

# DRIVE



SUBARU

magazín

jeseň/zima 2011

## SUBARU XV

Revolúcia medzi  
crossovermi



**DANIELA PEŠKOVÁ**

A JEJ FORESTER

Nová tvár Subaru, špičková slovenská strelkyňa, si užíva automat a teší sa na olympiádu

**S BENZÍNOM**

NA SPOTREBU

Tretia generácia benzínového boxera šetrí palivo nielen v rukách expertov

# Zrušili sme DPH!

## Teraz vybrané modely Subaru bez 20% DPH.



**LEASING**  
už od 164 € \*



SUBARU **Outback 2.0 D VA**



SUBARU **Legacy 2.0 D T.W. VA**



SUBARU **Impreza 1.5 R**



SUBARU **Forester 2.0 X, 2.0 D XS**

## NAJLEPŠIE JAZDÍ SUBARU!

Mikona s.r.o. — autorizovaný importér Subaru, Bratislava, tel.: 02/48 20 22 33. e-mail: [subaru@mikona.eu](mailto:subaru@mikona.eu)

Ponuka Subaru Zrušili sme DPH! platí od 1.10. 2011 do vyčerpania zásob. Limitovaný počet skladových kusov a farieb karosérie. Vozidlá obsahujú prvky príplatkovej výbavy – metalický lak: Forester a Impreza 527 € s DPH, Legacy a Outback 660 € s DPH. Kombinovaná spotreba: 5,7 – 10 l/100 km, emisie CO<sub>2</sub>: 149 – 232 g/km. Akciové modely môžu obsahovať aj modelový rok 2010. Zlavy modelov získate z aktuálnych maloobchodných cien vo výške 16,67 %. Ponuku nie je možné kombinovať s iným typom zliav a prebiehajúcich akcií. Ilustračné foto. \* Zvýhodnené financovanie lízingom, alebo úverom cez VB Leasing SK, spol. s r.o. Mesačná splátka zahŕňa aj zvýhodnené havarijné a PZP poistenie pri lízingu na 60 mesiacov, akontácii 60 %, RPMN=8,21 %. Blížšie informácie o možnostiach financovania a cenovom zvýhodnení ďalších modelov poskytnú autorizovaní partneri Subaru.



**SUBARU**

*Confidence in Motion*

[www.subaru.mikona.sk](http://www.subaru.mikona.sk)





# Stále je niečo nové...

S príchodom jesenného, upršaného, zablateného počasia a tiež chrípkového obdobia máme pre vás, našich klientov a fanúšikov, aj príjemné správy. Na nedávnom autosalóne vo Frankfurte absolvovalo premiéru vskutku unikátne vozidlo s označením Subaru XV. S týmto modelom vstupuje automobilka do konkurenčne neľútostného ringu mestských crossoverov. My vám prvotnú ochutnávku vydareného dizajnu, novej techniky a nových technologických prvkov prinášame na stránkach nášho magazínu. IAA Frankfurt opäť podkryl o niečo viac z podoby nového športového modelu BRZ v pôsobivej štúdii, ktorá zdobila expozíciu Subaru. Aj tieto modely sú súčasťou akčného strednodobého plánu Fuji Heavy Industries, ktorý počíta s príchodom nových technológií, s ďalšími modelmi a so zvýšením produkcie automobilov Subaru na jeden milión kusov.

Na domácej scéne sa naša spoločnosť rozhodla podporiť slovenskú reprezentantku v športovej streľbe a olympioničku Danielu Peškovú. S vozidlom Subaru Forester jej spríjemní prípravu na nadchádzajúce Olympijské hry v Londýne. Svoju kariéru a zaujímavosti z oblasti náročného športu vám priblíži na nasledujúcich stránkach magazínu. Za hranice regiónu, až do Mongolska sa vybrala prvá slovenská posádka na vozidle Subaru Libero, aby zdolala drsné kilometre v charitatívnom preteku Mongol Rally 2011. Teší nás, že sme sa mohli podieľať na ich neuveriteľnom dobrodružstve.

Podrobne sme sa pozreli na tému nových benzínových motorov a priblížili vám ich prednosti nielen z katalógových listov, ale aj priamo zo skúseností odborníkov po najazdení stoviek tisíc kilometrov. V čísle sa dočítate aj o modeli Trezia. Testu boli podrobené obe motorizácie. Brali by ste benzínovú či dieselovú?

V rozšírenom jesennom vydaní už na 60 stranách Drive magazínu sa dočítate aj o ďalších zaujímavých témach, ľuďoch a našich aktivitách. Radi by sme vás oslovili, aby ste nám zasielali vaše postrehy, zaujímavé historky, fotografie vašich štvorkolesových miláčikov. V Drive magazíne sa chceme aj naďalej sústrediť na domácu tvorbu a prinášať zaujímavé reportáže o našich klientoch a o Subaru dianí na Slovensku. Proste, stále je niečo nové...

So želaním veľa šťastných kilometrov už na zimných pneumatikách vám pohodu pri čítaní praje

*Rastislav Crkoň*

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'R. Crkoň'.

# obsah

## THINK

- 5** News
- 6** Budúcnosť Subaru: plán Motion-V
- 22** Benzín v krvi: výhody oproti naftu
- 46** História: kultové Subaru Rex

## FEEL

- 16** Daniela Pešková:  
olympionička sedlá Forester
- 26** Michal Németh:  
tretím Subaru je Outback
- 34** Yaro M. Kupčo:  
fotograf zlatej éry na Impreze
- 38** Erich Rajcigel a jeho hobby: minituning
- 40** Mongolrally 2011:  
22 000 km na Subaru Libero
- 48** Cestopis: Magické Thajsko
- 56** Feng šuej: Tajomstvo bohatstva

## DRIVE

- 8** Subaru XV: revolúcia medzi crossovermi
- 14** Subaru BRZ: odhaľovanie kupé
- 30** Subaru Trezia:  
test dvoch verzií multitalentu

## SERVICE

- 29** Zrušili sme DPH!
- 53** Cenník modelov Subaru
- 54** TS CAR Poprad: Robiť ľuďom radosť



**Daniela Pešková:**  
olympionička  
sedlá Forester



**Michal Németh:**  
tretím Subaru je  
Outback



**Subaru Trezia:**  
test dvoch verzií  
multitalentu



**Subaru XV: revolúcia medzi crossovermi**



**Subaru BRZ: odhaľovanie kupé**



**Mongolrally 2011**

**DRIVE** SUBARU  
magazín

magazín pre majiteľov a priaznivcov značky Subaru  
www.drivemagazin.sk  
Ročník IV., vydanie 2/2011, jeseň/zima 2011

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

**Grafika, DTP a pre-press:**  
X.O. Graphics, s.r.o., Košická 52, 821 08 Bratislava

**Tlač:**  
UNIPRINT, s.r.o., Nová 2419, 017 01 Považská Bystrica  
Autorské práva vyhradené. Akékoľvek kopírovanie,  
rozmnožovanie, spracovanie a šírenie diela je možné len  
s predchádzajúcim písomným súhlasom vydavateľa.



# SUBARU



## Nový web a facebook

DRIVE magazín má novú webovú stránku! Kým doterajšia slúžila ako archív printových magazínov, nová je platformou na komunikáciu s vami, našimi čitateľmi, v čase medzi jednotlivými vydania. Na webe [www.drivemagazin.sk](http://www.drivemagazin.sk) sa dozviete nielen to, čo pre vás chystáme v najbližšom čísle časopisu. Bude aj miestom, kde sa sústreďia novinky zo života Subaru a subaristov, a to z našej domácej kuchyne, ale i zo zahraničnej scény. Cez ankety sa od vás radi dozvieme, čo by ste chceli čítať v magazíne, čo vám v ňom chýba a čo je naopak navyše. DRIVE magazín sa totiž posunul od automobilového viac k lifestylemu,

hoci sa stále točí okolo našich milovaných Subaru. A nechýbajú ani súťaže o naozaj zaujímavé ceny. Ďalším miestom, kde môžete nájsť najnovšie informácie o Subaru svete, ale najmä stretnúť ľudí, fandiach značke, je facebook Subaru DRIVE magazín Slovensko. Stačí prekliknúť z webu [drivemagazin.sk](http://drivemagazin.sk) a ste tam, kde ľudia zdieľajú podobné životné hodnoty: aktívny životný štýl, plnohodnotné prežívanie pracovného i voľného času a v neposlednom rade túžbu po vyjadrení svojej individuality.

## Subaru rekordne v športe



Tri úspechy si pripísalo Subaru v troch rôznych motoristických disciplínach. Bezchybnou jazdou zvíťazila posádka Sandro Wallen a Marcus Poschner na Rely Nemecka. Pred kulisou 250 000 divákov Subaru WRX STI na pretekoch 24 hodín na Nürburgringu suverénne vyhralo svoju triedu SP3T (preplňané vozidlá s objemom 1750 až 2000 cm<sup>3</sup>). V celkovej klasifikácii mu patrilo 21. miesto z viac ako 200 štartujúcich posádok. A do tretice: štandardné produkčné WRX STI vymietlo sadze na legendárnom cestnom okruhu na britskom ostrove Isle of Man, aby o viac ako dve minúty prekonalo doterajší rekord. Cestu plnú zákrut a nástrah nekvalitného asfaltu, dlhú 37,8 míle, zvládol bývalý britský rely šampión Mark Higgins priemernou rýchlosťou 113 míľ za hodinu (180,8 km/h). Uf!



## Napište nám, odmeníme vás!

- Zažili ste s vaším Subaru zaujímavý príbeh či príhodu?
- Prinieslo vám Subaru do života niečo nové?
- Boli ste s vaším Subaru na zaujímavej ceste?
- Máte vaše Subaru radi, venujete mu špeciálnu starostlivosť, upravujete ho?
- Alebo Subaru nemáte a chceli by ste ho?

Napište nám svoj príbeh! Pošlite nám vaše fotografie! Čakáme aj na kresby vašich detí!

Netrpezlivo čakáme na mailovej adrese [info@drivemagazin.sk](mailto:info@drivemagazin.sk) alebo na adrese MIKONA, s.r.o., DRIVE magazín, Rožňavská 30/a, 821 04 Bratislava.

Podelite sa s ostatnými čitateľmi DRIVE magazínu a členmi rodiny Subaru o svoje zážitky. Odmeníme vás hodnotnými cenami z butiky Subaru.



## Elite: Legacy je „über cool“

„Toto nie je auto pre ľudí, podávajúcich ruku ako mŕtvolu,“ píše o novom Legacy prestížny britský časopis Elite. Magazín o luxusnom životnom štýle testoval kombi verziu, ktorú označil za „über cool“. Hoci je auto väčšie ako predchodca a aj priestrannejšie ako ostatné kombi, jazdí skvele. Ani dizajnovu už nie je avantgardou, prinieslo nadčasovú estetiku. Láska k nej bude rásť s tým, ako sa budete s Legacy bližšie zoznamovať. A vzhľadom na techniku je to ešte viac auto pre vodiča ako doteraz. Takže kým staré Subaru boli pre farmárov, nové Legacy je vynikajúce auto pre mladších mestských ľudí, hľadajúcich komfort, univerzálnosť, pohon 4x4 a radosť z jazdy, dodáva britský magazín.

## Ocenená Impreza v USA

Najlepšie predávané auto s pohonom 4x4 v segmente za uplynulých päť rokov. Držiteľ najvyšších bezpečnostných hodnotení. Výborné motory, jazdné vlastnosti a úžitková hodnota. To je len pár citátov z amerických štatistík, hovoriacich o Subaru Impreza. O spoľahlivosti automobilov Subaru svedčí fakt, že 96 % áut tejto značky, predaných za posledných 10 rokov v USA, je stále v premávke!

Impreza je na špici v bezpečnostných crash testoch IIHS, ktoré sú náročnejšie ako európske Euro NCAP. Okrem čelného a bočného nárazu totiž obsahujú aj tzv. rollover test, teda prevrátenie vozidla, a crash test pri náraze do zadnej časti auta. Vo všetkých kategóriách získala Impreza najvyššie možné hodnotenie, ktorým je v USA zelená známka a písmenko G (Good).



# Pohľad

Foto: Subaru



## za oponu

**Tri úplne nové modely a sériový hybrid. Rast predaja o 40 percent. To sú hlavné ciele strednodobého plánu Subaru na najbližších päť rokov pod názvom Motion-V. Má upevniť základňu značky v automobilovom biznise, ktorá o desať rokov umožní predaj milióna áut ročne.**

**P**lánom Motion-V alebo Motion-Five si dalo Subaru naozaj ambiciózne ciele. Prečo Motion-Five? Ide o plán, ktorý určí smerovanie značky na nasledujúcich päť fiškálnych rokov (2012 až 2016). O detailoch po prvý raz na septembrovom frankfurtskom autosalóne verejne prehovoril nový prezident Fuji Heavy Industries Yasujuki Yošinaga, ktorý sa funkcie ujal v júni. „Subaru dnes vyrába 650 000 áut ročne. V roku 2015 chceme toto číslo zvýšiť na 900 000,“ vyhlásil Yošinaga s tým, že ďalším cieľom je znížiť spotrebu modelov Subaru o 30 % oproti súčasnosti a globálne zaviesť do áut pokrokový systém aktívnej bezpečnosti EyeSight – ide o adaptívny tempomat s automatic-

kým brzdením, využívajúci ako jediný na svete stereo kamery. Netreba sa však báť, že by znižovanie spotreby išlo na úkor dynamiky modelov Subaru, na ktorú sme zvyknutí. Prezident Fuji Heavy prisľúbil, že sa zachová „čo najlepšia vyváženosť medzi vysokou bezpečnosťou, ohľaduplnosťou k životnému prostrediu a vzrušením z jazdy“.

### NOVÉ MODELY

Plán obsahuje množstvo finančných ukazovateľov i marketingových termínov, pozrime sa však radšej na veci, ktoré zaujmajú každého motoristu, teda na kapitolu Technológia a produkty. Prvými novými modelmi, ktoré sa dostanú na trh, budú nová generácia Imprezy a nový model XV. Oba už boli predstavené vo finálnej podobe, na Slovensko prídu začiatkom budúceho roka.

Ďalšou známou novinkou je model BRZ, športové kupé s pohonom zadných kolies, ktoré sa začne predávať už na jar budúceho roka v Japonsku, k nám sa dostane o čosi neskôr. Môžeme však prezradiť, že už v roku 2012 príde na trh ďalší nový model! A potom ďalšia novinka v každom z rokov 2013, 2014 a 2015, pričom v roku 2013 pôjde o hybridné vozidlo. To sa

začne predávať najskôr na domácom trhu v Japonsku. A čaká nás aj ďalšia špecialita: na rok 2014 pripravuje Subaru koncept vozidla, aké ešte nemá v rámci modelového portfólia. Na detaily si ešte budeme musieť počkať. Sústreďenie sa na vyššie triedy automobilov prinieslo aj ďalšie zásadné rozhodnutie: zastavenie vlastnej výroby miniáut, ktoré sú prioritne určené pre japonský trh. Tu sa bude čerpať z kooperácie s Daihatsu. Továrň Gunma následne prejde revíziou

tosti tejto úlohy hovorí fakt, že generačná zmena benzínového boxera 2.0 priniesla úsporu v spotrebe o desatinu. Cesta je však už načrtnutá: z kuchyne automobilky môžeme prezradiť, že sa pracuje na úplne novom benzínovom boxer motore s prepĺňaním turbodúchadlom a s priamym vstrekaním paliva. Čakať môžeme aj inovovaný boxer diesel, ktorý bude s predstihom spĺňať emisnú normu Euro 6.



Športové kupé BRZ nebude jedinou novinkou v roku 2012. Subaru chystá ďalšie sériové auto.

technologických liniek pre výrobu väčších vozidiel. Ďalšie synergie očakáva Subaru zo spolupráce s Toyotou, z ktorej už vzišla Trezia a prídje BRZ – to sa bude vyrábať vo fabrike Subaru v Japonsku aj pre Toyotu. Nie je to prvý takýto prípad. Prekvapivá môže byť informácia, že továrň Subaru v americkej Indiane vyrába Toyota Camry - a to už niekoľko rokov.

#### NOVÁ PLATFORMA A TECHNIKA

Subaru je známe vynikajúcimi jazdnými vlastnosťami, ktorým prospieva aj nízka hmotnosť vozidiel. Oproti ťažkým európskym mastodontom predstavuje úspora v jednotlivých segmentoch aj niekoľko desiatok či stoviek kilogramov. V boji proti automobilovej obezite však chce ísť ešte ďalej. Inžinieri už chystajú novú, ľahkú platformu s vysokou mierou univerzálnosti, ktorá sa bude dať použiť pre rôzne kategórie áut. Z hľadiska univerzálnosti ide o celosvetový trend, v prípade Subaru však môžeme už tradične očakávať nový podvozok s jazdnými vlastnosťami na absolútnej špičke. Technickými zmenami prejdú i pohonné jednotky a CVT prevodovka. Plán na zníženie spotreby o tretinu je skutočne náročný a technici strávia nad výkresmi iste nejednu noc. O zlož-

#### ZÁKAZNÍK NA PRVOM MIESTE

Zo snahy automobilky by mal ťažiť v prvom rade zákazník. To je hlavné motto nového vedenia značky. Motorista by mal dostať úsporné, bezpečné a skvele jazdiace auto. Mal by však zároveň okamžite spoznať, že sedí v Subaru. Najväčším trhom zostanú aj naďalej Spojené štáty (380 000 áut v roku 2016), nasledované Čínou (180 000) a Japonskom (160 000). V Európe sa plánuje predať 60 000 vozidiel. To všetko s dôrazom na kontrolu kvality. Napriek dlhodobým prvenstvám v rebríčkoch spoľahlivosti chce Fuji Heavy Industries posilniť globálny dohľad nad kvalitou výroby a produktov. Aj túto informáciu treba rozmeniť na drobné: Subaru chce otvoriť výrobný závod v Číne, aby sa vyhlo dovozným clám a vplyvom výmenného kurzu juanu a jenu na cenu produkcie. A tu je dôsledná kontrola kvality naozaj potrebná. Hoci sú čínski robotníci pracovití, v automobilovej fabrike inej značky v Pekingu sme sa mohli osobne presvedčiť, že skúsenosti so strojárskou výrobou a zručnosť pri zostavovaní automobilov im zatiaľ chýbajú.



Ambiciózný nový prezident Fuji Heavy Industries Yasujuki Yošinaga chce autá s lepšou spotrebou na novej, ľahkej podvozokovej platforme. Bez kompromisov z hľadiska potešenia z jazdy.




# Oranžová revolúcia

Foto: Subaru







**Velký krok pre Subaru, ale aj veľký skok pre ľudstvo. Novým modelom XV zaútočila prémiová japonská značka na rastúci segment C-crossoverov, aby v ňom spôsobila revolúciu. Nielen unikátnou kombináciou vlastností SUV, športových automobilov a mestských vozidiel, ale aj prvkami, ktoré sú medzi crossovermi úplnou novinkou.**





S tvárou pomalovanou bojovou oranžovou farbou vtrhlo Subaru XV do preplneného ringu crossoverov C-segmentu, aby knokautovalo súperov a rozdávalo rany na všetky strany. Pod výrazným dizajnom, ktorý nenechá nikoho chladným, sa skrýva nový typ crossoveru, spájajúci mix unikátnych charakteristík. Na jednej strane sú tu vlastnosti typické pre SUV: pohon všetkých kolies, funkčnosť, vysoká svetlá výška a veľké kolesá, na strane druhej excelentná manévrovateľnosť a vynikajúce jazdné vlastnosti, ktoré poznáme zo športových automobilov. Sprevádza ich nízka spotreba paliva ako pri mestských vozidlách, za ktorú Subaru XV vďačí úplne novým motorom. Medzi crossovery C-segmentu tak prichádza novinka, ktorá má ambície splniť nároky všetkých typov zákazníkov. Na Slovensku sa začne predávať hneď v prvých týždňoch roka 2012, predajcovia Subaru už prijímajú prvé objednávky.

### SVALY AJ ELEGANCIA

Pod koncepciou Urban Adventure (mestské dobrodružstvo) zrodený automobil sa na autosalóne vo Frankfurtu predstavil v agresívnej oranžovej farbe, ktorá zvýraznila dynamický dizajn karosérie. Elegantné tvary s výraznou muskulatúrou sú prvým z piatich základných znakov modelu. Ďalším je symbióza dvoch zdanlivo si odporujúcich aspektov: radosti z jazdy a ohľaduplnosti k životnému prostrediu formou nižšej spotre-

by a emisií. Oba faktory zabezpečuje špičková technika s prvami, ktoré sa v automobiloch Subaru objavujú po prvý raz. Tretím atribútom je bezpečnosť spĺňajúca najvyššie štandardy, a to ako aktívna, tak pasívna. Priestranná kabína s množstvom odkladacích priestorov umožňujúca pohodlné cestovanie je štvrtým tromfom, ktorý dopĺňa komfort a infotainment na palube. Dizajn interiéru sa takisto vymyká doterajšej koncepcii značky, je výrazne prispôbený vkusu európskeho zákazníka.

### KOMFORT NA MAXIMUM

Všetky Subaru XV majú vo výbave buď jednozónovú alebo dvojzónovú automatickú klimatizáciu. Základný audio systém využíva štyri reproduktory, vyššia verzia ich má šesť, pričom sú navrhnuté špeciálne pre interiér modelu XV, kam prinášajú kvalitný priestorový zvuk. Audio systém obsahuje pripojiteľnosť telefónu cez bluetooth, ako aj konektivitu pre iPod a pripojenie externých zariadení cez USB. Novinkou je pripojenie audio zariadení cez bluetooth, čím sa eliminuje nutnosť zapájania káblov, zväčša prekážajúcich v interiéri vozidla. Navigačný systém s hlasovým ovládaním prijíma a zobrazuje aktuálne dopravné informácie, mapovým médiom je pamätová SD karta. Mapy je možné aktualizovať cez Internet, pričom výrobca zaručuje ich aktualizáciu štyrikrát ročne.





## NOVÉ ŠTANDARDY BEZPEČNOSTI

Z hľadiska aktívnej bezpečnosti má každé Subaru XV v rámci základnej štandardnej výbavy systém kontroly dynamiky vozidla VDC (elektronický stabilizačný systém). Je vybavené aj protiblokovacím systémom brzd ABS, brzdovým asistentom a trakčnou kontrolou TCS. Systém VDC prešiel optimalizáciou intervenčného času, čo je zárukou vysokej bezpečnosti.

