

DRIVE

magazín



SUBARU.

Confidence in Motion

zima/ jar 2013

JANO BALÁŽ

Elán je o životnom
postoji



NOVÝ FORESTER

VŠETKO O ŠTVRTEJ
GENERÁCII BESTSELLERU

TRAJA MUŠKETIERI

ŠTYRI SUBARU
V RODINNEJ FIRME

SUBARU XV

nový mestský crossover

X-KRÁT VIAC AUTA



SUBARU

Confidence in Motion

XV Od 21.690 €
TERAZ V DARČEKOVOM BALENÍ

- ✓ metalíza
- ✓ zimné kolesá
- ✓ financovanie



s 0% navýšením *



Kombinovaná spotreba: 5,6 – 6,5 l/100 km, emisie CO₂: 146 – 151 g/km. Ceny sú vrátane 20 % DPH. * Zvýhodnené financovanie úverom na tzv. tretiny cez VB Leasing SK, spol. s r. o. Ponuka zahŕňa aj zvýhodnené havarijné a PZP poistenie v mesačných splátkach. RPMN do 5,13 % (vrátane havarijného a PZP poistenia). Ilustračné foto. Technické parametre a výbavy vozidla nájdete u autorizovaných partnerov Subaru a na www.subaru.mikona.sk





Plňme si sny, kým je čas

Milí čitatelia,

keď som v jedno daždivé popoludnie zaparkoval oranžovú popísanú XV pri nemenovanom motoreste menšieho okresného mesta, pristúpil ku mne neznámy muž. „Môžem si pozrieť auto?“ spýtal sa sympatický pán v strednom veku. Ukázalo sa, že je veľkým fanúšikom Subaru a že táto láska už nie je iba platonická. Manželke totiž práve objednal crossover XV a o pár dní už malo byť auto doma.

„Splnil som jej krásny sen,“ dodal bez toho, aby vedel, s kým hovorí. Jednoducho, stretli sa dvaja ľudia, ktorých spojila vášeň pre rovnakú značku áut. Nebolo to po prvý raz, kedy som zaznamenal takúto náklonnosť k vozidlám, ktoré predávame. Naštartoval som, vyrazil na cestu, no stále mi hlave zneli slová o plnení snov. Také výnimočné v čase, kedy sa na nás zo všetkých strán valili strašidelné správy. O konci sveta, ktorý aj tak neprišiel, o xy kríze (doplňte si, čo chcete), o kriminalite, vraždách, krachoch firiem i vzťahov celebrit. Niekedy stačí naozaj málo a deň je krajší. Je to úplne jednoduché: sny si treba plniť, veď prečo by sme inak žili? Neodkladajme ich niekde do zaprášených poličiek mysle, veď celkom nečakane môže prísť chvíľa, kedy už bude neskoro...

Vážení priatelia,

priaznivcov a majiteľov Subaru spája nielen plnenie si snov. Je tu aj niečo ďalšie. Moderný životný štýl, mnoho aktivít v práci i mimo nej a pocit životného naplnenia. Či je to skladateľ, muzikant a spevák Jano Baláž zo skupiny Elán, televízna reportérka Drahu Dobrovicsová, otec a synovia Sýkorovci z rodinnej firmy v Žiline alebo martinský lekár Miloš Jeseňák – všetci svoju prácu milujú, venujú jej maximum a sú v nej úspešní.

Veľmi ma teší, že rodina Subaru sa neustále rozrastá o ľudí, ktorí majú čo dať či povedať iným: či už svojou hudbou alebo profesionalitou. A je úplne jedno, či je to desať miliónov poslucháčov albumov, milión televíznych divákov alebo tisícky či stovky spokojných pacientov a klientov.

Na záver by som vám poprial pohodu pri čítaní nového vydania nášho magazínu, veľa šťastných kilometrov v novom roku a nezabudnite, že každý splnený sen sa počíta. Aj ten najmenší ☺. Zdravím každé Subaru.

Rastislav Crkoň

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

obsah

THINK

- 5** News
- 8** Essen Motor Show
- 58** Hot News

FEEL

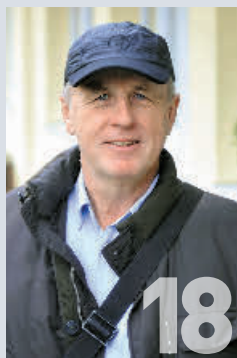
- 16** Po stopách Štefánika
- 18** Jano Baláž o Eláne aj motoršporte
- 28** Drahu Dobrovicsová: televízna reportérka a jej Forester
- 32** Traja mušketeri a štyri Subaru vo firme
- 38** Lekár Miloš Jeseňák o XV, ale aj o imunite
- 44** Pol roka s Treziou: výherca si ho užil
- 50** Japonský týždeň na Slovensku
- 52** New York na vlastnú päsť
- 56** Feng šuej a sláva

DRIVE

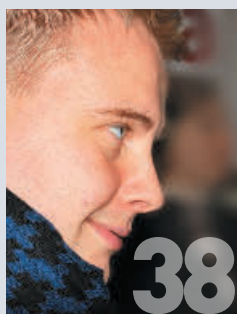
- 10** Subaru Forester: všetko o štvrtej generácii
- 24** Subaru BRZ: test športového kupé

SERVICE

- 27** Fotohádanka
- 31** Financovanie s nulovým navýšením
- 35** Zarobíte na poplatkoch
- 36** 20 rokov Mikona Group
- 41** Nový web Subaru
- 42** Servis: zvolte si kvalitu
- 46** Zimné originálne príslušenstvo
- 48** História: nové trendy v 70. rokoch



18
Jano Baláž
o Eláne aj
motoršporte



38
Lekár Miloš Jeseňák
o XV, ale aj o imunite



52
New York
na vlastnú päsť



8
Essen Motor Show



44
Pol roka s Treziou: výherca si ho užil



28
Televízna reportérka a jej Forester

DRIVE
magazín



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

Ročník V., vydanie zima/ jar 2013

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

Foto na obálke: Vladimír Benko,
neoznačené foto: Subaru a archív

Grafika, DTP a pre-press:
X.O. Graphics, s.r.o., Kocelova 15, 821 08 Bratislava

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

Ocenenie pre BRZ

Športové kupé Subaru BRZ získalo Osobitnú cenu v rámci vyhlasovania Auta roka 2012-2013 v Japonsku. Osobitná cena sa udeľuje ako uznanie automobilu, ktorý mal v danom období najvýznamnejší vplyv na motoristickú verejnosť.

Porota japonského COTY vyberala nositeľa ceny zo všetkých osobných vozidiel, ktoré boli uvedené na japonský trh v období od 1. novembra 2011 do 31. októbra 2012. Jury je zložená predovšetkým z expertov na automobilový priemysel a novinárov. Subaru BRZ sa na domácom, japonskom trhu stretlo s veľkým úspechom. Kupé s pohonom zadných kolies posunulo pôžitok z jazdy na úplne novú úroveň, pričom prinieslo výnimočnú ovládateľnosť, danú nízkym ťažiskom vďaka použitiu plochého boxer motora.



Vítazstvo v Design Challenge



S konceptom vozidla SHARC (Subaru Highway Automated Response Concept) vyhralo Subaru súťaž Design Challenge na Los Angeles Auto Show 2012.

Počas každého z uplynulých deviatich rokov, kedy sa Design Challenge konala, bola vždy vyhlásená iná téma. Dizajnové štúdiá automobiliek tak mohli predviesť svoje kreatívne schopnosti, súťažiť medzi sebou a zároveň dať automobilovému priemyslu nové impulzy v smerovaní dizajnu.

V roku 2012 bolo témou Diaľničné hliadkové vozidlo pre rok 2025. Zadaním bolo navrhnuť ultimatívne vozidlo presadzujúce zákon v dynamickom prostredí roka 2025. Subaru prihlásilo koncept SHARC (okrem skratky názvu ide aj o slovnú hračku, shark = angl. žralok), patrolujúci na hypotetickej vnútroostrovej diaľnici Paradise Highway na Havaji. A úspešne, keďže sa koncom roka 2012 dostalo do úzkej nominácie šiestich finalistov. Vytvor tímu Subaru Global Design nakoniec súťaž aj vyhral.

SHARC vyhovuje prísnyh havajským normám pre ochranu životného prostredia UltraGreen, pričom využíva obnoviteľné zdroje energie. V súlade s trendom na razantné znižovanie nákladov na diaľničné hliadky navyše Subaru navrhlo autonómne vozidlo, ktoré nepotrebuje tradičnú policajnú posádku.

Subaru má najspokojnejších zákazníkov



Subaru je v Nemecku značkou s najspokojnejšími zákazníkmi. To je výsledkom prieskumu AutoMarX 2012, v ktorom nemecký autoklub ADAC hodnotil 33 najvýznamnejších značiek na trhu. Do úvahy pritom bral hodnoty ako imidž značky, trhovú silu, spokojnosť zákazníkov, kvalita automobilov, ohľaduplnosť k životnému prostrediu či bezpečnosť.

Subaru skončilo jasne na prvom mieste v hodnotení kvality servisu s priemernou známkou 1,23 podľa školského hodnotenia. V kategórii Spokojnosť zákazníkov, kde ADAC hodnotil autá prostredníctvom rozhovorov s 20 000 vodičmi, Subaru takisto jednoznačne vyhralo so ziskom 80,41 bodu zo 100 možných.

Dobrou správou pre majiteľov Subaru je zásadný vzostup zostatkových hodnôt ich automobilov. Keď ich budú predávať ako jazdené, získajú viac. Subaru sa posunulo o päť miest, z vŕňajšieho dvanásteho na siedme, ide teda o značku so siedmou najvyššou zostatkovou hodnotou vozidiel na nemeckom trhu!

Subaru si podstatne polepšilo aj pri hodnotení ekonomiky prevádzky. V tomto kritériu sa v rebríčku vyškríabalo z vŕňajšieho dvanásteho na piate miesto. ADAC pritom nevychádzal z pocitov ľudí, ale z výsledkov svojich vlastných striktných testov.

FHI expanduje do Číny

Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI) nie je len výrobcou automobilov Subaru. Pre rozvoj predaja svojich priemyselných strojov, generátorov a čerpadiel otvoril japonský koncern predajné zastúpenie v Číne.

Sídlo spoločnosti Subaru Industrial Power Products of China Co., Ltd. (SIPC), ktorá formálne vznikla v spolupráci s Toyota Tsusho (majetkový podiel 75:25) v auguste 2012, otvorilo koncom novembra svoje kancelárie v čínskej metropole Šanghaji. SIPC má za úlohu rozšíriť predajnú sieť pre priemyselné produkty FHI, zlepšiť servisnú sieť vrátane distribúcie náhradných dielov a stať sa základňou pre spoluprácu s čínskymi firmami. Cieľom je dodávať produkty do priemyselnej prvovýroby. Čínsky trh považuje FHI za veľmi dôležitý vzhľadom na jeho vysoký rast. Aj v strednodobom pláne rozvoja Motion-V mu patrí významné miesto. Popri domácom japonskom a americkom trhu sa má stať tretím pilierom koncernu.

Sezóna zimných tréningov



S príchodom snehu a mrazov sa začala tá práva sezóna pre automobily Subaru s pohonom všetkých kolies. Vodiči, jazdci na modeloch značky, si môžu svoje zručnosti zlepšiť na zimných tréningoch na ľade a snehu. Trénovať sa dá v rakúskom Thomatali, nachádzajúcom sa pri Salzburgu. V spolupráci s autoklubom ADAC tam Subaru realizuje od roku 2008 tréningy Snow & Action.

Skutočnú rely na snehu môžu majitelia Subaru zažiť vo fínskom Ivalo, kde Subaru spolupracuje s legendou rely Arminom Schwarzom. Tréningy Ice & Action s týmto majstrom volantu sú veľkou knihou ovládania auta v extrémnych podmienkach, čo umožňuje oveľa lepšie reagovať na krízové situácie v bežnej premávke. Jazda na snehu nie je len o zábave. Inštruktori, medzi

ktorými sú aj majstri Nemecka v rely 2011 a 2012 Sandro a Mark Wallenweinovci, učia na modeli WRX STI, ako sa dá auto ovládnuť aj v naozaj hraničných situáciách. Ostrá jazda v zákrutách či slalomová dráha preveria zručnosti účastníkov, no zároveň ukazujú, kam až siahajú schopnosti symetrického pohonu všetkých kolies.

Subaru USA so 6-miliónovým rekordom

Šesť miliónov automobilov už predalo Subaru v USA. Tempo Subaru of America sa zvyšuje: kým prvý milión pokorilo za 16 rokov, pri súčasných predajoch pribudne siedmy milión predaných Subaru v nasledujúcich troch rokoch.

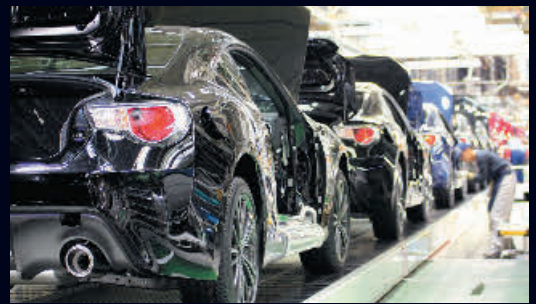
Subaru of America už štyri dekády predáva autá lojálnym a nadšeným americkým zákazníkom. Je zaujímavé, že 96 percent Subaru, predaných počas uplynulých desiatich rokov, stále jazdí. V americkom prostredí rýchlej obmeny vozidiel to svedčí o životnosti a kvalite Subaru, ale aj o vzťahu ich majiteľov ku svojim autám.

Subaru je jedinou značkou na trhu USA, ktorá zaznamenala päť rokov nepretržitého sa-

tu predaja v krízovom období rokov 2008 – 2012. Z hľadiska predajov rekordný rok 2011 pokorila už v októbri 2012, čo jej dalo dvojmesačný priestor na vytvorenie nového rekordu.



Produkcia na vlne rastu



Výroba automobilov Subaru rastie už 13 mesiacov za sebou, a to ako v domácom Japonsku, tak aj celosvetovo. Október 2012 bol z hľadiska výroby v Japonsku historicky najsilnejším mesiacom. Produkcii ťahá silný dopyt po najnovšej generácii modelu Impreza.

Výroba osobných vozidiel značky Subaru za prvých desať mesiacov roka 2012 stúpila celosvetovo o 40 % na viac ako 627 000 vozidiel. Takisto o 40 % sa zvýšil export áut vyrobených v Japonsku, pričom aj predaje na domácej pôde značky rástli o 15 %.

Good Design Award pre Imprezu a XV



Cenu za dobrý dizajn, Good Design Award 2012, získali nová, štvrtá generácia Subaru Impreza a crossover Subaru XV. Ocenenie udeľuje Japan Industrial Design Promotion (JDP). XV je okrem tejto ceny nominované i na ocenenie Good Design Special Award.

Pri modeli XV porotcovia dizajnových cien japonského priemyslu vyzdvihli jasné vyjadrenie kréda Fun to Drive, čiže radosť z jazdy, ktorá je neoddeliteľnou súčasťou vnútorných hodnôt automobilu, ako aj atraktívny dizajn, ktorý je novým typom kreatívneho stvárnenia vozidla ty-



pu crossover. Unikátne disky kolies skvele korešpondujú s karosériou, čo dáva autu vlastný charakter, no zároveň nerozlučne spätý so značkou Subaru. Štvrtá generácia Imprezy zasa prináša atraktívny solídny dizajn, ktorý na väčšom rázvoze umožnil zväčšiť vnútorný priestor.

Impreza i BRZ špičkou v bezpečnosti



Nová generácia Subaru Impreza uspela v japonských nárazových testoch na maximum a získala päťhviezdičkové hodnotenie v rámci Japan New Car Assessment Program (JNCAP), obdobe európskeho Euro NCAP.

Na rozdiel od európskych testov sa v Japonsku preveruje aj bezpečnosť pri čelnom náraze s plným prekrytím. Nasleduje náraz s čiastočným prekrytím, bočný náraz a test ochrany hlavy a nôh chodca.

Päť hviezdíček si okrem Imprezy v Japonsku pripísali aj Forester, Legacy a Exiga, pričom všetky získali Grand Prix za excelentnú úroveň bezpečnosti.

Nové Subaru BRZ zasa dostalo najvyšší možný rating v amerických nárazových testoch. S najvyšším hodnotením stupňom „dobrý“ uspelo pri čelnom i bočnom náraze, ochrane posádky pri prevrátení vozidla i pri náraze do zadnej časti automobilu.

Subaru tak aj naďalej zostáva jediným automobilovým výrobcom s ocenením 2012 IIHS TOP SAFETY PICK pre všetky svoje modely. Ocenenia TOP SAFETY PICK udeľuje inštitút Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), ktorý v USA realizuje crash-testy podobne ako Euro NCAP v Európe, avšak s vyššou náročnosťou.



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, venujte 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 alebo na adrese **MIKONA, s.r.o., DRIVE** magazín, Rožňavská 30/a, 821 04 Bratislava.

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

FHI na výstave leteckého priemyslu



Koncern Fuji Heavy Industries (FHI) je významným producentom leteckej techniky. Aj preto bol jedným z najvýznamnejších vystavovateľov na medzinárodnej výstave Japan International Aerospace Exhibition 2012 v meste Nagoja.

FHI Aerospace Company smeruje k postaveniu kľúčového dodávateľa svetového leteckého priemyslu. Aj preto svoju expozíciu postavila pod sloganom vynikajúcej kvality, ale zároveň výborného pomeru kvalita/cena.

Zaujímavosťou výstavnej plochy bol model centrálnej sekcie trupu Boeingu 787, zmenšený v mierke 1:10. V pôvodnej veľkosti by sa len ťažko zmestil na výstavnisko. Priehľadný model umožnil zoznámiť sa s konštrukciou tohto základného komponentu lietadla, ku ktorému sa pripájajú krídla, podvozok a trup.

Návštevníci si mohli vyskúšať i letecký simulátor, ktorý vyvinulo FHI spolu s Tokijskou univerzitou, pričom mohli aktivovať ďalší produkt výrobcu Subaru, inteligentný systém autopilota. FHI vystavil i svoj systém na detekciu štruktúrnych poškodení lietadiel, ktorý je zásadný pre bezpečnosť leteckej dopravy. Ďalším zaujímavým exponátom bol ľad odpudzujúci povrch, ktorý zabráňuje namrznaniu lietadiel tým, že extrémne odpuďzuje vodu vo všetkých jej skupenstvách. Aby sa návštevníci mohli presvedčiť o jeho dokonalom fungovaní, FHI jeho účinnosť demonštrovalo vo veternom tuneli.

**Raritný superšport WRX STI S206
Nürburgring Challenge Edition, ale aj kupé
BRZ v unikátnej verzii Speed Metal Red
ukázalo Subaru na decembrovej Essen
Motor Show 2012.**

Essen



Najväčšou atrakciou výstavnej expozície, ktorá pritiahla nielen pozornosť fanúšikov značky a priaznivcov motoristického športu, bol superšport WRX STI S206. Modelový variant, ktorý bol doteraz dostupný len v Japonsku, sa stane zberateľským unikátom: pre celý svet bude vyrobených len 300 kusov. Motor auta zo seba vypumpuje výkon 235 kW (320 k), maximum krútiaceho momentu je na úrovni 431 Nm.

Ešte menej – presne 100 kusov, sa vyrobí z limitovanej edície WRX STI S206 Nürburgring Challenge Edition, ktorú takisto v decembri vystavilo Subaru na Essen Motor Show. Do tohto superšportu značka integrovala technické highlighty z WRX STI, ktoré vyhralo 24-hodinovku na Nürburgringu v triede SP3T. Strecha a zadné krídlo sú z karbónu, čo viedlo k nižšej hmotnosti vrchnej časti auta a k zníženiu ťažiska.

Optickému vzhľadu S206 dominuje užší predný spojler, obrovské blatníky a novo tvarovaný zadný spojler. Športový look dopĺňajú 19-palcové disky BBS so športovými pneumatikami Michelin Super Sport rozmeru 245/35. Podobne ako súrodeneц WRX STI, aj S206 dýcha cez veľký otvor na prednej kapote, ktorá je kvôli nižšej hmotnosti vyrobená z hliníka.

WRX STI SHOWCARS

Subaru na Essen Motor Show vystavilo aj dva špeciálne modely WRX STI. Už v tejto verzii dávajú vodičovi do rúk skvele využiteľných 300 koní (220 kW) výkonu a 407 Nm krútiaceho momentu. To znamená šprint z nuly na stovku za 5,2 sekundy a maximálku 255 km/h, pričom permanentný pohon všetkých kolies zvláda všetky kritické situácie.



Toto Subaru BRZ je rýchle ako speed metal a ostré ako červená paprička. Ved' sa aj volá Speed Metal Red.

Dva essenské showcars sa líšili počtom dverí: jedno malo štyri a druhé päť, pričom štvorverový sedan WRX STI sa predstavil pod heslom Back to the Roots, čiže návratu ku koreňom. V modrej farbe, typickej pre WRC, ale tentoraz v matnej povrchovej úprave sa estéičko pred návštevníkov postavilo v zlatých 18-palcových diskoch BBS. Športový akcent interiéru dopĺňali špeciálne sedadlá Recaro, potiahnuté kombináciou kože a alcantary. S nimi farebne ladili koberčky i dekorácie interiéru v zlatej farbe. Drsný zvuk pohonného ústrojenstva doplnil športový výfuk KKS Performance, ktorého orchester v kabíne skvele dirigoval nainštalovaný obrovský subwoofer. Celé oblečené do matnej sivej fólie, so strechou vo farbách cieľovej vlajky a s divokým chaosom tvarov a farieb na spätných zrkadlách i prednej maske sa predstavilo päťverové STI. Názov Rockabilly JDM sedel tejto kreácii ako uliaty, nálepky Stickerbombing okupovali aj zadné partie auta. Zabudované

Motor Show

320 KONÍ A SPEEDMETALOVÝ NÁREZ



Vyčnieva vysoko z radu: matná červená celofólia, ešte tvrdší športový podvozok a 19-palcové disky sľubujú pastvu pre oči i adrenalín za volantom.



Divočina na pohľadanie: päťdverové WRX STI Rockabilly JDM v matnej sivej fólii po nálete Stickerbombingu.

športové pružiny a tlmiče z originálneho príslušenstva Subaru niesli 19-palcové kolesá z ľahkých zliatin. V kabíne nechýbala najmenejšia koža a alcantara, ale ani originálna detská sedačka SUBARU DUO ISOFIX PLUS. O psychickom stave dieťaťa po jazde v 300-koňovom STI nikto nič nehovoril, možné sú dve alternatívy: žalúdočné problémy alebo absolútne nadšenie.

PÁLIVÉ A PIKANTNÉ: BRZ SPEED METAL RED

Brutálne rýchle tempo bicích, ostré gitary a melodický spev. Hudobný štýl Speed Metal, ktorý bol v 80. a 90. rokoch minu-

lého storočia v Nemecku veľmi populárny najmä vďaka kapele Helloween, našiel svoju reinkarnáciu. Prišla v športovom kupé Subaru BRZ Speed Metal Red. Matne červené celofólie a 19-palcové disky (štandardne 17 palcov) dávajú osobitnú auru vzhľadu, športové pruženie pritvrdilo už tak dosť tvrdý podvozok, zadný difúzor zvýšil aerodynamický prítlak. Akusticky sa športový charakter prejavuje cez výfuk KKS, v interiéri dotvárajú charakter auta doplnky z červenej kože a alcantary.

