream, Morcheeba. Nestalo se vám, že kapela, která vystupovala na United Islands jako neznámá, pak přijede třeba na Metronome už jako hvězda? Nemá pak najednou jiné manýry, očekávání, požadavky?**

Takové ty přehnané požadavky v riderech jsou celkem výjimečná věc. Jelikož je to ale legrace, tak se o tom hodně mluví a vytváří to obraz, že muzikanti jsou banda zpovykanců. My jsme se s tím setkali jen výjimečně a většinou ještě v humorné formě. Třeba Leningrad Cowboys měli v přímo ve smlouvě uvedeno ve zvláštním bodě: „Leningrad Cowboys jsou kuřáci, kouří vždy a všude.“ Docela by mě zajímalo, jak se to řeší dnes. Kvůli dalšímu vášnivému kuřákovi Marianu Vargovi jsme museli na zámku v Holešově odpojovat protipožární hlásiče, aby je dýmem nespustil. Vtipný byl taky Iggy Pop. Ten měl v rideru ne přímo požadavky, ale spíš tajemně napsané poznámky, které jsme museli trochu rozklíčovat. Třeba pokyny, jak zajistit, aby mohl Iggy skočit z pódia do publika. Nebo poznámka, že takoví ti lidé, kteří lezou s obřími teleobjektivy před pódium, musí být připraveni na to, že jim objektiv bude během koncertu rozkopnut. A my jsme se ve štábu dohadovali, jestli to znamená, že mají fotografové podepsat reverz a dát si na Iggyho bacha, anebo jestli je pod to pódium nemáme vůbec pouštět.

**Ten skok do publika se nakonec na Metronomu neodehrál.**

Nebylo jednoduché v závěru koncertu Iggyho přesvědčit, že se blíží bouřka a že poslední dvě skladby mohou provázet i blesky nad areálem akce. V momentě, kdy se vznesly stany za pódium, bylo jasno a Iggy tehdy publiku řekl, že musí skončit, protože si to přeji pořadatelé. Starej punker by to asi risknul. Slíbil ale, že až se vrátí, těmi posledními dvěma songy začne příští koncert v Praze.

**Máte dojem, že má normální člověk ponětí, co všechno musíte řešit? Kolik lidí a práce za pořádáním akcí stojí?**

Nemyslím si to. A nechci třídit lidi podle generací, ale mám pocit, že dnes si to lidé svým způsobem uvědomují čím dál tím méně. Možná je to spojené s vnímáním hudby obecně. Dříve jsme byli zvyklí si kupovat elpíčka nebo kazety. Museli jsme vynaložit úsilí, abychom si hudbu vůbec pustili. Dnes se toto úsilí zredukovalo na kliknutí na Spotify a tím to s tou hudbou působí, jako že to je jen klik klik. Tím ale nechci říct, že je to obyčejný člověk povinen vědět. Já taky nemám tušení o tom, kolik je potřeba lidí a úsilí k výrobě auta.











### **Jen tak pro představu – kolik lidí na festivale pracuje?**

Jsou různé přístupy. Liší se hlavně v tom, co si štáby řeší vlastními silami a na co si najímají externí firmy. Nás je během roku ve štábu běžně šest, postupně se rozrůstáme až na osmnáct dvacet, ale snažíme se to omezovat, protože právě v dnešní době je těžké někoho trvale vázat. Na samotném festivalu se pak podílí stovky lidí. Jednou jsme to na United Islands zkoušeli počítat a dopočítali jsme se k nějakým dvanácti stům.

### **To z vás dělá dost podstatného zaměstnavatele...**

Vzato kolem a kolem jsme za dobu pořádání různých akcí a festivalů utratili na hudební scéně sumu, která se pomalu, ale jistě blíží k miliardě.

### **Jdou takovéto rozpočty zvládnout bez sponzorů?**

Zvládnout by se to dalo, ale diváci by museli být ochotni utratit řádově vyšší částky za vstupenky. Což je nápad, který se občas objeví. Tu a tam se někdo ozve, že by si přál festival, kde by bylo méně reklamy. Já si myslím, že v tomto směru je nejzdravější nějaký balanc. Vstupné by mohlo jít mírně nahoru a vítáme partnery takové, kteří přinášejí akci něco navíc. Je super, když namísto nafukovadel a letáček přijdou s nápadem, který podpoří u diváků nějakou originální službou co nejlepší zážitek z akce, na kterou dorazili.

## **Za dobu pořádání akcí a festivalů jsme na hudební scéně utratili téměř miliardu**

### **Máte nějaký nápad?**

Nevím, jak hodlá Volkswagen propagovat svůj nový elektromobil ID.3, ale já jsem se v něm měl možnost svézt na PůlMetronomu a na Praha Září a zjistil jsem, že je to ideální vůz pro člověka, který má rád muziku. To je přece super spojení, co by se dalo využít. Jak je v něm při jízdě to neuvěřitelné ticho, tak se v něm dá poslouchat i dost dynamická hudba, kde se střídají tiché a hlasitější pasáže, např. jazz. To v mém současném autě nejde. V něm to snese tak akorát ostřejší rock'n'roll.

### **Dovedete si představit, že byste dělal něco jiného než pořádal festivaly?**

Moje žena si to představuje velmi často (směje se). Jenže festivaly jsou tak zvláštně rozjetá kára, že zastavit a vystoupit z ní je hrozně těžké. Ale musím říct, že mě to celkem láká. Zkusit dělat úplně něco jiného. Už proto, že radši věci rozjždím, než je dlouhé roky udržuju v chodu.

### **Čím byste chtěl završit svou pořadatelskou kariéru? Kdybyste si mohl vybrat cokoliv.**

Asi bych měl říct nějakou kapelu. Ale víte co? Já bych si přál, abych stihl připravit dokonalý festivalový areál pro diváky. Takový, kde by nebyly fronty, všude bylo dost místa, každý by měl výhled na pódium a ten nejkvalitnější zvuk... No ale třeba Tom Waits jako headliner Metronomu by se mi líbil.

**Text** Jíří Holubec **Foto** Matěj Třešňák

## Místo lunaparku sport, jídlo a kultura, vítejte na novém pražském Výstavišti

Ve spodní části areálu vedle  
Stromovky vyrostlo největší  
parkourové hřiště v ČR. Své  
místo tady má i venkovní  
hřiště pro workout a fitness.



V areálu Výstaviště lidé  
najdou dětská hřiště,  
sportovní hřiště, krytý bazén,  
boulder stěnu, ledovou  
plochu, ale i umění a gastro.

### Výstaviště ožívá

Omšelý pražský areál, kam ještě  
dondávna šlo zajít tak maximálně  
na starou horskou dráhu, dostává  
nový život. Za poslední dva roky  
prošel rozsáhlou revitalizací a i přes  
pandemii koronaviru v něm proběhl  
festival Praha Září. Tím však  
možnosti vyžití pro občany města  
zdaleka nekončí...







Revitalizovaná spodní část je jako dělaná pro grilovačky, proto jsou v areálu dva veřejné elektrické grily.



Na místě vyrostlo několik nových bister (Bistro NO.2 a Artyčok bistro) a rozšiřuje se i zázemí pro sportovce v podobě píték nebo možnosti využití skříněk pro úschovu věcí.



# WeCharge

Po Evropě elektricky a s jedinou kartou. Cestování elektromobilem i na delší vzdálenosti napříč Evropou už není žádný problém.

WeCharge je nová nabíjecí služba od společnosti Volkswagen, jež umožňuje nabíjení vozu u veřejných nabíjecích stanic po celé Evropě – stejně jednoduše jako u vás doma pomocí Volkswagen ID. Charger.

Jediné, co potřebujete, je nabíjecí karta, kterou odemknete stojan a spustíte nabíjení svého vozu. Rozšiřující funkce pak nabízí aplikace WeConnect ID, která už je k dispozici v Apple App Store nebo ke stažení na portálu WeConnect. V aplikaci si vytvoříte své osobní ID a zaregistrujete se pro služby WeConnect a zvolíte si pro sebe nejvhodnější tarif. Služba je pak integrována přímo ve vašem elektromobilu ID. Přímo v autě také můžete vyhledávat nejbližší nabíječku a rovnou se k ní nechat navigovat.

Jednou měsíčně pak dostanete souhrnné vyúčtování a fakturu přesně a výhradně za odebranou elektrickou energii. Je to stejné jako s měsíčním vyúčtováním za mobilní telefon – máte přesný přehled, kde a kolik jste odebrali a kolik provoz vašeho elektromobilu stojí. Po celé Evropě dnes můžete využít přes sto tisíc nabíjecích stanic. Neustále přibývají další a další, které se do aplikace přidávají automaticky. Navíc můžete při delších cestách po

evropských dálnicích využít čtyři sta rychlonabíjecích stanic IONITY. To je společný podnik, na němž se podílejí koncerny Volkswagen, BMW, Daimler a Ford a který buduje rozsáhlou síť nabíjecích parků s rychlonabíjecími stanicemi podél evropských dálnic. Elektrická energie, kterou využívají, navíc pochází výhradně z obnovitelných zdrojů energie. A díky vysokému výkonu až 125 kW na těchto nabíječkách trvá dobítí akumulátorů jen krátkou chvíli.

U nás je situace stále poněkud horší, ale síť dobíjecích stanic se postupně rozšiřuje. V Česku tak dnes prostřednictvím karty WeCharge můžete dobít na stovkách veřejných stanic. Nemělo by se vám tak dnes už stát, že při alespoň trochu rozumném plánování jízdy zůstanete stát „uprostřed polí“ s vybitými akumulátory.

Po celé Evropě dnes můžete dobít **u více než sta tisíc stanic**



Více o technologii WeCharge čtete také na našem webu









A man with short brown hair and a beard, wearing a dark blue quilted jacket and grey trousers, stands in a forest. He is looking down. To his right, the front of a bright blue car is visible. The background consists of bare trees and a sun flare at the top. The ground is covered with fallen leaves.

# Příroda je dokonalá technologie

Aby nástup elektromobility, a tedy i prvního uhlíkově neutrálního vozu od Volkswagenu ID.3 mohl být kompletní, je potřeba, aby i jeho dobíjení bylo šetrné k přírodě. Proto jsme se zajeli podívat za jedním z našich partnerů pro poskytování energie Nano Energies, který nakupuje energii z lokálních obnovitelných zdrojů. A pro svůj vůz ji můžete mít i vy.