V rámci aktívnej bezpečnosti hrá svoju úlohu nielen dažďový a svetelný senzor, ale aj výhľad z vozidla. Ten je v Subaru XV na vrchole triedy, pričom sa dosiahol presunutím spätných zrkadiel na panely dverí a zoštíhlením A-stĺpkov, čím sa zredukovali slepé uhly. Aj pri konštrukcii piatich dverí sa prihliadalo na čo najlepší výhľad smerom dozadu.

Pasívnu bezpečnosť zaručuje nielen pevný skelet karosérie, ale aj konštrukcia sedadiel. Tá vychádza z oceňovaných sedadiel väčšieho modelu Legacy, ktoré poskytujú nielen výnimočný komfort, ale aj ochranu pasažiera pri nehode. Rám a konštrukcia operadla chráni chrbticu pri náraze zozadu, prvok tvaru písmena S, spájajúci poťah s rámom sedadla, je významnou oporou tela cestujúceho a absorbentom kinetickej energie. Aktívne opierky hlavy sú samozrejmosťou.

Popri predných, bočných a záclonových airbagoch má Subaru XV vo výbave aj kolenný airbag vodiča. Všetky XV sú vybavené aj bezpečnostným úchytom brzdového pedála, ktorý významne redukuje riziko zranenia nôh pri náraze. Rozpojiteľný prvok na stĺpiku riadenia chráni hrudník vodiča tým, že pri čelnom náraze oddelí tyč riadenia od volantu.



## TAJOMSTVÁ POD KAPOTOU

Novinkou v portfóliu pohonných jednotiek je benzínový štvorvalec typu boxer s objemom 1,6 litra. V porovnaní s predchádzajúcim motorom s objemom 1,5 litra má výrazne lepšiu výkonnú charakteristiku v celom rozsahu otáčok, pričom je úspornejší. Agregát s objemom presne 1600 cm<sup>3</sup> dosahuje maximálny výkon 84 kW (114 k) pri 5600 ot/min a maximálny krútiaci moment 150 Nm pri 4000 ot/min. Môže byť spriahnutý buď s manuálnou päťstupňovou prevo-

Dizajn interiéru sa vymyká doterajšej koncepcii značky. Hodnotne pôsobiaca palubná doska z kvalitných materiálov je prispôbená vkusu európskeho zákazníka.





Špičkové sedadlá sú nielen pohodlné, ale aj bezpečné. Konštrukčne vychádzajú z oceňovaných sedadiel väčšieho modelu Legacy.



Okrem novej generácie boxera s objemom 2,0 litra bude v modeli XV k dispozícii aj úplne nový benzínový motor s objemom 1,6 litra. V porovnaní s predchádzajúcim motorom s objemom 1,5 litra má výrazne lepšiu výkonovú charakteristiku v celom rozsahu otáčok, pričom je úspornejší. Agregát s objemom presne 1600 cm<sup>3</sup> dosahuje maximálny výkon 84 kW (114 k) pri 5600 ot/min a maximálny krútiaci moment 150 Nm pri 4000 ot/min.

dovkou s redukčnou prídavnou prevodovkou, alebo s bezstupňovou prevodovkou Lineartronic. Jeho kombinovaná spotreba paliva predstavuje iba 6,5 l/100 km s manuálnou prevodovkou, s prevodovkou Lineartronic je táto hodnota ešte nižšia a dosahuje hodnotu 6,3 l/100 km.

Druhým benzínovým motorom je nová generácia agregátu s objemom 1995 cm<sup>3</sup> s maximálnym výkonom 110 kW (150 k) pri 6200 ot/min a krútiacim momentom 196 Nm pri 4200 ot/min. Aj tento štvorvalec typu boxer s protibežnými piestami je mimoriadne úsporný. So šesťstupňovou manuálnou prevodovkou si vypýta iba 6,9 litra na 100 km v kombinovanom cykle, s prevodovkou Lineartronic je to ešte o 0,3 litra menej. Oba motory využívajú duálne časovanie ventilov a spĺňajú emisnú normu Euro 5.

Tretím variantom je dvojlitrový turbodieselový boxer (1998 cm<sup>3</sup>), ktorého výkon 108 kW (147 k) prenáša na kolesá šesťstupňová manuálna prevodovka. Agregát, ktorý dosahuje maximálny krútiaci moment 350 Nm v rozmedzí 1600 až 2400 otáčok, má kombinovanú spotrebu iba 5,6 l/100 km.

#### PRVÝ STOP-ŠTART SYSTÉM V SUBARU

Model XV je prvým Subaru, ktoré pri benzínových motoroch využívajú automatický systém Stop-Štart, šetriaci palivo formou vypnutia motora pri zastavení napríklad v dopravnej zápche či na semaforoch. Čas, počas ktorého bol motor vypnutý, a množstvo ušetreného paliva sa zobrazuje na informačnom



Na multifunkčnom volante pribudla k ovládaniu tempomatu, audio sústavy a telefónu aj obsluha palubného počítača.

displeji. Konštrukcia štartéra, odlišná od bežného, priniesla v porovnaní s inými systémami Stop-Štart extrémne krátky čas potrebný na opätovné naštartovanie motora – iba 0,2 sekundy. Štartovanie je také jemné, že ho vodič vníma ako virtuálny proces. Systém Stop-Štart je možné deaktivovať príslušným spínačom.





Konektivity pre iPod a USB vstup si našli miesto v schránke medzi sedadlami. Auto však dokáže s audio zariadeniami komunikovať aj cez bluetooth.



Po sklopení zadných operadiel vznikne absolútne rovná a dobre využiteľná plocha pre akýkoľvek typ nákladu.

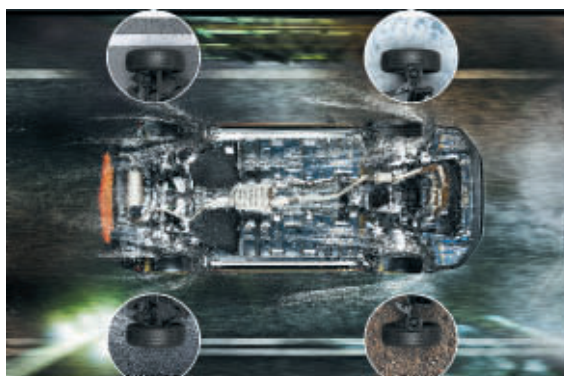
## NOVÝ LINEARTRONIC

V Subaru XV je použitá nová, ľahšia a kompaktniešia bezstupňová prevodovka Lineartronic s reťazovým prevodom. Optimalizáciou pozícií hriadeľov a ďalších vnútorných častí sa dosiahli nielen menšie rozmery prevodovky, výsledkom je aj jemné a hladké radenie a zníženie spotreby paliva. Vodič zmenu pocíti najmä v stúpaní a zákrutách, ale i v rýchlej odozve pri akcelerácii. Výhoda šiestich predvolených prevodových stupňov, ktoré môže radiť pádlami pod volantom, zostala. Úpravami prešli aj manuálne prevodovky, čím sa dosiahlo lepšie pokrytie širokého spektra otáčok, tichší chod pri rýchlej jazde po diaľnici, ako aj nižšia spotreba paliva.



## Základné technické údaje

Dĺžka	4 450 mm
Výška	1 570 mm
Šírka	1 780 mm
Rázvor	2 635 mm
Rozchod (vpredu/vzadu)	1 525 mm / 1 525 mm
Minimálna svetlá výška	220 mm
Previs (vpredu/vzadu)	970 mm / 845 mm
Polomer otáčania	5,3 m
Vnútorná dĺžka	2 005 mm
Vnútorná výška	1 205 mm
Vnútorná šírka	1 492 mm
Výška sedáka vodiča	615 mm
Objem batožinového priestoru (norma VDA)	
	380 l (súprava na opravu pneumatík),
	310 l (plnohodnotná rezerva)/
	1270 l pri sklopených sedadlách
Šírka batožinového priestoru	1 350 mm
Výška batožinového priestoru	780 mm
Dĺžka batožinového priestoru	820 mm

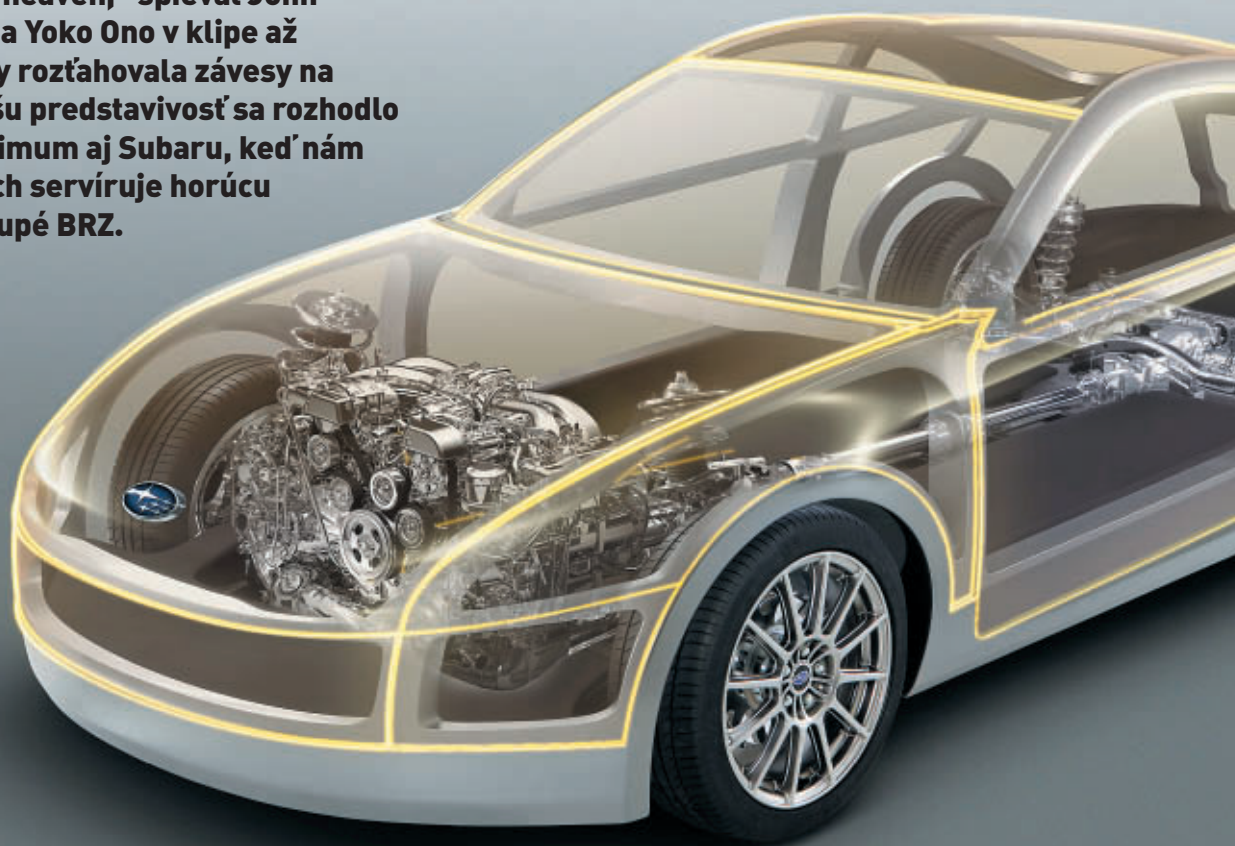


Všetky varianty Subaru XV disponujú symetrickým stálym pohonom všetkých kolies. Konštrukcia stredového diferenciálu sa líši v závislosti od prevodovky. V prípade manuálnych prevodoviek je použitý stredový diferenciál prepojený s viskóznou spojkou, pričom základné rozdelenie krútiaceho momentu je 50:50 medzi prednou a zadnou nápravou. Pri prevodovke Lineartronic sa používa viaclamelová spojka so základným rozdelením krútiaceho momentu 60:40. Pri zmene trakcie sa distribúcia medzi predné a zadné kolesá v oboch prípadoch mení podľa aktuálnych jazdných podmienok. Pre dosiahnutie vynikajúcich jazdných vlastností je na prednej i zadnej náprave nezávislé zavesenie kolies.

Displej na vrchu stredovej konzoly zobrazuje nastavenie klimatizácie a výstupy palubného počítača. Ďalší veľký displej je na audio systéme, tretí sa nachádza medzi prístrojmi a ukazuje množstvo paliva v nádrži, ubehnuté kilometre a zaradený prevodový stupeň.

# Imagine

„Imagine there's no heaven,“ spieval John Lennon za klavírom a Yoko Ono v klípe až neuveriteľne pomaly rozťahovala závesy na veľkých oknách. Našu predstavivosť sa rozhodlo vystupňovať na maximum aj Subaru, keď nám po maličkých častiach servíruje horúcu novinku: športové kupé BRZ.



Ďalšia etapa odhalenia sa konala v septembri na autosalóne vo Frankfurte. Tesne pred ním Subaru odtajnilo pomenovanie nového modelu: bude sa volať BRZ. Kupé s pohonom zadných kolies sa pritom začne vyrábať už o pár mesiacov, na jar 2012. Na sériovú podobu auta si však ešte počkáme. Po prvej jemnej ochutnávke v marci v Ženeve sme na 64. medzinárodnom autosalóne vo Frankfurte mohli vidieť ďalší technologický koncept, pomenovaný Subaru BRZ Prologue. To, že ide o druhé dejstvo postupného snímania opony, pripomínal aj názov konceptu Boxer Sports Car Architecture II. Ako Subaru prišlo na názov BRZ? Ide o skratku, zloženú z počiatočných písmen výrazov Boxer motor, Rear-Wheel Drive

(pohon zadných kolies) a Zenith. Vyjadruje vášň pre športovo orientovanú novinku v portfóliu značky a absolútnu dôveru v základný kameň jej technológie: plochý boxer motor s protibežnými piestami. Ten však v tomto prípade nebude skombinovaný s tradičným pohonom 4x4, ako sme zvyknutí pri ostatných modeloch, ale s pohonom zadných kolies. Tak, ako sa na správne športové kupé patrí.

Poznáme už rozmery novinky – síce iba konceptu, ale od finálnych dimenzií sériového vozidla sa s najväčšou pravdepodobnosťou príliš líšiť nebudú. Auto dlhé 4,2 metra bude mať vzhľadom na rázvor 2570 mm výbornú smerovú stabilitu, z hľadiska aerodynamiky je slubná výška iba necelého 1,3 metra. Poháňať





Motor „proklatě nízko“: boxer je uložený o 120 mm nižšie oproti modelom s pohonom všetkých kolies, čo znížilo ťažisko. Posun motora o 240 mm dozadu zasa zlepšil rozloženie hmotnosti.



Klasická koncepcia a usporiadanie pohonu umožnili vytvoriť pre vodiča skutočne športový posed. Už teraz sa tešíme na prvé zoznámenie so skutočným autom.

# BRZ

ho bude dvojlitrový boxer najnovšej generácie, na ktorého výkonové parametre si ešte musíme počkať. Štvorvalec bol pre potreby modelu BRZ upravený: okrem zmeny vrtania a zdvihu dostal systém priameho vstrekovania paliva D-4S od Toyoty, s ktorou malo auto spoločný technologický vývoj. Výsledkom je vyššia účinnosť spaľovania, vynikajúca kultúra chodu až do maximálnych otáčok a takisto nižšie emisie.

Zmenilo sa aj uloženie motora: v porovnaní s modelmi s pohonom 4x4 je umiestnený o 120 mm nižšie a o 240 mm bližšie k stredu vozidla, čo znamená nižšie ťažisko a lepšie rozloženie hmotnosti, a teda aj vyššiu stabilitu a lepší handling. Nižšia je tým pádom aj predná kapota, čo uvoľnilo ruky dizajnérom

a umožnilo im vytvoriť ostrú športovú siluetu vozidla. Pohon zadných kolies nie je u Subaru žiadnou novinkou. Značka vo svojej 45-ročnej histórii využívala ako pohon predných, tak všetkých, ale aj zadných kolies. Málo známy je fakt, že prvý prototyp osobného vozidla Subaru P-1 z roku 1954 disponoval tzv. klasickou koncepciou, teda vpredu uloženým motorom s objemom 1,5 litra a pohonom zadných kolies. Spolu s ľahkou štvordverovou karosériou typu sedan sa tak podarilo dosiahnuť na tú dobu excelentné jazdné vlastnosti.

## Základné technické údaje

Dĺžka	4 200 mm
Šírka	1 770 mm
Výška	1 270 mm
Rázvor	2 570 mm

### Motor

štvorvalec atmosférický Subaru Boxer FA	
Zdvihový objem	2,0 litra
Rozmer pneumatík	215/45 R17

# Nová tvár

# Subaru

Foto: Milan David a archív D.P.

**Novou tvárou Subaru na Slovensku sa stala úspešná olympionička a reprezentantka SR v športovej streľbe Daniela Pešková. Majsterka sveta a držiteľka niekoľkých svetových rekordov vyštartovala na cesty za ďalšími športovými úspechmi v novom Subaru Forester.**







V „Vyžívame synergiu úspešnej športovkyne s dynamickým životným štýlom so značkou Subaru, ktorej automobily sú späté s aktívnymi ľuďmi. Máme veľa spoločných plôch, kde sa môžeme dopĺňať a podporovať sa vzájomne v úspechoch,“ priblížil pri odovzdávaní kľúčov od Foreстера riaditeľ divízie Subaru spoločnosti Mikona s.r.o. Rastislav Crkoň. Majsterka sveta, ktorá na olympiáde v Pekingu obsadila deviatu priečku, v týchto dňoch začína s prípravou na Olympijské hry v Londýne 2012. Na rozdiel od Pekingu, ktorý bol jej prvou olympiádou a znamenal pomerne veľa stresu, sa na Londýn teší už teraz.

#### **Ako ste sa dostali ku strielaniu, kedy ste začali?**

Som z Vištuka kúsok od Pezinku. Mám troch starších bratov. Mamina mi vravela, že som vedela skôr kopať do lopty, ako chodiť. Bola som veľmi akčné dieťa. Veľa možností na dedine nebolo, mohla som si vybrať, buď futbal alebo streľba. Mala som desať rokov, vybrala som si streľbu. Prišla som na strelnicu, dali mi Sláviu, vzduchovku s akou sa strieľa aj na kolotočoch a tréner mi povedal, aby som skúsila trafiť terč. Trafila som ho do nohy, lebo som nevedela, čo chytiť a ako prvé som stlačila spúšť. Naštastie som ho trafila do topánky. Myslela som si, že som skončila a pušku viac do ruky nedostanem. Ale tréner ma k tomu vytrvalo viedol ďalej. Asi o dva mesiace som hneď vyhrala majstrovstvá Slovenska. Začala ma to baviť.

#### **Ako to pokračovalo?**

Bolo to zaujímavé. Mohla som veľa cestovať, po súťažiach sme chodili po celom Slovensku. Vištucký klub bol dobrý, so širokou základňou strelcov a dobrou partiou, bola som tam najmladšia, taký benjamín, všetci sa o mňa starali ☺.

#### **Čo tréningy, nevnímali ste ich ako prácaž?**

Nemusela som, ale chcela. Rodičia ma nikdy do ničoho ne-tlačili. Vyskúšala som veľmi veľa krúžkov, od spievania, recitovania, ale v ničom som sa nenašla. Toto ma naplňalo, tešila som sa. Tréningy sme mali dvakrát do týždňa. Najväčší trest pre mňa bol, ak som náhodou dostala zlú známku a rodičia mi povedali – kým si ju neopravíš, nepôjdeš na tréning. Tak som sa učila na samé jednotky, len aby som mohla chodiť trénovať.

#### **Ako sa to vyvíjalo ďalej?**

V 14-tich rokoch si ma všimli z reprezentácie. Kvalifikovali ma na majstrovstvá sveta, lebo som mala úspechy. Vtedy som sa musela zo dňa na deň rozhodnúť, či idem do reprezentácie, čo pre mňa znamenalo prestúpiť do Bratislavy, alebo zostať doma. Zakročila moja rodina, povedali mi, že ak chcem niečo v športe dosiahnuť, bude lepšie, ak prestúpim. Týždne som preplakala,



Obe rýchle a absolútne presné: Daniela aj Subaru WRX STI sú na špičke vo svojej kategórii.



**Supertalent:** Napriek tomu, že Daniela ako dieťa na prvom tréningu trafila namiesto terča trénera, o dva mesiace už vyhrala Majstrovstvá Slovenska.

v streleckom klube som opúšťala v podstate svoju druhú rodinu, ale nakoniec som v 14-tich odišla do Bratislavy. Hneď som išla na majstrovstvá sveta do Barcelony, kde som obsadila 20. miesto. Bol to môj prvý veľký pretek, takže spokojnosť. O mesiac na to sme ako tím junioriek išli na majstrovstvá Európy do Dánska, kde sme získali bronzové medaily. Prišli veľké úspechy, ako juniorky v Rusku sme boli najlepšie na svete, držíme niekoľko svetových rekordov, tiež som v juniorských kategóriách majsterka Európy, majsterka sveta, mám nejaké svetové rekordy. Potom už ani nerozmýšľate nad tým, prečo to robíte, motivuje vás úspech.

**Hokejisti musia behať a dvíhať činky, čo obnášajú tréningy streľkyne?**

Rok máme rozdelený na dve sezóny – letnú a zimnú. Prestávka trvá asi mesiac. Neustále strieľam, keďže ide o jednostranné zaťaženie, viažu sa k tomu kompenzačné cvičenia a posilňovňa. Puška váži šesť kíl, za tréning ju zdvihnem aj tisíckrát, teda v podstate navzpieram šesť ton. Popri tom robím aj iné športy pre kondíciu. Ja napríklad nerada behám, takže to riešim squashom, tenisom, rada si zahrám futbal. Ale samotné behanie mi nejde.