Na takmer 400 m² výstavnej plochy predstavilo Subaru fanúšikom áut a tuningu aj upravené modely XV, Forester či Legacy so športovým dizajnom. V centre expozície bol Subaru-Show-Truck, na výstave pripravila značka aj Subaru Days špeciálne pre svojich priaznivcov.



V kabíne BRZ podčiarkujú ostrý charakter doplnky z červenej kože a alcantary.



Štvordverové WRX STI sa predviedlo v typickej modrej, ale s matnou povrchovou úpravou a zlatými doplnkami na karosérii aj v kabíne.



Pneumatiky Dunlop SP Sport obuté na zlatých diskoch BBS s priemerom 18 palcov.



Držia a nepustia: modro-čierne sedačky Recaro čalúnené kožou a alcantarou.

Srdcový kráľ



Nový režim X-MODE, turbomotor s priamym vstrekaním paliva, ale najmä viac priestoru a jazdné vlastnosti, vybrúsené k dokonalosti ako diamant. A, samozrejme, celkom nový dizajn karosérie a interiéru. Držte si klobúky, prichádza nový Forester.

Štvrtá generácia najobľúbenejšieho modelu značky síce príde na slovenský trh až na jar, oficiálne predstavenie však už absolvovala v domácom Japonsku a na dôležitých trhoch v Číne a v USA.

Zosilnená štruktúra karosérie prináša vyššiu úroveň ochrany posádky, jej vysoká tuhosť je zárukou komfortu jazdy. V spojení s excelentným podvozkom, ktorý využíva výhody ďalšieho

vývojového stupňa symetrického pohonu všetkých kolies, ponúka nový Forester aj špičkovú aktívnu bezpečnosť.

NOVINKA: X-MODE

Novinkou pri Foresteri je systém X-MODE, ktorý bol vyvinutý špeciálne pre jazdu v teréne. Vodičovi uľahčuje riadenie auta po nerovnom či šmyklavom povrchu, pričom sa aktivuje veľmi jednoducho: stlačením tlačidla, a to pri rýchlosti do 40 km/h. Systém X-MODE prispôbí prácu motora, prevodovky a stabilizačného systému VDC terénnym podmienkam, pričom dokáže nasimulovať viacero typov povrchov. Vodič je

o aktuálnych zásahoch elektroniky informovaný prostredníctvom multifunkčného displeja.

Súčasťou systému X-MODE je aj kontrola zjazdu zo svahu, ktorá umožňuje udržiavať konštantnú rýchlosť zásahmi brzdového systému. X-MODE na rozdiel o iných systémov dokáže efektívne pribrzďovať každé koleso osobitne podľa aktuálnej potreby. Aj pri zjazde z najstrmších kopcov tak auto vie ísť konštantnou rýchlosťou bez zásahu vodiča.

Novo konfigurovaný je aj elektronický stabilizačný systém VDC, ktorý dokáže zásahmi regulácie jazdnej dynamiky stabilizovať nielen samotné vozidlo, ale aj príves či vozík ťahaný za autom. V prípade núdze zasiahne brzdový asistent, ktorý ubrzdí vozidlo až do úplného zastavenia.



Verzie 2.0X (na snímke) a 2.0D sa v detailoch líšia od výkonného prepĺňaného 2.0XT.



VIAC PRIESTORU

Zmeny v dizajne interiéru boli vedené snahou navodiť pocit väčšieho priestoru, pohodlia či, ak chcete, luxusu. Pozícia sedenia vodiča a spolujazdca sa posunula vyššie, čo zabezpečí lepší výhľad z vozidla. Kabína nového Forestera je priestrannejšia, cestujúci majú viac miesta vo všetkých smeroch, nastupovanie a vystupovanie uľahčujú väčšie otvory dverí. Ich

spodná časť prekrýva bočné prahy, takže ani znečistené vozidlo nezašpiní oblečenie. Jednoduché, ale účelné. Narástli aj vonkajšie rozmery auta: dĺžka je teraz 4595 mm (+ 35 mm), šírka 1795 mm (+ 15 mm) a výška 1697 mm (+ 22 mm). Podstatne väčší je batožinový priestor, ktorý má teraz základnú kapacitu 505 litrov (+ 55 litrov). Otvárať sa bude dať aj elektricky, stačí stlačiť tlačidlo na prístrojovej do-

Športové srdce, ale i masívnosť a sila vyzarujú z tvarov karosérie novej, štvrtej generácie Forestera.



ske či na kľúči. V tomto prípade je k dispozícii aj regulácia výšky otvárania piatich dverí, čo je užitočné pri parkovaní v garáži.

TRI MOTORY

Na začiatku predaja bude Forester k dispozícii s tromi motorizáciami. Model 2.0X bude poháňať benzínový boxer s objemom 2,0 litra a s výkonom 110 kW/ 150 k. Verzia 2.0D využíva dvojlitrový boxer-diesel so vstrekováním common-rail, ktorý poskytuje výkon 108 kW/ 147 k.

Najvýkonnejším agregátom bude plochý štvorvalec s objemom 2,0 litra, avšak s priamym vstrekováním benzínu a prepíňaním twin-scroll turbom. Výkonový potenciál verzie 2.0XT s hodnotou 177 kW/ 240 k a krútiacim momentom 350 Nm sľubuje exkluzívne zážitky z dynamickej jazdy. Priame vstrekovanie paliva do valcov vyvinuli priamo inžinieri Subaru, nepochádza od žiadneho externého dodávateľa. Zlepšilo účinnosť

spaľovania, čo prinieslo vysoký výkon a nízku spotrebu. K výkonu i krútiacemu momentu prispieva i novo vyvinuté twin-scroll turbo s vynikajúcou odozvou aj v nízkych otáčkach. Pre túto špičkovú motorizáciu vytvorilo Subaru aj osobitný dizajn, ktorý podčiarkuje jej športový charakter. Vysokému výkonu a krútiacemu momentu bola prispôsobená aj automatická bezstupňová prevodovka Lineartronic.

Benzínový motor verzie 2.0X bude kombinovaný so systémom Stop & Go, ktorý šetrí palivo najmä pri mestskej jazde. Ďalšiu úsporu paliva prinesie technické prepracovanie všetkých pohonných jednotiek. Kombinovaná spotreba dieseleového Forestera bude mať hodnotu 5,7 l/ 100 km pri emisiách CO₂ 150 g/km.

Nový Forester je vybavený systémom SI-DRIVE, umožňujúcim meniť nastavenie manažmentu motora a prevodovky. Pracuje v dvoch režimoch – inteligentnom a športovom, pričom pre-

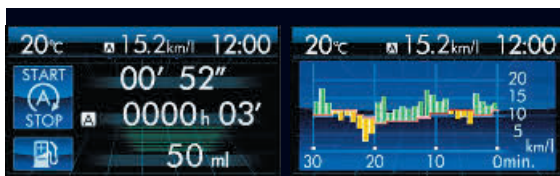
PLNÝ ZÁSAH



Novinkou pri Foresteri je systém X-MODE, ktorý bol vyvinutý špeciálne pre jazdu v teréne. Vodič je o aktuálnych zásahoch elektroniky informovaný prostredníctvom multifunkčného displeja.



ŠTYRI GENERÁCIE LEGENDY



Multifunkčný displej umožňuje efektívnu kontrolu spotreby, ale i množstva ušetreného paliva vďaka Stop & Go systému.

plňaný model 2.0XT má navyše k dispozícii režim S# (Sports sharp) s voľbou ôsmich stupňov nastavenia.

MASÍVNY, ŠPORTOVÝ A ENERGICKÝ

Prvá generácia Foresteru sa zjavila na automobilových trhoch v roku 1997 a zakrátko si vydobyla výsadné postavenie a ob-



Bezpečnosť nového Foresteru je na špičkovej úrovni. Novinka naplno bodovala v nárazových testoch nezávislej agentúry Euro NCAP, v ktorých získala maximálne päťhviezdičkové hodnotenie.

Ide už o tretí zisk piatich hviezdíček v rade po modeloch Legacy (2009) a XV (2011). Nový Forester výborne skóroval vo všetkých štyroch oblastiach hodnotenia: pri bezpečnosti dospelých cestujúcich, detí, chodcov i pri hodnotení bezpečnostných systémov. Výnimočný je maximálny možný bodový zisk za ochranu všetkých oblastí ľudského tela pri bočnom náraze, pričom predný nárazník Foresteru zasa získal maximálne hodnotenie za ochranu nôh chodcov.

K vynikajúcej bezpečnosti prispieva unikátna prstencová štruktúra karosérie a použitie vysokopevnostnej ocele, čo zvyšuje bezpečnosť posádky pri náraze z akéhokoľvek smeru. Euro NCAP v hodnotiacej správe konštatovalo, že kabína Foresteru poskytuje výbornú ochranu všetkým typom postáv v každej pozícii sedenia. Takisto sedadlá a opierky hlavy skvele chránia pri náraze do zadnej časti auta.

Osobitné ocenenie Euro NCAP získal systém aktivácie airbagu spolujazdca. Ten je štandardne vypnutý, čo umožňuje bezpečné ukotvenie detskej sedačky, obrátenej proti smeru jazdy. Sensory v sedadle aktivujú airbag iba v prípade detekcie cestujúceho zodpovedajúcej veľkosti a hmotnosti.





Pozícia sedenia vodiča a spolujazdca v novej kabíne bola posunutá vyššie. K SUV to predsa patrí, bonusom bude lepší výhľad.

Ľubu predovšetkým svojou schopnosťou poskytnúť jazdný komfort, do tej doby dostupný len pre vozidlá jazdiace po cestách prvej kategórie, aj v oveľa drsnejších terénoch. Všetky tieto atribúty si Forester uchoval počas celých pätnástich rokov svojej existencie. Pridal k nim špičkové jazdné vlastnosti, pokrokové technológie, nízku spotrebu paliva a vysokú úroveň bezpečnosti. Jeho komfortný interiér a nekomplikované ovládanie prvkov riadenia dokáže pritiahnúť pozornosť aj vyznávačov klasických luxusných limuzín. V najnovšej verzii sa konštruktérom podarilo vylepšiť nielen jazdné vlastnosti, ale aj stabilitu, celkovú tuhosť a odolnosť a tiež znížiť hladinu hluku vo vnútri vozidla. Výsledkom práce dizajnérov automobilky je nápaditý tvar štvrtej generácie Foresteru s podstatne lepšími aerodynamickými vlastnosťami a funkcionalitou. V porovnaní so staršími verziami sa karoséria zásadne zmenila. Najmarkantnejšie pôsobí športová čelná maska, ktorá sa hlási k novej dizajnovnej identite značky. O 200 mm dopredu posunutá spodná časť A-stĺpika dodala karosérii eleganciu, no prinies-



Niečo pre pohodlných: piate dvere sa dajú otvárať elektricky, navyše sa dá zaaretovať uhol ich otvorenia. V garáži ich už neoškriete o strop.

la i lepší výhľad z auta. Dizajn prednej časti, panelov dverí či zadných partií vyžaruje masívnosť a energiu. Architektúra blatníkov a diskov kolies je optickou prezentáciou offroadových schopností nového Foresteru.



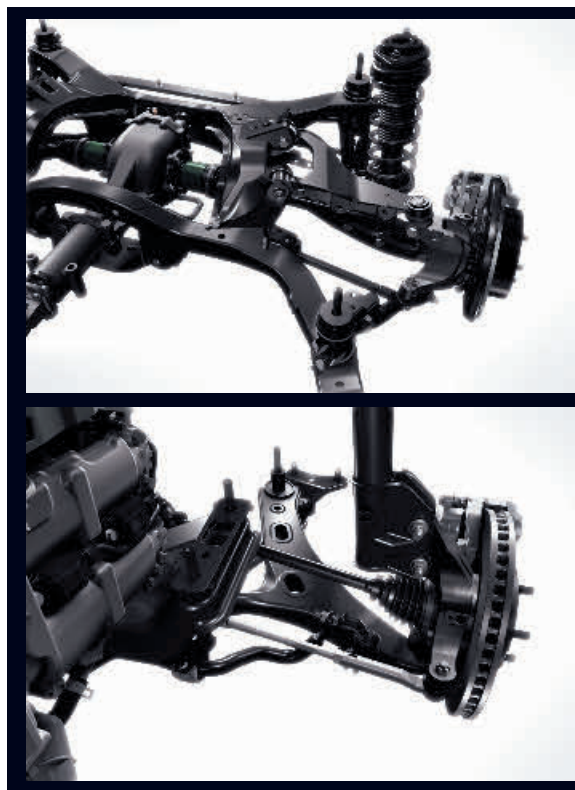
Prekoná vaše predstavy: batožinový priestor je už v základe väčší o 55 litrov, po sklopení sedadiel odvezie, čo chcete.



EXCELENTNÁ JAZDA

Excelentné jazdné vlastnosti Foresteru boli v nastupujúcej štvrtej generácii vybrúsené ako diamant. Nový vývojový stupeň symetrického pohonu všetkých kolies v kombinácii s nízkym ťažiskom vozidla a výborne rozloženou hmotnosťou dáva do rúk vodiča skvelú ovládateľnosť na akomkoľvek povrchu, pričom k vynikajúcemu pocitu z jazdy prispieva aj vysoká tuhosť karosérie.

Snahou konštruktérov bolo zachovať rovnaké jazdné vlastnosti tak na kvalitných vozovkách, ako aj v exponovanom teréne tak, aby bol Forester schopný absorbovať jeho nerovnosti. Museli teda popracovať na zvýšení tuhosti kľúčových



Excelentné jazdné vlastnosti Foresteru boli v nastupujúcej štvrtej generácii vyladené do dokonalosti. Výkonné XT má tvrdšie tlmiče a stabilizátory s väčším priemerom.

bodov karosérie i podvozku. Výsledkom ich snaženia je živo reagujúce vozidlo, komfortné riadenie a zníženie hlučnosti, pričom sa podarilo minimalizovať krútenie karosérie. Prepĺňaný model 2.0XT má odlišný podvozok s tuhšími tlmičmi a stabilizátormi s väčším priemerom, čo zabezpečilo lepšiu stabilitu vozidla pri vysokých rýchlostiach, ale aj pri zmenách smeru a prejazdoch zákrutami.



Po stopách Štefánika

Foto: Ing. Ján Mučíčka

Replika ďalekohľadu, s ktorým Milan Rastislav Štefánik pred sto rokmi pozoroval zatmenie Slnka z ostrova Vava'u, je konečne na Slovensku. Zaslúžil sa o to známy cestovateľ František Kele.

O prevoze aspoň jedného z pylónov ďalekohľadu na Slovensko uvažoval František Kele už od roku 2009. „Keďže sa dlhší čas zaoberám osudmi dvoch pylónov na Vava'u, ktoré M.R. Štefánik sám zostrojil ako statívy pre prístroje na pozorovanie Slnka, zorganizoval som spolu s priateľmi výpravu na tento ostrov. Žiaľ, na prepravu pylónov na Slovensko nebola „finančná“ vôľa ani tých najkompetentnejších, aby sa o tomto projekte uvažovalo seriózne a reálne. Na prevoz pylónu by bolo potrebné investovať zhruba dva mesačné platy poslancu Národnej rady SR, za „zlaté padáky“ niektorých odchádzajúcich šéfov štátnych podnikov na jar 2012 by sa dal kúpiť azda aj celý ostrov,“ konštatuje RNDr. František Kele, PhD.

STO ROKOV TICHA

„Sto rokov od významného vedeckého úspechu Milana Rastislava Štefánika na ostrove Vava'u ubehlo v roku 2011 a bolo vhodné si na mieste uctiť pamiatku nášho veľkého krajana. Položiť kvety, pripomenúť si Štefánikovu zásluhu o vznik ČSR, vztýčiť slovenskú štátnu vlajku a aspoň takto vzdať hold veľkánovi nášho národa,“ hovorí známy cestovateľ o svojej polynézskej expedícii.

O tom, či je vhodnejšie pylón, prípadne oba pylóny priviezť na Slovensko alebo ponechať na mieste, kde ich Štefánik pre svoje prístroje postavil, sa však viedla polemika. Známy český astronóm Jiří Grygar hovoril „ponechať“, rovnako aj náš astronóm Vojtech Rušín.

„Rušín bol prvý, ktorý mi povedal, že by stačilo postaviť na Slovensku repliku jedného alebo oboch pylónov. Pri zvažovaní o ich osude treba vziať do úvahy, že Štefánik a jeho pylóny Tonžanom nič nehovoria. Iná situácia je na Tahiti. O pamätník M.R. Štefánika nad Papeete vo Francúzskej Polynézii sa netreba obávať. Silný francúzsky vplyv zabezpečí jeho ochranu. Na Vava'u sú pylóny odsúdené k zániku. S jednou výnimkou – že sa o ne začnú Slováci starať,“ upozorňuje František Kele.



Na slávnostnom odhalení repliky Štefánikovho ďalekohľadu za zúčastnil iniciátor František Kele i minister školstva Dušan Čaplovič (druhý a tretí zľava).



Subaru Outback sprevádzal cestovateľa aj počas prednáškového turné po Slovensku, zameraného na podporu osobnosti M.R. Štefánika.

PYLÓNY KONEČNE NA SLOVENSKU

Aktivity expedície na Vava' u 2011 sa sústredili na renováciu písma na pôvodnej pamätnej doske z roku 1994 a predovšetkým na propagáciu existencie a významu pylónov, čo by pomohlo zvýšiť povedomie Tonžanov o hodnote tejto kultúrnej pamiatky, významnej nielen pre Slovensko, ale aj pre medzinárodnú hviezdársku obec.

„V tejto súvislosti sme odovzdali guvernérovi Vava' u list pána Jána Tataru, predsedu Spoločnosti Milana Rastislava Štefánika. Zároveň sme uskutočnili detailnú technickú dokumentáciu a stiahli originálne nápisy na pylónoch, aby sme na Slovensku vedeli vyhotoviť hodnoverné repliky. Počas komornej slávnosti, na ktorej sme si pripomenuli sté výročie pôsobenia Štefánika na ostrove, sme na jeden z pylónov pripevnili a odhalili pamätnú dosku. Na vršku Paris nad mestečkom Neiafu pripomína obyvateľom Vava' u, ale aj cestovateľom prichádzajúcim sem z celého sveta, historický význam miesta a vzácnosť artefaktu.“

Štefánikove pylóny aj s ďalekohľadom sa nakoniec na Slovensko dostali v podobe repliky, ktorá bola slávnostne odha-



lená v areáli hviezdárne v Malých Bieliciach v júli 2012 za prítomnosti iniciátora Františka Keleho, ale aj ministra školstva Dušana Čaploviča.

Cestovateľ a dobrodruh František Kele je aj priaznivcom lietania.

PREDNÁŠKOVÉ TURNÉ

Nositeľ ocenenia Krištáľové krídlo za celoživotné dielo František Kele, ktorý je autorom a spoluautorom 35 kníh, neustále cestuje po Slovensku so svojim prednáškovým cyklom. Poslucháčom približuje svoje cesty po svete s množstvom fotografií, filmov a tiež knižnou formou. Problém v doprave na jednotlivé podujatia, kde treba so sebou zobrať množstvo prezentačného materiálu a kníh, vyriešila spolupráca s importérom značky Subaru, spoločnosťou MIKONA, s.r.o. Na cestách po Slovensku od roku 2011 sprevádza Františka Keleho vozidlo Subaru Outback.



BESEDY V RÁMCI VÝSTAVY

„M.R. Štefánik – astronóm a diplomat“

14.11. o 16:00

FRANTIŠEK KELE

s filmom
Štefánik od Mont Blancu po Vavau





Klub M. R. Štefánika v Partizánskom

Info na 038/760 30 16,
kulturabn@kulturabn.sk

Superuvoľnený gitarista



Telefón berie najneskôr na druhé zazvonenie, na stretnutie radšej príde skôr a ako bonus si prinesie vynikajúcu náladu. Skrátka, profík každým cólom. Napriek tomu, že patrí medzi najväčšie legendy slovenskej populárnej hudby a nejaké tie hviezdne maniere by si mohol dovoliť. S gitaristom a spevákom skupiny Elán Janom Balážom sme hovorili o hudbe, láske k rodine i k motoršportu, ale i o jeho zážitkoch so Subaru.

A Ako vyzerá súčasný život hudobníka, keď sa často hovorí, že z hudby sa vyžiť nedá? Aký podiel na ňom má hudobná tvorba a aké ostatné aktivity?

Hudba má u mňa niekoľko vektorov. Jeden je skladateľský, druhým je činnosť výkonného hudobníka a ďalším muzikál. Iný biznis až tak neriešim. Vyžitie závisí od toho, aké má človek nároky. Keď je skromný, tak vyžije. Niektorí nevyžije z milióna mesačne, inému stačí desať tisíc – a to myslím v korunách. A niektorí fakíri nepotrebujú nič ☺.

V súčasnosti máte vlastné štúdio. Ako tento projekt vznikol?

Celý život sme chodili skúšať po pivniciach, tak som si povedal, že si postavím vlastnú pivnicu, aby sme mohli cvičiť u nás doma. Keď Vašo Patejdl rušil štúdio v prenajatých priestoroch

v Dúbravke, pretože sa tam začínala výstavba, dohodli sme sa, že ho budeme realizovať u mňa. Malo to dve fázy. Najskôr sme boli v jednej miestnosti, neskôr som k nej priradil časť domu, ktorá bola pôvodne určená na iný účel. Dnes máme k dispozícii štúdio na veľmi dobrej úrovni. Komerčne ho príliš nevyužívam, slúži predovšetkým na naše projekty. Možno v budúcnosti, uvidíme.

Aj v ňom skúšate s kapelou? Potrebujú vôbec takí profesionáli ako vy skúšať?

Samozrejme, keď pripravujeme nové CD, musíme si ho nacvičiť. Pred koncertmi to riešime individuálnou prípravou, potom sa robí spoločný kondičný tréning, na ktorom si celý koncert zahráme jeden či dvakrát za deň, aby človek chytil kondíciu. Naozaj je to skôr o kondícii ako o hudobnom cvičení.

Je to väčšia pohoda skúšať či komponovať doma?

Myslím, že to má jednu výhodu: nemusím sa obliekať, keď idem do práce. Do štúdia idem v tých istých papučkách, v ktorých chodím po dome, zatvorím dvere a som tam 😊.

Ako skladáte hudbu? Niečo vás inšpiruje, alebo pesnička príde sama?

Je to od prípadu k prípadu. Niekedy človek nápad dostane, inokedy sa k nemu dopracuje. Raz mi v hlave zaznie melódia, niekedy si zasa len tak hrám, až kým to nepríde.

Komponujete najskôr hudbu, na ktorú sa potom píšú texty, alebo naopak?

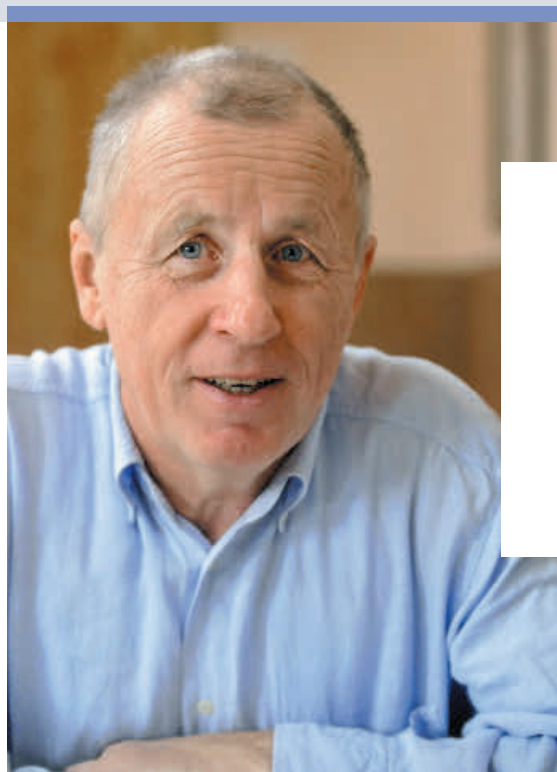
V našom prípade je to približne jedna ku jednej. Keď skladám hudbu na text, musím sa vžiť do jeho nálady tak, aby k nemu sedela. Inak je to veľmi kostrbaté a hoci to ľudia nevedia pomenovať, cítia to.

