

# DRIVE

:magazín

2016



SUBARU

Confidence in Motion

## NOVÝ LEVORG

Už má EyeSight!



**LIETAL SOM  
S PÁPEŽOM**  
Pilot a jeho Outback



**NOVÁ IMPREZA**  
Najväčší skok  
v dejinách



**DVE ŽENY A XV**  
Vyhrali marockú  
offroadovú rely



súčasťou  
vášho  
úspechu



## OPERATÍVNY LÍZING

# Preradte na vyššiu úroveň

S operatívnym lízingom od špecialistov môžete upriamiť pozornosť len na svoj biznis. O všetko ostatné sa postaráme my.

#### Výhody operatívneho lízingu od ČSOB Leasingu:

- Garancia zostatkovej hodnoty vozidla.
- Zmena výšky splátky až po vzájomnej dohode a odsúhlasení zákazníkom.
- Nájom ukončený bez nadmerných doúčtovaní, pretože každú položku so zákazníkom konzultujeme.

Kontaktujte nás:  
Infolinka: 02/6820 2115  
E-mail: [olfs@csobleasing.sk](mailto:olfs@csobleasing.sk)  
[www.csobleasing.sk](http://www.csobleasing.sk)





# Máme veľa spoločného

**U**plynulý rok priniesol celú plejádu noviniek a pozitívnych správ od Subaru. Raketovo sa rozbehol predaj nového modelu Outback so systémom EyeSight, ktorý prekonal všetky pôvodné očakávania. Ďalším kľúčovým a na Slovensku preferovaným modelom bol Forester. Ten dostal do vienkera prevodovku Lineartronic v kombinácii s dieselovým motorom. Násobné nárasty predaja na všetkých trhoch vo svete spôsobili príjemné starosti, ktoré si praje mať každý výrobca automobilov. V tomto roku **Subaru prvýkrát vo svojej histórii vyrobí a zároveň predá viac ako milión áut.** Dopyt po



Subaru núti výrobcu zvýšiť výrobné kapacity.

Konkrétne u nás sme prispeli ešte viac k zvýšenému dopytu aj úpravou cien všetkých modelov. Z poznatkov a informácií od našich prvých zákazníkov, ktorí zvolili špeciálne model Outback, sa zhodujeme v tom, že ide o **najlepšie vybavené, najbezpečnejšie a momentálne vo svojej triede cenovo najdostupnejšie vozidlo.** Viac ako 90 % predaja tvorila pritom najvyššia výbava Exclusive. Úprimne oceňujeme trpezlivosť nových zákazníkov, ktorí sa rozhodli pre aktuálne modely a neváhajú počkať i niekoľko mesiacov na ich dodanie.

Ročne sa na Slovensku predá v segmente SUV viac ako 18 000 konkurenčných vozidiel a podiel tejto kategórie stále rastie. Pokiaľ ste si vybrali práve Subaru, stavili ste na malú, ale zato **silnú globálnu značku**, ktorá je známa najmä ako priekopník pohonu 4x4 v osobných automobiloch s neoddeliteľnou súčasťou - boxer motorom. Určite ste sa následne ocitli v debata s kolegami v práci či priateľmi v spoločnosti, alebo dokonca so susedom na záhrade, prečo práve šesť hviezdíčiek? Určite kvôli spoľahlivosti. Až 96 % našich vozidiel po desiatich rokoch v prevádzke stále jazdí. Posúvajú sa ďalej vo firmách



v rodinách a **majú tak viac životov.** Mnohé majú za sebou až 400 000 km. Veľmi zriedka ich nájdete v preplnených bazároch. Naše autá jazdia.

Ďalším dôvodom je ich vlastný štýl a viac ako 60-ročná tradícia. Vždy pôjdeme svojou cestou. V oblasti bezpečnosti preventívne znižujeme počet nehôd a chránime zdravie chodcov a pasažierov vo vozidle. Dôkazom toho je **vynikajúci asistenčný systém EyeSight**, ktorý zvíťazil v porovnávacom teste s konkurenčnými vozidlami. V neposlednom rade, naše vozidlá sú stvorené na aktívny život plný zážitkov 😊. Vaše príbehy so Subaru nás inšpirujú aj pri tvorení DRIVE magazínu 2016, ktorý práve držíte v rukách.

Zdravenie na cestách pokračuje. V porovnaní s inými značkami je to taký milý pozoruhodný jav, čo poviete? 😊 Trošku sme sa pohrali a oprášili logo. Už čoskoro bude k dispozícii u našich predajcov. Aj takto môžeme dať najavo, že na ceste životom **máme veľa spoločného.** Sme pripravení čeliť výzvam a zdolávať ich, chceme si plniť sny, užiť si každý moment a vždy vyraziť vpred. Vieme, že naše autá nás vždy podržia a pomôžu nám, keď to budeme najviac potrebovať.

Zdravím vás na cestách

**Rastislav Crkoň**  
riaditeľ divízie Subaru, Mikona s r.o.



# Obsah

## think

- News **5**
- The Rock: Globálna platforma Subaru **12**
- Hot news **23**
- EyeSight víťazom testu **62**



**32**



**62**



**42**

## feel

- 14** Deň Subaru: Útok na emócie
- 20** Herec Attila Mokos: Život ako rieka
- 26** Lietal som s pápežom
- 29** Turbo babka
- 32** Kráľovné púšte na marockej rely
- 36** Farmári s čistým štítom
- 42** Klubový rekord
- 46** Detský chirurg a jeho Outback
- 52** Proti prúdu: výroba čokolády inak
- 56** Denisa Ogino: Japonsko v duši



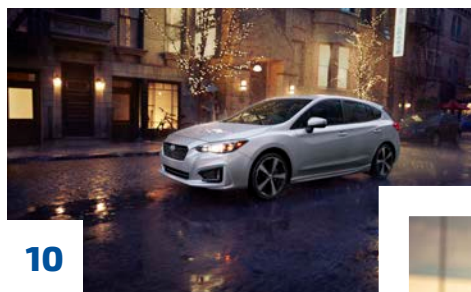
**5**

## drive

- XV Concept: Ľadová krása **9**
- New York, new Impreza **10**
- Nový Levorg: Nebo, peklo, raj **16**
- Forester: Šelma na love **24**
- XV: Nová vlna **30**
- Triumf na Nürburgringu **48**
- Beštia: tuning Foresteru STI **50**



**48**



**10**



**40**

## service

- 31** Pridajte sa k lídrovi na lízinguovom trhu
- 40** On-line drift: čo zdieľajú sociálne siete
- 44** Napísali o nás: Subaru v médiách
- 54** Novinky pod kapotou
- 60** Autorizovaní predajcovia Subaru



**50**

### DRIVE:magazín

magazín pre majiteľov a priaznivcov značky Subaru  
Ročník VIII, vydanie 2016

Vydavateľ  
Mikona s.r.o.  
Rožňavská 30/A  
821 04 Bratislava  
www.subaruslovakia.sk  
subaru.info@mikona.eu

Neoznačené foto: Subaru a archív

Autorské práva vyhradené. Kopírovanie,  
rozmnožovanie, spracovanie a šírenie diela  
je možné len s predchádzajúcim písomným  
súhlasom vydavateľa.

# NOVINKY

## Prvýkrát cez milión

Subaru plánuje v tomto roku predáť 1030000 vozidiel, čím po prvý raz prekročí hranicu milióna predaných áut. Predpoklad vychádza z reálnych čísel. V roku 2015 stúpol globálny predaj Subaru o 7 %, čím značka prekonal rekord už po štvrtý rok za sebou.

Viceprezident FHI Takeshi Tachimori pripísal úspech značky na svetových trhoch unikátnym technickým riešeniam. Excelentné jazdné vlastnosti a všestranné schopnosti automobilov Subaru priťahujú stále ďalších a ďalších motoristov, hľadajúcich zážitky a dobrodružstvo.

„Predaje rastú tak výrazne, že mnohí zákazníci na dodávku svojich áut čakajú. Zvyšujeme preto naše výrobné kapacity o 20 %, aby sme boli schopní vyrobiť viac áut a rýchlo ich dodať zákazníkom na celom svete,“ oznámil Tachimori.



### Top v spoľahlivosti

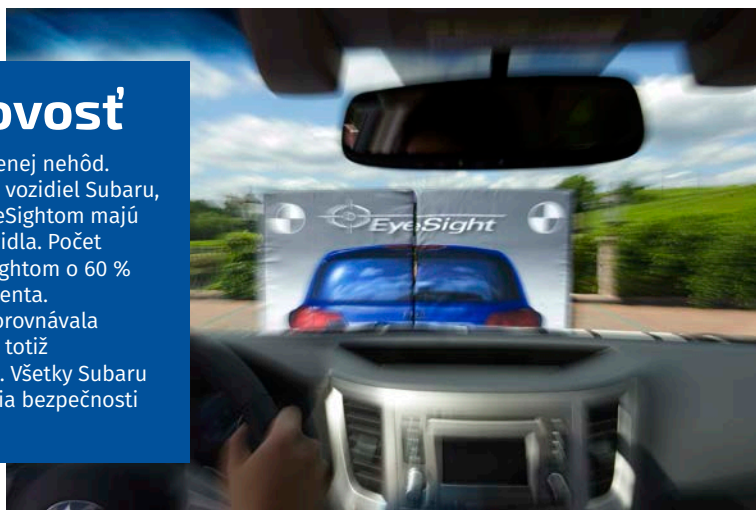
Subaru výborne bodovalo v najnovšom rebríčku renomovaného amerického magazínu Consumer Reports. Stalo sa druhou najobľúbenejšou a najspoľahlivejšou značkou v USA.

Na prvom mieste skončilo Audi, magazín však uvádza, že autá koncernu Volkswagen s dieselovými motormi boli pre kauzu s emisiami z hodnotenia vyňaté. To platí aj pre Audi, do úvahy sa teda brali len jeho benzínové verzie, kým Subaru súťažilo poctivo so všetkými svojimi autami. Japonský výrobca navyše dominoval v dvoch segmentoch: v kompaktnej triede je najlepším autom Subaru Impreza, medzi malými SUV (veľkosť podľa amerických kritérií) zvíťazil Forester.

Kritériami hodnotenia boli výsledky testov na ceste, informácie od zákazníkov a spoľahlivosť vozidiel. Subaru predstihlo značky Lexus, Porsche, BMW či Mazda, ktoré skončili na ďalších miestach. Do prvej desiatky sa ešte dostali Buick, Toyota, Kia a Honda. Naopak najhoršími boli Fiat, Jeep, Mitsubishi, Land Rover a Chrysler. Consumer Reports anonymne kupuje autá a robí s nimi 50 rôznych testov, vrátane brzdenia, handlingu a spotreby. Časopis patrí medzi popredných poradcov pri kúpe vozidiel v USA.

## EyeSight znižuje nehodovosť

Subaru s bezpečnostným systémom EyeSight majú výrazne menej nehôd. Prieskum porovnávajúci havárie s následkom zranenia a smrti vozidiel Subaru, predaných v rokoch 2010 až 2014, ukázal, že autá vybavené EyeSightom majú o 80 % menej nehôd formou nárazu do pred nimi idúceho vozidla. Počet zrážok s chodcami klesol o 50 %. Celkovo majú Subaru s EyeSightom o 60 % menej nehôd ako autá bez tohto komplexného jazdného asistenta. Štúdia japonského Inštitútu pre výskum dopravných nehôd porovnávala 246 139 Subaru s EyeSightom a 48 085 bez neho. V Japonsku sa totiž v súčasnosti takmer všetky nové autá predávajú s EyeSightom. Všetky Subaru vybavené týmto asistentom získali najlepšie možné hodnotenia bezpečnosti ako v Európe, tak v USA i Japonsku.





## FHI mení názov na SUBARU Corporation

Koncern Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI) mení svoj názov na SUBARU Corporation. Rozhodla o tom rada riaditeľov, pričom nový názov začne oficiálne platiť od 1. apríla 2017.

Ide o naozaj významnú zmenu: koncern FHI totiž funguje už od roku 1953, kedy bol založený na základoch výrobcu lietadiel Nakajima Aircraft Company, ktorého vznik sa datuje do roku 1917. V roku 1958 spoločnosť vyrobila svoj historicky prvý automobil Subaru 360.

A práve 100. výročie založenia leteckej spoločnosti chce FHI využiť na zmenu zaužívaného názvu a zjednotiť ho s pomenovaním svojej automobilovej značky. Cieľom je ešte viac pozdvihnúť značku Subaru v automobilovom i leteckom priemysle. Okrem týchto dvoch silných oblastí sa FHI venuje aj výrobe priemyselných strojov a zariadení a množstvu ďalších produkčných aktivít.

Subaru dnes operuje v 90 krajinách sveta, pričom predaj jeho automobilov vďaka priazni zákazníkov razantne rastie. Názov Subaru je japonským pomenovaním súhvezdia Plejády a symbolizuje jednotu šiestich spoločností, spojených s Nakajima Aircraft Company, ktoré sa zjednotili a vytvorili koncern FHI. Subaru bolo prvou značkou, ktorá použila pre svoje automobily japonský názov.

## Vavríny pre Outback, Levorg aj EyeSight

Porota zložená z odborných motoristických novinárov volila české Auto roka 2016 z celkovo 30 nominovaných vozidiel. Najprv vybrala kvinteto silných finalistov - Ford Mustang, Škodu Superb, Volvo XC90, Opel Astra - a Subaru Levorg. Už to bolo pre Subaru veľkým úspechom. Nakoniec Levorg vybojoval skvelú bronzovú priečku za Superbom a Astrou a stal sa tak oficiálne jedným z troch najlepších áut na českom trhu. Vyhlásené boli tiež špeciálne kategórie. Technickou inováciou roku 2016 v Českej republike je technológia EyeSight, použitá v Subaru Outback. Svoje nadšenie pre Subaru prejavila tiež verejnosť. V jej hlasovaní získalo Subaru hneď dve strieborné priečky. Outback sa stal druhým najlepším vozidlom v strednej a vyššej strednej triede. Porazil tak napríklad BMW 7 a prekonal ho iba Superb. Rovnaké umiestnenie dosiahol tiež Levorg v nižšej strednej triede.



## 15 miliónov AWD

Subaru vyrobilo už 15 miliónov áut s pohonom všetkých kolies (AWD). Významný mílnik dosiahol v 44. roku od začiatku produkcie vozidiel s AWD, ktorá odštartovala uvedením modelu Leone 4WD Estate Van v septembri 1972. Značka odvtedy svoj pohon všetkých kolies priebežne vylepšovala s dôrazom na bezpečnosť, ale zároveň aj radosť z jazdy.

V roku 2015 bolo pohonom AWD vybavených 98 % všetkých predaných Subaru. Vo všetkých prípadoch išlo o symetrický pohon všetkých kolies, ktorý je jednou zo základných technológií Subaru.

Výhodou AWD Subaru je symetrické rozloženie pohonného reťazca v osi vozidla. Výsledkom synergie s pozdĺžne uloženým boxer motorom je vyvážené rozloženie hmotnosti s nízkym ťažiskom, excelentná trakcia, vynikajúca stabilita aj pri vysokých rýchlostiach a energické prejazdy zákrutami.





## Dvojkoľesová e-mobilita

Bez boxera a pohonu všetkých kolies, ale aj tak je to Subaru. Len treba naskočiť do sedla a roztočiť pedále. Ide totiž o najnovšiu kolekciu bicyklov, ktorým kralujú e-bajky Subaru E1.

V týchto elektrických strojoch sú akumulátory integrované do prednej časti rámu, čo znižuje ťažisko a zlepšuje smerovú stabilitu bicykla. Do práce tak vďaka pomoci elektromotora prídete oddýchnutí, po nej si ho môžete vypnúť a vyraziť si zašportovať.

Akumulátor s kapacitou 418 Wh je vďaka hmotnosti 3,2 kg najľahší v segmente, na 80 % sa nabije za dve hodiny, na 100 % za štyri. Elektrobicykle sú k dispozícii v pánskom i dámskom prevedení, Subaru však v rámci modelového ročníka 2016 ponúka i horské, mestské a trekingsvé bicykle bez elektropohonu.



## Nová montážna hala pre Boeing

Šintoistickou bohoslužbou sa začala slávnosť dokončenia novej, už tretej montážnej haly na výrobu strednej sekcie trupu pre lietadlo Boeing 777X.

Fuji Heavy Industries ju postavilo v rámci svojho výrobného závodu v meste Handa. Nová hala má 11600 m<sup>2</sup> a bude vybavená montážnymi a lakovacími robotmi. Výroba odštartuje začiatkom roka 2017, pričom pôjde o zásadný komponent novej generácie dopravného lietadla 777X.

V Hande sa už montujú centrálné sekcie trupu pre Boeingy 777 a 787, ako aj pre vojenské lietadlá P-1 a C-2. V centrálnej sekcii sa nachádza srdce elektroniky i podvozková hydraulika. Handa sa po sprevádzkovaní novej haly stane najväčšou výrobnou základňou týchto komponentov na svete.



## Kombi snov

Chcete výkon STI, ale potrebujete veľký kufor? Na autosalóne v Tokiu sa predstavil koncept Levorg STI, ktorý sa v sériovej podobe ukáže v Japonsku už v lete. Zatiaľ je určený pre domáci trh Subaru, ale tak to bolo pôvodne myslené aj so štandardným Levorgom... Technické detaily v čase uzávierky neboli známe, podľa špekulácií médií by mal Levorg STI poháňať štvorvalcový turbo boxer s objemom 2,0 litra, priamym vstrekaním benzínu a s výkonom 226 kW/ 308 k.









# Ľadová krása

Tvár budúcej generácie úspešného crossoveru, ale i ďalšie smerovanie dizajnovnej filozofie ukázalo Subaru v podobe štúdie XV Concept.



**P**ri návrhu konceptu, predstaveného na ženevskom autosalóne, sa Subaru zameralo nielen na dizajn, ale aj funkčnosť, výbornú aerodynamiku, dostatočnú svetlú výšku a batožinový priestor, ktorý si žiadajú zákazníci vozidiel tohto typu. Z toho možno usudzovať, že po odmyslení si niektorých prvkov, ako sú napríklad skryté kľučky dverí, sa pozeráme na auto veľmi podobné budúcemu sériovému XV.

## KLASIKA V NOVOM PONÍMANÍ

Tvary konceptu zvyrazňuje nová, exkluzívna modro-sivá farba Glacier Khaki Silica, hrajúca odtieňmi ľadovca. Od predného nárazníka cez okraje blatníkov a prahy sa až dozadu tiahne ochranné matné lemovanie, s ktorým kontrastujú oranžové dizajnové prvky na prednej maske, oboch nárazníkoch, zliatinových diskoch a strešných nosičoch. Oranžová k XV patrí už dnes: po facelifte nájdete v jeho interiéri lemovanie práve v tejto žiarivej farbe. Nakoniec, súčasné XV absolvovalo svoj debut v oranžovej farbe karosérie.



Nové stvárnenie robustnej prednej masky.

Dizajnová ochutnávka budúcej generácie modelu, ktorý predstavuje v Európe 30 % predaja značky, sa hlási k identite Subaru šesťuholníkovou prednou maskou, svetlá sú však stvárnené v celkom novom ponímaní. Robustná a dynamická predná časť energicky prechádza stúpajúcou líniou panelov dverí do atraktívnych zadných partií s kombinovanými svetlami, ktorých svetelný podpis sa zhoduje s čelnými svetlometmi. Samozrejme, nechýba ani ochrana spodnej časti nárazníkov, typická pre crossover s pohonom všetkých štyroch kolies.

Päťmiestny koncept, obutý do pneumatík rozmeru 245/50 na atraktívnych 19-palcových diskoch, stojí na rázvore 2670 mm. Jeho dĺžka je 4520 mm, šírka 1920 mm a výška 1570 mm. ■

Crossovery dnes predstavujú 70% globálneho predaja Subaru, pričom v Európe je to až 85%. Aj preto si značka vybrala za miesto premiéry konceptu XV práve ženevský autosalón.



Predné svetlá konceptu sú dizajnerskou avantgardou, no zadné by sa do sériovej podoby mohli pokojne transformovať bez zmien.