**Nehrozí pri týchto športoch zranenie, ktoré by vás mohlo potom hendikepovať?**

Smejem sa, že v iných športoch, napríklad futbalisti alebo hokejisti, si môžu zlomiť nohu. Ja sa môžem maximálne zastrelit ☹️. Ale áno, je to riziko, pol roka pred pekinskou olympiádou mi zakázali korčule i bicykel. Je to ohrozenie, musím si dávať pozor a všetko robiť rekreačne, nemôžem ísť do toho so zápalom. Od vstupu do reprezentácie mám napríklad zakázané hrať volejbal, aby sa mi nezmenila citlivosť prsta, ktorým držím spúšť a strieľam.

**Pokiaľ ide o pokoj a psychickú prípravu, dá sa trénovať?**

Pracovala som šesť rokov so športovým psychológom. Na vrcholovej úrovni majú techniku zvládnutú všetci, tým pádom úspech závisí najmä od psychiky. Na vzduchovke má stred terča, desiatka, 0,4 milimetra. Ja ho musím trafiť 40-krát. Ak dám jeden až dvakrát deviatku, už nemusím byť vo finále. Je to naozaj strašne našľapané, vtedy je psychika najdôležitejšia.

**Viete poradiť ľuďom, ktorí sa nevedia sústrediť?**

Je to beh na dlhé trate. A je to individuálne, čo platí u jedného, nemusí sedieť druhému. Ja si napríklad spievam. V duchu, samozrejme. Treba sa sústrediť, všetko vypnúť, utíšiť myšlienky a ísť len po tom, čo práve robím. Najprv to bolo ťažké, každý má nejaké problémy, tie myšlienky prichádzajú práve vtedy, keď ste sám. Je najťažšie ich eliminovať, časom sa ale všetko





„Konečne nemusím sklápať zadné sedadlá, športová výbava sa zmestí do kufra.“

naučíte. Veľa závisí od typu súťaže a nálady, ak sa potrebujem nabuďiť, pustím si nejakú odhrnovačku, inokedy zasa niečo jemnejšie, čo ma upokojí.

#### Ako vyzerá bežný deň vrcholového športovca?

Ak nie som na súťaži, chodím väčšinou na pol ôsmu na strelnicu. Je to v podstate moja práca, odstrielam si tri, štyri hodiny. Ak som v sezóne, ide o doladovačky, strielam na presnosť, spravím si kontrolný pretek, ak je to pred sezónou, tréning sa zameriava na kvantá, vydržať čo najviac rán v polohe a nerobiť chyby. Potom robíme vyrovnávacie cvičenia, aby netrpela chrbtica. Som ešte mladá a už mám dosť veľké problémy s kĺbami, minulý rok mi mali operovať koleno, ale našťastie ma dali fyzioterapeuti dokopy. Hoci sa to nezdá, strelba je veľmi náročný šport. Popoludní ideme buď na strelnicu alebo mám psychológa, robia sa plány, točí sa to celé okolo športu. V priemere za deň vystriemam okolo 500 nábojov.

#### Veľa cestujete po pretekoch, aký spôsob cestovania máte najradšej?

Najradšej chodím autom, ale častejšie lietam. Je to paradox. Milujem šoférovanie, som do neho zbláznená. Strielam nemeckú bundesligu, všetko si šoférujem sama, nepustím k tomu nikoho. Pre mňa je šoférovanie oddych a zároveň sa teším, aj keď mi iní hovoria, že by ma radšej odviezli, aby som si odýchlá.

#### Aký bol váš vývoj ako vodičky, čím ste začali?

Môj vývoj bol zaujímavý. Prvýkrát som prišla do autoškoly ako 18-ročná s tým, že by som si chcela urobiť vodičák. Šéf sa ma spýtal, či poznám značky. Odvetila som, že viem, čo je hlavná a vedľajšia cesta, daj prednosť v jazde a to je asi tak všetko. On vraví, poď. Posadil ma za volant s tým, že ideme

na málo frekventovanú cestu. My sme však išli do centra na Bajkalskú v Bratislave, bola som z toho mimo... To bol môj prvý kontakt so šoférom, ale veľmi rada na to spomínam. Potom som dostala mladého inštruktora, ktorý ma naučil všelijaké fintičky, už som taká drzá, všade sa vopchám, nie som ženská šoférka, ktorá sa bojí, ale skôr ja som tá, čo vytrúbi a podobne ☺. Začala som jazdiť na Favorite, ktorý mi dali rodičia, potom prišiel Hyundai Getz, na ktorom som jazdila doteraz. Chúdanko, tiež je taký opotrebovanejší, veľa so mnou najzdil, bolo to náročnejšie, lebo je to malé auto a ja mám veľa batožiny, bola som rada, že som sa vôbec zmestila, nie to ešte niekoho zobrat.

#### Prechod na Forester bola príjemná zmena?

Určite, úžasná. Teraz dám všetky veci do kufra, nemusím riešiť sklápanie a vyklápanie sedadiel.

#### Ako ste s ním spokojná?

Auto je úžasné. Trochu som sa bála automatickej prevodovky. Strašili ma, že si rozbijem hlavu, ak budem brzdiť ľavou nohou. Ale už som si na neho zvykla a nemenila by som. Je to lepšie a jednoduchšie, ak nemusíte preradať. Pokiaľ ide o technické veci, som typická ženská, veľa o nich neviem, skôr ma zaujíma vzhľad. Forester sa mi páči, dobre sa v ňom sedí, dobre sa s ním šoféruje, kufror je veľký, som veľmi spokojná. S mojim predchádzajúcim autom sa to ani nedá porovnať. Lepšie je jednoducho všetko. Cítim sa v ňom dobre.

#### Prečo ste si vybrali Subaru?

Mne sa od malička páčili preteky áut – rely. A modré Subaru je klasika, mám troch starších bratov, na tom som



Výbava ako pre automechanika: Daniela musí byť zručná, ak sa na pretekoch zmení vietor, pušku si musí prestaviť sama.



Zbieranie skalpov súperov: Pušku olympioničky zdobia nálepky jednotlivých pretekov.

vyrastala, súťaže sme pravidelne sledovali. Vždy sa mi najviac páčilo Subaru. Získala som miestenku na olympiádu do Londýna, moje autíčko mi prestalo slúžiť, tak som rozmýšľala, že by som niekoho oslovila. Skúsila som a vyšlo to.

#### Kolko pretekov počas roka absolvujete?

Máme dva vrcholy sezóny- majstrovstvá Európy vzduchovkové vo februári až marci a majstrovstvá Európy malorážkové počas júla a augusta. Raz za štyri roky sa konajú majstrovstvá sveta, kryjú sa s olympiádou. Každý rok sú štyri kolá svetového pohára, plus liga v Nemecku, ktorá je od novembra do januára, pomedzi to menšie preteky ako Grand Prix Mníchov, Grand Prix Plzeň, slovenská extraliga a majstrovstvá Slovenska.

#### Znamená to, že v top forme musíte byť celý rok?

Áno, celý rok si musím držať vysokú formu. Špička je neskutočne veľká a stále sa to obmieňa. V dnešnej dobe prídu arabské ženy, ktoré strieľajú zahalené a vyhrajú. Malorážka, ktorá sa strieľa na 50 metrov, je trochu benevolentnejšia, súvisí s tým aj vietor, počasie, viac faktorov, ale vzduchovka je absolútne natlačená špičkovými strelcami. Ale tým, že som stále na súťažiach, tak sa to dá.

#### Takže rolu zohráva aj počasie?

Najväčší problém je vietor. Máme na 50 metroch dve vlajky, ktoré musím sledovať a podľa toho odhadnúť silu a rýchlosť vetra, ako často sa točí, je to fyzika. Podľa toho prispôbujem mieridlá, ktorými nastavujem pušku. Ak fúka doprava, nastavím pušku tak, aby strieľala mierne doľava a budem v strede, je to o pozornosti a skúsenostiach.

#### Ako vyzerajú preteky?

Na malorážku mám dve hodiny pätnásť, strieľam v troch polohách, 20 rán poležiačky, 20 rán postojacky a 20 rán v kľáči. Pred každou polohou mám nástrelný terč. Do nástreľu môžem vystrieľať, koľko chcem, ale potom musím streliť 20 súťažných a zmestiť sa do času. Keď som v súťaži, nemôžem sa do nástreľu vrátiť. Je to psychická aj fyzická záťaž. Všade vo svete už funguje elektronika, strieľame na elektronické terče, nad každým strelcom je obrazovka, na ktorej sa zobrazujú jeho strelby. Je

to divácky atraktívne, ľudia vidia všetkých súperov, na bundeslige je množstvo divákov s rapkáčmi a bubnami, cítite sa ako na futbale. Pomedzi strelcov chodí moderátor, ktorý komentuje jednotlivých súťažiacich, diváci povzbudzujú, ak fania súperovi a vy mierite, kričia a snažia sa vás vyvieť z miery.

#### Ako bolo v Číne na univerziáde?

Zaujímavo, náročne kvôli ceste. Leteli sme neuveriteľným spôsobom – Viedeň – Dubaj, Dubaj – Bangkok, Bangkok – Hongkong a z Hongkongu autobusom asi tak dve hodiny. Všetci sme prišli rozbití, k tomu 90-percentná vlhkosť. Chodievam do Ázie, vedela som, čo ma čaká, ale na to sa nedá pripraviť. Skončila som štvrtá, na jednu stranu úspech, na druhú sklamanie, chcela som medailu. Bola to moja posledná univerziáda a ďalšia skúsenosť. Usporiadané to bolo podobne ako pekinská olympiáda, špičково zvládnuté, strávili sme tam dva týždne, mali sme čas aj na aklimatizáciu. Keď chodíme do Ázie, chodievame na sústreďenia do Bojníc, kde máme športcentrum a podmienky sú nastavené tak, že sa preorientujeme na ázijský čas. Týždeň pred odletom chodievame v noci strieľať a cez deň spíme, aby keď prídeme do Ázie, telo bolo pripravené. Aj pred Pekingom sme to tak mali.

#### Máte nejaký predsúťažný zvyk?

Pred súťažou nemôžem jesť. Je pre mňa kruté, ak strieľam poobede. Mám nejaký blok, skúšala som to zmeniť, ale psychika je asi tak nastavená, že to nie je dobré, akoby ma to rušilo, že mi trávi, aj keď telo už ani nevie, že ráno jedlo....

#### Venuje sa vzduchovke a malorážke, čo to znamená?

Pri vzduchovke strieľam 40 rán postojacky, pri malorážke je jedna disciplína 60 rán poležiačky, potom taká kráľovská disciplína 20 poležiačky, 20 po stojacky a 20 v kľáči.

#### Musíte dodržiavať prísnu životosprávu?

Je to benevolentnejšie ako pri iných športoch. Napríklad jedného Rusa, ktorý je svetovým strelcom, som snáď bez pohára vodky a cigarety ani nevidela. Ešte aj pred štartom si dá. Máme nejaké percento alkoholu povolené ☺, samozrejme, nesmie prísť opití. So mnou je to lepšie, ale nemusím dodržiavať špeciálnu životosprávu. Smiala som sa na OH v Pekingu, pozerala som na vrcholových športovcov, ako o štvrtrej v noci stáli v rade na McDonald a ostatné jedlá v jedálni boli nedotknuté. Prišlo mi to zvláštne, ako všetci rozprávajú o šalátkoch a zdravej strave a potom vidíte Rafaela Nadala napchávať sa hamburgerom. Zostala som zaskočená, ale potom som to začala robiť aj ja ☺. Inak, v Číne je iná čina, ako sa je u nás.

#### Čo všetko zahŕňa vaša športová výbava?

Mám dve zbrane, s ktorými súťažím a dve náhradné, keby sa niečo stalo. Väčšina strelcov mení veci po dvoch rokoch, ja kým vidím, že zbraň je dobrá, verím jej. Teraz mám zbrane ešte z pekinskej olympiády. Akurát mením veci, ktoré sa opotrebovávajú. Výstroj je drahá – len oblečenie, kabát a nohavice, stoja okolo 1700 eur, k tomu rukavice, špeciálne okuliare, topánky so širokou podrážkou...Vzduchovka vyjde okolo 3300 eur, malorážka 6600 eur. Jednu zbraň mám nemeckú, malorážku švajčiarsku, takže keď som tam, dám ich do servisu. Dnes je na pu-



V lietadlách mám vždy problém s nadváhou batožiny, vraví úspešná športovkyňa.





Na vzduchovke má stred terča, desiatka, 0,4 milimetra. Ja ho musím trafiť 40-krát. Ak dám jeden až dvakrát deviatku, už nemusím byť vo finále. Úspech závisí najmä od psychiky.

škách nastaviteľné všetko, až tak, že tomu niekedy sama nerozumiem, dreva je minimum, je to samý hliník. Musíte vedieť strašne veľa vecí, každý sa zo mňa smeje, že nosím veľa imbusákov a skrutkovačov.

### Čo vás čaká najbližšie?

Od budúceho mesiaca začneme s intenzívnejšou prípravou na Londýn. Je to vrchol, sen každého športovca. Peking bol pre mňa taká oŕkúvačka, skočila som deviatka, čo bol pre mňa úspech, ale teraz idem na medailu. Chcem robiť všetko pre to, aby som bola čo najlepšie pripravená, začneme vyhľadávať súťaže, kde bude konkurencia, ktorá ma čaká aj Londýne.

### Je príprava na olympiádu niečím špeciálna?

Najprv som sa rečiam iných športovcov o výnimočnosti olympiády čudovala. Ale neverili by ste, aká je to obrovská zmena. Jednak tie tlaky pred tým, chodíte na všelijaké akcie, stále vás niekde ťahajú, zaujímajú sa o vás médiá, je to náročné a hlavne cítite veľkú zodpovednosť. Nie sme tak atraktívny šport, aby nás napríklad počas majstrovstiev sveta vysielali v televízii. Danku Bartekovú poznajú, lebo chodila s Cmoríkom, Zuzku Štefečekovú, lebo mala striebro z olympiády, ale my ostatní sme nezaujímaví. Je to jednoduchšie. Ale čo sa týka olympiády, ide to v televízii, každý vám drží palce, musela som si vypnúť mobil, rok po olympiáde som sa liečila, bolo to veľmi ťažké na psychiku. A doniesla som si odtiaľ monokleózu, na rok som vypadla zo športu, čo bola pre mňa katastrofa. Ak ste od detstva v kolobehu a zrazu máte začať normálny život, bola som stratená, nevedela som, čo

robiť...Chcem sa na to teraz lepšie pripraviť, veľmi sa teším, kvalifikácia bola oveľa ťažšia ako na Peking, ale podarilo sa mi to. Už sa neviem dočkať.

## Športová vizitka

**Meno:** Daniela Pešková

**Klub:** Stredisko štátnej športovej reprezentácie MV SR

9. miesto	Olympijské hry Peking 2008 (vzduchová puška)
22. miesto	Olympijské hry Peking 2008 (športová puška)
1. miesto	Majstrovstvá sveta Fínsko 2002
1. miesto	družstvo Majstrovstvá sveta Fínsko 2002
2. miesto	Svetový pohár Bangkok 2007
2. miesto	Svetová univerziáda 2007
2. miesto	družstvo majstrovstvá sveta Fínsko 2002
1. miesto	Akademické majstrovstvá sveta Plzeň 2003
1. miesto	družstvo Akademické majstrovstvá sveta Plzeň 2003
2. miesto	družstvo Akademické majstrovstvá sveta Plzeň 2003
3. miesto	Akademické majstrovstvá sveta Plzeň 2003
3. miesto	družstvo Majstrovstvá Európy juniorov Dánsko 1998
3. miesto	družstvo Majstrovstvá Európy juniorov Plzeň 2000
1. miesto	družstvo Majstrovstvá Európy juniorov Plzeň (svetový rekord) 2000
3. miesto	družstvo Majstrovstvá Európy Španielsko 2001
3. miesto	Majstrovstvá Európy Chorvátsko 2001
1. miesto	Majstrovstvá Európy Chorvátsko 2001 (dva svetové rekordy) 2001
1. miesto	družstvo Majstrovstvá Európy Chorvátsko (svetový rekord) 2001

# S benzínom



**Kým pred pár rokmi sa debaty o autách točili okolo výbavy a výkonu, dnes sa všetky diskusie končia pri spotrebe. V hre s číslami na prvý pohľad vyhrávajú majitelia dieselových motorizácií. Je však nafta naozaj až taká výhodná?**

**P**ríchod dieselového motora bol pre značku Subaru prínosom. Znamenal zvýšený záujem o autá i príchod nových zákazníkov, ktorí predtým jazdili na automobiloch od konkurencie. Dovtedy typickú benzínovú značku premenilo čarovné slovíčko boxer diesel na naftový.

Výlučne z pohľadu tabuľkových údajov spotreby je naftový motor výhodnejší. Život je však často komplikovanejší, ako sa zdá na prvý pohľad. Do hry vstupuje mnoho ďalších finančných i technických faktorov od obstarávacej ceny auta cez výdavky na servis až po komfort jazdy, rozsah využiteľných otá-



# v krvi

Foto: DT, Subaru a Ján Morávek

čok či taký detail, akým je počet preradení, potrebných na danej trase.

## ASPEKT PRVÝ: PENIAZE

Predajná cena dieselového auta je zvyčajne vyššia ako pri benzínovom modeli s porovnateľným výkonom. To platí u všetkých značiek. „Napríklad naftový Forester je zhruba o 3000 eur drahší ako benzínový, pričom má úplne porovnateľnú výbavu. Vtedy si treba položiť otázku, za akú dobu 3000 eur prejazdím,“ hovorí Jozef Jančo, riaditeľ spoločnosti Profin car, prievadzského zastúpenia Subaru.

Každé auto s naftovým motorom je navyše náročnejšie na servis, čo je dané odlišnou konštrukciou pohonnej jednotky. A náročnejšie znamená drahšie.

## ASPEKT DRUHÝ: JAZDA

„Komfort jazdy s benzínovým autom je neporovnateľne lepší,“ konštatuje Jozef Jančo. „Ludia vidia len to, že keď idú s naftovým autom predbehnúť, podradia a turbo ich potlačí. Ale s dieslom sa musí jazdiť podstatne citlivejšie. Má oveľa menší využiteľný rozsah otáčok, takže je potrebné častejšie radiť. Jazda s benzínom je jednoduchšia. V meste stačí radiť oveľa menej, plynulo sa dá jazdiť na štvorke alebo s prázdnyim autom na päťke, kým na diesli musí vodič stále radiť medzi dva-tri-štyri. Mnohokrát mi klient povie, že mu auto zdochlo, pretože išiel pomaly a zabudol podradiť.“ Pri pohone všetkých kolies, ktorý využíva aj Subaru, je nutné radiť rýchlostné stupne častejšie ako pri vozidle s iba predným alebo zadným náhonom. Hoci sa atmosférické benzínové auto zdá byť z hľadiska záťahu a zrýchlenia pocitovo slabšie, pri priamom porovnaní s prepĺňaným dieslom vyhráva. Turbo síce auto zatlačí, nastane prudký nárast krútiaceho momentu, ale len v istých otáčkach, potom treba radiť a zasa radiť, čo znamená stratu v zrýchlení. Benzínový motor je naopak pri potrebe akcelerácie možné vytáčať do vyšších otáčok, potreba preradovania nie je taká častá. Dieselové auto je navyše aj ťažšie.

## ASPEKT TRETÍ: SPOTREBA

Spotreba dieselového Foresteru sa pohybuje od 6 do 7 l/100 km, pri benzínovom motore s automatickou prevodovkou je to zhruba 8 litrov na úplne novom, nezabehnutom aute. S rastúcim nájazdom kilometrov spotreba paliva klesá. Kým pri dieseli sa po zábehu zníži zhruba o 0,4 l/100 km, pri benzínových motoroch je pokles podstatne väčší.



Pri staršej generácii modelu Legacy do roku 2009 bola prvotná spotreba benzínových pohonných jednotiek s objemom 2,5 litra približne 10 l/100 km. Po prvých 3000 km klesla na deväť, a po 45 000 km na reálnych 7 až 7,5 l/100 km.

Nová generácia benzínového boxera s objemom 2,0 litra, ktorá sa dostala do predaja v tomto roku, je ešte úspornejšia. „S úplne novým Foresterom som sa pri prvej jazde zместil do 7,5 l/100 km. A to som nešiel na spotrebu, ale naopak dynamicky a často som predbiehal. Po 20 000 km a správnom zábehu sa bude dať jazdiť za 6,5 až 7 litrov,“ upozorňuje Jozef Jančo.

Treba však povedať, že s takouto spotrebou sa dá jazdiť do rýchlosti 120 až 130 km/h. Potom začne konzumácia paliva stúpať.

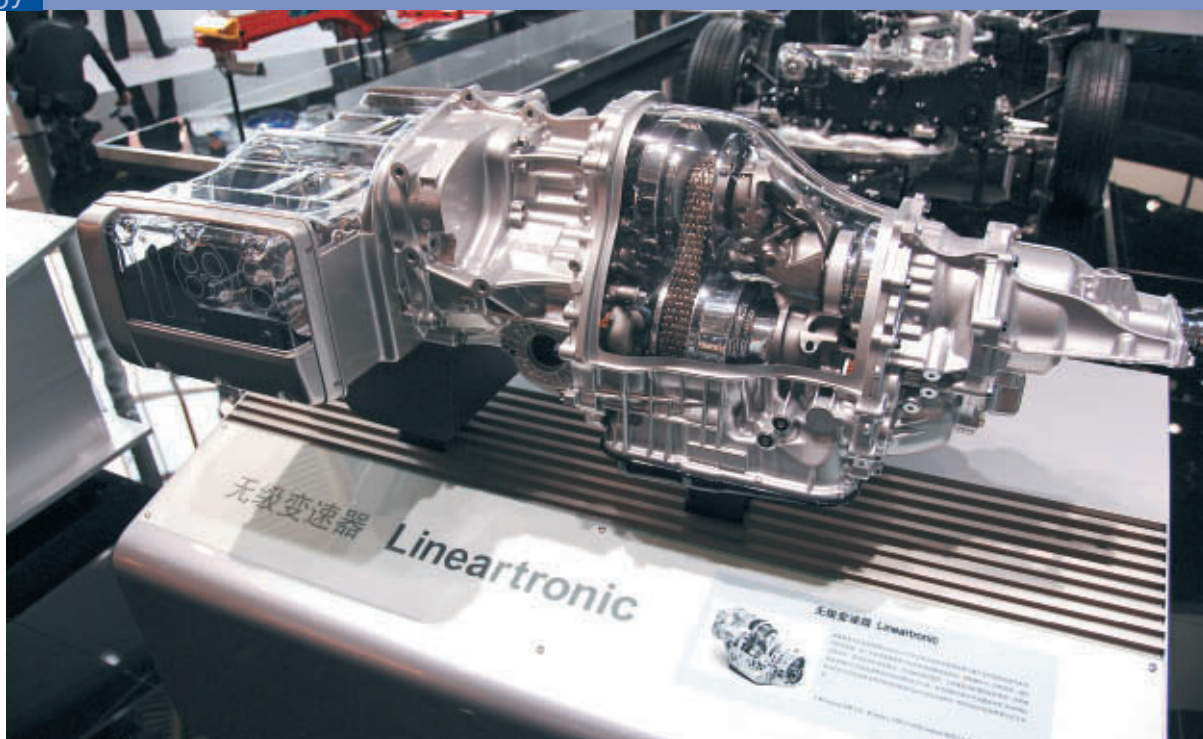
Ak sa auto používa prevažne na dlhé trasy, diesel má opodstatnenie. Pri plynulej jazde po diaľnici je jeho spotreba príro-

**Benzínový fanatik:** šéf prievadzského zastúpenia Subaru Jozef Jančo nedá na benzínové autá dopustiť. Spolujemajiteľ Profin caru najazdí vyše 100 000 km za rok a dosahuje fantastické spotreby.