Spolupracujete s vynikajúcimi textármi, ako je napríklad Boris Filan, ktorý je aj excelentný rozprávač a spisovateľ. On vám najskôr dáva texty, alebo ich píše aj na hudobný podklad?

Celú históriu, čo spolupracujeme, to tiež robí oboma spôsobmi. Pre veľa skvelých pesničiek napísal Boris texty na hotovú hudbu, ale samozrejme aj naopak.

Stretávate sa s kolegami z kapely aj mimo hudobnej spolupráce?

Nikdy sme sa nestretávali v súkromí. Netrpíme „kamarádšaftom“, nechodíme spolu na pivo. Väčšinou sa stretneme buď pri pracovnej príležitosti alebo na podujatí, ak nás spoločne pozvú. Ale že by sme jeden druhého vyhľadávali z vlastnej iniciatívy, to u nás nefunguje a myslím si, že je to dobre. Okrem toho máme každý svoju množinu priateľov a tie sa zďaleka neprekývajú.



„Ľudia si veľmi často pýtajú podpisy a chcú sa so mnou fotiť. Zvykol som si, veď ako hovorí Jožo Ráž, populárna hudba sa bez popularity robiť nedá 😊.“

Máte dve malé deti, ako zvládáte „prácu“ otca rodiny?

Zatiaľ v pohode (tu si Jano Baláž neodpustil neopísateľnú grimasu).

Energie máte dost?

Ale áno. Zatiaľ to zvládame. Je to náročné, deti sú živé a vyžadujú si veľa času, navštevujú veľa tréningov a krúžkov. Dcéra mala v novembri šesť rokov, syn má štyri a pol. Je zažraný do všemožných športov, chodíme spolu na tréningy, ktorých má sedem do týždňa. Je veľmi pohybovo nadaný, všetko, na čo siahne, mu ide skvele, všade, kde sme boli, ho tréneri chceli. Výborne pláva a špičkovu lyžuje - navštevuje lyžiarsky klub, na svahu karvuje s rukou na zemi. Fantasticky bicykluje, dokonca driftuje na bicykli. Úplne vážne. Zabrzdí a ešte ide tri metre na zablokovanej pneumatike 😊. Zároveň má talent na futbal, trénuje vo Venglošovej futbalovej akadémii. S futbalom ma otravoval už od minulého leta, takže som zavolať Jožovi Venglošovi: „Musíš ho vziať, aj keď ešte nemá päť, lebo to s ním nevydržím 😊.“ Dcéra tiež pláva aj lyžuje, ale skôr ju zaujíma výtvarné umenie. Veľmi pekne a veľa kreslí. Teraz začala chodiť na prípravku do hudobnej školy, takže uvidíme, čo z nej bude.

Vediete deti k hudbe?

Netlačím na pílu, pretože hudobné nástroje sa väčšinou učia od šiesteho – siedmeho roku života, kedy sa už deti vedia trochu sústrediť a pochopiť určité vzťahy. Hudba je totiž v niektorých aspektoch ako matematika.

Cítite, že by po vás zdedili hudobné nadanie?

Dcéra si zanôti, syn má zasa dobrý rytmus. Kúpil som im malé detské bubny, máme doma aj klavír, takže sa občas hrajú na muzikantov, uvidíme, či ich to chyti. Samozrejme, zabezpe-

čím im základné hudobné vzdelanie, ale nebudem ich do toho nasilu tlačiť. Nechávame to aj s manželkou na prirodzený vývoj, čo ich bude zaujímať, v tom ich budeme podporovať.

Boli by ste rád, keby išli vo vašich šlapajach?

Keď počúvam, že Škrteľ zarába stotisíc libier za týždeň, tak to muzikantom veľmi nepraje ☹.

Ako vnímate, že dnes si každý stiahne pesničku z internetu skôr, ako vyjde na CD? Voči hudobníkom to nie je férové.

Hudba sa dnes stáva tovarom rýchlej spotreby s krátkou zárukou, všetko smeruje k Warholovým 15 minútam slávy. Vaše skladby sa však hrajú desiatky rokov a stále sú nielen dobré, ale aj populárne. Čím to je?

Počítačové technológie dnes umožňujú každému, nielen muzikantom, kompilovať aké-také produkty, ktoré sa podobajú na hudbu. Používajú samplers, využijú a upravujú celé bloky, poskladajú z toho nejaký rytmus, ktorý na diskotékach stačí. Keď však tieto kvázi hviezdy chcú urobiť koncert, príde naň tridsať ľudí. A na môj koncert ich príde desať či pätnásť tisíc. Rozdiel teda niekde je. Aj preto išli všade vo svete ceny vstu-



Iste, pretože my vytvárame veci, ktoré sa dajú doslova ukradnúť. Keď chcete ukradnúť šaty, musíte sa vlámať do obchodu a ak vás chytia, idete do basy. Za krádeže hudby sa však do väzenia nechodí. Neteší ma to, pretože je to zdroj mojich príjmov. Rádiá si navyše robia žarty z toho, čo zasa na to SOZA. Myslím, že šliapu vedľa, pretože ak by nehrali hudbu, na reklame si nezarobia ani na platy. Je smutné, že sú takí plytkí a povrchní. Autorské práva sú presne také isté ako patentové. A patenty na stroje sa tiež nesmú kradnúť, tak prečo by sa mali kradnúť piesne iba preto, že ich technika umožňuje ukradnúť veľmi jednoducho.

peniek na koncerty veľmi hore, keďže preto, že sa kradne hudba, si hudobníci jednoducho musia niekde zarobiť. A práve na koncertoch sa ukáže, kto je dobrý a kto nie. Meradlom sú ľudia, ktorí na koncert prídu.

Na Elán chodia hufne a publikum s vami nestarne, máte aj mladých fanúšikov. Ako si to vysvetľujete?

Elán je o výpovedi. Nie je len o hudbe, ale aj o postoji k životu v názoroch na riešenie určitých vecí. Ľudia podvedome cítia, že žijeme s nimi a rozmyšľame o veciach, ktorými žijú aj oni. A v našich pesničkách sa to odráža.

Baví vás ešte hrať koncerty?

To áno. Keď na koncerte ľudia šalejú, je to určitá satisfakcia vášho života, že to, čo robíte, robíte dobre a má to odozvu. To je droga.

Životnosť vašej hudby odzrkadľuje aj muzikál Ôsmy svetadiel, v ktorom sú využité vaše piesne. Aká bola vaša skúsenosť s touto formou umenia?

Pre muzikál sme museli hudbu prearanžovať, pričom sme jednotlivé skladby prepracovali a prispôbili ich scenáru. Výsledkom je, že Ôsmy svetadiel má vynikajúci úspech, v rámci Česka i Slovenska sa už odohralo vyše dvesto repríz a stále je vypredané. Zaujímavé je, že záujem oň prejavili z Kórey, Japonska a dokonca aj z Číny, kde by sa mal hrať.

Počúvate hudbu v aute, alebo máte radšej ticho?

Počúvam, ale len rádio. Veľmi zriedka si niečo vypočujem, aj to iba z pracovných dôvodov. Doma som väčšinou zatvorený v štúdiu, no keď mám voľný čas, sledujem televíznu stanicu iConcerts, kde vysielajú živé koncerty.

Aká hudba vás baví ako poslucháča?

Nerozlišujem to. V každom hudobnom žánri sú dobré aj zlé veci, či tie, ktoré človeka nejakým spôsobom inšpirujú. A nemyslím tým len populárnu hudbu, ale aj klasickú. Keď je v hudbe dobrý motív, je jedno, ako ju nazvú kritici alebo tí, čo škatulkujú, pretože tí ma vôbec nezaujímajú. Skrátka, dobré je dobré a to ma baví.

Takže beriete všetko – klasiku, pop, metal aj hip-hop?

Aj v hip-hope sa nájdu dobré veci. Veď tento štýl nevznikol teraz v Amerike. Ide o 200 až 250 rokov starú africkú kultúru, pochádzajúcu z Maroka, v rámci ktorej sa oznamovali informácie. Tí, čo ich hlásili, si ich rýmovali a hovorili v určitom tempe. Ako sa hovorí, v Amerike boli černoši dlho utláčaní, museli držať hubu a krok, takže teraz sa môžu vyrozprávať ☺.

Ako relaxujete? Viem, že pri deťoch je času málo, ale čo robíte, keď si chcete oddýchnuť?

Športujem. Niekedy som pretekal na autách, v zime chodím často na lyže, celoročne hrám tenis, sem-tam si idem zaplávať a podobne.

Váš aktívny vzťah k motoršportu je dobre známy. Ešte jazdíte?

Už asi dva roky som nesúťažil. V pretekárskom aute som síce sedel, ale len na testovacích jazdách na Slovakiaringu, kam sa občas chodím zabaviť. No pätnásť rokov som súťažne jazdil okruhy. Jazdili sme šprinty, teda 50 kilometrov + 1 kolo a tam nesmiete urobiť chybu, pretože ju nemáte kde dohnať. Je to fantastické na vyresetovanie hlavy, po pretekoch je človek čísty a môže fungovať ďalej. A samozrejme je to aj adrenálny, pretože sme nejazdili pomaly ☺. Bol som dokonca majstrom Československa a vicemajstrom Slovenska v mojej kategórii,

takže aj s Jozom Rážom sme boli špičkou Československa na okruhoch.

Máte obľúbený okruh, na ktorom sa vám dobre jazdilo?

Hoci každý má svoje čaro, mojou srdcovou záležitosťou bol okruh v Moste s ťažkým retardérom, no už ho bohužiaľ zmenili. My, čo sme sa to naučili, sme ho jazdili na plný plyn, vysoko cez 200 km/h, a bol problém to ustáť a udržať. Výborný bol aj starý A1 Ring s krásnymi zákrutami cez horizont, no tiež ho zmenili a podľa mňa pokazili. Vidno to aj na tom, že z neho odišiel seriál Formuly 1. Výborný okruh stále je v chorvátskej Rijeke.

Keď jazdíte pretekársky, zrejme inak vnímate bežnú premávku. Ako sa pozeráte na jej úroveň u nás?

Sú tu dve roviny, pričom prvou je jazdecké umenie. Ak vidím pred sebou niekoho, kto nezvláda prácu s hmotnosťou vozidla či nájazdy do zákruty, už tuším, že môže prísť problém. Druhou vecou je, že ľudia neovládajú pravidlá cestnej premávky. Nevie, čo ich učia v autoškole, ale napríklad pri jazde po hlavnej ceste, ktorá sa zatáča, dávajú znamenie o zmene smeru jazdy, ale ak odbočujú na vedľajšiu cestu, nepoužijú ho.

Na cestách vládne aj dosť agresivity.

Áno, ale to vyplýva z neznalosti. Vodiči nevedia, kto má kedy prednosť, nič im nehovorí pravidlo pravej ruky, takže vítazi



Keď chcete ukradnúť šaty, musíte sa vlámať do obchodu a ak vás chytiť, idete do basy. Za krádeže hudby sa však do väzenia nechodí.

ten so silnejším autom. V autoškolách ich podľa mňa neučia dobrým návykom, nerozumejú tomu, ako sa auto správa, nevedia nič o adhézii ani o fyzike. Dostať tieto faktory do praxe je síce otázkou cviku, ale inštruktori by ich mali aspoň vysvetliť. Dnes prejdú so žiakmi tri križovatky a pustia ich do pre-mávky.

Aké máte preferencie pri aute? Máte radšej dieselový alebo benzínový motor?

Myslím, že dnes už nie je z hľadiska kvality medzi benzínovým a dieselovým autom žiadny rozdiel. Kto jazdí stále po meste, je pre neho výhodnejšia automatická prevodovka, no ja osobne preferujem manuálne radenie. Keďže som pretekársky jazdil, viem, ako mi môže pomôcť. S automatom sa z prípadného problému „nevyhrabete“. Mimo mesta často používam tempomat.

Motorky vás nechytli za srdce ako Joža Ráža?

Mal som aj motorku, len mi ju ukradli. Jazdil som na skútri s objemom 125 cm³, používal som ho ako presúvadlo do



mesta. Ak mám ísť v Bratislave niekde autom, až ma mrle žerú, je to katastrofa. So skútrom to bolo lepšie, pričom sto-dvadsaťpäťka je v poriadku aj z hľadiska aktívnej bezpečnosti, keď potrebujete zrýchliť. Myslím si, že skútre do mesta patria a v mnohých krajinách sa aj využívajú oveľa viac ako u nás.



V Bratislave ľudia namiesto skútrov jazdia na päťlitrových päťmetrových autách, čo je úplný nezmysel. Je to presne tak, ako sme kedysi spievali: Z národov hoc sme rôznych ☺.

V súčasnosti jazdíte na Subaru Forester. Je to vaše prvé Subaru? Viem, že Jožo Ráž mal kedysi Imprezu WRX STI. Nie je prvé, raz som mal zapožičanú veľmi dobrú Imprezu. Ešte v časoch, keď sa to dalo, som urobil trasu Žilina – Bratislava za hodinu a to bola diaľnica otvorená iba do Hornej Stredy. To je môj rekord so Subaru.

To môžeme napísať, alebo to vyškrtnete?

Môžete, je to už premlčané ☺. Bolo to pred asi dvanástimi rokmi. Po diaľnici som išiel 275 km/h, akurát som sa bál, že nedôjdem, lebo som mal prázdnu nádrž. V Žiline som natanokoval a na Zlatých Pieskoch som musel nabrať benzín znova. Tých 25 litrov na stovku to zobralo.

Vy máte skúsenosti z motoršportu, takže si to môžete dovoliť. Horšie sú na tom mladí chalani, ktorí jazdia rýchlo, ale prvá krízová situácia ich môže stať život.

Áno, auto sa rozbehne ľahko, horšie je ho zastaviť. Na pretekoch jazdíte prakticky po celý čas v šmyku, takže pre mňa je šmyk štandardnou situáciou, no pre 90 percent obyvateľstva je to katastrofa.

Prečo ste si vybrali práve Forester?

Skúšal som ho už v čase, keď prišla dieselová verzia. Vtedy som však mal maličké deti, takže mi bol malý a kúpil som iné auto. Teraz som sa k nemu vrátil. Myslím, že Subaru je dobrá značka, je totiž svojská, nepodlieha trendovým záležitostiam, drží si svoju líniu a to sa mi páči. Je to originál. Zatiaľ som maximálne spokojný, nakonfiguroval som si ho v dobrej výbave. Čudoval som sa iba tomu, že auto je obuté na celoročných pneumatikách. Nemám rád celoročné gumeny, ale nejakú ich dojazdím a potom si kúpim letné. Zimné už mám.

Pamätáte si ešte na vaše prvé auto?

Pamätám, bol to Moskvič, ktorý som za šesť tisíc korún kúpil od policajtov. Prešiel som na ňom asi tisíc kilometrov, no bol taký rozbitý, že sme potom museli s kamarátom urobiť generálku. Vtedy som si povedal, že nechcem byť automechanikom, že sa budem s mechanikmi radšej kamarátiť. Nemôžem povedať, že by som sa v autách nevyznal, ale nie som ani génius, ktorý by ich opravoval. Práve vtedy som si povedal, že každý si má robiť svoju robotu.

Máte nejaké vytúžené auto, ktoré by ste raz chceli? Jožo Ráž často hovorieval o Ferrari Enzo.

Vo Ferrari som sa viezol, Jožo bol dokonca na turné s Ferrari po Taliansku. Nie je to však auto na dlhé vozenie a určite by som si ho nekúpil, ani keby som nevedel, čo s peniazmi. Ide síce o zberateľskú záležitosť, ktorá nestráca na hodnote, no nepotrebujem 500-koňové auto na to, aby som sa previezol



Subaru je dobrá značka, je totiž svojská, nepodlieha trendovým záležitostiam, drží si svoju líniu a to sa mi páči. Je to originál.

sa po Monte Carle a dal si kávičku. Naopak, ja si vážim úžitkovú hodnotu auta. Navyše zmysľam ekologicky, nemám rád autá s veľkou spotrebou a považujem ich za nezmysel. Ak by som mal peniaze na rozhadzovanie, do úvahy by prichádzalo Porsche Panamera.

Aký je váš názor na elektrické vozidlá? Vidíte v nich potenciál?

Vzhľadom na problémy s krátkym dojazdom a častým nabíjaním sa ich úžitkovosť stráca. Vývoj možno pôjde celkom iným smerom. Uvidíme, či sa presadí vodík alebo elektrická energia.

A na záver: ako vyzerá bežný deň legendy populárnej hudby na Slovensku? Ako vás vnímajú ľudia, keď idete povedzme do obchodu či po ulici? Zastavujú vás? Neobťažuje vás to?

Sem-tam niektorí otravujú, iní nie, na to si zvyknete. Nechodím mestskou hromadnou dopravou, to by som sa musel stále podpisovať ☺. Ľudia si veľmi často pýtajú podpisy a chcú sa so mnou fotiť. Občas to presahuje medze slušnosti, najmä keď má niekto pod čapicou, vtedy sa emócie prejavujú silnejšie. Ináč sa to dá prežiť. Ako hovorí Jožo Ráž, populárna hudba sa bez popularity robiť nedá ☺.

Nič ma nezaBRZdí.



Som Ľudo, ale chcem byť niekým iným, aby som si mohol kúpiť Subaru BRZ.

Volám sa Ľudo, mám 31, som hudobník a všumelec na voľnej nohe. Ale chcel by som byť niekým iným, napríklad šťastným výhercom lotérie, aby mi Subaru BRZ mohlo hovoriť „pane“. Kameňujte ma, obviňujte zo zaujatosti, podlizovania, čohokoľvek... Subaru BRZ je bohovské a s čistým svedomím to poviem do očí hoc aj pápežovi.

Za vynikajúci statický prvý dojem určite môže ten hrišne modrý lak na štíhlej karosérii. Konečne auto, ktorému sa pri nastupovaní treba pokloniť. Masáž „kľúča“ nie je nutná, BRZ vycíti prítomnosť svojho pána a s ochotou plechovkovej koly sa nechá otvoriť. Nasleduje malá rozcvička pri nastupovaní, keďže svoj nenavyknutý korpus musíte uložiť do nízkeho interiéru s nízko ukotvenými sedadlami.

KEĎ REVE BOXER, REVEM AKO DIEŤA

Sedadlá sú rozprávkovo tesné. Žiadne prezdobené akože športové kresielka, ale skutočné športové sedačky s jedinou misiou: podržať. Vľavo dole na stredovej konzole je veľké štar-

tovacie tlačidlo, ktoré neznámou rečou a predsa tak zrozumiteľne zvädza: „Stlač ma, stlač ma.“ Nuž, keď inak nedáš. Ťuk a nič. Nenastalo žiadne zemetrasenie, okoloidúcim úctovníkom neodfúklo príčesky, batolať v kočiaroch spia ďalej. Len z dvoch hrncov vzadu sa začal rinúť pravý zamat s 95-oktánovou šľahačkou.

Radiaca páka má krátky chod ako sa patrí, je presná a dobre umiestnená. Mňa osobne veľmi potešilo, že niekedy pri zaradení jednotky autom trochu hegne za sprievodu takého mechanického cvaknutia. Hotový športiak. Je neuveriteľné, že BRZ dokáže vyčariť široký úškrn už pri zaradení jednotky a to je ešte pedál spojky stlačený!

NIRVÁNA AŽ PO SOS

Rozjazdy na Subaru BRZ bývajú v prvej fáze zoznamovania sa trochu kostrbaté, lebo nastavenie spojky a citlivý plynový pedál robia svoje. Ale aj skackanie na križovatke je v BRZ čistá radosť. Stačí len pridať, alebo hodiť dvojku. Ja hlasujem za prvú

Bude moje!

Text a foto: AutoMoto.sk



Subaru BRZ je dominancia. Vodiča núti prispôbiť sa svojej divokej povahe.

možnosť. Dvojlitrový boxer je odspodu síce flegmatickejší než prepĺňaní konkurenti, no zato vie s lineárnou vervou vytočiť do nepríčetnosti seba a aj vodiča. Na hranici červeného poľa zaúraduje obmedzovač a tesne predtým ešte kontrolka na prístrojovom štíte vyšle signál SOS. Od takých tritisíc otáčok po spomínané SOS ste v absolútnej nirváne, ďalší kvant zase nirvána. Ale bacha, lebo to už s najväčšou pravdepodobnosťou porušujete predpisy. So Subaru BRZ je to také ľahké... Hranica tritisíc otáčok je zároveň momentom, kedy motor a výfukový systém mení tón hlasu. Z rozvážneho recitovania sa stáva paľba nadávok ortodoxného metalistu. To už z výfukov nejde zamatová šľahačka, ale čistý absint s papričkami habanero a kovovými hoblinami. Tancuje, ako mu pískajú. Pneumatiky.

DIVOCH, ALE STRIEDMY

So Subaru BRZ velebím klasickú koncepciu zadného pohonu, rýchlokvasených cestárov, ich kľukaté výplody a nezmyselné deväťdesiatstupňové zákruty uprostred ničoho. Aj ak s ním neviete narábať, kupé sedí ako prilepené a ak s ním viete narábať, bokom ide na povel. Stačí tam mať správny kvant a motor vo vitálnom pásme otáčok. Zároveň je však BRZ takmer bezhranične čitateľný, vždy viete, čo sa pod kolesami deje. Elektronika nedovolí veľa, ale zasahuje pomerne citlivo a prospešne.



Boky stredovej konzoly sú mätko čalúnené. Koleno vodiča sa tam cíti ako v bavlnke. Tomuto Subaru to môže závidieť mnoho cestovných automobilov.

To sú zbrane, ktorými Subaru BRZ pretvorí aj uhladeného právniku na zmyslov zbaveného divocha a spolujazdca prinúti vážne uvažovať o zlatej karte u výrobcu kinedrylu. To je auto, ktoré nikto nepotrebuje, ale každý zdravý chlap ho chce. Podvozok je naladený tvrdo, no nie až tak radikálne ako by sa dalo čakať. Na predných sedadlách sa dá bez kompromisov prežiť aj skutočne dlhá cesta.

Neviem, či má význam vyjadrovať sa k hospodárnosti Subaru BRZ. Teda v mojom prípade áno, ale predpokladám, že vy-

Sedadlá sú rozprávkovo tesné. Žiadne prezdobené akože športové kresielka, ale skutočné športové sedačky s jedinou misiou: podržať.



Zadným svetlám sa nedajú uprieť originálne tvary.

hrám v lotérii a už mi to bude jedno. Napriek tomu potvrdzujem, že dvojlitrový boxer vie byť veľmi striedmy. V meste sa dá ozaj jazdiť hlboko aj pod deväť litrov, na diaľnici tesne nad sedem a po vidieku za šesť. V kombinácii mi to vyšlo asi na osem litrov.

DODATKOVÉ ČÍSLO: BRZ

No dobre, špičkové hodnoty výkonu a krútiaceho momentu dvojlitrového boxera asi nikoho neposadia na zadok. Veď takéto čísla má dnes v papieroch kadekto. Avšak, kto mi ponúkne za milión starých korún dvesto koníkov dýchajúcich bez respirátora v balení ľahkého kupé, navyše s pohonom zadných kolies? Sotva sa niekto nájde. Subaru BRZ je jedným z najskutočnejších áut, na akom som jazdil. Je tak príjemne surové, tak prirodzene živelné a pritom tak ľahko návykové. Preto idem podať športku a budem pred telkou čakať obutý, keby náhodou...