# New York, new Impreza

V meste, ktoré nikdy nespí, ukázali auto, ktoré vás nikdy nebude nudiť. Piata generácia ikonickej Imprezy využíva ako prvé Subaru architektúru novej globálnej platformy.

**O**vela väčšia radosť z jazdy, perfektná ovládateľnosť, super bezpečnosť a jazdný komfort. To sú v skratke vlastnosti novinky, ktorá sa v svetovej premiére predstavila na New York International Auto Show, a to súčasne ako sedan aj hatchback.

Impreza 2017 tak ako predtým jazdí so symetrickým pohonom všetkých kolies, ktorý maximalizuje jazdnú agilitu, stabilitu a trakciu a predstavuje zásadnú výhodu oproti autám s poháňanou prednou nápravou. Stojí na rázvore 2670 mm, čo predstavuje nárast o 25 mm oproti súčasnej generácii. Do dĺžky novinka narástla o 41 mm,

38 mm pridali konštruktéri na šírke. Výsledkom je väčší vnútorný priestor, naopak výška auta sa znížila o 10 mm, čo prinieslo lepšie hodnoty aerodynamického odporu.



Výrazne tvarované sedadlá podržia v zákrutách, no sú zároveň komfortné na dlhých cestách.

## NAJVÄČŠÍ SKOK V DEJINÁCH

Srdcom Imprezy pre modelový rok 2017 je dvojlitrový benzínový boxer. Štvorvalec bol výrazne modifikovaný. Zmenilo sa 80 % jeho dielov a dostal priame vstrekovanie paliva, výkon sa mierne zvýšil na 111 kW/ 152 k. To platí pre americký trh, predaj v Európe sa v súčasnosti zvažuje. Technickými zmenami prešla i automatická CVT prevodovka Lineartronic. Je ľahšia, nová konštrukcia umožňuje lepšie zrýchľovanie, pričom pri jazde dokáže ušetriť viac paliva. Naďalej ponúka aj manuálny režim radenia medzi siedmimi prevodovými stupňami.

Jazdné vlastnosti sa posunuli podstatne ďalej vďaka novej platforme, na ktorej budú postavené aj všetky ďalšie modely Subaru. Nižšie ťažisko a prepracované zavesenie kolies pomohlo dosiahnuť doteraz najväčší medzigeneračný skok v dejinách značky. Zadná náprava s dvojitým lichobežníkovým zavesením má teraz stabilizátor upevnený priamo ku karosérii, čím sa o 50 % znížilo jej nakláňanie.

Výrazne sa zvýšila tuhosť auta (torzná tuhosť novej platformy je o 70 % vyššia oproti predchádzajúcemu šasi), prenos hluku a vibrácií sa podarilo znížiť na úroveň, ktorú ešte v kompaktnej triede nedosiahlo žiadne iné auto.



Má dve tváre: Nová Impreza je športová aj praktická, pozrite si prepravnú kapacitu hatchbacku.

Zmeny významne zvýšili aktívnu bezpečnosť, teda predchádzanie nehodám. Ďalším dôsledkom je, že vynikajúca stabilita v priamom smere znamená príjemnejšie šoférovanie na diaľnici či na rovných úsekoch ciest. Nová platforma je totiž základom aj pre budúce autonómne modely Subaru, ktoré už nebudú potrebovať šoféra. No a v zákrutách to zase bude s novou Imprezou väčšia zábava.

## HI-TECH SYSTÉMY

Novinka si výrazne polepšila aj v rámci bezpečnosti. Štruktúra podvozku a karosérie pohltí o 40 % viac nárazovej energie, navyše v novej generácii Impreza prvýkrát dostala bezpečnostný systém EyeSight, aby nebúrala vôbec. Tento druhý pár očí vodiča s dvoma farebnými stereo kamerami dáva Impreze v rámci jedného systému množstvo funkcionalít: adaptívny tempomat, automatické predkolízne brzdenie, upozornenie na opustenie jazdného pruhu, detekciu objektov v mŕtvom uhle a tiež upozornenie na objekt blížiaci sa z boku pri cúvaní. Bezpečnejšiu jazdu v noci garantujú natáčacie predné svetlá, osvetľujúce zákruty podľa smeru o uhla natočenia volantu, prínosom je aj automatické prepínanie diaľkových svetiel. Štandardom sú všetky typy airbagov vrátane kolenného, no horúcou technologickou novinkou je Reverse Automatic Braking, ktoré automaticky aktivuje brzdný systém pri



Nové materiály, dôraz na kvalitu a dominantný 8-palcový dotykový displej. Reprezentatívna kabína novej Imprezy.

cúvaní, ak hrozí náraz do prekážky, a auto bezpečne zastaví. Takže odteraz už žiadne odreté nárazníky.

## VYSOKÝ STUPEŇ KONEKTIVITY

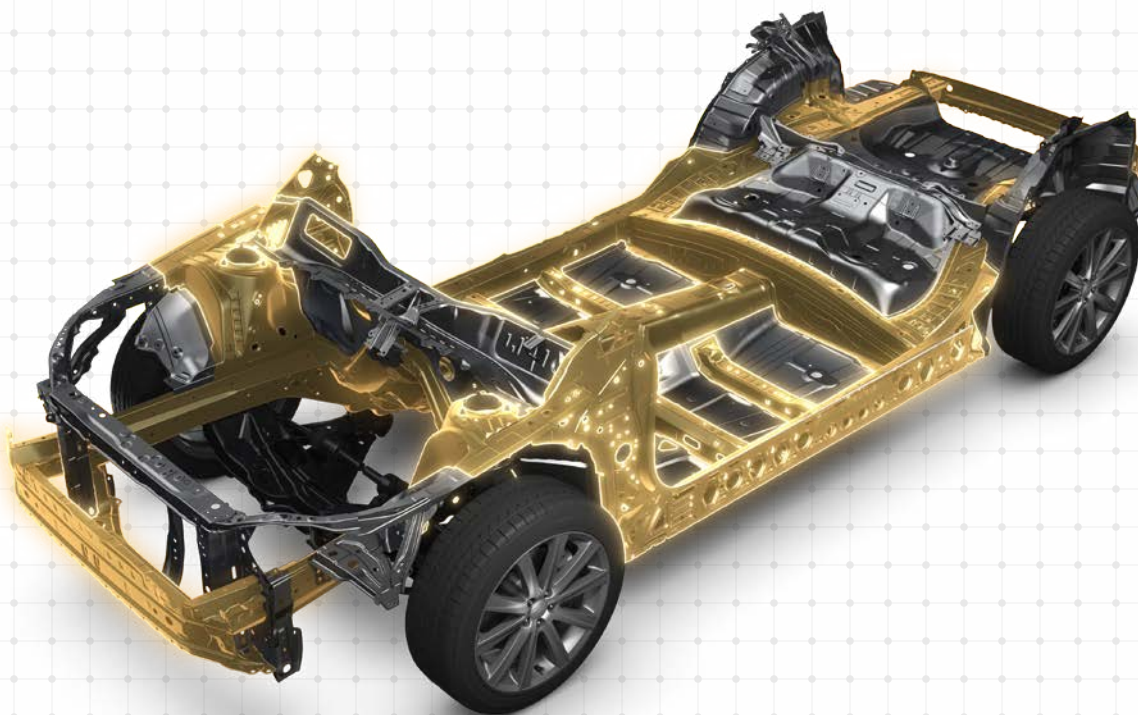
Štandardnou súčasťou výbavy Imprezy je najnovšia verzia infotainmentového systému Subaru STARLINK. Príkazy môžete zadávať nielen cez veľký 8-palcový farebný dotykový displej, ale i cez najnovšiu generáciu systému hlasového ovládania. STARLINK využíva vlastné aplikácie, je však rozšírený o množstvo ďalších appiek, ktoré si užívateľ stiahne do svojho spárovaného smartfónu. STARLINK využíva na konektivitu aj platformy Apple CarPlay a Android Auto. ■

Impreza 2017 sa predstavila súčasne ako sedan i päťdverový hatchback.



# The Rock

Pevná ako skala. Nová globálna platforma Subaru zásadne zvýši tuhosť, komfort a bezpečnosť áut. Výhodou je univerzálnosť a použiteľnosť aj pre hybridy a elektromobily.

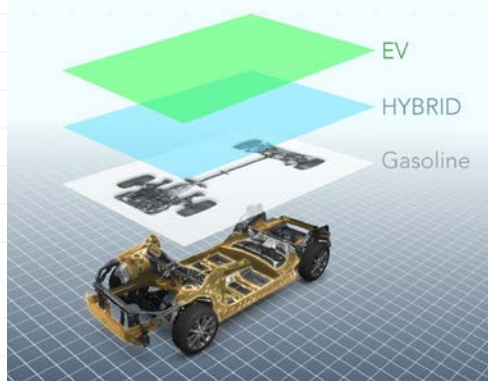


Subaru vyvinulo globálnu platformu ako základnú architektúru, na ktorej postaví budúce generácie všetkých svojich automobilov. Ide o naplnenie jedného zo šiestich pilierov strednodobej vízie Prominence 2020, zverejnenej v roku 2014.

„Globálna platforma Subaru posúva automobilovú techniku značky na novú úroveň. Je výsledkom know-how, ktoré sme vyvíjali počas mnohých rokov. Umožní nám vyrábať vozidlá, v ktorých bude žiť naša hrdá tradícia, no zároveň splnia vysoké očakávania, ktoré na ne kladú zákazníci. Budeme pracovať na dizajne ešte atraktívnejších áut, ktoré poskytnú ich majiteľom radosť jazdy i pocit bezpečnosti.“

uviedol pri uvádzaní novej technickej koncepcie prezident Fuji Heavy Industries Yasuyuki Yoshinaga.

Nová globálna platforma by sa mala používať pre budúce generácie Subaru do roku 2025. Jej príchod znamená historicky najzásadnejšie zvýšenie všetkých parametrov áut. Jednotný koncept pre vývoj všetkých modelov je pripravený na budúcu elektrifikáciu.

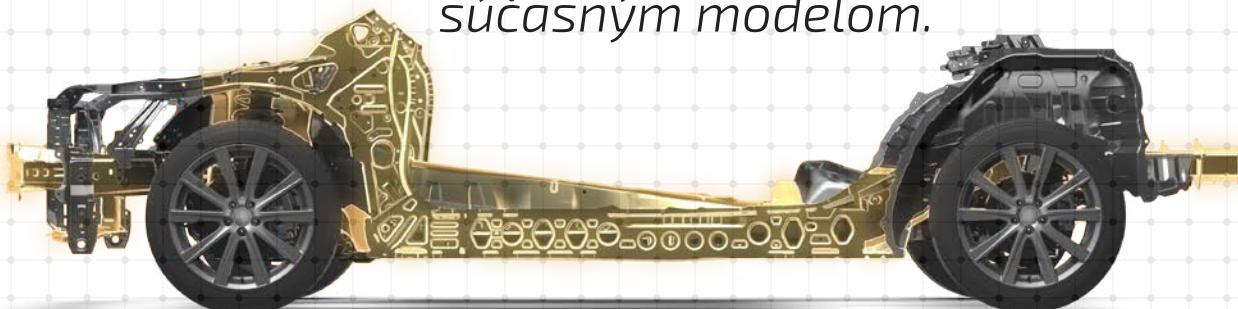


Nová podvozková architektúra je bez problémov použiteľná aj pre hybridné i čisto elektrické autá.

## PRESVEDČIVÁ DYNAMIKA

Nová platforma znamená celkom nový druh pocitu z riadenia, priamo útočiaci na všetky zmysly, no zároveň ponúkajúci neporovnateľný pocit komfortu – to všetko podporené vynikajúcim výkonom a pôsobivými hodnotami dynamiky. Ak sa zameriame na detaily, nová

” Nová platforma znižuje ťažisko o ďalších 5 mm oproti súčasným modelom.



Platforma umožní priniesť na trh úplne nové modely v segmentoch, kde Subaru doteraz nemalo zastúpenie.

konštrukčná architektúra ešte vylepší stabilitu v priamom smere, potlačí hluk a vibrácie a tiež zlepši komfort jazdy. Nová platforma výrazne zvyšuje pevnosť karosérie aj podvozku (o 70 až 100 % v porovnaní so súčasnými modelmi), podstatne vylepšuje systém pruženia, znižuje ťažisko a zlepšuje odozvu riadenia. Eliminácia nežiaducich prejavov pri handlingu akoby priliepila auto na cestu. Vysokú stabilitu jazdy riešili vývojári Subaru už s ohľadom na potreby budúcich autonómnych vozidiel.

### KOMFORT A POTLAČENIE HLUKU

Výsledkom optimalizovanej štruktúry rámu a pevnejších spojov medzi jednotlivými komponentmi je zlepšenie torznej tuhosti o 70 % oproti aktuálnym modelom. Rezonancie a vibrácie sa tým pádom rozptyľujú do celej karosérie a výrazne menej sa prenášajú do volantu, podlahy a sedadiel. Výsledné ticho v kabíne prekonáva všetky súčasné hodnoty v daných segmentoch automobilov. Nová platforma zvyšuje aj tuhosť upevnenia zavesenia kolies, čím sa zvyšuje miera absorpcie nerovností podkladu pružením a znižuje sa ich prenos do karosérie. Výsledkom je hladká a komfortná jazda. Upevnením zadného stabilizátora priamo do karosérie sa jej náklony znížili o 50 %.

### NAJVYŠŠIA ÚROVEŇ BEZPEČNOSTI

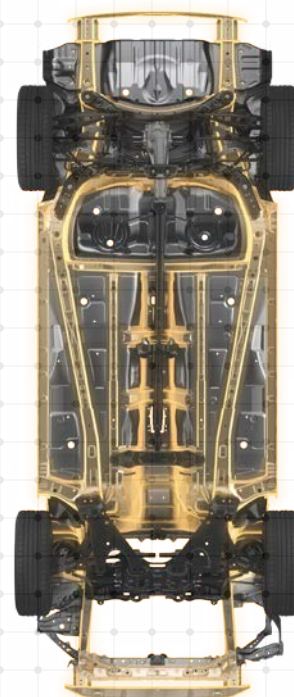
Nová platforma znižuje ťažisko o ďalších 5 mm oproti súčasným modelom. Spolu s výrazným zvýšením tuhosti a zmenami v systéme zavesenia zvyšuje stabilitu jazdy, ovládateľnosť a tým pádom aj aktívnu bezpečnosť: schopnosť vyhnúť sa nebezpečenstvu posúva na úroveň vysoko výkonných športových vozidiel. Absorpcia nárazovej energie sa zlepšila o 40 % oproti aktuálnym modelom. Táto hodnota sa dosiahla vďaka rámovej štruktúre, účinnejšie pohlcujúcej energiu nárazu, a zvýšenej tuhosti karosérie, dosiahnutej použitím platní

z vysoko pevnostnej ocele a materiálov lisovaných za horúca. Vylepšenie konštrukcie a nové materiály dávajú platforme potenciál udržať si najvyššiu mieru pasívnej bezpečnosti pri nehodách až do roku 2025.

### PRIPRAVENÁ PRE HYBRIDY A ELEKTROMOBILY

Nová architektúra poskytne jednotný konštrukčný základ pre všetky modely Subaru. Spoločné plánovanie základných špecifikácií a ich následné flexibilné prispôsobenie potrebám jednotlivých modelových radov umožní posilniť modelové portfólio Subaru a vyvinúť modely, ktoré budú ťažiť zo silných stránok jednotlivých vozidiel. Platforma je pripravená na použitie nielen pre autá so spaľovacími motormi, ale i pre hybridy, plug-in hybridy, čisto elektrické vozidlá i pre ďalšie typy alternatívnych pohonov, dopyt po ktorých bude rásť v budúcnosti.

Výhodou novej platformy je efektívnejší vývoj a výroba. Dva výrobné závody v Japonsku a závod Subaru v Lafayette v americkom štáte Indiana tak dostanú možnosť premostiť produkciu a vyrábať viaceré modely na jednej výrobnéj linke, čím sa zefektívni globálny výrobný systém značky. Globálnu platformu použije Subaru pri všetkých nových modeloch, ktoré sa od tohto momentu dostanú na trh. Prvým je nová generácia Imprezy. :



Ako v tanku: cestujúcim zabezpečuje nová platforma výnimočnú ochranu.



# Deň Subaru: Útok na emócie

Výborná nálada, perfektné počasie a silná zostava: na jednej strane päť desiatok zákazníkov Subaru, na druhej všetky modely japonskej prémiovej športovej značky.

Foto Stanislav Janeček a Vladimíra Dutková

Všetci si počas aprílového Dňa Subaru zajazdili ako pretekári, off-roaderi i fanúšikovia ekológie, dokonca si na vlastnej koži vyskúšali aj „prácu“ testovacích figurín pri crash testoch.

Štyri disciplíny mali spoločné štartovacie miesto v paddocku Pezinskej Baby. O najlepší čas sa súťažilo v adrenalínovom slalome na superšportovom WRX STI. Príležitosť naplno preveriť potenciál auta s výkonom 300 koní nie je každodennou záležitosťou, pre väčšinu účastníkov eventu išlo o výnimočné chvíle, ktoré si poriadne užili. Na 500-metrovej trati sa štartovalo na jednu tréningovú a dve ostré merané jazdy. Najlepší dosiahnutý čas 47,4 sekundy zaostal len o 2,5 s za referenčným časom profesionálneho inštruktora. Fantastický výsledok na komplikovanej trati, ktorá si vyžadovala rýchle ruky, sústredenie, odhodlanie a aspoň kúsok jazdeckého talentu.





## PEVNÉ NERVY

A odsýpalo to jedna radosť, nikto nečakal, dva turnusy po štyroch skupinách sa točili medzi disciplínami a presadali z auta do auta. V Outbacku otestovali fungovanie asistenčného bezpečnostného systému EyeSight. Nehnúť sa rovnako ako crash-test dummies, teda humanoidné figuríny v momente, keď sa veľký crossover blížil k bariére, si vyžadovalo pevné nervy, auto však nebúrlo, ale vždy spoľahlivo zabrzdilo samo. EyeSight fungoval bezchybne, presne ako pri crash testoch Euro NCAP, za ktoré si vyslúžil plné bodové skóre. Spolu s Forestermi a XV



Úsmev hovorí za všetko: herec Juraj Loj po rýchlej jazde medzi kuželmi.



predviedol Outback suverenitu aj na lyžiarskej zjazdovke či pri terénnej jazde pod lyžiarskym vlekom, na blatistom povrchu premáčanom výdatnou búrku deň pred akciou. Pre účastníkov, ktorí so svojím Subaru nemajú možnosť jazdiť v teréne, išlo o silný zážitok.

Jazda proti bariére si vyžaduje pevné nervy, auto však vždy spoľahlivo zabrzdilo samo.

## SKVELÝ VÝSLEDOK

Môže byť výkonný benzínový turbomotor (125 kW/170 k) úsporný? Levorg ukázal, že áno. Jednou z disciplín bola ekonomická jazda z Baby do centra Pezinka a späť, dlhá 21 km. Aby sa posádky zložené z troch dospelých (jeden inštruktorka + dvaja striedajúci sa vodiči) nevliekli tempom slimáka, mali stanovený maximálny časový limit 25 minút. Nikto ho ani napriek popoludňajším zápcham neprekročil. A výsledok? Dve víťazné posádky dosiahli rovnakú výslednú priemernú spotrebu 5,2 l/100 km. Kým iní nariekajú, že dosiahnuť normovanú spotrebu sa nedá, Subaru ukazuje, že údaje v jeho technických tabuľkách nie sú rozprávkou na dobrú noc. Zníženie o dva litre oproti normovaným 7,1 l/100 km v kombinovanom režime je skvelým výsledkom. :



# Nebo, peklo, raj

A silver Subaru Levorg is shown from a front-quarter perspective, driving on a paved road. The car has a bicycle mounted on its roof rack. In the background, a cyclist is riding on the same road, and a cityscape is visible under a clear sky. The car's license plate reads 'LV-97'.