**Nová generácia benzínového boxera** od Subaru dokáže ešte „za surova“ jazdiť za 7,5 l na 100 km. V SUV so stálym pohonom 4x4! Po zábehu sa spotreba ešte o liter zníži.

Benzínový motor spojený s bezstupňovou CVT prevodovkou Lineartronic dosahuje rovnakú spotrebu ako naftový s manuálnou prevodovkou.



Benzínový motor je menej náročný na servis ako naftový. Menej náročný zároveň znamená lacnejší.

dzene nižšia. Naopak do mesta či na krátke trasy sa nehodí. Časté studené štarty ho dokážu doslova zničiť. Ak však niekto dochádza 20 km medzi obcami či mestami, už mal naftový motor a je naň zvyknutý, je výhodný, pretože vodičovi poskytnú pri pohone 4x4 vynikajúcu spotrebu a komfort jazdy.

#### ASPEKT ŠTVRTÝ: PREVODOVKY

Dôvodom rastu spotreby pri jazde rýchlosťou nad 130 km/h je nielen rastúci aerodynamický odpor, ale najmä päťstupňová manuálna prevodovka benzínovej verzie. Motor už vtedy pracuje v pomerne vysokých otáčkach. Šiesty prevodový stupeň by nebol problémom, bol by však v konflikte s redukčnou prevodovkou, ktorou je Forester vybavený. Nejde o žiadnu reduk-

ciu formou elektroniky, ale o klasickú prevodovku. Forester je totiž určený aj pre firmy, ktoré pracujú v oblasti drevárskeho a stavebného priemyslu či energetiky, takže redukciu stále vyžadujú.

Pri modeli Legacy, kde už redukcia potrebná nie je, je k dispozícii bezstupňová CVT prevodovka Lineartronic, ktorú Subaru v porovnaní s konkurenciou výrazne technicky zdokonalilo. S ňou má benzínové auto reálne rovnakú spotrebu ako diesel s manuálnou prevodovkou.

CVT prevodovky z hľadiska svojej konštrukcie udržiavajú motor na veľmi nízkych otáčkach, sú totiž sprevodované s ohľadom na úsporu paliva. V meste s nimi motor točí 1200 až 1500 otáčok, čo je menej ako pri diesli.

„Kým na naftovom aute idem v meste na dvojke alebo na trojke, CVT pri prepnutí do manuálneho režimu zaradí predvolený piaty alebo dokonca šiesty prevodový stupeň. Dokonca aj na diaľnici točí iba približne 2200 otáčok. To je rovnaká hodnota, ako má BMW 5 s osemstupňovou prevodovkou. S manuálnou prevodovkou je spotreba minimálne o liter vyššia, i keď vodič narába s plynom len veľmi zľahka. S CVT prevodovkou sa dá reálne jazdiť za 6 až 6,6 l/100 km, a to na veľkom automobile strednej triedy,“ uvádza Jozef Jančo. „S väčším modelom Outback 2.5 CVT, ktorý je ťažší, má väčší aerodynamický odpor a pneumatiky s vyšším valivým odporom, prešiel kolega trasu Bratislava-Košice a späť s priemernou spotrebou 5,8 litra.“

#### ASPEKT PIATY: ELEKTRONIKA

Samozrejme, odhliadnuc od všetkej techniky, najdôležitejším faktorom pri spotrebe paliva je element medzi volantom a pedálmi, teda samotný vodič. A pri moderných autách sa jeho vplyv neobmedzuje iba na momentálnu chuť poriadne dupnúť na plyn.

„Jazdnému štýlu vodiča sa prispôsobí aj elektronika. Práve podľa neho nastaví dávkovanie paliva v určitých otáčkach.“





Takto vyzerá pohonný reťazec Forestera. Výhodou benzínovej verzie je, že je vybavená aj redukčnou prevodovkou.

Ak na aute chodí staršia pani rýchlosťou 50 – 60 km/h počas piatich rokov, auto bude lenivé. A pomalá jazda automaticky neznamená skvelú spotrebu. Keď sa auto preženie dynamicky, má lepšiu spotrebu a je živšie,” dopĺňa vedúci servisu spoločnosti Profin car Juraj Brunclík.

Elektronika totiž hľadá režim, v rámci ktorého dosahuje čo najvyšší výkon pri čo najnižšej spotrebe. Ak sa však vodič svojou nevedomosťou stavia proti nej, radí pri príliš nízkych otáčkach, podtáča motor a podobne, je spotreba vysoká.

#### ASPEKT ŠIESTY: ZMENA

Ak mal vodič doteraz benzínový motor, najmä s vyšším objemom, a presadne do naftového auta, je ho schopný zničiť. „Vytáča ho do neprimerane vysokých otáčok, a to počas jazdy i hneď po studenom štarte tak, ako bol zvyknutý. Ak sa pri jazde s benzínovým motorom otáčky vyhnali k červenému polu alebo do neho, nič sa nestalo. V diesli však funguje spaľovanie celkom iným spôsobom a motor pri vysokých otáčkach trpí. Pri spaľovaní vznikajú vyššie tlaky na ložiská a iné pohyblivé časti,” upozorňuje Juraj Brunclík.

#### ASPEKT SIEDMY: NAFTA

Ďalším rizikom je zlá kvalita nafty. Výrobcovia palív síce musia dodržiavať limity obsahu látok, ktoré škodia moderným naftovým motorom a najmä filtrom pevných častíc, rizikom sú však niektoré čerpacie stanice. „Naši zákazníci mali opakovane problémy po tankovaní na určitých čerpacích staniách v určitých regiónoch. Takisto mal celý rad motoristov problémy na prelome sezón, kedy sa na čerpacích staniách mení letná nafta za zimnú a naopak,” hovoria experti zo Subaru. Nekvalitná nafta môže zničiť vysokofrekvenčné vstrekovače, ktoré využíva boxer diesel. Tie sú charakteristické úplne novým systémom podávania a vstrekovania paliva.

#### ASPEKT ÔSMY: PLYN

Ďalším spôsobom, ako znížiť náklady na palivo pri benzínových motoroch, je montáž LPG. Musí však byť prevedená odbornou, aby nepoškodila motor. Systém musí byť takisto pravidelne kontrolovaný v certifikovaných servisoch. Finančná úspora na palive môže predstavovať 40 až 45 %.

Odborníci rozhodne odporúčajú namontovať i domazávanie, nakoľko suché horenie plynu spaľuje olejový film vo valci, čo sa prejaví zvýšenou spotrebou oleja, ale i opálenými ventilmi. Rizikom je nesprávne nastavenie horenia, treba rátať i s vplyvom LPG na životnosť zapaľovacích cievok a sviečok. Vzhľadom na to, že motory boxer sú konštrukčne špecifické, importér Subaru pripravuje vlastný program montáže LPG zariadení, ktorý bude plne v súlade s technickými požiadavkami výrobcu.

V Prievidzi „ide“ benzín. Vidno to aj zo štruktúry áut, vystavených v showroome.



# Tretíkrát do



**Už na treťom Subaru v poradí jazdí Michal Németh, riaditeľ a konateľ spoločnosti AOP Orphan Pharmaceuticals. Kvality auta presvedčili i jeho kolegov, takže v súčasnosti vo firme používajú ďalšie štyri Subaru. Napriek státisícom kilometrov za volantom šoféruje stále rád, no cestovanie autom po niektorých krajinách by si už zopakovať nechcel.**



## Čím sa zaoberá vaša spoločnosť?

Pracujem v rakúskej farmaceutickej firme, ktorá sa venuje výrobe liekov pre zriedkavé choroby, odborné nazývané orphan diseases. Nie sme veľká spoločnosť, na Slovensku máme v súčasnosti piatich zamestnancov. Globálne je to okolo 100 až 110 pracovníkov, spoločnosť v posledných dvoch - troch rokoch rýchlo rastie. V AOP Orphan Pharmaceuticals pracujem už šiesty rok, predtým som tiež viedol pobočku farmaceutickej spoločnosti. Teraz však uprednostňujem prácu v menšej firme, ktorá je podstatne flexibilnejšia.



# tej istej rieky

Foto: Milan David

## **V auguste ste si prevzali nový Outback, ktorý je už vašim tretím Subaru. Je dôvodom spokojnosť s autami tejto značky?**

Podľa automobilovej politiky našej spoločnosti sa auto vymieňa po najazdení 150 000 km alebo po štyroch rokoch podľa toho, ktorá podmienka sa naplní skôr. Keďže naša práca spočíva v pomerne intenzívnom cestovaní za klientmi, potrebujeme, aby ľudia mali spoľahlivé a bezpečné autá. V minulosti sme jazdili na viacerých modeloch, vystriedali sme rôzne značky, až sme nakoniec zostali pri Subaru, lebo sa nám najviac osvedčilo. Výborná je najmä kombinácia pohonu všetkých kolies s vynikajúcimi motormi a celkovou spoľahlivosťou – sú to autá, ktoré sa nekazia. Na prvom Foresteri, ktorý som kúpil v roku 2006, som za necelé tri roky najazdil 200 000 kilometrov, a auto sa po celý čas nestalo absolútne nič, s výnimkou malých škrabancov pri parkovaní. Na druhom Foresteri, ktorý som teraz vymenil za Outback, som za dva a pol roka absolvoval zhruba 160 000 kilometrov a auto okrem jednej havárie, ktorá sa stala nie mojou vinou, nebolo treba opravovať. Kolegovia mi v tomto smere dôverovali a všetci okrem jednej kolegyně jazdia na Foresteroch.

## **Prvý Forester ste mali benzínový, keďže vtedy ešte Subaru naftový motor nemalo. Druhý už bol dieselový?**

Áno, sčasti preto, že už viacero rokov uprednostňujem diesel. Dnešné moderné benzínové motory sa k nemu spotrebou veľmi priblížili, takže dnes by som sa nafty až tak nedržal. Koniec koncov, aj kolegovia vo firme to majú pol na pol, niektorí jazdia na naftových a niektorí na benzínových Foresteroch. Ja som aj pri Outbacku zostal pri boxer dieseli.

## **Darí sa vám dodržať predpísanú spotrebu?**

Leto a zima sú rozdielne, ale v priemere sa zmestím do spotreby, ktorú udáva výrobca. Musím poznamenať, že palubný počítač na mojom aute ukazuje o niečo menšiu spotrebu, ako je skutočná, ale realita zasa zodpovedá tabuľkovým údajom. Vždy si pri tankovaní rýchlo v hlave zrátam, koľko som naozaj spotreboval.

## **Ako sú na tom kolegovia s benzínovými autami?**

Aj im spotreba vychádza tak, ako to predpisujú tabuľky. Zhodou okolností jeden kolega, ktorý má benzínový motor, jazdí veľa v meste, má totiž na starosti Bratislavu a okolie. Aj tu mu však spotreba zodpovedá údajom pre mestskú prevádzku. Na

druhej strane má benzín pre neho výhodu, lebo diesel sa pomalšie zohrieva a jeho výhody tu ustupujú do úzadia. Zatažovaný studený motor odchádza skôr, benzín je do mesta určite vhodnejší. Novú generáciu benzínového motora, ktorá prišla teraz, sme ešte neskúšali, ale ak je pravda, že má mať spotrebu 7,5 l/100km, tak je to už oproti nafte taký malý rozdiel, že sa váhy vyrovnávajú. Možno aj preto, že počas posledných piatich až desiatich rokov sa pozornosť koncentrovala na dotiahnutie naftových motorov do dokonalosti, takže sa zdá, že tam už nie je kam ďalej ísť. Benzíny majú vývoj a perspektívu ešte pred sebou.

## **Aký bol dôvod vášho prechodu od Foresteru k Outbacku?**

Žiadny vážny dôvod som nemal. Jednoducho som chcel vyskúšať iný, trochu väčší model. V žiadnom prípade to neznamená, že by som bol s Foresterom nespokojný. Naopak, zvažoval som, či pri ňom nezostať, keď doň začali montovať cívaciú kameru v štandarde a podobné prvky, ktoré Outback nemá. Presvedčil ma však väčší batožinový priestor a viac miesta v interiéri. Motor je predsa ten istý.

## **Ste s autom úplne spokojný, alebo vám niečo prekáža?**

Prekáža mi iba to, že sa k autám prestali dodávať rezervné kolesá. Nahradili ich lepiace súpravy, s ktorými zatiaľ nemám skúsenosti. Našťastie v kufrí nechali vymedzený priestor na náhradné koleso, tak si ho sem asi preložím zo staršieho Foresteru. Predsa len, pocit, že mám čo nahodiť na auto, je nenahraditeľný. Na druhej strane, za posledných šesť rokov som mal jediný defekt a aj ten mi urobili naschvál, zrejme mi chceli vykradnúť auto pri výmene kolesa. Zadnú pneumatiku som mal prepichnutú nožom. V aute však vždy nosím veľkú sekeru – skôr by som ju nazval valaškou – vlastnej výroby. Nejde o žiaden folklórny hliník. Aby som sa dostal k rezerve, musel som ju vyložiť z kufru a oprieť o auto, takže to vyzeralo, že som pripravený na útok, i keď to nebola pravda – ale to nemohli vedieť. Štandardný defekt som teda dlho nedostal, takže by som mal súhlasiť s absenciou rezervy, ale pre pocit istoty je dobré, aby som ju v aute mal.

## **Kam najčastejšie jazdíte?**

V minulosti to bolo takmer výlučne po Slovensku. Teraz mám v rámci firmy na starosti aj Maďarsko, Rumunsko, Bul-



**Už viac rokov uprednostňujem diesel. No moderné benzínové motory sa k nemu spotrebou veľmi priblížili, takže dnes by som sa nafty až tak nedržal.**





**Na dlhých trasách občas za volantom cvičím. Vymyslel som si izometrické cviky, ktoré sa dajú robiť, ak idete na tempomate a nemusíte držať nohu na plyne.**



harsko a celú bývalú Juhosláviu, takže jazdím skôr dlhé trasy. Pravdou je, že do Rumunska a Bulharska najčastejšie lietam, pretože tamojšie cesty nie sú veľmi dobré. Do Sofie sa to ešte dá, po diaľnici je to pomerne blízko zo Srbska, ale Bukurešť som autom absolvoval raz a viackrát by som si to nechcel zopakovať.

#### **Ako vnímate rozdiely v jazdení na Slovensku a v iných krajinách?**

V Rakúsku sa mi jazdí veľmi dobre. Nevieť, či je to mentalitou alebo dopravnou výchovou, ale šoféri sú oveľa ohľadupľnejší a je úplne bežné, že vás pustia pred seba. Keď som išiel prvýkrát pred mnohými rokmi do Viedne, bál som sa. Bol som však ušasnutý, že sa mi v tomto veľkomeste šoféruje lepšie ako v malom mestečku, kde bývam. V Česku a na Slovensku zásadný rozdiel nebadám, ani v Maďarsku. Rumunsko je pod-

ľa mňa z hľadiska šoférovania taký malý Orient Európy, pretože tam počet áut vzrástol strašne rýchlo, ale komunikácie sa za posledných dvadsať rokov takmer nezmenili. Tomu zodpovedá aj štýl jazdy. Jazdí sa tam veľmi zle. Kamióny bezhlavo predbiehajú osobné autá, zákruta nezákruta. Prekvapila ma bývalá Juhoslávia, kde to nie je zďaleka také zlé, ako by človek čakal vzhľadom na južanskú mentalitu. V Taliansku je to podľa mňa horšie ako v Chorvátsku.

#### **Mali ste neprijemné skúsenosti s rumunskými policajtm, ktorí sú vysadení na cudzincov?**

Mal. Jednoducho je ich na cestách veľa, v Rumunsku i v Bulharsku, zdá sa mi, že takto riešia nezamestnanosť. Tam je to o tom, že sa platí českým pivom (úsmev). Ešte musia prejsť určitým vývojom.

#### **Najazdíte státisíce kilometrov, baví vás ešte šoférovanie? Jazdíte rád, alebo to beriete ako nevyhnutnú súčasť práce?**

Asi mám šťastie, to, že veľa jazdím, sa akosi skĺbilo s tým, že šoférujem rád a nerobí mi to zásadný problém. Pokiaľ to neprekračuje rozumné medze, uprednostňujem auto pred lietaním. Keď sme mali firemné stretnutie v Litve, išiel som tam autom. Už len preto, aby som si pozrel severovýchod Poľska. Rovnako to bolo v prípade Dubrovníka. Kým sa zместím do dvanástich hodín, uprednostňujem auto. Časová úspora lietaním na kratšie vzdialenosti sa vzhľadom na čas strávený na letisku stráca. Navyše do lietadla nemôžem nosiť svoj vreckový nožík, na ktorý som zvyknutý (smiech).

#### **Máte obľúbenú trasu, po ktorej jazdíte vyslovene rád?**

Vyhovuje mi napríklad cesta do Záhrebu, tá je príjemná. Jazdím pritom len do limitov povolených rýchlostí. Pokiaľ je podľa mňa veľmi zlou investíciou – ak ju neberiete ako výchovný poplatok, tak sú to vyhodené peniaze. Rád striedam diaľnicu s bežnou komunikáciou, pretože dlhá cesta po diaľnici je otupná. Vtedy si treba vymyslieť niečo, aby sa človek nenudil. Veľa sa toho však robiť nedá, noviny za volantom čítať nemôžete, ani pozerať televízor. Ja si v aute spievam. Obľubujem folklór, takže počúvam väčšinou túto hudbu. Občas za volantom dokonca cvičím. Vymyslel som si izometrické cviky, ktoré sa dajú robiť, ak idete na tempomate a nemusíte držať nohu na plyne. Ale aj tak je najlepšie každé dve hodiny zastat a urobiť si 15-minútovú prestávku.

#### **Cestujete radšej sám alebo v spoločnosti spolucestujúcich?**

Radšej v spoločnosti, som spoločenský tvor ako väčšina ľudí. Málokedy sa mi však stáva, že cestujem ako spolujazdec. Ak vozím klientov, je prirodzené, že šoférujem ja, pri cestách s manželkou takisto väčšinou riadim. Ak som spolujazdcom, prinútil som sa k tomu, aby som nekomentoval šoféra, pretože mne to tiež nerobí dobre. Ak má človek najjazdené státisíce kilometrov, má svoj spôsob jazdy, ktorý nemusí byť úplne optimálny. Ale ak mu vyhovuje a nikoho neohrozuje, je to bezpečnejšie ako skúšať niečo, na čo nie je zvyknutý, len preto, aby uspokojil potrebu spolujazdca. To sa nemusí vyplatiť.



# Zrušili sme DPH!

Foto: Subaru

**Kampaň, ktorá mala obrovský úspech, je späť. A spolu s ňou prichádza značkové financovanie s ešte lepšími podmienkami. Subaru si teraz môžete kúpiť výhodnejšie ako kedykoľvek predtým. Tak na čo čakať?**



Subaru zatiaľ nemá na Slovensku takú silu, aby úplne zrušilo DPH na všetky tovary a služby, čím by nám výdavky klesli o pätinu – a vedeli by sme, ako si tie peniaze užiť ☺. Na to si ešte musíme chvíľku počkať. Rozhodlo sa teda aspoň zrušiť DPH na svoje nové autá.

Ak by to niekomu nestačilo, k nižším cenám pridalo zvýhodnené financovanie a lacnejšie poistenie, aby nám takýto mix ingrediencií naservirovalo ako osviežujúce jesenné menu. Pri znížení cien nejde o žiadne drobné. V praxi znamená, že cena nového auta pre zákazníka klesne o rovnakú položku, akú predstavuje daň z pridanej hodnoty - a tá je dnes rovných 20 percent.

Za výraznou zľavou nemusíte hľadať žiadne chytáky, písané maličkými písmenkami na strane 16 zmluvných podmienok. Je totiž jedno, či si auto kupujete na lízing, úver alebo v hotovosti. Dostanete zľavu v podobe odpustenej DPH a bodka. Kampaň sa vzťahuje na najpredávanejšie modely. Z radu Impreza si môže zákazník za zvýhodnenú cenu vybrať novú Impreza 1.5 R. K dispozícii má benzínové aj dieselové SUV Forester, Legacy v kombi variante Touring Wagon a takmer celú paletu verzií vlnkovej lode Outback.

## FINANČNÝ TROJLÍSTOK

Za hotovosť dnes auto kupuje málokto. Pre zákazníka je často výhodnejšie použiť peniaze na krátkodobé investície, ktoré mu prinášajú profit, prípadne ich uložiť do dlhodobých produktov.

Subaru v spolupráci s poprednou lízingovou spoločnosťou VB Leasing pripravilo balíčky značkového financovania svojich automobilov, pri ktorých klient nielen získava vozidlo pri nízkej prvotnej investícii, ale dostane aj bonus v podobe podstatne výhodnejšieho povinného zmluvného i havarijného poistenia.