Nano Energies byli prvním dodavatelem elektřiny z obnovitelných zdrojů v Česku. Od roku 2008 k elektřině Nazeleno připojili tisíce domácností i firem a na rozdíl od velkých hráčů na trhu dokážou garantovat, že energie mají 100% zelenou. Prodávají totiž jen tu a žádnou jinou.

V Nano Energies své dodavatele znají a jsou s nimi v přímém kontaktu. Největší část energie berou z větrných elektráren (29 %), bioplynu (34 %), z vody (34 %) a ze solárů umístěných především na střechách rodinných domů a na výrobních halách (4 %).

V cílech udržitelného rozvoje vztažených k roku 2030 se Evropská unie zavázala ke snížení emisí o 38 procent v porovnání s rokem 2005. Součástí této strategie je ústup vznětových motorů ve prospěch elektromobilů, ale jak se ukazuje podle aktuální studie Evropské agentury pro životní prostředí, původ energie pro dobíjení bude hrát zásadní roli. Musíme totiž začít uvažovat o celém životním cyklu automobilů, protože elektromobil dobíjený energií z fosilních paliv bude mít maximálně nižší lokální emise. Neovlivní už však tolik celkový balanc emisí oxidu uhličitého.

I proto jsme se ve Volkswagenu rozhodli vyrazit na cestu k udržitelným zdrojům elektrické energie i v Česku. Navázali jsme spolupráci s dodavatelem energií Nano Energies, který vykupuje energii z lokálních obnovitelných zdrojů – ať už těch vodních, větrných, solárních, či z bioplynek. Prakticky naše spolupráce bude vypadat tak, že pokud si koupíte elektromobil

Volkswagen, dostanete k němu i nabídku elektřiny Nazeleno od Nano Energies na odběr energie, u které budete mít záruku, že je opravdu čistá. Můžete ji pak mít pro domácnost i firmu, kde dává největší smysl elektromobil dobíjet jak z finančního, tak z ekologického hlediska.

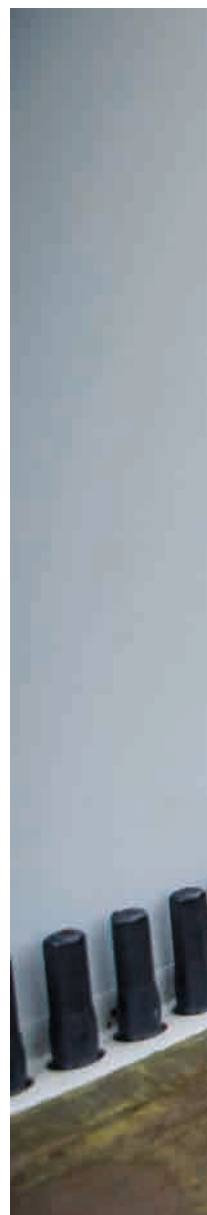
Abychom vám přiblížili, kde se zelená energie v Česku bere, zajeli jsme se zbrusu novým elektromobilem ID.3 za dodavatele Nano Energies. Průvodci po tomto tématu se nám stali ředitel Nano Green František Vašek a community manažer Lukáš Rolf. Spolu s nimi jsme se podívali i na to, jak se se zelenou energií obchoduje i jak může nabíjet váš vůz.

**Text** Redakce **Foto** Václav Jirásek  
**Energie** [nanoenergies.cz](http://nanoenergies.cz)

**Pokud budeme elektromobily dobíjet „špinavou“ energií, celkové emise CO<sub>2</sub> nebudou výrazně klesat**











Největší větrnou elektrárnou v ČR i v portfoliu Nano Energies je Občanský větrný park Vítězná. Ročně dokáže vyrobit až 6 000 000 kWh, což představuje roční spotřebu elektřiny až pro 4 tisíce obyvatel. Jak nám František s Lukášem prozradili, zajímavé je i to, že částečně elektrárnu vlastní i místní obyvatelé. Mezi nimi tak je na 400 akcionářů, kteří se svými financemi částečně podíleli i na její výstavbě.

Větrná elektrárna Vítězná  
je největší v ČR **a umí  
pokrýt roční spotřebu až  
pro 4 tisíce obyvatel**



Bioplynová stanice  
v Kněžicích **zpracovává**  
**místní zemědělský**  
**odpad a proměňuje**  
**ho na elektřinu**

Ukázkovým příkladem toho, jak obec může fungovat ekologicky, jsou středočeské Kněžice. Tamní starosta Milan Kazda už před patnácti lety začal s výstavbou bioplynové stanice, která přispívá k energetické soběstačnosti celé vesnice. Legislativa bohužel zatím neumožňuje přímé dodávání energie do domácností, proto Kněžice skrz Nano Energies prodávají svou produkci na energetickém trhu. Už teď ale pracují na tom, aby tyto bariéry dokázaly prolomit.





V bioplynových stanicích se využívá biologický odpad, který ve velkých tancích prochází samovolnou přeměnou organických látek bez přístupu vzduchu na bioplyn. Bioplyn se pak využije v agregátu, který ho promění na elektrickou energii. Navíc ještě vzniká zbytkové teplo, které lze využít pro vytápění.





**Nano Energies vykupuje  
elektřinu od menších vodních  
elektráren, jako je třeba  
ta ve Velkých Petrovicích**





Na podzim je potřeba nejčastěji pravidelně vyhrabávat ze splavu listy, aby se vodní turbína nezanášela. Pak dokáže běžet takřka sama o sobě.



Malá vodní elektrárna ve Velkých Petrovích má instalovaný výkon 26 kW a nachází se na řece Metuji. Splav je v provozu od roku 1968 a pravidelně se o něj stará místní obsluha malé vodní elektrárny. V malém dřevěném objektu, severského typu byla instalována turbína, aby využila potenciál vodní energie a přeměnila ji na elektrickou energii. Prostě zázrak. Aby byl provoz maximálně efektivní, je potřeba pravidelně čistit česlice, místo, kde vtéká voda do turbíny, od listů a splávů. Vodní elektrárna dodává elektřinu v nejbližším okolí 28 domácnostem.



Sídlo Nano Energies se nachází v centru Prahy a v jeho kancelářích zaměstnanci drží nonstop směny, kde obchodují s elektřinou na významných evropských trzích.



Ředitelem Nano Energies, která dodává energii domácnostem, je František Vašek. Ten má mnohaleté zkušenosti v energetice a nyní pomáhá i s optimalizací energetických řešení. Aby zacházení s elektřinou bylo ekologické, je dobré nejdříve spotřebu zefektivnit.

Ke snížení celkové uhlíkové stopy elektromobilu výrazně přispěje, **když bude jezdit na zelenou energii**. Třeba na elektřinu Nazeleno od Nano Energies









# Evoluce Elektrické půlstoletí

Volkswagen a elektromobilita – to je přece záležitost poslední dekády, říkáte si. Omyl. Automobilka se výzkumem v této oblasti začala zabývat už počátkem sedmdesátých let.

Seznamte se: doktor Adolf Kalberlah, průkopník prvních let elektromobility. Právě on ve Volkswagenu rozvíjel elektrická soukolí. Píše se rok 1970 a ve wolfsburské automobilce vzniká Centrum pro budoucí výzkum, v němž má Kalberlah vést tým vyvíjející první „pohonné jednotky budoucnosti“. Pro roli, jejímž cílem je nastartovat rozvoj elektromobility, je ideální kandidát: elektrochemik specializující se na výzkum akumulátorů.

A zatímco všichni ostatní jsou ponořeni ve výzkumech a bádají, Kalberlah dosahuje prvního hmatatelného – a průlomového – úspěchu. Společně se svým desetičlenným týmem vyvíjí systém akumulátorů, testuje procesory pro řízení pohonu a během pouhých dvou let na silnici vypouští svůj první elektromobil.

Možná se ptáte, proč Volkswagen začal pracovat na tak ambiciózním systému už v sedmdesátých letech. Odpověď je jednoduchá: v té době lidé předpokládali, že už v letech devadesátých dojde k vyčerpání zásob ropy. To je i důvod, proč západní Německo mělo například iniciativu známou jako „neděle bez aut“.

Že ropa nedošla, dnes už víme, přesto se elektromobilita v poslední době rozvíjí až nebývalým tempem. Pojďte se s námi podívat pár desítek let zpět – na zajímavé modely Volkswagenu, které v rozvoji e-mobility hrály významnou roli.

**Text** Štěpán Vorlíček **Foto** Volkswagen

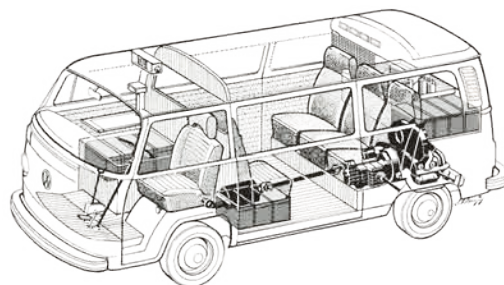
## 1972

### Průkopník

#### T2 Elektro Transporter

Právě z tohoto modelu udělal Adolf Kalberlah svůj první elektromobil. Vůz, na jehož vývoji se podílely společnosti Bosch, Varta a RWE, byl ideálním dopravním prostředkem do města. Poháněl jej vzadu uložený elektromotor na stejnosměrný proud, který poskytoval výkon 16 kW (22 k). Zdrojem energie byly olověné akumulátory umístěné v podlaze automobilu. Nejvyšší rychlost činila 70 km/h, na jedno nabití ujel přibližně sedmdesát kilometrů a ani dobíjení nepředstavovalo žádný problém – nabíjecí kabel stačilo jen pohodlně zapojit do běžné domácí zásuvky s napětím 230 voltů. Jediným zádrhelem byla hmotnost – samotný pohon vážil tunu, z toho akumulátory 850 kilogramů. Něco přidalo také nezbytné vyztužení podlahy a podvozku, takže celý vůz ve výsledku vážil 2,2 tuny. Volkswagen auto vyráběl několik let jako sériové, celkem vzniklo asi sto dvacet kusů v různých karosářských verzích.

