

DRIVE

magazín



SUBARU

Confidence in Motion

zima 2013/2014

Nový Forester

- Diesel alebo benzín?
- Excelentný systém X-MODE
- Dobrodružstvo na Islande



Revolučný koncept VIZIV:
Štyri motory a nový pohon AWD

Premiéra: Boxer Diesel
s automatickou prevodovkou



SUBARU

Confidence in Motion

OUTBACK

už od
36 990 €
s DPH
2.0D

spotreba len
5.9
l/100km
2.0D

VŠESTRANNÝ LUXUS



BOXER DIESEL UŽ AJ V AUTOMATE
NOVINKA 2.0D Lineartronic

NOVÝ SUBARU OUTBACK



SUBARU 55 YEARS



Viac info na www.subaru.sk alebo u predajcov Subaru. Ilustračné foto. Kombinovaná spotreba: 5,9 – 10,6 l/100 km, emisie CO₂: 155 – 232 g/km.

BRATISLAVA, Mikona, tel. 02/482 022 33 | KOŠICE, Stilcar, tel. 055/789 90 77 | PRIEVIDZA, Profin Car, tel. 0908 924 779 | TRENČÍN, Eurotip, tel. 032/285 11 66 | BANSKÁ BYSTRICA, Autos Kmeť, tel. 048/428 55 55 | LIPTOVSKÁ ŠTIAVNICA, Janiga Racing Technologies, tel. 044/435 21 45 | ŽILINA, Avion, tel. 041/500 70 88 | POPRAD, TS Car, tel. 052/778 18 40 | KOMÁRNO, Mariol KN, tel. 035/777 87 72



Milí čitatelia a zákazníci,

Vieme rásť aj pri klesajúcom trhu

uvedením prvého osobného automobilu s pohonom 4x4. Pokrokovú technológiu a špičkovú kvalitu vozidiel Subaru predstavujú aj súčasné modely, ktoré vám ponúkame aj u nás doma na Slovensku.

AJ NAPRIEK KRÍZE SA NÁM DARÍ DRŽAŤ KROK

Subaru nie je a nikdy nebude lacnou značkou. Je úplne porovnateľné s konkurenciou prémiového segmentu. Žiaľ, ak chceme držať krok a expandovať v oblasti predaja, musíme sa prispôbiť realnej cenovej hladine konkurencie na Slovensku a tiež požiadavkám zákazníka v náročnom súperení pri konfigurácii vozidla, jeho financovaní a napokon aj v servise. S pokorou a skromne vyhlasujem, že sa nám to darí. Naše predaje sa v medziročnom porovnaní zvýšili o viac ako 5 %. Prispôbili sme cenovú hladinu moderného mestského crossoveru Subaru XV. Akčnou cenou benzínového XV-éčka pod hranicu 20 000 eur s DPH a úpravou cien dieselových verzí smerom nadol sme oslovili nielen existujúcich majiteľov Subaru, ale zároveň sme sa stali cenovo prijateľnejšími pre nových zákazníkov. V apríli sme vám predstavili dlho očakávanú 4. generáciu modelu Forester a o mesiac neskôr sme na Slovensko priviezli svetovú novinku – kombináciu bezstupňovej prevodovky Lineartronic s naftovým motorom Boxer Diesel v Subaru Outback. Strategické modely XV, nový Forester a vlajkovú loď Outback si môžete aktuálne vyskúšať aj v regiónoch u našich zmluvných partnerov.

V MAGAZÍNE NÁJDETE...

Najdôležitejším modelom značky Subaru a ich majiteľom sa venuje aktuálne vydanie DRIVE

magazínu. Rozhodli sme sa priniesť vám mimoriadne pútavé reportáže od našich klientov, ktorí objavujú so Subaru krásy tohto sveta na cestách-necestách a podelia sa s vami o svoje zážitky. Len v rýchlosti spomeniem dobrodružstvo na Islande s množstvom nádherných fotografií a výpravu do Rumunska, kde sa preniesite do obdobia spred dvoch tisícročí. Opäť vám prinášame profily úspešných zákazníkov, ktorí si v práci či v súkromí splnili svoj sen a ich spoločným menovateľom je model Forester. Keď hovoríme o novinke Forester, rozhodli sme sa pre vás otestovať dieselovú i benzínovú verziu a bližšie vám predstaví novinku X-mode, ktorá s určitostou nájde svoje uplatnenie v nadchádzajúcej zimnej sezóne. V magazíne nájdete i ďalšie novinky zo sveta našich vozidiel.

Milí subaristi,

budem veľmi rád, ak nám aj naďalej budete zasielať vaše postrehy, atraktívne fotografie a námety na zaujímavé príbehy. Ďakujem vám za doterajšiu priazeň a prajem vám na cestách všetko dobré, najmä veľa bezpečných kilometrov.

S úctou zdravím každé Subaru na ceste

Rastó Crkoň
General Manager

TRH NEHLÁSI DOBRÉ SPRÁVY

Slovenský trh s novými vozidlami zaznamenáva v tomto roku pokles o viac ako 12 % za obdobie ostatných deväť mesiacov. Zníženie tržieb a zisku firiem, celková nezamestnanosť, zvýšenie daní v každej sfére, všade skloňované šetrenie – aj to sú dôvody, prečo kúpa auta už nie je takou samozrejmosťou, ako v čase konjunktúry a rastu. Predaju vozidiel osobitne škodí tiež novozavedená registračná daň z októbra minulého roka. Je odvodená od výkonu vozidla, pričom zákazník si musí priplatiť štýlom „viac kW – viac eur“.

Všeobecný pokles predaja pri stále narastajúcej výrobe donútil trh k cenovej vojne medzi značkami nielen v segmente malých automobilov, ale aj v strednej triede a tiež v kategórii SUV. Spomínam to na úvod, pretože sú to témy, ktoré sa dotýkajú aj značky Subaru.

JUBILEJNÝ ROK PRE SUBARU

Rok 2013 je pre značku Subaru významný z viacerých uhlov pohľadu. Už začiatkom roka sme oslávili 55 rokov od momentu, kedy z výrobných linky zišiel model osobného automobilu Subaru 360, ktorý bol uvedený na japonskom trhu. Pre súčasnú generáciu automobilov Subaru bol v celej 55-ročnej histórii dôležitý aj rok 1972, ktorý sa navždy zapíše do dejín motorizmu

obsah

THINK

- 5** 5 rokov bez starostí
- 5** Rok servisu zadarmo
- 6** News
- 8** Frankfurt Motor Show



Frankfurt
Motor Show

FEEL

- 20** Dušan Vavrek: Odchody a návraty
- 28** Vlastimil Podoba: Turbo je späť
- 38** Jozef Santus: Splnil som si sen
- 40** Za pokladmi Sedmohradská
- 48** Svet na dvoch kolesách
- 50** Islandské dobrodružstvo
- 56** Boj o titul

DRIVE

- 10** Brutálny WRX Concept
- 12** Revolučný VIZIV
- 14** XV hybrid
- 16** Až na kosť: BRZ tS a tS GT
- 18** Test: Diesellový Outback s CVT
- 22** Test: Forester 2.0D
- 24** Test: Forester 2.0i CVT
- 26** Excelentný X-MODE
- 34** Test: XV 2.0i CVT

SERVICE

- 30** Nová generácia EyeSight
- 33** 55 rokov Subaru
- 36** Subaru a MOTUL: Spojené sily
- 46** Boxer Diesel s automatickou prevodovkou



Dušan Vavrek: Odchody a návraty



Nová generácia EyeSight



Islandské dobrodružstvo



Vlastimil Podoba:
Turbo je späť

DRIVE
magazín



magazín pre majiteľov a priaznivcov značky Subaru
www.drivemagazin.sk

Ročník VI., vydanie zima 2013/ 2014

Vydavateľ

Mikona, s.r.o.
Trenčianska 452, 020 01 Púchov
subaru.mikona.eu
subaru.info@mikona.eu

neoznačené foto: Subaru a archív

Grafika, DTP a pre-press:

X.O. Graphics, s.r.o., Koceľova 15, 821 08 Bratislava

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

5 rokov istoty

Subaru je presvedčené o kvalite svojich produktov. Preto sa rozhodlo ponúknuť svojim zákazníkom 5-ročnú predĺženú záruku.

S možnosťou predĺženia záruky prichádza Subaru od 1. novembra 2013 v spolupráci so spoločnosťou CarGarantie. Zákazník si bude môcť vybrať z dvoch produktov: predĺženie záruky o 12 mesiacov/ do najazdenia 120 000 km, alebo o 24 mesiacov/ do max. 150 000 km. Keďže štandardná záruka na vozidlo je trojročná, majitelia Subaru tak môžu získať päť rokov bez akýchkoľvek starostí s vozidlom.

PLNÉ KRYTIE

Pokrytie v rámci predĺženej garancie sa týka, podobne ako v prípade fabrickej záruky, všetkých



konštrukčných častí vozidla s výnimkou dielov bežného opotrebenia, neoriginálnych domontovaných dielov či doplnkov, poškodení vonkajšími vplyvmi, neautorizovaných zásahov do riadiacej jednotky motora a podobne. Dôležité je, že tento produkt bude možné zakúpiť si nielen k novým vozidlám, ale aj k starším so stále platnou fabrickou zárukou, teda do troch rokov od prvej registrácie, resp. do najazdenia 100 000 km. Predpokladom pre možnosť predĺženia záruky

a zároveň jej zachovania je dodržiavanie výrobcom predpísaných servisných prehliadok v autorizovanom servise a používanie originálnych náhradných dielov, čo je zaručené práve navštevovaním autorizovaného servisu. Záruka sa bude vzťahovať priamo na vozidlo a bude teda prenosná na prípadného nového majiteľa, čo zvyšuje, resp. zachováva hodnotu vozidla. Predĺžená záruka bude platná v tuzemsku, pri dovolenkových a pracovných cestách aj v rámci Európy.

Bezplatný servis pre Forester

Subaru ponúka k modelu Forester s dieselovými a atmosférickými benzínovými motormi **bezplatný servis na jeden rok od zakúpenia vozidla**. Táto akcia je ohraničená počtom najazdených kilometrov, a to limitom 45 000 km. Zákazník, ktorý najazdí za rok 45 000 km, teda ušetrí až za tri servisné prehliadky predpísané výrobcom. Zadarmo má pritom nielen prácu, ale aj materiál a náplne, ktoré sa menia pri pravidelnej prehliadke, ako je napríklad olej a olejový filter. Viac informácií získate u všetkých autorizovaných predajcov Subaru.



Forester boduje

**MOTOR
TREND
SUV
OF THE YEAR[®]
2014**



Nová generácia Forester zbera ocenenia po celom svete. V USA získala titul SUV roka 2014, v Japonsku zasa cenu Good Design Award 2013.

Titul SUV roka 2014 získal v USA Forester od prestížneho amerického magazínu MOTOR TREND. Ide o jedno z troch najvýznamnejších ocenení popri Aute roka 2014 a Trucku roka 2014, pričom kategória truckov sa vzťahuje na v USA také populárne veľké pick-upy. Forester už raz toto ocenenie získal, a to v roku 2009. Spolu s víťazstvom Outbacku o rok neskôr je tak Subaru jedinou značkou, ktorá získala titul SUV roka už po tretí raz.

Do voľby SUV roka sa môžu zapojiť nové ale-

bo výrazne inovované modely, ktoré sa začali predávať počas uplynulých 12 mesiacov, teda od vlaňajšieho 1. novembra. Výsledok voľby závisí od komplexného testovania tímom magazínu MOTOR TREND, pričom autá sa hodnotia v šiestich kategóriách, ktorými sú pokrok dizajnu, konštruktérska výnimočnosť, funkčnosť, úspornosť, bezpečnosť a hodnota. Prestížne ocenenie Good Design Award 2013 získal Forester od japonskej organizácie Japan Industrial Design Promotion (JDP). Porotcovia ocenili vysokú úroveň a vyváženosť dizajnu, ktorý zároveň stelesňuje univerzálnosť vozidla a obsahuje prvky, predurčujúce auto na všetky cesty a do všetkých podmienok.

STI ako kabriolet

V Spojených štátoch je možné asi všetko. Nájete tam aj auto, ktoré nie je v žiadnom oficiálnom katalógu Subaru - custom verziu STI Cabrio so sklápaceľnou strechou. Užívať si zrýchlenie a zvuk 300-koňového STI bez strechy musí byť zaujímavým zážitkom. Auto je pritom legálne na značkách, čo ukazuje na liberálnosť amerických úradov. Na cestách v USA bežne jazdia prestavby áut alebo motocyklov, ktoré by sa pre skostnatenu legislatívu v Európe nemali šancu dostať na cesty.



Fuji Heavy oslavuje 60

Okrúhlych 60 rokov od založenia si pripomína koncern Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI), ktorý je výrobcou automobilov Subaru. Počiatky firmy však siahajú ešte do roku 1917, kedy vznikla Aircraft Research Laboratory, neskôr začlenená do Nakajima Aircraft Company. Tá sa po vojne zmenila na Fuji Sangyo Co. Ltd. To sa však rozpadlo na 12 firiem, aby sa v roku 1953 päť z nich spojilo do Fuji Heavy Industries Ltd. Už v roku 1958 vyrobilo FHI prvé osobné auto Subaru 360 a cvičné lietadlo T-1. Okrem automobilového priemyslu sa FHI dodnes venuje letectvu, vývoju komerčných lietadiel aj výrobe motorov pre priemysel i domáce použitie.



Subaru partnerom Freestyle X-Night



Adrenálín s vôňou benzínu a revom motorov ovládne košickú Steel Arenu. Po trojročnej prestávke sa motokrosová šou Sony Xperia Freestyle X-Night 16. novembra vracia do haly, v ktorej si získala množstvo priaznivcov. A Subaru bude pritom ako partner tohto motoristického sviatku. Nezostalo len pri partnerstve. Subaru na podujatie, prešpikované jazdcami absolútnej svetovej špičky, pripravilo aj official car – obrandované biele XV.

Skvelé je, že záujem fanúšikov o adrenalinové podujatie roka na Slovensku prekonáva očakávania. Organizátori sa pre veľký záujem rozhodli rozšíriť kapacitu hľadiska a otvoriť ďalšie sektory

Steel Arény. Niet sa čomu čudovať: v Košiciach sa predstavujú najlepší jazdci svetových motokrosových seriálov ako sú X-Games či Red Bull X-Fighters.

Organizátori už oznámili angažovanie piatich jazdcov - Libora Podmola (Česko), Andrého Villu (Nórsko), Daisuke Suzukiho (Japonsko) a Roba Adelberga (Austrália), ktorých mená sú zárukou trikov svetovej extratriedy. Nedávno k nim pribudol aj český 14-ročný supertalent Matěj Česák, ktorého štart bol dlho otáznym pre nedávne zranenie. Celkovo sa predstaví osem borcov, zvyšné mená, ako aj novinky v programe večera si zatiaľ necháva promotér ako prekvapenie.

Zlato pre EyeSight



Video propagujúce novú generáciu bezpečnostného asistenčného systému EyeSight je také dobré, že získalo zlatú medailu na One Show Design Awards 2013 v USA.

Propagačné video s témou „minicar music player“ ukazuje, ako pracuje jedna z funkcií systému EyeSight, predkolízna brzda, ktorá spomalí auto tak, aby nenabúrало, alebo aby sa aspoň znížili následky nárazu. Ilustruje to na množstve miniatúrnych modelov áut, vydávajúcich zvuky. One Show Design sú ceny za reklamu, ktoré udeľuje One Club. Ide o neziskovú organizáciu, založenú v roku 1975, ktorej cieľom je upozorňovať na výnimočné počiny v oblasti reklamy a dizajnu, pričom každoročne oceňuje najkreatívnejšie reklamné produkty.

Subaru

v motoršporte

V motoristickej sezóne 2013 sa Subaru sústredilo na sériu SUPER GT, 24-hodinovku na Nürburgringu a seriály rally WRC2 a ERC. Séria SUPER GT je špičkou v japonskom motoristickom športe. Subaru ju jazdí so špeciálom BRZ GT300, upraveným divíziou STI. Na prvý pohľad však rozhodne ako BRZ nevyzerá, najmä vďaka extrémne rozšíreným zadným blatníkom. Prítlak poháňanej zadnej nápravy zvyšuje obrovské krídlo. Európanom je určite bližšia 24-hodinovka na Nürburgringu, kde Subaru už tradične súťaží s autom odvodeným od štvordverového WRX STI a žne víťazstvá v triede SP3T. Samozrejme, auto bolo oproti sériovému modelu odľahčené a má zvýšený výkon. V rámci rally Subaru bojuje v dvoch šampionátoch organizovaných FIA: World Rally Championship 2 (WRC2) a European Rally Championship (ERC), ktorý bol zlúčený s Intercontinental Rally Challenge (IRC). Vo WRC2 má Subaru vlastnú cenu SUBARU Challenge Award, ktorou podporuje pretekárov od roku 2011.



Pevnosť v obliehaní

Na jesennom medzinárodnom autosalóne IAA v nemeckom Frankfurtu ukázalo Subaru všetky svoje sériové modely, ale aj koncepty a chuťovky ako WRX STI vo farbách kultovej animovanej série Blood Lad. Expozícia Subaru čelila neustálemu obliehaniu tisíckami fanúšikov a zvedavcov.



Tlačienica, ako má byť. Veľkolepá expozícia Subaru na IAA vo Frankfurtu neustále čelila nájzdom návštevníkov. Preplnený výstavný stánok ukázal všetko, čo má automobilka na predaj a odhalil i plány do budúcnosti. Koncepty či novinky bližšie predstavíme na nasledujúcich stranách, teraz vám ponúkame možnosť nadýchať sa atmosféry na výstavisku.

Atraktívne koncepty VIZIV a WRX dopĺňali krásne hostesky, návštevníci si mohli detailne pozrieť techniku pohonu 4x4 na Foresteri, prerezanom po dĺžke na dve polovice. Atrakciu bolo WRX STI vo farbách démonického japonského animovaného seriálu Blood Lad, hemžiaceho sa krvilačnými upírmi, obsahujúceho zároveň komediálne prvky. A keďže Subaru si v tomto roku pripomína 55. výročie od založenia značky, nesmel chýbať jej prvý sériový model: Subaru 360 z roku 1958.







Brutálna

krása

Auto zrodené v súbojoch rely mení tvár. Nástupca bude zlovestnejší, agresívnejší, ale aj ovládateľnejší, nižší a robustnejší. Dravec menom WRX je zatiaľ schovaný v kabáte konceptu, no ten jasne hovorí o novej dizajnovej tvári budúcej generácie najsilnejšieho Subaru.

WRX Concept ukazuje, ako bude vyzerat nový dizajnový jazyk budúceho štvor-dverového stroja s génmi zo svetových šampiónatov v rely. A keďže ide o koncept, technické dáta sú zatiaľ zahalené rúškom tajomstva. Potvrdené sú zatiaľ dva, avšak fundamentálne fakty: auto bude opäť využívať turbom prepíňaný motor a symetrický pohon všetkých kolies. Súčasný 2,5-litrový turbo boxer aktuálnej generácie WRX STI má potenciál 221 kW (300 k). Uvidíme, či bude magická tristočka prekonaná.



Koncept má na dĺžku 4520 mm, čo je o 70 mm menej ako súčasný sériový model. Je však širší: so šírkou 1890 mm prekonáva súčasníka o 95 mm, čo môže zásadne prispieť k jazdnej stabilite. A je o 80 mm nižší (1390 vs 1470 mm), čo môže priniesť nižší odpor vzduchu. Zásadne sa zmenil rázvor auta: koncept ho so svojimi 2760 mm prekonal o 135 mm! To môže znamenať podstatne viac priestoru v kabíne. Samozrejme, necháme sa prekvapiť, ako sa proporcie konceptu prenesú do reálneho následníka trónu.

ULTRALIGHT

Agresívne pôsobiace auto stojí na 20-palcových diskoch BBS (súčasný model má rozmer diskov 18 palcov), obutých do pneumatík Dunlop rozmeru 245/40 ZR20. Polohu ťažiska okrem konštrukčných riešení motora, prevodovky a pohonu 4x4 znižuje aj ultralhká karbónová strecha. Úplne nový tvar má predná maska. Agresívne tvary komunikujú zvýšenú agilitu a emócie z jazdy, šesťuholníkový otvor pre prívod



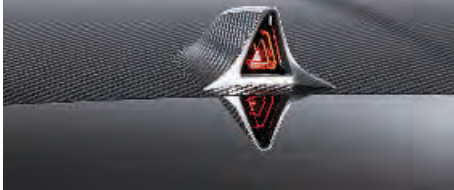
Zo skice do reality: úžasná premena rešpektovala každý detail navrhnutý dizajnérmi.



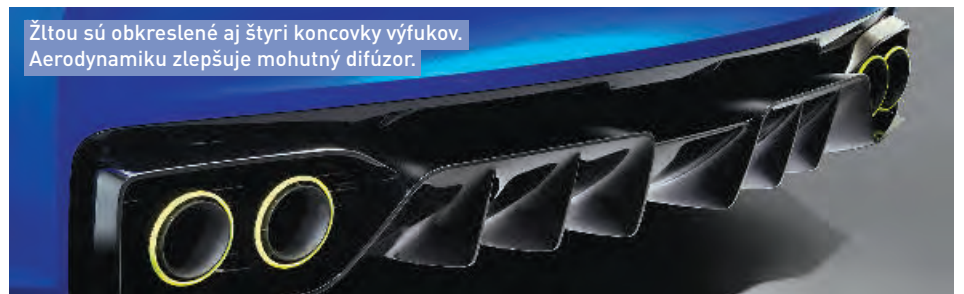
vzduchu vyjadruje hĺbku, pevnosť a športovú povahu konceptu WRX, zatiaľ čo novo tvarované svetlomety s tvarom jastrabích očí ho jasne radia do rodiny modelov Subaru. Celkový tvar zníženej karosérie je síce uhladenejší ako doteraz, no veľký otvor v prednej

maske a vyduté svalnaté blatníky vyžarujú silu a výkon. Charakteristická ostrá linka prechádza od predného blatníka až po zadnú časť konceptu, kde sa opakuje motív šesťhrannej konštrukcie prednej mriežky. Iste ste si všimli, že tu chýba typické zadné kridlo. Áno, ale jeho aerodynamické schopnosti plne nahrádza zakrivenie veka kufra. Prúdenie vzduchu upravuje aj zadný difúzor, ktorý ešte pridáva autu na výzore trénovaného atléta. Koncept prišiel v typickej modrej farbe WR Blue Pearl III, doplnenej jasne žiariacou žltou Fluorescent Yellow na logu WRX, brzdových strmeňoch a koncovkách výfukov.

Originálne riešenie: tretie brzdové svetlo si našlo miesto v plutve antény na karbónovej streche.



Žltou sú obkreslené aj štyri koncovky výfukov. Aerodynamiku zlepšuje mohutný difúzor.



Žiarivá žltá hrdo ukazuje šesťpiestikové predné brzdy pod 20-palcovými diskami.