Svojím športovým charakterom vás vtiahne do deja a veľmi rýchlo sa vám dostane pod kožu. Okrem emócií však Subaru Levorg ponúka aj racionálne dôvody voľby: veľký interiér i batožinový priestor, bezpečnosť a absolútnu kvalitu spracovania. Od septembra navyše dostane oceňovaný asistenčný systém EyeSight.





**N**ajnovší model japonskej prémiovej značky zaujme na prvý pohľad. Originálny dynamický dizajn prednej časti s výraznou chrómovanou maskou a veľkým otvorom na prednej kapote priťahuje pohľady ako magnet.

Levorg sa predáva v dvoch verziách: GT a GT-S Sport. Obe sú už v štandarde vynikajúco vybavené, rozsah základnej výbavy je impozantný. Odlišnosť hľadajte v charaktere: verzia GT-S Sport je ladená športovejšie, jazdí na väčších 18-palcových diskoch a v noci ju ľahko rozoznáte podľa výkonných LED predných svetlometov s asistentom diaľkových svetiel.

Po zapadnutí do jej športových sedadiel s výbornou oporou tela, poskytujúcich zároveň veľmi slušné pohodlie na dlhých cestách, vodiča obklopí originálne stvárnený interiér. Pocit kvality umocňujú prvotriedne materiály, no zároveň hneď vidíte športové ambície auta. Okamžite vám ich hlási hrubý, dole skosený volant. Žiadne tenké kormidlo bežného premiestňovadla, ale výrazne tvarovaný veniec, ktorý volá ruky udať smer a vyraziť na cestu. Verziu GT-S Sport identifikujú jasnou rečou aj hliníkové pedále, výrazné modré prešívanie sedadiel, volantu i kožených prvkov interiéru.

## ÚTOK NA EMÓCIE

Na vodiča útočia emócie ešte pred naštartovaním, posádku rozmaznáva komfort sedadiel, veľký priestor vzadu a špičková úroveň vypracovania interiéru.

Levorg je štandardne vybavený systémom Subaru STARLINK s konektivitou na internet. Po stiahnutí aplikácie STARLINK do smartfónu umožní browsovať po webe, systém však má predinštalované aj vlastné aplikácie priamo v aute. Vďaka nim je možné počúvať hudbu z mobilného zariadenia či prezrieť si správy renomovaných médií. Povie vám, aké bude počasie v priebehu i v cieľi vašej cesty ▶

Dynamiku naznačujú dve koncovky výfukov v rámci výrazného zadného difúzora.



”Tuhšie vyladený podvozok Levorgu je príkladne neutrálny, zároveň bezprecedentne a ticho filtruje nerovnosti ciest.



Kabína presvedčí špičkovými materiálmi a vynikajúcou kvalitou vypracovania.

- ▶ a zosynchronizuje váš kalendár s jeho verziou v aute, aby vám neušli dôležité termíny pracovných stretnutí či súkromných výročí.

Príjemne veľké ikony 6,2-palcového dotykového displeja dopĺňajú dotykové tlačidlá po stranách a otočné ovládače

dvojtónovej klimatizácie, ktorá je tak ako STARLINK súčasťou základnej výbavy. Mobilny pripojíte cez Bluetooth, ak dochádza šťava, k dispozícii sú dva USB vstupy vpredu a ďalšie dva vzadu. Mobilné zariadenia si tak nabijú naraz štyria pasažieri, fungujú však aj ako pripojenie USB kľúča s hudbou vo formáte mp3.

Levorg dostal ako prvé Subaru bezpečnostný Advanced safety



Vrchný displej monitoruje spotrebu číselne i graficky, zobrazuje aj množstvo ďalších parametrov.

paket. Jedným z jeho prvkov, ktorý sme veľmi rýchlo ocenili, je upozornenie na auto prichádzajúce z boku, ak cítate z radu áut či z garáže. Akustickým signálom i blikaním symbolov v zrkadlách varoval pred autami, blížiacimi sa po ceste, už keď boli od nás cca. 40 metrov. Ďalšia zásadná novinka v rámci bezpečnosti príde ešte v tomto roku. Už od septembra bude Levorg ako druhý model Subaru vybavený komplexným bezpečnostným asistenčným systémom EyeSight.

## SAMOSTATNÁ KAPITOLA

Tú si bezpochyby zaslúži podvozok Levorgu. Napriek tuhšiemu vyladeniu bezprecedentne a ticho filtruje nerovnosti ciest. V zákrutách drží tak, akoby mal na pneumatikách organické prísavky, pričom sa správa príkladne neutrálne. Pokyny volantu nasleduje s radosťou, náklony tuhej karosérie sú minimálne.

Nebolo by to Subaru, keby do Levorgu nezpracovalo svoje kľúčové technológie: symetrický permanentný pohon všetkých kolies a plochý boxer motor. Ten je však technickou novinkou: popri prepínaní turbom ho konštruktéri vybavili aj priamym vstrekaním benzínu. Z objemu 1,6 litra tak dostali vysoký výkon 125 kW (170 k). A auto poskytuje motor výbornú dynamiku. Z pokoja na 100 km/h zrýchli za 8,9 sekundy, pričom akcelerácia je príjemne lineárna, bez náznaku turbodiery. Vysvetlením je



Technická novinka: dynamický prepíňaný štvorvalcový boxer DIT s priamym vstrekováním.

maximum krútiaceho momentu 250 Nm, dostupné už od 1 800 otáčok.

## ŠPORTOVEC AJ INTELIGENT

Motoru skvele sekunduje automatická bezstupňová CVT prevodovka. S manuálom sa Levorg nevyrába, no CVT z vlastného vývoja Subaru zmietla všetky pochybnosti o schopnosti symbiózy so športovo ladeným autom. Radí tak jemne, že to nepostrehnete, a vždy zvolí ten najlepší z prakticky nekonečného množstva prevodových pomerov.

V meste sa gúla



Športové sedadlá verzie GT-S Sport vás podržia v zákrutách, ich komfort oceníte na dlhých cestách.

tesne nad tisíc otáčkami, no vždy je pripravená bleskovo podradit a vyraziť. Radenie je citeľné iba pri plnom zrýchľovaní, kedy boxer rozmotáte až po červené pásmo.

Ostrosť nástupu a dynamiku ešte zvýši voľba športového režimu v systéme SI Drive. Tlačidlo S na volante pomôže pri predbiehaní, ak chcete šetriť benzín či svištíte po diaľnici, je vhodnejší režim Intelligent.

Napriek dynamike na vysokej úrovni drží Levorg spotrebu na uzde. Udávaná kombinovaná spotreba podľa NEDC predstavuje 7,1 l/100 km. Dá sa však jazdiť aj úspornejšie: trasu po mestách a vidieku sme absolvovali s účtom 6,8 l/100 km, čo je na takto výkonný benzínový turbomotor výborná hodnota. ■



Automatická CVT prevodovka je štandardom, má však aj manuálny režim. Medzi šiestimi prevodovými stupňami vodič radí krídelkami pod volantom.



Po sklopení do úplnej roviny sa objem pre batožinu zväčší na 1446 litrov, jeho dĺžka má hodnotu 1870 mm.

# Život ako rieka

Jeho život sa podobá prúdu rieky. Nikdy nebol priamočiary, ale po mnohých zákrutách sa dostal do silného, priameho prúdu. Attila Mokos sa rozhodol pre misiu herca a tvrdohlavo išiel za svojím cieľom. Reflektory javiska vyvažuje relaxom pri vode: vášnivý rybár si domovskú divadelnú scénu zvolil aj pre blízkosť Váhu a Dunaja.



**V**o filmoch či na javisku hrá väčšinou negatívne postavy a ako sám hovorí, nakoniec ho buď zabijú alebo spácha samovraždu. V súkromí je však Attila Mokos veľmi príjemným spoločníkom. „Pre herca sú záporní hrdinovia vždy zaujímavejší, je tam viac polôh - a ani pravda nikdy nie je čierna ani biela, treba ju nájsť, vystavať postavu. Je to vďaka práci a nemám s tým žiaden problém,“ konštatoval, keď sme sa stretli na terase

V Bulgakovovej hre Molière si Attila Mokos vzal na pleciahlavnú rolu veľkého francúzskeho autora a herca.



príjemnej kaviarne neďaleko Jókaiho divadla v Komárne, ktoré je už 20 rokov jeho domovskou scénou.

## DENNÉ SERIÁLY UŽ NIKDY

Attila Mokos patrí k zaneprázdneným hercom. Ročne absolvuje priemerne štyri premiéry v divadle, točí filmy i seriály. Len neďávno dokončil slovenský film Agáva s režisérom Ondrejom Šulajom a už začína nakrúcať ďalší v Budapešti. To však nie je všetko, koncom roka ho čaká film na Slovensku a má účinkovať aj v seriáli TV Joj, ktorý sa bude vysielat v budúcej sezóne. „Mám veľa práce, preto aj furt poletujem. Ale herci sú už takí: buď sú nervózni z toho, že nemajú robotu, alebo toho majú veľa. Vždy poplakávajú. Ale to je bežné,“ smeje sa.

Preto sa už naučil povedať nie a niektoré ponuky odmietat. Už nikdy ho asi neuvidíme v denných seriáloch, hoci má za sebou účinkovanie napríklad v Búrlivom víne. „Bola to pre mňa veľká záťaž aj z hľadiska vzdialenosti, aj časovo. A je to drina, od rána, niekedy od piatej, až do popoludnia, všetko sa musí natočiť načas, je to ako v továrni. Nechcem seriály zhadzovať, ale vyskúšal som si ich a radšej robím divadlo. To ma baví podstatne viac.“



Seriály aj z dovtedy menej známych hercov urobili celebrity. Prehnaný záujem verejnosti však Attilu Mokosa neteší. „Mám s tým problém. Veľmi rád napríklad chodím na trh a zrazu na mňa začali ukazovať, že to je ten a ten, tak som chodil so sklopenými ušami. Veľmi ťažko som to znášal, nemám to rád, keď na mňa ľudia kričia cez ulicu. To nie je nič pre mňa. Herec musí byť troška exhibicionista, bez toho to nejde, no kým niektorí sa v tom bahnia, ja pozornosť na verejnosti neznášam.“

## STOPERCENTNÉ SUBARU

Práve časté cestovanie na filmovačky a nutnosť dodržiavania termínov boli jedným z dôvodov, prečo sa herec rozhodol pre Subaru XV. „Predtým som mal kompaktné SUV populárnej značky, s ktorým som bol každý mesiac v servise. Bol to šok, keď som musel ísť do Bratislavy a auto mi nenaštartovalo, hádzalo ho do núdzového režimu. Predstavte si, že som musel o piatej ráno zháňať iný odvoz. A keď mi trikrát menili rozvody, povedal som si, že to nie je auto pre mňa a rýchlo som ho vymenil.“

Pri výbere pomohol tip od kamaráta, bývalého kolegu z divadla, ktorý je dnes šéfom servisu u autorizovaného

predajcu Subaru v Komárne, i keď sa občas objaví aj na filmovom plátne. „Ak chceš spoľahlivé auto, kúp si Subaru, povedal mi. A naše priateľstvo je také staré, že som mu veril. A mal pravdu - presne takéto auto som potreboval.“

Volba padla na XV s benzínovým motorom s objemom 1,6 litra. „Mám ho už dva roky a nemal som s ním žiaden problém, som maximálne spokojný. Som totiž rybár a potreboval som auto s vyšším podvozkom. Na druhej strane často robím aj dlhšie trasy, chodím do Prahy či Budapešti, a aj na diaľnici je výborné.“

Attila Mokoš ocenil bezpečnosť pohonu 4x4, keď skoro ráno na vlhkej ceste dostal v zákrute šmyk. „Pridal som plyn a pohon všetkých kolies ma vrátil späť na



Mokos ako Decius v predstavení Caligulov miestodržiteľ, považovanom za jedno z najvýznamnejších diel maďarskej drámy 20. storočia.



Okrem rolí násilníkov či alkoholikov Attila Mokos niekoľkokrát zažiaril aj v úlohách farárov.



Už trénuje: úloha v budúcom filme si vyžaduje aj jazdu na koni. Ušľachtilosť týchto zvierat vždy obdivoval, no od pádu pred desiatimi rokmi na nich nejazdil.

► cestu. Keby som mal iné auto, asi by som skončil mimo vozovky.“ S benzínovým boxerom dosahuje herec výborné spotreby. „Nejzdím športovo, v priemere mám štandardne 6 l/100 km, na diaľnici je to 7 až 7,2 litra.“

## ZVLÁŠTNE ROKY

Attila Mokos hrá v troch jazykoch. V slovenčine, v domovskom divadle a v Budapešti v maďarčine a tiež v češtine, ale tu ho väčšinou pre prízvuk predabujú. Rozdiely v spôsobe práce podľa neho veľké nie sú. „No ak v Maďarsku aj pri náročných exteriéroch či množstve štatistov režisér povie, že to chce takto, neexistuje, aby niekto oponoval, že na to nemáme peniaze, skúsme to inak. V tom sú nekompromisní. U nás som viackrát zažil, že ak nie sú peniaze, nedá sa natočiť všetko, čo je v scenári. Režiséri idú do kompromisu, čo nie je vždy najlepšie.“

Pri aktuálnej vlne sociálnych, súčasných tém, nakrúcaných polodokumentárnou formou, má herec rád, keď sa na plátne objaví námet z minulosti. Aj Agáva patrí medzi filmy z obdobia, ktoré ešte nebolo zachytené. A aké obdobie by si podľa neho ešte zaslúžilo sfilmovať? „Pre mňa sú to prelomové časy po roku 1989. Tam sú ešte omrvinky, čo nie sú spracované. Privatizácia v tých zvláštnych rokoch priniesla zaujímavé ľudské osudy, keď po eufórii zrazu pozatvárali fabriky, nastal veľký zlom a u jednotlivcov to spôsobilo tragédie. Nie je to zachytené, pretože veľa aktérov ešte žije a nedá sa o tom otvorene hovoriť. Ešte si musíme chvíľu počkať,“ hovorí s úsmevom.

## RELAX AJ VÁŠEŇ

Attila Mokos sa k herectvu dostal okľukou, keď najskôr študoval strojárstvo na Vysokej škole dopravy a spojov v Žiline. Odišiel k divadlu, no na VŠMU ho prijali až na tretí raz. „Vyhodili ma vždy hneď v prvom kole. To ma štvalo, lebo herectvo sa skúša až v treťom – štvrtom. Tak som išiel na dva roky na vojnu a skúšal som to tvrdohlavo znova. Teraz to robím už tridsať rokov a niekedy som z toho unavený. Vtedy utekám k vode, to je môj relax.“

Vášnivý rybár čerpá sily v prírode, ktorá ho fascinuje. „Keď niekto nerybáči, tak to necíti, ale je v tom aj adrenalín, keď príde záber alebo poriadny úlovok. Je to niečo pudové, čo máme zakorenené, nosíme to v sebe a ja to milujem.“

Ryby chytá od malička, môžete ho stretnúť pri Váhu, Dunaji či starej Nitre. V okolí Komárna je možnosť na rybačku dosť a ako hovorí, stále je tu aj dosť rýb. Chodieval sám alebo s kamarátmi a najviac miluje nočné lovy. A ako zdatný kuchár z úlovkov pripravuje halászlé či iné fajnové špeciality.

„Rieka bola pre mňa vždy podstatná, povedal som si, že kdekoľvek na svete budem žiť, musí tam byť voda. Aj to bolo jedným z dôvodov, prečo som si vybral Komárno. Je to aj strategicky dobrá poloha, mám sto kilometrov do Bratislavy i do Budapešti. A musím sa priznať, že veľké mestá nemám rád. Ruch a hektický život veľkomesta, to nie je nič pre mňa.“

## MIKONA je Business Superbrand

Importér vozidiel Subaru na Slovensko, spoločnosť MIKONA, s. r. o., je super značka. Komisia expertov Brand Council programu Slovak Superbrands jej udelila cenu Slovak Business Superbrands Award 2016.

MIKONA sa tak zaradila do skupiny elitných spoločností, ktoré predstavujú vzor úspešného rozvoja a neustáleho zvyšovania hodnoty značky. Ocenenie Superbrands je potvrdením kvality a povzbudením pre zákazníkov pri ich každodenných rozhodnutiach.

O udelení Superbrands Award rozhoduje expertná skupina Business Brand Council. Členmi Brand Councilu sú najznámejší odborníci z oblasti marketingu, komunikácie a reklamy. Okrem distribúcie Subaru sa spoločnosť MIKONA za štvrtstoročie pôsobenia na slovenskom trhu vypracovala na popredného dodávateľa pneumatík a s nimi súvisiacich služieb. Prevádzkuje najrozsiahlejšiu sieť pneuservisov v Slovenskej republike, ako aj e-shop zameraný na pneumatiky, pričom jej krédom je vysoká kvalita a spokojnosť zákazníkov.




Naskenujte, navštívte nás a staňte sa aj vy fanúšikmi Subaru na Facebooku!  
[facebook.com/SubaruSlovakia](https://facebook.com/SubaruSlovakia)

## Zapojte sa do komunity Subaru!

Novinky Subaru, testy, videá, fotky áut priamo od majiteľov i priaznivcov značky, zážitky za volantom či zo stretnutí s ľuďmi s rovnakou automobilovou krvnou skupinou. To všetko nájdete na oficiálnej fanpage slovenského Subaru, ktorá si za rok svojej existencie získala tri a pol tisíce fanúšikov.

Staňte sa aj vy fanúšikmi na facebooku a dostaňte sa ako prví k najnovším exkluzívnym informáciám, ohodnoťte prácu motoristických novinárov a napíšte váš názor na smerovanie značky. Autá sa dlho považovali za doménu mužov, no aktuálne tvoria štvrtinu fanúšikov slovenského facebooku Subaru ženy. Najsilnejšie zastúpenie má región Bratislava, no zahanbiť sa nedajú ani Košice, za ktorými idú v tesnom závесе Žilina, Prešov a Banská Bystrica.

## Svetový rekord pre BRZ

Kaskadér Alastair Moffatt vytvoril na Subaru BRZ nový svetový rekord. Medzi dvoma radmi zaparkovaných áut sa Britovi podarilo urobiť otočku, na ktorú potreboval len o 2,25 metra viac miesta, ako je dĺžka auta. BRZ na dĺžku meria 4,24 m. Išlo o najlepší výkon na Autosport International Show v Birminghame, pričom Moffatt prekonal predchádzajúci rekord o 25 centimetrov. Doterajší držiteľ rekordu potreboval na otočku okolo vlastnej osi o 2,5 metra viac ako bola dĺžka jeho auta.





# Šelma na love

Do arény SUV vyráža Forester s čerstvými silami, aby predviedol svaly inovovaného podvozku, ovládané vysokou inteligenciou najmodernejšej techniky na palube.



V koži dravca: výkonná verzia XT prináša po redizajne viac individuality.

**F**orester prešiel ďalšou fázou dizajrovej i technickej inovácie. Populárne SUV dostalo novú tvár, dizajnéri zapracovali na tvare nárazníka, optike svetiel i plástoch prednej masky. Logo Plejád uložili vzdušnejšie, naopak masívne vymodelovali plochy okolo hmloviek, ktoré zvýraznili chrómovanými lištami v tvare ležiaceho písmena L. Novinkou, ktorá zmení noc na deň a výrazne zvýši bezpečnosť, ale i komfort pri jazde v tme, sú adaptívne predné svetlomety vo vyšších stupňoch vybavenia. Ostrý a dravý, ale zároveň exkluzívny charakter získala po reštylizácii predná časť výkonnej verzie XT, ktorá sa dizajnovovo ešte výraznejšie vyčlenila z modelového radu.





Najmarkantnejšou zmenou na zadnej časti sú nové svetlá.



Dizajnéri nevynechali ani interiér, kde vymenili volant, vylepšili grafiku dotykového TFT displeja a prístrojov a prekreslili tvar stredovej konzoly.



Vyzerá výborne: medzi opcie pribudlo čalúnenie v exkluzívnej hnedej koži.

Celkom nové sú aj zadné svetlá Forestera, na dynamike vzhľadu pridávajú nové 17 a 18-palcové disky kolies.