V balíčku služieb sú tri základné produkty: finančný lízing, úver alebo populárne tzv. tretinkové financovanie. Prvé dva sú flexibilné a dajú sa nastaviť podľa aktuálnej finančnej situácie klienta. Pri lízingu je možné auto splácať 36 (menej legislatíva neumožňuje), 48 alebo 60 mesiacov, pri úvere je ešte k dispozícii kratšie splácanie počas 24 mesiacov. Ak sa zákazník rozhodne pre úver, auto si môže odviezť už pri zložení 30-percentnej akontácie, pri lízingu stačí dokonca iba 20 %. Koeficient financovania, teda suma, ktorú zaplatíte navyše oproti cene auta, sa začína už na úrovni troch percent! Ide teda o maximálne serióznou ponuku.

Tretinkové financovanie je takisto transparentné: klient zaplatí tretinu ceny pri kúpe auta, ďalšiu tretinu o rok a poslednú o dva roky. Pri všetkých spôsoboch je výhodou, že presne pozná termíny a výšku splátok a dokáže sa na ne pripraviť v rámci osobného finančného plánu. Dostane navyše 10-percentnú zľavu na povinné zmluvné poistenie a zníženú sadzbu na havarijné poistenie.

V prípade, že má zákazník vybraný model auta a rozhoduje sa, ktorý spôsob financovania je pre neho najvýhodnejší či už z hľadiska splácania alebo daní, Subaru má po celom Slovensku vyškolených obchodníkov, ktorí mu ochotne poradia a nájdu optimálny variant.

# Bez kompromisov

Foto: Subaru a archív



**Komfortná, priestranná a napriek tomu v meste neuveriteľne obratná - taká je Trezia, horúca novinka v ponuke značky Subaru. Testovali sme jej benzínovú aj naftovú verziu. Ktorú by ste brali vy?**

S malými mestskými autami už Subaru skúsenosti má, talentované Justy by nakoniec mohli hovoriť samo za seba. Nedávno sa však v portfóliu značky objavil model, ktorý má namierené o niečo vyššie. Bez najmenších kompromisov poslúži celej rodine, v meste sa cíti ako ryba vo vode a nezľakne sa ani dlhších dovolenkových ciest. Model Trezia prináša koncepciu, ktorá doteraz v ponuke Subaru chýbala. Konzervatívne tvary odolávajúce starnutiu sú pre japonské automobilky už dlhé roky charakteristické a Trezia nie je výnimkou. Oživujú ju však výrazné hrany a linky, vďaka ktorým pôsobí auto nadčasovo a dodávajú mu potrebnú dávku originality. Už základné proporcie napovedajú, že máme tú česť s rodin-





ným autom. Interiér túto teóriu len potvrdzuje, vpredu aj vzadu je vo všetkých smeroch miesta dostatok, sedadlá majú veľkorysé rozmery a pri plnom obsadení piatimi osobami poteší aj rovná podlaha bez nepraktického tunela. Ten by za normálnych okolností zavádzal nohám v strede sediaceho zadného pasažiera. Vzhľadom sa rovnú líniu strechy sa o miesto na hlavu nemusia báť ani ľudia vysokí 190 cm. Na auto týchto rozmerov naozaj obdivuhodný kúsok.

#### **PRIESTOR NADOVŠETKO**

Trezia poteší aj množstvom a dobrým rozmiestnením odkladacích priestorov. Dve pollitrové fľaše si napríklad okrem pred-



ných aj zadných dverí dokážete odložiť aj do hlbokých stojanov na stredovom tuneli pred pákou ručnej brzdy. Pred nimi navyše ostáva miesto na ďalšie drobnosti. Pred spolujazdcom je okrem tradičnej zatvárateľnej priehradky aj dlhá a rozmerná polička. Škoda len, že nie je čalunená, aby sa na nej voľne položené predmety v zákrutách nešmýkali. Praktický odkladací priestor, napr. na mobilný telefón, nájde v palubnej doske aj vodič po svojej ľavej ruke. Ovládanie veľkých a prehľadne umiestnených ovládačov na stredovej konzole neodpútava vodičovú pozornosť a nespôsobuje neprehľadnosť charakteristickú pre mnohé dnešné autá. Lepšie by mohlo byť vymyslené ovládanie palubného počítača, ktorý sa prepína pomocou kolíka na prístrojovom paneli. Batožinový priestor so základným objemom 429 l vyhovie aj potrebám viacčlennej rodiny. Po zodvihnutí dvojitej podlahy a sklopení zadného deleného operadla vznikne prakticky rovná podlaha a v Subaru dokážete prepraviť až 1338 l nákladu. Zmysel pre detail prejavili konštruktéri aj umiestnením plastových výklopných hákov do bočných stien kufru.

#### **PRUŽNÉ MOTORY**

Ako prvý sa nám dostal do rúk naftový prepĺňaný motor 1.4D. Z objemu 1,4 l dostali konštruktéri celých 66 kW/90 k a 205 Nm dostupných už od 1800 otáčok. Dobré výkonové parametre motora dopĺňa jeho nízka hmotnosť a vyrovnaný chod, takže ani studený nie je hlučný a netrasie karosériou spôsobom, na ktorý sú majitelia starších naftových áut zvyknutí. Kompaktný agregát sa napriek vysokej efektívnosti rýchlo zohrieva na prevádzkovú teplotu, ktorá je dôležitá nielen pre jeho vyrovnaný chod, ale aj dosahovanie čo najnižšej spotreby. Naftový motor v Trezii spolupracuje so šesťstupňovou manuálnou prevodovkou. Radiaca páka umiestnená v pohodlnom dosahu vodičovej pravej ruky kladie minimálny odpor a do jednotlivých polôh zapadá s príjemnou presnosťou. Jej dlhšie odstupňovanie reflektuje požiadavky na ekonomickú jazdu, takže pri rýchlosti 90 km/h šesťku ani nezaradíte. Aj na piaty rýchlostný stupeň však motor točí len 1900 otáčok, takže sa vysokých otáčok báť naozaj nemusíte. Ak v tej chvíli podradíte

**Nadčasové tvary zabezpečujú Trezii žiadanú sviežosť.**



**Trezia je praktickým pomocníkom v každodennom živote.**



Vysokú kvalitu spracovania interiéru cítiť z každého detailu.

do štvorky, otáčky vyskočia na 2600. V tejto súvislosti musíme pochváliť asistent radenia, ktorý sa za každú cenu nesnaží motor tlačiť do príliš nízkych otáčok. Turbodúchadlo totiž k svojej práci potrebuje otáčky a tak asistent radenia pri posledných dvoch rýchlostných stupňoch neodporúča motor púšťať pod 1600-1700 otáčok. Na diaľnici (pri rýchlosti 130 km/h) točí motor pri zaradenom šiestom prevodovom stupni len 2400 ot./min.

Benzínová verzia s výkonom 73 kW/99 k a max. krútiacim momentom 125 Nm pri 4000 otáčkach dostala šesťstupňovú manuálnu prevodovku s „kratšími“ poslednými tromi rýchlostnými stupňami a „lahším“ stálym prevodom. Vďaka tomu má atmosférický motor vždy dostatok otáčok potrebných na prekonávanie bežných jazdných odporov (napr. tiahle diaľničné stúpania). Pri rýchlosti 90 km/h tak na „šestku“ točí benzínová verzia 2500 otáčok. Široký rozsah použiteľných otáčok umožňuje aj pri rýchlosti 110 km/h podradiť dokonca na tretí rýchlostný stupeň. Otáčky síce vyskočia až na hranicu 5200, no do zásahu obmedzovača (pri 6200 ot./min.) ostáva ešte dostatok času potrebného na dokončenie bezpečného jazdného manévru. Na diaľnici dokážete jazdiť rýchlosťou 130 km/h pri 3600 otáčkach.

### NÍZKA SPOTREBA V ZÁKLADNEJ VÝBAVE

Úspornejšou z testovanej dvojice bola pochopiteľne naftová Trezia. Síce sme počas testu nedosiahli výrobcom udávanú hodnotu kombinovanej spotreby 4,3 l/100 km, no ani naša hodnota rovných päť litrov nie je vzhľadom na vysoký podiel mestských jazd zlým údajom. Na dlhších cestách mimo mesta môžete jazdiť ešte o pár deci úspornejšie a čo je fajn, apetít Trezie príliš nestúpa ani na diaľnici (zásluhou kombinácie dlhého sprevodovania a motora s veľkým krútiacim momentom v nízkych otáčkach).

Zle si však nevedila ani benzínová verzia. Naopak, prekvapila svojou úspornosťou aj pri vyslovene dynamickom jazdení. Ani pri využívaní dynamických schopností auta takmer v maximálnej možnej miere spotreba neprekročila sedemlitrovú hranicu, pri rozumnej jazde nebol problém jazdiť so spotrebou nižšou ako 6 l/100 km.

Treba spomenúť, že k dobrej spotrebe si testované Trezie pomáhali aj pneumatikami s veľmi rozumným rozmerom 185/60 R 16. Ich šírka auta zabezpečuje dobrú príľnavosť a zároveň nekladú príliš veľký valivý odpor, ktorý ekonomickej jazde veľmi neprospieva.

### RIADENIE POMÁHA NA DIAĽNICI AJ V MESTE

Riadenie s elektrickým posilňovačom kladie primeraný odpor a ako pri benzínovej, tak aj pri naftovej verzii otočíte z jednej krajnej polohy volantu do druhej približne 2,6-krát. V praxi sa ním teda veľa nenatočíte, dokonca ani pri komplikovanom parkovaní v preplnenom centre mesta. Jeho veniec má navyše veľmi príjemný tvar dobre padnúci aj do dlane útlejších žien. Pri malom mestskom aute to považujte za skutočnú výhodu. Okolo stredovej polohy je riadenie trochu mŕtve, čo je však v prípade rodinného auta dobre. Na diaľnici tak udržíte Treziu v priamom smere aj pri silnom bočnom vetre.

### NEBOJTE SA NÁKLONOV

Snaha dosiahnuť čo najlepšiu agilitu svojich áut dnes automobilky núti používať stále tvrdšie naladenie podvozku. Poznáte to, každý chce auto s čo najlepším rozhľadom spoza volantu. Vyžadujeme pohodlné nastupovanie do vyšších áut, no v zákrutách sa bojíme bočných náklonov. Subaru však na to ide vlastnou cestou. Síce sa vďaka tomu v zákrutách trochu nakláňa, ale ostáva stabilné.





Rovná podlaha pred zadnými sedadlami prospieva priestrannosti. Základný objem batožinového priestoru 429 l dokážete sklopením zadného deleného sedadla zväčšiť až na 1338 l.

Na ceste je aj napriek svojim kompaktným rozmerom stále komfortné, jeho zavesenie dokáže v tichosti pohltiť väčšinu priečných nerovností a ani na panelovej ceste nestráca svoju dôstojnosť. Tu musíme zdôrazniť, že rovnako dobre si s nerovnosťami rozumejú benzínová aj naftová verzia, čo je dnes pomerne vzácný jav. Mnohé naftové motory sú predsa len o niečo ťažšie, ako ich celohliníkoví benzínoví súrodenci. Konštruktéri preto nemajú inú možnosť, ako pruženie prednej nápravy jednoducho o niečo pritvrdiť. Auto tak pri prudkom brzdení neťahá predný nárazník po zemi a aj v extrémnych situáciách si zachováva potrebnú ovládateľnosť. Trezia však pod prednou kapotou ukrýva ľahký maloobjemový turbodiesel z dielne Toyota (1.4 D-4D), ktorý prednú nápravu nezaťažuje výrazne viac ako benzínová jednotrojka. Návrhári tak mohli siahnuť po jemnejšom nastavení pruženia. Pre naftovú Treziu to znamená už spomínanú vysokú mieru komfortu príznačnú skôr pre benzínové verzie.

## VÝBORNE ZLADENÁ

Pochvalu si zaslúži aj zladenie práce tlmičov a pružín prejavujúce sa najmä počas rýchlych prejazdov dlhými tiahlymi zákrutami. Ak v takom momente totiž vonkajším kolesom trafíte dieru, auto odskočí. A je jedno, či máte vzadu viacprvkovú nápravu alebo jednoduché zavesenie s torznou priečkou. Dôležité však je, aby boli tlmiče schopné náhle prepruženie podchytiť a nemuseli pritom zároveň bojovať s príliš tvrdým pružením. To im totiž prácu v niektorých momentoch skôr komplikuje. Trezia si rozbitými povrchmi poradila dobre a na dierach ostávala jej zadná náprava (napriek jednoduchej konštrukcii s vlečenými ramenami spojenými torzne pružnou priečkou) pokojná.

Vďaka príjemne poddajnému pruženiu zavesenie dokáže udržať kolesá v kontakte s cestou aj na veľmi rozbitých povrchoch, čo sa prejaví nielen v podobe lepšej ovládateľnosti auta, ale aj pri náhlom brzdom manévri. Pri prvom odsokoch kolesa vám ABS poriadne zatrasie brzdovým pedálom, no krátko nato sa koleso opäť chytí asfaltu a brzdný účinok je aj pri rozdielnych povrchoch pod pravou a ľavou stranou auta veľmi slušný. S pribúdajúcim zaťažením a počtom ľudí na palube jej komfort pruženia dokonca rástol. Na sérii dlhších priečných nerovností malo naložené auto tendenciu rozkývať sa, to je však pri rodinne orientovaných autách úplne normálny jav.

Na rozbitých slovenských cestách oceníte aj ďalšiu vlastnosť Trezie, ktorou je mimoriadne pevná karoséria. V interiéri tak nič nevzga a v zákrutách sa s pribúdajúcim zaťažením na jednotlivých koncoch karosérie nemení presne nastavená geometria náprav. Výsledkom sú jazdná istota a komfort za každých okolností.



Prehľadné usporiadanie veľkých ovládačov zjednodušuje ovládanie auta počas šoférovania.

Technické údaje	
SUBARU TREZIA	
Rozmery	3 995 x 1 695 x 1 595 mm
Rázvor	2 550 mm
Objem bat. priestoru	429/ 1 388 l

SUBARU TREZIA 1.3i	
Zdvihový objem	1 329 cm <sup>3</sup>
Max. výkon	73 kW/ 6 000 min <sup>-1</sup>
Max. krútiaci moment	125 Nm/ 4 000 min <sup>-1</sup>
Max. rýchlosť	170 km/h
Kombinovaná spotreba	5,5 l/100 km
Pohotovostná hmotnosť	1 070 kg

SUBARU TREZIA 1.4D	
Zdvihový objem	1 364 cm <sup>3</sup>
Max. výkon	66 kW/ 3 800 min <sup>-1</sup>
Max. krútiaci moment	205 Nm/ 1 800-2 800 min <sup>-1</sup>
Max. rýchlosť	175 km/h
Kombinovaná spotreba	4,3 l/100 km
Pohotovostná hmotnosť	1 135 kg



Ku kvalite jazdy prispievajú aj presné šesťstupňové prevodovky.

# Zlaté srdce

Foto: Milan David

**Jedinečnú technológiu tónovania fotografií zlatom si zvolil Yaro M. Kupčo pre výstavu pri príležitosti svojho životného jubilea. Čerstvý päťdesiatnik a večný optimista nezanevrel na krásy života ani po ťažkom úraze. Zvečňuje ich klasickou technikou a má úspech: v tomto roku vystavoval v Piešťanoch, v Tatrách, ale i v talianskej Parme.**



## **A** Ako sa dostane slovenský fotograf k autorskej výstave v Taliansku?

Musí byť veľmi dobrý alebo mať veľmi veľa šťastia. U mňa je to asi ten druhý prípad ☺. V Taliansku žije jeden veľmi bohatý pán a je mecenášom umenia. Sponzoruje spevokol v Parme, ktorý má celoeurópsky ohlas, a chodieval na liečenie do Piešťan. V Piešťanoch je tiež výborný spevokol. Ten pán ním bol veľmi nadšený, takže vznikla družba. A v talianskom spevokole je Ninetto Campanini, extrémne vitálny a agilný, ktorý mimo iného aj fotografuje a venuje sa dobročinnosti. Zhodou okolností som mal výstavu v čase, keď tu spievali. Ninetto ju videl a bol z nej uveličený. Rozhodol sa dostať fotografie do Talians-

ka a nakoniec sa to podarilo. Výstava sa konala v krásnej starej citadele zo 16. storočia, ktorá sa využíva ako kultúrna ustanovi-zeň.

## **Aké boli reakcie Talianov na vaše fotografie?**

Taliani sú veľmi živí, reagujú a vypytujú sa. U nás sa ľudia ako-by hanbili opýtať. Vystavoval som niektoré zlatom tónované fotografie, takže hneď videli, že je to niečo iné. O techniku sa zaujímala mladučká študentka, ale aj potetovaný punker s piercingami a s uchom vyťahaným ako domorodci v Afrike. Najskôr som si myslel: „Ide mi to tu celé postriekať sprejom?“ Zlato na fotografiách totiž ešte nevideli. Ak ho odotíte, zоста-





ne tam iba niečo žlté. Zlato je totiž aj o pocite. A ten na fotografiách bol.

#### **Bola výstava v Taliansku pre vás špecifická z hľadiska výberu fotografií?**

Vystavoval som aj fotografie kôpok sena, z ktorých boli Taliani doslova uveličení. U nás sa robia zo slamy len kotúče, a v Taliansku sa robia už 50 rokov. Takže len tí najstarší si z detstva kôpky sena pamätali. Pýtali sa, kde sa dajú na Slovensku vidieť. Pri fotografiách mám aj cenovky, no Ninetto mi vravel, že v Taliansku fotku nepredám. Taliani kupujú maľby či grafiky, ale nevidia rozdiel medzi fotografiou a plagátom. Ale ja som jednu

fotku predal, a išlo práve o kôpky sena. Ninetto mi potom povedal: „Už 30 rokov organizujem výstavy, ale si prvý, komu sa podarilo prediť fotku.“

#### **Talianom ste na vernisáži ponúkali parenice. Ako ste na túto myšlienku prišli?**

Keď mal Ninetto výstavu v Piešťanoch, podával taliansky syr. Ja som rozmýšľal, že prinesiem bryndzu a pripravím nátierku. Konzultoval som to však s kamarátkou, ktorá žila 15 rokov v Taliansku, a tá mi poradila parenice. Parenica má totiž to čaro, že ju môžete postupne odbaľovať. Nakúpil som teda minipareničky a demänovku. Mali jednoznačný úspech. Samozrejme, aj Taliani pripravili hostinu, nechýbalo prosciutto a parmezán. Večer sme ich začali ponúkať demänovkou: niektorí uprednostnili talianske víno, iní cuckali, ale jeden z hostí pohárik aj s obsahom nenápadne pustil do smetného koša ☺.

#### **Technika tónovania fotografií zlatom je vašou originálnou myšlienkou?**

To nie, vznikla už v roku 1842. Klasická technika spočíva v tom, že sa halogenit striebra vystaví svetlu a sčernie. Ja dokážem rozpustiť zlato vo vode. Keď dám fotografiu do zlatého roztoku, zlato ako ušľachtilejší kov automaticky vytlačí striebro a naviaže sa namiesto neho. Nie je to fyzikálny proces ako pozlacovanie sošiek, ale chemický.

#### **To však musí byť poriadne drahé.**

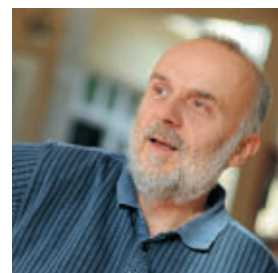
Treba sa nejako odlíšiť - ak chce človek uspieť, musí byť originálny. A to je aj finančne náročné. Keď som sa už do toho pustil, nechal som si urobiť ručne vyrábaný 440-gramový papier v manufaktúre vo Veľkých Losinách na Morave, zložený zo 60 % bavlny a 40 % ľanu. Dôvodom je, že ho namáčam tri až päť hodín vo vode a v chemikáliách. Bežný papier sa tu rozpadne za dve minúty. Fotografie som potom lepil na duralový plech, za ktorý som dal vyše tisíc eur. Musel mať hrúbku 3 mm, lebo dvojmilimetrový plech pnutie papiera po nalepení zohlo! Lep musel byť pH neutrálny, ten som zohnal od pražskej firmy, ktorá sa zaoberá reštaurátorstvom. Výroba jednej fotografie tak trvala zhruba štyri dni. Výsledkom je ich vysoká trvanlivosť. Tvrdím, že vydržia až dve storočia.

#### **Päťdesiat zlatom tónovaných fotografií ste vystavili v Piešťanoch pri príležitosti vašej päťdesiatky. Aký bol ohlas na takéto unikátne dielo?**

Tak vzhľadom na to, že na vernisáži boli okrem rodiny najmä blízki priatelia, tak tí samozrejme pochvália ☺. Knihu návštev som ešte nečítal, takže neviem, čo mi tam návštevníci napísali, ale myslím, že ohlasy boli dobré. Veď už len to, že mi robil kurátora PhDr. Marián Pauer, o niečom hovorí...on



**Zlaté tónovanie je neporovnateľne pôsobivejšie na origináloch ako na týchto reprodukciami. Skúste sami, aký pocit vo vás zanechajú naživo.**



**„Žijem bez televízora a rádia, noviny nečítam. Stadiaľ ide len zloba, hnev a agresivita.“**



Páka napravo od volantu ovláda brzdu, plyn sa pridáva stláčaním kruhu na volante, ktorý je cez servomotor prepojený s akcelerátorom. Páka vľavo od volantu je priamo napojená na plynový pedál.

robit takmer všetky Martinčekove knihy. Ako sa vyjadril, ide s pravdepodobnosťou hraničiacou s istotou o svetový unikát. A samozrejme s Talianskom to porovnávať nemôžem, veľmi častá otázka návštevníkov bola, či tá cena je v korunách alebo v eurách...typické Slovensko.

### Čo fotíte najradšej?

Som fotograf prírody, krajinkár. Z detstva si pamätám, ako sme v prvý júlový týždeň chodili kosiť lúky pod Kriváňom. Boli tam stovky senníkov, tisíce kôpok sena. Pripadalo mi to úplne všedné. No asi pred tromi rokmi som si uvedomil, že kým kôpky sena sa ešte dajú nájsť, panákov z obilia nájdete na Slovensku – a tým aj na svete – len na zhruba dvanástich políčkach. Všetky obrábajú vyše sedemdesiatroční gazdovia, s ktorými panáci skončia. Nafotiť to je mojou prioritou na nasledujúce dva roky. Sám vidím, ako ubúdajú.

