

DRIVE



SUBARU

magazín

jar/leto 2011

IMPREZA CONCEPT

Nová tvár následníka trónu



JUNIOR &

FORESTER

Špičkový moderátor
jazdí na špičkovom aute

SÚBOJ

TITANOV

Stretnutie dvoch
generácií Legacy

BEZPLATNE

skontrolujeme vaše SUBARU po zime!

V termíne od 1.4. do 31. 5. 2011 pre zákazníkov SUBARU
v autorizovaných servisoch na Slovensku.



- TEST TLMIČOV
 - KONTROLA GEOMETRIE
 - KONTROLA PREVÁDZKOVÝCH NÁPLNÍ
 - KONTROLA BRZDOVÉHO SYSTÉMU
 - KONTROLA PODVOZKU
 - KONTROLA KLIMATIZÁCIE
- + **SUBARU darček 3L letnej zmesi do ostrekovačov**

Dohodnite si termín **BEZPLATNEJ SERVISNEJ KONTROLY PO ZIME** u týchto
vybraných partnerov:

BRATISLAVA, MIKONA tel. 02 / 48 20 22 31, 0903 208 102 | **DUNAJSKÁ STREDA**, OLIVEX tel. 0903 751 109
KOŠICE, STILCAR tel. 0903 611 369 | **PRIEVIDZA**, Profin Car tel. 046 / 511 13 31 | **PREŠOV**, VXP tel. 0908 877 133
TREŇČÍN, EUROTIP tel. 0905 785 785 | **BANSKÁ BYSTRICA**, František Kmet' – Autos tel. 0918 526 013 | **LIPTOVSKÁ**
ŠTIAVNICA, Janiga Racing Technologies tel. 044 / 435 21 45, 0911 444 482-3 | **KOMÁRNO**, Mariol KN tel. 035/777 87 72



SUBARU

Confidence in Motion



Milí čitatelia,

S s príchodom jari, krajšieho počasia a pozitívnej energie vám prinášame ďalšie číslo DRIVE magazínu. Jarné vydanie je bohaté na rozhovory so zaujímavými ľuďmi, ktorých spájajú naše vozidlá nielen v súkromí, ale aj v profesionálnom živote. Zaujme reportáž zo ženevského autosalónu s tromi hlavnými novinkami. Prvou je nová tvár modelu Impreza, ktorá predurčí dizajnové pokračovanie slávneho modelu, druhou športové kupé, ktoré vzbudilo obrovský záujem návštevníkov i odbornej verejnosti. V neposlednom rade predstavilo Subaru nový mikrovan s pôsobivým názvom Trezia, ktorý absolvuje slovenskú premiéru na autosalóne v Bratislave.

V rubrike Subaru in Motion vám detailne predstavíme dve generácie jedného modelu. Zanechalo dvestotisíc najazdených kilometrov nejaké stopy na Legacy Sedan modelového ročníka 2005? Čo nové ponúka jeho nasledovník? Informujeme aj o tom, že sme už spustili našu tradičnú bezplatnú kontrolu Subaru po zime a poradíme vám, ako pristupovať k údržbe vášho vozidla tak, aby ste boli čo najviac bez starostí. Hľadáme najstaršie vozidlo Subaru na Slovensku... Tak sa nazýva misia, ktorou chceme ostatným čitateľom priblížiť nielen majiteľov nových modelov, ale zaspomíname aj na staršie generácie. Pokračujeme v predstavovaní modelov v rámci rubriky Subaru History: tak tu sa začína písať história 4x4 v Subaru. Prečítajte si viac o modeli Subaru Leone. Tri v jednom: vášeň, tvrdá práca a hobby. Tak by sa dalo charakterizovať naše nové predajné miesto v Komárne. Ako sme už avizovali, rozšírili sme sa o predajné miesta na východe Slovenska v Košiciach a tiež pod Tatrami v Poprade. Podrobne vám ich predstavíme na jeseň.

Tešia nás pozitívne reakcie na zmenu layoutu a štruktúry magazínu. Budeme vám prinášať všetko dôležité a zaujímavé, čo sa týka nášho trhu a značky, ktorú zastupujeme. Uvítame všetky vaše reakcie, podnety a myšlienky, ktorými môžeme posunúť DRIVE magazín ešte ďalej.

Prajem vám príjemné chvíle pri listovaní v aktuálnom vydaní a želám vám, aby ste odštartovali prvé jarné kilometre dynamicky, ale najmä bezpečne.

Všetko dobré

Rastislav Crkoň

obsah

THINK

- 5** News
- 8** Impreza Concept, Subaru Trezia
- 12** Import: 5 úspešných rokov
- 27** Subaru na snehu
- 34** Fuji Heavy Industries
- 40** História: Subaru Leone

FEEL

- 14** František Kele & Subaru Outback
- 24** Junior & Forester
- 32** Ján Kresan & Subaru BigAir
- 36** Mário Csente & Vášň pre Subaru

DRIVE

- 17** Subaru Forester 2011
- 18** Legacy 2005 & Legacy 2011
- 30** Subaru Legacy 1991

SERVICE

- 28** Rady servisného špecialistu
- 39** Predajná a servisná sieť
- 42** Cenník



36
Mário Csente
& Vášň pre Subaru



30
Subaru Legacy 1991



28
Rady servisného
špecialistu



17
Subaru Forester 2011



8
Subaru Impreza Concept



24
Junior & Forester

DRIVE SUBARU
magazín

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

Ročník IV., vydanie 1/2011, jar/leto 2011

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

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

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

Subaru v teste pohonov 4x4

Foto SME – Tomáš Benedikovič



Ľadová plocha hokejovej Arény Brezno, zasnežené staré letisko i zimné cesty boli dejiskom porovnávacieho testu pohonov 4x4, ktorý realizovala redakcia auto.sme.sk.

„Zase porovnáваме neporovnateľné a tak to má byť, lebo porovnávať to isté sa neoplatí.

Jazdili sme výlučne na snehu a ľade v rôznych disciplínach. Body dostával iba víťaz jednotlivkej disciplíny, lebo pri tejto automobilovej šľachte nemôže byť porazený, iba víťaz,“ píše sa na auto.sme.sk

V porovnávacom teste sa proti sebe postavili štyri modely, ktoré autori označili za automobilovú šľachtu.

Súpermi Subaru Legacy boli Audi A4, BMW radu 3 a Mercedes-Benz triedy C.

„Aréna Brezno sa otriasala v základoch, pretože pred jej novým hľadiskom sa stretli gladiátori v oblasti pohonu všetkých kolies. Dlho sme snívali o tom postaviť proti sebe automobilovú špičku v neľútostnom, ale o to zábavnejšom súboji,“ píše o teste auto.sme.sk

Všetky testované autá pochádzajú zo segmentu strednej triedy, pričom ich poháňajú dvojlitrové štvorvalce. Majú však rôzne prevodovky a samozrejme, pohon všetkých kolies.