Viva la revolution!



Koncept VIZIV je z technického hľadiska najzásadnejšou novinkou Subaru od modelu Leone z roku 1972. Ukazuje, ako bude vyzerat' nová generácia crossoveru v štýle shooting brake, no odhaľuje nielen budúci dizajn, ale aj revolučné technológie. VIZIV totiž poháňajú štyri motory, pričom využíva úplne nový systém symetrického AWD.

VIZIV čiže Vízia inovácie odhaľuje budúcnosť Subaru. V tomto dizajnovom trende prídu budúce modely značky. Ide o skutočnú víziu ďalšieho vývoja smerom k dynamickým, ale aj ekologickým vozidlám. Čo rozhodne zostane zachované, je vysoký výkon, úspornosť a jazdné schopnosti na všetkých typoch povrchov, no pribudnú unikátne prvky zlepšujúce ovládateľnosť auta, ktoré nemajú v histórii motorizmu obdobu.



Základné dizajnové prvky konceptu VIZIV ukázali jednoduché a čisté plochy a línie. Cieľom bolo dosiahnuť vyváženosť medzi robustnou karosériou a kabínou auta. Čo je podstatné, koncept využíva iba dvojicu dverí (to asi v sériovej verzii nebude, bolo by to v rozpore s praktickou funkciou crossoveru) a karoséria má tvar shooting brake so športovou, štíhlou siluetou (to by mohlo zostať zachované). Štvormiestna kabína pripomína luxusné kupé, ovládacie prvky nadväzujú na dynamiku exteriéru, no zároveň si zachovali typický dôraz Subaru na jednoduchosť obsluhy. Zaujímavý je

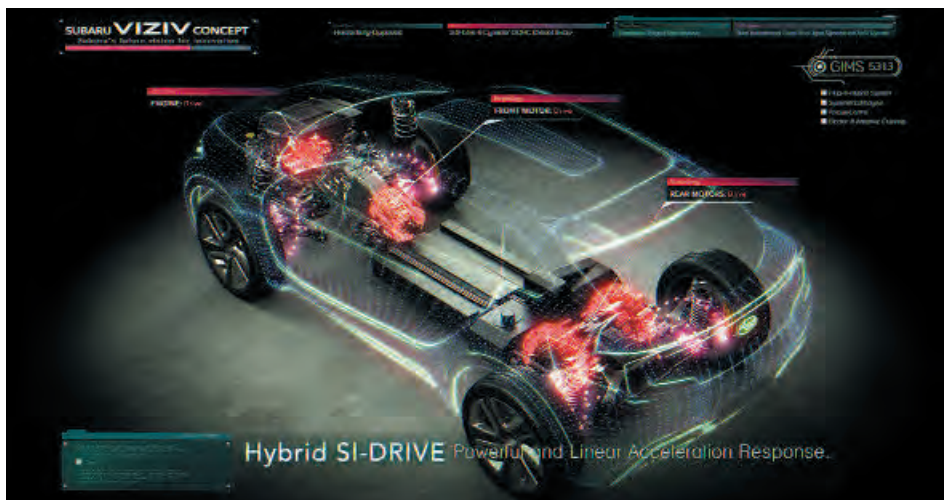


Triezva kabína s obrovským centrálnym informačným displejom.

obrovský informačný displej určený aj pre navigáciu či fakt, že prístroje konceptu už rátaajú s výstupmi pre asistenčný systém EyeSight. Displej je dokonca taký veľký, že údaje z neho dobre vidia aj pasažieri zo zadných sedadiel.

SUBARU BOXER DIESEL HYBRID

Subaru VIZIV poháňajú štyri motory. Prečo mu nestačí jeden? Auto má totiž zaujímavý koncept pohonu 4x4, keď každým zo zadných ko-



3D model pohonného reťazca ukazuje usporiadanie dieselového a troch elektrických motorov, ktoré tvoria hybrid a zároveň revolučnú koncepciu pohonu všetkých kolies.

lies otáča samostatný elektrický motor. Ďalší elektromotor je za prevodovkou Lineartronic tak ako pri hybridnom XV, pričom pod prednou kapotou je ešte klasický spaľovací dieselový boxer s objemom 2,0 litra.

VIZIV teda pre pohon 4x4 nepotrebuje kardan smerujúci dozadu, čo umožnilo znížiť podlahu auta a zväčšiť priestor pre cestujúcich vzadu napriek kompaktnej kabíne.

Na rozdiel od hybridného XV je VIZIV plug-in hybridom, čo znamená možnosť nabíjania z elektrickej zástrčky a dlhší dojazd v režime na elektrinu, no zároveň si vyžaduje väčšiu kapacitu batérií. Ďalším rozdielom je použitie dieselového a nie benzínového motora, čo ešte viac zníži spotrebu. Subaru už oficiálne oznámilo, že bude tento model pohonu ďalej vyvíjať. Určite sa teda dočkáme dieselového plug-in hybridu – ten už má aj oficiálne pomenovanie Subaru Boxer Diesel Hybrid.

Pohonný reťazec využíva pri jazde v meste alebo pomalými rýchlosťami elektrické motory, naopak na diaľnici jazdí na dieselový motor. Elektromotor za prevodovkou slúži aj ako generátor elektriny pri spomaľovaní a brzdení. Systém Hybrid SI-DRIVE má okrem módov Intelligent a Sport aj režim Eco-Cruise, podobne ako pri hybridnom XV.



V spolupráci s asistenčným systémom EyeSight maximalizuje využitie elektrickej energie, čím znižuje spotrebu a emisie.

ÚPLNE NOVÝ PRÍSTUP K AWD

Nezávislými motormi vzadu poháňané symetrické AWD: to je oficiálny názov systému, ktorý sa stane cestou k budúcej generácii technológie pohonu všetkých kolies pre vozidlá Subaru. Využitie dvoch nezávislých elektrických



”

Zadné kolesá poháňajú dva nezávislé elektromotory

”

motorov, poháňajúcich zadné kolesá, umožňujú lepšie a jemnejšie riadenie pohonu 4x4 ako akýkoľvek súčasný systém na trhu. Ľavé a pravé zadné koleso sa totiž budú dať poháňať úplne nezávisle. Koordinovaný manažment riadenia predných a zadných motorov bude nahrádzať medzinápravový diferenciál a rozdeľovať silu pohonu medzi prednú a zadnú nápravu podľa aktuálnej potreby. To zvýši bezpečnosť a navyše zásadne zmení jazdné vlastnosti. Ak totiž vodič otočí volantom do zákruty, zvýši sa dávka výkonu posielaného dozadu, čo výrazne zlepší handling. Pri vyrovnaní volantu sa zasa sila motorov nadávkuje na prednú nápravu, čo pomôže stabilite auta.

Pri rozbiehaní z nuly sa využije sila všetkých motorov, čo umožní razantný rozjazd bez straty trakcie a preklzu kolies. Pri dynamickej jazde v zákrutách zasa systém nadelí viac výkonu zadnému vonkajšiemu kolesu a menej vnútornému, čím „utiahne“ zákrutu a zmenší polomer zatačania. Tento prístup je absolútne inovatívny a môžeme ho označiť za ďalší z mílnikov motorizmu, ktoré prináša práve Subaru.



Štyri výfuky sú skôr na okrasu, keďže tri zo štyroch motorov sú elektrické.

Subaru VIZIV koncept

| | |
|-----------------------|---|
| Dĺžka x šírka x výška | 4320 x 1900 x 1510 mm |
| Rázvor | 2640 mm |
| Pohon | Subaru Boxer Diesel Hybrid |
| Prevodovka | Lineartronic (CVT) |
| Spaľovací motor | 2.0 Boxer Diesel |
| Elektrické motory | Synchronné motory s permanentným magnetom, jeden vpredu a dva vzadu |
| Typ batérií | Lítium-iónové |
| AWD systém | Nezávislými motormi vzadu poháňané symetrické AWD |
| Pneumatiky | 245/45 ZR20 |
| Karoséria | 4-miestna, shooting brake |

Hybridný trháč

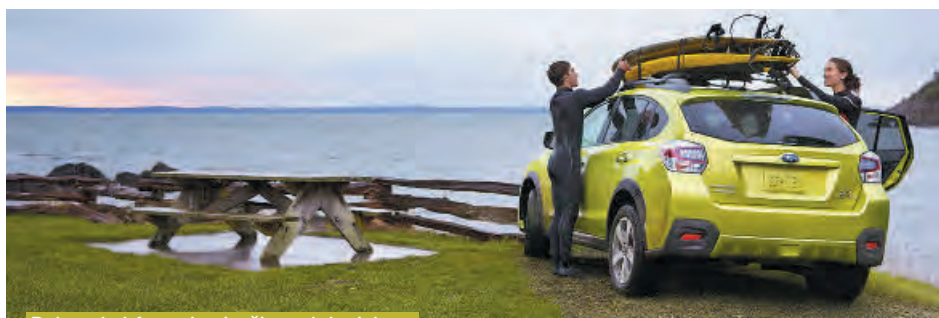


Pokroková technológia, fantastická spotreba, ale zároveň zachované nízke ťažisko, výborná ovládateľnosť a samozrejme pohon 4x4. Hybridné XV sa stalo senzáciou, predaje dvadsaťnásobne prevýšili očakávania Subaru.

Kto iný by mal prinášať najnovšie technológie ako najnovší model? Subaru sa rozhodlo nasadiť hybridný pohon v XV. Po prototypy veľmi rýchlo nasledoval sériový model, ktorý sa okamžite po nasadení do predaja v júni v Japonsku stal trhákom. Za prvé dva týždne sa ho predalo 5580 kusov, pričom pôvodný odhad výrobcu bol 500 áut za mesiac. Predajný cieľ sa tak podarilo pokoriť viac ako dvadsaťnásobne! Len pre porovnanie uvedme, že na Slovensku sa predaj hybridných vozidiel pohybuje v stovkách, a to ide o všetky značky za celý rok.

AKO FUNGUJE HYBRID SUBARU

Nebolo by to Subaru, keby si aj pri hybride nevymyslelo niečo špecifické. Pohonný reťazec sa skladá z benzínového štvorvalcového boxera



Pohon 4x4 funguje aj v čisto elektrickom i hybridnom režime.

s objemom 2,0 litra a elektromotora. Benzínový boxer bol pre hybrid upravený, najvýznamnejším faktorom je zníženie vnútorného trenia. Prevodovka vychádza z osvedčenej CVT Lineartronic, no takisto prešla technickými zmenami, pretože elektromotor bol uložený za jej primárnu remenicou.

Vysokonapäťovú batériu, invertor a konvertor DC-DC (menič hodnoty jednosmerného napätia) konštruktéri umiestnili pod dno batožinového priestoru. Keďže elektrický motor je vpredu, podarilo sa zachovať rovnaké rozloženie hmotnosti medzi prednou a zadnou nápravou ako pri čisto benzínovom pohone. Zachovaný zostal aj permanentný symetrický pohon všet-



Batéria, invertor a konvertor DC-DC sú uložené pod dnom kufru.

kých kolies – a čo je dôležité, systém poháňa všetky kolesá aj pri režime jazdy iba na elektrinu alebo v hybridnom móde.

Hybridné XV dokáže jazdiť pri nízkych rýchlostiach na čisto elektrický pohon. Ten pomáha aj

HYBRID



Green Technology: Hybrid dostal exkluzívnu zelenú farbu Plasma Green Pearl.

pri akcelerácii, keďže benzínový motor využíva dodatočný krútiaci moment elektromotora. Priemerná kombinovaná spotreba hybridného XV má podľa japonských noriem hodnotu 5,0 l/100 km. Na prvý pohľad sa to môže zdať viac, ako podľa európskeho meracieho cyklu udávajú hybridné autá konkurencie (hodnoty pod 4 l/100 km), treba však brať do úvahy, že Subaru pre svoje vozidlá udáva hodnoty, ktoré sú aj reálne dosiahnuteľné. Majitelia áut potom nemusia riešiť problémy vyplývajúce z nadspotreby, ktorá napríklad nie je daňovo uznateľným nákladom.

TOP LEVEL A ECO-CRUISE CONTROL

Hybrid sa stal najvyššou úrovňou modelu XV a prešiel aj zodpovedajúcimi úpravami. Výrobca ešte zvýšil torznú tuhosť karosérie a odhlučnenie priestoru pre posádku pre komfortnejší zážitok z jazdy a lepšiu ovládateľnosť. Predná a zadná náprava má v hybridnom vozidle špeciálne tlmiče, viac absorbujúce nerovnosti vozovky (hybridné vozidlo je totiž ťažšie ako benzínové). Rozšíril sa rozsah použitia izolačných, zvuk pohlcujúcich materiálov, lepšiu aerodynamiku zabezpečuje plochý kryt podvozku a spodnej časti vozidla. XV Hybrid používa ria-



Tu je skrytá batéria.



Pristroje s modrým podsvietením.



Hybrid jazdí na diskoch so špeciálnym dizajnom.

denie s priamejším prevodom, takže vodič má ostrejšiu odozvu na pokyny volantom.



Funkcia Eco-Cruise Control zabezpečuje maximálne možné využívanie čisto elektrického alebo hybridného pohonu.

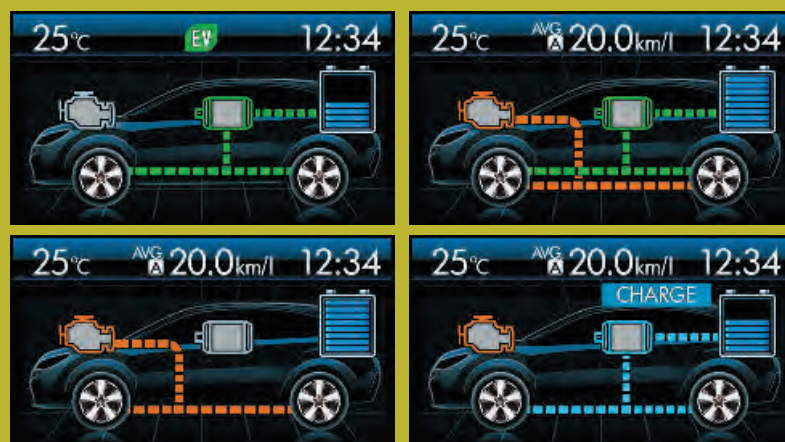
Hybridné XV dostalo úplne novú funkcionalitu Eco-Cruise Control. Je k dispozícii pre verzie vybavené bezpečnostným systémom EyeSight, obsahujúcim adaptívny tempomat, fungujúci pri každej rýchlosti jazdy (nie je obmedzený určitou hodnotou minimálnej rýchlosti). Pri aktivovaní zabezpečuje funkcia Eco-Cruise Control maximálne možné využívanie čisto elektrického alebo hybridného pohonu, čo výrazne znižuje spotrebu paliva a emisie.

ČO ZBADÁTE HNEĎ

Pre XV Hybrid je určená exkluzívna farba Plasma Green Pearl (plazmová zelená perleť). Realita však ukázala, že najviac zákazníkov si ho kúpilo v saténovej bielej perleti, biela proste frčí aj v Japonsku. Zelená plazma zaujala každého desiateho klienta.

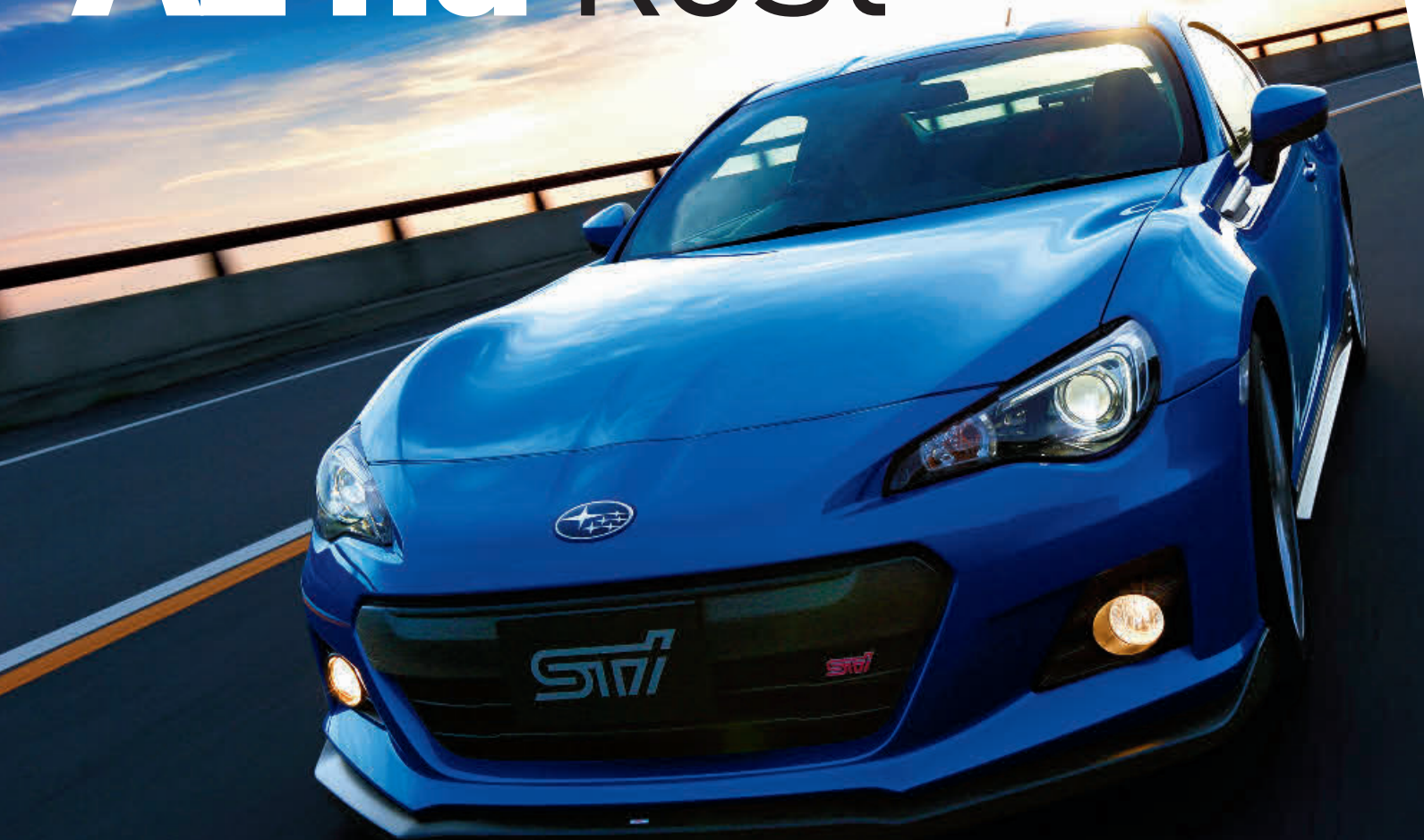
Hybrid jazdí na špeciálnych zliatinových diskoch, rozoznáte ho aj podľa upravených svetiel: vpredú s modrými šošovkami a vzadu s priehľadnými krytmi.

Odlíšny je aj prístrojový panel s modrým podsvietením. Multifunkčný displej zobrazuje toky energií, takže vodič vidí, kedy ide na čisto elektrický pohon, kedy sa mu rekuperáciou kinetickej energie dobíja batéria či kedy elektrine asi-
stuje aj spaľovací motor.



Multifunkčný displej zobrazuje toky energie. Vodič vidí, či ide čisto na elektrinu, s asistenciou benzínového motora, na benzín alebo mu kinetická energia dobíja batériu.

Až na kosť



Bolo len otázkou času, kedy sa divízia STI pustí do kupé BRZ, rozoberie ho na súčiastky a poskladá so svojimi vyladenými komponentmi. A je to tu. Prichádza limitovaná edícia BRZ tS, dokonca rovno v dvoch verziách.

Okrem motora nezostal kameň na kameni. Subaru Tecnica International Inc. (známejšia ako STI) vypitvala model BRZ až na kosť. Už v sériovej verzii skvelé a zábavné kupé dostalo diely overené v motoristickom športe, aby malo viac sily, obratnosti a ovládateľnosti. Vodič limitovanej edície tS tak pocíti absolútnu jednotu s vozidlom.

Takýchto šťastných však bude iba päťsto: presne toľko BRZ tS pustí Subaru na trh, pričom presná polovica z nich bude niesť prívlastok GT. Čo to znamená?

ČO SA ZMENILO?

Exkluzívny tuning priniesol väčší priemer hnačieho kardanu, prenášajúceho výkon na zadné poháňané kolesá. Množstvo flexibilných rozpier z dielne STI unikátnym spôsobom spevnilo karosériu, pričom tento stroj zastavujú ventilované kotúčové brzdy Brembo, štvorpiestiky vpredu a dvojpiestiky vzadu.

BRZ tS jazdí na 18-palcových kolesách z ľahkých zliatin, k zemi ho tlačí STI navrhnutý predný spojler. Verzia GT pridáva pár vecí, viditeľných na prvý pohľad: obrovské karbónové

zadné krídlo, čierne 18-palcové disky BBS a športové škrupinové sedačky Recaro. Majiteľa hreje pri srdci pocit z jazdy, ostatní závidia auto, ktoré ľahko identifikujú vďaka logám STI či TS na zadnej časti, volante či prístrojoch.

PRE VYVOLENÝCH

Subaru Tecnica International Inc. je stopercentnou dcérskou spoločnosťou Fuji Heavy Industries. Firma so sídlom v meste Mítaka riadi aktivity motoristického športu Subaru. BRZ tS okrem už spomínaných prvkov vybavila špeciálnym zavesením kolies STI vpredu i vzadu, pričom vyladila tlmiče i pružiny. Auto dostalo flexibilné rozpery a výstupy nielen v motorovom priestore, ale i podvozkových častiach karosérie. Exkluzívne pre limitovanú edíciu bol vyladený stabilizačný systém VDC, ktorý dopraje vodičovi ešte viac zábavy, uši bude trhať ladený zvukový filter Sound Creator®. BRZ tS štandard-



Introvert: limitovanú sériu tS prezradia 18-palcové disky a logá tS a STI. Ostatné sa skrýva pod kapotou.



Karbónové zadné krídlo s nastaviteľným uhlom zvyšuje prítlak poháňanej zadnej nápravy.



V GÉTÉčku vodiča podržia a nepustia športové škrupinové sedačky Recaro.



Predný spojler ladilo STI pre čo najlepšiu aerodynamiku a prítlak.



Divízia STI kompletne prestavala a preladila zavesenie kolies.

ne páli gumové obruče Michelin Pilot Super Sport 225/40ZR18.

V kabíne vaše telo obľapia špeciálne, alcantarou čalúnené sedadlá s logom STI, ruky uchopia kožený volant s rovnakým emblémom. Zatlačíte červený štartovací gombík STI, radíte jednotku s rovnako označenou pákou, dupnete na plyn a za revu vytočeného dvojlitrového boxera vyrážate vpred. Palubná doska oblečená v karbone vám jasne pripomína, že idete v exkluzívnom aute. Ak ho chcete, posledný termín na objednávku je 9. marec 2014. Európania však majú smolu. Táto edícia je určená špeciálne pre japonský trh. Budeme si musieť počkať na BRZ STI?