### Pri fotografovaní používate zvláštnu techniku. Môžete povedať, o čo ide?

Nie je zvláštna, je to tá najjednoduchšia, najstaršia a najobyčajnejšia technika, s ktorou sa fotilo pred sto rokmi. Ak neberieme do úvahy človeka, jeho oko a srdce, tak z hľadiska techniky závaží okrem objektívu jediná vec: veľkosť negatívu. Čím je väčší, tým je fotka krajšia. Už to začína byť o pocite. Aj hudobníci s absolútnym sluchom počúvajú LP platne, nie cedéčka. Podobne je to s digitálom: má pravidelné zrno, kým negatív nepravidelný. Túto nepravidelnosť síce voľným okom nevidíme, ale cítime ju. Mám dva fotoaparáty: 40-ročný Linhof Kardan, ktorý je po technickej stránke svetovou špičkou. Druhý, Mamiya 645, je na zvitkový film, ktorý má trikrát väčšiu plochu ako kinofilm.

### Aký je váš názor na digitálnu fotografickú techniku?

Sú to dve cesty vyjadrenia, ktoré idú nezávisle od seba, majú svoje opodstatnenie i využitie. Je to podobné ako grafika a olejomalba. Reportáže alebo katalógy sa bez digitálu neza-

bídu. Niektoré galérie však žiadajú vyslovene klasickú fotografiu, ktorá sa berie ako originál. Pri mojej technike neexistuje, aby som urobil dve rovnaké fotky. Nedokážem to, je tam veľa premenných, stačí, aby som ju dal ako druhú do vývojky či nechal ju o desať sekúnd dlhšie v tónovači. Na digitálnu fotku navyše zlato nijako nedostanete.

### Aký máte vzťah k modernej technike ako takej?

Najväčším hororom je pre mňa prečítať návod na obsluhu. Po dvoch stranách to vzdávam a čo nedokážem intuitívne urobiť sám, nemám čas a chuť sa učiť. Aj mobilné telefóny si kupujem stále od tej istej značky, pretože intuitívne viem, ako s nimi pracovať, pričom sa vždy naučím nové funkcie. Žijem bez televízora a bez rádia, nečítam ani noviny. Stadiaľ ide len zloba, hnev a agresivita. Ak chcem vidieť dobrý film, idem do kina. Na internete chodím na stránky, ktoré ma zaujímajú: potrebujem poznať počasie, aby som vedel, či pri foteňí v Terchovej budú obláčiky, alebo navštevujem fotostránky.

### Jazdíte na Subaru Impreza. Aká bola motivácia na jeho obstaranie a ako vám slúži?

Bolo to jednoduché: zobral som si nemecký motoristický časopis, kde boli štatistiky spoľahlivosti áut. Čo bolo na prvom mieste, to si bolo treba kúpiť (úsmev). Mal som iba dve podmienky: automatickú prevodovku a pohon všetkých kolies. Pá-



Dospel som do štádia vnútorného pokoja, kedy dokážem rozlišovať dôležité veci od neďôležitých. Tie nepodstatné ma už netrápia.





Hoci zvonku vyzerajú zadné dvere Imprezy úplne štandardne, sú uchytené na jedinom robustnom ramene. Umožňujú tak naložiť vozík dozadu bez zložitého posúvania auta.

čil by sa mi aj Forester, ale auto využívam aj na jazdy do mesta a nakladať a vykladať vozík z Forestera by asi bolo dosť náročné. Pri fotení chodím aj po takých terénoch, kde ma varujú: „Tam nechod, ani so Suzuki Jimny som tam neprešiel!“ A ja som prešiel. To bolo v Zákamenom, kde boli v blate obrovské kofaje od traktora. Boli tam kôpky sena, tak som tam jednoducho išiel. Jazdím do lesov, kde sú také úzke cesty, že sa tam nedá otočiť a musím pol kilometra cúvať – a to nie je jednoduché, keď je cesta od auta širšia o päť centimetrov.

#### Ako máte upravené ovládanie auta?

Pravou rukou ovládam páku s priamym prevodom na pedál brzdy. Plyn mám dvojitý: kruhom na volante pridávam, je tam servomotor, ktorý ťahá plynový pedál. Na ľavú ruku mám páčku, ktorá je mechanicky prepojená s pedálom. Tieto dva ovládače striedam jednak kvôli únave a oddychu rúk, ale aj preto, že servomotor nie je až taký citlivý. Pri jemnom cúvaní v meste využívam priamu páku, na diaľnici sa jednoducho opriem o volant a tlačím.

#### Všimol som si aj špeciálne uchytenie zadných dverí, s akým som sa ešte nestretol. Na čo slúži?

Nemusím nakladať vozík komplikovane, posúvať auto dopredu a potom dozadu, ale jednoducho na mieste si vozík poza chrbát vtiahnem na miesto zadného sedadla. Dvere mi robili v Čechách, na Slovensku totiž funguje princíp „na všetkom zaradiť“, a nech je vodič rád, že mu to vôbec urobíme. V Čechách robí úpravy chlapec, ktorý je sám na vozíčku. Je strojár a technik, má to vymyslené geniálne.

**Máte veľa aktivít, vystavujete, vyrábate fotografie, pripravujete ďalšiu knihu, veľa cestujete. Dá sa to všetko zvládnuť pri súčasných podmienkach na Slovensku?**

Je jasné, že z predaja fotiek sa vyžiť nedá. Pri ich výrobe mi pomáha občianske združenie Foto Art Nature, ktoré má v programe udržiavanie kultúrneho dedičstva. O príspevky z eurofondov či od štátnych inštitúcií nežiadam, nechcem sa nikomu zaväzovať. Na druhej strane, nemám veľké nároky. Cestovanie ma stojí akurát výdavky na benzín. Z domu si vždy beriem konzervy a varič, aj za Severným polárnym kruhom som spal v spacáku na zemi. Už som dospel do štádia vnútorného pokoja, kedy dokážem rozlišovať dôležité veci od nedôležitých. To vie v dnešnej dobe málokto. Tiež netvrdím, že to dokážem dokonale, ale nepodstatné veci ma už netrápia.



Doplňková výbava: Motor Imprezy chráni poriadne hrubý duralový kryt, vyrobený na mieru. Početné škrabance sú pamiatkou na výjazdy do terénu.

**V garáži má Imprezu Kena Blocka, STI, ktoré jazdilo Rallye Monte Carlo v roku 2005, ale aj niekoľko bežných sériových Subaru. Miliardárom však zatiaľ nie je a na parkovanie mu stačí sklená vitrína. Erich Rajcigel sa venuje skladaniu modelov automobilov, podobných originálu do najmenších detailov.**



# Minituning

Foto: Ján Morávek

**A**utomobilové modelárstvo má viacero úrovní. Od úplne amatérskeho, kde je cieľom poskladať niekoľko dielov do jedného celku, až po to, ktoré pripomína skôr kombináciu profesionálneho umenia, remesla a športu. Niečo ako tuning, ale s oveľa väčším dôrazom na detail. Detaily sú tu totiž priam pekelné malé.

Do hry vstupuje ručná výroba prvkov, ktoré sériová stavebnica neobsahuje. Tu je potrebná vysoká miera manuálnej zručnosti a znalosti materiálov. Fyzika nepustí a nie každý kov či plast sa dá pripojiť k pôvodnému materiálu, na každom inak drží a vyzereá povrchová farba. Poslednou fázou je výrazná miera individualizácie a domodelovania auta. Výsledok? Všetko, čo si len viete predstaviť.

## SUBARU NA TRETÍU

Otázkou je, či by vás bavilo tvoriť to, s čím denne pracujete. Erich Rajcigel odpoveď pozná: je absolútnym fanúšikom Subaru. Pracuje v prevádzskom predajno-servisnom centre značky a ako zručný technik, znalý konštrukcie a fungovania áut, dokáže diagnostikovať poruchu a opraviť ju.

Vo voľnom čase Subaru vyrába. Nie v mierke 1:1, ale zmenšené v proporciách automobilových stavebníc. Na konte má už množstvo modelov nielen do vlastnej zbierky, ale aj pre priateľov či známych, ktorým na zákazku vytvoril modely ich vlastných vozidiel.

„Výroba takéhoto auta zaberie až štyri mesiace práce,“ približuje Erich časovú náročnosť. Musí totiž v príslušných mierkach





Pozor! Toto nie je model! Erichova exkluzívna Impreza Gravel Express je jedným z iba ôsmich týchto áut v Európe.



vyrobiť detaily, ktoré na zakúpenej či zo zahraničia objednanej stavebnici nie sú.

Ďalšou alchýmiou je striekanie. Áno, striekanie, nie maľovanie. Erichove modely totiž nemajú typickú povrchovú úpravu farbami na modely, ale autolakmi, ktoré sa používajú na karosérie či iné časti reálnych vozidiel. Tu už treba poznať technologický postup a poriadne sa pohrať s finálnou úpravou. K nej patria i polepy, ktoré sú najnáročnejšie pri špeciáloch WRC. Hviezdičky, mená jazdcov, reklamy, to všetko musí Erich vyrobiť. Výsledkom je model, verne kopírujúci realitu.

### SPÄŤ DO REALITY

A ak by ste sa pýtali, aké má Erich auto, odpoveď je jasná. Samozrejme, Subaru. Ale nie hocjaké. „Ide o Imprezu Gravel Express, limitovanú edíciu, ktorá sa vyrábala špeciálne pre austrálsky trh. Je ľahko identifikovateľná: vpredú má rám, ktorý bráni poškodeniu auta pri zrážke s klokanom. Netradične je umiestnená rezerva: je zavesená v kryte na piatych dverách. Auto je charakteristické aj zvláštnym dvojfarebným štandardným vyhotovením: horná časť karosérie je červená a spodná strieborná.“



Keď sa o tomto exkluzívnom kúsku dozvedeli Európania, Subaru vyrobilo zopár exemplárov aj s ľavostranným riadením. Erich zistil, že v celej Európe je týchto áut osem, pričom v strednej a východnej časti starého kontinentu jazdia iba dve. A jedno je jeho. Ďalšia exkluzivita v rukách zanieteneho subaristu.



# Mongolrally

Foto: Martin Ziman, Pavol Bachan



**Dvaja dobrodruhovia, päť týždňov, 13 krajín, 22 000 kilometrov. A Subaru Libero. Na trať Mongolrally, amatérskej súťaže s charitatívnym rozmerom, tohto roku po prvýkrát v histórii nastúpila aj slovenská posádka. Martin Ziman a Pavol Bachan z Novej Bane urazili 13 000 kilometrov z českého hradu Klenová po mongolský Ulanbátar za tri týždne. Do cieľa prišli ako celkovo štvrtá posádka a zároveň prvá z tých, ktoré sa rozhodli ísť dlhšou cestou.**

Nápad zúčastniť sa na Mongolrally, ktoré sa zvykne označovať aj za Dakar chudobných, vznikol náhodou. „Inšpirovali sme sa na internete. Tam sme sa dočítali o partii Angličanov, ktorí sa rozhodli vydať do Mongolska na Fiatoch 126p, známych malúchoch. Založili tak tradíciu, z ktorej vznikla Mongolrally zastrešená charitatívnou organizáciou Christina Noble Children's

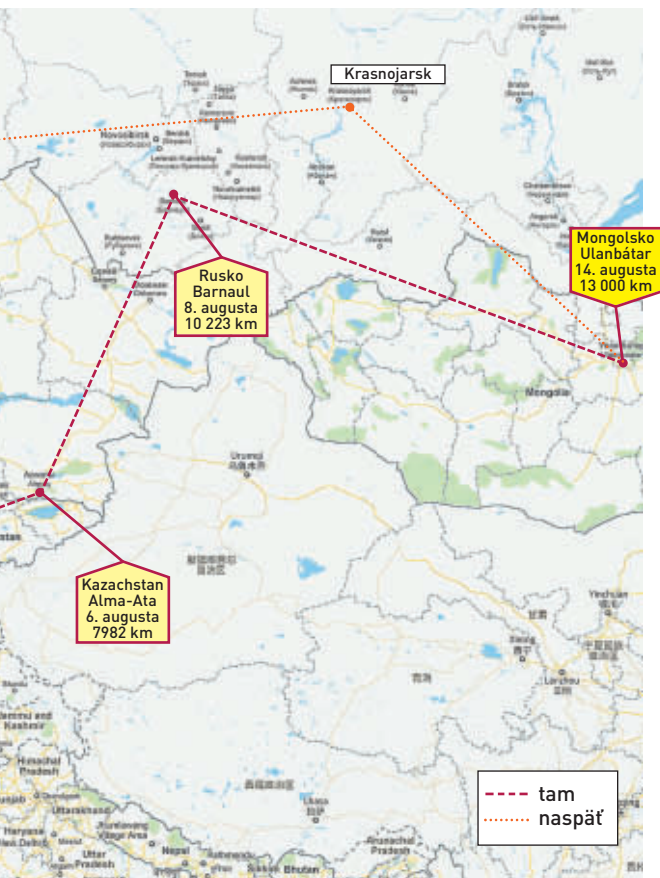
Foundation,“ vysvetlil Pavol Bachan. Na účet organizácie smerovalo od každej zo 400 štartujúcich posádok 1000 libier, ktoré sa využijú na dobročinné ciele v prospech mongolských detí.

## CELOROČNÁ PRÍPRAVA

Dvojica z Novej Bane sa pre štart definitívne rozhodla v októbri minulého roku. „Kúpili sme doménu mongolrally.sk, spýtali sme sa v práci, či dostaneme dovolenku, začali sme hľadať auto a sponzorov,“ spomína Martin Ziman.

Voľba automobilu súvisela s podmienkami rely. Maximálny povolený objem motora je 1,2 l, za každú desatinu litra navyše platíte pokutu sto libier. Drvivá väčšina súťažiacich automobilov zostáva po pretekoch v Mongolsku charitatívnej organizácii, ktorá ich vydraží, preto je vek auta ohraničený desiatimi rokmi, aby krajinu nezaplavovali vraky. Dobrodruhovia z Novej Bane pôvodne uvažovali nad Subaru Justy, ktoré sa im na ďalekú výpravu zdalo malé. „Zrazu vyskočilo Subaru Libero, šest-





miestne, motor 1,2 l, štvorkolka, multivan. Okamžite som volal majiteľovi, že ho chcem,” vraví Martin Ziman. Auto podstúpilo kompletnú generálku motora, podvozkových skupín i mechanických častí. Dielmi prispel importér Subaru, Mikona s.r.o. Balenie pojala dvojica veľkoryso. „Brali sme všetko, veľmi veľa zbytočností. Veľa jedla, instantné polievky, polotovary, varič, ešusy, bandasky na pitnú vodu, tabletky na úpravu vody, stan. Polovicu vecí sme vôbec nepoužili.“ Pripravení boli aj na prípadnú poruchu auta. „Viezli sme náhradné pružiny, predné a zadné ložisko, dve palivové čerpadlá, alternátor, tlmiče, palivové trubky a rôzne hadičky,” vymenúva Martin Ziman.

### LIBERO – PRÍJEMNÉ PREKVAPENIE

Malé Subaru s výkonom 40 kW/ 54 koní, ktoré pre jeho tvar pomenovali Šuflík, príjemne prekvapilo jazdnými vlastnosťami a výdržou. „Za najväčšie prekvapenie celej cesty považujem to, že sa nám vyhlí akékoľvek technické problémy. Menili sme iba



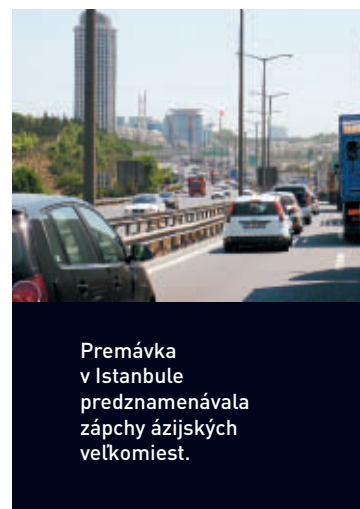
Vozový park Iráncov tvoria v prevažnej miere autá domácich značiek Irán a Paikan, ale aj tu vyrábané Peugeoty, napríklad model 405.

v Kazachstane hučiace predné ložisko, aj keď myslím, že by zvládlo celú cestu,” poznamenal Martin Ziman. Vysoko pozitívne ocenil jazdné vlastnosti auta, ktoré obstáli na akomkoľvek povrchu. „Niekdedy sme išli ako na autokrose, cesty v Ázii boli ako tobogány, inokedy sme skákali tak, že nás zasypala všetka batožina zo zadnej časti,” opisuje. Výhodu predstavoval zadný pohon spolu s motorom uloženým vzadu, rámová konštrukcia, nízke ťažisko a autokrosové gumeny, pričom dvojicu neraz pred dlhým stúpaním alebo vyťahovaním z bahna zachránil pripojiteľný pohon prednej nápravy, aby za prítomnosti závistlivých pohľadov domorodcov zdolávali jednu prekážku za druhou.

### 13 ŠTÁTOV

Slovenská posádka si vybrala dlhšiu a náročnejšiu trasu vedúcu cez 13 štátov. Kratšia trasa sa dala spraviť cez Ukrajinu a Rusko, ktorou sa vrátili. Štartovalo sa v českej obci Klenová. Noc pred štartom po otváracíj party cestovateľom mierne znepríjemňovali zámorskí súťažiaci, ktorí si z akcie spravili búrlivý „mejdán“.

Ráno vyrazili smerom na Prahu, jej obchvatom na D1, Brno a do metropoly Slovenska. V Bratislave si dali posledný domáci obed, aby po zdaní monotónneho Maďarska večerali v kempu srbského turistického mestečka Palič. Južným smerom popri Belehrade a rozbitým obchvatom bulharskej Sofie bez problémov pred polnocou vkročili do Turecka, kde sa uložili v záhradke pod holým nebom za prvou reštauráciou pri ceste. Ráno pokračovali na Istanbul, kde sa premávka výrazne zhustovala s blížiacim sa mostom medzi Európou a Áziou. Ďalej trojprúdovou diaľnicou na Ankaru, neskôr vedľajšou dvojprúdovkou popod Čierne more. Po noci pri pumpe za mestom Merzifon ich ráno čakalo prekvapenie od pumpárov v podobe čaju a sladkého pečiva na raňajky.



Premávka v Istanbuli predznamenávala zápchy ázijských veľkomiest.



Cestovatelia stihli aj pamiatku Hodvábnej cesty, mesto Buchara v Uzbekistane.

Posádku vzápätí čakali prvé šotolinové úseky v rozpálených kamenných pohoriach severovýchodného Turecka. Teplota sa šplhala do výšin spolu s kľukatou cestou v nadmorskej výške okolo 2000 m, a popri najväčšom meste v oblasti Erzurum dosiahli za úplnej tmy turistické mestečko Dogubayazit pod bájnym Araratom tesne pred hranicami s Iránom. Tu sa stretli s typickým obchodným duchom Ázijčanov, za kemp chcel prevádzkar 80 tureckých lír, aby pri odchode dvojice znížil sumu na 60. Slováci nakoniec odľukovali v hoteli v centre za 30 lír pre oboch, aj s wífi pripojením na internet. Nasledovali kilometre nefalšovaného moslimského Iránu. Po prekonaní prvých ozajstných ťažkostí na colnici s množstvom ochotných ľudí vybaviť za nich mnohopočetné formality pri asi tucte okienok sa vybrali v ústrety vyše dvom tisíciam km cez prevažne kamenisté pláne a vyprahnuté pohoria. Úspešne sa im podarilo vyhnúť rozlohou obrovskému mestu Tabriz, za ktorým nastúpili na spoľahlivú diaľni-



Typický obrázok ciest v Ázii, kamióny neuveriteľne obťažkané miestnymi komoditami.



Jedna noc v jurte patrí k Mongolsku.

cu, pri ktorej využili prítomnosť stanovišta záchrannej hliadky, ktorá ich stanu poskytla pocit bezpečia. „Záchranári boli veľmi ochotní a milí. Dali nám k dispozícii kúpeľňu i WC, čo sme patrične využili. Trochu sme sa s nimi porozprávali, pohostili nás. Ťažko sa zaspáva kúsok od diaľnice, ale podarilo sa. Po prebudení nás čakalo milé prekvapenie v podobe čaju a výbornej omelety,“ rozpráva Martin Ziman.

Pokračovali diaľnicou smerom na Teherán, pred ním odbočili na Kaspické more. Čakali ich serpentíny s priepastami hlbokými stovky metrov pohoria Elborz, ktorého vrchy presahujú 5000 m n. m. Pobrežie Kaspiku privítalo cestovateľov vysokými teplotami a neznesiteľnou vlhkosťou. Noc prespali v stane pri policajnej stanici pri hlavnej ceste, policajti ich pohostili jedlom i vodou. Slováci pokračovali smerom na Turkménsko. Keďže iránsko-turkménska hranica na prechode Bajgiran sa na noc zatvára, nocovali v ľudoprázdnom hoteli uprostred skalného pohoria.





Subaru Libero alias Šuflík pózuje pod bájnym Araratom.

## BEZ SPOJENIA

Na druhý deň ako jediné osobné auto hladko vstúpili do Turkménska, na obed si už pozerali metropolu Aščabab uprostred púšte Karakum, plnú monumentálnych stavieb z čias bývalého vládcu krajiny Saparmurata Nijazova, ktorého volali aj Turkmenbaši – otec Turkménov. „Na dva dni sme zmizli zo sveta mobilných telefónov, lebo náš operátor sa nedokázal prihlásiť ani na jednu z troch sietí Turkménska. Ako symbol skoro ľudoprázdného mesta môžeme uviesť biele mramorové mrakodrapy so zavlažovaným parkami, vystavanými uprostred púšte s prázdnyimi širokými bulvármi,“ spomína Martin Ziman.

Posádka mierila severovýchodným smerom piesočnou krajinou na hranicu s Uzbekistanom. „Pri výstupe nás čakalo nemilé prekvapenie. Tvrdým komunizmom postihnutí a neznalí pomerov v ostatnom svete nám dali uzbeckí colníci vyložiť komplet celý Šuflík a všetky veci preniesť cez asi 30 metrov dlhú budovu a röntgen. Zvedavé colníčky sa pýtali na všetok obsah tašiek, nevynímajúc školské pomôcky pre deti a osobnú hygienu.“ Pri röntgene Libera ale prišli na to, že pri povinnej výbave medzi káblami na štartovanie a ťažným lanom zostala zabudnutá fľaša vodky, ktorú nevedomky previezli aj cez prísny Irán.