Lídri v oblasti pohonu 4x4 potom z breznianskej Arény vyšli do kopcov, na staré letiská a absolvovali aj malý pretek do vrchu. Vzhľadom na to, že jazdu na čas nemožno robiť v bežnej premávke, cestu pre realizátorov projektu uzatvorili na tento účel policajti.





Červená Impreza hviezdou v Hollywoode

Ak by ste pretekali s časom, aby ste sa dostali načas domov a stihli pôrod vášho dieťaťa, aké auto by ste si vybrali na cestu krížom cez Spojené štáty? Herecká hviezda Robert Downey Jr nasadol do červeného Subaru Impreza, aby si spolu zahrali hlavnú úlohu vo filme Due Date, premietanom u nás pod „slovenským“ názvom Deadline.

V komédii režiséra Todda Phillipsa vyrazí Robert Downey Jr na strastiplný road trip s hereckým partnerom Zachom Galifianakisom. Tvorcovia filmu, preslávení komédiou Vo štvorici po opici, sa pri tvorení námetu naozaj snažili. Nesúrodej dvojici zmení cesta plná katastrof celý život. Downey Jr nakoniec k manželke dorazí postrelený, okradnutý, dobitý, so zlomenou rukou, tromi rebrami a prenasledovaný políciou.

Ani Impreza neskončila vo filme celá: červený hatchback vyletí z diaľničného nadjazdu, aby pristál na streche na ceste pod ním. Film bol jednoducho serióznym crash-testom ľudských i automobilových duší.

Milióny na pomoc pri zemetrasení

Marcové ničivé zemetrasenie v Japonsku vyvolalo vlnu spolupútenia a pomoci, a to nielen v krajine vychádzajúceho slnka. Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI), výrobca automobilov značky Subaru, v prvom rade vyjadril najhlbšiu sústrasť obetiam a úprimný súcit všetkým ľuďom, postihnutým zemetrasením, ako aj nádej v čo najskoršiu obnovu postihnutých oblastí.

V záujme čo najúčinnejšej pomoci poskytol priamu finančnú dotáciu vo výške 50 miliónov jenov na pomoc a obnovu oblastí, postihnutých otrasmí pôdy a následnými vlnami cunami.

Navyše poskytol ďalšiu pomoc vo forme svojich priemyselných produktov, akými sú výkonné elektrické generátory, priemyselné svetelné zdroje či vodné čerpadlá, v hodnote ďalších 50 miliónov jenov.



Nová globálna stratégia

Subaru vždy inšpirovala dôvera medzi značkou a zákazníkmi, ktorá je výsledkom konštruktérkej výnimočnosti. Jej zásadným cieľom je poskytnúť klientom v každom produkte pôžitok a potešenie, ale aj pocit istoty a spokojnosti.

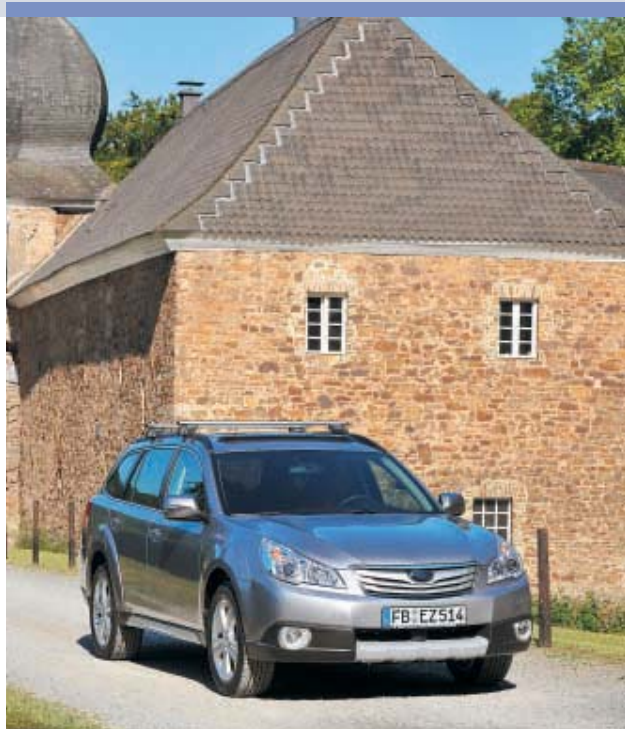
Výsledkom symbiózy značky so zákazníkmi je nová formulácia stratégie Confidence in Motion, pozostávajúca z dvoch myšlienok. Prvá časť sloganu, ktorý sa v slovenčine interpretuje slovami Istota v pohybe, symbolizuje konštruktérsku výnimočnosť Subaru a snahu poskytnúť zákazníkovi istotu, radosť a spokojnosť. V druhej časti In Motion (V pohybe) vyjadruje Subaru silné odhodlanie ešte viac prehĺbiť vzťah medzi jedinečnosťou svojich vozidiel a dôverou ich majiteľov tak, aby rozšírilo potešenie z automobilov Subaru medzi väčší počet zákazníkov. Prvým trojrozmerným stelesnením novej stratégie je Subaru Impreza Concept.



Subaru zachraňovalo Britániu

Najchladnejšia zima za posledných 110 rokov tvrdo zasiahla Britské ostrovy. Predajcovia Subaru nasadili svoje automobily, aby pomohli dobrovoľníkom Britského Červeného kríža dopraviť pomoc obyvateľom, odrezaným od sveta katastrofálnou arktickou zimou a obrovskými množstvami snehu.

Tam, kde iné dopravné prostriedky zlyhali, Subaru so svojim pohonom všetkých kolies prešli. Dileri vzali iniciatívu do vlastných rúk. Škótsky predajca Alex F. Noble & Son nasadil svoju flotilu ôsmich vozidiel, aby cez oficiálne neprejazdné cesty priviezli potrebnú pomoc do oblastí Dalkeith a Midlothian. Zapojili sa však aj ďalší predajcovia. Automobily Subaru podnikali misie v extrémnych podmienkach pri teplotách pod -18°C, plne naložené liekmi a zdravotníckymi pomôckami pre pacientov, ktorí ich nevyhnutne potrebovali na prežitie. Britská televízia BBC o práci tímu Subaru dokonca nakrútila špeciálny dokumentárny program Zamrznuté Škótsko.



Úspešný rok na Slovensku

Subaru sa v roku 2010 darilo aj na Slovensku. Hoci sa predpovede odborníkov naplnili a trh s novými automobilmi postihol pokles o 21,5 %, predaje Subaru sa zvýšili až o 31,8 %. Rok 2010 bol zároveň najúspešnejším v histórii importu prémiovej japonskej značky na Slovensko. S registráciou 269 nových vozidiel a trhovým podielom s hodnotou 0,42 % oproti 0,27 percentám v roku 2009 potvrdilo Subaru trend výrazne pozitívneho posunu v záujme zákazníkov.