V motorovom priestore i v podvozokovej časti spevňujú telo BRZ flexibilné rozperky.



Logo STI nájdete skoro všade.



Extrovert: verzia tS GT sa rada ukazuje veľkým zadným krídlom a čiernymi diskami BBS.



Karbónová palubná doska.



Aristokrat



Outback bol v roku 2008 prvým modelom Subaru s dieselovým motorom. Teraz opäť prepisuje históriu, keď ako prvý prináša kombináciu boxer diesela s automatickou prevodovkou.

Subaru Outback, uvedený na trh v roku 1995, bol priekopníkom dnes tak úspešného segmentu crossoverov. Vo štvrtej generácii, ktorá prišla v roku 2009, sa gény modelu vyvíjali a posunuli auto na celkom novú úroveň. Outback dostal atraktívny dizajn, komfortnú výbavu a suverénne motorizácie. Pre modelový rok 2013 prešiel Outback faceliftom, ktorý prináša ďalší významný posun: popri dizajnových úpravách je najvýznamnejšou zmenou zavedenie kombinácie motora Boxer Diesel s bezstupňovou automatickou prevodovkou.

NOVÝ DIZAJN

Z pohľadu dizajnu sa facelift prejavil najmä na novom tvare prednej masky s väčšou mriežkou otvorov pre prívod vzduchu a výraznejšími hmlovými svetlami. V interiéri sa kládol dôraz

na ďalšie zlepšenie obsluhy ovládacích prvkov a usporiadanie aplikácií na palubnej doske. Outback poskytuje vodičovi i pasažierom obrovskú mieru komfortu vo veľkoryso riešenej kabíne. Veľa miesta vpredu i vzadu, pohodlné kreslá, tie zadné dokonca s nastavovaním sklonu operadiel, urobia z každej cesty príjemný zážitok. Prispieva k tomu vynikajúce odhlučnenie kabíny i komfortne naladený podvozok. Slogan Piece of Mind, teda pokoj mysle, sa v Outbacku podarilo dotiahnuť k dokonalosti. Pociť pokoj a relaxu na palube je taký intenzívny, že aj po dlhej ceste, zvládnete vysokými priemernými rýchlosťami, vystúpite odpočinutí a pripravení na pracovné či športové výkony.

AUTOMATIC FOR THE PEOPLE

Vlajková loď Subaru nie je žiaden plávajúci koráb. Absolútne sebaisté jazdné vlastnosti ešte podporuje pohon všetkých kolies. Outback jednoznačne nasleduje pokyny volantu, pričom sa aj tu podaril konštruktérsky zázrak: pri



Obraz sériovej parkovacej kamery je integrovaný do 4,3-palcového displeja audiosystému.

jazde sa hmotnosť vozidla akoby stratila a to, čo zostalo, sa koncentrovalo pod vodičovým sedadlom a spojilo sa so šoférom do jedného celku tak, že človek za volantom dokáže krásne odhadnúť správanie auta aj v krízových situáciách.

Ale podme k tomu najdôležitejšiemu: automatickej CVT prevodovke Lineartronic. Spojenie s dieselom znamená oveľa väčší komfort pre vodiča, ktorý sa nemusí venovať radeniu. Vynikajúce v meste, príjemné mimo neho. Kto si raz zvykne na automat, už sa k manuálnej prevodovke nevráti.



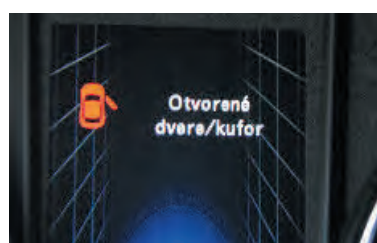
Novinka: volič automatickej prevodovky v dieselovom Subaru. Spínač elektronickej parkovacej brzdy má novú pozíciu na stredovej konzole.



Absolútny komfort sedadiel a obrovský priestor pre cestujúcich.



Radí sa dá aj manuálne, k dispozícii je sedem prevodových stupňov.



Potešilo nás, že japonské auto komunikuje s vodičom po slovensky.



Po sklopení zadných operadiel do roviny vznikne kapacita pre 1726 litrov nákladu.

Z konštrukčného princípu bezstupňovej prevodovky vyplýva, že radí absolútne hladko, bez akýchkoľvek trhnutí pri zmene prevodových stupňov. Oproti Lineartronicu pri benzínových motoroch tu bol rozdiel v nutnosti prispôbiť ju na prenos väčšieho a najmä inak distribuovaného krútiaceho momentu dieselového motora. Aj preto pri manuálnom radení, ktoré je možné pádlami pod volantom, je tu nie šesť, ale až sedem predvolených prevodových stupňov. Zistíte však aj ďalší rozdiel: kým pri benzínovom CVT sa pri ustálenej rýchlosti jazdy, napríklad na tempomate po diaľnici, menia otáčky motora v závislosti od zaťaženia (povedzme pri jazde do kopca), dieselové CVT si otáčky drží na rovnakej úrovni práve vďaka sile naftového boxera.

INTELIGENT

Aristokratické spôsoby prevodovky ocení vodič aj posádka. Lineartronic od Subaru nemá „vysávačový“ efekt iných značiek, kedy pri zrýchľovaní vyletia otáčky hore a nechcú spadnúť. Netrpí ani neduhom dvojspojkových prevodoviek - trhaním pri pomalej jazde, a na rozdiel od klasických automatov radí absolútne hladko. S robotizovanými prevodovkami ju porovnávať nebudeme, tie sú celkom iným svetom trhavých poskokov vpred.

Lineartronic s dieselom Subaru je určite jednou z najkrajších symfónií komfortu a výkonu, ktoré sú dnes v ponuke v prémiovom segmen-

te. Absolútne zamotové radenie v automatickom režime, bleskové zmeny medzi siedmimi stupňami v manuálnom (za menej ako 100 milisekúnd), a dokonca aj funkcia využívania brzdného efektu motora! Tú by ste u väčšiny iných CVT prevodoviek hľadali márne, pričom sa ňou veľmi nevyznamenáva ani časť klasických automatických prevodoviek na trhu. Lineartronic navyše dostal režim rozbiehania na druhom prevodovom stupni na klzkom povrchu, napríklad na snehu, o ktorom za vodiča rozhodne inteligentná riadiaca jednotka. A, samozrejme, reaguje na štýl jazdy. Silnejší tlak na plyn a razantnejšie využívanie brzd okamžite identifikuje ako športovú jazdu, ktorej prispôsobí režim radenia.

Outback 2.0D CVT nestratil nič z dynamiky: z 0 na 100 km/h zrýchli za 9,7 sekundy, čo je presne rovnaká hodnota ako pri verzii so 6-stupňovou manuálnou prevodovkou. Normovaná kombinovaná spotreba má hodnotu 6,3 l/100 km a verte, že sa do nej zmestíte s absolútnym prehľadom.

SUBARU OUTBACK 2.0D CVT

| | |
|-----------------------|--|
| Výkon | 110 kW (150 kJ) / 3600 min ⁻¹ |
| Krútiaci moment | 350 Nm / 1600-2400 min ⁻¹ |
| Zrýchlenie 0-100 km/h | 9,7 s |
| Maximálna rýchlosť | 195 km/h |
| Kombinovaná spotreba | 6,3 l/100 km |



Outback je spolu s Legacy posledným Subaru s charakteristickým otvorom na prednej kapote.

Odchody a návraty



Bol prvým Slovákom v írskej centrále Googlu. Kvôli rodine sa vrátil na Slovensko a založil úspešnú agentúru. O dva roky neskôr ho životné cesty opäť zaviedli do Googlu, aby pomáhal otvoriť a rozbehnúť jeho slovenskú centrálu. V lete tohto roku však Dušan Vavrek z top pozície v globálnej firme opäť odišiel, aby sa mohol viac venovať rodine a svojim aktivitám. „Mojou súčasťou osobnou výzvou je postaviť kachle na chalupe,“ hovorí s úsmevom majiteľ strieborného Foresteru.

Smilovníkom dobrej kávy sme sa stretli – ako inak – v skvelej kaviarni na námestí v úplnom srdci Žiliny. Bolo to tak trochu symbolické. Práve Žilina, rodné mesto Dušana Vavreka, sa stala významnou križovatkou jeho životných ciest.

Keď v roku 2004 Írsko a Veľká Británia otvorili svoj pracovný trh, práve skončil vysokú školu a bol jedným z prvých, ktorí tam vyrazili. „Na Slovensku som absolvoval niekoľko pracovných pohovorov, no neuspel som s tým, že som príliš kvalifikovaný,“ spomína. Začal praco-

vať v dublinskej centrále Googlu, kde bol prvým Slovákom. „V roku 2007 som odišiel. Bola to skvelá firma a veľmi dobrá práca, no osobná situácia rozhodla, že som sa chcel vrátiť domov do Žiliny, oženiť sa a vychovávať deti.“

NIKDY NEHOVOR NIKDY

Klienti, s ktorými Dušan Vavrek v Dubline pracoval, ho však chceli aj naďalej, takže v Žiline založil agentúru Tomatoes, ktorá sa za dva roky stala najväčšou v odbore výkonnostného marketingu a cieľených internetových kampaní na Slovensku.

Keď neskôr Google otváral zastúpenie v Bratislave, dostal ponuku pomôcť ho rozbehnúť.



„Dôvodom odchodu bolo aj to, že sme sa nikdy neodstahovali zo Žiliny. Keď staršia dcérka začala chodiť do škôlky a rodina už nemohla byť so mnou počas týždňa v Bratislave, trhlo mi srdce, keď som musel odísť na niekoľko dní preč. Navyše som typ človeka, ktorý má rád kreatívne výzvy. Keď sa už postavila základy a nastavia procesy, je to pre mňa menej zaujímavé, a rád prenechám priestor iným.“

PRESNE ZACIELENÉ

Dušan Vavrek je expertom na ciele kampane cez internet. „Človek cez Google veľmi jasne identifikuje svoju potrebu, keď zadá, čo hľadá. Ak sa nachádza v Terchovej a hľadá umeleckého kováča, pre takéhoto remeselníka je to jasný signál, že to môže byť jeho klient. Namiesto

bať agentúru, aplikovať nové veci, ktoré som sa počas uplynulých dvoch rokov naučil. Mojou osobnou výzvou tohto roka je vymeniť podlahy na chalupe a postaviť kachle,“ dodáva s úsmevom. „Zhodou okolností sa na mieste, kam chodíme s kamarátmi už dvanásť rokov, uvoľnila jedna drevenica, tak sme ju kúpili. Prišla totiž fáza života, kedy sme začali mať deti, manželky, priestor na zábavu v meste sa zúžil a ten na aktivity mimo neho narástol.“

MOTIVÁCIA: CHALUPA

Práve chalupa bola motiváciou na kúpu Forester. „Ešte pred kúpou sme si ju boli v zime pozrieť na aute s pohonom jednej nápravy a bolo to stresujúce. Presne tam dozrelo rozhodnutie pre štvorkolku.“

Zhodou okolností si jeho kolega v Googli v tom čase kúpil Imprezu. „Zistil som, že auto je celkom iné ako čokoľvek, v čom som sa predtým viezol, cítil som sa v ňom veľmi dobre. Zvažovali sme teda Imprezu, ale správny chalupár a človek mojej veľkosti by mal mať väčšie auto,“ smeje sa Dušan.

Po porovnaní modelov iných značiek vyšla voľba na Forester. „Komunita ľudí, ktorá si kupuje Subaru, je iná ako tí, ktorých zaujíma Audi alebo Mercedes – tie sú skôr imidžovou záležitosťou.“

TOSKÁNSKO A SPISOVATEĽSKÝ SEN

Dušan Vavrek sa rozhodol pre benzínový dvojliter s manuálnou prevodovkou, dal Forester na značky a s rodinou vyštartoval na dovolenku do Talianska. „Bola to šanca na otestovanie auta vo všetkých podmienkach: na plných diaľniciach, pri hodinovej ceste cez dvojkilometrový tunel, ale aj na prázdnych lokálkach i mimo asfaltu v agroturistickom rezorte. Okrem ľadu sme vyskúšali všetky povrchy a každé počasie. V kopcoch sa dalo výborne vybláznit, hoci potom auto vyzeralo, akoby sme ho zakopali a potom vykopali zo zeme.“

Pokojné dni v Toskánsku umožnili kreatívnemu manažérovi vypnúť a vyvetrať si hlavu, takže na seba dlho nenechala čakať nová inšpirácia.

„Mám sen, že sa pustím do písania kníh. Ak príde ten správny čas, rezort v Toskánsku bude presne miestom, kde to urobím. Je uzavretý, nikoho tam nestretnete a navyše tam nie je mobilný signál, o wi-fi ani nehovorím. Keď sme tam dovolenkovali, v prvý deň to bolo frustrujúce, ale potom som si to užíval. Keď mi bude chýbať posledných tridsať strán a nebudem vedieť, ako sa to má narodiť, koniec knihy si prídeme vytiahnuť práve z tohto prostredia,“ dodáva s úsmevom Dušan.



Foto: archív DV

„Svoju úlohu pri rozhodovaní o návrate zohralo aj to, že čokoľvek som vo svojej firme povedal, nikto mi neodporoval. Začal som si pripadať ako admirál vesmíru, chýbalo mi večné oponovanie, na ktoré som bol zvyknutý v Googli, kde sa neberie ohľad na to, či je niekto manažér alebo radový pracovník. Každé tvrdenie sa skúma protitázkou, žiadajú sa argumenty. Jeden víkend som tuho dupal, potom som sa rozhodol to skúsiť. Opäť som sa ocitol v Googli a opäť som bol prvým zamestnancom,“ hovorí Dušan Vavrek. No prešli dva roky a pár mesiacov a z funkcie člena top manažmentu a industry managera v lete odišiel.

toho, aby dal reklamu do televízie, ktorá zasiahne štyri milióny ľudí s neistým výsledkom, na Googli za cenu centových či eurových položiek klienta naozaj osloví. Google má nástroje na to, aby umiestnil reklamu počas nákupného rozhodovania pre správnych ľudí na správnom mieste. My ako agentúra tieto nástroje poznáme a pre klientov ich reálne nastavujeme v rámci kampaní. Fungujú nielen pre malých živnostníkov, sú efektívne napríklad i pre veľké banky, ktorým dokážu otvárať nové obchodné kontakty, či upevňovať vzťah k súčasným klientom. Nie je ťažké minúť obrovské peniaze za neistý výsledok, no my to robíme opačne. Nástroje výkonnostného marketingu sú najefektívnejším distribučným kanálom.“

Skúsenosť v Googli bola podľa Dušana fantastická, no teraz pre neho prišiel čas, kedy chce tráviť viac času s rodinou a riadiť síce menšie, ale svoje vlastné projekty. „Chcem opäť rozhy-

Fenomén



Z poctivého pracanta sa za štyri generácie stalo priestranné reprezentatívne SUV s množstvom moderných technických prvkov. Sympatická povaha, odolnosť a univerzálnosť však Foresteru zostala.

Gény sa nezaprú. Na rozdiel od nablýskaných SUV, ktoré sa cítia dobre iba na hladkom asfalte pred nákupnými centrami, sa môžete s Foresterom bez obáv vydať i do divokej prírody. Vždy sa vám pozrie priamo do očí, v každej situácii vás podrží, nikdy vás nesklame. Prišiel totiž na svet v čase, kedy sa európskym značkám o segmente SUV ani nesnívalo. Počas troch predchádzajúcich generácií sa jeho charakter upevnil, a hoci sa výzor mení, povaha zostáva.

Subaru Forester je fenoménom nielen medzi konkurentmi v segmente, ale aj v rámci svojej značky. Jeho silnou stránkou je univerzálnosť. Toto auto jazdí na asfalte tak fantasticky, že si ťažko hľadá konkurenta. Na diaľnici je príjemne tiché, a keď z nej zide, zákruty reže s pocitom

absolútnej kontroly. Až do limitu sa správa neutrálne, k čomu okrem vynikajúceho podvozku výrazne pomáha pohon všetkých kolies a nízko uložené ťažisko. Ani ťažší dieselový motor pod prednou kapotou v tomto prípade neznamená nedotáčavosť. To, že ste veľmi rýchli, zistíte paradoxne ušami: podľa pískajúcich pneumatík. Aj v tejto situácii je však auto stabilné, zvolenú stopu drží excelentne a vodič ho má plne pod kontrolou. Výhodou je, že podobne ako pri predchádzajúcich generáciách využíva aj nový Forester automatickú reguláciu svetlej výšky zadnej nápravy bez ohľadu na zataženie vozidla. To znamená, že auto jazdí rovnako bez ohľadu na to, či ide vodič sám alebo je Forester plne obsadený a naložený pri ceste na dovolenku. Nehrozia teda žiadne nepríjemné prekvapenia. Samozrejme, Forester symetrický pohon 4x4 najlepšie využije za dažďa a počas zhoršených



Veľkým prerodom prešiel interiér. Palubný počítač sa ovláda z volantu, výstupy na multifunkčnom displeji sú zamerané na spotrebu zo všemožných aspektov.

podmienok na cestách v zime. Počas letného testu sneh nehrozil, takže sme auto aspoň vytiahli mimo asfalt. Poľné cesty prekonáva s ľahkosťou krosového bežca vo vrcholnej forme, nerovnosti zdoláva vďaka 220-milimetrovej svetlej výške.



Prehľadné a účelné prístroje.



Kufor má po sklopení sedadiel kapacitu takmer 1600 litrov.



Sedadlá sú pohodlné, v kabíne je podstatne viac miesta ako u predchodcu.



Palubný systém sa naučil po slovensky.



Štandardne sme jazdili za čosi nad päť litrov.



Grafika pomáha prispôbiť jazdný štýl a ísť na spotrebu. Tréner úspornej jazdy ukázal, že sa dá dostať až na extrémnych 2,6 l/100 km.

prešiel rozsiahlymi konštrukčnými úpravami, takže Subaru hovorí o jeho druhej generácii. Asi najdôležitejšou zmenou je nové vstrekovanie, vodiča však zaujíma skôr výsledok. Pri Boxer Dieseli sa prejavil v tom, že maximum krútiaceho momentu 350 Nm je teraz k dispozícii už od 1600 otáčok (predtým od 1800), pričom ho má vodič pod plynom až do 2400 otáčok. Širší pracovný rozsah motora znamená viac komfortu a menej radenia 6-stupňovou manuálnou prevodovkou, ale aj lepšie hodnoty spotreby. Kombinovaná pre vyššiu výbavu Comfort má hodnotu 5,9 l/100 km, čo je pre SUV so stálym pohonom 4x4 vynikajúce. Nám sa meraný úsek podarilo zajazdiť s ešte nižším priemerom 5,2 l/100 km.

Mimochodom, spotreba paliva je v centre pozornosti multifunkčného displeja v strede palubnej dosky. Vodič môže sledovať okamžitú, priemernú, ale aj grafické zobrazenie konzumácie paliva po minútach, pričom menšia ako priemerná spotreba sa zobrazí zelenou a vyššia žltou farbou. To umožňuje prispôbiť jazdný štýl, pretože šofér má bezprostrednú odozvu a vidí, kedy jazdí úsporne a kedy mu naopak spotreba vyskočí. Trénerovi úspornej jazdy sa striktným sledovaním grafu podarilo absolvovať zhruba 20-minútový meraný úsek so spotrebou 2,6 l/100 km. Áno, uznávame, je to extrém, ale v praxi potvrdzuje užitočnosť myšlienky japonských tvorcov výstupov palubného počítača. Raz darmo, Subaru sa vyrábajú v krajine, ktorej vďačíme za mnohé technické vynálezy od walkmanu cez CD a DVD médiá...až po automobily Subaru.

SUBARU FORESTER 2.0D

| | |
|-----------------------|--|
| Výkon | 108 kW (147 k)/ 3600 min ⁻¹ |
| Krútiaci moment | 350 Nm/ 1600-2400 min ⁻¹ |
| Zrýchlenie 0-100 km/h | 10,2 s |
| Maximálna rýchlosť | 190 km/h |
| Kombinovaná spotreba | 5,9 l/100 km |



V dnešnom svete úspor potešilo, že Forester so sebou vozí rezervu.



Nový Forester priniesol dynamický a reprezentatívny dizajn.

VÄČŠÍ A PRIESTRANNEJŠÍ

V porovnaní s predchodcom je nový Forester o 35 mm dlhší (4595 mm), o 15 mm širší (1795 mm) a o 20 mm vyšší (1735 mm). Rázvor narástol o 25 mm na súčasných 2640 mm. Vodič a spolucestujúci vpredu ťažia z výhody vyššie umiestnených sedadiel oproti tretej generácii, čo znamená aj lepší výhľad z vozidla vo všetkých smeroch. Všetci pasažieri profitujú z väčších rozmerov kabíny, ktorá poskytuje viac priestoru. Pochvalu si zaslúžia sedadlá: poskytujú veľmi dobrú oporu telu a sú zároveň veľmi pohodlné. Ak si chcete pospať a veríte vodičovi, vzadu sa dá nastaviť aj uhol sklonu operadiel. Prijemný pocit z cestovania zvyšuje tuhá karoséria a komfortne vyladený podvozok. Zväčšené otvory dverí priniesli pohodlnejšie nastupovanie a vystupovanie.

Väčší ako pri predchádzajúcej generácii je aj batožinový priestor, ktorý má v základnom usporiadaní 505 litrov. Po sklopení zadných se-

dadiel vznikne veľmi dobre využiteľná plocha s objemom 1592 litrov pre náklad.

NAFTOVÉ SRDCE

Diesellový dvojlitrový boxer využívala aj predchádzajúca generácia Foresteru. No aj motor

Inteligentný športovec



Vyšportovaný chlapík s mozgom jadrového fyzika. Medzi ľuďmi je ich málo, medzi autami ešte menej. Jedno sme však našli: Subaru Forester s benzínovým dvojlitrovým motorom.

Benzínový dvojlitrový atmosférický motor a automatická CVT prevodovka. Táto kombinácia je vo svete, kde vládnu dieselové SUV, z technického hľadiska jedinečná. Navyše ide o benzínový motor konštrukčného typu boxer, teda vždy s dvoma oproti sebe ležiacimi valcami. O výhodách tohto riešenia priaznivci Subaru dobre vedia. Spomeňme preto len plochú konštrukciu, umožňujúcu uložiť motor nižšie ako radový štvorvalec a znížiť tak ťažisko auta, a kultúru chodu, spôsobenú podstatne lepším vyvážením pohyblivých častí.

Forester 2.0i sa preto po naštartovaní a rozbehnutí správa ako elektromobil: motor pradiť tak ticho, že ho v kabíne vôbec nepočuť. Auto-

matická bezstupňová prevodovka radí absolútne hladko, pohyb vpred je plynulý. Po razantnom zatlačení na plyn sa charakter auta zmení, otáčky bleskovo vyskočia nahor a Forester vyráža vpred.