Dobrodruhovia si v Uzbekistane pozreli metropolu Hodvábnej cesty, mestá Buchara a Samarkand a popri Taškente mierili do Kazachstanu. Krajinu zbehli za dva dni, najviac ich zdržala zápcha v najväčšom kazašskom meste Alma-Ata. V Kazachstane prišla na rad aj výmena motorového oleja, filtra a hučiaceho ložiska. V Rusku ich čakala cesta cez nádhernú oblasť pohoria Altaj, kde spali v kempu v sútoku dvoch riek.



## V CIELI

Konečne dorazili do dlho očakávaného Mongolska. Subaru prezuli na šotolinové autokrosovú pneumatiky a strávili prvú a našťastie aj poslednú noc v jurte. Púšť Gobi je neúrodná. „Úsek 1200 km od hraníc do Ulanbátaru nám trval päť dní. Denne sme spravili dvesto až tristo kilometrov. Niekde sme museli z cesty odhadzovať skaly, asfaltový koberec sa začína a končí dva kilometre od mesta, zostatok tvorili poľné šotolinové cesty. Premávka bola minimálna, auto ste stretli za hodinu či dve,“ opisuje Pavol Bachan.

Priamy prenos - takto vyzerajú cesty v Kazachstane.



Odmenu za namáhavú cestu boli krásne prírodné scenérie.

Cieľ dosiahli po extrémne náročnej nočnej jazde v okolí hlavného mesta, v premávke plnej opitých a absolútne arogantných vodičov, tesne pred polnocou. „Bolo to najhoršie šoférovanie, aké som zažil. Tma, plno blata, všetci svietili diaľkovými svetlami a divoko sa predbiehali, dokonca sa na ceste pár metrov pred nami objavili kone. Vtedy mi prebehol pred očami celý život,“ vraví Martin Ziman. Nakoniec ale bez ujmy dorazili do ulanbátarského hotelu pre účastníkov a začali si užívať pocit dosiahnutého cieľa. Stav tachometra: cca 13 000 km. Nadáciu po príchode odovzdali školské pomôcky pre deti, zošity, fixky, hry i futbalové lopty.

rým úradníkom či policajtom stačila instantná polievka, iným drobné na fľašu vodky. Paradoxne, okrem vyloženia auta na turkménsko-uzbeckej hranici zažili najväčšie problémy pri príchode na Slovensko. Na hranici s Ukrajinou najprv tri hodiny stáli, aby im potom silou mocou chceli slovenskí colníci preclíť päť litrov benzínu, čo mali v bandaske...

Subaru Libero rely obstálo so ctou, vyhli sa mu akékoľvek poruchy a cestu dokonca zvládlo bez defektu. Akurát motor asi trikrát v najväčších horúčavách po namáhavých stúpaniach nechcel zhasnúť, čo sa vždy vyriešilo krátkou jazdou a jeho ochladením.



Koľaje, brody, kamene, Subaru Libero sa vysporiadalo so všetkými povrchmi.

### BEZ POKÚT I BEZ DEFEKTU

Cestu naspäť cez Rusko a Ukrajinu stihli za osem dní, prešli ďalších asi 9000 km. Počas expedície ich zastavilo 12 policajných hliadok, pokutu nedostali ani raz. „Väčšinou boli len zvedaví. Dvakrát nás namerali v Rusku, prekročili sme rýchlosť asi o 20 km/h. Pozreli si doklady, povedali, čo s vami a kývli rukou,“ vysvetlil Martin Ziman. Samozrejme, drobné úplatky v postsovietskom priestore fungujú doteraz, niekto-

Ceny benzínu dvojicu nezruinovali, od Iránu po Rusko stál liter okolo 30 – 40 centov, v Mongolsku 60 a v Rusku 70 centov. Spotreba sa pohybovala od šiestich litrov na európskych asfaltkách po 12 l v teréne v Mongolsku.

Špecifikum jazdenia na východ od Turecka predstavuje absolútna absencia dodržiavania dopravných predpisov. Skúsenosť cestovateľov hovorí, že ohľaduplnejší sú vodiči v Iráne, naopak najhorší v Mongolsku. Vozový park tejto časti Ázie tvoria pre-





važne staršie japonské a európske vozidlá a potom novinky miestnych fabrick. Napríklad v Iráne majú vlastnú značku Irán a Paikan, vyrábajú sa tam aj Peugeoty ako faceliftovaný model 405 s čírou optikou svetiel, v Uzbekistane zasa prevládajú podobne vynovené modely Daewoo Nexia. Chýbať samozrejme nemôžu Lady, Volgy a UAZ-y, ktoré voľakedy predstavovali jedinú možnosť motorizácie.

### IBA MAPY, ŽIADNE GPS

Celú trasu absolvovali Slováci bez použitia GPS navigácie, čo je podmienkou rely. Expedíciu zvládli s mapami, ktoré si kúpili v špecializovanom obchode v Prahe. Veľakrát išli podľa citu, pýtali sa miestnych a snažili sa držať hlavných ciest. Aj vďaka skúsenostiam z množstva najazdených kilometrov po celej Európe si vždy poradili a takmer neblúdili. Platili zvyčajne miestnou menou, na kurz sa pýtali kamionistov či colníkov a nechali si poradiť, či meniť výhradne v bankách, alebo v obchodíkoch či na čiernom trhu. V každej krajine ochutnali tradičné miestne jedlo, najviac im chutilo v Turecku, najmenej voňala baranina v Turkménsku.

Budúci rok chystá dvojica cestovateľov „oddychovku“ v Európe, pôjdu do severných krajín s kvalitnými kempami. Subaru Libero si zatiaľ nechajú. „Budeme v zime vyťahovať zapadnuté X-pätky a Q-sedmičky,“ smeje sa Pavol Bachan.

Na štartovacom rošte v českej Klenovej, cieľ v Ulanbátare a návrat do Novej Bane.

# Srdcový kráľ

Foto: Subaru

**Pri pohľade na necelé tri metre dlhé Subaru Rex vám automaticky napadne, prečo asi dostalo meno, ktoré v latinčine označuje kráľa. Odpoveď sa dá hľadať v dizajne, ktorý priniesol srdce, hravosť i krásu. Lepšie ako Kráľ by mu však sedelo meno Malý princ.**

**S**ubaru Rex prišlo v roku 1972 ako nástupca modelu R-2. Samotné R-2 sa na trhu dlho neohrialo, vyrábalo sa iba tri roky. Jeho technickú koncepciu, pochádzajúcu ešte z modelu 360, však prevzala aj prvá generácia Rexu. Charakteristický pre ňu bol zadný pohon a vzaďu uložený, vodou chladený (v R-2 ešte vzduchom) dvojitaktný motorček s objemom 356 cm<sup>3</sup>. Zásadným rozdielom však bol práve dizajn. Základnými črtami sa auto podobalo na väčšie Leone a medzi mestskými miniautami znamenalo z tohto hľadiska zásadný prelom. Dve okrúhle svetlá, výrazná lišta na prednej maske a okolo blinkrov, späťne zrkadlá vystrčené ako tykadlá okolie skúmajúceho hmyzu. V spojení s milým profilom vyšiel na cesty esteticky veľmi príjemný spoločník, ktorý vyvolával vyslovene pozitívne emócie.

## DVOJDVEROVÝ SEDAN?

Ako prvá sa do predaja dostala verzia dvojdvierový sedan, ktorá však ničím nepripomínala trojpriestorovú karosériu, pre ktorú sa pomenovanie sedan používa dnes. Vo februári 1973 nasledoval už štvordverový sedan, o rok neskôr prišiel trojdvierový „van“ s dverami kufru vyklápaťelnými ako pri hatchbacku. K motoru sa dalo dostať po vyklopení časti zadného nárazníka. Jeho výhody boli skôr daňového ako praktického charakteru. Van sa totiž dal zaregistrovať ako úžitkové vozidlo, na ktoré bolo možné uplatniť odpočet dane a takisto získať zľavu pri rôznych typoch poplatkov.

Motor sa vyrábalo v dvoch základných výkonových variantoch – ako jednodoburátorový 24 kW (32 k) alebo verzia s dvoma kar-



Dvojdvierový sedan prvej generácie (1972).



Jedna z posledných verzií pred koncom výroby (1990).



Štvorsedadlové kombi (1986).

burátormi a výkonom 27 kW (37 k), určená pre športovú edíciu GSR. Aby toho nebolo málo, ďalšou verziou bol potenciál 26 kW (35 k) pre Touring Sport.

## NOVÝ ŠTVORTAKT

V októbri 1973 prišiel nový, síce stále dvojvalcový, ale už štvortaktný moderný motor s objemom 358 cm<sup>3</sup>. Vysokootáčkový motor dosahoval maximálny výkon 23 kW (31 k) pri 8000 otáčkach (!), maximum krútiaceho momentu 29 Nm bolo položené na úroveň 6500 otáčok. Hoci z dnešného pohľadu ide o smiešne parametre, treba aj pri tomto aute zobrať do úva-





Rex GSR (1972)



Rex 5 (1976)



Rex sedan SX (1981)



Kompresorom prepíňaná ostrá verzia (1988).



Prvý model s pohonom 4x4 a turbom (1984).

com. Výkon zostal na rovnakej úrovni 23 kW (31 k), vďaka väčšiemu objemu už stačilo motor vytočiť len na 6000 otáčok.

### NA RAD PRIŠLA ŠTVORKOLKA

Po deviatich rokoch od štartu výroby prišla druhá generácia, ktorá však už stratila pôvab prvotiny a tvarovo sa podobala na prvý Volkswagen Golf. Prešla však zásadnou technickou zmenou: dostala pohon predných kolies a nezávislé zavesenie vpredu i vzadu. Dvojdverový sedan bol minulosťou, predával sa troj- a päťdverový hatchback. A v októbri 1983 dostal Rex ako prvý v segmente pohon všetkých kolies. Bol za príplatok, pričom nešlo o permanentnú štvorkolku, ako ju poznáme z dnešných Subaru: zadná náprava sa pripájala elektronicky stlačením tlačidla na radiacej páke. A na Vianoce 1983 si bolo možné Rex 4WD objednať dokonca s motorom prepíňaným turbodúchadlom!

Na európskych trhoch sa auto predávalo ako Subaru 600, neskôr ako Subaru 700 vďaka väčšiemu motoru s objemom 665 cm<sup>3</sup>, ktorý mal výkon 27 kW (37 k). Auto vytiahlo 125 km/h, pričom sa dalo ľahko rozoznať od verzie pre japonský trh: bolo o 9 cm dlhšie kvôli robustnejším nárazníkom a malo 12-palcové disky na rozdiel od japonských 10-palcových.

### KULT REXU

Tretia generácia, predávaná od roku 1986, prešla viacerými technickými zmenami. K dispozícii už bol trojvalcový motor, pre verzie s pripájacím pohonom 4x4 aj dvojstupňová automatická prevodovka. V roku 1987 sa do výbavy dostala bezstupňová CVT prevodovka, u Subaru vtedy známa pod názvom ECVT.

Začala sa však vyrábať aj permanentná štvorkolka s viskóznou spojku medzi nápravami a zadným diferenciálom s obmedzenou svornosťou. V marci 1988 sa na zoznam príplatkovej výbavy dostal aj kompresorom prepíňaný motor s už slušným výkonom 40 kW (55 k) a elektronicky riadeným vstrekovaním paliva. Po facelifte v lete 1989 prišli na rad štvorvalcové motory. Výroba auta sa skončila v roku 1992, kedy ho nahradil model Vivio. K zákazníkom sa za 20 rokov dostali takmer dva milióny Rexov. Dnes ide v Japonsku o kultové auto, ktoré zodierajú najmä mladí šoféri pri driftových zrazoch áut s predným náhonom.

hy, že motor roztláčal len hmotnosť necelých 500 kg, čo je polovica dnešných miniáut.

Rex s novým motorom dosiahol maximálku 110 km/h, takže sa ako opcia začali predávať predné kotúčové brzdy. V roku 1975 auto dostalo 5-stupňovú prevodovku, v septembri sa objavilo dokonca kombi s aj dnes dobre známym názvom Wagon. Išlo o modifikáciu vanu, ktorá mala štyri pevné sedadlá (na rozdiel od vanu, kde sa dali zadné sedačky sklápať), avšak nedala sa už zaregistrovať ako úžitkové auto.

V máji 1976 prišiel Rex 5 s objemom motora zvýšeným na 490 cm<sup>3</sup>, o rok neskôr už Rex 550 s 544 cm<sup>3</sup> veľkým dvojval-

# Magické Thajsko

Text: Vladimíra Dutková - Mináčová  
Foto: autorka a imagebank

**Thajsko je krajina, do ktorej sa zamilujete na prvý pohľad. Ak chcete zažiť skutočný raj na zemi, vydajte sa na niektorý z ostrovov, napríklad na Koh Samui...**







## **THAJSKO**

Hl. mesto  
Bangkok / Krung Thep

Št. zriadenie  
konštitučná monarchia

Rozloha  
513 115 km<sup>2</sup>

Počet obyvateľov  
66 mil.

Úradný jazyk  
thajčina

Mena  
baht (200 baht = 5 eur)

Náboženstvo  
budhisti (95 %),  
moslimovia (4 %)





1



3



4

**1** Opice, nerozluční priatelia Thajčanov, slúžia domácim na hru a zábavu, aj ako atrakcia pre turistov. Sú to však aj dobrí pomocníci. Zhadzujú kokosové orechy z vysokých paliem a sú v tom naozaj zručné.

**2** V prachu trhoviska. Thajské deti sa veľa tmlia pri mamách predávajúcich na trhu, hrajú sa, spia vedľa nich, alebo sa spokojne koja v náručí.

**3** Motorka odnesie v Thajsku naozaj čokoľvek...

**4** Pohonič na slonovi, pripravený na ďalšiu jazdu s turistami. Je naozaj strastiplná, ani to neskúšajte. Sedíte v koši, ledva sa držíte a hádže vás to zboka na bok.

**5** Fresky na stenách chrámov tzv. watov bývajú veľmi expresívne. Najčastejšie zobrazujú epizódy zo života Budhu, nebeské bytosti, ale i démonov.



2



5

Keď vystúpite v Bangkoku na jednom z najmodernejších ázijských letísk Suvarnabhumi, v teplom tropickom vzduchu začítate zvláštnu sladkú vôňu kvetov a ovocia zmiešanú s pachom smeti, prachu a smogu. Je to taká špecifická vôňa, na ktorú nikdy nezabudnete, naopak – veľmi rýchlo sa od nej stanete závislí. Thajsko je totiž vysoko návykové.

Ťažko povedať, či závislosť na Thajsku tkvie v ľuďoch, ktorí sa stále usmievajú alebo v krajine, ktorá má najkrajšie pláže na

svete, v absolútnom komfote a dokonalých službách alebo vo vynikajúcom jedle... Možno súvisí s pocitom slobody, ktorý vo vás rastie s každým krokom, so závanom budhizmu, alebo príde len tak... pod vplyvom slnka, ktoré cez palmové listy hádže na more odlesky a vy to všetko sledujete v tieni s knižkou v ruke, ktorú sa vám už vlastne ani nechce čítať. Áno, toto je Thajsko. A keď si zaplavate v mori s pestrofarebnými rybičkami a už sa vám nebude chcieť ani ležať, nasadnete do prenajatého au-



ta a pôjdete len tak niekam, hocikam... trochu sa prejsť po ostrove, užiť si ticho niektorého z budhistických kláštorov, vyraziť na výlet do džungle, alebo si zahrať golf, užiť si thajskú masáž, alebo sa niekde iba dobre najesť. Najčarovnejšie na Thajsku je, že všetko je možné a navyše, je to možné práve vtedy, keď na to máte chuť.

### TEPLO, TEPLEJŠIE A NAJTEPLEJŠIE

Thajčania hovoria, že majú len tieto tri druhy počasia. Najteplejšie je v jarných mesiacoch, v apríli nie sú výnimkou ani nevydržateľné 40-stupňové teploty, na jeseň prichádza naopak monzún. A aj keď vás každé poobedie prebudí z popoludňajšieho spánku tropická búrka, nie je deň, kedy by sa nedalo ležať na pláži.

### S ÚSMEVOM V HAMAKU

Thajčania sú veľmi družní, priateľskí a radi sa smejú. Skoro vždy majú dobrú náladu. Sú spontánni a otvorení a majú zmysel pre humor. Turistom radi a ochotne slúžia. Nemôžeme to však pripisovať len ich milej povahe. „Farang“ – turista je zdroj ich obživy a pre väčšinu z nich je každý beloch boháčom. Aj preto

často vídať v Thajsku bizarné dvojice nevzhľadných či starších belochov s krásnymi mladými Thajčankami...ale niekedy je to aj celkom opačne. Thajčania majú radi pohodu. Cez deň si schrupnú hocikde a hocijako. Na pláži, pod chatrným prístreškom, či v hojdacej sieti – hamaku. Čas ich nazaj netlačí. Aj vy sa časom naladíte na ich pohodový rytmus.

### GURMÁNSKY RAJ

Napriek tomu, že sú v porovnaní s nami chudobní a ich priemerná mesačná mzda je asi 150 eur, sú spokojní, vyrovnaní a šťastní. Vystačia si s dvoma miskami ryže na deň, kokosovým mliekom, ovocím, zeleninou a rybami a morskými plodmi. Z toho všetkého, či ničoho dokážu vyčariť aj sto rôznych chutných jedál a sladkostí. Sú to naozaj umelci vo varení. V Thajsku sa najete rovnako dobre na ulici za 20 bahtov ako v luxusnej reštaurácii. Thajské jedlá však bývajú veľmi pikantné. Klasické karí omáčky vám dajú poriadne zabrať, ne-

**6** To, čo sa nám nikdy nepodarí vypestovať v kvetináči, tam rastie voľne v prírode.

**7** Sviečky a vonné tyčinky sú neodmysliteľnou súčasťou budhistických chrámov.

**8** Tieňové divadlo, typické pre thajskú kultúru. Väčšinou znázorňuje jednoduché životné príbehy.

**9** Moderná tvár Bangkoku.

Tá druhá, špinavá a chudobná je však jeho nerozlučnou súčasťou.

**10** Lotos, posvätný budhistický kvet, spájaný s cestou k osvieteniu.

**11** Bangkok, pulzujúce veľkomesto s takmer deviatimi miliónmi obyvateľov.

**12** Big Budha na ostrove Koh Samui, jeden z magických zážitkov. Sochy Budhu nájdete po celom Thajsku. V Bangkoku sa nachádza aj socha Budhu z čistého zlata, vážiaca päť a pol tony.

**13** Lampióny šťastia. Sila ohňa a vzduchu ich poháňa čoraz vyššie, až do neba, aj s vašim želaním.



6



7



8



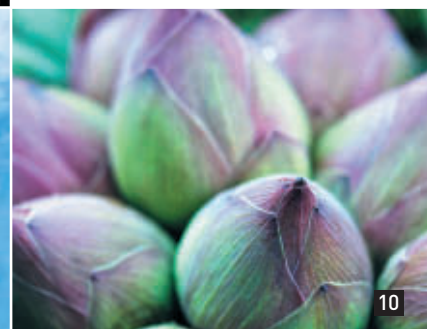
9



11



12



10



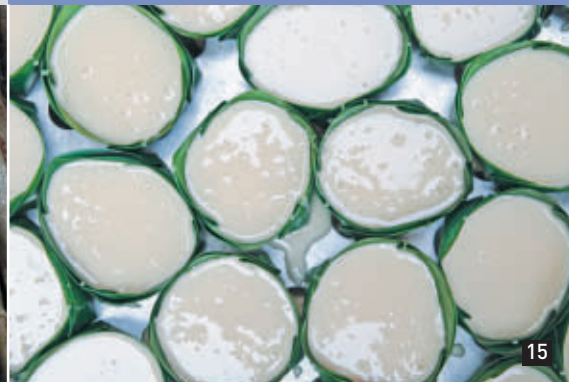
13



**14** Genius loci. Aj túto hlavu Budhu ukrýva magická Ayuthaya – bývalé hlavné mesto Siamského kráľovstva, vybudované v 14. storočí. Ruiny mesta nájdete 80 km od Bangkoku.  
**15** Typické thajské sladkosti z ryže, kokosového mlieka a palmového cukru v banánovom liste.  
**16** Thajská romantika.



14



15



16

hovoriac o oblúbenom čili. Pýtajte si radšej vopred všetko „no spicy“. Aj tak to bude štiplavé.

### AUTO, MOTORKA ALEBO ŽIVOT?

Urobíte najlepšie, ak si na svoje potulky po ostrovoch prenajmete auto alebo motorku. Aj keď si môžete vybrať novšie mo-

dely známych značiek, do terénu džungle je lepší starší džíp, ktorému spod prístrojovej dosky trčia všelijaké drôtky, dvere vŕzgajú, pri točení volantom si dobre zaposilňujete a pohon 4x4 radíte manuálne. Pri maximálnej rýchlosti 50 km/hod vám to naozaj nebude prekážať (väčšou sa po pomerne zlých cestách naozaj jazdiť nedá). Aj keď na pohľad vyzerá každé thajské terénne auto ako vrak, zvládne blato, potoky, piesok, jamy, kamene, stúpanie so šokujúcim sklonom aj popadané palmy. Cesty po thajských ostrovoch bývajú naozaj dobrodružné. Sú úzke, krkolomné a strmé. Asfalt z ničoho nič skončí a vy sa ocitnete v teréne na motokros. Ak sa rozhodnete pre motorku, bude to chcieť naozaj veľa zručnosti. Na ostrove Koh Samui je najviac smrteľných úrazov spôsobených práve pádom z motorky. A pozor! Jazdí sa v ľavom pruhu a do zákruty aj do kopca sa trúbi! Je to trochu o život, ale neopísateľné miesta, ktoré takto uvidíte, stoja za to. S odvahou vpred za zážitkami!