Najpredávanejším modelom bol Forester. Druhým v rebríčku bol model Impreza s 24-percentným a tretím Outback so 17-percentným podielom. „Veľmi si vážime priazeň našich zákazníkov. Najmä im vďačíme za kontinuálne zvyšovanie sa predaja vozidiel Subaru v uplynulých rokoch,“ hovorí riaditeľ divízie Subaru importéra MIKONA, s.r.o. Rastislav Crkoň.



Piate víťazstvo pre šesť hviezd

Subaru predĺžilo sériu svojich víťazstiev o ďalšiu sezónu. Aj takto by sa dalo športovou terminológiou opísať už piate prvenstvo za sebou v prieskume spokojnosti zákazníkov, ktorý realizoval nemecký Automobilový klub ADAC.

Spolu 43 000 respondentov v prieskume hodnotilo spoľahlivosť, kvalitu a vlastnosti svojho vlastného vozidla, ako aj úroveň predajnej a servisnej siete. Z výsledkov sa dala jasne vyčítať preferencia japonských značiek. Medzi prvými piatimi skončili štyri: Subaru, Lexus, Mitsubishi a Honda. Medzi ne sa dostal ešte Jaguar, ktorý obsadil druhú priečku. Subaru si, ako inak, už piaty rok za sebou pripísalo prvé miesto.

Impreza je Autom roka 4x4



Subaru Impreza je Autom roka 2011 s pohonom všetkých kolies. Rozhodli o tom čitatelia nemeckého magazínu Auto Bild. Impreza zvíťazila v kategórii importovaných áut s cenou do 25 000 eur, pričom za ňu hlasovalo 21,54 percenta respondentov. Na voľbe sa pritom zúčastnilo 119 432 čitateľov, ktorí sa rozhodovali medzi celkovo nominovanými 136 modelmi v deviatich kategóriách. Cenu za víťazstvo prevzal šéf importéra Subaru Nemecko Volker Dannath.

Subaru na 24-hodinovke na Nürburgringu

Subaru sa opäť chystá do Zeleného pekla. Na modeli WRX STI sa testovací jazdec Tošihito Yošida v júni už po štvrtý raz zúčastní na legendárnych 24-hodinových pretekoch na nemeckom Nürburgringu.

Vedenie Subaru Tecnica International (STI) zároveň oznámilo, že pripravilo nový štvordverový model WRX STI pre rely podľa reglementov FIA. Súťažiteľ bude v rámci novej kategórie R4. STI zároveň vypísalo Subaru Challenge Award s prémieu 95 000 eur, aby motivovalo pretekárov jazdiť práve na Subaru.



Impreza Concept



Subaru na najprestížnejšom európskom autosalóne v Ženeve predstavilo starému kontinentu novú filozofiu značky Confidence in Motion, Istota v pohybe, zosobnenú v štúdií Impreza Concept. Premiéru absolvoval i mikrovan Subaru Trezia, nervovú sústavu odhalilo pripravované športové kupé.

Dizajnový koncept ukazuje budúce možné smerovanie modelového radu Impreza, pričom spája pokrokový dizajn Subaru s presvedčením vo vynikajúce jazdné schopnosti. Koncept zároveň stelesňuje základnú esenciu hodnôt značky: užívanie si auta a pokoj mysle. Uhladené tvary vyžarujú dynamiku a eleganciu, priestraný a bohato vybavený štvormiestny interiér je priestorom pre bezpečnú a komfortnú jazdu.

„Dynamické prúdenie a sebavedomý postoj“ sú základnými prvkami exteriérového dizajnu konceptu. Auto ukazuje moderný dizajn Subaru, využíva prvky športového a atraktívneho štýlu štvordverových kupé. Elegantná charakterová línia, symbolizujúca novú formu Subaru, sa tiahne od prednej časti pozdĺž strechy až po zadnú časť vozidla. Predné i zadné nárazníky obsahujú rohové prvky s ostrými hranami, ktorých vynikajúce aerodynamické vlastnosti boli potvrdené testovaním v aerodynamickom tuneli. Svedčia o dizajne, v ktorom úsilie o lepšiu aerodynamiku znamená skúmanie aj toho najmenšieho detailu s ohľadom na šetrnosť k životnému prostrediu. Výrazné lemy blatníkov sú znakom vozidla s pohonom všetkých štyroch kolies, pričom zdôrazňujú imidž Subaru ako výkonného modelu a podčiarkujú jeho spoľahlivosť a bezpečnosť.

NÍZKY, ŠIROKÝ, ELEGANTNÝ

Dizajn prednej časti podčiarkuje, že tento automobil je Subaru – nízky a široký postoj vyvoláva pocit spoľahlivosti a bezpečnosti, pričom je zároveň vyjadrením nového dizajnového

& Subaru Trezia

Foto: Subaru



Impreza Concept – dynamika a elegancia v jednom.



Trezia je najekologickejším modelom Subaru.

jazyka Imprezy. Ďalším výrazným rysom je šesťuholníková maska chladiča s ústredným motívom rozťahnutých krídel, slúžiacich ako znak identity pre nové generácie automobilov Subaru.

Trojrozmerná štruktúra „tváre“ auta a kapoty motora vytvárajú hexagonálnu formu, ktorá dáva jasne najavo dominanciu konceptu. V kombinácii so svetlometmi v tradičnej forme jastrabieho oka tento úderný, jedinečný dizajn predstavuje čelné partie, okamžite rozpoznateľné ako Subaru. Súčasťou predného nárazníka sú aj rafinované tvarované hmlové svetlá. Takisto rozvíjajú motív krídel, čím dávajú ešte jasnejšie najavo silnú prezenciu identity Subaru.

Dizajn zadnej časti harmonizuje so zvyškom auta. Tiež ho charakterizuje šesťuholníkový tvar, otvárajúci sa zvnútra von. Zadné svetlá vytvárajú ostrý dojem, hranatý dizajn sa tiahne až do bočných strán, kde sa stáva kontinuálnou súčasťou základnej línie karosérie. Atraktívna a unikátna vnútorná časť svetiel je zložená s gradujúcim účinkom, ktorý poskytuje dojem hĺbky. Pre difúzory na spodnej strane zadného nárazníka a kryte ba-

tožinového priestoru vyvinulo Subaru tvary, ktoré spájajú aerodynamické vlastnosti s ohľaduplnosťou k životnému prostrediu.