**S vývojem se začalo v 70. letech** a už tehdy se dobíjelo z běžné zásuvky











## 1976

### Legenda v elektrice

#### Elektro Golf I

Adolf Kalberlah a jeho tým nepolevovali, pokračovali ve zkouškách a ladění detailů. Měli jasnou vizi: elektrina je budoucností mobility. Výsledkem jejich úsilí byla už dva roky po debutu modelu Golf verze tohoto bestselleru s elektrickým pohonem. Vzniklo jen několik testovacích kusů, motivací byla opět nedávno překonaná ropná krize a hrozba vysychajících rezerv. Technicky byl první e-Golf jednoduchý: 75koňový benzínový motor byl jednoduše nahrazen elektromotorem na stejnosměrný proud, jenž byl přimontován na produkční čtyřstupňovou převodovku. Palubní nabíječka umožňovala pohodlné nabíjení 16,6voltových olovených akumulátorů z běžné zásuvky. Trvalo to asi dvanáct hodin. Inženýři Volkswagenu souběžně s tím vyvíjeli i pouliční parkovací hodiny s integrovanou nabíječkou.





## Elektrický hrdina

V roce 1976 vysalo newyorské muzeum moderního umění MoMA soutěž o nalezení taxíku budoucnosti. Kdo zvítězil? Hádáte správně. Adolf Kalberlah a jeho CityTaxi – elektrický Transporter T2 s hybridním pohonem – se stali prakticky přes noc slavnými. Po svém návratu do Německa byl konstruktér označován jako „otec elektrického pohonu“. Se žlutým elektrickým Transporterem přijel například do televizního studia na živé vysílání.

Transporter s elektrickým pohonem vypadal jako perfektní alternativa na krátké vzdálenosti. **Byl vhodný třeba jako servisní vozidlo nebo pro doručovací služby.**

Adolf Kalberlah



## 1981 Ticho v ulicích Golf I CitySTROMer

Na pilotním projektu založeném na Elektro Golfu I se podílela společnost GES (Gesellschaft für elektrischen Straßenverkehr, tedy Společnost pro elektrický silniční provoz), kterou za tím účelem založila RWE. V první fázi vznikla dvacítká testovacích aut, která jezdila ve flotilovém provozu, ale také během soukromých jízd zaměstnanců RWE. V rámci malosérie nakonec světlo světa spatřilo pětadvacet vozů. CitySTROMer (Strom německy znamená proud) je považován za jeden z prvních elektromobilů vhodných ke každodennímu použití. Uvezl čtyři pasažéry a i s olověnými akumulátory vážil jeden a půl tuny. Dojezd činil asi šedesát kilometrů, s jedním nabitím během cesty se za den dalo ujet sto kilometrů.





## 1985

### Bílá flotila

#### Golf II CitySTROMer

Druhá generace elektrického Golfu vznikla na základě – jak jinak – Golfu II v roce 1985. Pohon z velké části využíval prvky vyzkoušené a prověřené na předešlé generaci. Nabíjecí kabel se skrýval za malými dvířky v přední masce. Rovněž tento CitySTROMer byl připravený zvládat každodenní provoz. V malosériové výrobě vzniklo sedmdesát kusů, které byly původně určeny coby zkušební pro flotily elektrárenských společností. Vozy jezdily především v odděleních zákaznického servisu, aby poskytl hlubší praktické zkušenosti z pravidelného provozu. Po ukončení projektu si auta mohli koupit soukromí zájemci.

Žádný jiný model Volkswagen nebyl elektrifikován tolikrát **jako právě Golf**



## 1993

### Krok kupředu

#### Golf III CitySTROMer

Když na světové silnice vyjela třetí generace oblíbeného hatchbacku, vznikla ve spolupráci se společností Siemens i jeho elektrifikovaná verze. Ta byla ke koupi v roce 1993. Do konce roku 1996 sjelo z pásů celkem 120 vozů. Dojezd dosahoval devadesát kilometrů při konstantní rychlosti 50 km/h – což bylo na tu dobu úctyhodné číslo. K dobití na osmdesát procent kapacity akumulátoru stačila hodina a půl. Ač CitySTROMer dosahoval z dnešního

pohledu a v porovnání se současnými elektromobily jen zlomku hodnot, především kvůli tehdy dostupným nabíjecím a úložným technologiím, inovace přinášel – kupříkladu dnes běžnou rekuperaci při brzdění. Flotila sestávající z Golfů III CitySTROMer a elektrických Transporterů T3 během roku 1996 úspěšně absolvovala náročné testy v reálném prostředí během Rügen Trials na baltském ostrově Rujána.





# Váš vůz zase jako nový

Opravy poškození karoserie

Stali jste se účastníky dopravní nehody nebo máte jen odřený lak? Neváhejte a navštivte nejbližšího autorizovaného servisního partnera Volkswagen! Máte tak zaručeno, že **Váš vůz bude opraven proškoleným personálem striktně dle předpisů** a technologie výrobce. Vaše vozidlo tak bude opět **100% bezpečné**.

Seznam autorizovaných servisních partnerů naleznete na [volkswagen.cz](http://volkswagen.cz)

Očekávejte vždy  
perfektní výsledek

**Volkswagen Service**

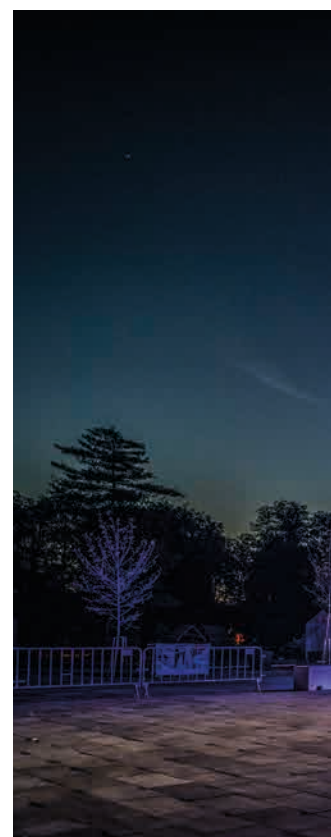




# ID.3

## Testovací jízdy

Čeští uživatelé si poprvé vyzkoušeli model ID.3 na pražském Výstavišti v rámci festivalu Praha Září, projela se s ním už celá řada i světových novinářů. Jsme rádi, že se tak líbí. Tady přinášíme výběr několika reakcí, které zaujaly i nás.



Je v něm hodně prostoru a **dojezd je lepší než u mého e-Golfu.**

Jerome Lebriez

**Jízda příjemná, jednoduché ovládání.** Tichá jízda, dobře reaguje, hezká hračka.

Radka Johnová

Nikoho neurazí, je dobře promyšlené a snadno se používá. **Takže něco jako Golf, jenom tohle je elektrické.**

Top Gear



**Výsledkem je tiché,  
rychlé a dobře  
ovladatelné auto,** které  
se navíc může opřít  
o komfortně nastavený  
podvozek a hbité jízdní  
vlastnosti.

aktuálně.cz



**ID.3 je tak trochu sci-fi  
auto,** jak vnějším, tak  
vnitřním designem, takže  
jsem se během jízdy cítil  
jako v budoucnosti.

Daniel Matteoni

**Pokud už víte, že elektrická auta  
jsou něco pro vás, nebo i když  
nejsou, ID.3 byste měli zvážit.**

Je to všestranné auto a jeho dojezd  
je příslibem, že by mohlo vyhovovat  
většině denních potřeb řidičů,  
pokud máte přístup k elektřině.

AutoCar.co.uk





**Auto na velkých kolech zůstává pohodlné, netluče, má velmi slušnou dynamiku a nežere moc.** S prostředním akumulátorem se bez výrazného snažení dostanete na dojezd 330 km, což je slušná hodnota.

auto.cz

**Rozhodně se mi líbila prostornost auta.** Bylo pro mě velké překvapení, kolik místa je pro posádku a jak je vcelku prostorný i kufr.

Pavel Pešek



Vyzkoušejte si také elektromobil ID.3

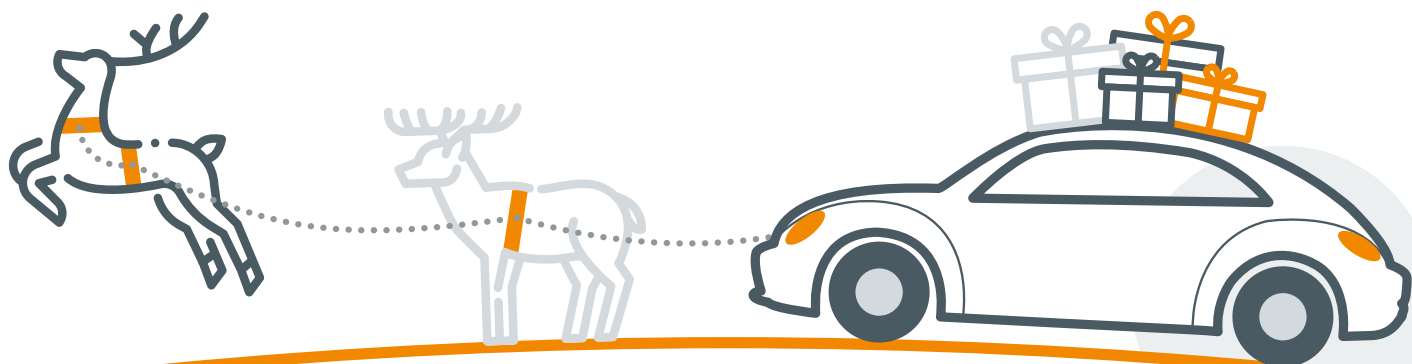




Volkswagen  
Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

# At' má váš rok 2021 pohodový **Fahrplan.**



**Das WeltAuto.**  
Prověřené ojeté vozy

# Žít si svůj autařský sen

Možná jste jeho malou kolonu potkali na cestě nebo na jednom ze srazů. Šarmantní busík a na vypiplaném podvalníku překrásný kabriolet Brouk. Lukáš Karásek vdechuje starým vozům duši – ale dělá to trochu jinak. Po svém.