## OD PRÁCE K LUXUSU

Viac luxusu, elegancie a prémiový pocit. Dizajnéri pri inovácii nevynechali ani interiér, ktorý sa dnes nedá ani porovnať s kedysi pracovným charakterom auta. SUV svojho majiteľa

reprezentuje a hoci si Forester stále zachoval svoje fantastické jazdné vlastnosti, obratnosť a neuveriteľné schopnosti v teréne, modernizovaná palubná doska, nový volant vychádzajúci z Outbacku či nový farebný TFT displej prinášajú viac užívateľského komfortu i pocitu luxusu na palube. Elegantnejší dizajn prístrojov sa podaril, všimnite si detail v podobe bielych ručičiek namiesto doterajších červených. Lahôdkou je horúca novinka: opcia čalúnenia sedadiel, dverí i ďalších interiérových prvkov v exkluzívnej hnedej koži pre výbavu Sport NAVI.

K slovu prišli aj technici, ktorí sa úpravami podvozkových častí zamerali na ďalšie zlepšenie pocitového i akustického komfortu v interiéri, ale aj na ešte vyššiu stabilitu auta. Príspevkom k už aj doteraz špičkovej bezpečnosti sú účinnejšie brzdy.

Cena inovovaného Forestera sa teraz začína už na úrovni 25 000 € vrátane DPH. :



Foto: archív M.M a DRIVE magazín

# Lietal som s pápežom

Prekonal svetový rekord v diaľkovom lete komerčným lietadlom a na Slovensku pilotoval špeciálne lety s pápežom Jánom Pavlom II. Šéfpilot bázy Ryanairu v Bratislave Miro Medzihradský hovorí o adrenalínových testoch lietadiel i o tom, prečo radšej lieta v zlom počasí.

Lietajúť bolo jeho snom už od malička. Prvým impulzom bol model lietadla, ktorý Miro Medzihradský ako tretiak dostal od bratranca. Skladanie modelov ho v 14 rokoch priviedlo do Aeroklubu v Trenčíne. Tam trávil celé dni, pomáhal, pracoval, len aby ho niektorý z pilotov za odmenu sem-tam odviezol na vetroňi. Prvý vyhladkový let na motorovom lietadle v roku 1988 ho úplne chytil za srdce, takže po dovŕšení 15 rokov, teda najskôr, ako to bolo možné, začal lietať na vetroňoch. Celkom logicky vyštudoval odbor Pilot na Vysoké škole dopravy a spojov v Žiline.

## NESLÁVNE ZNÁMI SPOLUŽIACI

Časť výcviku na viacmotorové lietadlá absolvoval Miro Medzihradský v USA. Zhodou okolností v rovnakej škole ako teroristi, ktorí 11. septembra 2001 nárazmi lietadiel zničili budovy dvojčiek Svetového obchodného centra v New Yorku, len o rok skôr. Dokonca mal rovnakého inštruktora ako šéf skupiny Mohamed Atta.

„V septembri 2001 som bol v USA, kde študovala manželka, a v televízii som sledoval reportáž o škole, kde teroristi absolvovali pilotný výcvik – a bola to moja škola! Nasledoval rozhovor s inštruktorom Mohameda Attu – a Mike bol aj mojím inštruktorom,“ spomína pilot.

## CESTY S PÁPEŽOM

Keď v roku 2003 navštívil Ján Pavol II. po tretej raz Slovensko, Miro Medzihradský pilotoval lietadlo, ktoré prvého slovanského pápeža prepravovalo po našej krajine. „Preverovala ma naša i talianska tajná služba aj vatikánska polícia. Bolo to krátko po útokoch na Dvojčiky, tak som si hovoril, že nemám šancu, keďže sa pýtali aj na to, kde som absolvoval letecký výcvik. Tak som uviedol „teroristickú“ školu a hovorím si, že som skončil.“ Profesionalita však zvíťazila a špičkový slovenský pilot nakoniec lietal s pápežom.

Nešlo však zďaleka o štandardnú leteckú linku. „Jeden deň sme pápeža viezli na Sliac a druhý do Košíc. Museli sme mať stále doplna natankované lietadlo a byť pripravení kedykoľvek letieť do Ríma, ak by sa mu niečo stalo. Boli to výnimočné lety, vždy sme mali prednosť a všade, kde sme pristávali, nás už na runwayi vítali davu ľudí,“ hovorí kapitán lietadla. Lietadlo bolo rozdelené na tri sekcie. Pápež mal vyhradené miesto v prvom rade, podľa vatikánskeho protokolu pred ním totiž nesmel nikto sedieť. Vedľa cez uličku bol jeho osobný tajomník, kardinál Stanislaw Dziwisz, za nimi ochranka. V ďalšej sekcii mali miesta kardináli a v poslednej médiá, ktoré ho sprevádzali.



Kapitán lietadla na svojom pracovisku, v kokpite Boeingu 737.

„Na želanie Jána Pavla II. sme leteli bližšie k Tatrám, ktoré ako mladý celé prešiel a nesmierne ich miloval. Tešil ho pohľad na hory, napriek svojmu zlému zdravotnému stavu bol mentálne veľmi svieži, rozprávali sme sa a po pristátí sme sa spolu na pamiatku odfotili,“ spomína pilot na nezabudnuteľné stretnutie s Jánom Pavlom II., ktorý mal počas svojej poslednej cesty na Slovensko 82 rokov. O dva roky neskôr skončil.

## BEZPEČNÉ MIESTO

Po kariére v Slovenských aerolíniách a Sky Europe dnes Miro Medzihradský lieta pre leteckú spoločnosť Ryanair, pričom je zároveň šéfpilotom bázy Ryanairu v Bratislave. „Je desaťkrát nebezpečnejšie, keď idete s autom do práce, ako ►



Na cestách je jednoznačným favoritom Outback pre svoje vynikajúce jazdné vlastnosti.



Lietanie je pre šéfpilota bratislavskej bázy Ryanairu povolaním i vášňou.

- *keď letíte v lietadle. Tam hore sú totiž všetko profesionáli, kým na cestách máte plno bláznov,*“ hovorí. Piloti chodia každých šesť mesiacov na simulátor, kde si precvičujú všetky núdzové situácie. „Lietadlá sú dnes spoľahlivé, takže ak pilot 20 rokov nezažije vysadenie motora pri štarte, čo je najhoršia porucha, nemá to v krvi a nemusel by správne zareagovať. Ak to na simulátore niekto nezvláda perfektne, trénuje dovedy, kým s ním nie je skúšajúci spokojný. Nevládne tu žiadne falošné kamarátstvo, testy sú tvrdé. Inštruktori ich robia tak, aby potom pilotovi do lietadla s pokojným svedomím posadili aj vlastnú rodinu.“ Navyše majú posádky lietadiel každoročne bezpečnostné tréningy, kde sa nacvičuje evakuácia lietadla, nafukovanie núdzových východov a všetky postupy.

### SVETOVÝ REKORD

O spoľahlivosti lietadiel hovorí aj fakt, že za 12 000 nalietaných hodín nezažil Miro Medzihradský žiadnu vážnu technickú poruchu či krízovú situáciu. A to napriek tomu, že lieta radšej, keď je škaredé počasie. „Keď v zime nasnežilo

*tak, že ľudia nemohli prísť do práce, telefonoval som na letisko: nepotrebujete niekoho, som voľný, mohol by som letieť? Fujavica, vietor, sneženie, to mám*

*rád. Keď je modrá obloha a nefúka, je to pohodička, ale mám radšej, keď sú turbulencie, bočný vietor pri pristávaní ma vyslovene baví,*“ hovorí s úsmevom kapitán lietadla. Vďaka svojim špičkovým schopnostiam ho vybrali na

pozíciu testovacieho pilota. Pre spoločnosť Sky Europe preberal všetky lietadlá, ktoré sa kupovali, a testoval ich v extrémnych situáciách. „Vypínali sme motory, robili sme pády, to sú veci, ktoré ma bavia. Človek si lietadlo ohmatá úplne do detailov a preverí jeho schopnosti až na limit.“ Kúpené Boeingy potom kapitán pilotoval na Slovensko. Pritom sa mu podarilo vytvoriť svetový rekord v dĺžke diaľkového nonstop letu komerčnej verzie Boeingu 737. „Väčšinou sme tankovali na Islande, no v tomto prípade sa mi podarilo preletieť bez medzipristátia zo Seattlu až do Bratislavy, kde sme sadli s dvoma tonami paliva, čo už je odporúčané minimum.“

### PRECHOD K SUBARU

Rodina Medzihradských používala autá značky Volvo a keď plánovali kúpu nového, kamarátka im vybavila zapožičanie Legacy na víkend. „Bol to náš prvý kontakt so Subaru a do auta sme sa hneď zamilovali pre jazdné vlastnosti, diametrálne odlišné od iných značiek.“ Keď prišiel nový Outback, neváhali a kúpili si ho. „Potrebovali sme väčšie rodinné auto, keďže máme dvoch synov a veľa jazdíme. Vybrali sme si kombináciu benzínového motora s automatickou prevodovkou.“

„Tým, že som veľa cestoval, som jazdil veľa áut, ale Subaru mi je veľmi blízke. Mám z neho stále radosť, na kruháci si urobím dve - tri koliečka navyše, veľmi sa mi páči, ako Outback zatáča. Tam, kde iné autá skackajú cez prednú nápravu, ide ako po kolajniciach.“

Pilot má teraz zacielené na Levorg. „Nedávno som sa na ňom odviezol a bolo to skvelé. Jazdil som na Mercedesoch aj BMW a hoci mali silnejšie motory, jazdné vlastnosti boli zhruba rovnaké. No Levorg je úplne inde. Z jazdy som prišiel s očami široko otvorenými od nadšenia, už som ho nechcel vrátiť.“ Zdá sa, že dni posledného Volva v garáži sú spočítané. :

” Z Levorga som nadšený. Vyskúšal som ho a už som ho nechcel vrátiť.

# Turbo babka

Subaru WRX STI je 300-koňová beštia, na ktorej každý deň s chuťou jazdí pani Michalina z poľských Katovic. Čo je na tom výnimočné? Dáma už má 81 rokov...

Foto: internet

„**B**abka, a na čo vám je také auto?“ „Ech, ty hlúpy kretén! Najskôr sa nauč jazdiť a potom sa s tebou budem baviť!“ Týmto výrokom sa Michalina Borowczyk-Jędrzejek okamžite stala hviezdou sociálnych sietí. V Katoviciach ju našla poľská internetová televízia a po zverejnení sa video s 81-ročnou babičkou, ktorá dupe na plyn estéička a užíva si brutálny zvuk motora, začalo šíriť ako lavína.

## FOREVER YOUNG

„Subaru má dušu. Má srdce. Iné autá ma nerajcujú,“ hovorí babička po tom, čo na svojom striebornom STI vyrazila z malej garáže rovno do premávky. Ročne na tomto skvoste najazdí 10 až 15 000 km, čo je na dôchodkyňu slušná porcia. Napriek svojmu veku šoféruje Michalina zručne, rýchlosti

tam hádže ako iní penzisti flintu do žita a občas tomu celkom slušne vytne. A hoci ju duševná sviežosť ešte neopustila, keď tvrdí, že na Subaru jazdí od svojich 13 rokov, troška preháňa, pretože prvé Subaru vyrobili, keď mala sladkých osemnásť a to si ešte musela pár rokov počkať, kým sa začali dovážať do Európy. Ale vo veku 81 rokov už má na nejakú tú nadsádzku nárok – alebo si len z redaktora robila dobrý deň. :



Elegantné šoférske rukavičky a (trošku menej elegantná) kožušinová vestička nemôžu chýbať.



Užívajte Subaru ako liek a bude vo vás večný životný optimizmus!

## SONG PRE BABIČKU

Dvaja mladí Poliaci na počesť babičky dokonca zložili pesničku. Duo D & M (nejde o Depeche Mode, ale o skratku Dobre! Myslíš?) s ňou zbiera body na Youtube, my sme sa pokúsili o preklad:

Je jedno koľko rokov máš, autom jazdiť môžeš,  
či je to starý Fiat, alebo Subaru, ktoré orie,  
300 koní má, brzdy ako žiletku,  
pod maskou taký žiar, že by si usmažil kotletku. OLÉ!

# Nová vlna

Crossover XV prešiel pre nový modelový rok modernizáciou. Dizajnéri preň namiešali viac dynamiky a komfortu.

**V**ýraznú inováciu vidieť na prednej časti karosérie. Nový tvar nárazníka, výrazná grafika hmlových svetiel, podčiarknutá chrómovanou lištou v tvare písmena L, a lesklé čierne orámovanie priniesli prednej maske vyspelejší charakter. Hodnotnejší výraz autu dodala nová grafika HID svetlometov, ale napríklad aj chrómovaná okenná lišta.

Vzadu sa stali výrazným dizajnovým prvkom nové kombinované LED svetlá s širokou optikou. Dynamiku vzhľadu zvyšuje novo tvarovaný vrchný spojler, ale aj reštylizované dvojfarebné 17-palcové disky kolies v kombinácii čierna – leštený hliník, vyvinuté špeciálne pre XV.

V kabíne ako prvý upúta nový volant s perfektnou ergonomiou, vychádzajúci z vlajkovej lode Outback, a vynovená palubná doska. Štýl crossoveru zvyrazňuje oranžové prešívanie sedadiel, radiacej páky, ale i čalúnenia dverí a laktovej opierky.

Skvelou správou pre zákazníkov je aj lepšia cena. Atraktívny crossover so sériovým pohonom všetkých kolies, bohatou výbavou už v základe a skvelými jazdnými schopnosťami je od začiatku roka 2016 k dispozícii už od 19550 €, pričom Subaru optimalizovalo ceny všetkých motorických a výbavových verzií. ■

Modernizácia sa najmarkantnejšie podpísala na svetlometoch, ktoré ovládla LED technológia.



Nielen nový volant: zmenila sa i konfigurácia a ovládanie stredového displeja, horný dostal nový ovládač na stredovej konzole. Tretí displej medzi budíkmi má teraz novú grafiku.

Systém Subaru STARLINK zabezpečuje pripojenie na internet, jeho súčasťou sú na mieru vyvinuté aplikácie.



# Pridajte sa k lídrovi na lízingovom trhu

ČSOB Leasing je lídrom na slovenskom lízingovom trhu s ponukou komplexných lízingových a poisťovacích riešení. Svoje vedúce postavenie na slovenskom trhu si spoločnosť upevnila akvizíciou 100-percentného obchodného podielu v spoločnosti VB Leasing SK.



„Úspešne sme v minulom roku nadviazali spoluprácu s importérom vozidiel značky Subaru. Zákazník tak priamo u predajcu vozidiel na jednom mieste zrealizuje výber vozidla, podpis zmluvy a taktiež aj poistenie. Vybrať si môže z ponuky štandardných produktov, medzi ktoré patrí finančný lízing, spotrebný úver a čoraz obľúbenejší operatívny lízing so službami,“ hovorí Petra Kubová, riaditeľka značkového financovania ČSOB Leasing. „Počas našej dvadsaťročnej histórie sme vytrvalo a systematicky sledovali cieľ byť najlepšou lízingovou spoločnosťou v segmente firemných zákazníkov. Našou silnou stránkou je jedinečný obchodný model, ktorý nám umožňuje pristupovať k zákazníkom podľa ich individuálnych potrieb a priniesť im riešenia presne šité na mieru,“ spresňuje.

Štandardnou súčasťou ponuky financovania prostredníctvom služieb spoločnosti ČSOB Leasing je poistenie vozidiel. Dcérska spoločnosť ČSOB Leasing



poisťovací maklér ponúka výhodné poisťné sadzby na financované predmety počas trvania lízingovej zmluvy či po jej ukončení, ako aj na spoločnosťou ČSOB Leasing nefinancovaný majetok.

„Ako prvá lízingová spoločnosť sme pre našich zákazníkov spustili zákaznícky web portál, na ktorom získajú okamžitý prístup k informáciám o svojom lízingu. Z pohodlia domova či kancelárie si tak môžu vyhľadať údaje o ich vozidle a platbách, oznámiť poisťnú udalosť a zistiť stav jej riešenia, podať žiadosť a skontrolovať jej spracovanie,“ vymenúva Petra Kubová.

Už aj medzi podnikateľmi na Slovensku sa dostáva do povedomia produkt operatívny lízing. Ide o krátkodobý prenájom vozidiel, pri ktorom má zákazník nulové vstupné náklady a neviaže vlastné zdroje. V oblasti operatívneho lízingu dokážeme ponuku prispôsobiť potrebám a požiadavkám spoločností s väčším vozovým parkom, ale aj menším podnikateľským subjektom či súkromným osobám. Ponuku financovania a služieb vieme pripraviť pre nové osobné vozidlá. Zákazníci značky Subaru sú tak odbremenení od akejkoľvek administratívy súvisiacej s prevádzkou vozového parku. „O našej prozákazníckej orientácii svedčí v prípade operatívneho lízingu aj to, že našim zákazníkom dokážeme poskytnúť veľkoodberateľské zľavy už pri obstaraní len jedného vozidla, ako aj garanciu výšky nastavenej splátky a zostatkovú hodnotu vozidla,“ dodáva Petra Kubová. •



# Kráľovné púšte

Dve kamarátky, Subaru XV a obrovské odhodlanie postavili sa krutým podmienkam marockej púšte. Offroadovú súťaž, na ktorej si upravené Jeepy, Land Cruisery a Patroly vylámali spojky a ukrútili diferenciály, Subaru nielenže prešlo, ale dokonca zvíťazilo medzi 71 súťažiacimi v kategórii žien!

Foto: Jess Watt a Kfoto





**P**o expedícii za Severný polárny kruh a zimnom dobrodružstve v Alpách to asi chcelo trochu tepla. Ale, ako to už býva, všetko sa začalo úplnou náhodou, keď sa Corinne Copreni a Jess Watt od svojho kamaráta Matta cez Facebook dozvedeli, že sa chystá na Maroc Challenge. Na Fiate Punto! Samozrejme, tento šialený nápad nemal dobrý koniec a Matt svoje Punto rozbil hneď počas prvého dňa rely.

Corinne len zo žartu vyhlásila, že ide aj ona – do štartu marockej rely v marci 2016 zostával mesiac – na čo ju Matt skontaktoval s organizátormi. Corinne teda poslala mail do európskej centrály Subaru, aby presondovala možnosť zapožičania auta, a do 24 hodín dostala ok! Obe Kanadanky nafasovali to isté sériové XV, s ktorým už prešli do Mongolska a späť, obuli ho do pneumatík určených do piesku, namontovali kryt pod motor zo značkového príslušenstva Subaru, do kufra nabalili gurtne a sušené potraviny - a vyštartovali. Po vlastnej osi išli do španielskej Jumilly, kde nasadli na trajekt do Maroka.

### BUGZILLA MEDZI MAMUTMI

„Keď sme sa postavili na štart medzi veľké offroady s našou BugZillou, nikto zo 107 účastníckych tímov neveril, že to dáme,“ hovorí Corinne, ktorá celú púštnu rely odšoférovala. XV s benzínovou jedna-šestkou a manuálnou prevodovkou vyzerala pri nadopovaných koráboch ako malá myška.

„Nemali sme však žiadny problém. Teda iba jeden – pri jazde cez fes-fes, ako sa hovorí rýchlym pieskovým úsekom, sme odtrhli zadný nárazník. Na káblí, cez ktorý je pripojené ►



Vyhrali sme! Obrovská radosť Jess a Corinne (zľava), ktoré skončili najlepšie medzi 71 ženami a získali aj ôsme miesto v kategórii Adventure.

Oceľovo chladný pohľad Corinne za volantom hovorí o tom, že má všetko pod kontrolou. Pri navigátorke Jess si nie sme istí, či jej výraz znamená zdesenie alebo erupciu adrenalínovej radosti.



Amatérky Corinne a Jess so sériovým autom excelovali medzi profi vodičmi na upravených offroadoch.

Nočná romantika v kempe pred ďalším náročným dňom.