ŠTÝL IMPREZA

Typický Impreza štýl je zachytený v profile auta, vrátane plochy dverí, kde dizajnéri Subaru použili jednoduché a čisté línie a plochy a nie zložité formy. To kontrastuje s energickým dizajnom blatníkov, pričom výsledkom je štíhly bočný pohľad. Línie zadnej časti vytvárajú spolu so zadnými kombinovanými svetlami energický klinový tvar, smerujúci dozadu a ukazujúci, akým pulzujúcim autom je Impreza Concept. Saténovo strieborné okenné rámy zdôrazňujú výrazne klinovitú okennú grafiku a vytvárajú športovú a štíhlu bočnú siluetu. Kamery, nahrádzajúce spätné zrkadlá, majú tiež klinovitý tvar a sú umiestnené na ostrej línii A-stĺpika. Strieborné hliníkové disky s vysokým leskom využívajú 10-lúčový dizajn, pozostávajúci z piatich robustných lúčov, ktoré evokujú silný zážitok z jazdy s pohonom AWD a piatich tenkých lúčov, pripomína-



Nový dizajnový jazyk ukazuje smerovanie automobilky do budúcnosti a pretaví sa aj do ďalších modelov.



Subaru malo v Ženeve plný dom, nové modely priťahovali pozornosť novinárov i návštevníkov autosalónu.



Pripravované kupé predstavili (zľava) Migg Zellweger, výkonný riaditeľ Subaru Švajčiarsko, Ikuo Mori, prezident Fuji Heavy Industries a Toshio Masuda, senior project general manager Subaru.



Na dĺžke štyroch metrov ponúka Trezia pohodlie pre päť cestujúcich a ich batožinu.

júcich ľahkosť Imprezy. Karbónové prvky medzi lúčmi usmerňujú prúdenie vzduchu a zvyšujú efekt chladenia bŕzd. Farba karosérie konceptu má názov Sky Silver. Modrasto strieborná farba pripomína lietadlo za letu. Podčiarkuje štýlovú a dynamickú siluetu vozidla a je návrhom striebornej, ktorá má byť použitá pri budúcej generácii automobilov Subaru.

DYNAMICKÝ INTERIÉR

Dizajn interiéru konceptu je zakotvený v slovách "Dynamický, Lákavý, Bezpečný". Potešenie z jazdy a pokoj mysle Subaru vyjadruje aj v interiéri, ktorý evokuje dynamické prúdenie, zdieľané s vonkajším dizajnom. Dynamický tvar spája prístrojovú dosku s obložením dverí a laktovými opierkami, pričom hovorí o radosť z jazdy, prirodzene očakávanej od Subaru. Veľkú pozornosť venovala automobilka detailom. Zo starostlivo vypracovaného interiéru cítiť zmysel pre kvalitu. Štyri priestranne sedadlá z platinovej kože doslova objímu cestujúcich. Koža sa vyberala tak, aby ladila s farbami interiéru a poskytla cestujúcim príjemnú pocity. Interiér zdobí tmavo modré lemovanie a dvojité šitie. Vnútročné obloženie ešte zvýrazňujú

vrstvené materiály. Horná časť má zafarbenie svetlej platiny, zatiaľ čo spodná časť je odtieň tmavšia. Kombinovaný účinnok dáva interiéru pocit priestranosti a kvality. Veľký multifunkčný displej sa nachádza v strede prístrojového panelu. Bohato vybavený vnútorný priestor Imprezy Concept totiž kombinuje informácie so zábavou, aby sa ešte viac zvýšilo potešenie z jazdy. Tri rôzne displeje - osobitne pre navigáciu, audio a palubný počítač - sú jednotné v dizajne, pričom technológia dotykového ovládania vyjadruje jednoduchosť použitia, funkčnosť a inováciu, navyše systému prepožičiava pocit hravosti. Volant so športovými lúčmi v tvare písmena D kombinuje čierne panely s klavírnym lakom v strednej sekcii s úchopom s povrchom z platinovej kože. Tento dizajn mu dodáva športový duch a zároveň vytvára pocit vysokej kvality. Koncept využíva asistenčný systém EyeSight, vyvinutý Subaru, ktorý je vybavený najnovšou technológiou prevencie nehôd, čo zvyšuje bezpečnú a spoľahlivú prevádzku, ktorú zákazníci očakávajú od Subaru. Video zo stereo kamier, ktorými je systém EyeSight unikátny, sa zobrazuje na monitore kombinovaného displeja.

BOXER

Subaru Impreza Concept poháňa nová generácia boxer motora s protiláhlými piestami, ktorá je ohľaduplnejšia k životnému prostrediu. Kombinácia atmosférického motora s objemom 2,0 litra a bezstupňovej prevodovky Lineartronic reprezentuje novú generáciu pohonného reťazca značky. Impreza Concept spája ekologickosť a komfortnú jazdu s vierou vo výkon a bezpečnosť vďaka tradičnému symetrickému pohonu všetkých štyroch kolies. Concept dosahuje dĺžku 4520 mm, šírku 1820 mm, výšku 1430 mm a rázvor má 2640 mm.

TREZIA

Fuji Heavy Industries v Ženeve predstavil aj mikrovan Trezia. Názov pochádza z anglického slova Treasure a znamená poklad. Automobil s dĺžkou 3995 mm, šírku 1695 mm, výškou 1595 mm a rázvorom 2550 mm ponúka komfortný priestor pre päť cestujúcich. Interiér meria na dĺžku 1875 mm, šírku 1420 mm a výšku 1310 mm. Veľkoryso sú riešené predné se-



Krátke previsy, motor vpredu a pohon zadnej nápravy sľubujú v spojení s motorom boxer unikátne jazdné vlastnosti.



Rozsiahly stánok Subaru vhodne mixoval novinky s osvedčenými modelovými stálicami.

dadlá s rozmermi 500 x 670 mm, výška nad sedadlom dosahuje úctyhodných 1050 mm. Základný objem batožinového priestoru predstavuje veľmi zaujímavých 429 l, veľkosť kufru sa dá meniť polohovaním dna. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60:40 narastie na 1400 l. Základná plocha dna batožinového priestoru má rozmery 1000 mm x 710 mm, nakladacia hrana v rovine s dnom leží 640 mm nad vozovkou. Spodná hrana piatych dverí pri ich otvorení atakuje hranicu 185 cm.

NAJEKOLOGICKEJŠIE

Treziu bude poháňať dvojica motorov. Benzínový agregát, štvorvalec 1,3 l DOHC, dosahuje maximálny výkon 73 kW/99 k, krútiaci moment 125 Nm vrcholí pri 4000 otáčkach za minútu. Variabilné časovanie ventilov v spolupráci so 6-stupňovou manuálnou prevodovkou zaisťuje dynamické jazdné vlastnosti, kombinovanú spotrebu na úrovni 5,5 l/100 km a emisie CO₂ 127g/km. Trezia s benzínovým motorom zrýchli na 100 km/h za 13,3 s a dosiahne maximálnu rýchlosť 170 km/h. Zvoliť si môžete aj preplňaný vznetrový motor, štvorvalec s objemom 1,4 l, výkonom 66 kW/90 k a najvyšším krútiacim momentom 205 Nm pri 1800 až 2800 otáčkach za minútu. Kombinovaná spotreba predstavuje skromných 4,3 l/100 km a emisie CO₂ iba 113g/km. Trezia s touto motorizáciou tak bude najekologickejším Subaru v histórii. Okrem 6-stupňovej manuálnej prevodovky si k dieselovému agregátu môžete vybrať aj šesťstupňovú robotizovanú prevodovku s možnosťou radeňa pádľami pod volantom. S manuálom naftová Trezia zrýchli na 100 km/h za 12,1 s, maximálna rýchlosť predstavuje 175 km/h, model s robotizovanou prevodkou dosiahne stovku za 13 s a najvyššiu rýchlosť 175 km/h. Pohotovostná hmotnosť v závislosti od výbavy a motorizácie kolíše od 1090 po 1160 kg.