Celý článok môžete nájsť na Automoto.sk



Číslo ako dôkaz: dvojlitrový boxer vie byť veľmi striedmy.



Motor má iba jeden plastový kryt, aj to symbolický. Hurá, konečne po otvorení kapoty vidno aj niečo iné než bakelitové letisko.

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR A POHONNÝ SYSTÉM

Usporiadanie a počet valcov	B4
Zdvihový objem	1 998 cm ³
Max. výkon	147 kW/200 k
pri otáčkach	7 000/min
Max. krútiaci moment	205 Nm
pri otáčkach	6 400 - 6 600/min
Palivo	benzín
Pohon	zadná náprava
Prevodovka	6-stupňová manuálna

ROZMERY, HMOTNOSTI A OBJEMY

Dĺžka	4 240 mm
Šírka	1 775 mm
Výška	1 285 mm
Rázvor náprav	2 570 mm
Pohotovostná hmotnosť	1 239 kg
Pohotovostná hmotnosť (EU)	1 314 kg
Užitočná hmotnosť	431 kg
Celková hmotnosť	1 670 kg
Objem batožinového priestoru	243 l
Objem palivovej nádrže	50 l

JAZDNÉ VÝKONY

Max. rýchlosť	226 km/h
Zrýchlenie 0-100 km/h	7,6 s

SPOTREBA

Mesto - normovaná	10,4 l/100 km
Mimo mesta - normovaná	6,4 l/100 km
Kombinovaná - normovaná	7,8 l/100 km
Mesto - počas testu	9,5 l/100 km
Diaľnica - počas testu	8,2 l/100 km
Vidiek - počas testu	6,5 l/100 km

EMISIE

Emisie CO ₂ kombinované	181 g/km
Emisná norma	Euro 5

Fotohádanka

**Uhádnite, aké auto sa skrýva
za týmito fragmentmi!**



Odpovede zasielajte mailom na subaru.info@mikona.eu, do predmetu správy napíšte Fotohádanka. Nezabudnite uviesť Vaše meno, adresu a telefonický kontakt.

Zo správnych odpovedí vyžrebujeme výhercu, ktorý získa získa hodnotné ceny od Subaru!



Nadprirodzené sily ma zrejme majú rady

Foto: Milan David



Už od základnej školy ju to ťahalo k žurnalistike a hoci vyštudovala pedagogiku, osud nakoniec aj tak rozhodol. Po dvoch etapách práce v novinách nakoniec skončila v televízii, aby prinášala veselé i smutné, ale vždy zaujímavé príbehy z juhu Slovenska. A aj keď reportérka Televízie JOJ Drahu Dobrovicsová stále nevyhrala svoj boj s nedochvílnosťou, hviezdy ju milujú.

Ch

Chceli ste vždy byť novinárkou?

Začalo sa to už na základnej škole. Dobré mi išiel sloh, recitovala som a hrala divadlo. Ako šiestačka mi v časopise Kamarát zverejnili prvý článok. Bola som nesmierne nadšená, dokonca som vtedy dostala prvý honorár: knižku Dobrodružstvá Marca Pola. Učiteľky mi tleskali, že konečne niekto z malého mestečka Kolárova publikuje v tlači 😊. Vtedy som sa rozhodla, že budem novinárkou.

V akých predstaveniach ste vystupovali?

Najskôr sme pripravovali malé predstavenia na detské besiedky, od Mamky zajačice po Snehulienku. Potom prišla veľká

rozprávka v troch dejstvách. Hrali sme v kostýmoch požičaných z divadla, prvýkrát som mala na hlave parochňu. Fantastické bolo, že sme pochodili nielen celý komárňanský okres, ale aj družobné Blansko v Čechách, kde sme hrali na mnohých školách. Celý školský rok bol viac o divadelnom zájazde ako o škole ☺. Človek navyše stretol kopec iných ľudí. Mám z toho naozaj veľmi pekné zážitky.

Aké bolo pokračovanie po dobrom štarte?

Prišlo gymnázium a iné záujmy. Stále som však recitovala a bola aktívna v Divadle poézie, dokonca sme ako gymnazisti vyhrali aj Hviezdoslavov Kubín. Keď prišiel čas podávania prihlášok na vysokú školu, nemala som uverejnený žiadny článok, okrem pár materiálov v školskom časopise. Vtedy som precitla s tým, že si nemôžem podať prihlášku na žurnalistiku. A tak som musela istý čas dobiehať zameškané.

Kedy prišiel ten skutočný prelom?

Bola to náhoda. Chystala som sa autobusom z Kolárova do Komárna – a autobus nešiel. Tak strašne ma to rozčúlilo, že som si sadla, napísala som o tom a poslala som článok do regionálnych novín. O tri týždne zvonil u nás doma telefón. Vtedajšia šéfredaktorka Komárňanských listov mi volala, či by som u nich nechcela nastúpiť. Zostala som paf: presne toto som chcela robiť a teraz mi to ponúkajú ako na tanieri. Hviezdy a všetci svätí ma musia mať asi radi, povedala som si. Takže som neváhala a nastúpila. Bolo to v čase, keď sa noviny ešte sádzali ručne, všetko som sa musela učiť za pochodu.

Skúsili ste potom prihlášku na žurnalistiku?

Aj na žurnalistiku, aj na špeciálnu pedagogiku. Hlásila som sa na audiovizuálnu žurnalistiku. Dostali sme na spracovanie tému o podnikaní a úplnou náhodou som sa večer pred prijímačkami dočítala, že v Bratislave otvorili prvý obchod so zvieratkami. Majiteľ však nechcel o rozhovore ani počuť. Tak som sa postavila a povedala: „Počúvajte, som na prijímačkách, mám na to dve hodiny, povedzte mi aspoň štyri vety.“ Súhlasil, dokonca som nafotila niekoľko obrázkov a talentovky som urobila. No nakoniec som predsa len začala študovať špeciálnu pedagogiku, - konkrétne pedagogiu emocionálne a sociálne narušených ☺.

To sa vám iste zide aj pri práci v televízii. Ako ste sa k nej dostali?

Opäť zapracovala náhoda. Vo štvrtom ročníku mi zvonil telefón, volal mi šéf novín, či nechcem znova nastúpiť. Nadprirodzené sily ma majú asi rady, a som im za to vďačná ☺. Takže som si súbežne dokončovala školu a pracovala som. K novínam pribudla Komárňanská televízia, začala som so spracova-



Zadostučinením je, ak sa o téme, ktorú spracujem, hovorí, ak mojím príspevkom niekomu pomôžem. To je naozaj skvelý pocit!

ním a načítaním textov, nakoniec však prišlo aj na výrobu vlastných šotov. Potom som začala prispievať do združenia regionálnych televízií TV Naša, no a po nej prišla TV JOJ. Z celoštátnej stanice som mala obavy, no nakoniec sme do toho išli, hoci som príspevky musela zo začiatku aj päťkrát prerábať, kým boli odvysielateľné ☺. Mám veľmi rada našu televíziu a najmä ľudí v nej. Páči sa mi a maximálne mi vyhovuje bezprostredná atmosféra vo vnútri redakcie spravodajstva. Keď nie je príspevok dobrý, dostanem to jasne a priamo povedané. Na druhej strane vedia aj pochváliť a to je nesmierne motivujúce.

Takže teraz ste už ostrieľaná televízna „profíčka“?

Nikdy netvrdím, že som „profíčka“. Jedno maďarské príslovie hovorí, že dobrý farár sa celý život učí. Ja by som chcela byť takým „dobrým farárom“, pretože si myslím, že ak niekto zostane na piedestáli a myslí si, že všetko vie, tak načo žije, keď ho už nič neprekvapí. Ja mám rada prekvapenia a samozrejme by som chcela, aby boli všetky iba príjemné. To si však človek nevyberie.

Práca reportérky v regióne je celkom iná ako v Bratislave, veľmi dôležité sú vaše zdroje informácií. Je to po rokoch skúseností jednoduchšie?

Keď sme začínali, bolo to veľmi náročné. Televízia JOJ prišla ako prvá s rozšírenými správami z regiónov, no policajti,



hasiči či bežní ľudia vôbec neboli zvyknutí na to, aby vystupovali v televízii, prezentovali tam svoju prácu, či názory. Často som mala slzy na krajíčku, keď ma zvozili ako psa. Postupne to však prechádzalo a aj oni zistili, že je dobré, ak sa ich práca niekde prezentuje. Trvalo päť-šesť rokov, kým si človek vybudoval kontakty, no najmä získal dôveru. Myslím, že práca novinára je vždy o dôvere. Ak vám nedôverujú, môžete sa aj na hlavu postaviť, aj tak to nepomôže.

Ku svojej práci potrebujem spoľahlivé auto do akéhokoľvek terénu - na cestu, ale aj do poľa či lesa.

Aj témy sa vám teraz zrejme hľadajú ľahšie.

Určite. Dnes je toho podstatne viac, no nesmiete sklúzať do rutiny. Našťastie osud stále prináša facky, ktoré vás preberú a spozorniete: toto musíš urobiť trochu inak, nedá sa to len tak „uplacať“ ☺. Zadosťučinením je, ak sa o téme, ktorú spracujem, hovorí, ak mojím príspevkom niekomu pomôžem. To je naozaj skvelý pocit!

Keďže žijete v regióne, kde pracujete, asi máte dosť reakcií od ľudí. Akí sú?

Väčšinou sú milí a chvália, aké to bolo dobré. Horšie je, ak si vás spoja s nepríjemnou témou. No kým platí momentálny trend a ľudia chcú v spravodajstve vidieť to, čo sa vysielá, neurobíme s tým nič. Ľudia akoby nechceli pozerieť pekné veci, aj keď tvrdia, že áno.

Máte extrémne časovo náročnú prácu. Ako sa vám darí sklbiť ju s rodinou?

Je to o vzájomnej tolerancii. Ja musím tolerovať ich v maximálnej možnej miere a keďže často nie som doma, oni sa naučili tolerovať mňa. Môžeme sedieť pri slávnostnom obede, no keď mi zazvoní telefón, hneď vidím spýtať sa po-

hlady: „Ideš?“ Za tie roky si zvykli, aj keď im to nepadne vždy dobre. Manžel našťastie vynikajúco varí, musím povedať, že oveľa lepšie ako ja. Dcéra si zvykla, že mama je na telefóne, ale vždy sa snažím byť tam, kde ma potrebuje. Raz som meškala na jej vystúpenie ku Dňu matiek, už mala slzy na krajíčku. Vtedy som si povedala: aj keď budú sekery padať, toto už nedopustím. Buď poviem, že nedokážem prísť, alebo keď to sľúbim, tak prídem. Aj keď musím povedať, že s nedochvilnosťou sa mi nedarí a nedarí skončiť ☺.

Máte čas na relax?

Snažím sa. Relaxom je náš pes, írsky jemnosrstý pšeničný teriér – to je taká posilňovňa a aeróbny tréning v jednom. Veľmi rada mám bicykel, korčule, v zime celá rodina lyžujeme. Keď sa dostanem k sporáku, varím a pečiem, pri tom si veľmi dobre oddýchnem. A ešte knižka, na ktorú mám stále menej času. Dala som si záväzok, že namiesto toho, aby som večer, ak sa dostanem včas domov, drialala pred televízorom, budem čítať. Mám super kamarátky, ktoré sa vyznajú v literatúre, vedia, že pre mňa je najlepším darčekom kniha.

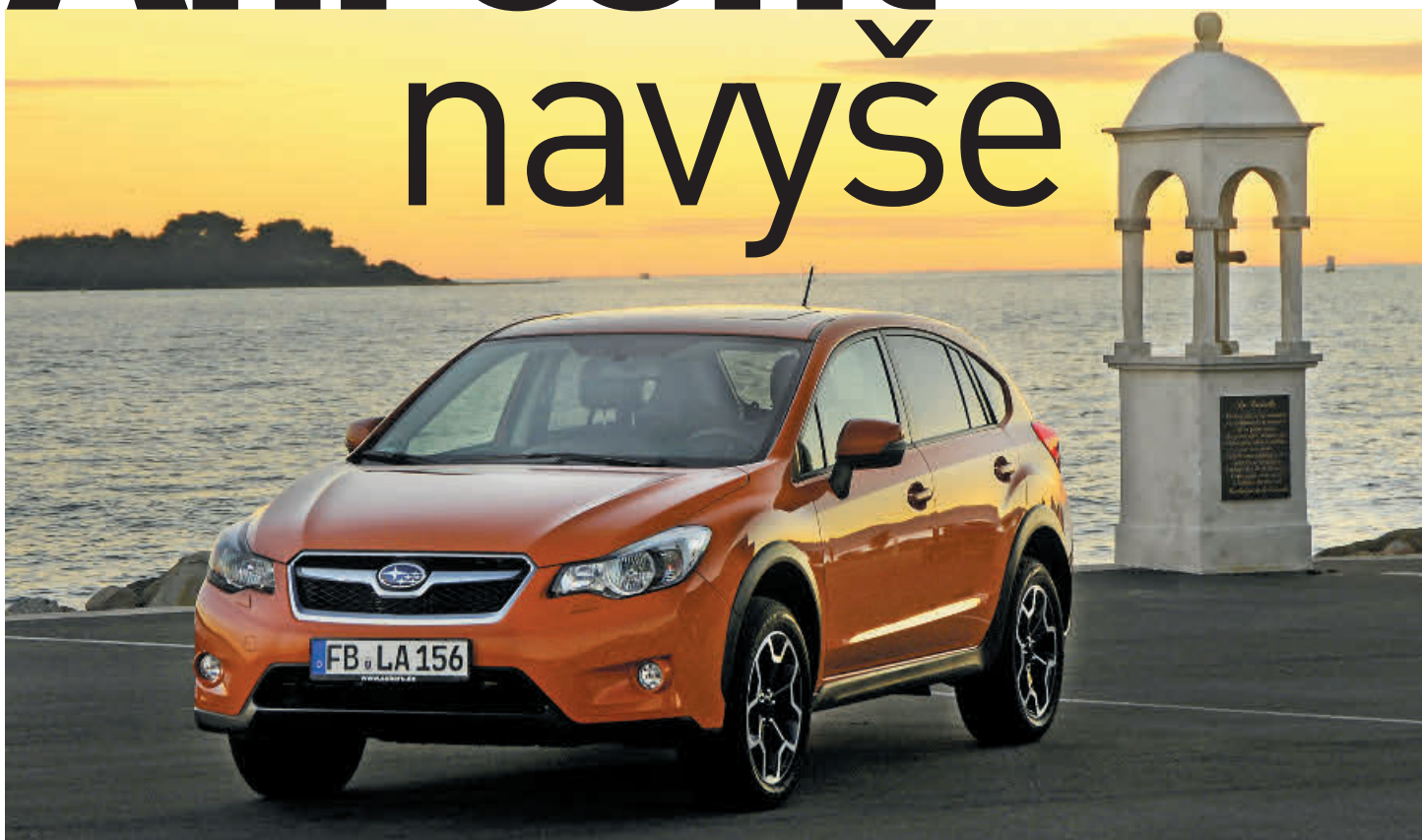
Jazdíte na Subaru Forester. Ako ste sa k nemu dostali?

Pred rokmi sme menili auto, keďže k tejto práci ho potrebujem stále a do akéhokoľvek terénu – na cestu, ale aj do poľa či do lesa, inak by som musela chodiť kilometre pešo. Predchádzajúce už malo dosť kilometrov a kamarát, motoristický novinár, mi odporučil Forester. Kvôli výbornej cene som si však kúpila iné, jazdené SUV, i keď ma varoval, že mi zožerie aj hlavu. Keď mi už zožralo nielen hlavu, ale aj pol domu, muselo ísť preč. Kalkulovali sme a nakoniec sme sa predsa rozhodli pre nový Forester.

A ste spokojná?

Nedám naň dopustiť. Páči sa mi spoľahlivosť v každom prípade, dá sa s ním ísť kamkoľvek. A veľmi dobre sa v ňom cítim. Jeho jazdné vlastnosti sú ako šperk. Raz som išla do pravotočivej zákruty a vyhýbala sa autu v protismere, keď sa za zákrutou zjavil ujko tlačiaci káru. Oproti išli autá, tak som si povedala: staň sa, čo sa má stať, a otočila som volantom. Auto to však ustálo! Cítila som, ako zabral podvozok, krásne som sa vyhla a pokračovala v ceste. Veľmi rada šoférujem, a keď mám k dispozícii dobré a spoľahlivé auto, pôžitok je o to väčší. Väčšinou jazdím pokojne, no keď sa ponáhľam na reportáž, stane sa, že šliapnem viac na plyn. Nedá mi adrenalín, musím dôjsť načas a urobiť to. Spotrebu mám zhruba 6,5 litra, no oproti takmer dvanástim pri predchádzajúcom aute je to geniálne.

Ani cent navyš



Nový crossover XV sa dá kúpiť s výhodným financovaním na tretinky bez navýšenia. Subaru vám k nemu pribalí zvýhodnené poistenie, ale aj zimné kolesá a metalízu zadarmo.

Nové Subaru XV sa dá teraz kúpiť výhodnejšie ako kedykoľvek predtým. Zákazník ho získa už za tretinu ceny, pričom zvyšok doplatí v dvoch ďalších ročných splátkach - tretinu o rok a zvyšnú tretinu o dva roky, a to bez navýšenia cez úročenie. Financovanie na tretinky s 0-percentným navýšením pritom nie je zďaleka jedinou výhodou aktuálnej ponuky Subaru. V špeciálnej ponuke získa klient k novému Subaru XV aj súpravu štyroch diskov so zimnými pneumatikami. Kombinácia stáleho pohonu všetkých štyroch kolies so zimným dezénom je zárukou špičkových jazdných vlastností a bezpečnosti aj v nepriaznivých zimných podmienkach. Ďalším benefitom aktuálnej akcie je metalický lak bez akéhokoľvek príplatku.

Okrem toho, že stačí zložiť tretinu ceny a klient môže auto používať ihneď, je bonusom tohto systému financovania zvýhodnené povinné zmluvné i havarijné poistenie, čo znamená ďalšiu úsporu výdavkov. Poistenie sa navyše platí v mesačných splátkach, takže nie je až takou záťažou pre peňaženku ako jednorazová platba. Partnerom financovania vozidiel Subaru je spoločnosť VB Leasing SK, s.r.o.

Systém postupného platenia ceny vozidla i poistenia umožňuje lepšie plánovanie priebežného cash-flow, či už pre firmu alebo privátneho klienta. Výhodou je, že vozidlo je k dispozícii ihneď a okamžite poskytne majiteľovi celú svoju úžitkovú i imidžovú hodnotu. Klient tak získa niekoľko faktorov navyše: nový automobil v záruke so špičkovými parametrami aktívnej i pasívnej bezpečnosti, najlepším pohonom všetkých kolies na trhu a vynikajúcou spotrebou paliva. Zimné pneumatiky sú zárukou bezproblémovej jazdy v nadchádzajúcom zimnom období. Tým, že ich zákazník dostane spolu s diskami, usporí v budúcnosti náklady pri prezúvaní. S aktuálnou ponukou Subaru tak zákazník ušetrí niekoľkonásobne aj teraz, aj pri budúcom používaní auta.

Traja mušketieri



Ako vieme, Dumasovi Traja mušketieri boli vlastne štyria. Presne tak je to u Sýkorovcov: konatelia firmy SYKO, s.r.o. sú síce traja a vo firme jazdia výlučne na Subaru, tie sú ale štyri. Pre vysvetlenie sme nemuseli čítať historické romány, jednoducho sme sa vybrali do Žiliny.

V kancelárii spoločnosti SYKO, s.r.o. v Žiline to vyzerá presne tak, ako by ste to v rodinnej firme čakali: vo vzduchu cítiť nadšenie, entuziazmus a dobrú náladu i napriek stále vyzvávajúcim telefónom a otvárajúcim sa dverám s návštevami.

Atmosféru dokresľujú športové trofeje. Dres žilinského odchovanca Tomáša Hubočana s podpismi celého Zenitu Petrohrad, fotka cyklistu Petra Sagana s autogramom či kopačka Mareka Hamšíka z legendárneho zápasu s Poľskom, ktorý Slovensku otvoril cestu na Majstrovstvá sveta. Vidno, že otec

František Sýkora so synmi Matejom a Ondrejom dávno prestali deliť život na súkromný a pracovný. Veď ťahajú za jeden povraz. Všetci sú spoločníkmi i konateľmi v rodinnej firme, pôsobiacej v oblasti geodézie. A všetci jazdia na Subaru. Dva Forestery, jedno Legacy a aby sme nezabudli, štvrtým do partie je mama s jej Imprezou, ktorou vlastne Subaru prvýkrát vstúpilo do autoparku firmy.

OD SNA PO REALITU

Naša debata sa teda nezačala prácou, ale športom a – ako inak – autami. „O Subaru som sníval už pred siedmimi – ôsmimi rokmi, vtedy však boli rozšírené mýty o drahých náhradných dielcoch a vysokej spotrebe,“ spomína Ing. František Sýkora, ktorý historicky vždy kupoval nové autá, pričom začínal od Žiguli. Keď si po niekoľkých iných modeloch vyberal ďalšie

auto, mal už v hľadáčiku aj Subaru Forester, v tom čase druhej generácie.

„Zdal sa mi však taký krabicový. Rozhodol som sa pre britské SUV, na ktorom ma oslovil dizajn. A to bola chyba. Prvých päť rokov som v servise riešil množstvo drobných dielenských nedostatkov, z čoho som bol zúfalý. U rovnakého dílera predávali aj Subaru a šéf servisu hovoril, že zákazníkov tejto značky vlastne nepozná, keďže okrem pravidelných prehliadok do servisu nechodia.“

Keď potrebovala manželka Ing. Sýkoru, ktorá vo firme pôsobí ako súdny znalec, nové vozidlo, vybrali ho na Autosalóne v Nitre. A keď si v expozícii Subaru sadla do Imprezy, bolo rozhodnuté: autopark rozšíril čierny sedan pro:sport:line s dvojitrovým benzínovým motorom.

Otec rodiny a zakladateľ spoločného podnikania si potom počkal na nový Forester, ktorý kúpil takisto s benzínovým dvojitrom. Aj po štyroch rokoch funguje absolútne bez problémov. Starší syn Matej po nástupe do firmy síce zvažoval inú značku, no nakoniec sa pred tromi rokmi rozhodol pre Forester, ale už s dieselovým motorom. Má ho tri roky a je maximálne spokojný.

Na Subaru jazdí aj mladší syn Ondrej. V čase voľby auta čakali s manželkou dieťa, takže preferencie boli jasné: rodinné kombi, ale s pohonom všetkých kolies. Takisto vyberal z rôznych značiek a modelov, no voľba nakoniec padla na Subaru Legacy kombi s dieselovým motorom, pretože jazdí väčšinou dlhé trasy. Napriek dynamickému jazdnému štýlu sa voľba vyplatila: so spotrebou sa zmestí do šiestich litrov na 100 km.

ZÁŽITKY Z TERÉNU

Pohon všetkých kolies si vyžaduje nielen región severného Slovenska s hojnosťou snehu. Práca geodetov sa totiž zďaleka neobmedzuje na rovný asfalt, ale často ich zavedie do oblastí mimo spevnených ciest. „Prešli sme už rôzne terény, aj tie naozaj náročné. Na druhej strane nechceme autá zničiť, pretože nejde o klasické off-roady. Keď sa nám zdá, že by sme nevyšli, radšej techniku vynesieme na ramenách,“ hovorí František Sýkora.