Když vyrůstáte na doslech brněnského Masarykova okruhu, to by bylo, aby ve vás aspoň trochu té benzinové lásky nevzklíčilo. Malý Lukáš prý uměl poznávat modely aut, ještě než začal chodit do školky. Po gymnáziu začal pracovat v reklamní agentuře, po čase se stal jejím společníkem. Díky tomu získal dostatek prostředků na plnění klukovských snů. Třeba mít kabriolet a Brouka. Později přišla krize a reklamní podnikání se porouchalo, Lukáš Karásek se ale pustil do něčeho jiného. Začal čistit a leštit auta, nejdřív kamarádům a známým, až mu bokovka začala vydělávat víc než běžné zaměstnání. Dnes je z toho třísetmetrová detailingová dílna, tři spolupracovníci a partnerská firma na lepení fólií. Jmenuje se podle modrého Brouka – BlueBug Detailing.

## Věrnost koncernovým vozům

„Vždycky jsem chtěl mít krásné auto. A trochu se odlišovat. Mé začátky kolem úprav aut jsou tedy spojené s tuningem. Pak přišel autohifi klub a montování mohutných aparatur do jinak celkem obyčejných vozů. Já ale postupně zjišťoval, že mě víc přitahují staré kousky. Mají duši. Často taky svou tvrdou hlavu, ale to k tomu patří,“ směje se Karásek. Pořídil si tedy vysněného Brouka bez střechy a pustil se do ladění. Následovalo Porsche 944, které osm let používal na denní celoroční ježdění. A byl ve starých automobilech až po uši. Dnes mu v garáži kromě Brouka a Transporteru stojí ještě vymazlené Audi 80 Cabrio, zmiňované Porsche a partnerčin SEAT Altea. Koncernově nevěrný je Lukáš jen s kombíkem jiného německého výrobce. V hledáčku má aktuálně další tři projekty, z nichž přinejmenším jeden bude opět

z Wolfsburgu. Mimochodem – hi-fi jej nepustilo dodnes, vždyť i jeho Brouk se pyšní aparaturou o výkonu 4,5 kilowattu.

Svého prvního Brouka získal Lukáš v internetové dražbě. Napoprvé ale neměl štěstí, prodávající ji totiž nečekaně utnul pouhých dvanáct hodin před koncem. Lukáš Karásek se však nevzdal a ještě týž den vydražil jiného. „Hned druhý den jsem pro něj jel do Německa. Majitel naříkal, jak je vše rozbité, slabý motor, nic nefunguje. Mýlil se. Já s tím autem strávil dalších pět let a najel sedmdesát tisíc kilometrů, než byla potřeba renovace,“ vypráví Karásek. Dalším vydraženým vozem bylo Porsche 944 od sběratele z Německa. „Dali jsme novou baterii, dolili čerstvý benzin a vůz naskočil na první otočení klíčem. Na pánovi byla vidět hrdost na německý výrobek. Pak si všiml broukařského trička, které jsem měl na sobě, a ptal se, jestli chci auto na kšeft, nebo pro radost. Když jsem mu vysvětlil, že to druhé, zlevnil pět set eur a přidal velkou bednu náhradních dílů,“ směje se.

## Každý Broukař je skrytý Busař

Doslovným tahounem Karáskovy sestavy volkswagenů je Transporter první generace. „Někdo moudrý prohlásil, že každý Broukař je skrytý Busař. Spousta lidí, kteří mají Brouky, časem z pohodlní, založí rodiny a dvousedadlový krasavec najednou nestačí. U mě je to totéž. Řešení? Přece útulný Transporter, valník a Brouka pěkně s sebou!“ Jeho busík je pro cestování přímo stvořený, jde o verzi Westfalia se zvedací střechou. Karásek jej koupil od prvního majitele, který s ním najel 230 tisíc kilometrů a pak vůz odstavil na pole za dům. Po cestě do Česka ho čekala náročná, rok a půl dlouhá





Nejdříve čistil auta  
kamarádům, **dnes má**  
**detailingovou dílnu**  
**a vymazlenou sbírku**









## Lukáš si zrestauroval kompletně všechno.

A spoustu vychytávek přidal navíc

**I zásadní prsten pro partnerku automechaničku musel být automobilový – malý očkoplochy klíč z bílého zlata s kamenem v očku.**

renovace. „Museli jsme zrestaurovat v podstatě všechno, skoro jako bychom vyráběli auto nové. A když už jsem se něčím zabýval, dával jsem díly lepší, chromové, kované, pancéřové. Pyšný jsem například na vnitřní čalounění v kombinaci látky a kůže z Golfu 7 GTE. Sedačky pocházejí z Porsche Boxter, podvozek je o osmnáct centimetrů snížený, odstranili jsme některé chromové lišty a auto dostalo čirou optiku vpředu a pouze červenobílá světla vzadu,“ vypočítává.

To zřejmě nejzajímavější je však pohledům skryto: původně vzduchem chlazené auto dnes pohání kapalinou chlazený čtyřválcový japonský boxer. Jednalo se o opravdu velkou úpravu – třeba jen vymyslet a odladit chlazení, aby bezvadně fungovalo, prý zabralo celé dva roky v provozu. To s sebou neslo úpravy spojky, uložení motoru, táhla plynu nebo převodovky, přičemž se Lukáš Karásek rovnou vrhl i na řazení, které zkrátil o polovinu.

### Moderní interpretace legend

Nejvíce víkendů tráví Karáskova malá kolona na tuningových srazích a akcích – přece jen jeho vozy mají daleko ke stavu, v jakém sjely z montážních linek. „Troufám si tvrdit, že náš tuning lze označit za dobový, takže se občas ukážeme i na veteránských akcích, na broukařském srazu nebo na hosinském Volkswagen festu,“ popisuje Karásek, který některé akce také moderuje. „V Monaku budil Brouk větší pozdvižení než všechna ta Lamba a Ferrari. Totéž v Maranellu – když jsem s Broukem přijel před bránu místního muzea, dav fotografů mi na čtvrt hodiny úplně zablokoval odjezd,“ přikládá Lukáš pár zábavných historek.

A když téměř padesát let staré auto táhne třicetiletý vozík s půlstoletým starým kabrioletem, každý pár rukou se hodí. O to víc si cení své



přítelkyně, také automechaničky: „Byla to láska na první nastartování. Potkali jsme se před devíti lety na srazu ve Vyškově a prakticky druhý den spolu začali chodit. Je stejný blázen do aut jako já. Po střední automobilní škole nastoupila do servisu a dnes dělá zástupkyni vedoucího prodejny jedné sítě prodejce autodílů. V mé dílně jsou její specialitou interiéry. A i jinde se občas hodí drobné ženské ruce tam, kam se ty mé velké nevejdou. A když v obytné části busíku rozestele peřiny – nemáme spacáky! –, dodávka se promění v domov. Mít takového parťáka je požehnání. Jak kdosi trefně poznamenal, veterán znamená hodinu jízdy a dvě hodiny údržby – u nás navíc další dvě hodiny čištění a leštění, přece jen každý nemá na jednom projektu třináct chromovaných kol... Kruh se krásně uzavřel letos v září na téže akci ve Vyškově. Požádal jsem ji o ruku – řekla ano!“

**Co když chcete vyrazit na výlet s rodinou a nenechávat Brouka doma? No přece útulný Transporter a valník.**

Podívejte se i na další milovníky vozů VW v našem videoseriálu



**Text** Štěpán Vorlíček **Foto** archiv



# S Passatem až na kraj světa

I když Jolana Sedláčková roky jezdí na svoje výpravy terénním autem, její cestovatelské začátky jsou spojené s VW Passatem a vzpomíná na ně s velkou dávkou nostalgie. Ukazuje tím, že i s běžným vozem se dá dojet doslova až na kraj světa.









Náš Passat s motorem 1.9 TDi byl vyroben v roce 2000 a má oproti terénním autům jednu obrovskou výhodu. Tou výhodou je nízká spotřeba. Na road tripech totiž bývají obvykle nejvyšší položkou rozpočtu právě pohonné hmoty. S obyčejným autem tak oproti autu terénnímu utratíte za pohonné hmoty třeba jen polovinu. Běžné auto zvládne rychleji i dlouhé přejezdy na relativně dobrých cestách, takže neztrácíte drahocenný čas.

### **Cesta na Nordkapp**

Existuje řada zemí, kde se do překrásných míst a úžasných koutů přírody dostanete pohodlně po asfaltu. V roce 2013 jsme se vydali na naši první delší cestu. Jednalo se o takový okruh přes Německo, Dánsko, Norsko, Švédsko, Finsko, Estonsko, Lotyšsko, Litvu a Polsko. Naším cílem bylo dostat se za severní polární kruh a na Nordkapp, užít si severskou přírodu se všemi jejími krásami a spatřit soby. Tou dobou jsme měli hluboko do kapsy, skoro všechno jídlo jsme si vezli s sebou, vařili jsme si na vařiči a spali ve stanu. V Norsku jsou potraviny velice drahé, už tehdy tam stál bochník chleba přes 100 Kč. Na druhou stranu se tam dá svobodně kempovat v přírodě, takže jsme za ubytování neutratili vůbec nic. Za tři týdny jsme ujeli téměř 10 tisíc kilometrů, poprvé jsme se dotkli ledovce, zažili bílé noci a samozřejmě stanuli na Nordkappu.