SUBARU REAR-WHEEL DRIVE SPORTS CAR TECHNOLOGY CONCEPT

Na ženevskom autosalóne Fuji Heavy Industries ukázalo nervovú sústavu chystanej športovej novinky, kupé Subaru Rear-Wheel Drive Sports Car Technology Concept. Priehľadný kon-



Prístrojová doska mikrovánu ponúka prehľadnosť a dobrú ergonómiu.

cept vzbudzoval záujem návštevníkov i novinárov. Srdcom automobilu bude dvojlitrový hliníkový motor s protiahlymi piestami typu boxer, v základe podľa všetkého ponúkne maximálny výkon 149 kW, v prípade silnejšej preplňanej verzie 194 kW. Výhodu plochého motoru predstavuje predovšetkým zníženie ťažiska. Subaru pri koncepte navyše motor umiestnilo nižšie a bližšie k stredu vozidla v porovnaní s modelmi s pohonom štyroch kolies. Konceptia pohonu bude pre automobilku netradičná, klasické usporiadanie s motorom vpredu a pohonom zadnej nápravy by malo zaručovať jedinečné jazdné vlastnosti a športovú dynamiku v spojitosti so stabilitou príznačnou pre Subaru. K tomu smeroval aj vývoj šasi automobilu, kde konštruktéri v záujme jazdných zážitkov takisto považovali za cieľ znížiť ťažisko. Dokonalé správanie sa vozidla v zákrutách majú zaručiť aj krátke predné a zadné previsy. Kupé by malo merať na dĺžku 4200 mm, šírku 1770 mm a výšku 1270 mm s rázvorom 2570 mm.



Zo starostlivo vypracovaného interiéru Imprezy Concept cítiť zmysel pre kvalitu.



Po piatich rokoch

Foto: Milan David

Subaru na Slovensku päť rokov za sebou kontinuálne rastie. Značka však musela postupne prekonať päť predsudkov, ktoré voči nej vládli. Hovorí o nich riaditeľ divízie Subaru importéra MIKONA, s.r.o. Mgr. Rastislav Crkoň.

Subaru je najstarším výrobcom osobných automobilov s pohnom všetkých kolies, produkuje ich už takmer 40 rokov. Jeho modely pre európsky trh sú vyrábané výlučne v Japonsku, čo je jedným z dôvodov dlhodobých prvenstiev v rebríčkoch spoľahlivosti. „Kým sa však dostavilo obdobie rastu záujmu zákazníkov aj na Slovensku, museli sme počas uplynulých piatich rokov prekonať päť predsudkov, ktoré voči našej značke vládli v povedomí verejnosti,“ hovorí Rastislav Crkoň.

PRESDUDOK PRVÝ

Prvým a zásadným problémom bolo nedostatočné servisné zázemie. V roku 2005 malo Subaru na Slovensku jediného dealera a štyri servisné miesta. „Prevádzky, vzdialené od seba 150 či 200 km, samozrejme nedávali veľké šance na popredajúnu podporu,“ konštatuje Rastislav Crkoň. Dnes je situácia celkom iná: značka vytvorila sieť pozostávajúcu z 11 dealerstiev od Bratislavy po Košice a od Žiliny po Komárno, pričom sa rok

2011 skončí s 15 servisnými bodmi, lokalizovanými čo najbližšie k zákazníkom.

„Pokračovanie expanzie sa nepripravuje,“ spresňuje riaditeľ importu. „Ďalším krokom bude skvalitňovanie služieb vzhľadom na vysoký tlak na dodržiavanie štandardov značky.“

Podstatne sa zlepšila i dostupnosť originálneho príslušenstva – časový horizont sa skrátil z dvoch až troch týždňov na tri dni.

„Subaru navyše zaručuje mobilitu, dostupnosť dielcov a vyškolený personál, aby v momente, kedy dôjde k zákroku v servise, ho zákazník čo najmenej pocítil. Asistenčná služba je pri prémiovej značke nevyhnutnosťou. Stáli zákazníci majú navyše k dispozícii dvakrát ročne bezplatnú kontrolu vozidla.“

PRESDUDOK DRUHÝ

Subaru bolo považované za drahú značku. Táto prizma však už takisto nie je pravdivá, cenová politika sa výrazne naštartovala v prospech zákazníka.

„Na Slovensku značka s podporou výrobcu pri uvádzaní modelov razila systém neštandardne vysokých zliav pre uvedenie sa na trh. Presadili sme cenovú politiku, nastavenú na slovenské špecifiká,“ konštatuje riaditeľ importu.

„Už dávno nie sme drahí, povedomie o značke, ktorá začínala od milióna korún, je prekonaným stereotypom. Urobili sme výraznú repozíciu a dnes predávame vozidlá dostupné i prvotnou cenou, hoci jedinou možnosťou voľby je pohon 4x4. Nemáme modely s pripojiteľným pohonom všetkých kolies ako konkurencia, náš pohon je permanentný. To je pre značku charakteristické. Nikdy neponúkame ani tzv. holé verzie výbav, vždy je to stredná alebo vyššia úroveň.“

PRESDUDOK TRETÍ

Ďalším prekonaným elementom je spotreba paliva. „Autá už nemajú astronomickú spotrebu, ako bolo veľakrát interpretované bez servítky,“ hovorí s úsmevom Rastislav Crkoň. „Aj benzínové verzie sú dnes, s príchodom novej generácie boxer motora, podstatne úspornejšie i priaznivejšie k životnému prostrediu. Veľa sa popisalo o našom naftovom agregáte, ktorý je jedným z najlepších dieselových motorov posledných rokov. Pre Subaru hovorí aj úspornosť celkovej prevádzky vozidla.“

Aj pohľad výrobcu na slovenský trh je celkom iný ako za predchádzajúcich čias. „Dnes tu máme aktuálne modely krátko po európskych premiérach, niekedy dokonca aj v predpremiére, čo je dôkazom vážnosti trhu.“ Subaru má k dispozícii omladené portfólio s moderným dizajnom, čím bol vyvrátený štvrtý predsudok o zastaraných tvaroch karosérií áut, ktoré zakrývali vždy špičkovú techniku a podvozky s výbornými jazdnými vlastnosťami.