- ▶ *osvetlenie, sme ho ťahali ešte pekný kus, kým sa dalo bezpečne zastaviť. Potom ho Jess nožnicami odstrihla a naložila do auta – XV má vnútri fakt kopy miesta!* Dievčatá potom pár dní jazdili „s holým zadkom“ kvôli ťažkému terénu, kde by nárazník zrejme opäť stratili, aby im ho neskôr pripevnil mechanik organizačného štábu.

Corinne a Jess totiž nemali ani žiadnu technickú podporu, všetko si riešili samé.

### **NIKDY SA NEVZDÁME!**

„Organizátori každý deň čakali, že to vzdáme, alebo to nevládne naše auto. A každý deň sme im ukazovali, ako

„Dievčatá ukázali, že na púštnu rely netreba tím technikov, podporné vozidlá, miliónové vybavenie a špeciálne pripravený automobil. Stačí vám jedno Subaru a trocha bláznivej odvahy.“



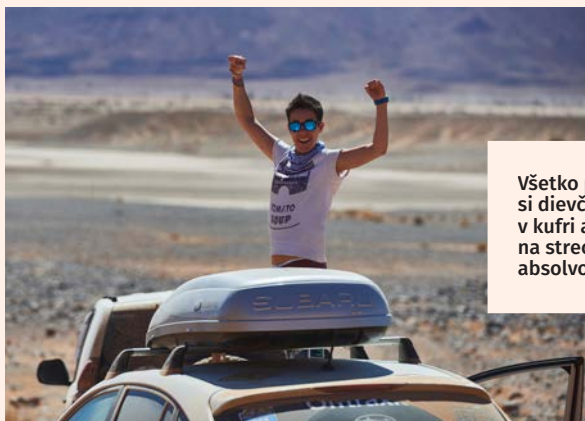
veľmi sa mýlia,“ smeje sa Corinne. „Jedným z najlepších momentov bolo, keď sme pomaly traverzovali hlbokým saharským pieskom, kde ostatné autá zapadli.“

Ani dievčatá sa nevyhli horúcim chvíľam, keď spadli pod 50-metrovú dunu, odkiaľ ich museli vyťahovať. No to bolo počas marockej rely úplne bežné. Zvládli však všetky brody rozbahnených riek i záverečný výjazd na takmer kolmý skalnatý vrch (sklon 65 %), ktorý korunoval posledný deň súťaže. V stúpaní navyše dostali defekt!

Každý večer púštného maratónu po prejazde cieľovou páskou vítal dievčatá čím ďalej tým väčší potlesk. „Girls car“, ako posádku prezývali, navigovala Jess, ktorá je profesionálnou fotografkou, pričom používala navigačnú aplikáciu v iPhone s nastavenými waypointmi, zariadenie SPOT zasa ukazovalo ich polohu organizátorom. Rodená Talianka Corinne, ktorú volajú aj dynamo pre jej neskrtnú energiu, pevne držala volant. Dvojčlenný tím Offtrax chcel ukázať, že na púštnu rely netreba tím technikov, podporné vozidlá, miliónové vybavenie a špeciálne pripravený automobil. Stačí vám jedno Subaru a trocha bláznivej odvahy. „Nie je ľahké byť ženou v tomto športe, ale milujeme ho a tešíme sa, že so Subaru toho v budúcnosti dosiahneme ešte viac!“ vyhlásili v cieľi Corinne a Jess. :



Kompletné technické zázemie dievčenského tímu Offtrax: jedno Subaru, jeden stan, jedna bandaska na benzín, druhá na vodu a sušené potraviny.



Všetko potrebné si dievčatá viezli v kufri a v „truhle“ na streche, s ktorou absolvovali celú rely.

# S čistým štítom



Keď si dvaja bratrance v roku 2008 kúpili farmu, ani zďaleka netušili, čo ich čaká. Právnik a ekonóm sa však pobili s veternými mlynmi byrokracie a ekonomickými pascami, aby vybudovali čisté ekologické hospodárstvo, produkujúce mäso najvyššej kvality.

Foto: Farma Kuchyňa a DRIVE magazín

**C**hceli kvalitné potraviny pre svoje deti a rodiny a keďže zohnať ich v obchodoch je dnes takmer nemožné, kúpili si farmu. Tento moment zásadne zmenil ich životy. Kým JUDr. Marek Bartovič sa dovtedy živil ako právnik, jeho bratranec Ing. Michal Novák ako ekonóm. Dosť netypická zostava farmárov sa s elánom pustila do obnovy spustnutej farmy v obci Kuchyňa na Záhorí, aby postupne odhaľovali nášlapné míny po bývalom majiteľovi.

## ŤAŽKÝ ROZBEH

„Čakalo nás veľa práce na všetkých frontoch. Neboli tu skoro žiadne stroje, museli sme nakúpiť nové na lízing. Privítal nás zanedbaný stav polí, lúk a pasienkov, stádo hovädzieho dobytku, zložené zo zmesi plemien, bolo v zlom stave, nebolo riadne kŕmené,“ spomína Marek Bartovič. „Museli sme sa sústrediť na to najdôležitejšie, čo tu bolo, teda stádo, a dávali sme do poriadku polia, aby sme zlepšili krmovinovú základňu.“

Michal Novák predtým spravoval farmu pre zahraničného investora, takže isté skúsenosti mal. „Vždy ma ťahala prvovýroba, chcel som robiť niečo hmatateľné. Boli sme mladí a naivní, tak sme do toho išli ☺. Ak by sme vedeli, čo nás všetko čaká, rozhodovanie by bolo podstatne dlhšie. Vzhľadom na to, že sa nám zatiaľ podarilo prežiť, tento krok neľutujem, ale je pravda, že je to veľká záťaž,“ konštatuje. Nakoniec skončil na farme na sto percent: z Bratislavy sa priamo do objektu aj s rodinou presťahoval, pretože farma si vyžaduje neustálu ľudskú prítomnosť. Napriek tomu, že ju strážia traja ostri, poriadne veľkí psi.

## STABILIZÁCIA

Napriek problémom sa však dvojici entuziastov podarilo situáciu zvládnuť a stabilizovať plemenný aj kondičný stav stáda. To má dnes cez 600 kusov dobre vykŕmeného dobytku, ktorý má k dispozícii takmer 400 hektárov pastvín. Materské stádo a teľatá, primárne plemien Limousine



Stádo má dnes cez 600 kusov dobre vykŕmeného dobytku, ktorý má k dispozícii takmer 400 hektárov pastvín.

Stádo zložené primárne z plemien Limousine a Charolais je celoročne vonku.

a Charolais, chované výlučne na mäso, sú celoročne vonku. Zvyšných vyše 600 hektárov sa využíva na pestovanie krmiva či ako lúky, kde sa zberá seno. Až 98 % krmiva si farmári pestujú sami. Dobytku totiž nestačí len sa napásť. „Musia mať vyváženú kŕmnu dávku, v zimnom období to predstavuje denne zhruba 14 ton krmiva,“ upozorňuje Michal Novák.

## VŠETKO ZDRAVÉ

Trend zdravých potravín na Slovensku silnie. „Ak sa človek zaujíma o to, čo sa dáva do potravín, je často zdesený,“ hovorí Marek Bartovič. Aj preto sa na Farme Kuchyňa používajú postreky iba výnimočne. „Snažíme sa, aby pôda bola živá. Pôdne baktérie, ktoré sú pre ňu prirodzené, nám pomáhajú likvidovať choroby. Nemáme bio certifikát, ale iba z dôvodu vysokej administratívnej záťaže, čo by zvýšilo cenu našich produktov. Radšej sa sústreďujeme na poriadnu prácu ako na administratívu, ktorej je aj tak dosť.

Dá sa však povedať, že na 99 % fungujeme v bio režime. Nemáme svedomie pustiť na trh pre iných ľudí nič, čo nie je v najvyššej kvalite.“

Výsledkom zdravého prostredia a krmiva je mäso, ktoré inak vyzerá aj chutí. „Je rozdiel, či urobíte rýchlovýkrm so silážou, alebo sa s tým hráte a dáte zvieratám lucernovú senáž. Hmotnosť nejde hore až tak rýchlo, ale zvieratá aj tak naberajú veľmi slušne. Nechávame si len tie najlepšie kusy, takže sa nám za optimálnych podmienok, bez hormónov a hory močoviny v kŕmnej dávke, darí dosiahnuť až dvojkilové prírastky hmotnosti za deň. Mali sme býka - rekordéra, ktorý dokázal pribrať v určitej rastovej fáze 3,4 kg živej váhy za deň,“ dopĺňa Michal Novák.

## PRIDANÁ HODNOTA

Farmári pôvodne predávali dobytok v živom, no najvyššia pridaná hodnota tým išla z firmy preč. Preto sa v roku 2012 rozhodli postaviť si vlastný bitúnok, čo sa im napriek ►

”Pracujeme tu aj s hnojom, no táto práca naplňa dušu viac ako v biznis centrách, kde sme pôsobili predtým.



Netradičná zostava: Marek Bartovič a Michal Novák (zľava) zásadne zmenili svoje životné smerovanie a postavili zanedbanú farmu na nohy.

► množstvu byrokratických prekážok podarilo. „S peniazmi z eurofondov sme radšej nerátali, a dobre sme urobili,“ smeje sa Marek Bartovič a ako paradox dodáva, že 90-stranovú environmentálnu štúdiu museli odovzdať nielen na DVD, ale aj v jedenástich vytlačených kópiách. „To je pekná ochrana životného prostredia!“ Nasledovalo množstvo ďalších posudkov. Okrem iných absurdít museli získať kladné stanovisko ministerstva obrany, že vzhľadom na blízkosť vojenskej základne v Kuchyni bitúnok neohrozí obranyschopnosť Slovenskej republiky. „A to sme bývalú maštaľ rekonštruovali len zvnútra. Dostali sme vyjadrenie, že nesmieme postaviť budovu s plochou, kolmou na radar, väčšou ako 100 x 21 metrov! To by sem musela chodiť polovica dobytká z celej Európy.“

### MÄSO CEZ INTERNET

Bitúnok umožnil farmárom priniesť na trh mäso z vlastného chovu a hoci nerobia žiadne marketingové akcie, predávajú všetko. Až 99 % zákazníkov sa k nim dostalo cez referencie od známych. „V portfóliu máme viac ako 900 fyzických osôb, reštaurácie, hotely. Momentálne od nás odoberá

supermarket Yeme a najnovšie aj Metro v rámci okruhu produktov od lokálnych producentov. Retazce sme pritom odmietali, ale Metro nás samo oslovilo a ponúklo nám férovú špecifickú zmluvu pre malých dodávateľov,“ uvádza Michal Novák.

Farma Kuchyňa prijíma objednávky od zákazníkov – fyzických osôb cez internet. Samozrejme, nejde o klasickú formu donášky kuriérom o tri pracovné dni, to by pri čerstvom mäse nebolo možné. Objednávku si treba vyzdvihnúť na výdajnom mieste, prípadne vám ju priamo z farmy doručia domov. Táto forma je však možná iba v určitých častiach Bratislavy. Zákazník sa môže registrovať cez webovú stránku, pričom sa momentálne dokončuje nová, ktorá bude interaktívnejšia i krajšia.

### SKONČIL PRI SUBARU

Michal Novák už viac ako rok jazdí na dieselovom Foresteri. „Mal som Octaviu aj Superb a keď som hľadal ďalšie auto, kritériom bol pohon 4x4 a vyššia svetlá výška. Jazdíme po poľných cestách, no niekedy ideme aj do ťažších podmienok, najmä ak je povrch rozbahnený. Bolo teda jasné, že bežné osobné auto to nemôže byť. Zvažovali sme Octaviu Scout, VW Tiguan i Passat Alltrack, Hondu CR-V aj ďalšie modely. Potrebovali sme auto, ktoré je dobré na bežných cestách, ale viem na ňom vyraziť na kontrolu polí bez toho, aby som musel presadať.“ Nakoniec padlo rozhodnutie na Forester. „Vedeli sme, že Subaru je stabilná značka a Forester spoľahlivé auto, ktoré má dobrú priechodnosť terénom a niečo vydrží. Veľa urobil aj sympatický prístup predajcu. Najazdil som na ňom už viac ako 50 000 km a som spokojný.“



Krmivo bez hormónov, čisté prostredie bez chémie a úžasný ľudský prístup k zvieratám sa odráža v kvalite mäsa.



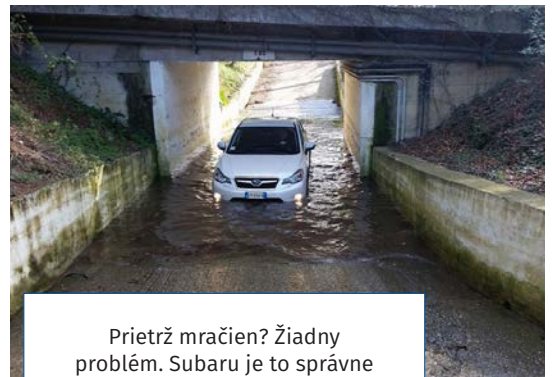
Unikát: Mäso špičkovej kvality sa dá od farmárov objednať cez internet.

# Online drift

Život v komunite Subaru pulzuje rýchlo ako piesty boxer motorov. Podriftovali sme na sociálnych sieťach, aby sme zistili, čo je nové vo svete.



V španielskej Barcelone sa 1. mája uskutočnil prvý ročník súťaže SUBARU TRIATLON CROSS. Borci najskôr plávali 750 m v mori, nasledovalo 21 km s viacerými prevýšeniami na horskom bicykli a na záver päťkilometrový beh.



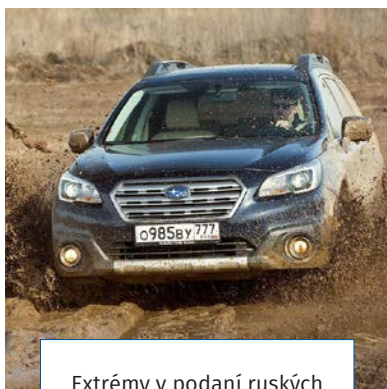
Prietrž mračen? Žiadny problém. Subaru je to správne auto pre klimatické zmeny, ako ukazuje táto fotka z talianskeho facebooku.



Tomu sa hovorí láska k značke 😊.



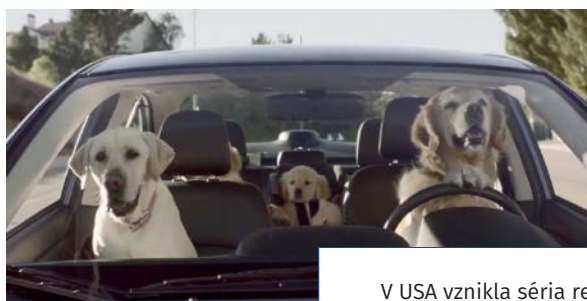
Subaru BRZ drví súperov v rámci ruského seriálu pretekov produkčných automobilov. V Smolensku dominoval Maxim Černev v oboch pretekoch.



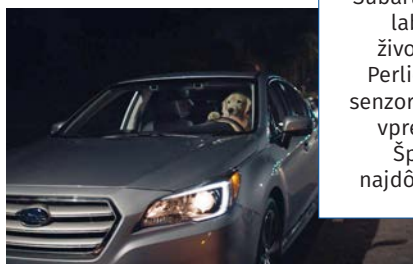
Extrémy v podaní ruských subaristov: Outback v drifte na snehu a pri prejazde v dosť náročnom teréne.



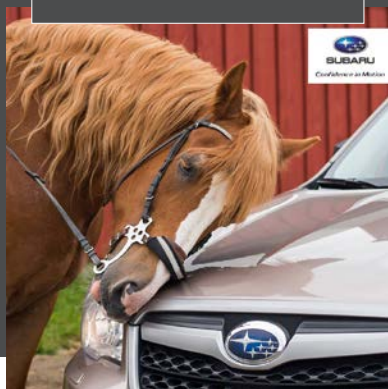
31 rokov, 312 000 najazdených míľ (500 000 km), pôvodný motor aj prevodovka. Toto Subaru BRAT v USA stále jazdí a majiteľ je naň patrične hrdý.



V USA vznikla séria reklám, v ktorých na Subaru šoférujú psy. Príbehy privedú rodinku labradorov ku kaderníkovi či do iných životných situácií, bežných skôr pre ľudí. Perličkou je ukážka fungovania dažďového senzora, ktorý stiera sliny buldoga, riadiaceho vpredu idúce auto s otvoreným oknom... Špeciálna reklama sa vysielala počas najdôležitejšieho zápasu roka, Super Bowlu.



Subaru milujú aj naši domáci miláčikovia, ukazujú Taliani a oficiálny facebook značky zaplavujú ich fotkami.



U nás zima nestála za nič, no v Škandinávií je to predsa len troška iné. Na Subaru Snow Drive v nórskom Dagali sa jazdilo v hlbokom snehu, excelovali všetky modely vrátane Levorgu a WRX STI. Driftovanie na ľade na STI, obutom do pneumatík s hrotmi, sa radí medzi nezabudnuteľné zážitky.





Foto mesiaca máj na reddit: fanúšikovia Subaru zahlasovali za toto nádherné STI.



Keď nemáme terén nablízku, urobíme si ho pred showroomom, rozhodli sa talianski dileri a pre zákazníkov usporiadali AWD DAYS, na ktorých im predvedli fungovanie symetrického pohonu všetkých kolies.



V Japonsku sa už tradične konajú veľké stretnutia fanúšikov Subaru. Mnohí prídu na skutočných skvostoch, fabrika zasa vytiahne z depozitu historické modely v perfektnom stave. Je sa naozaj nielen na čo pozeráť, ale aj na čom previezť.



Američania sú posadnutí rekordmi a tak Subaru of America vyzbrojilo WRX STI na trať cestného okruhu na ostrove Isle of Man, na ktorom sa jazdia legendárne motocyklové preteky TT alias Tourist Trophy. Cieľ? Prekonať rýchlostný rekord na 37 míľ dlhej trati.

Pokúsi sa o to rely jazdec Mark Higgins. Inak, držiteľom aktuálneho rekordu je tiež Subaru, v roku 2014 ho WRX STI zajazdilo za 19 minút a 15 sekúnd s priemernou rýchlosťou 189 km/h. Uf.





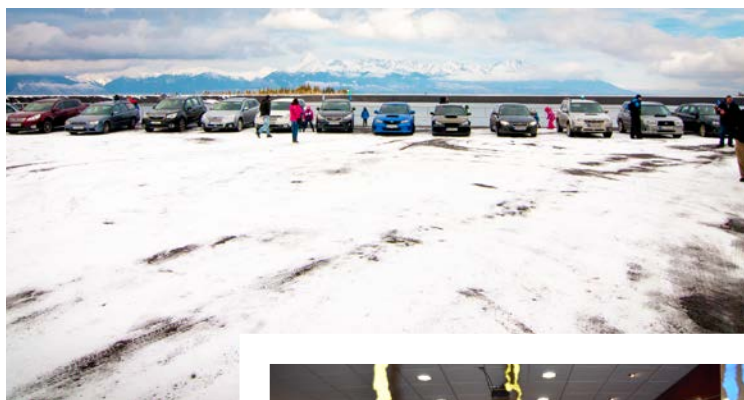
# Klubový rekord

Rekordných 54 áut sa zúčastnilo na 7. ročníku zimného zrazu Slovenského Subaru klubu. Májová akcia bola zasa v znamení driftov, revu motorov a spálených pneumatík.

**N**ajviac Subaru na meter štvorcový by ste v prvý februárový víkend našli na Liptove. Stretlo sa tu rekordných 54 áut a takmer stovka účastníkov. Zlatým klincom tradičného zimného zrazu bol paralelný slalom na letisku v Liptovskom Ondreji, kde si subaristi užili rýchlosť, zábavu, mrazivé počasie a napriek slabej zime aj – hoci skromnejšiu – snehová nádielku. Akcia sa začala už tradične piatkovým stretnutím v hoteli, odkiaľ v sobotu ráno odštartovala spanilá jazda na letisko.



Subaru ovládlo Liptov: Spanilá jazda na letisko.



Spoločné foto pri elektrárni Čierny Váh s nádhernou panorámou.