### **Balkán, Turecko, Gruzie**

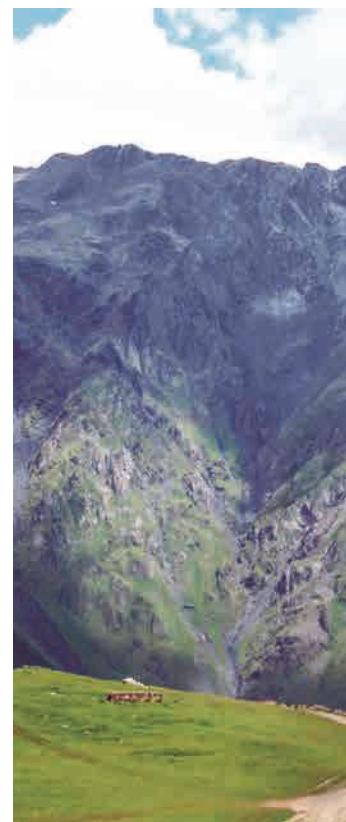
Naši další cestu jsme směřovali na východ a úplně poprvé se vydali za hranice Evropy, do Turecka a Gruzie. Cestou tam jsme navštívili všechny země Balkánu, viděli azurově modré řeky, nádherné hory a hluboké kaňony. Užívali jsme si kempování u moře a koupání v zapomenutých zátokách. Gruzínskou vojenskou cestou jsme překonali pohoří Velký Kavkaz. Cesta nás zavedla mezi rýžová pole, k čajovým plantážím a i k bájným řekám Eufrat a Tigris. Jeli jsme divokým Kurdistanem

## **Když chcete, tak i s osobákem můžete dojet téměř na konec světa**

přes zapomenuté vesničky u hranic se Sýrií, Irákem a Íránem, po celou dobu jsme se setkávali s úžasnou pohostinností místních a nadobro jsme propadli kouzlu tohoto koutu světa. Když jsem se pak ocitla na východě Turecka pod horou Ararat, nechtělo se mi věřit, že opravdu stojím na místě, o kterém jsem se učila ve škole, četla v knížkách a které mi přišlo tak strašně vzdálené a nedosažitelné. Uvědomila jsem si, že svět vlastně není tak velký a že toho i obyčejná holka z Vysočiny může vidět opravdu hodně, když bude chtít.

### **Do Střední Asie s „břichoplazem“**

Už cestou domů z Gruzie a z Turecka se mi v hlavě začaly rodit další plány, kam bychom se mohli vydat. Vždycky mě lákaly velké hory. Někde jsem četla, že v Tádžikistánu, v pohoří Pamír, existuje silnice, po které se dá vyjet až do výšky 4 655 metrů nad mořem. To bylo pro mě něco nepředstavitelného, a tak pomalu začaly přípravy na cestu na Pamírskou dálnici, jednu z nejvýše položených silnic na světě. V práci jsme si na léto domluvili měsíční dovolenou. Úplně poprvé v životě jsme se pustili také do vyřizování víz. Potřebovali jsme je do Běloruska, Ruska, Kazachstánu a Tádžikistánu. Vzhledem k tomu, že Pamírská dálnice, ač je sice ve skutečnosti opravdu hlavní a nejdůležitější silnici v Tádžikistánu, je z velké části nevyasfaltovaná, vyměnili jsme naše nízkoprofilové pneumatiky za normálnější, a dokonce jsme si i pořídili druhou rezervu na střechu auta.



Gruzínská vojenská cesta překonává hlavní hřeben Velkého Kavkazu. Stoupá až do Křížového průsmyku ve výšce 2 395 metrů a nabízí úžasné výhledy.





Vesnička Å na Lofotech se svými typickými domky nad vodní hladinou leží v Norsku za severním polárním kruhem.

Ledová jeskyně v norském národním parku Jostedalsgreen. Tady jsme se vůbec poprvé dotkli ledovce.



Prazvláštní krajina v Kappadokii v Turecku. Tam jsme dojeli po návštěvě Balkánu a Gruzie.



Těsně za kyrgyzskou hranicí skončil asfalt a nás čekal první brod. I s ním si ale Passat poradil.



Takhle vypadá stanování na kazašských stepích. Do osobáku stan dáte jak nic a pak už můžete spát kdekoliv.





Fanské hory v Tádžikistánu jsou vyhlášené svými průzračnými jezery, jalovcovými háji a zaledněnými pětitisícovými vrcholy.



S obyčejným autem  
utratíte za palivo méně  
**a na běžných cestách  
budete rychlejší**

První potíže nás čekaly už na hranicích s Běloruskem. Nám Středoevropanům se zdálo pětihodinové čekání v koloně před hraničním checkpointem doslova nekonečné. Celníci nám zabavili nadlimitní plechovky tolik drahocenného piva, o kterém jsme si naivně mysleli, že nenápadně provedeme. Dále šlo ale vše výborně. Velmi rychle jsme přivykli postsovětskému svérázu a přišli mu na chuť. Užívali jsme si dlouhý přejezd přes Rusko, v Kazachstánu jsme sledovali, jak se step pomalu mění v poušť. Viděli jsme poprvé v životě volně se potulující velbloudy, zažili teploty okolo 48 stupňů a minuli jsme umírající Aralské jezero i slavný Bajkonur. Cesta z Čech do Kyrgyzstánu a velehor Střední Asie nám zabrala celý týden. A pak konečně nastal čas na poznávání krajiny, kterou jsme si vysnili.

#### Vzhůru do horských průsmyků

Kyrgyzstán je úžasná země překrásných hor, pasoucích se koní a také nespoutaných kočovných nomádů. Náš Passat neohroženě šplhal do průsmyků ve výškách přes 3 000 metrů nad mořem. Na loukách nedaleko hranic s Tádžikistánem stály kouřící jurty a v dálce na obzoru se zvedaly majestátní bílé vrcholky pohoří Pamíru. Pamírská dálnice totiž začíná už v kyrgyzském městě Oš ve Ferganské kotlině. Odtud potom stoupá vzhůru až na hranici mezi Kyrgyzstánem a Tádžikistánem. Její největší a současně také nejkrásnější část vede skrz pohoří Pamír v Tádžikistánu. Z Tádžikistánu pak silnice pokračuje do uzbeckého města Termez a končí v afghánském Mazár-e Šarífu.

Počasí nám moc nepřálo. Slunce se schovalo za těžké mraky a začalo pršet. Těsně za kyrgyzským hraničním checkpointem skončil asfalt a pak už jsme po blátivé cestě stoupali do průsmyku Kyzyl-Art ve výšce 4 280 metrů nad mořem. Na tádžickém hraničním checkpointu nám pohraničník oznámil, že v Pamíru jsou záplavy, které strhly tři

kilometry silnice, a nemáme šanci tudy projet. Urychleně vymýšlíme náhradní plán. Abychom se do Tádžikistánu skutečně dostali, nezbývá nám nakonec nic jiného než vydat se na jiný hraniční přechod. Aby té směly nebylo málo, tak se nám v samém závěru dne, při hledání místa na kempování, podaří nějakým nedopatřením prorazit olejovou vanu. Naštěstí se nám povedlo stopnout hned první auto, které jelo okolo, a domluvit s řidičem odtah do nejbližšího servisu. Ve skromné dílně se setkáváme s mladým mechanikem Ikromem, který olejovou vanu sundá, pečlivě vyčistí a vzorně zakytuje. Je tak nesmírně laskavý, že nás nechce nechat spát venku ve stanu. (Prý jsou tam štíři.) A tak se ocitneme u stolu s jeho rodinou a večeříme tradiční uzbecký plov. Ráno se s Ikromem loučíme jako se starým dobrým přítelem.

#### Znovu proražená olejová vana

Konečně se dostáváme do Tádžikistánu a poznáváme ho jako zemi, kde má příroda stále ještě hlavní slovo. Sesuvy půdy a záplavy napáchaly škody i v dolině řeky Zeravšan, kam se vydáváme. Touláme se po prашných cestách a vratkých mostech, které budí dojem, že drží pohromadě už jen silou vůle. Podaří se nám dostat do mých vysněných Fanských hor, avšak cestou odtud znovu prorazíme olejovou vanu. Tádžičtí mechanici už nejsou tak pečliví. Vanu ani nesundávají z auta a pomocí gázy a kytu díru jen provizorně zalepí. V jejich práci nemáme valnou důvěru, počasí neslibuje nic dobrého a začíná nás také pomalu tlačit čas. Pamír i se svojí legendární Pamírskou dálnicí je nám tentokrát zapovězen! Loučím se zklamaně s Tádžikistánem, ale už teď vím, že se sem vrátím!

Text a foto: Jolana Sedláčková



# Jak v koncernu kompenzujeme emise

Ač se Volkswagen snaží opravdu hodně, některým emisím škodlivých plynů při výrobě automobilů zatím zabránit nelze. Planetě a životnímu prostředí však tuto zátěž můžeme alespoň kompenzovat.



Jak? Například ochranou a obnovou tropických deštých pralesů. Právě tím se zabývá partnerství, na němž se automobilka letos v létě dohodla se společností Permian Global. Spolupráce bude spočívat v zamezování odlesňování a v obnově ohrožených pralesů. Navýší se tak kapacity těchto „přírodních plic“, které si poradí s uhlíkatými emisemi a které snižují jejich dopad na ovzduší. V současné době totiž nelze odstranit veškeré emise těchto plynů – především uvnitř dodavatelského řetězce, ve výrobě a logistice, což jsou oblasti, kde zatím nedokážeme plně využívat obnovitelné zdroje energie. Byť se na lepší časy blýská.

## **Obnova pralesů na Borneu**

Prvním projektem na ochranu klimatu, který Volkswagen podporuje, je iniciativa partnera Permian Global na ochranu

149 800 hektarů deštného pralesa Katingan-Mentaya na indonéském ostrově Borneo, který absorbuje velké množství emisí CO<sub>2</sub>. Britská společnost Permian Global se ve velkém měřítku zaměřuje na ochranu a obnovování tropických pralesů, které chápe jako prostředek k potlačování klimatických změn. Její týmy spolupracují s vládami i místními komunitami v Asii, Latinské Americe a Africe. Tam všude vedle potlačování klimatických změn přispívá i k obnově důležitých biodiverzních ekosystémů a podporuje ekonomický růst.

V dalších fázích se počítá s vývojem projektů na ochranu celkem jednoho milionu hektarů (pro představu: to je asi desetinásobek rozlohy Barcelony nebo Berlína) v Jižní Americe a Asii. Projekty budou mít celou řadu pozitivních dopadů: ochrana a obnova ohrožených deštých pralesů; místní komunity budou

way to  
**ZERO**











v dlouhodobém horizontu profitovat z udržitelných alternativ odlesňování; bude zachována biodiverzita; v neposlední řadě půjde o přispění k boji proti klimatické krizi. Projekty rovněž pomohou dosáhnout cílů udržitelného rozvoje stanovených Spojenými národy (United Nations Sustainable Development Goals, SDG) a budou procházet nezávislými audity a certifikací podle ekologických norem, jako jsou Verified Carbon Standard (VCS), Climate, Community and Biodiversity Standards (CCB) a Gold Standard.