O zlepšujúcom sa imidži svedčí záujem klientov, ktorý sa za posledných päť rokov strojnásobil. Vysoký nárast predaja modelov vyšších segmentov prekonal aj posledný, piaty stereotyp o „klubových“ vozidlách, ktoré majú priaznivcov iba medzi fanúšikmi rely.

AKO ĎALEJ?

„Naša značka je v štádiu rastu a vozidlový park Subaru na Slovensku je v porovnaní s inými krajinami veľmi mladý. Aj naďalej máme ambíciu rastu trhového podielu. Sú na to všetky predpoklady: cenová politika, uvádzanie zaujímavých limitovaných edícií, akčné kampane, portfólio a lepšia dostupnosť modelov, ktorých dodacie lehoty sa skracujú do extrémov typu 10 až 14 dní, čo bolo ešte pred tromi rokmi nemožné. Na to musíme byť vybavení dostatočnou dostupnosťou vozidiel u nás ako u distribútora i u dealerov, ktorí sú našimi predĺženými rukami v regiónoch,“ hovorí šéf importu.

V tomto roku plánuje značka, ktorá na Slovensku nikdy nebola masovou, prekročiť hranicu predaja 300 kusov vozidiel. „V roku 2013 až 2015 chceme postupne prekonávať hranicu 500 predaných vozidiel.“

„Najlepším prostriedkom na zvyšovanie povedomia o Subaru je pribúdajúci počet vozidiel na slovenských cestách. Chceme značku repozicionovať nanovo, v duchu progresívnych technológií v rámci nového claimu Confidence in Motion. To znamená jednoznačné zameranie sa na nové, inovatívne produk-



ty, priaznivé k životnému prostrediu, ktoré sú stále v pohybe. Pomáha nám aj to, že každým rokom prichádzame s novými modelmi.“

PLUS PRE PEŇAŽENKU

Modelový rok 2011 priniesol v rámci Subaru zmeny, priaznivé pre peňaženku zákazníka. Značka sa rozhodla zachovať ceny napriek zvýšeniu DPH. Takisto nepremietla do cenníka nenápadné zvyšovanie cien, ktoré sa prejavilo u viacerých iných značiek. Navyše pri rovnakej cene pribudli do vybavenia modelov nové prvky štandardnej výbavy: napríklad SUV Forester modelového ročníka 2011 má vo vybavení rádio s pripojením bluetooth, pri verzii s automatickou prevodovkou pribudla dvojzónová klimatizácia, ďalším prvkom komfortu i bezpečnosti je zadná cúvacia kamera, ktorej výstup sa zobrazuje na veľkom multifunkčnom farebnom displeji na stredovej konzole. Najpredávanejším modelom bol vlni práve Forester, rástla aj súčasná vlajková loď Outback. „V roku 2011 Outback s najväčšou pravdepodobnosťou v predaji predbehne model Impreza. Ten sa na Slovensku predáva takmer výlučne s dieselovým motorom kvôli dynamike a výkonnosti.“ Doterajší model Justy postupne v strategickom portfóliu končí. Prichádza úplne nový model zo segmentu mikrovanov Trezia, ktorý sa oficiálne predstavil na marcovom ženevskom autosalóne. Subaru má v tomto roku v pláne navýšiť predaj benzínových motorizácií o 10 percent vďaka ich lepšej dostupnosti. Navyše má nová generácia benzínového motora o 1,1 l/100 km nižšiu spotrebu a tým pádom vyššiu ohľaduplnosť k životnému prostrediu.

„Na tejto práci je fascinujúce to, že nehľadíme na prvotný zisk. Robíme to kvôli vedomiu, že keď prichádza nový model, vždy sa za ním budú ľudia obzerať. Subaru vyjadruje silnú individualitu, púta záujem, chceme len dosiahnuť, aby zákazníkov na slovenských cestách bolo každým rokom viac,“ dodáva Rastislav Crkoň.

Už dávno nie sme drahí. Urobili sme výraznú cenovú repozíciu a dnes predávame vozidlá dostupné cenou, hoci jedinou možnosťou voľby je pohon 4x4.

František Kele & Outback



Zemeguľu obišiel trikrát. Organizoval prvú československú výpravu na Mount Everest (1984) i prvú slovenskú výpravu na Severný pól (1993). O svojich cestách napísal množstvo kníh. Cestovateľ, horolezec, pedagóg a geograf František Kele teraz jazdí so Subaru Outback Cross Paket.

Aké sú vaše najbližšie cestovateľské plány? Vieme, že plánujete navštíviť Taiwan a Madagaskar v súvislosti s Móricom Beňovským a ostrov Vava'ú v Kráľovstve Tonga v súvislosti s Milanom Rastislavom Štefánikom. Môžete o týchto cestách povedať niečo bližšie?

Najreálnejšia je výprava na Vava'ú. Na tomto ostrove v Polynézii Štefánik v roku 1911 úspešne plnil vedeckú misiu. Pozoroval úplné zatmenie Slnka. Dosiahol jedinečné výsledky. Tento rok uplynie 100 rokov od tejto udalosti. Jedným z cieľov výpravy je vzdať hold Milanovi Rastislavovi Štefánikovi pri stom výročí jeho pôsobenia na ostrove.

Kolko trvá a čo všetko vyžaduje príprava cesty?

Dĺžka prípravy serióznej výpravy závisí od cieľov. A pravdaže, od mnohých ďalších skutočností. Napríklad mne trvala príprava výpravy na Mount Everest od roku 1971 do roku 1984. V tom období bolo veľmi ťažké získať povolenie k výstupu práve na tento štít. Nepálske úrady vydávali len päť až šesť povolení v priebehu roka. Everest bol v tom čase vypredaný na 10 rokov dopredu! Finančné a technické zabezpečenie sme zvládli za dva roky.

Podľa čoho si vyberáte cesty, na základe čoho sa rozhodujete, kam pôjdete?

Mám dlhodobé sny o miestach, kam by som sa chcel vybrať. V mojom prípade iste platí, že reálna expedícia začína sníva-

Testujete Subaru Outback. Na aký typ ciest ho využívate, kam všade sa s ním chystáte? Prečo ste sa rozhodli práve pre Subaru?

Ide o prednáškové turné po Slovensku. Prečo Subaru? Uvažujem s priateľmi o jednom náročnom projekte. Počas tohto obdobia by som sa nechal od vozidla presvedčiť, že na túto výpravu použijeme práve Subaru.



Cross Paket

foto: Milan David a František Kele

ním... Mám za sebou niekoľko etáp v súvislosti so zameraním výprav. Začal som ako športový horolezec, neskôr som sa zamerával na bádateľské aktivity vo vysokých pohoriach, určitý čas som sa venoval polárniectvu. Posledné roky som upriamený na hľadanie stôp po našich troch významných cestovateľoch. Je to Móric Beňovský, Martin Kukučín v Patagónii, a najmä Milan Rastislav Štefánik.