ŠPORTOVEC ALEBO INTELIGENT?

Oproti dieselovému Foresteru prináša benzínová alternatíva dva rozdiely: režimy Intelligent a Sport pre zmenu charakteru jazdy a špeciálny režim X-MODE pre sťažené podmienky. O ňom informujeme na inom mieste magazínu, keďže táto novinka stojí za podrobný rozbor a výrazne pomáha vodičovi v teréne, na snehu alebo v iných situáciách so zhoršenou trakciou. Intelligent a Sport zasa menia odozvu motora, spôsob radenia prevodovky a ostrosť riadenia.

Po naštartovaní sa automaticky aktivuje inteligentný režim, pri ktorom je manažment motora a preradenie smerované k čo najnižšej



Automat poskytuje aj možnosť manuálneho radenia. Vzhľadom na skvelú prácu prevodovky sme ho prakticky nevyužili.

spotrebe paliva, pričom nič neuberá z výkonového potenciálu auta. Po stlačení spínača S na volante je reakcia na plyn priamočiarejšia, prevodovka drží motor vo vyšších otáčkach a riadenie sa priblíži. Zmeny nie sú až také zásadné, ako pri režime Sport Sharp vo výkonnejších Subaru, no urobia svoje.

Pod nohou má vodič akoby silnejší motor, príval krútiaceho momentu uľahčuje predbiehanie a umožňuje viac si užiť ostrú jazdu v záku-

tách. Najväčšiu zmenu sme však cítili pod rukami: riadenie v režime Sport krásne číta povrch cesty a odovzdáva mozgu muža či ženy za volantom všetky informácie, ktoré je schopný spracovať. Toto je prepojenie človek – stroj na tej najvyššej úrovni.

Lahký benzínový motor navyše ešte o niečo optimalizuje rozloženie hmotnosti a posúva ďalej hranice ovládateľnosti a handlungu už tak skvelého podvozku Forestera. A ešte k prevo-

dovke: v automatickom režime radí tak dobre, že možnosť manuálneho radenia pádlami pod volantom sme prakticky nevyužili. Výhodou bezstupňovej konštrukcie je možnosť využívať optimálne zataženie motora a šetriť palivo. Napríklad pri jazde na diaľnici s tempomatom nastaveným na 130 km/h nezasekne otáčky pohonnej jednotky na jednej hodnote. Naopak, menia sa od 2000 do cca 2800 v závislosti od podmienok, najmä od sklonu cesty. Pri jazde do

kopca sa otáčky zvýšia, aby sa optimalizoval režim termodynamického zataženia motora, pri jazde z kopca naopak klesnú a šetrí sa benzín.

ZAOSTRENÉ NA SPOTREBU

Argumentom pre kúpu dieselových SUV je práve spotreba. Tento faktor bol v hľadáčku nášho testu zásadným. Je pri benzínovom motore naozaj taká nevýhodná?

Výsledok hovorí o niečom úplne inom. Rozdiel



Štandardne inteligent, na požiadanie športovec. Jazdné režimy menia povahu benzínového Forestera.



Dizajnéri si dali záležať aj na prvkoch osvetlenia vozidla.



Nezávislé zadné zavesenie hrá svoju úlohu pri vynikajúcich jazdných vlastnostiach.



Posuvná laktová opierka potešila, pevná je totiž dosť malá.



Uhol zadných operadiel sa nastavuje nenápadným tiahom. Rodičia menších detí ocenia výborný prístup k úchytom ISOFIX.



Pitný režim aj pre tých vzadu: na veľké a praktické odkladacie priestory sa nezabudlo ani v zadných dverách.



tu síce je, avšak konštrukčné zmeny motora jeho nároky na palivo drasticky znížili. V priemere sme sa vždy zmestili pod sedem litrov, pri štandardizovanej trase bola spotreba 6,8 l/100 km. To je o necelý liter viac, ako Subaru uvádza pre dieselový Forester. Ani mesto nie je strašákom vďaka sériovému stop & start systému, ktorý vypína motor pri zastavení v kolóne či na červenej. Aj tu naša spotreba oscilovala okolo čísla sedem.

SUBARU FORESTER 2.0i CVT

| | |
|-----------------------|--|
| Výkon | 110 kW (150 k)/ 6200 min ⁻¹ |
| Krútiaci moment | 198 Nm/ 4200 min ⁻¹ |
| Zrýchlenie 0-100 km/h | 11,8 s |
| Maximálna rýchlosť | 192 km/h |
| Kombinovaná spotreba | 6,5 l/100 km |



eXcelentný

Nový Forester má na palube inovatívny asistenčný systém, garantujúci jazdnú stabilitu v ťažkých podmienkach. X-MODE sme otestovali a zisťovali, ako pomáha vodičovi v teréne.

Nový Forester využíva množstvo elektronických systémov, ktoré zlepšujú komfort ovládania i jazdné vlastnosti. Spomeňme aspoň riadiacu jednotku automatickej prevodovky Lineartronic, manažment boxer motora, elektronický dohľad nad optimálnou distribúciou krútiaceho momentu na všetky štyri kolesá symetrického AWD či stabilizačný systém VDC. Pre najnovšiu generáciu však konštruktéri vymysleli úplne nový asistenčný systém, ktorý spája všetky doteraz využívané technické nástroje do jedného orchestra. Nazvali ho X-MODE.

V JEDNODUCHOSTI JE KRÁSA

Prílišná komplikovanosť sa nevypláca. Doplatili na ňu palubné ovládacie systémy rôznych automobilových značiek, ktoré prešli v ďalších generáciách výrazným zjednodušením. Vodiči dnes nechcú zložité menu a množstvo otočných ovládačov a tlačidiel, ktoré iba odpútavajú pozornosť od situácie na ceste. Subaru sa pri systéme X-MODE rozhodlo pre absolútny minimalizmus. Komplexný asistenčný systém sa aktivuje jediným stlačením tlačidla pred pákou voliča automatickej prevodovky. O všetko ostatné sa postará elektronika. Musia však byť splnené dve podmienky: X-MODE je možné zapnúť pri jazde do rýchlosti 20 km/h, pričom funguje do 40 km/h. Pri prekročení tohto rýchlostného limitu sa automaticky deaktivuje. Načo potrebuje auto s tak dokonalým podvozkom a pohonom 4x4 ešte aj asistenčný sys-

tém? Odpoveď na túto otázku sme našli ihneď po výjazde do terénu a aktivovaní X-MODE. Centrálny informačný displej potvrdí zapnutie systému zobrazením jeho loga a ukazuje, že síla motora sa rovnomerne distribuuje na všetky kolesá. Auto získa na klzkom či členitom povrchu absolútnu suverenitu. Systém funguje jednak ako akási syntetická redukčná prevodovka a zároveň ako uzávierka predného i zadného diferenciálu presne vtedy, keď si to situácia pod kolesami vyžaduje. Prevodovka radí celkom inak, reakcie na plyn sú jemnejšie, čo umožňuje auto v komplikovaných podmienkach ľahučko a presne nasmerovať tam, kam treba. Zároveň veľmi účinne bráni pretáčaniu kolies s aktuálne nižšou trakciou, čím ešte zlepšuje prejazdnosť komplikovanými úsekmi. S podporou X-MODE si vodič ani neuvedomí, aké ťažké úseky s autom dokázal prejsť, preko-

náva ich s absolútnou ľahkosťou. A čo je skvelé, nepotrebuje k tomu žiadne veľké skúsenosti s offroadovou jazdou.

X-MODE nájde využitie nielen v teréne, ale aj na snehu, na blatistej ceste alebo v iných podmienkach so zhoršenou trakciou.

BONBÓNİK NAVYŠE

Súčasťou asistenčného systému X-MODE je kontrola rýchlosti pri zjazde z kopca. Funguje



Spínač systému sa nachádza pred voliacou pákou prevodovky.

rýchlosti 20 km/h, ostatné utility systému pracujú do už spomínaných 40 km/h.

Vďaka systému X-MODE dokáže vodič využiť všetky schopnosti auta aj v obzvlášť ťažkom teréne, no i v zimných či iných komplikovaných jazdných podmienkach. X-MODE navyše umožňuje prekonať nečakané nástrahy, ako napríklad náhly prechod zo suchej či mokrej na zasneženú vozovku a podobne.

Kontrola rýchlosti pri jazde zo svahu sa pri zapnutí X-MODE aktivuje automaticky.



O zásahoch X-MODE informuje multifunkčný displej.

však celkom inak ako podobné systémy iných značiek. Prvým rozdielom je, že kontrolu zjazdu netreba osobitne zapínať. Aktivuje sa automaticky v momente, keď senzor náklonu zistí, že auto začalo schádzať zo svahu. Systém následne veľmi účinne udržiava nastavenú rýchlosť.

Ďalším zásadným rozdielom je, že si vodič môže nastaviť jej hodnotu, a to pribrzdením alebo pridaním plynu. Nemusí teda každý svah schádzať rovnako rýchlo, ale zvolí si optimálnu kontrolu nad vozidlom podľa uhla sklonu a svojich schopností. Pri klesaní na zasneženej ceste si tak auto udržiava vynikajúcu stabilitu, kým pri brzdení vodičom by mohlo mať tendenciu ísť do šmyku. Kontrola zjazdu z kopca funguje do



Asistenčný systém X-MODE je vo Foresteri k dispozícii pre motory, kombinované s automatickou prevodovkou Lineartronic.

Ako funguje X-MODE

| | |
|--|--|
| Kontrola riadiacej jednotky motora | Optimalizuje reakciu na plyn a mení charakteristiku krútiaceho momentu pre jazdu na klzkom povrchu, v kopci alebo v teréne, funguje ako syntetická redukčná prevodovka |
| Regulácia pohonu 4x4 | Riadi kontrolné zásahy do pohonu 4x4 s cieľom zabrániť rozdielom v otáčaní predných a zadných kolies, teda preklzu niektorej z náprav, čím zlepšuje trakciu |
| Manažment automatickej prevodovky Lineartronic | Prevodové pomery sa menia podľa jazdnej situácie a sú prispôsobené ťažkým podmienkam |
| Kontrola diferenciálov | Optimalizované zásahy brzdného systému bránia rozdielom v otáčaní ľavého a pravého kolesa, funkcionality ako syntetická uzávierka diferenciálov |
| Kontrola rýchlosti pri zjazde zo svahu | Systém udržiava konštantnú rýchlosť pri zjazde zo svahu, pričom si ju vodič môže korigovať brzdením alebo pridaním plynu |

Turbo je späť!



Kráľ sa vracia. V rámci tretej generácie si dvojlitrový Forester s turbom vybral v Európe voľno, aby sa vo štvrtej zjavil v plnej sile a ukázal svoju prívětivú, ale i diaboliskú tvár. Vlastimil Podoba sa stal prvým človekom na Slovensku, ktorému Forester 2.0XT hovorí pane.

Spoznáte ho na prvý pohľad. Ostro rezaná tvár nárazníka jasne hovorí, s kým máte tú česť. Najsilnejší Forester sa odlišuje aj veľkými, 18-palcovými diskami v dvojfarebnom vyhotovení a ako jediný z novej generácie má vzadu dva laufy výfukov.

To najdôležitejšie je však pod prednou kapotou. Tu bije srdce bojovníka: turbom prepíňaný štvorvalcový benzínový boxer s výkonom potenciálom 177 kW (240 k). Z dvoch litrov objemu dostali konštruktéri „dieselových“ 350 Nm krútiaceho momentu.

Každý ambiciózny vodič vie, čo sa skrýva za zrýchlením na stovku za 7,5 sekundy. No je málo tých, čo si môžu Forester 2.0XT užívať každý deň. Jedným z nich je Vlastimil Podoba, pričom ide už o jeho tretie Subaru v rade.

PRVÝM BOL OUTBACK

Keď končil v práci a začínal podnikat, prišla aj potreba obstarat si auto, ktoré by nahradilo dovtedajší služobný Volkswagen Passat s pohonom všetkých kolies. „Na výber som si vyhradil celý deň. Lúskal som internet, študoval parametre a keďže som priaznivcom štvorkoliek, ako jednoznačne najlepšie mi vyšlo Subaru Outback. Bolo to top auto, stále naň nedám

dopustiť. Výborne športovo vyzerá, ponúka veľký priestor, bol som s ním maximálne spokojný. Ale nebolo mi súdené. Do roka a do dňa som s ním mal tri vážne nehody.“

Prvý zavinil nepozorný vodič, „zabudol“ dať prednosť v jazde. Druhú nervózna vodička, ktorá Outback predbiehala takým spôsobom, že odrazila zadnú časť auta na ľavej strane.

A uvedomila si to až vtedy, keď jej auto s rozbi-



tou prednou časťou vypovedalo poslušnosť a zastalo. „Najlepšia bola jej veta, že za to nemôže, pretože sa rozvádza a je na liekoch,“ spomína Vlastimil Podoba.

„Do tretice do mňa na diaľnici nabúrali policajti v civile. Videl som v spätnom zrkadle, ako sa ich auto blíži ku kolóne, kde sa pred mňa zaradilo iné vozidlo a sám som mal čo robiť, aby som ubrzdil. Rozbili mi celú zadnú časť Outbacku, pričom som mal poškodenú aj prednú, keďže ma náraz posunul do auta pred mňa. Hovorím im: Chlapci, tak teraz budem musieť zavolať policajtov. A oni na to: Nemusíte, už sme tu štyria.“

Vtedy si povedal, že auto treba rýchlo predať. Nasledovalo ho Subaru XV. „Žijem však aktívne, chodíme s rodinou lyžovať či na dovolenky a mám radšej väčšie autá, v Outbacku som si na veľký priestor zvykol. A keďže prichádzal nový Forester, kúpil som si ho. Musím povedať, že som maximálne spokojný.“

DO TRETICE VŠETKO OK

Obe predchádzajúce Subaru mal Vlastimil Podoba, ktorý je aj parašutistom, pričom má za sebou stovku zoskokov, s benzínovými motorami a automatickou prevodovkou. „Som zástancom tejto kombinácie s permanentnou štvorkou,“ hovorí, no zároveň dodáva: „Mal som



požičané aj Subaru BRZ, ktoré ma presvedčilo, že sú typy áut, kde má manuálna prevodovka stále zmysel. BRZ je famózne na driftovanie a bláznenie sa, zvažujem, že by som si ho obstaral ako hračku na leto. Fakt nemá chybu. Aj keď ste nikdy nedriftovali, toto auto vás to naučí.“

Forester 2.0XT je v rukách Vlastimila Podobu od tohtoročnej jari, pričom za prvé štyri mesiace stihol najazdiť viac ako 23 000 km. „Veľa cestujem, vlastným nehnuteľnosti, ktoré prenajímam, pričom sme nedávno kupovali jednu firmu na východnom Slovensku. Forester je



Výnimočnosť turbo Foresteru umocňuje režim Sport Sharp, ktorý ho mení na cestný rýchlik.



Kým ostatní jazdia na sedemnástkach, XT dostalo 18-palcové disky v špeciálnom dizajne.



Charakteristický otvor na kapote je preč, vzduch ide k medzichladiču turba skrytými kanálmi. Všetko pre bezpečnosť chodcov.

skvelý v tom, že pri dlhých tratiach nie ste unavení. A keď potrebujete predbiehať, tak jednoducho predbehniete. V tom je pointa dobrého auta.“

Bezstupňová automatická prevodovka Lineartronic radí optimálne, možnosť manuálneho radenia krídelkami pod volantom majiteľ turbo Foresteru nevyužíva. Ak potrebuje viac dynamiky, aktivuje režim Sport Sharp. „Auto si poradí samo. Podľa tlaku na pedál akceleračtoru využije potrebný prevodový pomer i výkonovú charakteristiku motora a jednoducho vyrazí vpred.“

Ako vynikajúci hodnotí aj podvozok Foresteru. Majitelia predchádzajúcich generácií hovorili o náklonoch v zákrutách, nová turbo verzia však nič také nepozná. „Na ceste drží ako prilepená, jazdí excelentne. Pri šoférovaní máte úžasný pocit pokoja a vedomia, že čokoľvek budete od auta žiadať, to vám splní. Nech by na ceste došlo k akejkoľvek situácii, dostane vás z nej.“

Vlastimil Podoba sa už teraz teší na prvú zimu s Foresterom. „Každý subarista mi dá za pravdu, že Subaru je jedným z mála áut, pri ktorom sa tešíte, keď nasneží. Počas tejto zimy som ešte na modeli XV prešiel neskutočné veci.“ Pri jazde na spotrebu sa dokáže 240-koňové auto zmestiť do limitu 7,5 l/100 km, čo je o liter menej, ako udáva výrobca. Ani veľmi dynamická jazda vás nezruinuje. „Vtedy sa dostanem na 9,5 litra. Na takto výkonné benzínové auto s permanentným pohonom všetkých kolies je to výborná hodnota.“



Poloklopené sedadlá: komfort i výborná opora v zákrutách.



SUBARU FORESTER 2.0XT

| | |
|-----------------------|--|
| Výkon | 177 kW (240 k)/ 5600 min ⁻¹ |
| Krútiaci moment | 350 Nm/ 2400-3600 min ⁻¹ |
| Zrýchlenie 0-100 km/h | 7,5 s |
| Maximálna rýchlosť | 221 km/h |
| Kombinovaná spotreba | 8,5 l/100 km |



EyeSight sa sám vyhne zrážke

Subaru predstavilo novú generáciu svojho pokrokového bezpečnostného asistenčného systému EyeSight. Auto sa s ním dokonca v prípade núdze dokáže samo vyhnúť prekážke.

Nová generácia asistenčného systému EyeSight prináša viaceré zásadné vylepšenia, ktoré podstatne zvyšujú bezpečnosť jazdy a chránia posádku vozidiel Subaru pred nehodou.

Prvým krokom boli technické zmeny stereo kamier, používaných aj v doterajšom systéme EyeSight. V novej generácii využívajú kamery farebnú technológiu snímania, pričom sa približne o 40 % zvýšil snímaný uhol a vzdialenosť, čím sa podstatne zväčšil rozsah monitorovaného priestoru. Nová technológia zvýšila presnosť určovania polohy a pohybu objektov okolo vozidla, pričom umožňuje rozpoznávať brzdové svetlá a červenú na semaforoch.

SÁM SA VYHNE KOLÍZI

Tieto zmeny sú nadstavbou k doterajším funkcionalitám systému EyeSight, ktorý v sebe

okrem iného integruje adaptívny tempomat s udržiavaním rýchlosti za vpredu idúcim vozidlom či núdzové brzdenie pred prekážkou. Novinkou je asistent pre vyhnutie sa nebezpečenstvu, ktorý v prípade hrozacej zrážky prevzme riadenie a v spolupráci so stabilizačným systémom VDC automaticky vykoná vyhýbací manéver.

Novým prvkom je aj aktívny systém udržiavania jazdného pruhu, ktorý má dve funkcie. Prvou je udržiavanie jazdného pruhu. Systém sníma deliace čiary a zásahmi do riadenia pomáha vodičovi udržať auto v strede svojho pruhu. Druhá funkcia, asistent prevencie pred

opustením jazdného pruhu, zabráni nechcenému prejdenu cez deliacu čiaru do protismeru či mimo cesty. Navyše, systém EyeSight dokáže cez farebnú stereo kameru identifikovať brzdové svetlá na vpredu idúcom vozidle, čo umožní ešte rýchlejší nábeh núdzového brzdenia ako pri doterajšej generácii systému. Nový EyeSight využíva na identifikáciu objektov a meranie ich vzdialenosti od auta výlučne stereo kameru, teda dvojicu kamier s farebnými snímacími čipmi, ktorá dáva lepšie výsledky ako radarové snímanie vzdialenosti, pričom lepšie detekuje aj smer pohybu iných automobilov, motocyklistov, cyklistov či chodcov. Sys-



Systém stereo kamier pri pohľade zvonka a zvnútra.

tém zahŕňa aj množstvo ďalších asistenčných funkcionalít vrátane predkolíznej brzdy, ktorá automaticky spomalí alebo úplne zastaví vozidlo v prípade hroziacej zrážky.

SMER: AUTONÓMNE VOZIDLÁ

Na domácom trhu v Japonsku je systém EyeSight populárny, vo svojich autách ho má už viac ako 150 000 majiteľov Subaru. Koncern Fuji Heavy Industries, výrobca automobilov Subaru, pri jeho vývoji smeruje k autonómne jazdiacemu vozidlu. Táto bezpečnostná technológia, umožňujúca jazdu bez zásahov vodiča, môže znížiť nehodovosť automobilov na nulu. S novou generáciou systému EyeSight sa Subaru k tomuto cieľu výrazne priblížilo. Do automobilov značky sa nový asistenčný bezpečnostný systém dostane v roku 2014.



Zoznam funkcií systému EyeSight

| Funkcie stereo kamery | Nová generácia | Súčasná generácia |
|-----------------------|----------------|-------------------|
| Snímanie | Farebné | Čierno-biele |
| Semaforey | o | × |
| Brzdové svetlá | o | × |
| Jazdné pruhy | o | o |
| Vozidlá | o | o |
| Motocykle / skútre | o | o |
| Bicykle | o | o |
| Chodci | o | o |

Niektoré asistenčné systémy môže vodič vypnúť.

KLÚČOVÉ PRVKY NOVEJ GENERÁCIE ASISTENČNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO SYSTÉMU EYESIGHT

AKTÍVNY SYSTÉM UDRŽIAVANIA JAZDNÉHO PRUHU

NOVINKA

Udržiavanie jazdného pruhu
Systém sa aktivuje pri jazde rýchlosťou nad 65 km/h so zapnutým adaptívnym tempomatom. EyeSight sníma deliace čiary a automatickými zásahmi do riadenia smeruje vozidlo tak, aby išlo v strede svojho jazdného pruhu, čím pomáha vodičovi a zvyšuje bezpečnosť. Systém však monitoruje, či vodič auto riadi a ak zistí, že nie, upozorní ho a automaticky sa vypne.



Adaptívny tempomat sa aktivuje na volante, kde sa nastavuje aj vzdialenosť od vpredu idúceho vozidla.

■ Asistent prevencie pred opustením jazdného pruhu

Ak by vozidlo pri jazde rýchlosťou nad 65 km/h bez zjavného úmyslu vodiča smerovalo von zo svojho jazdného pruhu, EyeSight vodiča upozorní optickým i zvukovým výstražným signálom a zásahom do riadenia vráti auto späť do stredu pôvodného jazdného pruhu.

PREDKOLÍZNA BRZDA

■ Rýchlosť, pri ktorej vozidlo začne automaticky núdzovo brzdiť, aby zabránilo zrážke s iným objektom, či aspoň spomalilo pre zníženie následkov nárazu, sa pri novej generácii systému zvýšila na 50 km/h (doteraz 30 km/h).

■ Zvýšením snímaného uhlu a vzdialenosti cez stereo kameru dokáže systém detekovať napríklad chodcov prechádzajúcich cez cestu podstatne skôr. Skoršou aplikáciou núdzového brzdenia sa zvýšila miera ochrany chodcov.