„Tým, že sme geodeti, často potrebujeme ísť na trigonometrické body či do naozaj extrémnych terénov. Nechápali sme, čo všetko dokáže symetrický pohon všetkých kolies. Nedávno sme boli merať Lietavský hrad pri Žiline. Cesta nahor cez lesy bola zamrznutá, prepádala sa. Pred nami išli vojaci na Lade Niva s terénnymi drapákmi a mali problémy. My sme vyšli úplne v pohode s Foresterom na cestných zimných pneumatikách,“ dopĺňa syn Ondrej.

Spoločnosť SYKO, s.r.o. do terénu používa benzínový Forester, ktorý má aj redukčnú prevodovku. „Redukovaná jednotka, 2500 otáčok a ide sa hore,“ konštatuje zakladateľ firmy. Extrémne stúpanie s veľkým bočným náklonom na mokrých kameňoch s napadaným lístím zažil aj pri meraniach pod Veľ-



kým Fatranským Kriváňom. „Bol to extrém, na jednej strane cesty je roklina, stačí jedna chyba a je koniec. Navyše sme boli traja v aute naloženom technikou, ťahalo to dolu, ale Forester vydržal a prešli sme.“

ZÁSADNE BEZ NAVIGÁCIE

Navigáciu Sýkorovci nepoužívajú na Slovensku ani v zahraničí, pre geodetov je to akási otázka stavovskej cti. Dokážu totiž v mapách čítať podstatne lepšie ako bežní vodiči. Ved' s nimi denne pracujú, vytvárajú ich, s vektormi žijú celý život. „Zdravý rozum umožňuje riadiť sa podľa máp a orientačných tabúl. Uznávam, že navigácie sú dobré pri ceste na určitú adresu do veľkého mesta. No inak mi dopravné značenie úplne stačí. Navyše sa často mení a aktualizácia mapových podkladov v navigáciách nie je dostatočne častá,“ upozorňuje Ondrej Sýkora.

S mapami súvisí jedna z oblastí činnosti spoločnosti SYKO, s.r.o. Firma sa zaoberá najmä katastrálnou a inžinierskou

Rodinný koncept podnikania sa Sýkorovcom osvedčil, no otcovi Františkovi pripravil i krušné chvíle, keď mu synovia – mladí inžinieri zo dna na deň vymenili techniku za novú. Vďaka symbióze skúseností z praxe a technického vybavenia sú však dnes špičkou v oblasti geodézie.



Ak máme na niektoré veci iné názory, povadíme sa – alebo ako sa dnes hovorí, máme brainstorming ©. Nakoniec však vyberieme profesionálne najlepšie riešenie, hovorí syn Ondrej.



Sýkorovci sú veľkí fanúšikovia športu, najmä futbalu. Dôkazom je aj dres žilinského odchovanca Tomáša Hubočana s podpismi celého Zenitu Petrohrad.

geodéziou. Pri prvej ide najmä o geometrické plány či vytyčovanie hraníc pozemkov. Inžinierska geodézia sa týka vytyčovania inžinierskych stavieb, akými sú priemyselné haly, líniové stavby, či merania posunu deformácií a prípravy geodetických podkladov pre projektantov.

Starší syn Matej poskytuje aj poradenstvo pri stavbe pasívnych domov, ktoré sa začalo tým, že si jeden sám postavil. „Skôr ide o osvetu - rady bez finančných nárokov ľuďom, ktorí majú o pasívne domy záujem. Základným argumentom nie je ani tak finančná úspora na energiách či návratnosť investícií, ale zdravé, pohodlné a komfortné bývanie, tepelná pohoda vďaka neustálej výmene vzduchu. Je to investícia nie do lacného, ale do zdravého bývania,“ vysvetľuje. Aj preto poskytol svoj dom na prehliadky v rámci dní otvorených dverí v pasívnych domoch na Slovensku. Záujem bol enormný: prišiel dokonca i celý autobusový zázjazd.

ZÁSADA ČÍSLO 1: SUPEROPERATÍVNOSŤ

Ing. František Sýkora ešte za socializmu pracoval aj s manželkou v žilinskom Stavoprojekte, ktorý zabezpečoval stavebný servis pre celý sever Stredoslovenského kraja. Po zmene režimu podnik zanikol. „To bola tragédia. Vo firme bol obrovský potenciál.“

Jeho i manželku prepustili. Dva roky pracoval v Čadci, kým v roku 1992 začal podnikat' v geodézii ako živnostník. „Kúpil som staršiu techniku z Nemecka, spojil som sa s rôznymi kamarátmi, no to sa nedalo udržať. Vychoval som totiž viacerých geodetov, ktorí mi teraz robia konkurenciu.“ Manželia Sýkorovci sa preto rozhodli pre rodinný koncept podnikania. V roku 2006 založil František spoločnosť SYKO, s.r.o. a keď do firmy nastúpili synovia, preorganizoval obchodné podiely tak, že sú všetci vlastníkami firmy.

„Práce v našej branži je dosť, aj keď krízu cíti každý. Na to, aby sme sa užívali, to stačí, ale v našom regióne z nás určite nebudú milionári. To sa možno dá v Bratislave pri veľkých zákazkách. My ideme inou cestou: zabezpečujeme servis pre firmy, organizácie a ľudí v regióne, kde sme dobre zapísaní ako kvalitný a flexibilný dodávateľ. Zákazníci si vážia, ak je zákazka urobená bez chýb, kvalitne a veľmi rýchlo,“ hovorí otec František.

„Kritériom už nie je operatívnosť, ale superoperatívnosť. Ani nebudem preháňať, ak poviem, že ráno nám volajú zo stavby s požiadavkou na vytyčovanie a keď dorazíme na stavbu, za nami už čakajú tri domiešavače, aby začali liať betón,“ opisuje situáciu Ondrej Sýkora.

TECHNICKÝ NÁSKOK

„Som ešte klasik, vychovaný na metódach merania bez počítačovej techniky,“ hovorí František Sýkora. „No zákazka, ktorá sa kedysi robila tri týždne, dnes musí byť hotová na druhý deň. Preto máme najmodernejšiu špičkovú techniku švajčiarskej značky Leica, a hoci je drahšia, verím jej. Je to ako so Subaru: musíte vedieť, že sa na ňu môžete spoľahnúť a byť si istí, že za svoje peniaze dostanete kvalitu.“

„Otec pracuje v geodézii mnoho rokov, má skúsenosti, my za se rozumíme technológiám a softvérom, nutným na rýchle spracovanie údajov. Ideálne sa tak dopĺňame. Vidíme kolegov v otcovom veku, ktorí zaostávajú práve kvôli technológiám. My sme naopak vďaka technike na špiči,“ konštatuje Ondrej. František Sýkora však zažil s technikou aj krušné chvíle. „Keď nastúpili synovia - mladí inžinieri, oznámili mi: tatko, ty tu máš prvohory. Jedného dňa som prišiel do práce a mal som všetko vymenené: hardvér i softvéry. Dva týždne som sa trápil, ale naučil som sa s nimi pracovať.“

V rodinných firmách nebýva jednoduché oddeliť autoritu otca od iného zmysľovania synov či akceptovať pohľady rôznych generácií. Sýkorovci však cestu našli. „Ak máme na niektoré veci iné názory, povadíme sa – alebo ako sa dnes hovorí, máme brainstorming ☺. Nakoniec z toho vyjde profesionálne najlepší finálny produkt. V geodézii vás za svoje hranice nepustia smernice, normy a metodológia, nie je to ako keď sa stretnú traja právnici a majú štyri právne názory. No k cieľu sa dá dostať rôznymi spôsobmi a my nakoniec vyberieme ten najlepší,“ hovorí syn Ondrej.

„A keď sa stretne na rodinnej akcii, máme od manželiek prísny zákaz rozprávať sa o práci. No niekedy sa to nedá. Stačí však, ak prehodíme jedno slovo a už vidíme ich vyčítavé pohľady,“ dodáva s úsmevom František Sýkora.



Ozajstný klenot: na kopačke Mareka Hamšíka z legendárneho zápasu s Poľskom, ktorý Slovensku otvoril cestu na Majstrovstvá sveta, je ešte autentické blato z ihriska.



Tri Subaru troch spoločníkov: aj pri púzovaní neprestávali zvonit' telefóny, zákazku práve vybavuje starší syn Matej.

Zarobíte na poplatkoch!

Zdá sa vám toto tvrdenie nezmyselné? Svoju logiku však má. Subaru totiž na zvýšené registračné poplatky odpovedá protiútokom: zákazníkom ponúka výhody a prémie až do výšky 8332 eur!



N Na zvýšenú registračnú daň pri autách s výkonom nad 80 kW reaguje Subaru výhodami pre zákazníkov, ktoré im vyššie náklady pri zápise vozidla do evidencie nielen vykompenzujú, ale klienti na nich dokonca získajú. A to výrazne. Subaru totiž poskytuje na limitovaný počet svojich modelov prémie až do výšky 8332 eur!

Pri aktuálnom bestselleri, crossoveri XV, dostane zákazník financovanie s nulovým navýšením, ku ktorému je zadarmo súprava diskov so zimnými pneumatikami a metalíza bez príplatku. Pre klienta to znamená bonus, vysoko presahujúci výšku registračného poplatku, ktorý sa pri tomto vozidle (výkon 84 až 110 kW) pohybuje od 167 do 397 eur. V prípade, že sa zákazník rozhodne pre inú ako metalickú farbu, Subaru mu poskytne refundáciu vo výške 400 eur! Auto si teda zaregistruje úplne zadarmo.

10-NÁSOBNÁ KOMPENZÁCIA

Pri modeloch Forester, Legacy a Outback profituje zákazník priamo zo zľavy z ceny auta. Registračný poplatok, ktorý je pri väčšine týchto áut na úrovni 397 eur, kompenzuje Subaru viac ako 10-násobne! Bonusy sa totiž pri modeli Forester pohybujú od 4832 eur až po veľmi zaujímavých 6082 eur! Limitovaný počet kusov Legacy dostane zákazník lacnejšie o 4998 až 5665 eur.

Najvyššia zľava je k dispozícii pre Subaru Outback.

Tu môžu zákazníci čerpať cenové zvýhodnenie minimálne 6248 eur, pričom bonus pre vlajkovú loď značky dosahuje hodnotu až 8332 eur!

Importér myslel aj na budúcich majiteľov modelu Trezia, ktorého verzií sa vzhľadom na výkon zvýšenie registračných poplatkov nedotýka. Napriek tomu, že motoristi pri zápise do evidencie zaplatia tak ako doteraz 33 eur, od značky dostanú zadarmo nielen metalízu, ale aj navigáciu pre svoje nové Subaru.

Prehľad zvýšených registračných poplatkov

Výkon (kW)	Sadzba (€)	Výkon (kW)	Sadzba (€)
do 80 kW	33	od 133 do 143	787
od 81 do 86	167	od 144 do 154	957
od 87 do 92	217	od 155 do 165	1157
od 93 do 98	267	od 166 do 176	1397
od 99 do 104	327	od 177 do 202	1697
od 105 do 110	397	od 203 do 228	2047
od 111 do 121	477	od 229 do 254	2467
od 122 do 132	657	nad 254	2997

MIKONA



Znalí vodiči už iste vedia, o akej firme bude reč. Dvadsaťte výročie existencie oslavuje importér značky Subaru na Slovensko, spoločnosť Mikona s.r.o., ktorá sa stará aj o kvalitné „obutie“ predovšetkým osobných a nákladných vozidiel. Niet teda divu, že jej filozofiou sa stalo slávne On the road.

Cesta Mikony od jej založenia v Lúkach nad Makytou v septembri 1992 viedla cieľavedome k podstatne komplexnejším službám pre motoristov, než je „iba“ predaj kvalitných pneumatík. Ale nepredbiehajte. Svojím zameraním mala od počiatku blízko k sesterskej spoločnosti Mikon spol. s r.o., ktorej hlavným programom je výroba technickej gumy s využitím vo viacerých oblastiach priemyslu, vrátane automobilového. Potvrdením úspechu každej firmy sú spokojní zákazníci, ktorí potrebujú mať blízko k jej službám. Preto sa spoločnosť Miko-

na s.r.o. od začiatku svojej existencie zamerala na vytváranie siete predajných a servisných stredísk na celom území Slovenska. Už v prvom roku samostatnej republiky vznikla partnerská spoločnosť v Stupave a o rok neskôr prvé predajne v Bratislave, Prešove a vo Zvolene.

Významným medzníkom v histórii firmy bol v roku 1994 začiatok spolupráce s otrokovickým výrobcom pneumatík Barum Continental spol. s r.o., ktorý sa stal pre Mikonu kľúčovým partnerom. A predovšetkým – do konca 90. rokov bola vybudovaná jej základná sieť maloobchodných predajni a servisov na Slovensku.

NEUSTÁLE ROZŠIROVANIE AKTIVÍT

Na začiatku nového storočia malo zoskupenie spoločností Mikona Group sídlo už tri roky v Pruskom pri Púchove. Jeho ekonomická sila mu umožnila stať sa generálnym partnerom najprestížnejšej automobilovej súťaže na Slovensku. V rokoch 2000 až 2003 tak motoristický svet poznal preteky Mikona Rally. Hlavná pozornosť manažmentu však bola stále zameraná

20 rokov on the road

na rozširovanie a skvalitňovanie služieb, a to i podľa medzinárodných štandardov. Samotná Mikona s.r.o. v roku 2004 získala certifikáciu normou ISO 9001, stanovujúcou požiadavky na systém riadenia kvality. Mikon spol. s r.o. sa od rovnakého obdobia môže preukázať certifikátom od renomovanej spoločnosti TÜV NORD Group.

Kvalitatívne zmeny roku 2004 priniesli ďalší významný posun „on the road“ Mikony. Spoločnosť prevzala dovoz vozidiel značky Subaru a dodnes dokázala importérska divízia ich predaj viac ako strojnásobiť. V roku 2005 sa začal i predaj vozidiel Suzuki, najskôr v Bratislave, potom tiež v Martine. V roku 2006 centrála spoločnosti po druhý raz zmenila sídlo a presťahovala sa do novovybudovaného priemyselného parku v Púchove.

MIKONA DNES

Bez prehánania sa dá povedať, že v súčasnosti je Mikona s.r.o. v oblasti predaja pneumatík a s nimi súvisiacich služieb najsilnejšou spoločnosťou u nás. Jej predajni a servisných zázemí je spolu 25 a nájdeme ich v 19-tich slovenských mestách.

V lokalitách, kde nemá svoje vlastné pobočky, spolupracuje so spoľahlivými partnerskými predajňami a servismi, ktorých je spolu 19. Spoločnosť pôsobí i v zahraničí, napríklad v Českej republike v roku 2005 založila pobočku Mikona Auto, s.r.o., zaoberajúcu sa predajom a servisom vozidiel Opel. Jej obchodné aktivity siahajú tiež do Maďarska a Poľska.

„Náš hlavný sortiment tvoria kvalitné pneumatiky pre osobné, úžitkové a nákladné vozidlá,“ uvádza Ing. Stanislav Ďurta, regionálny riaditeľ a spolujiteľ spoločnosti Mikona. „Základom ponuky sú produkty najväčších pneumatikárskych koncernov Continental, Bridgestone, Pirelli, Michelin či Goodyear. Ale pretože predávame aj pneumatiky pre motocykle, poľnohospodársku a stavebnú techniku a priemyselné stroje, ponúkame produkty od viac ako dvadsiatich výrobcov.“

Kvalitné pneumatiky sú jediným prvkom vozidla, ktorý je v kontakte s vozovkou. Preto sa ich voľbe a stavu musí venovať náležitá pozornosť. Zákazníci v predajniach Mikony nájdu aj širokú ponuku oceľových a hliníkových diskov, náhradných dielov Bosch, olejov Shell a Castrol, ako aj bohatý sortiment ďalšieho doplnkového tovaru.

VŠETKO PRE PNEU

Keď spoločnosť pred niekoľkými rokmi menila svoju komunikáciu so zákazníkmi, prijala za svoje krédo slogan On the road. Jeho obsahom nie je len zameranie firmy, ale predovšetkým cesta k vodičom, zahŕňajúca starostlivosť o ich spokojnosť a bezpečnosť pri jazde.

„Okrem predaja nám ide o perfektný servis, vrátane poradenstva,“ vysvetľuje Stanislav Ďurta. „Preto nestačí iba špičkové,

pravidelne kalibrované strojové vybavenie a náradie, ale tiež pravidelne školený a ústretový personál. Ide o to, odporučiť zákazníkovi pneumatiky presne pre ich auto, informovať ich o technických a prevádzkových vlastnostiach a poradiť im, ako ich správne používať.“

Okrem výmeny kolies a pneumatík vrátane vyváženia a nahustenia – tlakovým vzduchom alebo špeciálnym inertným plynom – sú možné aj opravy poškodených kolies, prerezávanie drážok dezénu nákladných pneumatík, mimosezónne uskladnenie pneumatík s ich kontrolou, očistením a konzerváciou, prípadne ekologická likvidácia ojazdených pneumatík v rámci spolupráce s Recyklačným fondom.

Spoločnosti, ktoré s fleetom osobných a úžitkových vozidiel prevádzkujú napríklad stavebné stroje a priemyselné dopravné prostriedky, ocenia opravu pneumatík vulkanizáciou a výmenu alebo opravu EM pneumatík priamo na mieste u zákazníka. Rovnako sa logistickým centrom a skladom firmy ponúka možnosť výberu plnogumených pneumatík na vysokozdvížne vozíky s ich nalisovaním na disky kolies.

VŽDY NIEČO NAVYŠE

Jednou z predností servisných stredísk spoločnosti Mikona s.r.o. je, že mnohí jej mechanici majú odbornosť automechanik. Súčasťou ponuky služieb je totiž rýchloservis, obsahujúci úkony, ktoré významne súvisia s pneumatikami, ale tiež s bezpečnou prevádzkou vozidla. Od kontroly a výmeny brzdových platničiek, olejov či brzdovej kvapaliny cez kontrolu podvozka a nastavenie geometrie až po servis klimatizácie či čistenie interiéru vozidla – to všetko sa dá podľa možnosti konkrétneho servisného strediska využiť.



MIKONA
..... už 20 rokov

„V rámci poradenstva sú samozrejme tými najdôležitejšími naši zamestnanci v osobnom kontakte s klientmi,“ dodáva Stanislav Ďurta, „ale využívame i moderné komunikačné nástroje. Na našich webových stránkach je možné navštíviť rubriku „technický poradca“, ktorá záujemcov informuje o hlavných témach v problematike pneumatík a ich používania.“ On the road? Bezpečne najmenej ďalších dvadsať rokov.



Láska

Foto: archív MJ

Docent Jeseňák, so všetkými oficiálnymi titulmi doc. MUDr. Miloš Jeseňák, PhD., MBA, je klinický imunológ, alergológ, pediater a majiteľ oranžového Subaru XV. Rodák zo Žiliny pôsobí na Jesseniovej lekárskej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave a klinickú prax vykonáva v Univerzitnej nemocnici v Martine. So svojim Subaru sa počas rozhovoru nemohol popýšiť – po autonehode (zozadu doň vrazil vodič škodovky) bol voz práve v opatere opravárov v servise. Tak či onak, prvá otázka nemohla znieť inak...

P

Prečo práve Subaru?

Hľadal som auto, ktoré bude originálne a zaujímavé, ktoré nebude mať každý. No zároveň som potreboval vozidlo s pohonom 4x4 a s dieselovým motorom, keďže dosť najazdím na dlhých trasách, často cez horské priechody, pretože chodím veľa prednášať. Vyberal som spomedzi viacerých značiek, ale

potom som uvidel reklamu na Subaru XV a bola z toho láska na prvý pohľad. Zvažoval som aj Imprezu, ale keďže dosť často jazdím po horách, hodilo sa mi vozidlo so zvýšeným podvozkom. Rád lyžujem, často tu neďaleko, na Martinských holiach, a tam sa bez pohonu všetkých kolies vyjsť nedá, jedine s reťazami. S predchádzajúcim vozidlom sa mi navyše stalo, že som sa cez horský priechod nedostal a tak som si povedal, že chcem auto, ktoré ma nesklame. Na Subaru ma zaujala aj oranžová farba. Mám rád živé farby, navyše potrebujem auto rýchlo nájsť na parkovisku ☺.

Zatiaľ teda spokojnosť?

Určite áno, s vozidlom i so servisom a so všetkým, čo s tým súvisí.

Ste viac alergológ, imunológ alebo pedagóg?

Mojou špecializáciou je klinická imunológia, o tejto problematike aj veľa prednášam. Venujem sa najmä vrodeným poruchám imunity, čo je síce pomerne zriedkavá diagnóza, ale podarilo sa nám zozbierať slušný súbor pacientov. Zaoberám

sa aj alergickými ochoreniami dýchacích ciest, ako je astma či senná nádcha a možnosťami ich liečby. No a popritom riešim aj očkovanie, vakcinológiu, skúmanie nežiaducich účinkov očkovania i reguláciu očkovania u rizikových pacientov.

Čo je príčinou, že počet alergikov tak dramaticky rastie?

Podpisujú sa pod to nepriaznivé zmeny a znečistenie ovzdušia, výskyt plesní, rôzne pridané látky v strave, ale aj nadmerné užívanie voľne predajných liekov a antibiotík. Očakáva sa, že na konci desaťročia bude alergická polovica celej populácie Slovenska.

Vy ste tiež alergikom?

Ja som klasický peľový alergik. To znamená nádchu s príchodom jari a všetko, čo s tým súvisí.

Na akých ľudí ste alergický?

Predovšetkým na tých, ktorí si neplnia svoje pracovné povinnosti a na ľudí, ktorí nejednajú férovo. Mám rád jasné, nepredstierané vzťahy.

Spomenuli ste, že rád športujete. Športujete preto, lebo je to dobré pre zdravie, alebo pre radosť?

Myslím, že pre oboje. Aj keď sa priznám, že veľa času na športovanie mi nezostáva. Pre mňa je športom číslo jeden lyžova-

nie. Martinské hole mám na dohľad, ale často chodím aj na Donovaly.

Aký vplyv na zdravie má šport z pohľadu lekára?

Pokiaľ človek venuje dost času nielen športovaniu, ale aj relaxácii organizmu po športe, pôsobí každá fyzická aktivita na zdravie vyslovene pozitívne. Dokonca aj na liečbu alergií. Zvyšuje kondíciu, dynamiku dýchania. Ideálne je plávanie, ale zdraviu prospieva každý šport.

Prečo je tak veľa alergických detí?

Alergické ochorenia vznikajú kombináciou rôznych negatívnych faktorov – od genetických predpokladov cez nesprávne stravovanie až po také aspekty, akými sú napríklad fajčenie matky v tehotenstve či prítomnosť alergénov z domácich zvierat. Ak je však dieťa často choré, to ešte neznamená, že je alergikom. Ak je priebeh ochorenia nekomplikovaný a dieťa neberie antibiotiká, ide o prirodzený jav. Postupne si vybuduje vyššiu odolnosť a chorobnosť ustúpi.

Ak som alergikom, akú životosprávu mám dodržiavať?

Veľmi dôležitá je pravidelná pohybová aktivita - aj pre alergické deti. Ako som už spomenul, dôležitý je aj primeraný čas na relaxáciu. Nehnať sa z jednej aktivity do druhej, dopriať si dostatok času na odpočinok. Jednoducho, striedma životosprá-

na prvý pohľad



Miloš Jeseňák (vpravo) sa na Slovenských jazzových dňoch v Ríme stretol aj so známym jazzmanom Petrom Lipom.