Tu už čakal motoristický novinár i rely jazdec Rasto Chvála, s ktorým klub spolupracuje od svojho založenia. Rasto a jeho tím pripravili trať slalomu a zabezpečovali odborný dohľad, aby všetko prebehlo bezpečne a férovo. O guláš, občerstvenie a hudbu sa postarala breznianska partia okolo srdciara subaristu Švajka, ktorý v nedeľu na letisku so svojím rely špeciálom urobil exhibíciu a povozil niektorých členov klubu. Záver zrazu patril spoločnej jazde na elektrárň Čierny Váh.



Deti sa zabavili na karnevale a tvorivých dielňach, na letisku súťažili v stavaní snehuliakov.



Paralelný slalom: zážitok pre jazdcov i divákov.



Trofeje pre troch najlepších jazdcov. Smutní neboli ani tí, čo nejazdili najrýchlejšie, na svoje si prišli v tombole s množstvom cien.

## ZO ZIMY DO TEPLA

Horúce počasie i rozžeravené výfuky: ďalší zraz Slovenského Subaru klubu sa konal koncom mája na okruhu Slovakia Ring pri príležitosti akcie Power Fest. Prvý deň bol o stretnutí, debatách, jazdení na motokárovej dráhe, výlete na priehradu v Gabčíkove a neskorom obede a občerstvení v kolibe pri Vodnom diele.

Jazdenie na motokárovej dráhe malo taký úspech, že vznikla myšlienka zorganizovať v tejto oblasti letný klubový zraz a dráhu prenajať na niekoľko hodín len pre náš klub. Možnosť na ubytovanie, kúpanie, jazdenie a podobne je tu veľké množstvo.

Druhý deň bol o motoršporte na Slovakia Ringu. Program bol naozaj nabitý. Od šprintov, driftov až po tuning so všetkými disciplínami. Bolo sa na čo pozerieť naozaj po



Jazdenie na motokárovej dráhe malo veľký úspech.



Subaristi na Slovakia Ringu.

celý deň. Kto chcel, mal možnosť si vyskúšať šprint na profi dráhe s časomierou. Počas našich voľných exhibičných jazd sa predviedol aj Švajkoteam a ukázal aspoň niečo zo svojho umenia v krátkej šou.

Deň sa skončil už tradičnou tombolou. Kto nebol, môže ľutovať, ale o rok bude mať opäť šancu zúčastniť sa a užiť si krásne dva dni plné fantastických ľudí z rodiny Subaru. :

Stretnutie v Bratislave pred cestou na Power Fest.



# Napísali o nás

## AutoBild

Športovú stránku Levorgu podčiarkuje držanie stopy a ostré riadenie, ktoré asi najviac pripomína WRX STI.

### Dobrá alternatíva

Vyskúšali sme nové Subaru Levorg, patrí k najlepším kombi v nižšej strednej triede

**N**ové Levorg je ostrejší prvý v triede, ktorý má v rukách jazdeckých novinárov. Rozhodol sme sa na výskumnú jazdu Levorgu 2.5 na našom území, aby sme sa mohli presvedčiť, či je to naozaj tak, ako sa píše v zahraničných testoch. Levorg je naozaj výborný, ale nie je to ten najlepší v triede. V tomto článku sa dozvieme, čo Levorg ponúka a čo nie.

**Subaru Levorg 2.5** (180 kW, 245 kV, 2.5 litra, 200 Nm, 6.9 sekundy, 180 km/h, 18.9 l/100 km, 1.8 TSI 4x4 COMBI)

**NÁŠE HODNOTENIE**

Spôsobnosť: ★★★★★  
 Sprievodnosť: ★★★★★  
 Manévrovateľnosť: ★★★★★  
 Komfort: ★★★★★  
 Cena: ★★★★★

**CELKOVÝ SKóre 4.5**

**VERDICT:** Levorg je výborný, ale nie je to ten najlepší v triede. V tomto článku sa dozvieme, čo Levorg ponúka a čo nie.

MARTIN DOMČEK

### BOXER S PREPLŇANÍM

Subaru pokrýva v triede robí viac než akékoľvek iné náročné vozidlo. Spôsobom vstupu a výstupu, ako aj výkonom.

**K**ombi Levorg 1.8i Sport je výborný, ale nie je to ten najlepší v triede. V tomto článku sa dozvieme, čo Levorg ponúka a čo nie.

**Subaru Levorg 1.8i Sport** (110 kW, 150 kV, 1.8 litra, 170 Nm, 8.5 sekundy, 180 km/h, 6.9 l/100 km, 1.8 TSI 4x4 COMBI)

**PROCESNÝ VOZIDLO A ERGONOMICKÝ ZÁŽITOK RŮZNOMERNE POUŽÍVATEĽNÝ**

**Subaru Levorg 1.8i Sport** (110 kW, 150 kV, 1.8 litra, 170 Nm, 8.5 sekundy, 180 km/h, 6.9 l/100 km, 1.8 TSI 4x4 COMBI)

## Plus7dni

Subaru Levorg patrí k najlepším kombikom v nižšej strednej triede.

## Nový čas

Vysoké, mohutné kombi v nás zanechalo celkovo veľmi dobrý dojem. Outback ponúka pocitvú japonskú techniku v spojení s nadpriemerným komfortom.

### Subaru Outback 2,5 CVT

#### Prekvapilo najmä spotrebou

Vďaka terénnej kombe, príkromu výškovému skóre SUV a bezúdržbovým motorom a prevodovkou CVT, prináša najviac pozitívnych poznatkov.

**Miesta na rozdelenie**  
 Prerokovanú ponuku je na veľkých mestských uliciach. Vďaka tomu je Outback veľmi pohodlný. Práve tu sa najviac objavujú problémy. Práve tu sa najviac objavujú problémy. Práve tu sa najviac objavujú problémy.

**Subaru Outback 2.5 Lineartonic** (120 kW, 165 kV, 2.5 litra, 200 Nm, 8.5 sekundy, 180 km/h, 6.9 l/100 km, 1.8 TSI 4x4 COMBI)

### Tradícia zaväzuje

Kombinácia športového auta s karosériou typu SUV a viazne priamo na automobilku Subaru

**N**áročný športový SUV, ktorý je v súčasnosti najlepší v triede. V tomto článku sa dozvieme, čo Levorg ponúka a čo nie.

**Subaru Outback 2.5 CVT** (120 kW, 165 kV, 2.5 litra, 200 Nm, 8.5 sekundy, 180 km/h, 6.9 l/100 km, 1.8 TSI 4x4 COMBI)

**NÁŠE HODNOTENIE**

Spôsobnosť: ★★★★★  
 Sprievodnosť: ★★★★★  
 Manévrovateľnosť: ★★★★★  
 Komfort: ★★★★★  
 Cena: ★★★★★

**CELKOVÝ SKóre 4.0**

**VERDICT:** Levorg je výborný, ale nie je to ten najlepší v triede. V tomto článku sa dozvieme, čo Levorg ponúka a čo nie.

## Plus7dni

Motor Forester XT sa vám zapáči ihneď. Šliapnete na to a budete vedieť, že konštruktéri zapracovali na jeho prejave. Je taký, ako má byť, Forester je dynamický.

Auto Gratis

Podvozok Levorgu sa podarilo naladiť tak, že vyváženými jazdnými vlastnosťami nie je nič dlhší povesti áut značky Subaru, no zároveň dokázal príjemne prevkapiť svojim komfortom.

**INDIVIDUÁL**

Subaru Levorg len takto jazdiť nie sme nikomu z vás. Počas jazdy sa môžete cítiť ako v aute, ktoré bolo špeciálne navrhnuté práve pre vás. Každý z nás má svoje vlastné požiadavky na vozidlo. Preto sme si vybrali najlepší model Levorgu a pripravili pre vás výročnú jazdu. Naša jazda sa bude odohrávať v rámci Slovenska a vy budete mať možnosť získať aj ďalšie výhody. Preto sa pripravte na výročnú jazdu. Naša jazda sa bude odohrávať v rámci Slovenska a vy budete mať možnosť získať aj ďalšie výhody. Preto sa pripravte na výročnú jazdu.

**TECHNICKÉ ÚDAJE**

Model	Subaru Levorg
Typ motora	2.0i
Príkon (kW)	110
Príkon (PS)	150
Maximálna rýchlosť (km/h)	185
0-100 (s)	8,2
Spotreba (l/100km)	6,1 - 7,9
Spotreba (l/100km)	6,1 - 7,9
Spotreba (l/100km)	6,1 - 7,9
Spotreba (l/100km)	6,1 - 7,9

**TEST: Subaru Levorg 1,6 DiT CVT - maximálny zážitok z kombi**

O Subaru Levorg možno už dnes písať ako o jednom z najlepších áut tohto roka. Mäkkedy sa stane, že od testovaného áuta očakávame veľa a to testované auto dokáže pozitívne prevkapiť. Obvykle prevkápajú áuta od ktorých očakávame menej, alebo támer nič. Lenže Levorg prevkapať aj keď sme od neho očakávali veľa. Ponúka totiž ešte viac.

Subaru už niekoľko rokov, v podstate od odchodu Imprezy chýba v ponuke športových áut. Preto sme si vybrali Subaru Levorg. Tento áut je medzi športovými áutami jedným z najlepších. Preto sme si vybrali Subaru Levorg. Tento áut je medzi športovými áutami jedným z najlepších.

Subaru Levorg 1,6 DiT CVT je áut, ktoré sa môže pochvávať svojimi výkonnými vlastnosťami. Preto sme si vybrali Subaru Levorg. Tento áut je medzi športovými áutami jedným z najlepších.

Podkapotou.sk

Levorg prevkapať, aj keď sme od neho očakávali veľa. Ponúka totiž ešte viac. Ukazuje, že jazda s kombi môže byť zážitok.

Systém pohonu všetkých 4 kolies, ktorý je už bežnou výbavou Subaru, nastavíme asi nikto. Počas jazdy sa môžete cítiť ako v aute, ktoré bolo špeciálne navrhnuté práve pre vás. Každý z nás má svoje vlastné požiadavky na vozidlo. Preto sme si vybrali najlepší model Levorgu a pripravili pre vás výročnú jazdu. Naša jazda sa bude odohrávať v rámci Slovenska a vy budete mať možnosť získať aj ďalšie výhody. Preto sa pripravte na výročnú jazdu.

Roadlife.sk

Zopár prémiových SUV by si malo u Subaru objednať školenie na ladenie podvozkov. To, čo Levorg na svojich nízko profilových pneumatikách zvládol, bolo dokonalé. Delikátne! Tleskám, klaniam sa, snímam klobúk a ruky bozkávam.

**OČI, KTORÉ DOZERAJÚ NA BEZPEČNOSŤ**

Subaru Levorg je áut, ktoré sa môže pochvávať svojimi výkonnými vlastnosťami. Preto sme si vybrali Subaru Levorg. Tento áut je medzi športovými áutami jedným z najlepších.

Subaru Levorg je áut, ktoré sa môže pochvávať svojimi výkonnými vlastnosťami. Preto sme si vybrali Subaru Levorg. Tento áut je medzi športovými áutami jedným z najlepších.

Subaru Levorg je áut, ktoré sa môže pochvávať svojimi výkonnými vlastnosťami. Preto sme si vybrali Subaru Levorg. Tento áut je medzi športovými áutami jedným z najlepších.

AutoBild

V zápche dokáže EyeSight auto úplne zastaviť a zase ho rozbehnúť. Rozbehy a spomalenia sú plynulé a najnižší odstup nezaostáva za tým, ktorý by použil vodič. To je rozdiel proti iným aktívnym tempomatom.



## Vyliečený pacient je najväčším povzbudením

Vzťah k precíznej manuálnej práci i k deťom a pôvod z lekárskej rodiny predurčili životné smerovanie Jozefa Babalu. Od začiatku kariéry sa venuje detskej chirurgii. A hoci sa podieľal na oboch operáciách oddelenia siamskych dvojčiat na Slovensku a je priekopníkom jednodňovej detskej chirurgie, s pokorou vraví, že práca chirurga je viac o hodinách na sále a každodennej drine.

**M**UDr. Jozef Babala, PhD. má jedno z najťažších, ale aj najkrajších povolání. Pôsobí na Klinike detskej chirurgie Detskej fakultnej nemocnice s poliklinikou v Bratislave a vychováva aj študentov Lekárskej fakulty UK, kde prednáša a robí odborné stáže i semináre. „Na klinike realizujeme tie najnáročnejšie operácie od novorodeneckého veku až po dovŕšenie 19. roku. Ak si predstavíte 600-gramového nedonoseného novorodenca a 120-kilového 18-ročného adolescenta, máme naozaj širokú škálu pacientov. Zároveň ide o veľmi rozmanitý odbor: musíme mať široký záber, keďže detských pacientov nie je tak veľa ako dospelých.“

MUDr. Babala je presvedčený, že poskytnutie tej najlepšej starostlivosti detským pacientom je možné aj vďaka zdieľaniu skúseností z najvyspelejších zahraničných pracovísk. O to sa snaží ako zvolený člen výkonného výboru

významnej svetovej spoločnosti detskej endoskopické chirurgie (ESPES). Potom operácia v Bratislave prebieha presne tak ako v Londýne, Paríži či Neapole.

### ZA JEDEN DEŇ

Čo môže byť lepšie ako cez deň absolvovať operáciu a večer si lahnúť do svojej vlastnej postele? Špeciálne pre deti, citlivé na zmenu prostredia, je jednodňová chirurgia riešením, ktoré nenaruší krehkú psychiku a prispieje k rýchlejšiemu uzdraveniu. Jozef Babala sa jej začal venovať pred 10 rokmi v rámci nešťátneho zdravotníckeho zariadenia Euromed. „Takto systematicky ju robíme asi ako jediní na Slovensku. V celkovej anestézii sa riešia zákroky, ktoré si nevyžadujú dutinový prístup. Samozrejme, je to náročné na logistiku a manažment, no rodičom i deťom chceme vyjsť maximálne v ústrety. Cieľom je, aby dieťa

nebolo vytrhnuté z domáceho prostredia, bolo stále v kontakte s rodičmi a po troch - štyroch hodinách išlo domov. Ohlasy od rodičov sú vynikajúce," konštatuje chirurg.

## LEKÁR AJ PSYCHOLÓG

MUDr. Babala bol v tíme operatérov pri oboch prípadoch oddelenia siamských dvojčiat na Slovensku, ktoré sú považované za najťažšie chirurgické zákroky. „Je to taký výbuch supernovy či špička ladovca, pod ktorou sa skrýva ostatná práca. Mal som česť byť v tíme profesora Simana i primára Cingela, ale chirurgia je viac o mravčej práci, každodennej drine a nadobúdaní skúseností, ktoré sa mnohokrát nedajú naučiť teoreticky. Musíte si tým prejsť, aby ste mohli odovzdávať.“ Práca s detskými pacientmi má svoje špecifiká, do hry totiž vstupujú emócie rodičov. „Musím k nim pristupovať citlivo, aby som si získal ich dôveru. Nikdy sa netreba hrať na majstra sveta, ktorý všetko dokáže. To je základná chyba v komunikácii, ktorá vie potom urobiť veľa zlého,“ zdôrazňuje Jozef Babala. „Ide aj o spôsob, akým pacientovi podáte pravdu. Netreba zavádzať a dávať si ružové okuliare. Vyliečený detský pacient je veľkým povzbudením. Naopak, ak máme pacienta, ktorému sa nedá pomôcť, je potrebné najstí citlivý prístup k rodičom a nezabúdať na pokoru. Od najmenej operácie až po tú najťažšiu diagnózu, nikdy nesmiete podceňiť žiadny prípad.“ No nie je to jediná psychická záťaž, ktorú so sebou nesie práca detského chirurga. „Vždy idete do operácie s tým, že chcete pomôcť, no sú aj frustrujúce výkony, ktoré potom musíte vnútorne spracovať. Ak robíte veľa ťažkých výkonov, s pacientom, ktorého odoperujete, prežívate dňom i nocou ďalšie dva týždne, sledujete jeho stav, riešite možné komplikácie. Je to záťaž aj na psychiku.“ Chirurg ju kompenzuje športom. „Chodím si zabehať, to mi robí dobre nielen kondične, zároveň si prečistím a zresetujem hlavu.“ No zdá sa, že jeho práca je úväzok na 24 hodín denne. Lekár totiž zároveň priznáva, že aj pri behu uvažuje nad tým, čo pri operáciách urobil dobre a čo by sa dalo urobiť ešte lepšie.

## RELAX ZA VOLANTOM

Ten správny relax si doktor Babala vychutnáva za volantom. Jeho hobby je šoférovanie, no ako hovorí, závisí od toho, čo šoférujete a ako si jazdu užijete. Jeho Outback s 3,6-litrovým šesťvalcom typu boxer pod kapotou mu umožňuje užít si jazdu naozaj plnými dúškami. Keď ho pred tromi rokmi kupoval, kritériom bola bezpečnosť vzhľadom na nehodu manželky, ktorú zažila ako spolujazdkyňa. „Išla s kamarátkou a v pomerne vysokej rýchlosti narazili čelne do stromu. Ak by neboli v aute, vybavenom všetkými bezpečnostnými systémami, asi by skončili veľmi zle.“



**Outback je auto, ktoré má rado výzvy a krásne sa s nimi popasuje, hovorí spokojný majiteľ.**

Do hry vstúpila náhoda, ktorá mala podobu stretnutia so zástupcom Mikony na dovolenke. „Jasně, že sme debatovali o autách. O Subaru som počul, ale v živote by mi nenapadlo, že by som na také auto prešiel. Nakoniec som si bol vyskúšať jednotlivé modely a keďže som potreboval rodinné auto, presvedčil ma Outback. Odjzdil som všetky motorizácie a keď som si nakoniec sadol do verzie s benzínovým šesťvalcom 3.6 s automatickou prevodovkou, od prvej sekundy som si začal jazdu užívať. To robím doteraz, či idem sám alebo s rodinou, je to pre mňa relax. Úžasná je hladká jazda, tichosť prevádzky a to, ako vás auto poslúcha.“

„Možno na prvý pohľad nie je krásne, ale páči sa mi, že je niečím zvláštne, nie je všedné – a nikdy ma nenechalo v štichu, je veľmi spoľahlivé. Sympatické je, že veľa šoférov Subaru sa na cestách zdraví, cítit spolupatričnosť,“ hovorí lekár. A Outback dostal niekoľko šancí, aby svoju výnimočnosť dokázal. „Na ochutnávke vín v juhoslovenskej oblasti sa bolo treba dostať k jednému vinárskemu domčeku po premočenom trávno-ílovitom povrchu. Subaru bolo jediné, ktoré tam vyliezlo. Jazdu na ňom si užívam aj pri nepriazni počasia, keď je škaredo, padá dážď, sneží, Subaru sa tým vie pekne pohrať. Je to auto, ktoré má rado výzvy a krásne sa s nimi popasuje.“



**Priekopník jednodňovej detskej chirurgie na Slovensku MUDr. Babala sa špecializuje aj na laparoskopické a torakoskopické operácie, šetrné k organizmu pacienta.**



# Výnimočný triumf

Napriek katastrofálnym podmienkam na trati dokázalo Subaru WRX STI zvíťaziť na 24-hodinovke na Nürburgringu. V ľadovej búrke ukázal tím Subaru majstrovstvo pilotov i schopnosti techniky.

**P**osledný májový víkend dunel Nürburgring hukotom motorov. Celých 24 hodín tu súperilo viac ako 200 tímov, aby si vo vytrvalostných pretekoch zmeralo nielen schopnosti jazdcov, ale aj výdrž techniky. A Subaru opäť dominovalo: s autom WRX STI NBR Challenge 2016 vyhralo triedu SP3T, určenú pre autá s turbomotormi s objemom do dvoch litrov.

Subaru do pretekov štartovalo z druhej pozície, ktorú získalo v kvalifikácii. Vďaka skvelej práci celého tímu sa prepracovalo na prvú priečku, ktorú si udržalo až do

cieľa. Za 24 hodín zvládlo WRX STI 121 kôl, čo predstavuje vzdialenosť 3070 kilometrov. Za volantom sa striedalo kvarteto pilotov. Medzinárodnú posádku tvorili Holanďan Carlo van Dam, Nemci Marcel Lasée a Tim Schrick a Japonec Hideki Yamauchi.