ADAPTÍVNY TEMPOMAT S DETEKCIU BRZDOVÝCH SVETIEL

NOVINKA

■ Technické vylepšenia dvoch kamier stereo systému umožnili zrýchliť odozvu adaptívneho tempomatu na spomalenie či zrýchlenie vpredu idúceho vozidla. Rovnako sa zlepšila ich výkonnosť pri detekcii približujúcich sa objektov a ich vyhľadávaní v zákrutách či za prekážkami na ceste.

■ Vďaka farebným snímacím čipom dokážu stereo kamery detekovať brzdové svetlá vpredu idúceho auta, čo umožňuje dosiahnuť ešte lepšie hodnoty spomalenia za brzdiacim vozidlom.

PREDKOLÍZNY MANAŽMENT AKCELERÁTORA PRI CÚVANÍ

NOVINKA

■ Ak systém pri cúvaní auta zistí nečakaný tlak na pedál akcelerátora, vydá zvukové a optické varovanie pred neželaným zrýchlením a prevezme kontrolu plynového pedálu, aby zabránil náhlemu zvýšeniu rýchlosti jazdy a prípadnej kolízii pri cúvaní.

ASISTENT PRE VYHNUTIE SA NEBEZPEČENSTVU

NOVINKA

■ Ak systém zistí pravdepodobnú kolíziu s iným automobilom alebo prekážkou pred vozidlom, zasiahne do riadenia, aby sa aj so zapojením technológie elektronického stabilizačného systému VDC vozidlo vyhlo kolízii.

Funkcie asistenčného bezpečnostného systému EyeSight

| Funkcia | Nová generácia | Súčasná generácia | Popis funkcie |
|---|---|---|--|
| Predkolízna brzda | o Relatívna rýchlosť 3 až 50 km/h | o Relatívna rýchlosť 3 až 30 km/h | Pri hrozbe kolízie s iným vozidlom či prekážkou upozorní vodiča, že je nutné vykonať okamžitý vyhýbací manéver. Ak vodič nekoná, bezodkladne aplikuje núdzové brzdenie, aby znížil následky zrážky, prípadne jej úplne zabránil. |
| Predkolízny brzdný asistent | o Relatívna rýchlosť 3 až 70 km/h | o Relatívna rýchlosť 3 až 50 km/h | Pomáha vodičovi pri brzdení, ak detekuje hrozbu zrážky. Zvyšuje brzdnú silu, aby sa znížili následky kolízie, prípadne aby k nej vôbec nedošlo. |
| Asistent pre vyhnutie sa nebezpečenstvu | o | × | Vid' popis v texte. |
| Adaptívny tempomat | o (0 – 100 km/h) | o (0 – 100 km/h) | Udržiava nastavenú rýchlosť vozidla. Ak sa pred vozidlom v rovnakom jazdnom pruhu nachádza iné auto, prispôbi jazdu jeho rýchlosti do limitu nastavenej hodnoty. |
| Aktívny systém udržiavania jazdného pruhu (Udržiavanie jazdného pruhu) | o | × | Vid' popis v texte. |
| Aktívny systém udržiavania jazdného pruhu (Asistent prevencie pred opustením jazdného pruhu) | o | × | Vid' popis v texte. |
| Predkolízny manažment akcelerátora | o | o | Bráni náhodnému pohybu dopredu, spôsobenému nechceným stlačením plynového pedálu, prípadne jeho príliš silným stlačením. Aktivuje sa, ak detekuje prekážku pred vozidlom, zníži výkon motora a vodiča upozorní optickým i akustickým signálom. |
| Predkolízny manažment akcelerátora pri cúvaní | o | × | Vid' popis v texte. |
| Varovanie pred nebezpečnou vzdialenosťou vozidla | o | o | Zvukové upozornenie v prípade možnej kolízie, ak sa auto príliš priblíži k inému vozidlu, alebo sa iné vozidlo nečakane objaví v jazdnej dráhe. |
| Varovanie pred opustením jazdného pruhu | o | o | Zvukové a optické upozornenie, ak vozidlo smeruje von z jazdného pruhu pri jazde rýchlosťou nad cca 40 km/h. |
| Varovanie pred odbočením z jazdného pruhu | o | o | Zvukové a optické upozornenie, ak vozidlo smeruje von z jazdného pruhu pri jazde vyššou rýchlosťou (nad cca 50 km/h). |
| Upozornenie na štart vozidla vpredu | o | o | Výstražný zvukový a optický signál, ak sa vozidlo nepohne napriek tomu, že auto pred ním sa už pohlo a vzdialilo sa o viac ako o 3 metre. |

(Poznámka: Názvy nových funkcií sú predbežné. Pôsobenie vyššie uvedených funkcií sa môže znížiť v závislosti od faktorov ako sú cesta, počasie a stav vozidla.)

55 úspešných rokov

Všetko sa to začalo 3. marca 1958 uvedením modelu 360 na japonský trh. Od prvého sériového auta má Subaru za sebou 55 úspešných rokov v znamení udržiavania vysokej kvality a technickej osobitosti svojich automobilov.



Ono sa to začalo ešte o čosi skôr. Na úplnom začiatku bola výroba lietadiel. Nakajima Aircraft Company však musela po druhej svetovej vojne ako tovarň porazenej mocnosti prestať s leteckou produkciou a hľadať si náhradný výrobný program. Logickým riešením boli skútre a následne automobily.

Prvý prototyp osobného auta P-1 postavila nová značka Subaru vo februári 1954. Jazdilo vraj výborne, malo pritom technicky netradične riešený podvozok s lichobežníkovým zavesením vpredu a tuhú nápravu s listovými pružinami, kombinovanými s dvojplášťovými olejovými tlmičmi vzadu. Klasický štvordverový sedan sa však do výroby nedostal. Japonská vláda totiž pre potrebu riešenia mobility krajiny zákonom nariadila vyrábať miniautá.

V apríli 1957 sa narodil prototyp K-10, z ktorého vychádzalo Subaru 360. Cieľom bolo vyvinúť auto s ľahkou karosériou, ale zároveň priestorom pre štyroch dospelých, dobrými jazdnými vlastnosťami a dostatočne výkonným motorom. V marci 1958 nasledovala sériová

tristošesťdesiatka. Všimnite si serióznosť Japoncov, ktorí rátajú vznik značky až od tohto dátumu, kým niektoré európske automobilky si do svojej existencie zarátali aj časy, kedy vyrábali iba bicykle a aj to pod úplne iným názvom. Subaru 360 sa stalo míľnikom japonskej automobilovej histórie. Nič nehovorí o úspechu sympatickeho autíčka viac ako reakcia zákazníkov. Ich záujem bol taký obrovský, že sa model 360, prezývaný Lienka, vyrábalo na dnešné časy nepredstaviteľne dlho: až do roku 1970.

Úspech prvotiny znamenal, že sa portfólio modelov Subaru začalo rozširovať. Prišla prvá a potom druhá generácia úžitkového auta Sambar, 4-dverové Subaru 1000 (1966), malé Subaru R-2 (1969) a prelomový model Leone. Najskôr ako kupé (1971), aby verzia kombi (1972) priniesla prelom a prvýkrát pohon 4x4 v osobnom automobile. Potom to už išlo ako na bežiacom páse: prišiel model Rex, ďalšie generácie Leone, van Domingo, model Justy i športové XT alias Alcyone. V roku 1988 vznikla divízia STI (Subaru Tecnica



Športové Subaru Alcyone SVX svojím dizajnom v roku 1991 ohromilo svet.

International), ktorá doteraz riadi aktivity v motoršporte a dala meno špičkovým modelom. V rovnakom roku ukázalo Subaru svoju technickú kompetenciu a postavilo 12-valcový boxer motor, ktorý točil až 13 000 otáčok a mal brutálny výkon cez 600 koní.

V roku 1989 prišlo prvé Legacy, aby hneď urobilo svetový rýchlostný rekord na 100 000 km a dalo základ súčasným modelovým radom. Bolo tu ešte SVX a Vivio, aby v roku 1992 prišla Impreza, po nej Forester a najnovšie XV a BRZ.

Vitajte v džungli



Nenechajte sa pomýliť tým, že záchrana sveta by mali byť miniatúrne trojvalce s turbom. Test Subaru XV ukázal, že benzínový dvojliter dokáže spotrebou konkurovať dokonca aj dieslom.

Krásna biela perleť, atraktívne športové tvary, robustné plastové brnenie a vysoký podvozok. Nové XV dokáže zapôsobiť šarmom osobnosti. Z brán importéra Subaru na nás vytiahli nový tromf: model s benzínovým motorom s objemom 2,0 litra, kde za šoféra radí au-

tomatická bezstupňová prevodovka Lineartronic.

Auto, čerstvo dovezené z fabriky, malo na tachometri presne 10 km a voňalo novotou. Ako prvé sme preladili rádio z vesmírneho chrapatu japonskej frekvencie na poriadnu rockovú muziku a vyrazili sme do mestskej džungle ulíc Bratislavy.

SHOW MUST GO ON

Pri fotoshootingu pred starým Slovenským národným divadlom vyvolalo XV rozruch. Turisti sa zastavovali, fotili, filmovali, až sme si pri x-večke aj my pripadali ako filmové hviezdy. Náš-



Aj keď je prevodovka bezstupňová, umožňuje pádlami pod volantom radiť medzi šiestimi predvolenými prevodovými stupňami.

ho fotografa aj auto si fotili partie Talianov, Nemcov, Angličanov, ale najviac sme zaujali skupinu z Japonska. Vodca svorky, Japonec v strednom veku, vytiahol Canon s obrovským objektívom a cvakal do nemoty. No, japonské auto nepustí... Keď som sa mu prihovril po anglicky s tým, že fotíme do Subaru magazínu, povedal iba nič ako „Hmmm“. Buď naozaj vedel iba po japonsky, alebo mu ostrovná výchova bránila nadviazať neformálnu komunikáciu.

V MESTE ZA ŠEŠŤ

Ale podme späť k autu. Úplne nás dostala jemnosť a mäkkosť radenia Lineartronicu. Je to najlepšia automatická bezstupňová prevodov-



Tri informačné displeje dávajú vodičovi dokonalejší prehľad o spotrebe či zásahoch stabilizácie.

ka na trhu. V spojení so zamatovo kultivovane pracujúcim motorom pripomínajú spôsoby pohonného reťazca prvorepublikovú výchovu

nalosti. Jazda s boxerom s výkonom 110 kW (150 k) je veľmi príjemná, na rozdiel od malých benzínových trojvalcov s turbom, ktoré sa na



Plastová ochrana je výhodou nielen mimo ciest, ale aj v mestskej džungli.



Batéria je dimenzovaná pre zvýšený odber prúdu v režime stop & štart.



Dvojlitrový benzínový boxer je výkonný a úsporný motor, v meste prekvapil veľmi nízkou spotrebou.

v tom najlepšom zmysle slova. Auto má navyše poriadny drive a silu už od spodných otáčok. Atmosférické nasávanie vzduchu bez prepĺňania a dvojlitrový objem je dnes už pomaly vymierajúca klasika, ktorú sa ale konštruktérom Subaru podarilo dotiahnuť k technickej doko-

voľnobehu trasú ako drahý pes a pri zrýchľovaní otravujú obrovskou turbodierou. Najviac nás šokovala spotreba. V meste sme odjazdili jednu trasu za 7,2 l/100 km, druhú dokonca za 6,6 litra! To sú hodnoty, na ktoré sa majú v mestskej premávke problém dostať aj dieselové autá konkurencie. Samozrejme, svoju úlohu zohral aj stop & štart systém, vypínajúci motor pri státi v kolónach alebo na semafoch. Výrobcom udávaná kombinovaná spotreba 6,9 l/100 km je absolútne reálna aj pri využívaní dynamického potenciálu auta. Len pripomíname, že pri XV išlo o benzínový motor, ktorý bol úplne surový z výroby. Vyšší podvozok zdoláva mestské obrubníky ako detskú hračku, čo rozširuje parkovacie možnosti bez obáv zo škrabancov na laku. A ozajstnou čerešničkou na torte je symetrický pohon všetkých kolies, ktorý vám v zime môže zachrániť život. Už je mi jasné, prečo je XV best-sellerom Subaru.



U konkurencie nájdete jednoduchú torznú priečku, u Subaru sofistikované viacprvkové zadné zavesenie.



Sedadlá poskytujú vynikajúci komfort, aj vďaka nim vystúpite po dlhej ceste odpočínutí.

SUBARU XV 2.0 CVT

| | |
|-----------------------|--|
| Výkon | 110 kW (150 k)/ 6200 min ⁻¹ |
| Krútiaci moment | 196 Nm/ 4200 min ⁻¹ |
| Zrýchlenie 0-100 km/h | 10,7 s |
| Maximálna rýchlosť | 187 km/h |
| Kombinovaná spotreba | 6,9 l/100 km |



Atraktívne 17-palcové disky boli vyvinuté a dizajnované špeciálne pre model XV.

Dvojnásobná sila



Kvalitu značiek Subaru a Motul násobí už roky pretekár Petter Solberg - nórsky profesionálny jazdec rely, ktorý sa od roku 2003 môže pýšiť titulom majstra sveta. Spojenie Subaru a MOTUL prichádza aj na Slovensko.

V čase, kedy začal Solberg svoju svetovú kariéru, bola už značka MOTUL 150 rokov na trhu. Práve od roku 1853 sa v USA začína história jednej z prvých značiek olejov a mazív. Kedže sa už od svojho vzniku drží kréda DNES VYVÍJAŤ PRODUKTY PRE MOTORY ZAJTRAJŠKA, inovácia produktov a technológií bola, je a vždy bude hlavnou náplňou spoločnosti MOTUL. V duchu inovácií pokračovala fabrika

aj v 20. storočí, kedy sa závod presťahoval do Európy, konkrétne do Francúzska. Práve pod značkou MOTUL bol v roku 1953 prvýkrát vyvinutý viacstupňový olej. O 13 rokov neskôr sa po prvý raz objavilo v motoroch polosyntetické mazivo, vyrobené práve vo francúzskej továrni. V inovácii svetová značka pokračovala naďalej, aby v roku 1971 prišla na trh s novým, 100-percentným syntetickým olejom a o rok neskôr predstavila svetovo prvý biologicky odbúrateľný dvojtaktný olej.

NIELEN PRE PRETEKÁROV

Stovky tisíc litrov špičkového motorového a prevodového oleja i ostatných mazív opúšťajú denne francúzsky závod, aby tak vyhovel i a uspokojili požiadavky nielen pretekárskych



300V vtedy a 300V dnes.

jazdcov. MOTUL reflektuje aj na potreby a požiadavky samotných výrobcov svetových značiek vozidiel, motocyklov, nákladných vozidiel, snežných skútrov, lodí, záhradnej techniky a podobne.

Vo svete motocyklov značku MOTUL netreba predstavovať. Práve vďaka širokej škále produktov - 100-percentných syntetických, polo-



Kvalitný servis je dôležitý nielen pre pretekárske vozidlá.



Jedinečné mazivo SUBARU by MOTUL je vyvinuté špeciálne pre automobily Subaru s motormi konštrukčného typu boxer.



Plne syntetický olej je k dispozícii aj v 5-litrovom balení. Je vhodný pre benzínové aj dieselové motory Subaru.

syntetických alebo minerálnych - MOTUL už roky vyhovuje potrebám výrobcov Honda, Yamaha, MV Agusta, Harley Davidson, BMW,....

OD MOTOCYKLOV K AUTÁM

Postupne sa MOTUL presadil aj vo svete automobilov. Dôkazom toho boli značky Volkswagen či Mercedes-Benz, ktoré už v 90. rokoch ak-

ceptovali a vo svojich vozidlách odporúčali mazivo 6100 Synergie+ 10W40, aj napriek tomu, že dovtedy používali zväčša viskozitnú triedu 5W40. Postupne o svojich kvalitných mazivách presvedčil MOTUL aj iných výrobcov vozidiel. A to hlavne so svojou širokou produktovou radou SPECIFIC, ktorou vie vyhovieť individuálnym požiadavkám výrobcov vozidiel Ford,

”

Svetová spolupráca Subaru a MOTUL už aj na Slovensku

”



Legendárny nórsky rely jazdec Petter Solberg sa v roku 2003 stal so Subaru majstrom sveta.

Mercedes-Benz, General Motors, Volkswagen, BMW i ďalším.

Vzhľadom na originalnosť vozidiel značky Subaru vyvinul práve MOTUL jedinečné mazivo SUBARU by MOTUL 5W30 – 100-percentný syntetický olej, ktorý spĺňa všetky požiadavky výrobcu.

Vozidlá Subaru v Nemecku, Rakúsku, Poľsku, Česku i ďalších krajinách už toto jedinečné mazivo používajú, pretože je zárukou kvality a vo všetkých smeroch vyhovuje požiadavkám nielen výrobcu, ale aj samotného majiteľa vozidla.

(Team MEFOSPORT, s.r.o.
– výhradný importér motorových olejov a mazív značky MOTUL na Slovensku)





martinus.sk

Splnil som si sen



Kníhkupec, ale zároveň aj čitateľ, aktívny horolezec i znaleč ľudskej duše. A aby sme nezabudli: spoluzakladateľ najväčšieho slovenského internetového kníhkupectva martinus.sk Jozef Santus jazdí na dieselovom Foresteri.

Prvé kníhkupectvo Martinus otvorili bratia Miroslav a Jozef Santusovci v roku 1990. Malý obchod v Martine sa rýchlo stal mienkotvorným v kníhkupeckej branži. A hoci bratia

Santusovci mali možnosti otvárať ďalšie predajne, radšej zvolili kompromis s voľným časom a pocitom slobody. Všetko sa však zmenilo s príchodom internetu. V roku 2000 spolu s Michalom Meškom spustili internetové kníhkupectvo martinus.sk, ktoré prinieslo rozmach firmy a paradoxne aj otvorenie ďalších kamených predajní. Tých má dnes Martinus na Slovensku päť.

Internet zmenil aj samotný obchod s knihami. „Kedysi sme ich vyberali osobne u distribútorov. Bolo menej titulov, dnes sa ich chrlí straš-

ne veľa, pribúda českých a slovenských autorov. Potom prišiel internet, firmy rušili fyzickú distribúciu, novinky sa začali objednávať elektronicky. Trocha mi chýba pri výbere držať knihu, prelistovať si ju, privoňať k nej,“ hovorí Jozef Santus.

Napriek všetkým predpovediam o zániku sa knihy nepredávajú menej. „Sú totiž dosť zvláštnou komoditou. Keď sa všetkým darilo, bohatli, vozili sa na drahých autách a stavali veľké domy, hovorili sme si: robíme niečo horšie? Dnes sa nám mravčia práca z minulosti úročí a môžeme povedať, že sme vo vyrovnej hladine. Ľudia k nám chodia, pretože si potrebujú oddýchnuť: liečiť psychiku, brať nápady. Počas krízy sa mení aj ich vkus, veľmi dobre sa predávajú napríklad knihy typu Ako byť úspešný či Ako zbohatnúť. S takýmito informáciami však dokáže narábať len veľmi málo ľudí.“

DOBRE LEŽIAKY

A čo číta profesionálny kníhkupec? „Dobré ležiaky. Hľadám ich očami v miestach v najnižšej zóne. Je ich málo, sú to náročné knihy a také mám rád, knihy o živote, ktoré pitvú dušu. Pretože život nie je ako v sladkých románoch. Je aj o rozvodoch, zlodejoch, chudobných ľuďoch...“

Uloženie bestsellerov na očiach a ležiakov dolu, ako to poznáme napríklad z potravín, funguje aj v kníhkupectvách – tu sa dokonca používalo už pred dobou moderného marketingu. „Dobré knihy musia udrieť do očí. Ak nejdú na odbyt, posúvajú sa stále nižšie, až sa dostanú do výpredaja. Nájdu sa aj také, ktoré nikto nekúpi – viem o titule, z ktorého sa u nás predal iba jeden jediný kus. Knihy síce nemajú záručnú dobu, ale ak dlho stoja, chytajú patinu a to je cítiť. Bestseller je zasa bestseller a na tom nič nezmení, že sa to niekomu nepáči. Ani mne väčšina z nich nesedí, no rešpektujem zákazníka a som vďačný za každú predanú knihu, ktorá čitateľovi urobí pekný deň.“

OD KNÍH KU KÁVE...

Od kníh sa sortiment Martinusu rozšíril aj na DVD filmy, hračky LEGO či darčkové predmety. Pribudla i káva a čaj, ale nie formou internetového predaja. V niektorých predajniach Martinusu sú totiž kaviarne. „Je náročné mať kaviareň v dobrom kníhkupectve, pretože ľudia očakávajú aj dobrú kávu. Dá sa to, ale nie je to jednoduché,“ hovorí s úsmevom Jozef Santus. Nebojí sa, že si ľudia knihy v kaviarni prečítajú a potom si ich nekúpia. „Ak by aj zákazník



Prečo práve horolezectvo? „Lezenie ma nabíja energiou. Človek odíde z civilizácie a musí na každom kroku riešiť princíp života a smrti. Pri horolezectve sa dá veľa naučiť o psychike, o živote, navyše zakaľuje charaktery. Lezci potom ľahšie znášajú krízové situácie aj v bežnom živote. Hoci aj tu sa mení doba a z horolezectva sa stáva „tenisový“ šport. Výstroj si dnes kúpi každý, no zabúda sa na pozdrav v horách či za nechanie poriadku. Nieкто môže povedať, že my, „starí“ lezci, rybári či poľovníci, stále niečo riešime. Nie, neriešime, len konštatujeme, ako sa mení doba.“

CESTA K SUBARU

obľal knihu kávou, nebudeme z toho nič robiť, pretože tak by mal obchod fungovať. Ak je to raz dovolené, musíme znášať následky.“

...A NA HORY

Ďalšou vášňou Jozefa Santusa je horolezectvo, ktorému sa venuje už 30 rokov. Vďaka tomuto športu precestoval svet, lozil v Alpách, Dolomitoch, na Pamíre, v Yosemitekom národnom parku v USA či dokonca v Pakistane.

„Radšej ako osemtisícovky mám vertikály, kde leziete aj kilometer po kolmej stene. Keby dnes niekto za mnou prišiel a povedal mi: Platím ti celý Everest, poďakujem sa a poviem, nech dá peniaze radšej na charitu. Pretože Číňania raz postavili na Everest lanovku a kto má dnes peniaze, na Everest vylezie. Na 40-metro-



vej skale môžete podať väčší športový výkon, ako keď vyleziete 8-tisícový Everest s kyslíkom.“

Tá sa začala už niekedy v roku 1995 počas horolezeckej výpravy do Talianska, kde sa Jozef Santus prvýkrát viezol vo Foresteri ku skalám. „Auto sa mi páčilo, bolo rýchle na ceste i vhodné do terénu, to mi zostalo zafixované.“ Potom si však kúpil ďalší Citroën Berlingo, zdalo sa mu totiž, že Forester je pre kníhkupca drahý.