Novoročný koncert formácie New Project. Miloš Jeseňák (prvý sprava) účinkuje nielen v tomto gospelovom telese, ale i v komornom miešanom zbore Cantica Collegium Musicum.



Docent Jeseňák (vľavo) so svojou slovensko-švajčiarskou rodinou.



Promócia mladšej sestry - tiež lekárky, ktorá v súčasnosti pracuje ako pediatrička.

va a stravovanie, dostatok oddychu, ale aj dostatok pohybovej aktivity, prípadne podporné prostriedky na imunitu na prírodnej báze v rozumnom množstve.

Môže sa alergik otužovať?

Môže, a výsledky sú pomerne zaujímavé. Dobrým príkladom je Škandinávia, kde má otužovanie dlhú tradíciu a prejavuje sa to pozitívne na zdravotnom stave populácie. Výborné výsledky pri liečbe alergií máme aj s použitím speleoterapie, teda liečby v prírodných jaskyniach, bohužiaľ, tieto možnosti sú dnes na Slovensku obmedzené. Naopak problémom sú umelo vytvorené soľné jaskyne, v ich ovzduší je totiž množstvo plesní, takže sú pre alergikov skôr škodlivé.

V spoločnosti sa v súčasnosti polemizuje o tom, či očkovať, alebo neočkovať. Aký je váš názor?

Je potrebné si uvedomiť, že každá vakcína, tak ako každý liek, má svoje nežiaduce účinky. Ale benefit z každého očkovania je jasný a dokázaný. Každé očkovanie prispieva k zvýšeniu odolnosti organizmu. Pokiaľ sa prestane s očkovaním, môžu sa opäť vyskytnúť prípady ochorení, ktoré sa tu vďaka pravidelnému očkovaniu populácie roky neobjavili, napríklad čierne kašeľ, osýpky, záškrť. Viaceré „zaručené a deklarované“ nežiaduce účinky očkovania a nepriaznivé následky sú nadhodnocované a klinicky neoverené. Aj každoročné očkovanie proti chrípke môžeme len odporúčať. Ak aj náhodou u malého počtu očkovaných chrípke nezabráni, minimálne zmierni jej priebeh. To je preverené množstvom klinických štúdií.

V akom stave je slovenské zdravotníctvo z pohľadu lekára?

Myslím, že v mnohých smeroch sme postúpili a postupujeme. Situácia nie je až taká dramatická, ako sa niekedy tvrdí.

Určite sú problémy, napríklad so zdravotnými poisťovňami, s čakacími lehotami na operačné zákroky a podobne. Ale myslím si, že ak vezmeme do úvahy, v akých podmienkach pracujeme, je slovenské zdravotníctvo v dobrom stave. Môžem to porovnať, pracoval som tri roky v Taliansku, v Ríme a nemyslím si, že by sme zaostávali. Ľudia môžu cítiť isté problémy s lekármi, s nemocnicami, ale viem posúdiť, akú starostlivosť a služby dostane detský pacient a myslím, že sa nemáme za čo hanbiť. U nás sa často porovnáva úroveň zdravotníctva so zahraničím, pričom sa však vyzdvihujú pozitíva a negatíva sa skôr zamlčávajú. Dokonca si dovoľm povedať, že naši pacienti si nevážia úroveň poskytovaných zdravotníckych služieb. Určite je potrebné zdravotníctvo zreformovať a diskusia je užitočná. Dúfam len, že sa budú prijímať správne rozhodnutia, pretože som presvedčený, že redukovať počet lekárov - špecialistov nie je správnou cestou. Ak si vezmeme napríklad pacientov s alergiami, tak aj tých nestále pribúda.

Lekárske povolanie je náročné časovo, odborne aj emocionálne. Ako popri ňom relaxujete?

Venujem sa zborovému spevu. To je moja vášeň, spievam už vyše 15 rokov, aktuálne prvý bas v martinskom komornom zbore Cantica Collegium Musicum. Predtým som účinkoval v Martinskom spevokole a mnoho rokov aj v rôznych gospelových telesách (napr. New Project). Donedávna som vystupoval so Žilinským miešaným zborom, bohužiaľ, z časových dôvodov som musel niečo vypustiť.

Na akom najzaujímavejšom mieste ste spievali?

Atmosféra ma najviac uchvátila v Ríme, keď sme spievali na audiencii u pápeža Benedikta XVI. Vďaka hudbe sa mi podarilo navštíviť mnohé atraktívne miesta. Boli sme napríklad spievať na medzinárodnom festivale v Thajsku, kde sme získali zlato. Zaujímavé situácie nastávajú, ak máme v rámci lekárskeho kongresu večer koncert. Ľudia hádajú, či to naozaj spievam ja, keď som ešte ráno prednášal. Ak ma však žiadajú, aby som zaspieval pri stole večer počas neformálneho programu, odmietam. V tom som absolútne nekompromisný. Som zborový, nie sólový spevák ☺.





CEZ WEB NA TESTOVACIU JAZDU

Novinkou je možnosť on-line rezervácie testovacej jazdy ľubovoľného modelu. Stačí vyplniť formulár s vašimi údajmi a predajca, lokalizovaný najbližšie k vášmu bydlisku, vás bude kontaktovať, aby si s vami dohodol termín, ktorý vám bude vyhovovať.

Na nových webových stránkach sú k dispozícii kompletne technické údaje, ceny i výbavy vozidiel, ale aj novinky zo sveta Subaru. A ak už máte auto vybrané a rozmyšľate nad jeho financovaním, stačí zakliknúť sekciu Služby, kde nájdete nielen podrobný rozpis finančných služieb, ale aj link na vypracovanie konkrétnej ponuky presne pre vás a vaše vozidlo.

Nový web poskytuje vysvetlenie technických unikátov automobilov Subaru. Tými sú symetrický pohon všetkých kolies, ktorý značka zdokonaľuje už 40 rokov, a boxer motor s protibežnými piestami, ktorý v súčasnosti v sériovo vyrábaných vozidlách používa okrem Subaru iba Porsche. Importér Subaru myslel aj na priaznivcov značky, ktorí z akýchkoľvek dôvodov momentálne neuvažujú o kúpe nového automobilu. Pripravil pre nich sekciu Jazdené vo-



Navigácia v mori informácií

Zaujímajú vás novinky zo sveta Subaru? Potrebujete nájsť najbližší showroom či servis? Chcete vedieť viac o modeloch značky alebo potešiť seba či blízkych darčekom z butiku? Stačí si otvoriť nový web Subaru.

Príjemná, prehľadná a moderná grafika, ale aj množstvo užitočných informácií. Práve spustený nový web importéra Subaru na adrese subaru.mikona.eu je skvelou navigáciou v ponuke značky a obsahuje viacero nových aplikácií. V ich množstve sa však rozhodne nestratíte.

Samozrejmosťou sú kompletne kontakty na všetkých predajcov i servisné miesta Subaru na Slovensku. Ak máte záujem o nové auto, stačí si telefonicky alebo mailom vyžiadať príslušné informácie, alebo najlepšie prísť priamo do showroomu. Rovnako je možné sa cez mail objednať na servisnú prehliadku.

zidlá, kde nájdú ponuku vekovo mladých a čo je dôležité, bezrizikových áut značky Subaru. Riziká pri kúpe jazdených vozidiel sú dnes obrovské. Technika moderných automobilov si vyžaduje dodržiavanie servisnej starostlivosti, predpísanej výrobcom. Jej zanedbanie môže ďalšiemu majiteľovi spôsobiť neúmerné servisné náklady. Jazdené vozidlá v ponuke importéra či jednotlivých predajcov Subaru spĺňajú požiadavku autorizovanej servisnej starostlivosti, použitia originálnych náhradných dielov, sú bez manipulácie s počtom najazdených kilometrov a ak je to deklarované, tak naozaj aj bez poškodení či havárií.

LIFESTYLE PODĽA SUBARU

A ak sa budete preklikávať novým webom, nezabudnite na sekciu Lifestyle. Práve tu nájdete nielen možnosť prihlásiť sa na odber DRIVE magazínu, ale môžete si v elektronickej forme prečítať aj všetky jeho predchádzajúce vydania. Takisto tu nájdete prelink na rezerváciu testovacej jazdy, ale aj sekciu krásnych obrázkov Na stiahnutie. Dámy aj pánov poteší značkový Boutique. Mikiny, tričká, šiltovky, hodinky, slnečné okuliare, perá, batohy, jednoducho množstvo originálnych, ale aj praktických predmetov pre fanúšikov Subaru. V tomto prípade netreba váhať. Takýto darček určite poteší.

subaru.mikona.eu

Vyberte si kvalitu

Foto: Milan David

Špičková technika automobilov Subaru si zaslúži kvalitnú odbornú starostlivosť, ktorú dokážu poskytnúť len autorizované servisy. Protihodnotou je dlhoročné spoľahlivé fungovanie vozidla, predchádzanie poruchám vďaka presnej diagnostike i prevencii problémov a v konečnom dôsledku úspora nákladov pre majiteľa auta, hovorí servisný manažér Subaru Vladimír Mífkovič.

Prečo by mali zákazníci uprednostniť značkový servis? V čom je jeho výhoda?

Rozdiel medzi autorizovaným a neautorizovaným servisom je hlavne v know-how. Autorizovaný servis má povinnosť byť vybavený diagnostickými zariadeniami, servisnými manuálmi, špeciálnym náradím a v neposlednom rade pravidelne školeným personálom, ktorý má navyše so servisovaním značky Subaru bohaté skúsenosti. V rámci autorizovanej siete servisov tiež funguje výmena informácií, ktorá môže pomôcť pri diagnostike a skrátiť tak čas potrebný na riešenie prípadných problémov.

V čom je riziko využívania neznačkového servisu?

Otázkou je vždy úroveň znalostí mechanikov v neautorizovaných servisoch o konkrétnej značke. Hlavne v rámci záručnej doby je v rámci zachovania platnosti záruky podmienkou údržba vozidla presne podľa predpisov výrobcu. Po uplynutí záručnej doby je to zasa najmä otázka vplyvu kvalitného či menej kvalitného servisu na spoľahlivosť vozidla.

Môže byť problémom používanie neoriginálnych náhradných dielov?

Používanie originálnych náhradných dielov z autorizovaného servisu zabezpečuje istotu, že boli použité adekvátne, výrobcom odporúčané kvalitné diely. Kúpou a používaním neorigi-

nálnych dielcov zákazník riskuje možnosť straty platnosti záruky v prípade, že takýto diel spôsobí na vozidle akékoľvek škody.

Sú mechanici v autorizovanom servise lepší?

Ako už som spomenul, mechanici v autorizovanom servise sú pravidelne školení, a to ku všetkým novým modelom, technickým novinkám, na používanie diagnostických prístrojov, servisných manuálov a podobne. Autorizované servisy sú samozrejme vybavené všetkými potrebnými zariadeniami a špeciálnym náradím. To všetko vrátane skúseností znamená aj nespornú výhodu pri správnej diagnostike prípadných porúch, ktorá prináša zásadnú úsporu servisných nákladov.

Môže majiteľ Subaru prísť o záruku pri návšteve neznámkového servisu?

Môže, a to v prípade, že nebudú vykonané všetky výrobcom predpísané úkony. Tu by som chcel zdôrazniť, že nejde len o výmenu konkrétnych dielov, ale aj nutné zásahy do elektroniky, ktorých nevykonanie môže spôsobiť vážne technické problémy.

Sú nejaké riziká po uplynutí záruky na vozidlo, alebo už potom môže majiteľ Subaru bez obáv chodiť do neznámkového servisu?

Rozhodne by som odporúčal navštevovať autorizovaný servis. Spomínané nutné zásahy do elektroniky je potrebné vykonať pri každej servisnej prehliadke bez ohľadu na to, či vozidlo je, alebo nie je v záruke. Rovnako tak je pri každej servisnej prehliadke kontrolovaná aktuálnosť softvéru riadiacej jednotky motora, resp. automatickej prevodovky. Výrobca totiž priebežne vylepšuje funkcie elektronických systémov a v prípade, že poskytne ku konkrétnemu modelu aktualizáciu, je na jej aplikáciu potrebné diagnostické zariadenie, ktorým sú vybavené len autorizované servisy.

Prečo je značkový servis drahší ako „garážové“ servisy? Vyplatí sa zákazníkovi zvoliť si toto drahšie riešenie?

Rozdiel v cene je jednoznačne daný nutnými nákladmi autorizovaného servisu, ktorý má povinnosť byť vybavený podľa štandardov predpísaných výrobcom. Neznamená to len jednorazovú počiatočnú investíciu, ale pravidelné rozširovanie a obnovovanie know-how, vďaka ktorému poskytuje autorizovaný servis svojim zákazníkom najvyššiu možnú úroveň kvality služieb. Zanedbanie predpísaných úkonov pri jednotlivých servisných prehliadkach, výmene dielov bežného opotrebenia, či iných servisných zásahoch môže mať za následok dodatočné náklady na odstraňovanie zanedbaní, či pochybení. Vďaka diagnostickému vybaveniu a informáciám „z prvej ruky“ sú tiež mechanici autorizovaného servisu schopní určiť príčinu prípadného problému v podstatne kratšom čase a kvalifikovane odstrániť poruchu.

Ktoré komponenty vozidla najviac trpia pri nesprávnom servise?

Všeobecne platí, že nesprávne vykonávaným servisom trpia nielen práve zanedbané komponenty, ale následne aj iné, priamo, či nepriamo súvisiace, takže vzniká reťazová reakcia.



V rámci autorizovanej siete servisov funguje výmena informácií, ktorá môže pomôcť pri diagnostike a skrátiť tak čas potrebný na riešenie prípadných problémov.

Náprava potom môže byť neporovnateľne náročnejšia, než správne prevedenie pôvodného úkonu.

Aké sú vaše skúsenosti s autami, ktoré k vám prišli po návštevách neznámkových servisov?

Najčastejším problémom je vynechanie nutných zásahov do elektroniky, neaktualizovaný softvér riadiacich jednotiek, ale aj neprevedené výmeny niektorých dielov.

Momentálne sa nachádzame v období chladného nepriaznivého počasia. Čo je dôležité kontrolovať na aute z hľadiska servisu?

Pred príchodom zimy je veľmi dôležité nechať si skontrolovať stav chladiacej zmesi, aby bola dostatočne pripravená na mínusové teploty. Rovnako tak je potrebné skontrolovať kapacitu akumulátora, ktorý v zimných mesiacoch trpí viac. Samozrejmosťou by malo byť prezutie vozidla na zimné pneumatiky. V neposlednom rade je potrebné začať v predstihu používať zimnú zmes do ostrekovača, aby nedošlo k zamrznutiu zmesi a následnému poškodeniu jednotlivých komponentov ostrekovača okien a svetiel, čo je dosť častým problémom. O celkový technický stav vozidla je samozrejme postarané vďaka pravidelným servisným prehliadkam bez ohľadu na ročné obdobie.

Robí tieto kontroly každý značkový servis Subaru?

Každý autorizovaný servis je pripravený takúto kontrolu previesť.

Odporúčate zákazníkovi odstrániť prípadné nedostatky, resp. dáte mu kalkuláciu potrebných opráv?

Samozrejme, v prípade zistenia akýchkoľvek nedostatkov je zákazník informovaný a zároveň je mu ponúknuté riešenie.

A aká je odozva zákazníkov?

Určite pozitívna.



Už samotný príjem do značkového servisu je na vysokej úrovni. Zákazníci majú k dispozícii odpočinkovú zónu, prípadne si môžu počas prehliadky svojho auta otestovať nové modely.

Pol roka s Treziou



Subaru Trezia sa dostala do správnych rúk. Na pol roka ju vyhral Tomáš Hošek. A hoci ako stredoškolač nemá vodičský preukaz, je veľkým fanúšikom áut a tuningu. Za volantom ho zatiaľ zastúpil otec Štefan.

Zapožičanie Trezie na pol roka jednému z návštevníkov bolo hlavnou cenou jarnejho bratislavského Autosalónu, ktorú poskytol importér Subaru, spoločnosť MIKONA, s.r.o. Šťastie sa usmialo na teraz už študenta Strednej priemyselnej školy elektrotechnickej, Bratislavčana Tomáša Hoška. „Na Autosalóne sme sa zúčastnili v sobotu, keď sme odchádzali, len som vhodil vstupenku s vyplnenými údajmi do

schránky. V nedeľu, keď sa uskutočnilo žrebovanie, som už na výstave nebol. Keď som prichádzal v pondelok ráno vtedy ešte do základnej školy, oslovila ma zástupkyňa riaditeľa a oznámila mi, že som vyhral auto. Najskôr som si myslel, že žartuje. Keď som prišiel domov, napísal som do Mikony, kde mi výhru potvrdili. Bol som veľmi prekvapený a zároveň šťastný,” hovorí Tomáš.

„Už dlho si želal niečo vyhrať,” dodáva otec Štefan, ktorý takému šťastiu nechcel veriť. Aj Tomášovi spolužiaci si mysleli, že ide o vtip. Všetkých však presvedčilo, keď nové Subaru Trezia zaparkovalo pred bydliskom rodiny Hošekovcov.

AKÉ BOLO? FANTASTICKÉ!

„S Treziou sme sa museli najskôr zžiť, ale to sa podarilo veľmi rýchlo. Pri preberaní sme absolvovali v bratislavskom dealerstve skúšobnú jazdu, na ktorej nám predajca vysvetlil, ako sa



Výherca Tomáš Hošek za volantom Subaru Trezia. Vzhľadom na vek zatiaľ iba staticky, na cestách riadil auto otec Štefan.

vozidlo ovláda. Stačilo mi pár kilometrov a na Subaru som si zvykol," hovorí o prvých dojmach Štefan Hošek. Auto bolo v nasadení každý deň. Jazdilo v premávke po bratislavských cestách, no rodina Hošekovcov s ním precestovala aj celé Slovensko. V súčasnosti už pol roka používania ubehlo a dnes opäť jazdia na svojom vlastnom vozidle. Nastal preto čas na porovnanie.

„Bolo to fantastické autíčko," hovorí s úsmevom otec rodiny. „Hoci je na dĺžku o 10 cm kratšie ako naše auto, zvnútra je prekvapivo veľké a má o 100 litrov väčší batožinový priestor. To bolo skvelé. Keď sme išli na druhý koniec republiky k svokrovi, čo je dva kilometre od poľských hraníc, zvykli sme si nabaliť plný kufor vecí. No keď sme zvyčajný náklad batožiny naložili do Trezie, v kufrí ešte zostalo voľné miesto, kopec voľného miesta!"

Rodina hodnotí jazdenie s Treziou s benzínovým 1,3-litrovým motorom jedným slovom: fantastické. Kým manželka si pochvaľovala najmä klimatizáciu, otec rodiny ako technik ocenil veľmi dobré jazdné vlastnosti, ale aj indikáciu preradenia prevodových stupňov. „Keď som prešvihol správny moment radenia, upozornila ma na to elektronika. Prekvapilo ma, že počítač si pýtal šestku už pri 70 km/h, takže na diaľnici by sa zišla aj sedmička," hovorí so smiechom Štefan Hošek, ktorý pracuje ako IT konzultant. „No aj pri dobrej stotridsiatke so zapnutou klimatizáciou sa spotreba zmestila do siedmich litrov na sto kilometrov," dodáva.

Výhodou boli pre Hošekovcov aj delené sklopné zadné sedadlá, ktoré pomohli, keď potrebovali previezť väčšie predmety.

AUTOMOBILOVÝ NADŠENEC

„Vďaka tomu, že je Trezia krátká, sa s ňou veľmi dobre parkuje. Paradoxne je však nielen kufor, ale aj vnútorný priestor v kabíne veľký. Nemali sme pocit, že by sme sa piati v aute tlačili.

Je vynikajúca na nákupy, ale aj na dlhšie cesty pre našu štvorčlennú rodinu." A slová o piatich cestujúcich sú overené: výlety s rodinou absolvovala aj babička. K plnej spokojnosti.

Za pol roka nebol s Treziou absolútne žiaden problém, syn Tomáš sa postaral o to, že rodine priniesol naozaj iba radosť. „Fungovala výborne a s japonskou precíznosťou ju môžeme prirovnať k švajčiarskym hodinkám," uzatvára otec Štefan.



Trezia fungovala výborne a s japonskou precíznosťou ju môžeme prirovnať k švajčiarskym hodinkám.



Potvrdené rodinou Hošekovcov: Trezia je pohodlná i pri cestovaní v päťici, piaty člen posádky zastúpil aj rolu fotografa.

Je možné, že priaznivci automobilov sa s Tomášom Hošekom ešte stretnú. Študent elektrotechniky sa živo zaujíma o fungovanie motorov a automobilovú techniku, pričom už teraz má v hlave myšlienku na vlastné úpravy vozidla vo svojej tuningovej dielni. Šikovnému stredoškólakovi sa pri práci s autami určite zide elektro-technické vzdelanie, dekódovanie rádiových jednotiek potom pre neho bude hračkou. Veríme, že mu nadšenie vydrží a držíme mu palce. A ak by svoj malý podiel na jeho smerovaní k automobilom zohralo aj pol roka, prežitého so Subaru Trezia, bolo by to skvelé. Auto sa v tomto prípade naozaj dostalo do správnych rúk.



Rany pani zimy

V zime trpí nielen pohonná jednotka auta. Viditeľné šrámy si v exponovaných častiach odnáša karoséria, zvyšky zmesi soli, blata a roztopeného snehu znečisťujú podlahu i kufor. Tak ako pri chorobách ľudského organizmu, i v prípade auta je lepšia prevencia. Ochranné prvky vyjdú lacnejšie ako lakovanie vozidla či komplexné čistenie interiéru.

Najviac postihnutou časťou karosérie býva po zime lem prednej kapoty. Odletujúce kamienky posypového materiálu z neho postupne odlupujú lak a neskôr farbu až na holý plech, čo spôsobuje náchylnosť tejto časti na hrdzu. To sa týka všetkých vozidiel s výnimkou superšportov s karbónovou karosériou. Subaru má riešenie: v rámci originálneho príslušenstva dokáže svoje modely vrátane nového XV vybaviť ochranným lemom, ktorý tento problém vyrieši. Striekanie prednej kapoty sa totiž pohybuje v cenovej relácii niekoľkých stoviek eur v závislosti od druhu farby a rozsahu prác. Parciálne lakovanie postihnutých miest pri prednej kapote odborníci neodporúčajú. Ide totiž o príliš veľkú súvislú plochu a prechod farieb by bol na nej viditeľný.

Priznajme si, koľkokrát v zime pri parkovaní zavadieme spodnou časťou predného nárazníka o zmrazenú kopu snehu. Tu na ochranu výborne poslúži originálny kryt, ktorý presne lemuje tvar nárazníka a nevytvára vírenie pri prúdení vzduchu pod vozidlom.



Originálny lem prednej kapoty chráni proti opieskovaniu posypovými materiálmi a kamienkami.

OCHRANA INTERIÉRU

Koberčky či gumené rohožky do auta sú dnes úplnou samozrejmosťou. Ak však pred zimou vymeníte letné koberčky za gumené rohožky, budete si ďakovať. Gumené rohože v umývačke jednoducho položíte vedľa auta a máte ich čisté, prípadne ich stačí vystriekať vysokotlakovým čističom. V koberčkoch sa v zime ukladajú nečistoty a prach v oveľa väčšej miere ako v lete, vo vlhkej tkanine sa navyše množia baktérie. A hoci gumené rohože nie sú esteticky také atraktívne ako koberčky, zo zdravotného hľadiska sú lepšie.