### CESTOVANIE

Na pobyt v Thajsku potrebujete víza, o ktoré treba požiadať vopred na Thajskom konzuláte v Bratislave: [www.thaiconsulate.sk](http://www.thaiconsulate.sk) alebo priamo na letisku v Bangkoku, kde ich môžete vybaviť pomerne rýchlo. Potrebujete na to 2 pasové fotografie. Let do Bangkoku trvá približne 10 hodín. Cestujete so slnkom a časový posun je + 6 hodín. Ideálne spojenie Viedeň – Bangkok – Koh Samui máte leteckou spoločnosťou Eva Air, [www.evaair.sk](http://www.evaair.sk). V Bangkoku na letisku vás môže preväpíť dlhý proces odbavovania so skenovaním každého pasažiera. Odmenu vám bude jedna z najlepších sietí free shopov spomedzi ázijských letísk. Ubytovanie netreba mať zabezpečené vopred. V Thajsku sa ubytujete hocikedy a hocikde. Ak však nie ste typ slobodného backpackera, skúste si nájsť ubytovanie vopred cez [www.latestays.com](http://www.latestays.com), kde nájdete akciové ponuky mnohých hotelov a rezortov.



# Atraktívna akcia

<b>Trezia</b>	Výkon kW /k	Spotreba l/100 km	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH	Akciová cena s DPH
1,3i 6MT Classic	73 / 99	5,5	-	14 490	<b>13 990</b>
1,3i 6MT Comfort	73 / 99	5,5	-	17 490	<b>16 990</b>
1,4D 6MT Comfort	66 / 90	4,3	-	18 990	<b>18 490</b>
1,4D 6MMT Comfort	66 / 90	4,4	-	20 490	<b>19 990</b>
1,4D 6MT Luxury	66 / 90	4,3	-	21 490	<b>20 990</b>
1,4D 6MMT Luxury	66 / 90	4,4	-	22 990	<b>22 490</b>
<b>Impreza</b>	Výkon kW /k	Spotreba l/100 km	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH	Akciová cena s DPH
1,5 M/T Classic	79 / 107	7,6	14	17 990	<b>14 992</b>
1,5 M/T Comfort	79 / 107	7,6	14	19 990	<b>16 658</b>
2,0 A/T Comfort	110 / 150	8,2	11,6	26 990	<b>25 990</b>
2,0 M/T Diesel Classic low	80 / 109	5,7	11	24 490	<b>23 490</b>
2,0 M/T Diesel Classic MY 2011	110 / 150	5,8	8,6	24 990	<b>23 990</b>
2,0 M/T Diesel Sport	110 / 150	5,8	8,6	27 990	<b>26 990</b>
Dynamic Paket				1 700	-
<b>Impreza XV</b>	Výkon kW /k	Spotreba l/100 km	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH	Akciová cena s DPH
2,0 MT Diesel	110 / 150	5,8	8,6	26 990	-
<b>WRX STI</b>	Výkon kW /k	Spotreba l/100 km	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH	Akciová cena s DPH
2,5 WRX STI	221 / 300	10,5	5,2	45 990	-
Zadný spojler				1 290	-
<b>Forester</b>	Výkon kW /k	Spotreba l/100 km	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH	Akciová cena s DPH
2,0 X M/T Classic	110 / 150	7,5	10,7	27 990	<b>23 325</b>
2,0 X Diesel M/T Classic	108 / 147	6,3	10,4	29 990	<b>28 990</b>
2,0 XS Diesel M/T Comfort	108 / 147	6,4	10,4	33 990	<b>28 325</b>
2,0 XS M/T Comfort	110 / 150	7,5	10,7	29 990	<b>28 990</b>
2,0 XS A/T Comfort bez str. okna	110 / 150	7,5	12,4	30 990	<b>29 990</b>
2,0 XS A/T Comfort	110 / 150	7,5	12,4	31 990	<b>30 990</b>
Country Paket				2 400	-
<b>Legacy</b>	Výkon kW /k	Spotreba l/100 km	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH	Akciová cena s DPH
2,0 Diesel Sedan Classic AB	110 / 150	6,1	9,3	29 990	<b>28 490</b>
2,0 Diesel Sedan Sport VI	110 / 150	6,3	9,3	33 490	<b>31 990</b>
2,0 Diesel Sedan Sport VF	110 / 150	6,3	9,3	34 990	<b>33 490</b>
2,0 Diesel T.W. Classic AB	110 / 150	6,3	9,3	31 990	<b>26 658</b>
2,0 Diesel T.W. Comfort VA	110 / 150	6,3	9,3	33 990	<b>28 325</b>
2,0 Diesel T.W. Sport VI	110 / 150	6,4	9,6	34 990	<b>33 490</b>
2,0 Diesel T.W. Sport VF	110 / 150	6,4	9,6	36 990	<b>35 490</b>
<b>Outback</b>	Výkon kW /k	Spotreba l/100 km	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH	Akciová cena s DPH
2,0 Diesel 6MT VA	110 / 150	6,4	9,7	36 990	<b>30 825</b>
2,0 Diesel 6MT VC	110 / 150	6,4	9,7	38 490	<b>32 075</b>
2,5i 6MT VA	123 / 167	8,6	9,6	37 490	<b>31 242</b>
2,5i 6MT VC	123 / 167	8,6	9,6	38 990	<b>32 492</b>
2,5 CVT VA	123 / 167	8,4	10,4	39 990	<b>33 325</b>
2,5 CVT VC	123 / 167	8,4	10,4	41 490	<b>34 575</b>
3,6R 5AT YT	191 / 260	10	7,5	49 990	<b>47 990</b>
Cross Paket				1 400	-



**Príplatková výbava:** metalíza - Trezia 360€, Impreza, Forester 527€ s DPH, Legacy, Outback 660€.

Kožený interiér: 2 000 € pre všetky modely, ak nie je v základnej výbave. Detailné výbavy a špecifikácie jednotlivých modelov nájdete v katalógu alebo u autorizovaných partnerov Subaru na Slovensku. V cenníku je použité ilustračné foto. Mikona s.r.o. si vyhradzuje právo na zmenu cien. Ceny sú uvedené s 20% DPH.

Nezáväzná cenová odporúčenie platné v Slovenskej republike od 01.10.2011 do 31.12.2011 alebo do vyčerpania zásob.



# Robím ľuďom radosť

Foto: Martin Guzi

**Predajná a servisná sieť Subaru sa vo februári rozšírila o dilerstvo v Poprade. Majiteľa spoločnosti TS CAR s.r.o. Tomáša Šuláka k otvoreniu zastúpenia viedli dva dôvody, emotívny a racionálny. Predajom automobilov značky Subaru chce ľuďom robiť radosť, zároveň zdôrazňuje, že hornatý spišský región je pre štvorkolky ako stvorený.**

Subaru považuje Tomáš Šulák za špecifickú značku so špecifickou klientelou, čo v úvode rozhovoru dokladá príhodou príznačnou pre priaznivcov automobilky. „Mám jedného zákazníka, bol tu na desaťročnom Foresteri, že si chce kúpiť nové auto. Navrhol som mu, že vykúpim jeho vozidlo, čím som ho nechtiac urazil. Povedal mi, že to sa nepredáva, že Subaru sa dedí, je to rodinné striebro. Keby povedal synovi, že Forester predal, mal by problém. Chce jednoducho ďalšie Subaru do rodiny,“ vysvetlil Tomáš Šulák.

K predaju vozidiel koncernu Fuji Heavy Industries ho viedla aj skutočnosť, že Subaru nie je „masovka“ a nepatrí k značkám, ktoré by sa predávali samé. „Robiť niečo iné a robiť to inak, ako to robia všetci ostatní. To je Subaru. Kto sa raz zvezie v Subaru, prepadne tomu na celý život. Preto som sa rozhodol pre túto značku. Je to ďalšia výzva, rozprávať sa s ľuďmi, pracovať so zákazníkom, študovať technické veci a snažiť sa ich odprezentovať tak, aby to hocikto pochopil a aby si k nim klienti vedeli vytvoriť vzťah,“ dodáva.

## VLASTNÁ SKÚSENOŠŤ

Konateľka spoločnosti TS CAR k vytvoreniu dilerstva definitívne presvedčila vlastná skúsenosť. V čase rozhodovania, v roku 2010, si kúpil Outback a po najazdení desať tisíc kilometrov bolo rozhodnuté. „Je to jedno z mála áut, ktoré keď som predával, bol som smutný a nie veselý. A dodnes chodím pozeráť, ako s ním zaobchádzajú. Bol to diesel, chvíľu trvalo, kým som si v ňom našiel miesto. Ale po zorientovaní ma prekvapovalo tým, že všetko je tam a funguje tak, ako fungovať má. Ovláda-



če boli presne tam, ako mali byť, funkcie fungovali presne tak, ako by človek predpokladal," konštatoval. A už počas prvej jazdy ho oslovil aj symetrický pohon štyroch kolies.

Otvorenie zastúpenia si samozrejme vyžadovalo peniaze, ale aj niečo iné. „Pre mňa to bolo skôr o tom nájsť odvahu ísť do toho. Dodnes sa snažím Subaru predávať sám, zatiaľ som nenašiel dôvod dať to robiť predajcovi," vraví Tomáš Šulák. Predaj áut so súhvezdím Plejád v znaku považuje za beh na dlhú trať, keďže nejde o tuctové vozidlá. „Subaru si vyžaduje čas, potenciál zákazníkov, širší okruh ľudí, s ktorými môže predajca komunikovať a z tohto čerpať. Myslím si, že perspektíva a šanca tu je," podotýka. A hoci sa mu zatiaľ nedarí naplniť plán obchodov, ktorý si stanovil na začiatku roka, zostáva optimistom. Hlavne potom, ako značka prišla s novými naftovými a benzínovými motormi, budúci rok si veľa sľubuje od novej Imprezy.

## REGIÓN PRE ŠTVORKOLKY

Región horného Spiša je podľa Tomáša Šuláka ako stvorený na predaj a užívanie áut s pohonom štyroch kolies. Štvorkolky v tunajšom hornatom kraji majú podľa jeho slov reálne opodstatnenie podobne ako v alpských krajinách. Vo švajčiarskom St. Moritzi jazdí na Subaru aj kuchárka, zdôrazňuje. Zároveň je rád, že japonská automobilka naďalej zostáva pri pohone 4x4. „Ja tomu verím. A myslím si, že keď človek niečomu verí a chce to robiť, tak sa to podarí. Možno bude chvíľu trvať, vytvoriť si klientelu, lebo tu zatiaľ nie je, respektíve je rozdrobená a malá. V tomto meste má Subaru z minulosti pošramotенú povesť, robil to kdekto, nebol zabezpečený servis a podmienky, aké sú dnes potrebné. Musíme s tým trochu zabojsovať, ale ja tomu verím," hovorí majiteľ TS CAR na margo budúcnosti.

Dominantnú časť príjmov dílerstva dnes generuje servis a predaj náhradných dielov. „Dá sa povedať, že vďaka servisu nie sme v strate, príjmy sú na úrovni výdajov. Nepredpokladám, že by sa objem obchodov mal znižovať, skôr počítam s rastom," konštatoval.

Najväčší záujem zákazníkov smeruje k modelom Forester a Outback. Forester láka peknými vonkajšími tvarmi, Outback zasa kvalitným interiérom a pohodlím pri dlhých jazdách. Veľa klientov sa pýta aj na automatickú prevodovku pre dieselový agregát, ktorú zatiaľ automobilka vyvíja.

## FLEXIBILITA A INDIVIDUÁLNY PRÍSTUP

Spoluprácu s importérom, spoločnosťou Mikona s.r.o., si Tomáš Šulák pochvaľuje.

„Je to malý súkromný importér, kde to funguje na osobných vzťahoch. Dá sa povedať, že sa na 99 percent poznáme aj s personálom, ktorý zabezpečuje náhradné diely a celé riadenie. Viete, kto je na druhej strane telefónu," objasňuje. Za výhodu malého importéra považuje flexibilitu, väčšie importy majú niekedy problém, že pravá ruka nevie, čo robí ľavá. „Tu by sme mali začať hľadať rezervy a posúvať sa dopredu. Premieňať tieto špecifiká na benefity, že sme malí, rýchli, vieme reagovať, vieme ku každému zákazníkovi pristupovať individuálne a nie ako k anonymnej mase," naznačuje Tomáš Šulák. Subaru výrazne nezasiahla katastrofa vyvolaná zemetrasením a následnými cunami a oproti iným automobilkám sú dodacie lehoty nových automobilov relatívne rýchle. „Autá máme, samozrejme, nie všetky modifikácie so všetkými farbami, ale vie-



me uspokojiť skoro každého zákazníka, ak je aspoň čiastočne ochotný urobiť kompromis, vieme mu v reálnom čase do dvoch až troch týždňov dodať čokoľvek," spresňuje konateľ TS CAR. Najviac sa pritom čaká na športový model WRX STi, ktorý je vycytený v krajinách západnej Európy. Záujem zákazníkov zo susedného Poľska díler nezaznamenal, podľa jeho slov sa teraz veľmi neoplatí nakupovať automobily ani našincom v Poľsku. Najbližšie predajné a servisné miesta sú v Prešove, Košiciach a Liptovskej Štiavnici, každý z nich teda obhospodaruje dostatočne veľký región.

## RADOSŤ

Ku každému zákazníkovi pristupuje Tomáš Šulák individuálne. „Snažím sa vždy najprv využiť, čo zákazník od auta očakáva, na čo ho potrebuje, čo s ním chce robiť. A na základe toho mu potom napasovať produkt, ktorý bude spĺňať jeho požiadavky a túžby," hovorí. Kúpou Subaru si podľa neho ľudia robia radosť, ide najmä o emócie. Aj preto klientom nevnučuje auto, ktoré by chcel predáť on, ale snaží sa, aby naplnil pred-

Autá vie díler Subaru v Poprade zákazníkom dodať do dvoch až troch týždňov.



Ku každému zákazníkovi pristupuje Tomáš Šulák individuálne.



Najväčší záujem majú klienti o modely Forester a Outback.

stavu zákazníka. Autor článku takýto prístup zažil v praxi, keď majiteľ TS CAR presvedčal rodinného známeho, že jeho športovému naturelu a aktívnemu životnému štýlu bude vyhovovať viac Forester ako Outback, hoci na druhom spomínanom modeli by zarobil viac. Tomáš Šulák však nenaháňa drobné. „Som šťastný, že môžem robiť ľuďom radosť“.

# Feng Šuej

## Tajomstvo bohatstva

Text: Vladimíra Dutková-Mináčová



### O BOHATSTVE ROZHODUJE JUHOVÝCHOD

Osem svetových strán reprezentuje v priestore osem oblastí života. Váš juhovýchod a tiež ľavý zadný roh celého priestoru, je zrkadlom vašej finančnej situácie. Každý analytik feng šuej by si podľa toho, ako váš juhovýchod vyzerá, veľmi rýchlo prečítal, ako na tom ste. Juhovýchod ľahko zameriate od stredu priestoru aj celkom obyčajným kompasom. Každý svetovej strane patrí 45 stupňový výsek. Aký je ten teda váš juhovýchod? Máte tam červenú alebo oranžovú farbu? Priveľa kovových predmetov? Smola. Vaše zisky asi nebudú najlepšie. Máte tam naopak veľa zelenej či modrej, drevený nábytok, kvety alebo akvárium? V tom prípade sa vám určite darí.

### DREVO, DREVO A ZAS LEN DREVO

Áno. Drevo je najlepší recept na peniaze. Čím viac dreva v juhovýchode, tým viac peňazí. Juhovýchod totiž patrí elementu dreva. Drevo samozrejme v prenesenom zmysle predstavuje kvety, kríky, stromy, ktoré symbolizujú expan-







ziu a rast, ale tiež prispôsobivosť a pevnosť. Aké drevo teda použiť v priestore? Akékoľvek. Interiérové rastliny, rezané kvety vo váze, drevené dekorácie, misky, škatuľky, bambusy, prútené košíky, ale aj obrazy so symbolikou vody a dreva (les, lúka, strom, kvety...) a samozrejme drevený nábytok.

#### FARBY A MATERIÁLY

Nábytok v tmavších odtieňoch dreva je do juhovýchodu ideálny. Farbám stien prospejú odtiene modrej (symbolizujúcej vo-

du) či zelenej (predstavujúcej drevo), prípadne zemité odtiene. Takáto farebná škála sa vzťahuje aj na doplnky, vítané sú samozrejme drevené. Pri výbere sedačky sa môžete držať zemitých farieb, juhovýchodu prospeje aj čierna či modrá sedačka a ak máte chuť experimentovať, skúste pokojne aj zelenú. Okrem farieb, môžeme priestor doplniť aj vhodnými vzormi – motívmi kvetov, stromov či listov na doplnkoch, záclonách, vankúšoch, lampách, aplikáciami interiérových nálepiek a podobne.

#### MINCE, KAMENE, ŠPERKY...

Podobné priťahuje podobné. Ak chcete svoje bohatstvo znásobiť, umiestnite do juhovýchodu čokoľvek cenné. Môžu to byť peniaze, šperky, ale aj symbolické akcenty ako čínske mince, sošky zvierat vyobrazených s peniazmi (had s juanom, žaba s mincou...), stromček šťastia, ale tiež misky hojnosti s ovocím či s orieškami. Zvláštnou kapitolou sú vzácne kamene – polodrahokamy, ktoré sú nielen symbolom bohatstva, ale svojimi vibráciami aj harmonizujú a ozdravujú priestor, preto môžu juhovýchodu iba prospieť.

#### KVETY A VODA

Juhovýchodu a peniazom prospievajú predovšetkým kvety – čím väčšie, zdravšie a pevnejšie, tým lepšie. Ak budú vaše kvety prinášať plody, aj vaše financie sa budú množiť. Ak vám nedostatok miesta nedovolí roz-



**V prudkom rozpore s energiou dreva je energia ohňa, preto sa na juhovýchode vyvarujeme krbu či kuchyne, a tiež všetkých odtieňov červených farieb. Drevo je v rozpore aj s elementom kovu (kov osekáva drevo a v prenesenom zmysle aj finančné možnosti), a tak kovové dekorácie v tomto sektore rovnako neumiestňujeme.**



mach „záhradky“ na juhovýchode, skúste tam umiestniť aspoň subtílné bambusy vo váze, ktoré sa zmestia všade. Samy osebe majú veľmi silnú symboliku – v Ázii sú potravou i ochranou, ich výhonky sa dajú jesť, z ich dreva sa robí nábytok, aj pevné lešenie, prežijú veľké suchá i obdobia dažďov, ich drevo je jed-  
no z najodolnejších. Takto podobne sa potom môže dariť aj vašim peniazom. V cykle piatich elementov podporuje ele-  
ment dreva voda, ktorá mu pomáha rásť. Vodu môžete do ju-  
hovýchodu aplikovať napríklad v podobe fontánky alebo akvá-  
ria. Obe určite rozprúdia energiu juhovýchodu, a tým rozhybu  
i vaše financie.

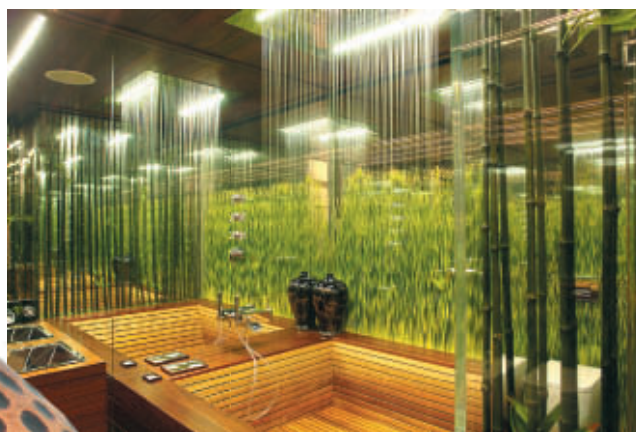


### ČO MÁTE NA STENE?

Symboly, ktoré máme okolo seba, nás dennodenne ovplyvňu-  
jú. Obrazy, fotografie, sošky, doplnky... to všetko môže vplývať  
na danú oblasť života v pozitívnom aj negatívnom zmysle. Do  
juhovýchodu nie sú vhodné obrazy s kovovým rámom ani tie,  
ktoré obsahujú priveľa červenej farby či symboliku ohňa. Na-  
opak, veľmi vhodné sú obrazy prírody, lesa, zdravých stromov,  
plodov, kvetov a rozkvitnutých lúk, či obrazy s motívom vody.  
Všimnite si aj luster na stropе a uprednostnite lampy z prírod-  
ných materiálov. Pozor na dostatok svetla v priestore, ktoré je  
podstatné pre plynulý tok akýchkoľvek energií.

### PENIAZE ALEBO LÁSKA?

Veľmi zjednodušene možno povedať, že podľa feng šuej exi-  
stujú dva typy priestorov. Priestory, ktoré podporujú peniaze  
a priestory, ktoré podporujú vzťahy. Závisí to od toho, kde sú  
umiestnené vchodové dvere. Čomu sa teda vo vašom živote  
darí lepšie? Peniazom alebo láske? Priestor, v ktorom bývate,  
ste si pravdepodobne vybrali aj preto, aby ste si vyriešili jednu  
alebo druhú oblasť života. Nelámte si hlavu, ak vám nejde prá-  
ve to, po čom momentálne túžite. Úlohou feng šuej je zhar-  
monizovať priestor tak, aby každá oblasť života mala svoje  
plnohodnotné miesto. A tak môžete mať v rovnováhe vzťahy  
aj peniaze. Stačí rozhybať toky energií... a usmerniť tie v pri-  
store, ale aj tie vo vás samých.





**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

# NAJLEPŠIE JAZDÍ SUBARU!



**SUBARU**

*Confidence in Motion*

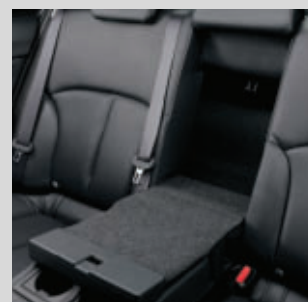
# 5,9 l/100 km

SUBARU BOXER DIESEL

# LEGACY



Kombinovaná spotreba: 5,9 l/100 km | Emisie 156 g/km. Ilustračné foto.



**MIKONA**  
.....on the road

Mikona s.r.o. – autorizovaný importér Subaru, Bratislava  
tel.: 02 / 48 20 22 33, e-mail: subaru@mikona.eu

[www.subaru.mikona.sk](http://www.subaru.mikona.sk)