#### **Zdravé lesy pohlcují hodně uhlíku**

Ralf Pfitzner, šéf oddělení udržitelnosti skupiny Volkswagen, řekl: „Máme radost, že můžeme kupředu posouvat další část naší skupinové strategie k ochraně klimatu s partnerem Permian Global, který má s podobnými projekty velké zkušenosti.

V plánu je zaměřit se na ochranu ohrožených deštných pralesů v tropech a subtropích. Ochrana a rozšiřování těchto velice účinných přírodních pohlčovačů CO<sub>2</sub> je významným úkolem, na nějž opakovaně poukazuje Mezivládní panel pro změnu klimatu.“

„Zdravé lesy a pralesy mají pro lidstvo a životní prostředí řadu přínosů. Jde o obrovskou kapacitu pohlcovat nesmírné množství uhlíku. Vzhledem k naléhavosti a rozsahu klimatické krize je životně důležité, aby průmysloví lídři tyto změny aktivně podporovali a řídili. Jsme rádi, že ve Volkswagenu nacházíme partnera, který chce hrát klíčovou roli v hledání řešení,“ dodal Stephen Rumsey, ředitel Permian Global.

## **Way to Zero aneb Emise na nule**

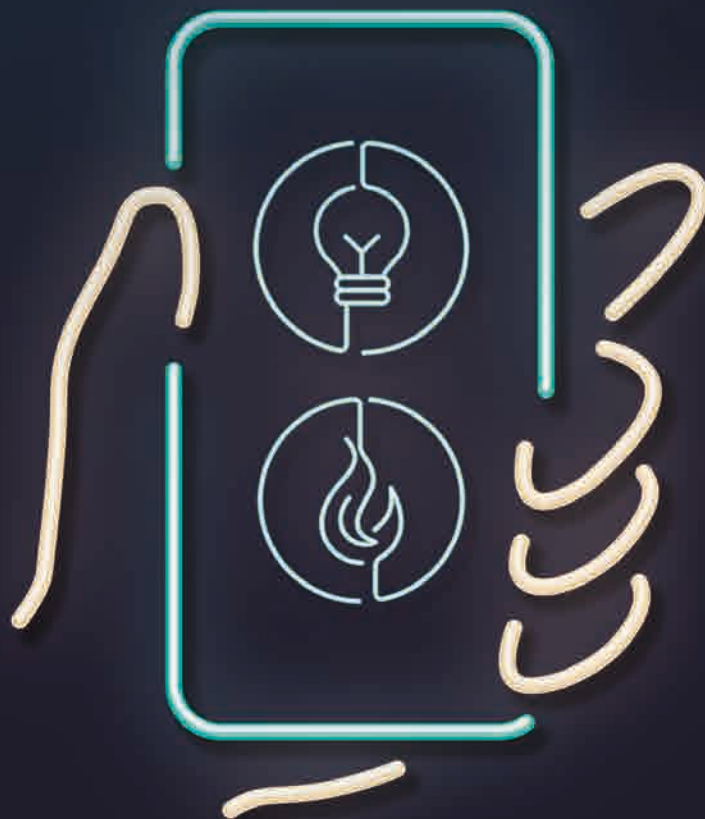
V rámci Pařížské klimatické dohody přijala v roce 2019 skupina Volkswagen strategii směřující k tomu, aby v roce 2050 byla zcela CO<sub>2</sub> neutrální společnost. Dalším z cílů je mít v roce 2025 uhlíkovou stopu z osobních a lehkých užitkových vozů v celém výrobním řetězci o třicet procent nižší než v roce 2015. V této snaze se Volkswagen řídí třemi pravidly: efektivně a udržitelně snižovat emise CO<sub>2</sub>; postupně přecházet na obnovitelné zdroje energie; kompenzovat nevyhnutelné emise.



# GAZELA ENERGY CHYTRÝ POHON DOMÁCNOSTI

Přesedněte k online dodavateli elektřiny a plynu, který jezdí na spotřebu, abyste vy nemuseli. A díky digitálnímu přístupu přes intuitivní mobilní aplikaci šetřete i svou energii.

Gazela je 100% online, neplatí za provoz poboček a provize obchodních manažerů, aby mohla nabízet jedny z nejnižších cen na trhu.



[gazelaenergy.cz](https://gazelaenergy.cz)





# Sedmdesátiny Transporteru nezastavilo ani špatné počasí

Navzdory větru, dešti a neustále se měnícím vládním opatřením proběhlo sedmdesáté výročí vozu ve velkém stylu. Spanilé jízdy Prahou se účastnilo 120 busů a nechyběly ani velké hvězdy.



Legendární Bulli má spoustu fanoušků i v Česku. Na 120 z nich koncem září dorazilo na pražské Výstaviště, aby jeho výjimečné narozeniny oslavili společnou spanilou projíždkou hlavním městem.







Vozy všech barev, velikostí a provedení se nejdříve seřadily do několika špalířů, aby pak společně vytvořily jednu velkou kolonu projíždějící Prahou. Tohle se prostě jen tak nevidí!

### Příběh legendy jede dál

Legendární Těčko nejenže definovalo segment lehkých a užitkových vozů, ale také se zásadním způsobem podílelo na hospodářském a kulturním vývoji poválečného světa. Mezi jeho největší fanoušky u nás pak patří Tomáš Hanousek. Sám vlastní tři historické vozy T1, T2 a T3, dvě novější T5 a T6. Vede českou pobočku Transporter Clubu, který sdružuje podobně naladěné nadšence. Dlouhodobě ale vozy slouží například i Svazu lyžařů České republiky a využívá je také řada dalších lidí, podnikatelů i firem. „Mám velkou radost, že se v sobotu sjelo na startu tolik fanoušků našeho evergreenu,“ komentoval událost ředitel značky Volkswagen Užitkové vozy Jakub Šebesta. „Už dnes jim mohu příslibit, že úspěšný příběh po 70 letech a šesti generacích zdaleka nekončí. Naopak, již brzy začne Transporter psát další kapitoly své pozoruhodné historie. Rozhodně se máme na co těšit,“ dodává.



Mezi účastníky nechyběl ani slavný český lezec  
**Adam Ondra se svým  
 T6 California**



**Transporter je ideální  
volba i pro rodinu,** která se  
při dlouhých cestách  
nemusí vázat na hotely

Původně měl být součástí oslav  
i celý víkendový festival, kterého  
se nadšenci do busů nemohli  
dočkat. Druhá vlna koronaviru  
však znamenala nutnost dodržet  
vládní opatření, a tak došlo jen na  
spanilou jízdu.



Vozidla přepravují stavební  
dělníky, rodiny a dobrodruhy,  
pečivo, balíky nebo surfovací  
prkna a každý den pomáhají  
bezpočtu lidí na celém světě  
odvádět dobrou práci. I proto  
mají u nás svůj zástup  
fanoušků.







Takže zase příští rok se uvidíme. Z Transporter srazu už se stala dlouholetá tradice a určitě se neděje naposled. A kdo ví, třeba už příští rok bude i s dalšími novinkami a novými či aktualizovanými modely.





# #WeDriveFootball

Volkswagen je hrdým partnerem organizace UEFA a jejích národních turnajů, jejímž vrcholem bude EURO 2020. V Česku máme několik ambasadorů. Co je u nich nového?



## Petr Čech zpátky ve hře

Ve svých osmatřiceti je stále ve skvělé kondici, a tak se fotbalová Chelsea rozhodla svého funkcionáře dopsat na soupisku pro anglickou ligu.

„Viděli jsme, jak mnohé týmy musely dávat hráče do izolace a v součtu s absencemi zapříčiněnými klasickými zdravotními problémy to může vyústit ve velký problém. Pravděpodobnost, že se nakonec objevím v brance, je malá. Nechceme ale riskovat, že bychom pak měli problémy s dohráním zápasů. Věřím, že případný zápas bych zvládl, jelikož trénuji a udržuji se v kondici. Navíc v průběhu letošního roku, kdy se vytvářely bubliny a lidé se nemohli mísit, jsem s týmem pravidelně trénoval. Číslo 39, které nyní mám na soupisce uvedeno, bylo volné a já s ním navíc hraju hokejové zápasy. Takže to byla poměrně jasná volba.“

**Petr Čech**



## Pavel Kadeřábek podruhé otcem!

Náš ambasador Pavel Kadeřábek má krom fotbalových novinek i jednu velkou životní novinku. Narodila se mu druhá dcera Elva. Gratulujeme!

„Narození dítěte je něco, s čím se nedá srovnat žádné vítězství na hřišti nebo zisk titulu. Je to největší zážitek v životě a já jsem vděčný, že jsem taky v případě Elvy mohl být u porodu. Proběhl v Praze a načasování nemohlo být lepší.“

**Pavel Kadeřábek**



## Velká posílení pro Spartu

Česká liga v aktuální sezoně bude ještě atraktivnější, a to i díky dvěma velkým návratům. Zpět domů se totiž z italské Bologni vrátil Ladislav Krejčí. Z turecké Kasimpasy zase přišel David Pavelka.