Výborná je aj gumová rohož do kufru. Výhoda tej z originálneho príslušenstva je v tom, že presne kopíruje tvar batožinového priestoru, pričom je na okrajoch zvýšená. Ak ju nemáte, stačí jedna lyžovačka, mokré lyžiarky so zvyškami snehu v kufrí



Spodná časť nárazníka trpí kontaktmi so zmrznutým snehom. Problém rieši originálne príslušenstvo.



Originálne strešné nosiče Subaru sú bezpečné, navrhnuté pre konkrétne modely a navyše redukujú aerodynamické straty.

a máte čo čistiť. V prípade použitia rohože môžete bez obáv prevážať i ušpineného psa z prechádzky či nie príliš čistý náklad. Takže sa zide nielen v zime.

Ak sme už pri domácich miláčikoch, v prípade najmä väčších plemien psov sa odporúča použiť špeciálnu ochrannú mrežu, oddeľujúcu batožinový priestor od priestoru pre posádku. Pri prudkom brzdení zostáva pes v kufrí a nelietá po interiéru auta, mrežu oceníte aj pri nakladaní vozidla až po strechu pri ceste na dovolenku, či pri prevoze vecí súvisiacich s vašim podnikaním. A ak ju nepotrebujete, jednoducho ju vyberiete. Nakladanie do kufru uľahčí kryt vrchnej plochy zadného nárazníka. Samozrejme, neurobí prácu na vás, no po pár mesiacoch vás nebudú trápiť škrabance na laku, ktorým sa pri aktívnom používaní vozidla aj pri najväčšej pozornosti len ťažko vyhnete.

VIAC NÁKLADU

V prípade, že potrebujete prevážať niečo väčšie ako bežný náklad, sumár originálneho príslušenstva ponúka ťažné zariadenia špeciálne pre modely Subaru. Bolo by škoda nevyužiť ťažnú silu štvorkoliek, ktorá vysoko prevyšuje schopnosti vozidiel iných značiek. Len pre ilustráciu – Forester utiahne až dve tony, novinka XV 1600 kg. Tieto hmotnosti presahujú potreby bežného užívateľa, no je to príjemný pocit, keď viete, že aj s ťahaním ťažkého bremena si vaše auto poradí s dostatočnou rezervou, takže jeho technika netrpí.

Pri montáži strešného boxu či prevážaní predmetov na streche je vhodné využiť originálne strešné nosiče Subaru,



Gumená rohož v kufrí pomôže v zime, ale i v lete po prechádzke so psom či pri prevoze nie príliš čistého nákladu.



Praktická mreža umožní naložiť kufror až po strechu, oceníte ju i pri transporte psov väčších plemien.



Kryt vrchnej časti zadného nárazníka chráni túto citlivú časť proti škrabancom pri nakladaní batožiny.

dimenzované presne podľa rozmerov strechy a lokalizácie úchytných bodov, pričom ich tvar je navrhnutý s ohľadom na aerodynamiku vozidla. Tým pádom pri ich použití až tak nepocítite nárast spotreby paliva, i keď každý predmet na streche na ňu vplyv má.

A keď príde leto, nemusíte si na zadné okná dávať montovať fólie. Stačí využiť originálnu slnečnú clonu na celú plochu okna. Hoci kvalita fólií niektorých dodávateľov je už dnes na vysokej úrovni, napríklad pri parkovaní v noci sa clona osvedčila viac. Iste, sú tu parkovacie senzory, ale oči vidia viac, najmä čo sa týka oblasti okolo zadných dverí automobilu. A v zime, keď fólie proti slnku nie sú potrebné, stačí clonu zložiť.

Spomenuli sme len niektoré prvky, kompletnú ponuku originálneho príslušenstva vám radi predstavia u každého autorizovaného predajcu Subaru.



Clona bočného okna nahradí fóliu, pri parkovaní v noci cez ňu lepšie vidno a ak ju v zime nepotrebujete, jednoducho ju vyberiete.



Na zimu sa vyplatí nahradiť textilné koberčeky gumenými rohožami. Toto praktické riešenie chráni aj zdravie posádky.

Úspešná expansion

Foto: Subaru, FHI



Koncepcia boxer motorov Subaru bola úspešná, priniesla pokrok a zároveň japonskej automobilke dodala odvahu a ponúkla jej nové možnosti. Logickým vyústením nastoleného trendu boli prevratné riešenia a napokon aj export vozidiel.

Model 1000 bol prvým Subaru s motorom uloženým vpredu a s predným pohonom, čím narástol vnútorný priestor a odhlučnil sa interiér. Konkrétne išlo o litrový OHV vodou chladený radový štvorvalec EA-52 s výkonom 41 kW/ 56 k pri 6000 ot/min a krútiacim momentom 77 Nm pri 3200 ot/min.

Pokrokový model Subaru 1000 priniesol značke uloženie motora pod prednú kapotu s pohonom prednej nápravy. Napokon sa stal základnou platformou pre ďalšie modely, ktoré nasledovali v nadchádzajúcich rokoch a boli vyvážené do celého sveta. V roku 1968 bola v USA založená spoločnosť Subaru of America.

Začiatkom 70. rokov minulého storočia japonská vláda vydala legislatívu za účelom zníženia emisií, čo donútilo Subaru aj ďalších výrobcov zdokonaľiť svoje vzduchom chladené dvojtaktné motory. Začala sa éra motorov chladených vodou.

1969: SUBARU R-2

V týchto rokoch boli malé autá stále v kurze, no prispôbovali sa novým potrebám. R-2 bolo malé ľahké auto, ktoré sa vyrábalo v rokoch 1969 až 1972. Bolo priamym nástupcom modelu Subaru 360 s aktualizovaným vzhľadom a zväčšeným interiérom, ktorý pohodlne usadil štyroch ľudí. Tento miniseďan bol pripravený na éru diaľnic, ktorá v Japonsku práve nastupovala. Subaru R-2 sa na trhu objavilo zhruba o rok skôr ako jeho japonskí segmentoví rivali, avšak naďalej používalo pohonný koncept z 360-ky, čiže vzduchom chladený dvojvalec (356 cm³) uložený vzadu. Práve toto riešenie bolo inšpiráciou pre pomenovanie vozidla. Hneď po jeho predstavení dňa 8. februára 1969 naň Subaru za mesiac prijalo 25 000 ob-



Subaru R-2 ostalo verné filozofii svojho predchodcu Subaru 360 – vzduchom chladený dvojavalec (356 cm³) uložený vzadu, čomu vďačí aj za svoj názov: Rear (angl. vzadu, zadný) 2 (valce). Toto malé dvojdverové vozidlo odviezlo 4 dospelých, ktorí mali dostatok miesta a pohodlné nastupovanie. V roku 1971 prišiel nový vodou chladený motor, facelift prednej masky s korporátnou identitou značky a drobné úpravy v interiéri.

jednávok. V októbri 1971 dostala R-2 nový vodou chladený motor (358 cm³) a novú prednú masku s korporátnou identitou, ktorá korešpondovala s modelom Leone.



Subaru FF-1 bolo nástupcom modelu 1000. Vyrábalo sa v rokoch 1970-73, pričom v USA sa predávalo pod označením Star. Napriek príchodu nastávajúceho modelu Leone v r. 1971 sa FF-1 na niektorých trhoch predávala až do r. 1973.

1969: SUBARU FF-1 (STAR)

Tento model bol vyvinutý zo Subaru 1000 s pohonom prednej nápravy. Líši sa od neho iba drobnými úpravami v interiéri a na maske chladiča. FF-jednotka bola v Japonsku predstavená 1. marca 1969 a v USA sa predávala pod názvom Star v rokoch 1970 a 1971, kedy bola nahradená modelom FF-1 G. K dispozícii boli verzie kupé, sedan a kombi (station wagon). FF-1 sa dodávala iba s jedným motorom (EA-61) so štvorstupňovou manuálnou prevodovkou. Bol to 1,1-litrový vodou chladený štvorvalec OHV s výkonom 45 kW/ 62 k a krútiacim momentom 88 Nm pri 4000 ot/min. V Japonsku bol nový nástupca pomenovaný FF-1 1300 G. Bol poháňaný 1,1 a 1,3-litrovými motormi a vyrábala sa v rokoch 1971-72.

1971: SUBARU LEONE

Na scénu vstúpil „lev“ (z tal. leone) najprv ako kupé, ktoré sa stalo populárnym aj vďaka svojmu originálnemu dizajnu bez

B stĺpkov. V septembri 1972 nasledovala verzia 4WD Station Wagon, čím sa Subaru natrvalo zapísalo do automobilovej histórie. Dovtedy sa pohon 4x4 spájal výhradne s terénnymi autami, no Subaru prelomilo túto šablónu a pohon oboch náprav zaviedlo do sériovej výroby klasických osobných automobilov. Štvorkolky sa dobre predávali v hornatých oblastiach a Leone kombi sa nakoniec stalo najpredávanejším osobným autom s pohonom 4x4 na svete a pôvodcom pohonu Subaru AWD.



Model Rex nastúpil v r. 1972, bol vlastne vnukom Subaru 360 a zdedil po ňom koncept malého motora uloženého vzadu na celých deväť rokov. V r. 1976 dostal nový motor s objemom 490 cm³ a o rok na to nasledovala 550-ka. V r. 1981 prešiel Rex na predný pohon, dostal novú karosériu a nezávislé zavesenie. Od r. 1983 sa ponúkal aj s 4WD a na konci roka dostal Rex 4WD dokonca turbo. Druhá generácia sa vyrábala do 1986 a následne tvorila základ pre nový model Justy.

1972: SUBARU REX

Rex je nástupcom modelu R-2 a vyrábala sa až 20 rokov do roku 1992. Tomu zodpovedá aj počet aliasov, ktoré mu boli pridelené na rôznych exportných trhoch – Ace, Fiori, Viki, Sherpa, 500/600/700, Mini Jumbo alebo M60/M70/M80. Model bol určený primárne pre japonský trh, no predával sa aj v Európe, Južnej Amerike a Karibiku. Začal s koncepciou Subaru 360 – malý motor vzadu.

Subaru Rex (po latin. kráľ) bolo k dispozícii aj v úžitkovej verzii. Väčšie zmeny sa na ňom udiali v roku 1976, na jeseň roku 1981 a na konci roku 1986. Druhá generácia Rexu (1981-1986) sa stala základom pre väčšie Subaru Justy. Priamym nástupcom Rexu sa v roku 1992 stalo Subaru Vivio.

1977: SUBARU BRAT

V auguste 1977 sa začal BRAT exportovať do USA. Bol to rekreačné pick up vozidlo, vychádzajúce z modelu Leone 4WD s dvojmiestnou kabínou a otvorenou korbou. Bolo poháňané 1,6, resp. 1,8-litrovým motorom. V rokoch 1983-84 bola k dispozícii prepĺňaná verzia s výkonom 70 kW/ 94 k. Model sa stal veľmi populárnym vo viacerých krajinách, no najmä v severnej Amerike, kde svojimi úspornými vlastnosťami a pohonom 4WD oslovil mladých ľudí. BRAT sa síce vyrábala v Japonsku (do r. 1993), no bol určený iba na export.

(pokračovanie nabadúce)



Modelový rad Leone znamenal revolúciu v automobilovom svete. Dvojdverové kupé v r. 1971 najprv uchvátilo motoristov svojím štýlovým dizajnom a verzia kombi Station Wagon 4WD v r. 1972 prelomila ľady pohonu 4x4 v sériovej výrobe osobných áut. Dodávali sa s motormi 1,2 a 1,4 l. Od r. 1975 sa sprísnila emisné normy a 1,2-ka bola nahradená 1,6-litrovým motorom. Leone kombi sa nakoniec svojho času stalo najpredávanejším osobným autom s pohonom 4x4 na svete a je pôvodcom pohonu Subaru AWD.



Základom pre originálne a netradičné rekreačné vozidlo BRAT (Bi-drive Recreational All-terrain Transporter) je model Leone. Bolo veľmi populárne najmä v USA, kde si našlo cestu k mnohým prominentným majiteľom.

Kúsok Japonska na Slovensku

Text: Doc. Ing. Alexander Ikrinský, PhD.

Foto: Veľvyslanectvo Japonska v SR



Viete, čo je origami alebo ikebana? Mnohí Slováci už áno. V letných mesiacoch sa totiž na Slovensku uskutočnil Japonský týždeň, ktorého návštevníci mohli zažiť aj tradičné japonské divadlo či vidieť, ako sa robí pravé suši.

Tradičné japonské divadlo NÓ má viac ako 700-ročnú tradíciu. Je najstaršou formou japonského hudobného divadla. Predstavenia sa dopĺňajú spevom (utai), tancem a hudobným sprievodom (hajaši). Divadlo Yamamoto Noh-gakudo z Osaky, ktoré malo predstavenia v Bratislave i v Nitre, založil Hiroyuki Yamamoto už v roku 1921. Návštevníci mali vzácnu možnosť oboznámiť sa nielen s jeho bohatou históriou, unikátnym spevom, ale aj s prepracovaným dizajnom masiek, ktoré sa používali na predstavení. Niektorí diváci na workshope v Bratislave mali možnosť vyskúšať si drahocenné farebné kostýmy z vyšívaného hodvábu, s príslušnými drevenými lakovanými maskami tvárí ľudí rôznej podoby i špeciálnu hereckú chôdzu v obuvi s oddeleným palcom.

Okrem toho všetci diváci pod vedením majstra spomínaného divadla si podľa predloženého textu s japonsky vyznačenými notami mohli zaspievať podmanivú pomalú japonskú melódiu, ktorá nadväzovala na starobylú povesť HAGOROMO - Plášť z peria. Podľa nej v jedno jarné ráno rybár Hakuryo našiel na vetvi jednej z pínii visieť nádherný plášť. Keď si ho chcel vziať domov, zrazu sa pred ním zjavila nebeská panna a poprosila ho, aby jej plášť vrátil. Hakuryo sa najprv zdráhal. Presvedčil a dojal ho však smútok nebeskej panny. Nebeská panna, odetá v plášti z peria, mu na oplátku predviedla tanec, ktorým opisovala mesačný palác a velebila krásy pobrežia Miho-no-Matsubara na jar. Nakoniec zmizla v hmle...

KIMONO

Na veľvyslanectve Japonska mali diváci možnosť obdivovať krásy tradičného japonského odevu – kimona, i spoznávať národné tajomstvá jeho obliekania. Od príslušníčok nežného pohľavia si kimono vyžaduje roztomilo-pôvabnú chôdzu



Slováci si vyskúšali origami, tradičné japonské umenie skladania papiera.

s malými krokmi. Kimono sa väčšinou vyrába z hodvábu a siaha od pliec až po členky. V páse sa sťahuje širokým opaskom (obi). Kimono sa nosí na festivaloch alebo pri slávnostných príležitostiach. Najznámejšie sú kimoná s dlhými pevnými rukávmi Furisode a Kuro. Letným variantom kimona je yukata. Muži pritom nosia slávnostné oblečenie Hakama a Haori, čo sú voľné nohavice a plášte.

ORIGAMI

Počas Japonského týždňa mali Slováci možnosť vyskúšať si origami, tradičné japonské umenie skladania papiera. Štvorcový papier sa skladá do rôznych tvarov ako sú vtáky, kvety alebo rôzne zvieratá. V origami sa nesmie strihať, ani používať lepidlo. Najtradičnejším dielom z origami je žerjav. Zvykom je pospájať 1000 žerjavov (Senbazuru) a darovať ich chorým ľuďom s priánim rýchleho uzdravenia.

SUŠI

Suší je typickým tradičným jedlom japonskej kuchyne už asi 500 rokov. Je to závin, zhotovený z tenkého plátu rias, plnený ryžou, rybou, zeleninou, vajíčkami, avokádom, tekvicou a pod. Známe a veľmi obľúbené sú najmä suši nigiri a maki, ale v Japonsku sa pripravuje aj nespočetné množstvo ďalších druhov suši. Pri príležitosti Japonského týždňa na Slovensku osobný kuchár veľvyslanca Japonska v Slovenskej republike, pán Naoki Eguchi predviedol prípravu pravých temari-zuši, čimaki-zuši a bó-zuši, na ktorých si účastníci podujatia veľmi pochutnali. Postup prípravy suši je dosť zložitý. Najprv sa urobí špeciálny ocot-suši: do hrnca sa dá 0,175 l ryžového octu, 0,155 l cukru a 35 g soli. Zmes zohrievame, až kým sa suroviny nerozpustia a necháme ju vychladnúť. Potom dôkladne prepláchneme a umyjeme 750 g ryže (až kým sa nezbavíme škrobu - bielej usadeniny). Ryžu necháme 30 minút odležať vo vode. Potom ju vložíme do hrnca a varíme v menšom množstve vody ako zvyčajne. Podľa potreby pridáme kombu (japonskú riasu). Do ešte teplej ryže nalejeme pripravený ocot-suši a ryžu potom prevraciame vareškou (nemiešame), zároveň ryžu chladíme vejjárom alebo ventilátorom. Keď dosiahne izbovú teplotu, namočíme bavlnenú handričku do vody a rozprestrieme ju nad nádobu s ryžou, aby sa nevyusušila. Nakoniec na potravinovú fóliu dáme pripravenú plnku z úvodu tejto kapitoly,



Divadelná skupina tradičného japonského divadla nó, Yamamoto Noh-gakudo z Osaky, predviedla predstavenie podľa starobylej povesti, ktoré divákov aktívne vtiahlo do deja.

posypeme ju japonskými koreninami (sanšo). Na to položíme hárku ryže v tvare guľôčky. Všetko dáme do fólie a vytvárame do dokonalej guľôčky. Aby naplnená guľôčka nestratila svoj tvar, necháme ju chvíľu odstáť. Po odstránení fólie je suši hotové.

PRÍRODNÉ A KULTÚRNE DEDIČSTVO UNESCO V JAPONSKU

Súčasťou Japonského týždňa bola aj pekná výstava fotografií Kazujošio Mijošioho o najkrajších japonských prírodných a kultúrnych bohatstvách.

(Spracované na základe vlastných zážitkov a japonských podkladov)



Aranžovanie kvetov v štýle ikebana má svoje pravidlá i zákonitosti, ktoré zaujímali najmä zúčastnené dámy.



Veľký úspech mal Koncert japonsko-slovenského priateľstva v Klariskách, kde sa hrala hudba japonských i slovenských skladateľov.

New York



Text: Zuzana Balušková
Foto: Martin Baluška a imagebank

:: EXOTIKA NA VLASTNÚ PÄŤ ::

New York je strhujúci. Má všetko, čo si človek dokáže predstaviť, okrem jediného: dostatku času všetko stihnúť. New York je nepolapiteľný a vždy je o dva kroky vpredu. Možno je to potreba vychádzajúca zo súčasného života instantných zážitkov, ktorá sem láka ľudí viac, ako čokoľvek iné. Zväčša turistické atrakcie či shopping, občas architektúra, nočný život, gastronómia alebo svetlá reflektorov z vinúcej sa Broadway... Tých dôvodov je ročne tesne pod 50 miliónov – presne toľko, koľko je návštevníkov tejto metropoly.

New York City je najväčším mestom štátu New York, rozprestierajúceho sa na východnom pobreží USA. Skladá sa z piatich mestských častí: Manhattan, Queens, Brooklyn, The Bronx a Staten Island. Najznámejšou časťou je Manhattan - nesprávne považovaný za "celý" New York. Newyorčania nazývajú tento ostrov "the City", a hoci udáva mestu pulz, je len jednou jeho súčasťou. Každá mestská štvrť má svoj neodmysliteľný ráz, svoje komunity, špecifický slang, gastronómiu, módu a životný štýl, čím vzniká osobitá atmosféra a svojský fenomén každej časti New Yorku. Všetky mestské časti spája hustá sieť autobusov a metra (MTA), ktorá je lacná, frekventovaná a funguje "24/7/365" (teda 24 hodín denne, 7 dní v týždni a 365 dní v roku). MTA vhodne dopĺňa more žltých taxíkov, ktoré si treba "chytiť" na rohu ulice a hoci vás v špičke neodvezú do inej mestskej štvrťi (napr. z Manhattanu do Queensu), sú pre turistov cenovo dostupné a jazda New Yorkom určite stojí za to.

NEWYORKERS

V súčasnosti v meste žije oficiálne 8 miliónov ľudí, no celkový počet obyvateľov sa nedá určiť kvôli vysokému počtu ilegálnych imigrantov (hovoríme v miliónoch!). Hovorí sa, že 60 % rezidentov New Yorku tvoria imigranti a ich deti. Bohaté a rôznorodé kultúrne, národnostné, spoločenské a nábožens-

ké zázemia sú ako ingrediencie v jednom veľkom kotle, ktoré spolu vytvárajú novú národnosť - newyorskú. New York dáva každému neobmedzene veľký priestor na vlastnú realizáciu výmenou za to, že ustúpi z osobných predsudkov a pozrie sa na svet cez rešpekt, rovnocennosť, ľudskosť a toleranciu. Je to tichá dohoda obyvateľov tohto kozmopolitného mesta, na ktorú sa oplatí pristúpiť, lebo len tak je možné zažiť a vidieť, ako na tomto mieste dokážu vedľa seba harmonicky fungovať elementy (náboženstvá, kultúrne zvyky, jazyky...), ktoré by sa inak nikdy nikde nestretli.

Newyorčania sú vo všeobecnosti milí, priateľskí a tolerantní. Milujú jazykové akcenty a čokoľvek iné a jedinečné, čím sa dá odlíšiť od ostatných. Čím osobitejšie, tým lepšie. Majú radi interakcie s novými ľuďmi, radi pomôžu, keď ich o to požiadate a sú závislí na káve. Vedia sa ospravedlniť a sú féroví. Nehanbia sa pýtať na to, čomu nerozumejú. Sú taktne zvedaví a zľahka prudérni. Newyorčan vždy rešpektuje váš názor, je tolerantný a berie vás takých akých ste - jedinečných.

FASHION

Popri Miláne, Paríži a Londýne je New York považovaný za mekku módného biznisu. A právom. V meste, kde sa aj povinná pracovná uniforma dá vždy nosiť celkom iným štýlom, je



Messenger, povolanie, bez ktorého by sa biznis v meste nezaobišiel. "Armáda" cyklistov, ktorí v krátkom čase doručia v rámci Manhattanu všetko, čo potrebujete.

s otvoreným srdcom



Nočný pohľad ponad East River na východnú stranu Manhattanu, Midtown a Upper East Side, lemovaný železničným mostom Hellsgate.



Day Parade – oslavný sprievod a zábava s tradičným jedlom a hudbou až do rána, pri príležitosti významných udalostí jednotlivých národov. Zväčša na Piatej Avenue. Prejav národnostnej diverzity a kultúrnej tolerancie.

každý tak trochu fashionista. Móda je tak silný výrazový prostriedok ako žiadny iný, a práve tu je to vidieť. Uniformita á Tommy Hilfiger cez celý hrudník sú "out" – individualita a originály začínajúcich návrhárov sú to, čo je "in". Výrazné zľavy a kupóny sú časté a ľahko dostupné. Čokoľvek človek hľadá, v New Yorku to určite nájde. Filmami opradená Piata Avenue medzi 40. až 59. ulicou je úžasný zážitok - sú tam tie najlepšie

značky z najlepších, vrátane výkladov, dizajnu, interiérov a personálu - ale nakupovať sa oplatí inde. Macy's na 34. ulici a 7. Avenue & Broadway je dobrý štart, ako zistiť vlastnú americkú veľkosť, ale aj to, čo je momentálne "trendy" a aké značky sa vám páčia. Oplatí sa pokračovať po 34. ulici smerom k 5. Avenue jednou stranou a druhou sa vrátiť späť. Ak kondične vládnete, zástavka metra Lexington Ave / 59th Street to istí. Bloomingdale's ponúka exkluzívnejšie kúsky, ktoré sa dajú vhodne skombinovať s klasikou z okolitých obchodov. Pre vychytávky si treba zájsť do spodnej časti Manhattanu a prejsť sa ulicami Nolity, Noha a Soha a vojsť do butikov, ktoré predávajú unikáty nových návrhárov. Tu nepohrdnete ani pouličnými predavačmi s kempingovou výbavou - pretože cesta na návrhársku alebo sa začína práve takto. Čo sa týka štandardných turistických suvenírov, treba sa sústrediť na hlavné turistické body, ako sú Times Square či Empire State Building, odvážnejší si môžu na Canal Street skúsiť zjednanie množstevného rabatu.