## ZÁZRAČNÝ MANÉVER

Preteky však neboli ani zďaleka také jednoduché. Hoci sa štartovalo za sucha, búrka s krúpami premenila už vo štvrtom kole trať na ľadový tobogan a autá z neho začali



vyletovať jedno po druhom. Von z trate išlo aj Subaru, no Carlo van Dam ho geniálnym ťahom dostal späť na okruh, pričom sa mu zázračne podarilo vyhnúť hroziacej kolízii s havarovaným automobilom, ktorá by znamenala koniec. Prišla červená vlajka, preteká boli pre silný dážď prerušené, niektoré autá vrátane WRX STI sa dostali do boxov po vlastnej osi, s inými mali plné ruky práce odťahovky. Víťazstvo po reštarte je o to cennejšie, že súťažné vozidlo bolo postavené na základoch bežného produkčného WRX STI, aké si môže kúpiť zákazník Subaru. Úpravy, zamerané na aerodynamiku, nastavenie podvozku a manažment motora, ho prispôbili pre potreby špecifického nemeckého okruhu.



Radosť tímu z prvého miesta po absolvovaní posledného kola.



V noci za dažďa sa neosvetlená trať mení na čiernu pascu.

Rýchly nočný pit-stop na mokrej trati. Počasie na Nürburgringu bolo v tomto roku nevyspytateľné.



Krásna ukážka symbiózy mechanikov.



Mokrý? Suchý? Treba byť pripravený na každú alternatívu počasia, no nečakaná búrka prekvapila všetkých. Subaru vtedy na trati predvádzalo zázraky vďaka pilotovi Carlovi van Dam a symetrickému pohonu všetkých kolies.



Foto: Stanislav Janeček

# BEŠTIA

Zamračený drzý pohľad, brutálny výkon a zrýchlenie superšportu. Forester STI sa po úpravách premenil na raketu na kolesách.

**T**akto vyzerá hľadanie vnútornej krásy v praxi. Keď si Rasto Vršanský kúpil Forester STI, pustil sa do ďalších technických úprav. A to mal šťastie, že žije v Anglicku – inde v Európe sa totiž tento model nepredáva. Vysvetlenie je jednoduché: estéičkový Forester je určený pre domáci japonský trh a ako je známe, v Japonsku sa jazdí vľavo. Rovnako ako vo Veľkej Británii a presne naopak ako inde v Európe, kde vám auto s volantom na opačnej strane jednoducho nezaregistrujú na značky. „Subaru som si vybral ako auto, ktoré spĺňalo moje požiadavky. Pohon 4x4, spoľahlivé, nie príliš veľké, dostatočne rýchle. A hlavne model Forester STI,“ hovorí Rasto s úsmevom.

## MONŠTRUM

Tuning máva dve podoby: okrasnú a funkčnú. Toto je jasný prípad tej druhej: úpravy posunuli Forester STI o niekoľko levelov vyššie. Rasto sa pre ne rozhodol z jednoduchého

dôvodu – chcel zlepšiť jazdne vlastnosti a akceleráciu. To sa aj podarilo. „Mám z toho potešenie a cítim sa aj bezpečnejšie.“

Motor s objemom 2,5 litra z Imprezy WRX STI mal vo Foresteri vzhľadom na iné naladenie pôvodne výkon 240 kW (320 k). To však Rastovi nestačilo a preto prešla pohonná jednotka celkovou prestavbou. Dostala väčšie turbo SCR 42, predný intercooler aj vzduchový filter a sacie potrubie od firmy Perrin. Aj výfukové potrubie je nové od firmy HKS. Auto má Launch Control, Antilag a celkovo štyri mapy, rozdelené podľa výkonu. Tieto úpravy robila svetoznáma firma Scoobyclinic z Anglicka. Výkon Forester STI sa tak zdvihol o celých 100 koní na výsledných 309 kW (420 k)! Auto s ním zrýchli na stovku za fantastických 3,9 sekundy.

Takéto monštrum však musí aj bezpečne jazdiť a vedieť zastaviť. Dostalo brzdy K-sport (8-piestikové vpredu a 4-piestikové vzadu) a tiež elektronicky nastavovací



Rasto vraví, že ďalšie úpravy už neplánuje. No, uvidíme. S tuningom je to ako s čipsami: raz sa do nich pustíte a potom neviete, kedy prestať 😊

podvozok Tein, ktorý pridal na bezpečnosti a jazdných vlastnostiach.

## DOBRE INVESTOVANÉ PENIAZE

Rasto pochádza z malej dedinky pri Žiline a do Anglicka odišiel asi pred 20 rokmi za priateľkou. Má vlastnú stavebnú firmu a upravený Forester STI používa ako bežný dopravný prostriedok. „Aj keď niekedy využívam silu a rýchlosť pre zábavu. Samozrejme, jazdím podľa dopravných predpisov 😊,“ smeje sa hrdý majiteľ, ktorého hobby sú okrem športových áut aj fitness a horské bicykle.

Takýto skvost si nemôže nechať len pre seba, chodíva na tuningové podujatia v Anglicku.

Na okruhu s ním ešte nejazdil, no chystá sa, po úpravách však na offroad, kde sa inak Forestery cítia dobre, musí zabudnúť.



Motor prešiel zásadnou prestavbou, ktorá mu pridala 100 koní výkonu.

Auto bezpečne zastaví výkonné brzdy K-sport.

„Každý sa ma pýta, koľko auto žerie a koľko som už do neho investoval. Takže spotreba v meste je okolo 15-16 l/100 km a mimo mesta 10 litrov. Samozrejme, ak pritlačím na plyn, tak je to omnoho viac. No a do auta som investoval asi dvakrát toľko, čo stálo 😊.“ Podľa jeho nadšenia z Forestera to vyzerá tak, že to boli dobre investované peniaze: vrátili sa mu v radosť z každého momentu za volantom beštie. 🚗

Ako v lietadle: hi-tech kokpit vytuneného Forestera STI.



Elektronicky nastaviteľný podvozok dodala renomovaná firma Tein. Výsledkom sú excelentné jazdné vlastnosti.



# Proti prúdu

Foto: Stanislav Janeček

Nie prvoplánový rýchly zisk, ale filozofia produktov najvyššej možnej kvality priniesla slovenskému výrobcovi LYRA CHOCOLATE svetové ocenenia i záujem zákazníkov.

**G**lobalizační výrobcovia zaplavili trh potravinami z čo najlacnejších surovín, zakonzervovaných poriadnymi dávkami chémie. Na pochopenie ich zloženia budete potrebovať chemickotechnologickú fakultu a po schválení obchodnej dohody s USA aj inžiniersky titul z génovej manipulácie. Alfou a omegou je zisk veľkých korporácií, výroba v oblastiach s najlacnejšou pracovnou silou a sídlo v krajine, kde sa neplatia žiadne alebo úplne mizivé dane. Sú však aj podnikatelia, ktorí rozmýšľajú úplne inak. A rastúce povedomie ľudí, hľadanie alternatív a príklon k zdravým potravinám im dáva za pravdu. Patrí medzi nich aj nitrianska spoločnosť SweetPro, známa pod obchodnou značkou LYRA CHOCOLATE.

Karol Stýblo s obchodnými partnermi začali v roku 2007 dovozom belgických pralínok najvyššej kvality, nasledovala distribúcia kvalitnej horúcej čokolády. „Kaviarne sa nás začali pýtať, čo im vieme ponúknuť ďalšie. Tak sme začali vyrábať vlastnú čokoládu. Postavili sme sa proti veľkým globalizovaným firmám, kúpili sme prvý stroj a baličku a pre malé kaviarne sme vyrábali čokoládky ku káve s ich vlastným logom,“ spomína dnes už Master chef chocolatier.

Napriek vzdelaniu v odbore sa totiž vrhol na ďalšie štúdium a absolvoval Čokoládovú akadémiu v Belgicku, priamo v Južnej Amerike prešiel celým procesom pestovania kakaovníkov od ich vysadenia až po finálnu produkciu pravej čokolády, a všetko zavŕšil kurzom u Francúza Emmanuela Hamona, považovaného za najlepšieho chocolatiera na svete.

## ZLATÁ HVIEZDA

Nebolo to len štúdium pre tituly: Karola Stýbla svet čokolády pohltil a je zážitkom počúvať, ako o ňom dokáže rozprávať. Sám vymýšľa receptúry - a je v tom naozaj majstrom: čokolády LYRA si pripísali už tri ocenenia, ktoré sú ekvivalentom michelinskej hviezdy v gastronómii či filmových Oscarov. Čokoládová Mandala získala v roku 2014 Zlatú hviezdu na súťaži Great Taste Awards v Londýne, aby o rok neskôr hneď dva ďalšie produkty toto absolútorium potvrdili.

V čom je tajomstvo úspechu? „Snažíme sa používať čo najmenej surovín. Namiesto repného cukru dávame trstinový, v niektorých výrobkoch používame kokosový



cukor, ktorý má po stévii najnižší glykemický index, hoci je veľmi drahý. Vyrábame z najkvalitnejších a najčerstvejších surovín, stroje čistíme drahým kokosovým olejom, pretože rastlinný zanecháva pachuť. Chceme byť iní ako 90 % výrobcov, ktorí si dovezú hotovú čokoládu z Belgicka a niečo z nej vytvorí,“ hovorí Karol Stýblo. A realita ukazuje, že je to dobré smerovanie. Potvrdzuje ho každoročný 100-percentný nárast produkcie, ktorej väčšina ide do zahraničia.

## DOLCE VITA

Časť čokolády vyrába LYRA v Kolumbii, kakaové bôby dováža aj z Peru a Dominikánskej republiky. Život v Južnej Amerike však má ďaleko od nášho uponáhľaného kapitalizmu. „Juhoameričania žijú dneškom. Pracujú tak tri dni do týždňa a výplatu majú každý deň, keďže nie je isté, či zajtra prídu do práce. Sú však takto šťastní,“ konštatuje s úsmevom chocolatier.

Aj kakaovníky stále pestujú rovnakým systémom ako ich dedovia, no tým pádom prichádzajú o výnosy. Slovinci preto v Kolumbii rozbehli sociálny program.

„Podporujeme výskumné stredisko v Casa Luker, ktoré sa už 120 rokov venuje výskumu pestovania kakaovníkov. Nedávame neadresné peniaze, ktoré sa v krajinách tretieho sveta zvyčajne minú na iné ako zamýšľané účely, ale chceme, aby si domáci zarobili svojimi rukami, tým, že sa im zvýšia výnosy.“

## PODNIKANIE INAK

Výrobu čokolády a produktov z nej v Ivanke pri Nitre bude firma vzhľadom na rast odbytu rozširovať. Aktuálne má 16 kmeňových zamestnancov, ich počet sa v sezóne,



Umelecké dielo: aj takto môže vyzeráť čokoláda, ktorá navyše fantasticky chutí.

Čokoládové mandaly zaujali a v roku 2014 získali Zlatú hviezdu na súťaži Great Taste Awards v Londýne.

ktorá je v posledných mesiacoch roka, zvyšuje na štyridsať. Tak ako pri čokoláde, iný prístup má vedenie spoločnosti aj k zamestnancom. „Porady nemáme, s kolegami si radšej robíme spoločné raňajky, alebo si pustíme film či ideme s deťmi na kolotoče,“ opisuje filozofiu podnikania šéf firmy. Najnovším plánom je koncept vlastných predajní. Jednu, slovenskú, chce mať LYRA vlastnú, ostatné plánuje zriadiť formou franšízy. Už teraz registrujú záujemcov o partnerstvo vo Viedni, Varšave a v Bukurešti, ďalšia by mala byť v Prahe.

## OD FRANCÚZA K JAPONCOVI

Kým si Karol Stýblo nekúpil Subaru Forester, mal autá francúzskej značky. „Forester sa mi veľmi páčil, kamarát, ktorý má kaviareň v Bratislave, ma na ňom previezol a vtedy som sa preň rozhodol. Subaru si treba vyskúšať. Ak ho už začnete brať ako alternatívu, má veľkú šancu vyhrať.“ Ďalším argumentom bola zostatková hodnota. „Bolo pre mňa neuveriteľné, za akú vysokú cenu kamarát Forester ako jazdeného predal.“

A potvrdilo sa, že diesellový Forester bol dobrou voľbou. „Výborne sa v ňom cítim, veľmi isto. Manželka na ňom jazdila, keď som bol v Južnej Amerike, bola nadšená a potom som mal problém dostať ho naspäť,“ smeje sa producent čokolády, ktorá si svojou kvalitou i nápaditosťou produktov v Európe len ťažko hľadá konkurenciu. ■



# Novinky pod kapotou

Model Levorg priniesol novú koncepciu motora a špičkové bezpečnostné asistenčné systémy.

**P**od kapotou Levorgu sa skrýva nový, prepíňaný 1,6-litrový motor – samozrejme plochý boxer, ktorý je kombinovaný s bezstupňovou automatickou prevodovkou Lineartronic. Nový agregát je postavený na platforme atmosférickej jedna-šestky používanej v modeli XV, avšak ostatnými detailmi sa viac podobá na dvojlitrový prepíňaný motor z modelu Forester XT. V poslednom čase sú motorické zmeny limitované znižovaním emisií so súčasným trendom znižovania spotreby paliva a tak je tomu aj v prípade tohto agregátu. Napriek tomu, že hovoríme o motore prepíňanom turbodúchadlom, výrobca dokázal skombinovať pomer výkonu, množstva emisií a spotreby paliva do vyváženého celku, ktorý vie ponúknuť dostatočne pružnú, ale aj

úspornú jazdu. Podarilo sa to vďaka množstvu úprav, ktoré viedli k zníženiu trenia pohyblivých častí motora a celkovému zefektívneniu jeho účinnosti.

Po prvý raz bol skombinovaný prepíňaný motor s priamym vstrekovaním so systémom automatického vypínania štart-stop. V záujme dosiahnutia nižšej spotreby bola na turbodúchadle implementovaná technológia „downsizingu“. Zvýšením kompresného pomeru a zároveň použitím twin-scroll technológie sa dosiahol krútiaci moment porovnateľný s 2,5-litrovým motorom. Zmenami na turbodúchadle sa tiež vylepšila odozva v nízkom rozsahu otáčok pri súčasnom zvýšení účinnosti prepíňania pri maximálnom výkone. Blok motora bol odlahčený pri zachovaní potrebnej tuhosti. Odlahčením a zároveň povrchovou úpravou vedúcou

k zníženiu trenia prešli aj piesty. Ďalšie zníženie trenia sa dosiahlo zefektívnením chladiaceho systému na bloku a hlavách motora a tiež povrchovou úpravou nasávacích aj výfukových ventilov.

Výsledkom modifikácie nasávacieho systému je kvalitnejšie zmiešavanie palivovej zmesi, zmenou tvaru výfukového systému došlo k redukcii straty tlaku. Úprava vstrekovačov prispela k tichšiemu chodu motora. Ďalším krokom k zníženiu spotreby bolo použitie viackrokového vstrekovania pri vysokých otáčkach motora.

## BEZPEČNOSŤ NA NAJVYŠŠEJ ÚROVNI

Tak ako je zvykom pri všetkých modeloch Subaru, aj Levorg ponúka vysoký stupeň aktívnej aj pasívnej bezpečnosti. V záujme neutrálnej odozvy riadenia a vyššej stability vozidla v zákrutách bol po vzore dravého modelu WRX STI použitý aj v Levorgu **systém ATV – Active Torque Vectoring – aktívne rozdeľovanie krútiaceho momentu**. Počas prejazdu zákrutou je pribrzďované vnútorné predné koleso, čím sa krútiaci moment presúva na vonkajšie koleso. Ku klasickým prvkom bezpečnosti pribudol nový asistenčný systém **SRVD – Subaru Rear Vehicle Detection**. Ten ponúka tri funkcie. Prvou je **BSD – Blind Spot Detection – sledovanie mŕtveho uhla**, kedy radar sníma priestor za a vedľa vozidla a upozorňuje na prítomnosť iného vozidla vo vedľajšom jazdnom pruhu rozsvietením kontrolky vo vonkajšom spätnom zrkadle. **LCA – Lane Change Assist – asistent zmeny jazdného pruhu** v prípade, že dá vodič znamenie o zmene smeru jazdy a v tom momente sa v mŕtvom uhle nachádza iné vozidlo, resp. sa veľkou rýchlosťou približuje vo vedľajšom jazdnom pruhu, kontrolka v spätnom zrkadle sa rozblíka. **RCTA – asistent detekcie okolia vozidla pri cúvaní** v prípade, že cúvate z radu zaparkovaných vozidiel a nemáte výhľad na priestor za vozidlom a v tom momente zachytí radar za vozidlom



Systém Active Torque Vectoring pomáha rýchlejšiemu a bezpečnejšiemu prejazdu zákrut aktívnou distribúciou krútiaceho momentu medzi prednými kolesami.



Zvýšením kompresného pomeru a použitím twin-scroll technológie sa pri 1,6-litrovom agregáte Levorgu dosiahol krútiaci moment porovnateľný s 2,5-litrovým motorom.

## TECHNICKÉ PARAMETRE

**Zážihový štvorvalcový prepíňaný plochý boxer s priamym vstrekovaním paliva a variabilným časovaním sacích aj výfukových ventilov**

Zdvihový objem	<b>1600 cm<sup>3</sup></b>
Vrtanie x zdvih	<b>78,8 x 82 mm</b>
Výkon	<b>125 kW (170 k) pri 4800 – 5600 ot./min</b>
Krútiaci moment	<b>250 Nm pri 1800 – 4800 ot./min</b>
Zrýchlenie 0-100 km/h	<b>8,9 s</b>
Emisie	<b>Euro 6b</b>

pohyb, či už vozidla, cyklistu, alebo chodca, upozorní vodiča akustickým signálom.

Ďalším novým pomocníkom je **HBA – High Beam Assist – systém automatického prepínania stretávacích a diaľkových svetlometov**. V prípade, že systém detekuje nedostatočné osvetlenie vonkajšieho priestoru, v ktorom sa vozidlo pohybuje, prepne automaticky intenzitu svietenia zo stretávacieho na diaľkové. Ak sa situácia opäť zmení a osvetlenie vonkajšieho priestoru je dostatočné, svietenie sa vráti do stretávacej intenzity. Intenzita vonkajšieho osvetlenia je snímaná kamerou umiestnenou na vnútornom spätnom zrkadle. K bezpečnosti a zároveň komfortu vodiča prispieva aj systém automatického stmievania vnútorného spätného zrkadla, ktorý chráni oči vodiča pred intenzívnym osvetlením.

Už na jeseň čaká Levorg ešte jedna zásadná zmena, týkajúca sa asistenčných bezpečnostných systémov. Pribudne totiž systém EyeSight, ktorý aktuálne využíva zatiaľ len model Outback. **Systém EyeSight** slúži ako prídavný pár očí vodiča, sledujúci dianie pred vozidlom prostredníctvom stereokamery umiestnenej nad vnútorným spätným zrkadlom. :

# Japonsko v duši

Do Japonska sa dostala zhodou okolností, aby tu po počiatocnom šoku prežila desať zážitkami naplnených rokov, ktoré zásadne zmenili jej životné smerovanie. Spisovateľka Denisa Cabadaj Ogino hovorí o tom, ako jej podarilo zbaviť nálepky cudzinca, naučiť sa jesť surové ryby, ale i o japonských rebelantoch, dámach v rukavičkách a šváboch za volantom.

Foto: archív D.O.



### Aký bol dôvod vášho odchodu do Japonska?

Bolo to v období, keď bolo moderné a populárne cestovať za prácou do zahraničia cez tanečné agentúry. Ja som tým tiež prešla, akurát, že som sa do Japonska dostala ako slepé kura k zrnku, keď si ma promotérka agentúry všimla na diskotéke tancovať. S priateľkami sme prešli castingom a zo dňa na deň som sa ocitla medzi malými mužikmi v čiernobielych oblekoch, ubytovaná v malom meste Toyohashi na najväčšom ostrove Honšú, ktoré sa mi neskôr stalo osudným.