Ktorá cesta, respektíve cesty, na vás najviac zapôsobili, priniesli najsilnejší zážitok?

Som geograf a preto mi každá cesta priniesla silný poznávací zážitok. Najsilnejšie zážitky sú však tie, ktoré sú lomené cez ľudí... Napríklad zážitky zo stretnutia s krajanmi na nezvyčajných miestach a z neobvyklých situácií.

Prechodili ste celý svet. Máte nesplnenú cestovateľskú túžbu, čo by ste ešte chceli vidieť, alebo kam by ste sa ešte raz vrátili?

Rád by som sa vrátil na viaceré miesta, ktoré som už navštívil. Napríklad do pohoria Ahaggar v centrálnej Sahare, na polostrov Yucatan, alebo na Kamčatku.

Aké vlastnosti by mal mať podľa vás správny cestovateľ? Koho považujete za cestovateľa a koho za výletníka?

Cestovateľ by mal byť vytrvalý, fyzicky zdatný, nekonfliktný, obetavý k priateľom. Najcennejšou je vlastnosť, ktorá sa prejaví až v krízovej situácii na ceste. Keď dôjde k mimoriadnej situácii, netreba hľadať vinníka za spôsobené nepríjemnosti. A keď áno, tak začať od seba...

Nie každý, kto cestuje, je cestovateľ. Cestovateľ by mal mať pred sebou zmysluplný cestovateľský cieľ a mal by po sebe za nechať jasný odkaz. Odkaz v podobe reportáží, kníh, fotografií a filmov.

Dá sa povedať, že ste jedným z posledných, ktorí stihli precestovať a objavovať pôvodný svet nedotknutý civilizáciou a cestovali ste prirodzeným spôsobom bez podpory veľkých technických vymožeností.

Ako sa zmenilo cestovanie a objavovanie sveta? Dajú sa vôbec dnes prežiť pri cestovaní autentické zážitky podobné vašim?



V núdzi nepohrdnem ani štvorkolkou, vraví František Kele.

Každá doba má svoje jedinečnosti a zvláštnosti. Aj ja som zažil niekoľko vývojových etáp v horolezectve či cestovateľstve v súvislosti s etikou a vedeckotechnickým rozvojom. Napríklad na prvej ceste okolo sveta v rokoch 1980 – 81 spojene s domovom predstavoval len systém Poste Restante, alebo klasický telefón. Keď som bol v roku 2000 v Antarktíde, mal som osobný komunikátor. Ten mi dovolil komunikovať kedykoľvek a s kýmkoľvek po celom svete. A tak som sa medzi iným spýtal manželky v Dúbravke, samozrejme s nádychom recesie, či nezabudla vyvenčiť našu fenku Elzu!

Mali ste životný vzor, alebo niekoho, kto vás výrazne inšpiroval? Životné krédo, alebo príslovie, ktorým sa riadite?

V ranej mladosti som hľadal vzory medzi hrdinami, ktorí vynikli fyzickou zdatnosťou, odolnosťou a vytrvalosťou. Obdivoval som polárnika Roalda Amundsena a horolezca Hermana Buhla. Dnes hľadám vzory v duchovne vyrovnaných ľuďoch, ktorí prezentujú harmóniu medzi fyzickými a psychickými vlastnos-



Pamätník Milana Rastislava Štefánika na Tahiti, ktorý sme postavili v roku 1994, sa v roku 2006 ocitol v ohrození.



Za volantom Subaru Outback Cross Paket sa cestovateľ cíti veľmi príjemne. Nehody sa mu vyhýbajú.



Pohľad na Sagarmathu (domorodý, nepálsky názov) - najvyšší štít planéty, vysoký 8848 m.

ťami. Napríklad turistu, lyžiara, horolezca, humanistu, jedinečnú ľudskú bytosť – Jána Pavla II.

Mojim krédom je predsavzatie konať a správať sa tak, aby som mal pokojný spánok.

Vaša generácia bola veľmi silná, horolezcov poznal celý národ, každý vám prial. Dnes je úplne iná situácia. Čo sa zmenilo, chýba generácia, alebo sa médiá zameriavajú na bezvýznamné celebrity, ktoré nikdy nič nedokázali?

Dnes podliehame divným a nepochopiteľným trendom v súvislosti s pohľadom na človeka. Vznikli nové výrazy ako smotánka, či celebrita. Predostierajú nám čudné vzory, pozeráme sa na prapodivné televízne seriály a sme vystavení tlakom dehonestujúcich propagačných materiálov.

Vnímate inak putovanie v cudzine a doma? V čom? Kde sú zážitky silnejšie?

Putovanie doma je pre mňa milšie, pohodlnejšie a menej nebezpečné. Rovnako silné zážitky, aké možno vnímať na Sahare či na Amazonke, sa dajú prežiť aj pri 500-kilometrovom prechode našich Karpát, či pri splavovaní Hrona. Závisí od toho, aký cieľ človek na ceste sleduje – poznávanie, dobrodružstvo alebo oddych.

Ako cestovateľskú vášň znáša vaša manželka?

Manželka mi prvé roky fandila, podporovala a tešila sa mojim úspechom. Samozrejme v čase, keď bola doma na všetko sama, to mala ťažké. Odmenou jej boli cesty so mnou - bola na nejednom exotickom mieste našej planéty. Galapágy, Kalahari, Venezuela, Indonézia či Polynézia. Okrem toho napísala so mnou tri jedinečné cestopisy.

Áké sú vaše cestovateľské zážitky s autami? Kam ste sa s nimi dostali, o aké značky išlo a čo všetko s tým súviselo?

V cudzine si autá požičiavame. Charakter auta závisí od terénu, v ktorom sa budeme pohybovať. Najkurióznejšiu cestu som absolvoval s priateľmi Jarom Oršulom a Tiborom Šurkom. Na mikrobuse Škoda 1203 sme absolvovali cestu do Káthmándú a dokonca aj späť! Trasa tam bola vtedy dlhá 11 400 km a vo východnom Iráne viedla cez púšť. Absolvovali sme ju za 17 dní. A pravdaže sme sa na tom „vehikli“ aj vrátili domov.

Kolko máte najjazdených kilometrov, čo nehody?

Jazdím desiatky rokov. Kilometráž nemám „spočítanú“. Ale mám zrátané, že pri výstupoch na vrchy a štíty som vystupoval spolu vyše 1200 kilometrov. A rovnako toľko predstavujú aj moje zostupy z vrcholov. Nehody ma zatiaľ obchádzajú.

Čo by ste zapriali našim čitateľom?