„Pri ďalšej obmene už bol aj Martinus väčší, aj Subaru malo práve zaujímavú akciu. Zmeral som kufor, či sa v ňom dvaja núdzovo vyspíme, presvedčili ma aj jazdné vlastnosti a pohon všetkých kolies. Tak som si nakoniec splnil sen.“

A aké sú skúsenosti po vyše roku používania? „Auto je uprášené, má zopár preliačin, ale slúži mi skvele a som s ním maximálne spokojný. Mám ho rád, vážim si ho a chcem, aby mi dlho vydržalo. No jazdím aj v teréne, po poľných cestách i po lesoch. Keď bolo nové, išli sme sťahovať drevo a bol som prekvapený, ako zvládalo rozbahnené lesné cesty.“

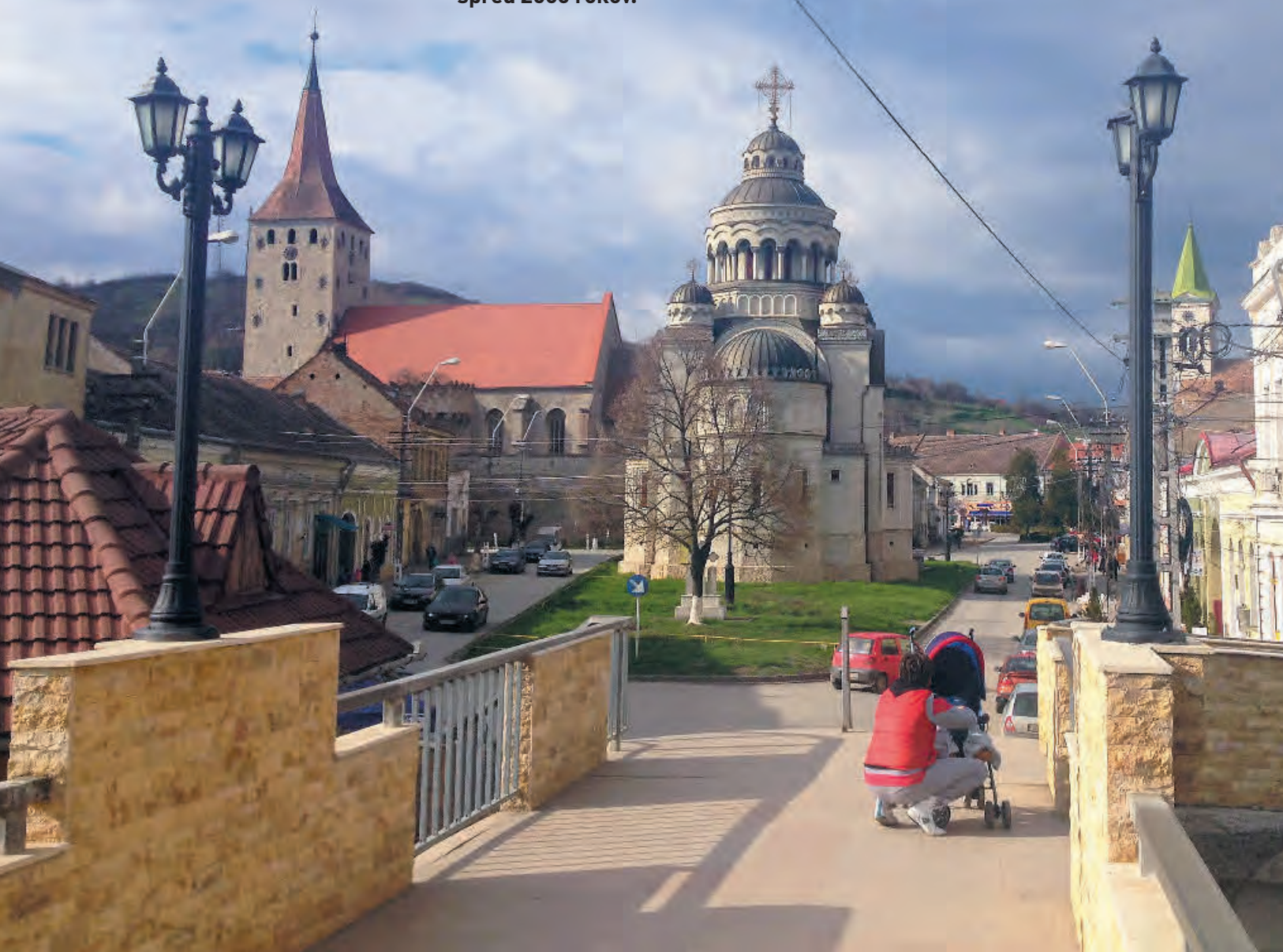
Keďže bol Jozef Santus aj pri predchádzajúcich autách zvyknutý na naftu, vybral si Boxer Diesel. „Dostala ma tichosť motora, dynamika a spotreba, ktorá mi vychádza ukrutne nízka – dlhodobo na 5,8 l/100 km, pričom najzdím ročne 35 000 kilometrov a napríklad na nemeckých diaľniciach som jazdil tesne pod 200 km/h. No najviac ma poteší, keď mi kamaráti vravia: kúpil si si fakt dobré auto ☺.“



Autor a foto: Viktor Kontriš

Za pokladmi Sedmohradska

Návod, ako sa dá aj pracovná cesta zmeniť na zaujímavý výlet, počas ktorého cestujete nielen v priestore, ale aj v čase, do mystického obdobia spred 2000 rokov.





Centrum mesta Aiud.

Poznáte to. Hodiny a hodiny v aute na cestách za obchodnými partnermi, len rozmýšľate, aby všetko dobre dopadlo, v hlave vám už víria myšlienky, čo vás čaká po návrate v práci a krátkym oddychom je len noc strávená na hoteli. Takéto dlhé a nudné presuny ma naučili obrať sám seba o pár hodín a nebáť sa vybočiť z hlavnej cesty. Ani netušíte, čo všetko môžete objaviť a zažiť.

SEDMOHRADSKO

Táto oblasť Rumunska, aby to znelo tajupnejšie - Transylvánia, je podobne ako u nás oblasť Spiša známa súžitím viacerých národností, kde popri dnes už majoritných Rumunoch dominovali Nemci a Maďari. Práve tento vplyv dobre vidno v malom meste Aiud, ktoré bolo našou prvou zastávkou.

Počtom obyvateľstva malé, ale historicky relatívne významné mesto na mape reformácie v Rumunsku. V 17. storočí tu dokonca sídlilo reformované lýceum. Historickému jadrú mesta dominujú hradby, ktoré obklopujú miestny reformovaný kostol. Hradby sú v súčasnosti renovované v rámci projektu spolufinancovaného Európskou úniou. Mesto bolo počas svojej histórie niekoľkokrát obliehané (najprv v 18. storočí Rákocziho vojskami, potom znova za revolúcie 1848-1849). Počas komunistickej diktatúry tu bolo známe väzenie pre politických väzňov. V súčasnosti je celá oblasť poznačená silným priemyselným rozvojom, kde veľa svetových firiem má svoje výrobné závody.

CESTY, NECESTY

Kvalita ciest sa zlepšuje každým rokom, minimálne čo sa hlavných ťahov týka. Kapacitne však Sedmohradsko potrebuje diaľnice minimálne tak akútne ako Slovensko, pretože aj tranzitné koridory sú vedené väčšinou stredom dedín a miest.

Výskyt kamiónov na trase Oradea-Cluz-Alba Julia-Deva-Arad je skutočne miestami až neúnosný. Aj z toho dôvodu býva úspechom, ak priemerná rýchlosť prekročí 45 km/h. Samozrejme, ako „správny subarák“ pozorujem aj výskyt tejto japonskej značky na cestách. Žiaľ, musím skonštatovať, že je to ešte biednejšie ako na Slovensku. Ak človek stretne v protismere denne viac ako päť áut tejto v mojich očiach výnimočnej značky, môže hovoriť o úspechu. V predajni v Oradei ju dokonca v jednom showroome ponúkajú s inou japonskou značkou (Toyota). Hoci bolo už niekoľko mesiacov od oficiálneho štartu predaja nového Forestera, tam ho ešte nemali...

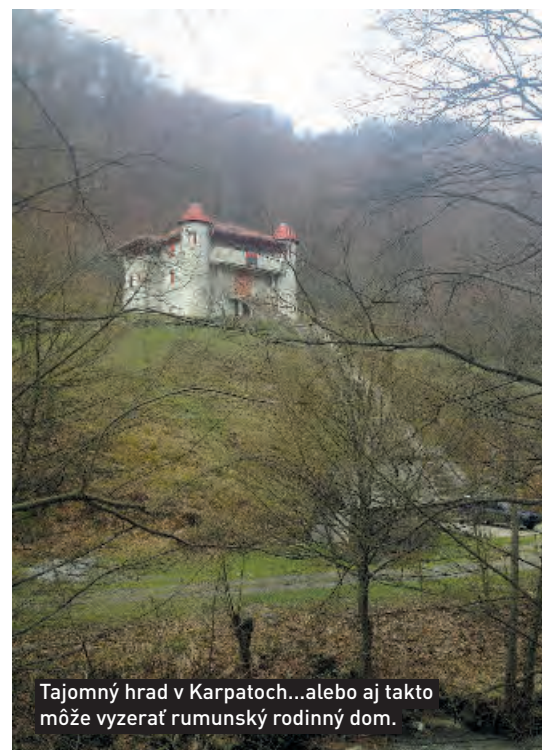


Každodenná rumunská realita – túlavý pes.

Po prehliadke rumunského „Strassburgu“ (tak sa totižto Aiud v nemčine volá) sme sa pozvoľne presúvali v kolóne kamiónov po E81 a E68 smerom na juhozápad. Pevný plán toho, čo by sme radi videli, sme nemali, a tak sme pri „závratnej“ rýchlosti mali dostatok času vyhliadať z okna, čo by nás tak oslovilo.

KONIEC CIVILIZÁCIE

Pri meste Orasie sme zrazu zočili tabuľu, ktorá oznamovala, že po zabočení dolava sa dostaneme do historickej oblasti Sarmizegetuza Regia. Rozhodnutie padlo hneď. Od tohto okamihu nám bolo jasné, že tento domnelý skvost bude v to popoludnie nami určite dôkladne prebádaný. Ide sa tam!



Tajomný hrad v Karpatoch...alebo aj takto môže vyzerať rumunský rodinný dom.



Miesto, kde sa otvára vstup do Orasského údolia.

Síce sme netušili, aké cesty vedú až na miesto, ale predsa za volantom Subaru Outback 2.5 CVT sa ti nemôže nič stať. A tak opúšťame kvalitnú cestu E68 a vydávame sa na dobrodružstvo do hôr. Tabule signalizujú viaceré pevnosti po ceste, my si však skromne vyberáme tak maximálne dve-tri, aby sme stihli do zotmenia doraziť do hotela.

Čím viac sa vzdalujeme hlavnej ceste, tým viac asfaltu ubúda spod našich Bridgestonov. Prechádzame ešte cez niekoľko dedín, ale v Costesti je definitívny koniec civilizácie, ako ju poznáme. Takže, po prvé: zabudnite na slovo asfalt – skrátka neexistuje, nahradila ho tvrdá utlačená zem, na miestach po daždi s „vodnými priekopami“.



Posledná dedina pred stúpaním na Sarmizegetusy.

”

Zdalo sa nám, že to bude celkom úspešný deň. To sme ešte netušili, že v Rumunsku môže byť všetko inak...

”



Kvalitné rumunské cesty. Táto vedie do Sarmizegetusy.

Po druhé: zabudnite, že vám niekto poradí, ktorým smerom ísť – niežeby vám nechcel poradiť, ale pri pohľade na domorodcov sa skôr obávate, aby vás neposlali rovno na odber orgánov. Myslím, že v tom čase nám odišiel aj signál na mobile...

No a po tretie: autá, čo stretávame, sú neurčitej značky, pravdepodobne zložené zo všetkého, čo sa podarilo zohnať a zásadne bez ŠPZ. Pri vyrezávanom oltári, ktorý bol zasadený uprostred ničoho, sme ešte nevedeli, že k náš-



Kto z koho? Prekvapený vodič cestného stroja nakoniec uhol a prešli sme.

cesty striedala slabšie úseky s ešte slabšími. Po tom, čo sme boli nútení aj napriek svojim obavám trikrát sa spýtať, či skutočne ideme k pamiatkam UNESCO, sme dorazili do Gradistea de Munde. Je to posledná stredisková dedina pred vstupom do hôr dáckeho štátotvorného útvaru.

Dákovia tvorili popri Gótoch a Slovanoch základ terajšieho rumunského národa. Nás čakal posledný výstup do nadmorskej výšky 1200 m v Orasských vrchoch. Bol krátky, ale o to intenzívnejší. Permanentný pohon nám párkrát pomohol z blatových polí na ceste. V jednom, asi najužšom úseku, keď sa oproti nám zjavil cestný mechanizmus, sme si mysleli, že naše hodinovné trmácanie ostane bez zaslúženého ovocia poznania. Milý stavebný pracovník po chvíľke váhania s udivenou tvárou, že vidí ľudí v tejto oblasti, ešte k tomu cudzincov, však posunul bager na kraj cesty a my sme sa mohli prešmyknúť povedľa.

MYSTICKÁ PEVNOSŤ

Ešte niekoľko minút stúpania a z ničoho nič, bez predchádzajúceho náznaku, sme zrazu stáli v cieľi. Ani sami sme tomu veľmi nechceli uveriť, že sa nám to podarilo.

Pred nami sa uprostred lesa rozprestierala čistina s na prvý pohľad zvláštnymi útvarmi. Po prekročení brány sme sa dostali do bývalého komplexu sakrálnych a svetských budov. Atmosféra vnútri pevnosti bola priam mystická.

mu vysnivanému bodu nás čaká dlhých 18 km po tankodrome.

Tabule ukazovali tri pamätihodnosti: Costesti Cetatuie, Costesti Bildaru a Sarmizegetusa Regia. Rozhodli sme sa, že ich vezmeme jednu druhej, sme dvaja a máme jeden z najlepších tereňákov sveta. Táto kombinácia bude zárukou úspechu. Zdalo sa nám, že to bude celkom úspešný deň, len to sme ešte netušili, že v Rumunsku môže byť všetko inak...

HISTÓRIA A SKLAMANIE

Pri odbočení smerom do Cetatuie to vyzeralo nádejne, zo štrkovvej cesty sa zrazu stala novučičká asfaltka, ktorá začala stúpať s minimálne 30-percentným prevýšením smerom do lesa. Tak sme sa tešili, že predsa len nemusíme prekonávať výmole, že sme si ani neuvedomili a s otvorenými ústami sme stáli na úplnom konci cesty. Namiesto historickej pamiatky pred nami stála vila. Nešlo nám do hlavy, že namiesto trasy k Cetatuie sme sa ocitli de facto na súkromnej príjazdovej ceste, snáď sme mali aj šťastie, že nikto nebol doma. Prvý neúspech.

Prekvapení, trochu mrzutí, ale predsa s nádejou sme sa vrátili na blato-štrkovú cestu a pokračovali ďalej. Predsa len sme mali šancu ešte navštíviť ďalšie dve miesta. O niekoľko kilometrov sa objavila druhá tabuľa s Costesti Bildaru s od-

bočením doľava. Tam však bola cesta tak leda pre lesné traktory bez udania vzdialenosti k cieľu. Museli sme skonštatovať druhý neúspech.

S posledným optimizmom sme teda pokračovali ďalej popri toku riečky Gradistea. Kvalita



Západná brána dáckej pevnosti.



Prístávací dráha pre ufónov?

Niečo ako presun v čase. Neuveriteľné ticho a pieta sa striedali s pocitom, že tu nie sme sami. Bolo to také bezprostredné, že by sme sa nečudovali, keby sa zrazu pred nami objavil dácky duchovný.

Sarmizegetusa Regia, najvýznamnejšia pevnosť v defenzívnom systéme Dákov. Zub času a rímske vojská však urobili svoje. Oporné múry dosahujú svoju pôvodnú výšku už len pri vstupnej západnej bráne. S ostatnou časťou opevnenia sa už vysporiadala príroda.

Okrúhle, z drevených kolov a kameňov vytvorené sanktuárium pripomínalo Stonehenge. Masívne žulové cyklické bloky zasa prístávaciu dráhu pre ufónov. Naša predstavivosť na tomto konci sveta sa skoro nedala ovládať.

Až neskoršie, keď sme si doma niečo o tejto pamiatke prečítali, sme si uvedomili, na aké významné miesto nás zaviedla náhoda v kombinácii s našou túžbou po poznaní. Takisto sme sa dozvedeli, že táto oblasť bola v období pred a po narodení Krista najvýznamnejším ob-

”

Atmosféra vnútri pevnosti bola priam mystická. Niečo ako presun v čase. Neuveriteľné ticho a pieta sa striedali s pocitom, že tu nie sme sami.

”

chodno-náboženským centrom dáckej ríše a celá sa stala v roku 1999 súčasťou svetového dedičstva UNESCO... Len škoda, že prvá pamiatka bola zrejme skôr fiktívna a druhá minimálne bez prístupu.

CASTELUL CORVINILOR

Naspäť na asfalte pri pohľade na hodinky a po len jednom úspešnom pokuse o poznávanie sme si zaumienili, že skúsime stihnúť ešte posledný vstup do ďalšej významnej historickej pamiatky Sedmohradska. Ja sám som tam už síce bol, ale tento hrad je tak čarovne rozprávkový, že si ho človek môže obzrieť hoc aj každý rok.

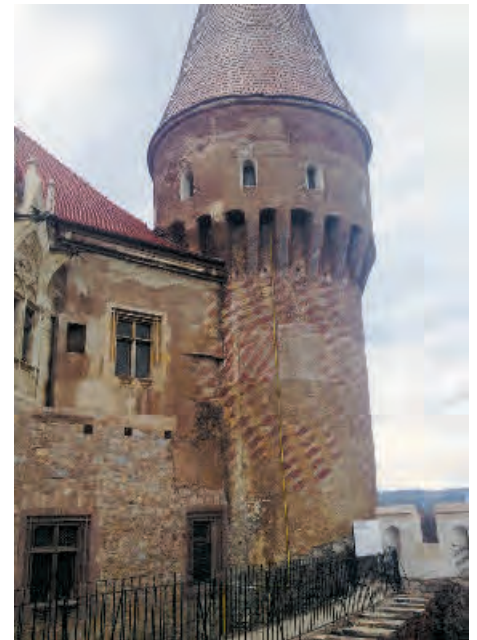
Hovorím o gotickom hrade v meste Hunedoara, ktorý bol vybudovaný v 15. storočí. Mesto veľkosti Zvolena pôsobí celkovo veľmi ošuntele a vidno, ako sa na ňom podpísala recesia v oceliarskom a banskom priemysle. Čiže cezeň treba prejsť podľa možnosti čo najrýchlejšie. Po krátkom blúdení sme našli jedinou cestu, ktorá vedie na parkovisko pri hrade.



Vnútri dáckeho opevnenia vládne mystická atmosféra. Treba ju zažiť.



Rozprávkový hrad v Hunedoare. Za päť eur v ňom môžete stráviť toľko času, koľko sa vám ráči.



nanci raňajší dispečing. Aký je to len rozdiel oproti modernej slovenčine, ktorú sme nútení počúvať z našich médií. Záverečnou bodkou za návštevou v Sedmohradsku bola domáca slivovička, podávaná v krásnom decovom stakančeku, ktorú sme si dali na počesť nášho šťastného návratu domov. Pre budúce cesty do Rumunska sme si však sľúbili, že si už vopred pripravíme ďalšie ciele objavovania, aby sme vedeli, akú pamätihodnosť vlastne pôjdeme pokoriť.



Záverečnou bodkou za návštevou v Sedmohradsku bola domáca slivovička v decovom stakančeku.

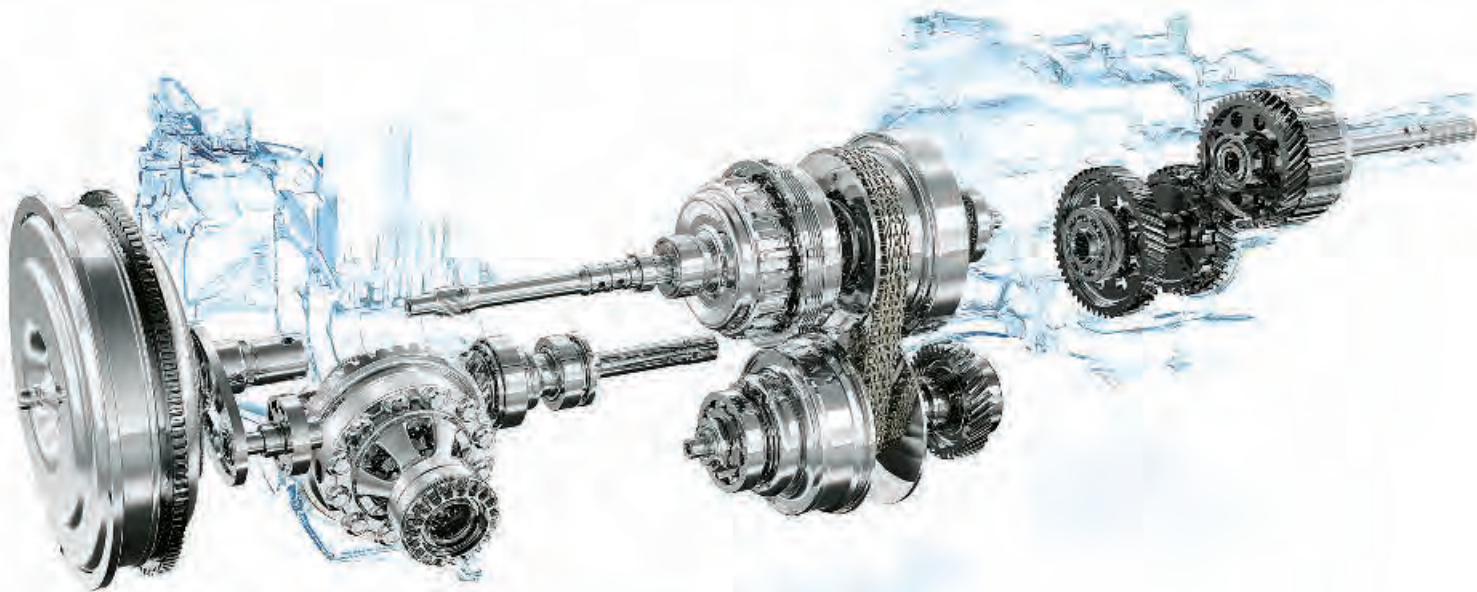
Za veľmi sympatických 5 eur v ňom človek môže stráviť toľko času, koľko uzná za vhodné a obdivovať mohutnosť hradných múrov, hradnú studňu, ktorú údajne kopali dvaja tureckí zajatci 15 rokov, či malebnú riečku Cerna, obmývajúcu vápencové bralo, na ktorom pyšne tróni hrad.