### Ako dlho ste v Japonsku žili?

V meste Toyohashi, vzdialenom od štvrtého najväčšieho mesta Nagoja asi 1,5 hodiny cesty autom, som intenzívne žila takmer 10 rokov, ale jednou nohou a kúskom srdca tam ešte stále žijem. Okrem toho, mám doma už desaťročného samuraja, takže kontakt s Japonskom je pravidelný a dennodenný.

### Ako ste po príchode vnímali rozdiely v mentalite, vzťahoch, ale aj bežných životných zvyklostiach? Čo bolo pre vás najťažšie?

Hneď po príchode som zažila šok. Prepadla ma panika a hneď mi napadla otázka, ako ja ich budem vedieť rozoznávať??? Bolo to, ako keď otvoríte balenie vajčiek. Všetky sa vám zdajú rovnaké. Samozrejme, s odstupom času som sa to naučila. Nielen odlišiť Japonca od Kórejca či Čiňana, ale občas si trúfnem aj povedať, z ktorého japonského ostrova sú. Neostávalo mi nič iné, len ich prijať takých, akí sú a prispôbiť sa. Japonsko si buď zamilujete, alebo si poviete, že jedna dovolenka stačí 😊. Žiť tam je pre temperamentného tvrdohlavého človeka ťažké a určite to jedného dňa vzdá. Pokiaľ sa tam rozhodnete žiť, treba si uvedomiť, že tam žijete nielen s milujúcou osobou, ale aj s ich zákonmi, ktoré sú nekompromisné. V očiach Japoncov ste stále „gaidžin“, v preklade cudzinec.

### Napriek počiatočnému šoku ste zostali.

Ja som si Japonsko veľmi rýchlo zamilovala a stále mám k nemu blízko. Možno to bolo aj tým, že som mala šťastie na správnych ľudí v správnom čase, ktorí mi ho ukázali z iného pohľadu. Nedalo sa tú krajinu neľúbiť. I keď sushi a sashimi - surovým rybám som dlho odolávala. Neskôr som pochopila, že odmietat jedlo je voči japonským hosťom, priateľom, nepekné a nezdvorilé. Chcela som medzi nich zapadnúť na sto percent a veľmi som si želala, aby ma brali ako svoju, nie ako „gaidžin“. Jedného dňa mi moji adoptívni japonskí rodičia s úsmevom povedali, že jedlo je ako liek. Aj lieky nám nechutia a musíme ich jesť, aby sme boli zdraví a mohli žiť. Podobné je to aj s jedlom. A tak som sa jedného dňa pripila, aby som nabrala odvalu a mohla zjesť tú klzkú lesklú potvorku na kôpke ryže.

Získať si dôveru Japonca je veľmi náročné, ale udržať si ju ešte náročnejšie. Až popri podnikaní v butikoch v downtown a vybudovaní si sociálneho postavenia so statusom učiteľka angličtiny sa nálepka „gaidžin“ strácala. Dnes mi samotní japonskí priatelia vravia, že som viac zjaponštená ako Japonci 😊

### Japonci sú vnímaní ako tvrdo pracujúci národ – je taká aj realita?

Áno, sú veľmi pracovitý národ, ale i tam sa kúsok po kúsok doba mení.

Staršia generácia nad 40 rokov sú ešte veľmi pracovití a svojmu biznisu oddaní zamestnanci, podnikatelia, ktorí často pracujú na úkor svojho voľného času alebo sviatkov. Dnešná japonská mládež je už trochu iná, i keď na stredných alebo vysokých školách sú vedení k zodpovednosti a pracovitosti. V Japonsku máte naozaj pestrý výber, či už rebelantov, zlatokopiek, dobrovoľných bezdomovcov z bohatých rodín, pouličných alternatívnych umelcov alebo „parazito“ - to sú deti rodičov, ktoré sa priživujú v rodičovskom dome aj s manželkami a deťmi...

### Veľmi sa líši vnímanie kariéry u mladšej a staršej generácie?

Áno. Keď som sa túto otázku opýtala môjho veľmi dobrého známeho a úspešného podnikateľa v Japonsku, s hlasným smiechom mi odpovedal, že je to veľký rozdiel.



Kinkakudži, Chrám zlatého pavilónu v Kjóte, určite stojí za to vidieť.

Dnešné japonské deti sú vraj instantné. Nič nevydržia. Sú precitlivené, slabé, na všetko možné majú alergiu a sú vraj lenivé.

#### Ako je v preludnenom Japonsku riešená doprava?

Myslím, že každý cudzinec, keď prvýkrát príde do Japonska, zažije tzv. mestskú dopravnú nervozitu. Nie z húkajúcich automobilových klaksónov či drzých cestných pirátov, ale z toho pokojného pomalého šoférovania v dlhých kolónach, kde jedno auto jazdí pekne za druhým bez predbiehania. Samozrejme, aj v Japonsku sú cestní piráti – „yankees“, ako to poznáte z filmov. Nádherné vytuningované autá rôznych značiek, kde poniektorým z nás fantázia ani nesiahá. Potom je skupina autíčkárov, čo sa hrajú na tuning a chcú vzbudzovať pozornosť hučiacim výfukom. Takých sme volali „gokiburi“ - švaby.

V každom meste a dedine, či už sú sekretárky, podnikatelia, robotníci či starí deduškovia alebo detičky, takmer každý využíva bicykel. Mestské cyklotrasy a parkoviská majú dôkladne a sofistikovane premyslené. Presun za prácou, biznis stretnutím do vzdialených destinácií riešia letecky alebo šinkanzenom, pripomínajúcim mechanické úhory z nejakej vzdialenej planéty, kde ich výkon je rovnako vzrušujúci ako ich vzhľad. Tieto vlaky môžu dosiahnuť 270 km/h za tri minúty, v určitých úsekoch trať idú rýchlosťou 320 km/h. Sú tiché, bez vibrácií, s krásnym

”Každý cudzinec, ktorý je prvýkrát v Japonsku, zažije mestskú dopravnú nervozitu. Nie z drzých cestných pirátov, ale z pokojného pomalého šoférovania v dlhých kolónach.

interiérom, úžasným servisom a komfortom. Vždy, keď sme šli na vzdialenejší výlet, bez váhania sme kupovali lístky na šinkanzen, ktorý sme si maximálne užívali ☺.

#### Aký je vzťah Japoncov k automobilom?

Japonci sa o svoje autá veľmi pedantne starajú. Sú krásne udržiavané, nielen nové, ale aj jazdené z bazárov. Okrem toho je predsa známe, že vďaka kvalite a dobrému motorickému výkonu sú japonské autá bezproblémovo pojazdné, použiteľné a hlavne bezpečné viac než desať rokov. Subaru je obľúbená a populárna značka, ktorá má „subarashi“ - perfektný a veľmi výkonný motor. Rovnaký



Bez „saibashi“, dlhých paličiek na varenie, ani na krok ☺.

mechanizmus v motore využívajú aj lietadlá a len značka Porsche so Subaru. Jeho full time 4WD spolu so systémom EyeSight je vynikajúcou prevenciou pred autonehodami. V Japonsku získalo Subaru najvyššie hodnotenia a má skvelú budúcnosť. Aby som nezabudla, rovnako aj dizajn ich áut nasadil v poslednom období vysokú latku.

#### Sú aj pri používaní áut Japonci odlišní od Slovákov?

Môžete tam vidieť autá so záclonkami na oknách a dečkami na sedačkách. Dámy šoférujú v bielych rukavičkách po lakeť, aby nemali pigmentové škvrny na rukách. U taxikárov je samozrejmosťou, že majú krásne čisté biele elegantné rukavičky a čisto v autách, kde sa dvere automaticky bez vášho kontaktu samé otvárajú a zatvárajú. Japonci preferujú svoje značky, ktoré sú samozrejme cenovo výhodné. Vlastniť európske alebo americké auto je nepísanou prestížou a znamením bohatstva „okanemoči“. Každá rodina vlastní minimálne jedno auto. Pamätám si, keď sme kupovali druhé nové auto, museli sme sa predajcom preukázať potvrdením od majiteľa domu o parkovacom mieste na adrese bydliska. Japonci majú naozaj vo všetkom systém a poriadok musí byť! Tam neexistuje, že si auto zaparkujete, kde komu ako vyhovuje. Dokonca panelákové parkoviská si vyžadujú parkovanie cúvaním s maskou auta napred.

Autoumyvárne sú počas nízkych teplôt zatvorené z dôvodu možného poškodenia laku na aute. Oblúbenou farbou karosérie sú odtiene bielej, striebornej a sivěj. Autá sa nezvyknú kupovať za hotovosť, rieši sa to rôznymi splátkami kreditovým systémom. Platiť cash je pre Japoncov veľmi podozrivé ☺.

### Čím sa zaoberáte na Slovensku? Ste úspešná spisovateľka, môžete predstaviť vaše knihy a ďalšie aktivity?

Za úspešnú spisovateľku sa veru nepovažujem a zrejme sa ešte dlho nebudem, do takého štádia musím ešte dozrieť a veľa na sebe pracovať. Zatiaľ som len autorka

a spoluautorka knížiek Sushi v dushi, Navarme si Japonsko a S dušou Japonky. Ďalší titul, tentoraz pre tých najmenších, leží vo vydavateľstve na stole.

Okrem rodinných povinností sa momentálne venujem knižnému turné po Slovensku, lektorovaniu a príležitostnému tlmočeniu japončiny. Organizujem spoločenské podujatia a krásne projekty medzi Japonskom a Slovenskom. Prednášam a vedím zaujímavé semináre na školách. Samozrejme, sushi catering a jednorazové kurzy varenia nesmú chýbať ☺. :

## Polievka NABE alebo „Všetko v jednom hrnci“



**N**abe alebo nabemono vo voľnom preklade znamená hrniec a ingrediencie. Väčšinou je nabemono polievka s mäskom, ktorá sa konzumuje v chladnejších mesiacoch.

V modernom Japonsku sú reštaurácie, kde sa toto jedlo podáva formou špeciálnych stolov s varičom a hrncom, zabudovaným v stole. Hostia si môžu vybrať rôzne variácie ingrediencií a následne si ich sami varia popri rozhovore, pive či saké.

Základom nabe je vývar, do ktorého sa vkladajú ďalšie zložky ako mäso, ryba, krevety, morské plody, huby a zelenina. Hrnce na nabemono sú z hlíny a zo silnej liatiny. Umiestnené sú v strede stola, aby ich mohlo zdieľať viac ľudí.

V Japonsku má každý kraj svoje obľúbené nabe, presne ako je to u nás s kapustnicou. A ja vám teraz ponúknem moje nabe, ktoré pripravujem podľa počtu osôb tak, aby mal každý po kúsku z ingrediencií a k nim približne 1,5 dl vývaru.

### POSTUP

Do dashi vývaru vložíme kúsky kuracieho mäsa, lososa, krevety, shiitake (môžete nahradiť aj šampiňónmi), mrkvu, bielu redkovku, čínsku kapustu, rukolu alebo špenátové listy, mladý hrášok (čínska kapusta, rukola, špenátové listy a hrášok sa do hrnca vkladajú na záver, keď je už mäso takmer mäkké).

Podľa chuti nalejeme do hrnca s ingredienciami 0,1 dcl japonskej omáčky Tsuyu. Počas varenia vyberáme vzniknutý kal. Servírujeme s mletým čili a sezamom.

**Dashi** je základ takmer každej japonskej polievky a považuje sa za jednu z piatich základných chutí. Je to číry vývar, ktorý sa postupne dochucuje. Najbežnejšia forma dashi je jednoduchý rybací vývar vyrobený tým, že sa varí voda s obsahom kombu (jedlé riasy) alebo s Katsumi (hoblinami katsubushi – vysušený údený tuniak). Jednoduchší, rovnako chutný a lacnejší spôsob je instantné práškové dashi. Na 0,5 l vriacej vody sa použije 1 polievková lyžica.



Takto doma servírujem jedlo

# Sieť autorizovaných predajcov a servisov Subaru na Slovensku

## Avion, s.r.o.

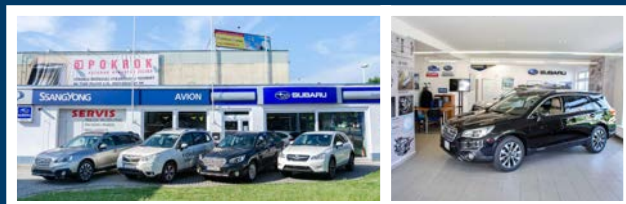
Košická 4  
010 01 Žilina

### Predaj

Tel: 041/ 500 70 88  
Mobil: 0918 125 521

### Servis

Tel: 041/ 500 70 87  
Mobil: 0905 759 399



## Eurotip, s.r.o.

J. Derku 785  
911 01 Trenčín

### Predaj

Tel: 032/ 285 11 36  
Mobil: 0948 771 987

### Servis

Tel: 032/ 285 11 45  
Mobil: 0905 785 785



## Mikona, s.r.o.

Rožňavská 30/a  
821 04 Bratislava

### Predaj

Tel: 02/ 482 02 233  
Mobil: 0911 711 424

### Servis

Tel: 02/ 482 02 231  
Mobil: 0902 955 541



## Ing. Zoltán Kladivík – PROFIN CAR

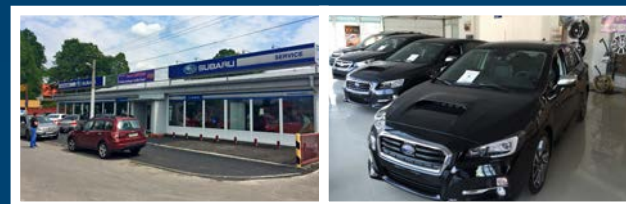
Necpalská cesta 36  
971 01 Prievidza

### Predaj

Tel: 046/ 540 75 35  
Mobil: 0908 924 779

### Servis

Mobil: 0905 825 912



Trenčín



Nitra - v príprave



Bratislava



Komárno

### AUTOS KMEŤ, s.r.o.

Nový svet 30  
974 01 Banská Bystrica

**Predaj**

Tel: 048/ 428 55 55  
Mobil: 0905 690 778

**Servis**

Tel: 048/ 428 55 55  
Mobil: 0905 551 055



Žilina

Liptovská Štiavnica

Poprad

Prešov - v príprave

Prievidza

Banská Bystrica

Košice

### Janiga Racing Technologies, s.r.o.

Liptovská Štiavnica 43  
031 01 Liptovská Štiavnica

**Servis**

Tel: 044/ 43 52 145  
Mobil: 0911 444 482



### STILCAR Košice s.r.o.

Hraničná 1  
040 12 Košice

**Predaj**

Mobil: 0905 961 284  
Mobil: 0911 493 346

**Servis**

Mobil: 0907 799 779  
Mobil: 0903 611 369



### Mariol KM, s.r.o.

Družstevná 8  
945 01 Komárno

**Predaj**

Tel: 035/ 777 8772  
Mobil: 0915 339 445

**Servis**

Tel: 035/ 777 87 72  
Mobil: 0915 339 446



### PP AUTO s.r.o.

Hraničná 4001  
058 01 Poprad

**Predaj**

Tel: 052/ 778 18 40  
Mobil: 0903 905 280

**Servis**

Mobil: 0902 905 277



# EyeSight vítazom testu

Bum! a zrazený chodec tvrdo preletel cez prednú kapotu. V teste systémov núdzového autonómneho brzdienia dokázalo spomedzi šiestich áut ako jediné bezpečne zastaviť Subaru.

Foto: Auto, motor und sport

**C**hodec bol našťastie z polystyrénu, topánky držali na kovovej podložke magnety a cez cestu ho ťahali dve laná. Inak bolo všetko, ako má byť: 190 cm vysoká figurína, oblečená v čiernej bunde a modrých nohavičiach, prechádzala cez cestu rýchlostou chôdze a vďaka oblinám a kontrastu oproti vozovke bola dobre viditeľná pre systémy s mono i stereo kamerami aj s radarmi. Jej RCS (Radio Cross Section) aj vyžarované infračervené pásmo v rozsahu 850 až 950 nanometrov presne zodpovedali človeku. Rovnakým systémom testuje systémy autonómneho brzdienia aj agentúra Euro NCAP.

## JEDEN VÍTAZ, PÄŤ PORAZENÝCH

Na teste nemeckého časopisu Auto, motor und sport za zúčastnilo šesť modelov vozidiel. Malý Volkswagen

Volvo V60 so systémom City Safety, Mercedes-Benz triedy C s bezpečnostným balíkom Pre-Safe Plus a Subaru Outback so systémom EyeSight.

Podľa teoretických predpokladov by mali všetky autá bezpečne zastaviť pred chodcom, ktorý im nečakane vojde do jazdnej dráhy. Išli rýchlostou od 30 do 50 km/h, typickou pre mestskú premávku, pričom prekrytie auta s chodcom bolo 25 %. To test sťažuje, pretože asistenčné systémy majú len veľmi málo času na reakciu. Ako jediný pred chodcom bezpečne zastavil Outback. Všetky ostatné autá ho zrazili, niektoré pomerne razantne. Veľké Subaru to zvládlo nielen v tridsiatke. Pri ďalšom pokuse sa rútilo rýchlostou 50 km/h, vodič za volantom nereagoval, no Outback začal brzdiť sám – a zastavil. S takou rezervou, že by medzi jeho nosom a figurínou

ešte prešiel aj malý Volkswagen. Magazín test zopakoval, vraj preto, že Outback zastavil ešte pred rampou s meračom zvyškovej rýchlosti, umiestnenou dva metre pred chodcom. No systém EyeSight znova bezpečne zabrzdil. Opäť sa raz ukázalo, že nie všetko, čo



Outback ako jediný bezpečne zastavil aj pri opakovanom teste pri rýchlosti 50 km/h.



Tvrдый dopad: ostatné autá chodca zrazili, niektoré dosť nemilosrdne.

sa deklaruje, aj naozaj funguje. Dokonale vyladený bezpečnostný systém EyeSight, využívajúci sústavu stereo kamier, však plní svoju úlohu chrániť posádku i ostatných účastníkov premávky dokonale. Už v tomto roku ho dostane aj Levorg a nasledovať budú aj ostatné modely značky. ■

Up vybavený núdzovým brzdením, Nissan Qashqai so systémom Safety Shield, Mini Cooper s Driving Assistance,

# SUBARU BY MOTUL

## PARTNER Z PRESVEDČENIA



Od roku 2012 spolupracuje Motul a Subaru Slovensko v oblasti motorových olejov pre osobné automobily.

Olej „Subaru by MOTUL“ je 100% syntetický nízkoviskózný olej v kategórii olejov FE (Fuel economy = úspora paliva) viskozitnej triedy 5 W-30. Na mieru vyvinutý aditívny balík zodpovedá technológii Mid SAPS a špecifikácii podľa ACEA C2, vyhovujúc všetkým motorizáciám SUBARU a hlavne novogeneračným motorom. Veľkou výhodou tohto produktu je teda možnosť jeho použitia pre všetky motory SUBARU bez toho, aby užívateľ musel premýšľať o správnosti oleja a študovať jeho normy, výkonnostné špecifikácie mazív a obávať sa nevhodnej aplikácie.



SYMMETRICAL  
**AWD**

Lineartronic



# ZDOLÁVAJTE KAŽDÝ TERÉN BEZ PREKÁŽOK

SUBARU FORESTER je štýlový aj v drsnom teréne. S istotou zdoláva všetky prekážky vďaka **symetrickému pohonu 4x4** s režimom **X-Mode**. Jazdenie na cestách je ešte komfortnejšie s novou bezstupňovou **automatickou prevodovkou Lineartronic** v spojení s dieselovým motorom. Špičková bezpečnostná výbava, **dynamickejší facelift** prednej masky a nárazníka, technické vylepšenia a zdokonalený interiér – to všetko prináša **NOVÝ SUBARU FORESTER**. Teraz už od **25 000 € s DPH**.  
Objednajte sa na testovaciu jazdu ešte dnes: [www.subaruslovakia.sk](http://www.subaruslovakia.sk)

NOVÝ SUBARU FORESTER



**SUBARU**

Confidence in Motion