„Něco jsem ve Spartě odehrál a moc jsem se sem těšil. Jsem rád, že jsem zpátky. Je to hodně emotivní. Věřím, že jsem vyspěl jako člověk. Myslím, že cizina mě naučila postarat se hlavně sám o sebe. Ve Spartě chci hrát o tituly a vyhrávat trofeje. Po čtyři roky v Itálii jsem ji stále sledoval, udržoval jsem i kontakt s kluky nebo členy realizačního týmu, kustody, maséry. Kontakt jsem nikdy nepřetrhl a pouto tu vždy bylo. Společný sen nás všech tady je vyhrát titul a dostat se do Ligy mistrů.“

**Ladislav Krejčí**



„Ve Spartě jsem vyrostl, dostal jsem se až do áčka, tam jsem se ale výrazněji neprosadil. Celou kariéru jsem doufal, že by se mi mohlo ještě povést do Sparty se vrátit. Očekávání jsou velká, sezona je slušně rozjetá. Řešilo se to dlouho, už jsem ani moc nevěřil tomu, že to klapne. Nakonec to pro mě bylo příjemné překvapení. Všichni říkají, že česká liga je specifická, ale pro mě to není žádná výmluva. Strašně jsem se těšil na zápasy, na nové spoluhráče a do kabiny, kde mám hodně kamarádů. Doufám, že jsem komplexnější hráč, než jaký jsem byl. A doufám, že to ještě ukážu na hřišti.“

**David Pavelka**

## EURO 2020 má jasný termín i účastníky

Fotbalový svátek se musel odložit o rok, ale nyní už má své datum konání a jasné je i rozlosování do skupiny. Šampionát proběhne v datech od 11. června do 11. července ve 12 zemích, přičemž česká repre bude mít zázemí v Anglii a ve Skotsku. Celkové rozlosování do skupin vypadá následovně:

### Skupina A

Itálie, Švýcarsko, Turecko, Wales

### Skupina B

Belgie, Dánsko, Finsko, Rusko

### Skupina C

Rakousko, Nizozemsko, Makedonie, Ukrajina

### Skupina D

Chorvatsko, **Česká republika**, Anglie, Skotsko

### Skupina E

Polsko, Slovensko, Španělsko, Švédsko

### Skupina F

Francie, Německo, Maďarsko, Portugalsko





# Jak ušetřit na servisu automobilu?

Auto je v této době nutností téměř pro každou domácnost. Většinou se navíc jedná o velkou a dlouhodobou investici. Ne každý je ale znalec automobilů nebo má čas o auto pravidelně pečovat. Jak si tedy nejlépe poradit, aby o auto bylo dobře postaráno a zároveň byl jeho servis finančně výhodný?



Nejvýhodnějším řešením je Servisní balíček neboli Předplacený servis. Ten si může přikoupit každý vlastník vozidel Volkswagen. Stačí jednoduše navštívit webové stránky Volkswagen Financial Services a naklikat svoje požadavky. Balíček je platný po dobu 5 let nebo do doby naplnění vybraného nájezdu kilometrů. Klient má na výběr ze dvou variant – základní, která obsahuje pouze servis předepsaný výrobcem, nebo rozšířenou, jež kryje všechny servisní úkony, jak základní, předepsané

výrobcem, tak všechny ostatní, které jsou spojeny s opotřebením vozidla způsobeným běžným užíváním.

Díky předplacení servisu se klient nemusí obávat růstu inflace, který má dopad na růst cen dílů, práce nebo oleje. Riziko růstu cen na sobě tedy nese VWFS, klient tak jezdí do autorizovaného servisu bez obavy z nákladů, které jej čekají, a může se soustředit hlavně na spokojenou jízdu. Ba co víc, může odejít s pocitem, že ho návštěva servisu vyšla levněji.

## Vyřešte vše na pár kliků

Servisní balíček je možné snadno uzavřít online na webových stránkách [servisnibalicky-online.cz](https://servisnibalicky-online.cz) a na modely Golf8, Golf8 Variant, Touran a Tiguan je možné jej nyní získat se slevou 50%! Varianty těchto akcí budou zahrnuty do akce Happy úvěr, Volkswagen+ Úroky u ledu a Volkswagen Golf8 POV za 1000 Kč ročně.



# Nový Tiguan

Nabídka pro podnikatele:

## Operativní leasing na vůz Tiguan

1,5 TSI 110 kW v ceně **689 900 Kč**.

Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 15 000 km ročně.

Uvedená měsíční splátka 7 999 Kč bez DPH.

Již za  
**7 999 Kč**  
měsíčně



## Volkswagen Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Volkswagen Tiguan 1.5 TSI 110 kW v ceně 689 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 7 999 Kč bez DPH. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele a při výkupu vozu na protiúčet. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí s uznáním bonusů za bezeškový průběh. 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. Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub>: 4,5–5,8 l / 100 km, 119–139 g/km. Fotografie jsou pouze ilustrativní. Akční nabídka platí do vyprodání zásob a je určena pouze pro podnikatele.



# Učte se od vyhlášených kuchařů. **Online!**

Výuku od kuchařských mistrů si Češi zamilovali a kurzy začaly růst jako houby po dešti. Naučíte se toho hodně i v aktuální situaci, mnozí totiž začali předávat své know-how online. Můžou vám tak posloužit jako hodnotný dárek pro vaše blízké nebo se z nich můžete hodně naučit i vy.

Co může být lepšího než pochutnat si na vlastnoručně uvařených dobrotách připravených pod dozorem těch nejlepších šéfkuchařů? Jenže když do studiové kuchyně nejde jít osobně, nabízí se stále častěji náhradní řešení. Kuchaři vysílají své kurzy vaření přes internetové spojení do vaší kuchyně, a tak alespoň na dálku udržují kontakt se svými zákazníky. I přes nepřízeň doby je o online vaření stále větší zájem a sami mistři kuchyní do budoucna vidí ve vyučování na dálku velký potenciál. Každý se bude moci rozhodnout, zda absolvovat klasický kurz, nebo ho zhlédnout z obrazovky. Online kurzy navíc mají jednu výhodu: lze je pořídit za poměrně nízké ceny, protože se s nimi teprve začíná a také v nich nemusíte platit za suroviny.

Text Jarmila Kultová Foto archivy firem

**„Díky online kurzům jsme mohli zůstat v kontaktu se zákazníky i přáteli,“** tvrdí rodilý Ital Riccardo Lucque

## → **Riccardo Lucque:** Vícechodová italská menu

Laboratorio, Krocínova 333/3, Praha 1,  
laboratorio.lacollezione.cz

Italský šéfkuchař otevřel v roce 2005 v Praze svoji první restauraci Aromi, po pár letech další La Finestra in Cucina a bistra La Bottega. Jeho jídla si časem získala takovou oblibu, že o pár let později založil i školu vaření Laboratorio. Nyní se Riccardo rozhodl provozovat kurzy vaření na dálku. „Naše online kurzy jsme zahájili už během prvního lockdownu. Byl to způsob, jak zůstat v kontaktu s našimi zákazníky a přáteli,“ svěříje se. „Rozhodli jsme se pokračovat a vytvořit z toho malý byznys, který slouží k pokrytí nákladů kurzu,“ vysvětluje šéfkuchař a takto učí vařit asi třikrát do měsíce. „Většinou jsou to naši nejvěrnější zákazníci, kteří každý rok absolvují několik nejruznějších lekcí,“ tvrdí rodilý Ital. Kurzy na dálku se musí přizpůsobit daným podmínkám. Recepty proto zaslá předem e-mailem, jidel je méně a nejsou tak složité jako při běžném kurzu, kde se připravuje 4- až 5chodové menu. „Fyzická nepřítomnost vytváří jistý odstup. Dotýkat se jídla, diskutovat tvář v tvář a vidět výraz lidí před sebou je úplně jiné. Je to trochu jako milovat se na dálku,“ popisuje. Ale chce nabídnout víc: „Chystáme kurzy, při nichž klientům pošleme ingredience,

víno, kopii mé knihy a dárek jako překvapení. Budou to exkluzivní kurzy pro společnosti, které chtějí teambuilding.“

### **Těsto na ravioli**

300 g hladké mouky,  
200 g semolinové mouky,  
7 vajec, sůl

Na vál nasypeme obě mouky, doprostřed rozklepneme vejce, přidáme špetku soli a vše rukou promícháme. Těsto hněteme asi 15 minut, aby se suroviny dobře promísily. Mělo by být tužší, časem zvláční. Vypracované těsto zabalíme do potravinářské fólie a necháme je odpočinout v chladničce alespoň dvě hodiny. Pak těsto vyválíme pomocí strojku na těstoviny a vykrajujeme do požadovaného tvaru.







## ↑ Kateřina a Jan Kyselovi: Výuka zdravé výživy

Kyselove, Starý Hrozenkov 164,  
[www.kyselove.cz](http://www.kyselove.cz)

Asi před šesti lety se manželé Kyselovi rozhodli, že chtějí učit lidi, jak jíst zdravě. „Věnujeme se především výuce zdravé výživy, a to jak návrhu a skladbě jídelniček, tak přímo kuchařským technikám. Máme v nabídce pestrou škálu kurzů jako přípravu jídel z celozrnných obilovin, luštěnin, zeleniny, kvašené zeleniny i zdravých dezertů,“ říká výživový poradce Jan Kysela. Původně provozovali kurzy vaření asi třikrát do měsíce, ale když jim letos výuka naživo vypadla, v září je vypsali online. Po zaplacení kurzu dostanou klienti přidělené heslo a mohou se kdykoliv přihlásit a zhlédnout všechny lekce na dané téma. Je v nich popsána teorie, praxe a použité techniky. V online části je možné si ke kurzu stáhnout průvodce s recepty a surovinami a vytisknout si ho. „Na podzim byl velký zájem o živý kurz kvašené zeleniny, letos se ho zúčastnilo zhruba 500 lidí. Do online kurzů se jich zapojilo již několik tisícovek,“ upřesňuje Kysela. U každé lekce je uvedena i poradna.

### Švestkový krém

1 a půl šálku sušených švestek (případně povidla), kousek oloupaného a nastrohaného zázvoru (případně nasekaného nebo jen vymačkanou šťávu), 1 lžice sezamové pasty tahini, pár zrněk soli, 1 a půl lžice škrobu kuzu či arrowroot

Švestky vložíme do hrnce a zalijeme vodou tak, aby byly ponořené. Přidáme zázvor, přivedeme k varu a na mírném ohni vaříme. Po pěti minutách přidáme tahini a případně pár zrněk soli. Vaříme ještě asi pět minut. Kuzu rozmícháme ve studené vodě a přidáme do hrnce. Vše rozmáčkáme šťouchadlem a ještě prohřejeme, aby směs zhoustla. Můžeme podávat s lehce opraženými ořechy či semínky. Pokud uděláme krém řidší, můžeme ho použít jako náplň do palačinek nebo jako polevu na dorty či muffiny. Dezert lze připravit i z dalšího sušeného ovoce.