Castelul Corvinilor, ako sa oficiálne v rumunčine hrad volá, bol aj miestom, kde sa narodil Ladislav Hunyadi (1433-1457). Tento hrad zároveň slúžil ako predloha pre stavbu budapeštianskeho hradu Vajdahunyadvár, ktorý bol vybudovaný na začiatku 20. storočia neďaleko terajšej mestskej oddychovej zóny pri Vidámparku.

Opúšťame hrad a ten večer sa už len stačíme presunúť do Aradu, kde máme zabezpečené ubytovanie.

SLOVÁCI V RUMUNSKU

Nasledujúce ráno ešte navštívime Slovenskú kolibu v hraničnom meste Nadlac. Mesto je centrom sedmohradských Slovákov, ktorí v tejto časti Rumunska majú viac ako 200-ročnú históriu. Keď sme sem pred 10 rokmi začali obchodne chodiť, objavili sme túto kolibu úplne náhodou. A keď sme sa zoznámili s majiteľom a dozvedeli sa, že jeho pani manželka je riaditeľka slovenskej škôlky v Nadlaku, pri budúcej návšteve sme detičkám priniesli kopu pekných slovenských rozprávok. Zároveň sme sa dozvedeli, že aj neďaleká čerpacia stanica na hranici je v slovenských rukách (reku, keď by sme chceli tankovať, tak aspoň u „našich“). Raňajšia prevádzka v kolibe bol veľmi mierna, takže sme sa v tichosti mohli nabažiť ľúbzenej, skoro štúrovskej slovenčiny, keď mali zamest-

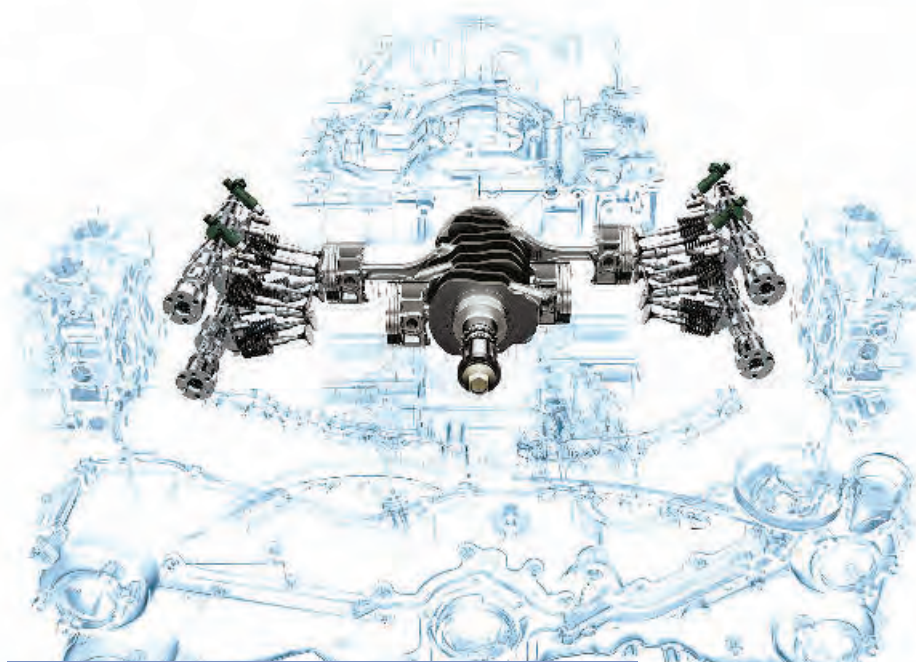


Zohraná dvojica

Subaru má novinku, populárny Boxer Diesel si totiž už okrem šesťstupňovej manuálnej prevodovky môžete dopriať aj s automatom Lineartronic.

Naučiť spolu žiť naftový boxer a CVT prevodovku v jednom aute nebol vôbec jednoduchý krok. Automatická prevodovka Lineartronic (CVT – Continuously Variable Transmission) síce vďaka plynulej zmene prevodového pomeru umožňuje, aby motor v každom momente pracoval v optimálnych otáčkach z hľadiska výkonu aj emisií, no stále pri nej platí, že prenos výkonu trením, ktorý sa deje posúvaním a trením reťaze alebo pásu po kužeľových plochách, je menej trvanlivý ako pri klasických prevodovkách prenášajúcich silu pomocou ozubených kolies.

Dvojnásobne to platí pri kombinácii pohonu všetkých kolies a silného naftového motora. Konštruktéri Subaru preto museli prísť s riešeniami, ktoré tento neduh nielen odstránia, ale ponúknu aj nadpriemernú odolnosť, typickú pre všetky modely tejto japonskej značky. A veru prišli. Výrazne im v tom pomohli skúse-



Boxer diesel si vyžadoval inú konštrukciu prevodovky Lineartronic ako benzínové motory Subaru. Novinka má sedem predvolených prevodových pomerov na rozdiel od šiestich pri benzíne.

nosti z konštrukcie prevodoviek Lineartronic v benzínových modeloch značky, kde dosahujú potrebnú výdrž aj mechanickú odolnosť. Aj preto si Subaru môže dovoliť ponúkať výkonný benzínový boxer s objemom 2,5 l výlučne s týmto druhom prevodovky.

JEDINEČNÉ RIEŠENIA

Po doterajších dobrých skúsenostiach sa preto v ponuke objavuje aj toľko žiadaná kombinácia naftového motora Boxer Diesel s CVT prevodovkou Lieartronic. Tá využíva niekoľko ojedinelých technických riešení, akými sú napríklad



Nositeľom technických riešení je u Subaru model Outback. Ako prvý dostal dieselový motor, teraz je opäť priekopníkom kombinácie naftového boxera s automatickou prevodovkou Lineartronic.



Konštruktéri museli vyvinúť prevodovku, ktorá zvládne vysoký krútiaci moment naftového boxera v kombinácii s pohonom všetkých kolies.



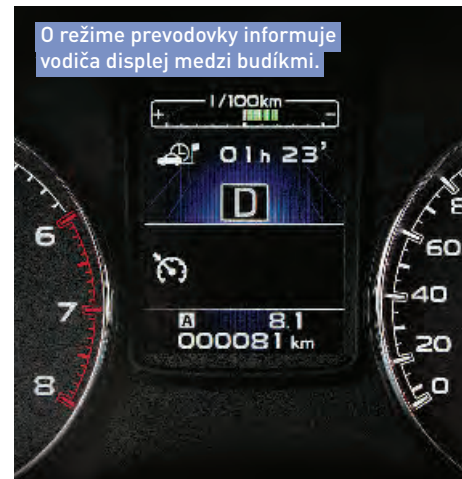
Páku mechanicky radenej prevodovky v kabíne dieselového Outbacku vystriedal volič bezstupňovej prevodovky. Kulisa je rovnaká ako pri klasických automatických prevodovkách.

špeciálna konštrukcia reťaze prenášajúcej krútiaci moment, či planétové prevody umiestnené pred a za variátorom. Tie znižujú krútiaci moment pôsobiaci na reťaz, pričom krútiaci moment na výstupe prevodovky ostáva zachovaný. V spojení s naftovým motorom ponúka Lineartronic aj manuálny režim radenia so siedmimi prednastavenými prevodovými stupňami, ktoré si vodič volí pomocou pádiel pod volantom, pričom zmena rýchlostného stupňa trvá menej ako 100 milisekúnd. Sedem prevodových stupňov nebolo zvolených náhodou: je výsledkom mnohopočetných dynamických jazdných testov s cieľom zabezpečiť optimálny brzdný účinok motora a zároveň zrýchľovanie s minimom zmien prevodových stupňov. Okrem športového vyžitia sa v manuálnom režime naplno prejaví aj výhoda možnosti premostenia hydrodynamického meniča. Práve vďaka tomuto technickému riešeniu dokáže naftové Subaru vybavené Lineartronicom

brzdiť motorom a výrazne tak znižovať dnes toľko sledovanú spotrebu paliva. Nový Lineartronic dostal aj režim rozbiehania na druhom prevodovom stupni, čo vodič ocení na povrchu s horšou adhéziou, napríklad na snehu.

AKO PRACUJE LINEARTRONIC

Technickým základom prevodovky Lineartronic je variátor tvorený štvoricou vždy po dvoch proti sebe usporiadaných kuželových kolies. Každá z dvojíc je proti sebe upevnená volne, takže sa môžu od seba podľa potreby vzdalovať alebo približovať. Na jeden pár kuželových kolies je privádzaný výkon od motora, zatiaľ čo druhý preposiela výkon k hnanej kolesám. Dvojice takto usporiadaných kuželových dvojíc spája široká reťaz. Čím sú kuželové kolesá ďalej od seba, tým po menšom obvode sa reťaz pohybuje a naopak. Kombináciou vzájomných pohybov oboch kuželových párov sa dosahuje množstvo prevo-



0 režime prevodovky informuje vodiča displej medzi budíkmi.

dových pomerov, ktoré udržiavajú naftový motor v optimálnom otáčkovom pásme. Práve v tom spočíva hlavná výhoda prevodovky Lineartronic voči manuálnym či tradičným viacstupňovým automatickým prevodovkám.

SVET na dvoch kolesách

K autám so športovými génmi patria majitelia, ktorí vyznávajú aktívny životný štýl. Subaru to vie a preto okrem spojenectva s legendou horskej cyklistiky Garym Fisherom ponúka aj vlastnú kolekciu špičkových bicyklov.



Inšpirované víťazmi: aj rekreační cyklisti si vďaka Subaru môžu užívať špičkové stroje.



Dámske prevedenie bicykla Subaru Trekking City.



Ako inak: sprievodným vozidlom tímu Subaru-Trek nemôže byť nič iné ako Subaru.

Subaru má k cyklistike blízko. V USA sa spojilo s cyklistickým fenoménom Garym Fisherom. Zakladateľ horskej cyklistiky a búrlivák neviazaný konvenciami bol šéfom amerického pretekárskeho tímu Gary Fisher-Subaru. Po akvizícii firmy Gary Fisher Mountain Bikes spoločnosťou Trek Bicycle Corporation zostala legenda horskej cyklistiky aktívna v oblasti dizajnu a marketingu. A, samozrejme, Fisher zostal aj poradcom a skautom pretekárskeho tímu, premenovaného na Subaru-Trek.



Pretekári amerického tímu s veľkým logom Subaru na dresoch.



Subaru Trekking Cross je typickým horským strojom do terénu s drapákmi, ostrými kotúčovými brzdami a upravenými prevodmi.

Foto: Subaru, Subaru-Trek a wikipedia



K vozidlám Subaru vám na želanie pribalí aj osvedčený a spoľahlivý značkový nosič na bicykle.

IMIDŽ A TOP KVALITA

Popularita cyklistiky inšpirovala Subaru k ďalšiemu kroku. Podobne ako iné prémiové značky BMW, Mercedes-Benz, Porsche či Land Rover uviedlo v roku 2009 na trh vlastné bicykle Subaru. Prvá séria zodpovedala imidžu a kvalite značky: bola obmedzená na 99 kusov, pričom ich Fuji Heavy Industries vyrábalo výlučne na objednávku konkrétneho zákazníka. Rám špičkových bicyklov Subaru bol skonštruovaný japonskými inžiniermi, v Japonsku sa aj vyrábala vzhľadom na extrémne nároky na kvalitu, nešlo o žiadny čínsky outsourcing výrobných kapacít. Top jazdné vlastnosti okrem iného zabezpečovala predná vidlica s dvojitým vzduchovým pružením Rock-Shox Reba Race, kotúčové brzdy Shimano, kolesá Mavic CrossRide či pneumatiky Michelin Country Rock. Mechanické komponenty pochádzali zväčša od výrobcov Shimano a Deda, o komfort jazdca sa staralo sedlo Selle Italia C2 Gel Flow.

CROSS A CITY

Aktuálne portfólio bicyklov Subaru zastupujú dva typy: Subaru Trekking Cross a Subaru Trekking City, oba v dámskom i pánskom prevedení. O ich určení hovorí už názov. Prvý je typickým horským strojom do terénu s drapákmi, ostrými kotúčovými brzdami a upravenými prevodmi, pričom je kvôli čo najnižšej hmotnosti „oholený“ o blatníky a ďalšiu výbavu. Verzia Trekking City je naopak určená do mesta či na menej náročné výlety, čomu zodpovedajú pneumatiky, brzdy klasickej konštrukcie a vybavenie osvetlením, blatníkmi a zadným nosičom. Oba typy bicyklov však jazdia s prednou vidlicou so vzduchovým pružením s nastaviteľnou tuhosťou. Každý jazdec bicykla Subaru sa môže spoľahnúť na jeho maximálny komfort a ultra spoľahlivosť v každej situácii. Nie nadarmo nesú slogan značky Confidence in Motion.



KTO JE GARY FISHER

Gary Fisher (1950) je považovaný za vynálezcu moderného horského bicykla. Už v dvanástich rokoch začal s pretekaním, no v roku 1968 mu účasť na pretekoch zakázali, údajne pre príliš dlhé vlasy, ktoré nevyhovovali vtedajším pravidlám. V roku 1972 sa regule zmenili a Fisher mohol opäť vyštartovať. Stal sa víťazom mnohých pretekov, v Európe vyhral napríklad TransAlp, v USA zasa národný titul v Masters XC. Svoje pretekárske bicykle si sám vylepšoval. Ako prvý použil bubnové

brzdy, páčky a bowdeny z motocyklov a trojitú ozubenú koleso na reťaz. Nie je bez zaujímavosti, že zdieľal príbytok s priateľom Charliem Kellym, ktorý zasa vymyslel pomenovanie „horský bicykel“. Spoločne založili firmu MountainBikes, špecializovanú práve na výrobu tohto typu cyklistického náradia. V roku 1983 sa Fisher osamostatnil a založil spoločnosť Gary Fisher Mountain Bikes, aby ju neskôr pohltila Trek Bicycle Corporation.

Islandské

Text: Marek Bobula
Foto: autor a Jana Bobulová

Poprosím izbu
s výhľadom na západ slnka
a ľadovcovú lagúnu.

dobrodružstvo

Island je krajina ako žiadna iná. Z geologického pohľadu najmladší kút planéty má tak rozmanitú prírodu, že cesta po ostrove je rovnakým zážitkom ako cestovanie po obrovskom kontinente. Bežný Európan tam každý deň zažije niečo, čo ho buď prekvapí alebo šokuje natolko, že si povie, že to je najlepší výlet jeho života.

Náš výlet sa začal ešte pred Vianocami, keď som kúpil letenky ako vianočný darček pre moju manželku. Len tak, bez toho, aby som mal akýkoľvek plán a víziu, ako na Islande budeme fungovať.

Ďalší polrok sme využili na to, aby sme si o Islande niečo našťudovali a naplánovali si cestu. Tento prieskum bedekrov a internetu priniesol okrem iného aj pomerne šokujúce zistenie o cenách na Islande. Za ubytovanie v hosteloch s raňajkami 100 € za noc? Tento

šok bol umocnený menovým kurzom na úrovni cca 160 islandských korún za 1 €, takže hovoríme o cenách na úrovni 16 000 ISK. Požičanie malého auta (niečo ako Hyundai i10) na 10 dní 600 €.

FINANČNÁ SPÁSA

Začalo sa nám to pekne nabaľovať a my sme začali mať obavy, že po prilete na Island budeme pri týchto cenách chodiť pešo, kempovať niekde v okolí letiska a po troch týždňoch hlavovky budeme radi, že sa môžeme vrátiť domov. Booking ubytovania teda ostal v štádiu ďalších plánov, so zámerom, že musíme vymyslieť niečo, na čo nebudeme potrebovať pôžičku z banky. Ak chcete, berte ďalšie riadky ako návod na nezabudnutelnú dovolenku. Keďže roky spávame na hudobných festivaloch v aute a nie v stane, vieme, že je to spôsob, ktorý vás v porovnaní so stanovaním ochráni pred zlým počasím, večným rozkladaním stanu, je to bezpečnejšie a v prípade vhodného auta neutrpí ani pohodlie. Rozhodli sme sa teda nájsť auto, ktoré by spĺňalo tri podmienky: musí byť v ponuke požičovne na Islande, musí



Táto rybárska loď v Dalvíku v najdlhšom islandskom fjorde Eyjafjörður pravidelne vykladá po štyroch dňoch na mori 70 ton najkvalitnejších rýb.

mať po sklopení zadného sedadla do roviny dost miesta v kufri na to, aby sa tam vyspali dvaja ľudia, a musí byť 4x4. Na Islande totiž k tým najkrajším miestam vedú šotolinové cesty označené ako 4x4, na ktorých policajti pokutujú autá s klasickým pohonom jednej nápravy. Na konci nášho hľadania bol Subaru Forester, auto, vďaka ktorému sme si užili nezabudnutelnú dovolenku. Späťne môžeme vy-

hodnotiť toto rozhodnutie ako finančnú spásu a zároveň základ neopísateľného pocitu slobody na našom roadtripe. Samozrejme, že cenovo bol Forester drahší ako i10. Najlepšiu ponuku na Forester na 10 dní v hlavnej sezóne sme našli za 870 €, ale ušetrili sme stovky eur na ubytovaní. Okrem toho, možnosť spať v aute v krajine, akou je Island, sa ukázala byť veľkou cestovateľskou výhodou.

ČAS NEHRÁ ÚLOHU

Island sa nachádza tesne na juh od polárneho kruhu, takže koncom júna a začiatkom júla tu bol polárny deň. To znamená, že slnko síce niekedy okolo jednej hodiny ráno pomaly zapadlo, ale už o hodinu zasa vyšlo a aj v čase medzi tým bola obloha modrá. Ak k tomu pripočítame vrtochy počasia, možnosť zostať niekde spať bez toho, aby ste museli doraziť do cieľa, ktorým by bol konkrétny zabookovaný hotel, bola veľkou výhodou. Človeka zrazu čas prestane zaujímať. Ak ste unavení zo šoférovania, tak zastavíte niekde mimo cesty a pospíte si. Nie hodinku, ale pokojne aj sedem hodín, ak sa vám chce a je pritom jedno, či je 11 hodín v noci alebo 10 hodín ráno. Zažili sme dni, keď sme sa zobudili do daždivého rána, tak sme spali do jedenástej. Potom sme si sadli na kávu, neskôr sme si dali obed a o štvrtej poobede sme vyrazili na osemhodinovú túru. Konečne bolo pekné počasie, tak prečo to nevyužiť. Naspät' sme sa vrátili po 23.00 večer, stále za slnečného počasia, s modrou oblohou nad hlavou. Dali sme si večeru, umyli zuby a zaspali s výhľadom, aký nemáte v žiadnom hoteli. Keďže teplota v čase našej dovolenky kolísala medzi 5 a 15 stupňami, v aute nebolo horúco a s použitím vhodných spacákov sa v ňom výborne spalo. Z pohľadu bezpečnosti vnímam po našom výlete Island ako krajinu s veľmi nízkou mierou kriminality (policajné hliadky tu ani nenosia zbrane), takže ľudí, ktorých na Islande žije asi toľko ako v Bratislave a sú veľmi milí a priateľskí, sme sa nebáli. Fauna je veľmi rozmanitá, ale najväčší suchozemský predátor je polárna líška, takže ani v prírode sa niet čoho obávať. Do toho absencia tmy ako zradného faktora a človek nadobudne pocit, že ak tam práve nebuchne nejaká sopka, tak je to najbezpečnejšie miesto na Zemi.

MAGICKÝ SEVER

Čo sa na Islande oplatí vidieť? Nemôžem si odpustiť vetu, že úplne všetko. Takže ak sa rozhodnete ísť na Island, vybavte si najdlhšiu dovolenku, akú vám šéf bude ochotný schváliť a to aj napriek tomu, ak by vás vypevďadal so

slovami, že sa už nemusíte vracieť. Za týždeň to určite nestihnete (už sa pár expertov, čo to skúšali, našlo). Okolo Islandu vedie po pobreží hlavná cesta, ktorá priam nabáda k tomu, aby človek obišiel celý ostrov. My sme sa rozhodli, že našim tempom spoznávania sveta to nestihneme a radšej sme si užili časť severu, vnútrozemie a juh. Po troch týždňoch na Islande máme pocit, že ak by sme tam boli aj rok, stále by sme mali čo objavovať.

Subjektívne hodnotíme sever ako nádhernú krajinu, kde z úchvatných fjordov vystupujú majestátne hory. Na ich úpätí sú večne zelené pasienky, na ktorých v lete kvitne púpava a podbeľ a pasú sa na nich islandské ovce. Scenériu dotvárajú lokálne islandské kone a vrcholce hôr pokryté aj uprostred leta snehom. Fjordy sú plné najchutnejších druhov rýb. V prístavoch kotvia rybárske lode, ktoré po trojdňovom love dovezú aj 70 ton najkvalitnejších lososov, pstruhov a iných rýb, ktoré chutia



Hory na severe sú mystické. Stretli sme ľudí, ktorí tu jedného dňa prišli na dovolenku a už neodišli. Ak pôjdete na sever, tak využite možnosť prespať v guesthouse Skeid v údolí Svarfardardalur.



Forester bol finančnou spásou a zároveň základom neopísateľného pocitu slobody na našom roadtripe.



Na Islande v lete platí, že ak si zmeškal západ slnka, tak počkaj 30 minút a už si východ. Tento bol odfotený o pol druhej ráno v Dalvíku.



Kerlingafjöll vyzerá ako namaľovaný, aj keď stojíte priamo pred ním.

”

Ak sa rozhodnete ísť na Island, vybavte si tú najdlhšiu dovolenku, za týždeň to nestihnete.

”



Aj takto môžete nocovať, ak si prenajmete vhodné auto. Národný park Pingvellir – chránené dedičstvo UNESCO.

tami púšť, miestami vyprahnutú planinu, kde tu miesto s geotermálnou aktivitou, ktorú reprezentujú „krtince“, z ktorých neustále uniká para s intenzívnym sírovým zápachom, alebo malé krátery s bublajúcim horúcim blatom. Občas sa nájde aj rieka s horúcou termálnou vodou, v ktorej sa môžete okúpať. Obloha sa tu zdá byť tak nízko, že máte chuť sa jej dotknúť a na horizonte sa vypínajú majestátne sopky a pohoria pokryté ľadovcami. Všetko to pôsobí veľmi exoticky a navodzuje pocit, že ste na inej planéte. Je to dobrá príprava na juh, ktorý nám doslova vyrazil dych.

AKO Z INEJ PLANÉTY

Ak máte radi hory, tak by ste sa určite mali ísť pozrieť na Kerlingafjöll, malé pohorie sopečného pôvodu s prevažne oranžovým nádychom, ktoré vyzerá aj naživo ako namalovaný obraz. Cesta do hôr vyzerá pomerne hrôzostrašne. Je to riadny offroad ponad strmé zrážky, takže tu

dvojnásobne platí pravidlo pomaly ďalej zájdeš, no na ten výhľad zhora sa ťažko hľadajú prívlastky. Človeku len padne sánka a krúti hlavou.