FOOD

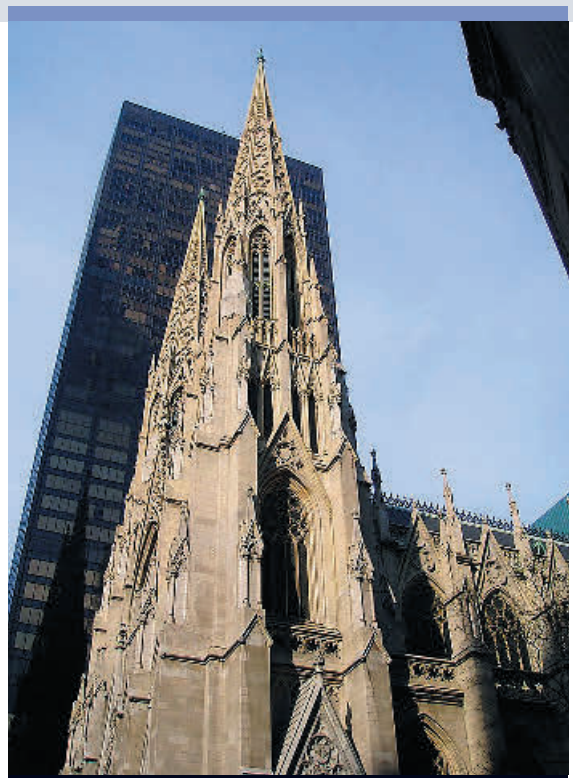
Newyorčania žijú zdravšie a striedamejšie, ako sa traduje, tak organicky ako im to peňaženka dovoľí, ale hlavne v gurmánskom nebi. V New Yorku sa dá nájsť tradičné a pôvodné



Broadway a Price Street, SoHo. Eklektický mix butikov, obchodov, barov a reštaurácií.

z každej kuchyne s miernym moderným twistom, dotiahnuté do dokonalosti. Pimientos de guernica, sushi, filet mignon, tostones, hummus, kura tiki masala - you name it, you got it. Vrstvy chutí odbalujúcich sa na jazyku pomaly, postupne, odkrývajú použité ingrediencie. Omamná vôňa, sľubujúca nový zážitok. Prezentácia jedla na tanieri – food styling – je majstrovstvom. Predjedlo v tvare kvetinového záhona, kde "kvety" tvoria farebné papričky nadrobno nakrájané tak presne, že ani jedna nepretŕča.

Celkovo vládne v newyorských reštauráciách úroveň, o akej sa človeku ani nesníva. Upravení čašníci sypú špeciality dňa z rukáva naspamäť a sú ochotní vyhovieť vo všetkom. Voda je na stole skôr, ako stihnete odzdraviť. Ochutnať z rozlievaného vína, či vám bude chutiť? Odložiť kabát? Vrátiť jedlo či drink, lebo VÁM sa zdá, že je príliš slané alebo nemá ten správny od-



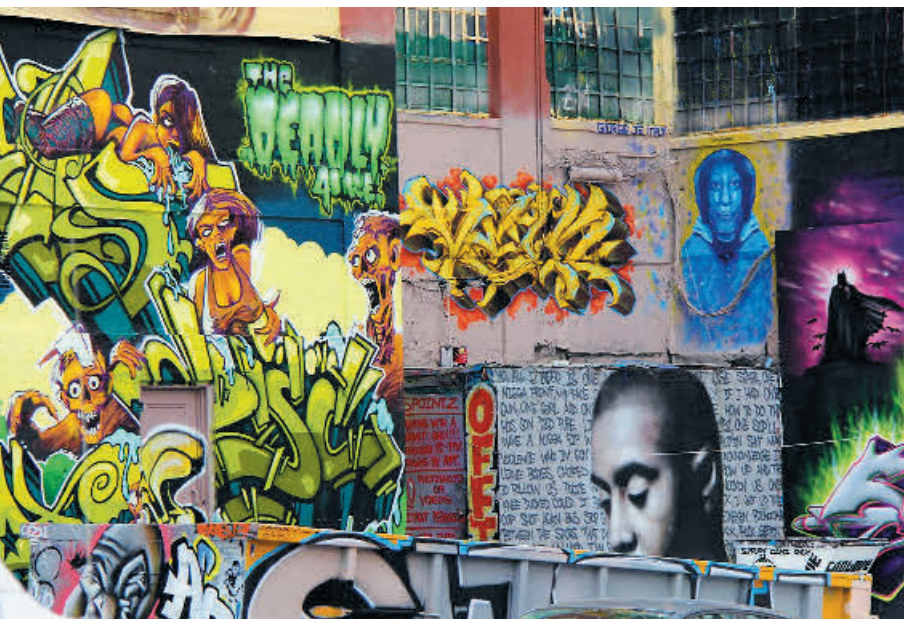
St. Patrick's Cathedral sa nachádza na Piatej Avenue priamo oproti Rockefeller Centru. Katedrála s pútavou históriou a úžasnou energiou. Treba zažiť.

tieň ružovej, na aký ste pri dobrom Cosme zvyknutí? Bez problémov, a s úprimným úsmevom vybavené. Starostlivosť od začiatku až do konca, s vrelým poďakovaním za dôveru, ktorú ste prejavili ich podniku. Nie je to fikcia, ale bežný štandard, ktorý patrí každému zákazníkovi a teda aj vám. Môžete si to prakticky overiť na vlastnej koži: Per Se a Daniel sú v päťici najlepších reštaurácií; Eleven Madison Park, Le Cirque, One if by Land, Two if by Sea či Union Square Cafe vás opantajú. UVA, Bistro 33, Madison Bistro, Fusha, Perry Street s istotou zložia do kolien. V dobrom. Café Ronda, Spice, Le Barricou (Williamsburg), Wattawa a Sanfords (Astoria) vyčaria úsmev na tvári. Špeciality ako The Hummus Place, The Meatball Shop, Pinkberry či Halal Cart sú len "maraschino" čerešničkou na torte... Ak je gastronómia vaším hobby, stavte na Restaurant Week, ktorý vám za 25 \$ (obed) až 40 \$ (večera) otvorí dvere aj takých trojhviezdičkových (Michelin guide) reštaurácií, na ktoré sa inak čaká 4 – 6 týždňov...

Pre návrat ku každodennosti poslúžia reťazce ako Pret a Manger, Cosi a The Chipotle Mexican Grill, ktoré vám dokážu, že za málo peňazí sa dá získať veľa organickej muziky. Starbucks s politikou fair-trade vedie k osobnej zodpovednosti recyklovať. Trader's Joe, Whole Foods a The Food Emporium dominujú sekcie supermarketu s kvalitnými a čerstvými produktmi.

GOING OUT

New York je jedným z najväčších centier pre americký zábavný priemysel. Svetoznáme kultúrne inštitúcie ako Carnegie Hall, Lincoln Center či Museum of Modern Art (MoMA) sú husto popretkávané galériami, divadlami a múzeami. Opera, balet, tanečná scéna, architektúra a filharmónia sú pripravené

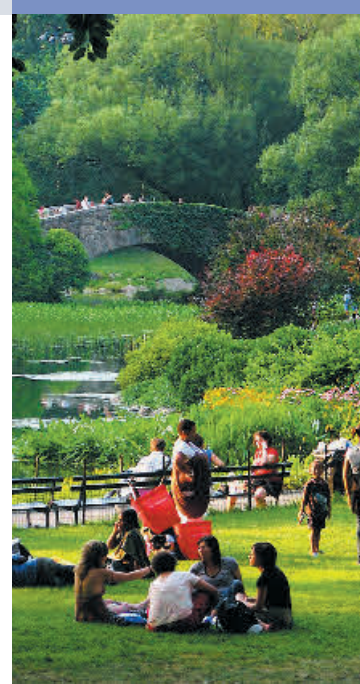


FivePointz Art Center, svetová mekka graffiti umenia, jedinečná outdoorová galéria, pokrývajúca celý blok v Long Island City.

v tip-top kondícii pre všetkých záujemcov o ich program a služby. Tých 39 najväčších divadiel, všeobecne nazývaných Broadway, je sústredených medzi Šiestou a Ôsmou Avenue od 40. až po 54. ulicu, vrátane Times Square. Zlacnené lístky (o 50 % a viac) sa dajú zakúpiť pod schodmi na Times Square pár hodín až minút pred začatím predstavenia. Múzeá - v rôznych veľkostiach a žánroch - sú zážitkom aj pre ich odporcov. Museum Mile, ktorá sa vinie po Piatej Avenue od 82. po 105. ulicu, je domovom takých veľikánov ako sú Metropolitan Museum of Arts (fine art), Solomon R. Guggenheim Museum (maľby, sochárstvo, film), International Center of Photography (fotografia), či National Design Museum (dizajn). Oplatia sa všetky. Pre fanúšikov médií ponúka New York možnosť navštíviť popredné štúdiá ako NBC či CBS, ako aj osobnú účasť na priamom natáčaní rannej show The Today Show (30 Rockefeller Plaza, Po-Pia, 7-11 hodiny) alebo The Early Show (5th Ave/East 59. ulica, Po-So, nie neskôr ako 7.15!) Milovníci hudby si určite prídu na svoje. Madison Square Garden, Webster Hall, Radio City Music Hall, periodiká (Village Voice, TimeOut New York), kluby (Cafe Wha, Cleopatra's Needle), webstránky (www.nycgo.com) a dokonca aj metro ponúkajú celý svet hudby na dlani – stačí si len vybrať.

:: NEW YORK ::

- Týždenný neobmedzený lístok na všetky spoje stojí 29 \$, www.mta.info.
- V podnikoch a reštauráciách vyskúšajte Happy Hour. Trvá od 16.00 do 19.00 a drinky sú za polovicu.
- Takmer každé múzeum má jeden deň v týždni so vstupom zdarma alebo za "zaplať koľko chceš".
- Na eskalátoroch stojte vždy vpravo!
- 911 je číslo na jednotný záchraný systém.
- Tip sa dáva vo výške 10 - 20 % z celkovej ceny v reštauráciách, baroch, ale aj taxíkoch... Podniky majú právo tip priamo naúčtovať.
- Raňajky v reštaurácii vás orientačne vyjdú na 5 – 7 \$, obed na 7 – 15 \$ a večera 20 a viac \$ na osobu.
- Užitočné info nájdete na www.nycgo.com.



Central Park, plúca New Yorku. Relax, šport, oddych a výborné pikniky :)



Strawberry Fields v Central Parku. Dar pre Yoko Ono a pocta Johnovi Lennonovi. Každý deň sú tu čerstvé kvety a hudobníci spievajúci známe hity.



Newyorské metro je jedinečný fenomén – mozaiky, muzikanti, nonstop prevádzka.

Pre športovcov sú tu zápasy elitných športových klubov (napr. Rangers, Knicks, Yankees...) a podujatia ako NYC Marathon či US Open, ktoré potešia a inšpirujú. Skúste cyklistiku (Bike and Roll), golf (Chelsa Piers Golf Club), člňokovanie (The Central Park Boathouse), trapézovú školu (518 W 30. ulica) či korčuľovanie (Wollman Rink, Rockefeller Center). Človek sa stane Newyorčanom, keď cíti, že ním je. Aj keď to znie paradoxne, je to tak. New York sa nedá opísať, vtisnúť do

definície a ani pochopiť. New York treba zažiť, vnímať a hlavne cítiť. Je to otvorený systém, a tak k nemu treba aj pristupovať - treba byť rovnako otvoreným systémom, aby vás ten neustály tok energie, potreba invencie, sny, túžby a ľudskosť prestúpili. Potom pochopíte, že neexistuje na zemi mesto, ktoré by sa New Yorku vyrovnalo. Milióny ľudí tu každý deň píšú svoje životné osudy tak, ako si ich sami vysnívali, pretože len v New Yorku uveríte, že neexistuje nepoznané...



Feng šuej a sláva

Text: Vladimíra Dutková-Mináčová

Sláva, reputácia, postavenie v spoločnosti. Jedna z ôsmich oblastí života, ktoré sa v starej Číne považovali za najdôležitejšie. Prečo práve miesto v spoločnosti zohráva takú dôležitú úlohu v našich životoch? Ako sa zrkadlí práve v tom našom priestore a ako ho dokážeme ovplyvniť Feng šuej?

Juhu patrí priestor najvzdialenejšej strednej časti našich priestorov, ak sa pozeráme od línie vchodových dverí. Táto časť bytu a magnetický výsek Juhu podľa kompasu, reprezentujú v našich priestoroch oblasť Slávy a nášho postavenia v spoločnosti.

Oblasť Slávy však nie je len odrazom našich úspechov, predstavuje aj silu našej osobnosti a to, ako nás ľudia prijímajú a akceptujú. Predstavuje i náš spoločenský život ako taký, čas trávený v spoločnosti, množstvo kontaktov a ľudí, ktorí nás inšpirujú a posúvajú ďalej. Svoj život totiž nežijeme oddelene od ostatných, ale naopak, fungujeme s okolitým svetom v každodennej interakcii, od ktorej závisí náš ďalší rast, prosperita a duchovný rozvoj. Ba čo viac, spoločenským postave-



ním často určujeme aj spoločenské postavenie našich detí a ďalších generácií. Práve preto je oblasť Slávy taká dôležitá.

AKO STE NA TOM V SPOLOČNOSTI?

Stačí, keď si skontrolujete južnú časť svojho domu či bytu, prípadne najvzdialenejšiu strednú časť od vchodovej línie. Ak je oblasť Slávy u vás aktívna, potom tam máte pravdepodobne dostatok zelene, alebo zelenej farby, drevený nábytok, dostatok svetla a ohnivých farieb, sporák, či krb, rádio, televízor, zbierku CD, knižnicu či portréty slávnych. Ak to naopak na vašom Juhu zívá prázdnotou, je tam tmavo, priveľa čiernych či

modrých tónov, prípadne tam máte akúkoľvek tečúcu vodu, je najvyšší čas vašu oblasť Slávy trochu vyladiť.

NIKDY NIE VODA!

VODA a OHEŇ sú najprotikladnejšie prvky cyklu piatich elementov. Voda hasí oheň, oheň ničí vodu. Tak, ako do Severu nepatrí oheň, tak je pre Juh škodlivá Voda. Akvárium, fontána, kúpeľňa či toaleta môžu napáchať značné škody v tejto časti vášho priestoru (a tým i vo vašom spoločenskom postavení). Do úvahy treba brať aj farby súvisiace s elementom vody... čiernu a modrú, prípadne sklenené plochy pripomínajúce vodnú hladinu. Tiež pozor na výjavy na obrazoch, tapetách či závesoch. Ak čokoľvek pripomína vodu (možno vzorom vlnovky...), premiestnite tieto predmety radšej do oblasti Severu, Východu alebo Juhovýchodu. Čo však s nevhodne umiestnenou kúpeľňou či toaletou? Vodu v priestore kompenzujeme elementom Dreva a Zeme, to znamená drevenými a keramickými doplnkami, zátišiami z kameňov, kvetmi, zemitými a zelenými farbami. A naopak, máme niekoľko možností, ako Oheň v priestore podporiť.

ČÍM PODPORÍME OHEŇ?

Oheň je element, ktorý má rád aktivitu, dynamiku, vzrušenie, preto je prvým predpokladom fungujúcej oblasti Slávy to, aby sa v južnej časti vašich priestorov niečo dialo a bol tu pohyb. Ideálne je, ak Juh prípadne na obývačku, ešte lepšie, ak sem



môžete umiestniť televízor, Hi-Fi zostavu, hudobný nástroj alebo kľetku s vtákmi. Vtáky vo všeobecnosti podporujú energiu Ohňa, pretože Juh je spomedzi piatich zvierat spájaný s Fénixom. Z pohľadu elementov podporuje Juh element Ohňa a Dreva. Krb, veľké svietniky, veľa rastlín, živé kvety, drevený nábytok, drevené dekorácie, obrazy s výjavmi slnka, lesa, kvetov – to všetko prospieva oblasti Slávy. Z farieb môžeme siahnuť po všetkých ohnivých odtieňoch (červená, fialová, ružová...), alebo po zelených odtieňoch, predstavujúcich drevo. Na Juhu môže byť okrem obývačky vhodne umiestnená aj kuchyňa, ktorá svo-



jou energiou reprezentuje element Ohňa, alebo pracovňa, ktorá zas zodpovedá tejto oblasti charakteristikou slávy.

OBRAZY A DIELA SLÁVNÝCH

Nikde inde ich lepšie neumiestnite ako práve na juh. Podobné priťahuje podobné. Vzácné obrazy, podobizne slávnych ľudí – ich literárne, výtvarné a hudobné diela, to všetko má v oblasti Slávy svoj význam. Čokoľvek súvisiace s umením a umelcami sem rozhodne patrí. Takisto vaše fotografie na významných akciách alebo spoločenských večierkoch, prípadne v spoločnosti ľudí, ktorých si vážite. Ak chcete zlepšiť svoje spoločenské postavenie, umocnite dôležité fotografie červeným rámom.

ČERVENÁ A ZELENÁ

Myslite na to, že tieto dve farby sú pre Juh a oblasť Slávy rozhodujúce. A tak doprajte svojmu priestoru červené či zelené ak-



centy v podobe najrôznejších dekorácií – váz s kvetmi, svietnikov a sviečok, kvetnáčov, misiek, vankúšov,... Tieto farby môžeme použiť na Juhu aj na väčšie plochy – ako sú steny, sedačky, koberce či závesy. Z materiálov podporuje energiu Ohňa element Dreva, a tak neurobíte chybu, ak doplnky budú z tohto materiálu. Tvar, ktorý pripomína oheň, je pyramída. Juh môžu podporiť aj vzácne kamene – napríklad ruženín v tvare obelisku s pyramídovou špičkou. Ak sa pohráte s červenou a zelenou práve počas Vianoc, nezabudnite, že s istotou budú tieto farby pracovať pre vás a váš spoločenský život práve na Juhu.

Nový Forester prekvapil



Aj predchádzajúce generácie Forestera boli bestsellermi, no to, čo sa deje pri novinke, nikto nečakal. Objednávok na štvrtú generáciu SUV v Japonsku bolo počas prvého mesiaca predaja (prelom november - december 2012) štyrikrát viac, ako predpokladal výrobca. Zákazníci prekvapivo najviac kupovali najvýkonnejší model 2.0XT (36,1 %) pred modelom 2.0i-L (32,5 %). Bezpečnostným systémom EyeSight, monitorujúcim okolie auta dvoma kamerami a automaticky brzdiacim

v prípade hrozby kolízie, si auto vybavilo až 86 % klientov.

Nový Forester sa najviac predáva v Saténovej perlovej bielej (27 %) pred čiernou Crystal Black Silica (25 %) a striebornou Ice Silver Metallic (19 %). A ako auto hodnotia zákazníci? Z prieskumu nových majiteľov je zrejme, že sa najviac tešia radosti z jazdy, zlepšenému jazdnému správaniu, bezpečnosti, vynikajúcej variabilite, vhodným rozmerom a výbornému výhľadu z vozidla.

Boxer medzi top motormi 2013

Dvojlitrový boxer Subaru BRZ patrí medzi desať najlepších motorov na svete pre rok 2013. Rozhodol o tom uznávaný celosvetový mesačník pre profesionálov v automobilovom priemysle Ward's AutoWorld, ktorý motoru FA20 udelil ocenenie 10 Best Engines 2013 (10 najlepších motorov). Ide už o tretí triumf Subaru v tejto voľbe. Po prvý raz získal ocenenie v roku 2004 motor EJ25 (2,5-litrový turbom preplňaný boxer), aby úspech zopakoval aj v roku 2010.

Editori Ward's AutoWorld každoročne vyberajú desať



najlepších spomedzi 40 finalistov. Podmienkou účasti v súťaži je, že musí ísť o nový alebo zásadne prepracovaný motor, pričom sa hodnotí výkon, použitá technológia, spotreba, hlučnosť a vibrácie. Motor musí byť v sériovej produkcii, pričom cena auta, v ktorom je zabudovaný, nesmie v USA presiahnuť 55 000 dolárov. To diskvalifikuje superšporty, takže súťažia štandardné vozidlá.

Štart výroby XV v Malajzii



Tesne pred uzávierkou DRIVE magazínu prišla správa z Malajzie, kde sa začala výroba Subaru XV. Prvé crossovery začali schádzať z montážnych liniek továrne Tan Chong Motor Assemblies Sdn. Bhd (TCMA).

Na význam projektu pre malajskú ekonomiku ukazuje fakt, že na oficiálnom ceremonáli pri príležitosti spustenia výroby sa zúčastnili aj predstavitelia vlády, napríklad štátny tajomník ministerstva medzinárodného obchodu a priemyslu.

Výrobný závod patrí spoločnosti Tan Chong Group. Cez jej vynikajúco vybudovanú predajnú sieť pre automobily sa Subaru XV, vyrobené v Malajzii, budú okrem teritória krajiny predávať aj v Indonézii a Thajsku.

Vďaka veľkému dôrazu na kvalitu produkcie sa vo výrobnom závode TCMA už od roku 1974 montujú európske i japonské automobily, určené pre niektoré ázijské trhy. Subaru tu svoje vozidlá produkuje od roku 1986.

BRZ Autom roka magazínu Wheels



Subaru BRZ sa stalo Autom roka 2012 magazínu Wheels, jedného z najplynnejších motoristických médií v Austrálii. BRZ zvíťazilo v jubilejnom, 50. ročníku voľby.

Wheels Car of the Year je najdlhšie udeľovaným a najrešpektovanejším austrálskym ocenením automobilov, pričom o jeho pridelení rozhoduje porota expertov. Víťaza vyberá na základe kritérií, medzi ktoré patria funkčnosť, technológia, efektivita, bezpečnosť a pomer hodnota/ cena.

Víťazstvo v jubilejnom ročníku je pre Subaru už štvrtým. Ako prvé Subaru sa austrálskym Autom roka 1994 stalo Liberty (u nás Legacy). Ďalšiu cenu ukoristilo v roku 1998 Liberty wagon (alias Legacy kombi), aby o dva roky vyhrala Impreza. Pri BRZ členovia jury vyzdvihli obrovskú radosť z jazdy, ktorá je pri tomto aute taká dostupná ako nikdy v minulosti. Jednoducho, Subaru po prvom sériovom aute s pohonom všetkých kolies opäť raz prepísalo históriu motorizmu.

**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

Radost' v srdci.



SUBARU

Confidence in Motion

SUBARU BRZ

Nové Subaru BRZ je športovým automobilom s motorom boxer a s pohonom zadných kolies. Takouto technickou koncepciou rozširuje japonský výrobca svoje know-how i ponuku pre zákazníkov a zároveň obohacuje svoje športové portfólio. Konštrukcia vozidla je veľmi ľahká, auto má veľmi nízko uložený boxer motor. Optimálne rozložená hmotnosť medzi prednou a zadnou nápravou vedú k najlepšej nožnej jazdnej dynamike a športovým jazdným vlastnostiam na najvyššej úrovni.

www.subaru.mikona.eu