## → Jana Hubáčová: Dorty a další cukrařina

Sladkosti s radostí, Famfulíkova 6, Praha 8 – Kobylisy  
[www.sladkostisradosti.cz/workshopy/#online](http://www.sladkostisradosti.cz/workshopy/#online)

Před třemi lety upekla svůj první „načinčaný“ dort pro neteř a výrobě zákusků zcela propadla. „Když jsem poprvé navštívila obchod s cukrářskými pomůckami, byla jsem v úžasu, moc se mi líbilo, co lze všechno vykouzlit, a tak jsem začala navštěvovat cukrářské kurzy,“ svěčuje se Jana Hubáčová. Nakonec se rozhodla, že se se svými zkušenostmi podělí na workshopech. Nejdříve si pronajímala různé prostory, až si asi před rokem založila svou sladkou dílnu Sladkosti s radostí. Od jara vytvořila pár předtočených kurzů na přípravu dortů a dalších cukrářských specialit, a pokud byste si je chtěli vyzkoušet, stačí Janě napsat. Zašle vám fakturu a po jejím zaplacení dostanete přístup ke kurzu. Suroviny si musejí účastníci nakoupit sami, případně lze využít e-shop cukrářky. „Kurz na dálku jsem nejprve cílila na maminky od dětí, které chtějí připravit pěkný dort. A teď se navíc hodí i pro širší klientelu,“ vysvětluje. Ke kurzům navíc funguje i facebooková poradna. A do budoucna by Jana kurzy chtěla vysílat naživo, aby měla přímou odezvu.

### **Ganache z bílé čokolády**

350 g bílé čokolády (obsah kakaové hmoty min. 31 %),  
 125 ml sladké smetany  
 (od 33 %), 60 g másla, 1 lžice  
 medu

Čokoládu nalámeme na drobné kousky. Krátce svaříme smetanu, máslo a med. Touto směsí přelijeme čokoládu, necháme pět minut odležet a vše promícháme, aby se směs propojila. Podle chuti můžeme přidat i ovocný rozvar s cukrem, domácí džem, kokos, ale také například sušenou levanduli. Jakmile poleva zchladne do požadované hustoty, aby při plnění nevytékala, můžeme ji potřít zákusky. Chladnutí lze urychlit v ledničce, ale musíme ho hlídat!





**„Kurzy jsou postavené tak, aby všechny suroviny byly snadno dostupné,“ vysvětluje šéfkuchař**

→ **Ondřej Molina:**  
České i italské speciality

Jeruzalémská 956/10, Praha 1  
[www.molinaondrej.com](http://www.molinaondrej.com)

Po maturitě se vydal vařit do zahraničí a nějaký čas strávil v Anglii, na Novém Zélandu, později zvládl v Čechách otevřít restauraci Černá růže v Mladé Boleslavi, aby ho další kroky zavedly do michelinských restaurací v Kodani či na Faerských ostrovech. Už v Dánsku ho ale napadlo, že bude v Praze provozovat kurzy pro malý počet hostů. Před dvěma lety proto začal vypisovat jednou týdně kurzy především pro cizince. Ani během doby protikoronavirových opatření nechtěl zůstat se založenými rukama a náhodou ho oslovil zážitkový server adrop.cz. „Spojili jsme síly s libereckými filmaři z Fullart studia a natočili sérii videí, které adrop.cz odesílá lidem, kteří si je zaplatí. To jim dává možnost se předem připravit a podívat se na praktické ukázky,“ říká kuchař. Tímto způsobem nabízí kurzy zaměřené především na českou a italskou kuchyni. Účastník kurzu v předstihu obdrží elektronicky recepty, nákupní seznam a pak už v určený termín čeká připraven, aby vařil tři hodiny pod vedením zkušeného kuchaře. „Kurzy jsou postavené tak, aby všechny suroviny byly dostupné,“ tvrdí Ondřej Molina. „Někdy přikládáme tip na náhradní surovinu,“ vysvětluje kuchař. Každý kurz je určený maximálně pro šest osob. „To je opravdu maximum. Všichni se navzájem slyší, ale když někdo zlobí, mám možnost ho jedním kliknutím utiřit,“ dodává.

**French toast  
s pečenými švestkami**

500 g rozpůlených  
a vypeckovaných švestek, 2 celé  
skořice, 4 hvězdičky badyánu,  
5 zrněk kardamomu, 6 hřebíčků,  
20 g hnědého cukru, půl sklenky  
vody, 2 plátky toastového chleba,  
2 vejce, trocha mléka, 1 lžička  
cukru, kousek přepuštěného  
másla, 1 jogurt, plátky mandlí

Švestky a koření rozmístíme  
na pekáči, zasypeme cukrem  
a zavěříme pokličkou. Vše pečeme  
při teplotě 160–180 °C asi  
30 minut. Plátky toastového  
chleba obalíme ve směsi vajec  
rozšlehaných s mlékem a cukrem  
a opečeme na přepuštěném  
máslu z obou stran. Podáváme  
s pečenými švestkami a jogurtem  
a vše posypeme plátky mandlí.





# Styl

**Výbava na zimu.** Ať už se chystáte na hory, nebo kamkoliv jínám, bude se vám do nejstudenějších měsíců v roce hodit naše originální příslušenství.



## Plastová vložka

Vložka do zavazadlového prostoru chrání zavazadlový prostor před znečištěním a zabráňuje klouzání přepravovaného nákladu. Přesně lícuje a je omyvatelná. K dispozici pro všechny modely.



## Střešní nosiče a příčníky

Originální příčníky Volkswagen jsou ideální systémovou základnou pro všechny nástavby. Jsou kompletně smontované a lze je snadno připevnit na váš vůz. Navíc jsou uzamykatelné a navrženy tak, aby minimalizovaly hluk větru. K dispozici pro všechny modely.

## Střešní box na lyže a zavazadla Comfort

Střešní box má optimalizovaný, aerodynamický tvar, který výrazně redukuje nepříjemný hluk při jízdě. Perfektně ladí s designem vozů Volkswagen a má praktický systém otevírání DuoLift, díky kterému se do boxu snadno dostanete z obou stran. Vnitřní popruhy zabráňují posouvání nákladu a celý box má centrální zamykání proti krádeži. Hodí se na lyže i snowboardy, měří až 2,3 metru a objem má 340 až 460 litrů.



## Zimní autokosmetika

Rozmrazovač (500 ml), zimní koncentrát do ostřikovačů (500 ml), čistící prostředek na pryž (75 ml) a škrabka na led. Vše dokonale přizpůsobené vašemu vozidlu a v kvalitě odpovídající společnosti Volkswagen.

# NOKIAN<sup>®</sup> TYRES



VAŠE ÚŽASNÁ CESTA

Nová sportovní pneumatika **Nokian Snowproof P** nabízí kombinaci vysokovýkonné ovladatelnosti a spolehlivé zimní přilnavosti – přesně to, co potřebujete při náhlých změnách jízdního pruhu nebo při jízdě po rozbředlém sněhu na vedlejších silnicích. Užijte si bezstarostnou jízdu ve všech zimních podmínkách.

**NOKIANTYRES.CZ**



NOVÉ



# Boulevard

**Beastie Boys.** Poslyšte příběh o tom, jak tato kapela způsobila masivní mizení znaků Volkswagenu z aut a jak krásně a elegantně z toho automobilka vybrusila.



Slavná newyorská hip-hopová a rapová skupina vznikla v roce 1978 a až do první půlky osmdesátých let sbírala jen lokální úspěchy. Pak ale přišel rok 1985, kdy si je na turné vzala Madonna, a velká jízda začala. O rok později vydali debutové album *Licensed to Ill*, první rapovou desku, která se dostala do čela žebříčku Billboard 200. Kapela ve Spojených státech prodala dvacet milionů desek, což

z ní dělá nejprodávější rapovou skupinu od chvíle, kdy Billboard začal v roce 1991 vést statistiku prodejů. Mezi lety 1986 a 2004 si Beastie Boys připsali sedm platinových alb a v roce 2012 se stali třetí rapovou skupinou přijatou do Rokenrolové síně slávy. Ve stejném roce se kvůli smrti jednoho z členů rozpadli.

Co tedy mají tito rappeři společného s Volkswagenem? Ve videoklipu ke skladbě *(You Gotta) Fight For Your Right (To Party)* a následně i během reklamních aktivit kolem vydání zmiňovaného debutového alba *Licensed to Ill* nosil zpěvák Michael „Mike D“ Diamond na krku řetěz s emblémem automobilky. To ve Spojených státech i jinde po světě rozpoutalo fenomén – příznivci kapely začali ve velkém odtrhávat loga Volkswagenu z čelních masek aut na ulicích i na parkovištích autosalonů.

To automobilka samozřejmě nesla nelibě, hrozila totiž negativní publicita. Ve Velké Británii, kde byl nešvar nejrozšířenější, značka ale dokázala celou věc přetavit ve svůj prospěch. Mohl za to časopisový inzerát zobrazující Golf s prázdným otvorem uprostřed mřížky chladiče. K tomu doprovodný text ve smyslu „Už dlouhé roky lidé dávají na odiv naše loga – ukazují je na předních svých automobilech. Poslední dobou tyto designové doplňky mizí. Protesty řidičů ale nepadly na neúrodnou půdu a naše loga jsou teď k máni zdarma. Můžete získat jedno vlastní (nikoli někoho cizího) jednoduše tak, že nám o něj napíšete. Aby už nikdo nemohl říct, že máme něco proti kultům naší mládeže. Ostatně, kdo přišel s Beetles, že?“



**CONSTRUCT**

JEDINÁ JISTOTA PRO VÁŠ VŮZ

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



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

**Jediná jistota pro váš vůz.**

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



# Arteon Shooting Brake

## Nenechá Vás v klidu



Design kombinující exkluzivitu s funkcí. Impozantní přední partie s inovativními světlomety LED-Matrix a ohromný zavazadlový prostor. Nejmodernější technologie, jako je stále online připojení a řada vyspělých asistenčních systémů. Zcela nový Volkswagen Arteon Shooting Brake. Nenechá Vás v klidu!

**Brzy i ve verzi Plug-in Hybrid!**



Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> modelu Arteon Shooting Brake: 4,1–4,2 l/100 km, 107–111 g/km. Fotografie je pouze ilustrativní a vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.

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