Pred odletom na Island sme z bedekrov a internetu videli toľko krásnych fotografií ostrova, že sme si povedali, že kamkoľvek pôjdeme, bude to stáť za to a preto sa nebudeme za ničím naháňať. Ale jeden cestovateľský cieľ sme si predsa len dali. Ďalšie z miest starostlivo ukryté hodiny cesty od civilizácie - pohorie Landmannalaugar. Je to sopečné pohorie tak bizarných tvarov a farieb, že aj ateista ho vníma ako božie dielo. K Landmannalaugaru vedie cesta z kategórie 4x4, na ktorej je pomerne „hrubozrnný“ šotolinový povrch. Išli sme štyridsiatkou, no 28-kilometrový úsek nám zabral viac ako tri hodiny. Príroda je tu tak krásna, že vám nedovolí nefotiť, takže sme zastavili asi stokrát. Zapadajúce slnko okolo polnoci ešte umocnilo tento zážitok. Zemepisná šírka Islandu má za následok ohromne dlhý čas západov a východov slnka, medzi fotografmi známy ako Golden hour. Človek má pocit, že slnko visí na jednom mieste tesne nad obzorom celé hodiny.

V Landmannalaugar sa dá spať v kempu za riekou, ktorú je potrebné autom prebrodiť, alebo na malom parkovisku pred riekou, kde pre nízku svetlú výšku ostávajú stáť karavany. Kedže nás zamestnanec autopožičovne upozornil na desiatky áut, ktoré turisti ročne v rieke utopia, ostali sme aj napriek ubezpečeniu, že Forester to zvládne, radšej pred riekou. Predsa len, istota je istota a parkovisko je na rozdiel od kempu zadarmo. Zaspali sme s pocitom úžasnej slobody a výhľadom na hory osvetlené zapadajúcim



Reykjavík a jeho magická atmosféra.

slnkom, ktorý by nám nevedeli ponúknuť v žiadnom hoteli. Ráno sme vyrazili na turistiku na kopec priamo nad kempom, z ktorého je výhľad na najkrajšiu časť pohoria. Je to ľahká, asi štvorhodinová túra, ktorú zvládne aj kondične slabšie vybavený kaviarenský typ. Poobede sme sa po túre okúpali pri kempu v potoku s teplou, asi 40-stupňovou vodou. Je to veľmi príjemný pocit, lebo voda sa na tomto mieste mieša so studeným potokom, takže teplota vody, ktorá vás obteká, sa mení. Z vody stúpa para a človek sa cíti ako na procedúre v kúpeľoch. Tento deň sa definitívne zapísal do našej pamäte veľkými písmenami ako deň so zážitkami ako z inej planéty. Aj s odstupom času hodnotím Landmannalaugar ako najkrajšie miesto, aké sme na Islande videli.

Večer začalo pršať, tak sme sa zbalili a pokračovali smerom na juhovýchod. Čierne pláže rozbitého oceánu na juhu pomaly striedajú machom obrastené lávové polia, zelené pohoria pripomínajúce Havaj a za nimi sopky pokry-



Masívne vlnobitie vyplaví občas na pláž ľadovce väčšie ako vaše auto.

Severný Atlantik na Islande prezentuje svoju nespútanú energiu.

té ľadovcami. Mach na lávových kameňoch je tak mäkký, že sa mi do neho nohy zaborili až po členky a statívu s fotoaparátom som nevedel nájsť miesto, kde by sa nekýval. Celú cestu juhom lemujú vodopády a pocit, že sa z okna auta pozeráte na film. Nie prírodopisný, ale niečo ako Pán prsteňov, ktorý sa tu údajne mal nakrúcať, ale produkcia si vybrala lacnejší Nový Zéland.

PRÍRODNÉ DIVADLO

Ďalšie z miest, na ktoré nikdy nezabudneme, je ľadovcová lagúna Jokullsarlon. Jazyk ľadovca Vatnajokull sa ťahá až takmer k oceánu. Na jeho konci je spomínaná lagúna, do ktorej sa z jazyka odlamujú obrovské kusy ľadu. V lagúne sa odtopia a následne sa preplavia deltou asi

300 metrov dlhej rieky do oceánu, aby sa plavili severným Atlantikom, kým sa úplne neroztopia. Opäť sme mali veľké šťastie, lebo silný južný vietor a vlnobitie vyhadzovali ľady väčšie



Svartifoss, vstupná brána do ríše fantázie.



Prechádzka ako po inej planéte – Landmannalaugar.

ako naše auto na čiernu pláž. Toto neopísateľné prírodné divadlo plné kontrastov čierneho ľadu a čierneho piesku opäť umocnilo zapadajúce slnko.

Samostatnou kapitolou na Islande je voda. Nekonečný oceán okolo ostrova, v zime metre snehu, kvôli ktorým sú autá obuté do pneumatík s hrotmi, večné ľadovce, rieky s vodou tak čírou, že sa z nej bez obáv napijete, neuveriteľné vodopády až po vlhkosť machov pripomínajúcich prales. Sladkej vody z hôr steká toľko, že obyvatelia za studenú vodu z vodovodu na Islande neplatia a ani sa ju nesnažia nijako šetriť. Vnímajú to tak, že aj tak by stiekla z hôr do oceánu, takže ich vodovod je iba krátka odbočka. Teplá voda má termálny pôvod a napríklad

v Reykjavíku sú potrubia vedené tak, aby vykurovali chodníky, ktoré sú vďaka tomu aj v zime väčšinou suché.

Islandčania sa veľmi radi kúpu. Plavecké bazény, kúpaliská a takzvané hotpoty (niečo ako vírivky s teplou vodou, ale bez perličky) nájdete takmer v každej dedinke.

Ak budete na Islande spať v aute tak ako my, tak máte z hygienického pohľadu na výber dve možnosti. Prvou sú sprchy v kempoch, ktorých je na Islande naozaj dosť. Cena 5-minútovej sprchy je 500 islandských korún, čo je asi 3,3 €. Druhou a nami odporúčanou možnosťou sú kúpaliská, kde si za rovnakých 500 ISK môžete zaplávať, vyhriať sa v hotpote, osprchovať sa, umyť a vysušiť si vlasy a v niektorých aj vysušiť plavky v malých žmýkačkách. To všetko bez časového obmedzenia. Ak vás na Islande zastihne škaredé počasie, najlepším spôsobom, ako ne-



Tesne pred polnocou nám zapadajúce slnko odkrylo krásy vnútrozemia.



Islandská vidiecka idylka.



Ako oázy v púšti pôsobia vo vnútrozemí miesta s geotermálnou aktivitou.

prepadnúť depresii, je ísť do hotpotu, užiť si deň v teplej vode a medzičasom väčšinou vyjde slnko a vy si môžete opäť užívať krásy prírody.

ZÁHADA KRSTNÝCH MIEN

Hlavné mesto je takmer v každej krajine miesto, ktoré sa oplatí navštíviť. Ja osobne mám rád hlavné mestá, v ktorých človek vidí niečo svojské, špecifické pre dané mesto. Či už sú to mrakodrapy, dym z kanálov, doubledeckre, ocelové konštrukcie ako Eiffelovka alebo víťazné oblúky, vždy sa teším, že vidím tieto symboly naživo.

Reykjavik asi taký svetoznámy symbol nemá, ale ja som zatiaľ krajšie hlavné mesto nevidel. Budovy sú nízke, v typickej severskej architektúre, mesto nepulzuje tak šialeným tempom ako metropoly kontinentálnej Európy, všetko je tu čisté v symbióze s prírodou, akoby sa ani nejednalo o hlavné mesto. Najvyšším bodom panorámy je kostol, ktorý je najznámejšou budovou mesta.

V Reykjavíku sa oplatí sadnúť si na lavičku a pozorovať život okolo. Podgurážená pani odetá



Jokulsalron – lagúna, v ktorej sa topia ľadovce a natáčajú bondovky.



Niektoré miesta si chránia svoje tajomstvá zahalené v hmle.

celá v červenom si vykračuje po námestí a spieva tak famózne, akoby išla z generálky pred premiérou na Broadwayi, oproti nej sa s cigaretkou v ústach valí na skateboarde mladá slečna, krásna ako topmodelka, z druhej strany ulice prihrmí muž na harlejke, len tak v tielku a vôbec mu nevadí, že my Slováci máme na sebe zimné bundy a na hlavách čiapky. Troška ďalej pred barom koncertuje ženské rockové kvarteto. Po troch skladbách vyhlásia, že zvyšok dohrajú večer v bare a zbalia si svoj ansámbl. Určite je v Reykjavíku aj normálny život, taký ako všade inde v Európe, ľudia vstanú, idú do práce a majú svoj kolobeh života. Ale navonok pôsobí inak. Ako mesto, kde si ľudia život užívajú.

Veľkou špecialitkou Islandu sú mená. Islandania majú krásne krstné mená, ktoré v preklade pripomínajú tie z indiánskych rozprávok, takže bežne stretnete hrdých nositeľov mien ako Medveď, Ľadovec a podobne. To, čo je na európske pomery veľmi netradičné, je ale absencia priezviska, ako ho poznáme u nás. Synovia aj dcéry majú okrem krstného mena aj meno po otcovi. Teda ak sa otec volá Jon Anderson, tak jeho syn je Gustav Jonson a dcéra Helga Jonsdotir. Nič viac. Žiadny Anderson k tomu. Čerešničkou na torte bolo zistenie, že telefónny zoznam je zoradený podľa krstných mien. Ešte šťastie, že Islandanov žije na celom ostrove približne toľko, ako Slovákov v Bratislave.



Exotické pláže južného Islandu.



Noc v Dyrhólaey.

TIPY PRE CESTU NA ISLAND

Na záver pár rád a tipov, vďaka ktorým prežijete trip na Island s úsmevom na tvári.

- * Island nie je členskou krajinou Európskej únie. Napriek tomu tu nepotrebuje žiadne víza ani cestovný pas, úplne stačí občiansky preukaz.
- * Platobná mena je islandská koruna. 1 € = 160 ISK. Peniaze si však nemusíte meniť. Všade, kde sme boli, sa dalo platiť kartou - embosovanou (aj v maringotke s čajom mimo civilizácie v horách).
- * V lete je na Islande polárny deň, takže je nepretržite vidno, čo je pri cestovaní veľká výhoda. Na jeseň a v zime je zasa šanca vidieť polárnu žiaru.
- * Teplota sa v lete pohybuje medzi 5 a 20°C, ale pocitovo je kvôli vetru nižšia. Zimná čiapka, goretex a plavky (kvôli hotpotom) by vo vašej batožine teda nemali chýbať. Ak chcete spať v aute alebo stanovať, tak si hlavne kúpte dobrý spacák. My sme použili spacáky s tepelným komfortom (pozor, nie extrémom) do -10°C a bola to výborná voľba.
- * Na Islande sú rôzne ubytovacie možnosti. Od luxusných hotelov cez lacnejšie bed&breakfast, kde môžete ušetriť, ak spíte vo vlastnom spacáku, dobre vybavené kempy až po spanie pod šírakom. Spanie v aute nie je zakázané.
- * Na Islande je tak ako na iných ostrovoch široká ponuka autopožičovní s rôznymi cenami. Podrobný prieskum ponuky prináša odmenu v podobe lepšej ceny. My sme našli najlepšiu ponuku na www.iceland4x4carrental.com.
- * Na niektorých cestách (F roads alebo 4x4 roads) je jazda v aute bez pohonu 4x4 ilegálna, preto si pred požičaním auta buď naplánujte každý detail výletu, alebo si rovno požičajte 4x4 (ideálne Subaru ☺) a nič vás nezaskočí.
- * Ak by ste mali nejaké otázky, veľa o Islande sa dozviete na stránke Slovenky Lenky, ktorá na Islande žije a rada vám poradí www.icelandtraveltips.com/.
- * Na Islande to s vami občas môže zatriasť. Monitoring zemetrasení nájdete tu: <http://skelfir.is/>.
- * Ochutnajte ryby! Chutia úplne inak ako hocikde inde.

Boj o titul

Foto: Tibor Szabosi, autosportfoto



Sezóna 2013 sa pre dvojicu Mário Csente – Petr Těšínský na špeciále Subaru STI začala skvele. Bud' mali titul majstrov Slovenska v rukách, alebo sa naň tesne doťahovali. Séria technických porúch počas záverečných podujatí však nakoniec znamenala bronz.

Vstup do sezóny Majstrovstiev Slovenska v rely bol najlepší, aký mohol byť. Prvé podujatie, Rally Eger, jazdec Mário Csente s navigátorom Petrom Těšínským vo svojej triede N3 vyhrali.

Na Rally Prešov už proti Máriovi Csentemu nastúpil silný český súper: matador rely Jozef Semerád. „Jazdí fantasticky, i keď je odo mňa o desať rokov starší. Pritom som tretí najstarší

v seriáli MS, všetci ostatní sú mladí chalani,“ hovorí s úsmevom Mário.

„V Prešove sme skončili druhí, hoci sme Semerádovi nielen sekundovali, ale sme mu aj o pár desiatín ušli. Bohužiaľ, na poslednej rýchlostnej skúške sme boli širší v jednej zákrute, trafili sme kameň, dostali defekt a poškodili nápravu, takže sme tam stratili minútu. Skončili sme druhí.“



„V Topolčanoch, ktoré považujem za moje domáce preteky, pretože sú najbližšie ku Komárnu, sme chceli vyhrať. Mali sme veľmi dobre natréňovanú trať. No cítil som, že niečo nie je v poriadku, auto nešlo tak, ako malo. Mal som podozrenie na turbo, darmo sme tlačili ako blázní, nešlo to. V rýchlosti 180 km/h sme dostali hodiny, ktorými som sa tam preslávil ☺. Bol som rád, že sme nerozbili auto, no stratili sme zhruba 20 sekúnd, ktoré sa už nedali dohnať. Na druhý deň sme jazdili výborne, no vypadli sme z prvého miesta kvôli technickej poruche.“

TURBO A DIFERENCIÁL

Na ďalšie podujatie seriálu do Popradu prišla silná konkurencia z Maďarska i Poľska, čo pretekárov ešte viac motivovalo. „Tlačili sme, no turbo už proste nešlo. Po pretekoch sme nechali zmerať hodnoty a potvrdilo sa, čo som si myslel. Naše auto štandardne zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 3,8 sekundy, no teraz to bolo nad päť sekúnd, čo je obrovský rozdiel. Takže sme vymenili turbo a šli sme na rely do Lubeníka, kde nám odišiel diferenciál. Dovtedy sme boli v našej triede prví, prípadne druhí a bojovali sme o prvé miesto, no technické poruchy a malý počet pretekov seriálu už neumožnili stratu dobehnúť. Stačí jeden výpadok a prvé miesto v hodnotení MS je stratené,“ dodáva Mário. „V našej triede sú veľmi ostré boje. Celá sezóna bola veľmi vyrovnaná, v cieľi sme vždy sledovali rozdiely v sekundách či dokonca v desatinách sekúnd. Keď si vezmete, že po celom sto či 140-kilometrovom preteku je rozdiel päť - šesť sekúnd, je to vážne zábava,“ konštatuje jazdec Subaru STI a zároveň majiteľ firmy Mariol KN, ktorá je autorizovaným predajcom a servisom Subaru v Komárne.

KLÚČE K ÚSPECHU: AUTO A NAVIGÁTOR

Zohratá dvojica Mário Csente s Petrom Těšínskym spolu jazdí tri roky. Petr má skúsenosti zo slovenského aj českého šampionátu, takže Mário má po nepríjemných zážitkoch s niektorými predchádzajúcimi navigátormi – jeden mu dokonca počas pretekov vystúpil z auta, lebo sa bál – dobrého partáka. „Dobrý diktár robí strašne veľa. Keď si niekto číta rozpis ako básničku a pri razantnej jazde nezvyší hlas a neupozorní vás na ťažkú zákrutu, tak ju niekedy viete prepať. Od navigátora závisí veľmi veľa, no ja by som to nerobil za žiadnu cenu,“ smeje sa Mário. Jazdí kategóriu N3, čo sú produkčné vozidlá, no s mnohými špeciálnymi komponentmi.



Mária Csenteho po Rally Lubeník spovedá známy rozhlasový moderátor Alexander Štefuca.

Jeho STI prišlo priamo z Japonska a hoci vyzerá ako štandardné auto, prešlo prísnu diétou - nemá klimatizáciu ani rádio a je poriadne odľahčené. Má veľa prvkov sériového vozidla, no aj špeciálnu prevodovku, zavesenie kolies či brzdy, a samozrejme, homologovaný bezpečnostný rám. Rozdielom oproti sériovému STI je aj to, že ho poháňa dvojlitrový, nie 2,5-litrový motor. Podľa pravidiel FIA má pred turbom umiestnený reštriktor, ktorý znižuje prietok vzduchu a tým aj výkon na 213 kW/ 290 k. Bez reštriktora má Subaru plnotučných 272 kW/ 370 k. Za všetko však hovorí fakt, že pretekárske STI s pohonom všetkých kolies disponuje masívnym krútiacim momentom cez 600 Nm.

ŽIADNA GARÁŽ

Namáhanie jednotlivých technických komponentov je počas pretekov rely extrémne. Na zavesenia kolies, diferenciály, prevodovku, brzdy i pohyblivé časti motora pôsobia ob-



MÁRIO CSENTE



Mária Csenteho lákal motoristický šport od malička. Už ako malý chlapec chcel byť automobilovým pretekárom. Svoj sen si začal plniť v rámci Honda Civic Cupu, kde jazdil preteky do vrchu. „Vždy som jazdil ako blázon, čudujem sa, že som to prežil,“ hovorí s úsmevom. Prvý „kopec“ s Hondou na Pezinskej babe však priniesol vytriezvenie. „Myslel som si, že som išiel strašne rýchlo, no čas som mal katastrofálny. Jeden pretekár ma potom zobral do parády a vysvetlil mi, ako správne jazdiť.“ V nasledujúcich dvoch sezónach už prišli aj dobré výsledky.

Ďalší zlom znamenalo sedadlo navigátora na rely v Hurbanove, kde Mário zistil, že by to zvládol aj za volantom. Ďalšiu sezónu už išiel ako pretekár s Peugeotom GTI, ktorý kúpil za 20 000 korún a s ktorým rely aj vyhral. Pretekárska kariéra potom strmo stúpala, aby sa v roku 2006 v kategórii N3 stal majstrom Slovenska. Aj v ďalších sezónach vrátane roku 2013 mal titul na dosah. V tej budúcej držíme palce!

rovské sily, auto musí podať výkony na úplnej hranici možného. Aj preto sa stáva, že diely jednoducho nevydržia. Kým v minulosti Mário Csente dával svoje STI dohromady po garážach, dnes má výhodu svojho vlastného značkového servisu v Komárne.

„Máme vlastnú dielňu a takých skvelých mechanikov, že okrem programovania auta, na ktoré sa špecializuje len niekoľko firiem v Európe, si vieme urobiť úplne všetko sami, napriek tomu, že auto má špeciálne diely, ktoré nie sú v sériových vozidlách.“

Mechanici, ktorí dokážu odstrániť chyby na pretekárskom špeciále či vyladiť jeho geometriu na profil aktuálnej trate, sú logicky výbornými diagnostikmi a servismanmi aj pre sériové vozidlá Subaru. Stres a potreba rýchleho určenia chyby na pretekoch v krátkom časovom limite ich vycvičili pre opravy bežných áut. Aj preto má servis firmy Mariol KN v Komárne dobrú povesť a zákazníkov nielen z okolia mesta, ale aj z iných oblastí Slovenska či dokonca z Maďarska.



**Atraktívne
podmienky
financovania
vozidiel značky
SUBARU.**

**Vyžiadajte si
našu ponuku!**



INFOLINKA: 0800 606 006

VB LEASING SK, spol. s r. o., Bratislava, Košická 49, SK – 821 08 Bratislava, tel.: 02/59 987 111, 113 , fax: 02/59 987 913 , e-mail: info@vbleasing.sk
Banská Bystrica – Dolná 27, tel.: 048/41 555 31, 41 566 03, fax: 048/41 555 30, e-mail: banskabystrica@vbleasing.sk | **Košice** – Mlynská 29, tel.: 055/72 042 80-84, fax: 055/72 04 285, e-mail: kosice@vbleasing.sk | **Michalovce** – Nám. Osloboditeľov 10, tel.: 056/68 855 81, 68 941 31, 32, fax: 056/68 855 83, e-mail: michalovce@vbleasing.sk | **Nitra** – Mostná 62, tel.: 037/65 285 29, 77 290 42, fax: 037/65 285 31, e-mail: nitra@vbleasing.sk | **Nové Zámky** – Turecká 39, tel.: 035/77 045 41, 42, fax: 035/77 045 43, e-mail: novezamky@vbleasing.sk | **Poprad** – Nám. sv. Egídia 78, tel.: 052/77 252 91, 92, fax: 052/77 252 90, e-mail: poprad@vbleasing.sk | **Prešov** – Hlavná 45, tel.: 051/77 204 20, 75 924 20, 21, fax: 051/77 204 19, e-mail: presov@vbleasing.sk | **Trenčín** – Štúrovo námestie 16, tel.: 032/74 419 31, 32, fax: 032/74 419 33, e-mail: trencin@vbleasing.sk | **Trnava** – Paulínska 2, tel.: 033/55 137 74, 55 162 68, 70, 72, fax: 033/55 138 04, e-mail: trnava@vbleasing.sk | **Žilina** – Národná 28, tel.: 041/56 267 82, 56 430 18, 50 011 50, fax: 041/56 430 19, e-mail: zilina@vbleasing.sk

FORESTER



SUBARU

Confidence in Motion

DOBRODRUŽSTVO.
TU A TERAZ

už od
25 990 €
s DPH
2.0i

spotreba len
5.8
l/100km
2.0D



NOVÝ SUBARU FORESTER



AUTOMAT
AKO
BONUS*



1 ROK
BEZPLATNÝ
SERVIS



MOŽNOSŤ
PREDĽŽENIA ZÁRUKY
NA 5 ROKOV



SUBARU 55 YEARS

Viac info na www.subaru.sk alebo u predajcov Subaru. Ilustračné foto.
Kombinovaná spotreba: 5,8 – 6,9 l/100 km, emisie CO₂: 153 – 197 g/km.

* pri modeloch FORESTER 2.0i vo výbave Comfort



BRATISLAVA, Mikona, tel. 02/482 022 33 | KOŠICE, Stilcar, tel. 055/789 90 77 | PRIEVIDZA, Profin Car, tel. 0908 924 779 | TRENČÍN, Eurotip, tel. 032/285 11 66 | BANSKÁ BYSTRICA, Autos Kmeť, tel. 048/428 55 55 | LIPTOVSKÁ ŠTIAVNICA, Janiga Racing Technologies, tel. 044/435 21 45 | ŽILINA, Avion, tel. 041/500 70 88 | POPRAD, TS Car, tel. 052/778 18 40 | KOMÁRNO, Mariol KN, tel. 035/777 87 72