Čo už možno motoristom priat? Aby sa im darilo jazdiť bez nehody a aby sa im vyhýbali bezohľadní vodiči, ktorých na našich cestách často stretávam. A cena benzínu nech konečne ide dolu a nie sústavne „hore“.

Predvlani v Britskej Kolumbii sme s priateľmi najzdili približne 6000 km. Ani raz sa mi nestalo, aby som sa cítil ohrozený tak, ako aspoň jeden, dvakrát pri ceste na našu chalupu, vzdialenú od Bratislavy 90 km.

RNDr. FRANTIŠEK KELE, PhD (1936)

Horolezec, cestovateľ, polárnik, geograf, učiteľ, publicista. Na tatranské štíty začal vystupovať už ako dvanásťročný, v pätnástich sa stal najmladším horským vodcom vo Vysokých Tatrách a v šestnástich členom štátneho reprezentatívneho družstva. Na vrchole Mont Blancu stál po prvý raz v roku 1955. Uskutočnil takmer šesťsto výstupov a päťdesiat prvovýstupov. Z exotických vrcholov vynikajú výstupy na Kíbo (Kilimandžáro), Aconcaguu, Popocatepetl, Chimborazo, Mont Rinjani, Tahat, Elbrus a ďalšie. Pôsobil na všetkých svetadieloch, vrátane Arktídy a Oceánie. Absolvoval tri cesty okolo sveta. Viedol prvú československú výpravu na Mount Everest (1984) a prvú slovenskú výpravu na Severný pól (1993), v roku 2000 navštívil Antarktídu. Autorsky sa podieľal na príprave viac ako tridsiatich publikácií. Je spoluzakladateľom Sekcie pre výskum vysokých pohorí pri Slovenskej geografickej spoločnosti SAV a spoluzakladateľom združenia AntArktis.

Je dvojnásobným držiteľom ceny SAV za popularizáciu vedy (1983, 1990), nositeľom medaily Mateja Bela za prínos pre rozvoj geografických vied (1986), dvojnásobným držiteľom zlatého odznaku JAMES, čestný člen Slovenskej geografickej spoločnosti pri SAV, držiteľom čestného doktorátu Honorary doctor of Duchamp university of Argilia. Začiatkom tohto roka prevzal ocenenie Krišťáľové krídlo za celoživotné dielo v oblasti geografie, cestovateľstva, horolezectva, publicistiky a za literárnu činnosť.

Komfortnejší a úspornejší

Foto: Subaru



Novému benzínovému boxeru stačí o desatinu menej paliva.

Bestseller značky Subaru na Slovensku, model Forester, prichádza v rámci nového modelového ročníka

2011 nielen s faceliftom exteriéru a interiéru a s rozšíreným vybavením, ale aj s novou technikou: vylepšenou konštrukciou podvozka a úplne novou generáciou štvorvalcového benzínového boxer motora s objemom 2,0 litra.

Vo Foresteri modelového ročníka 2011 debutuje úplne nová generácia dvojlitrového benzínového boxer motora. Zásadné konštrukčné zmeny priniesli zníženie nárokov na palivo o 10 %. Kombinovaná spotreba benzínu klesla z 8,6 na 7,5 l/100 km, čo znamená väčšiu ohľadupnosť k životnému prostrediu vzhľadom na nižšie emisie CO₂ s hodnotou 173 g/km.

Mnohoročné skúsenosti inžinierov Subaru s motormi s protibežnými piestami umožnili dosiahnuť optimálne rozloženie dodávky výkonu a krútiaceho momentu, čo z hľadiska dynamiky znamená dostatok sily a akcelerácie v celom spektre využitelných otáčok. Zároveň sa zvýšili hodnoty krútiaceho momentu pri nízkych a stredných otáčkach.

Výkon novej generácie benzínového boxer motora je 110 kW (150 k) pri 6000 ot/min, maximálny krútiaci moment má hodnotu 198 Nm pri 4200 ot/min.

Z množstva konštrukčných úprav možno spomenúť novú konštrukciu bloku motora, kompaktnější spalovací priestor (menšie vrátanie, dlhší zdvih), zvýšenie účinnosti sacieho a výfukového traktu, efektívnejší chladiaci systém (bypass pre rýchlejšie dosiahnutie pracovnej teploty, osobitné chladiace systémy pre blok a hlavu motora namiesto doterajšieho

spoločného), redukciu trenia a optimalizáciu hmotnosti pohyblivých častí, či novo konštruovaný reťazový rozvod. Výsledkom sú aj menšie vibrácie a nižšia hlučnosť práce agregátu. Subaru zároveň upravilo konštrukciu zavesenia kolies s cieľom dosiahnuť ešte lepšie jazdné vlastnosti, vyššiu stabilitu a komfort.

NOVÉ PRVKY VYBAVENIA

Forester modelového ročníka 2011 sa na prvý pohľad odlišuje novou chrómovanou prednou maskou, ktorá dodáva vozidlu sebavedomý výraz. Karoséria dostala dve nové metalické farby Sky Blue Metallic a Marine Blue Metallic.

V interiéri zaujmú novo koncipované prístroje. Bielo-červená kombinácia dotvára športovú atmosféru, k rýchloameru a otáčkomeru sa opäť vrátil analógový ukazovateľ teploty chladiacej kvapaliny a pribudol i ukazovateľ okamžitej spotreby. Decentný displej medzi rýchloamerom a otáčkomerom poskytuje informácie, dopĺňajúce výstupy palubného počítača na stredovej konzole.

Z hľadiska komfortu, ale aj bezpečnosti vodiča je prínosom nový audiosystém zahŕňajúci funkciu bluetooth pre bezpečné telefonovanie. K dispozícii je už od verzie vybavenia Classic. Pri verzii Comfort s automatickou prevodovkou má posádka k dispozícii štandardne dvojsónovú klimatizáciu. Ďalším príspevkom k bezpečnosti je parkovacia kamera, ktorej obraz sa prenáša na 4,3-palcový farebný monitor audiosystému. Je takisto súčasťou vybavenia Comfort.

Pohodlie na palube Forestera zvyšujú nové materiály čalúnenia sedadiel, ktorých konštrukcia sa zmenila s cieľom dosiahnuť lepšie držanie tela, ale aj vyšší komfort sedenia.



Komfort cestovania zvýšili nové sedadlá, dvojsónová klimatizácia a veľký farebný displej, zobrazujúci aj výstup z parkovacej kamery.



Súboj

Foto: Patrik Tančenko

Titanov

Titani patrili k najstaršej generácii starogréckych bohov. Súboj Titanov v známom filmovom epose opisuje príbeh boja o moc, v ktorom sa postavia ľudia proti kráľom a králi proti bohom. My sme proti sebe postavili dve pokolenia modelového radu Subaru - Legacy, sedan z roku 2005 a jeho nástupcu, aktuálnu generáciu. Súboj sa začína.

M

Model Subaru Legacy brázdí cesty regiónov celého sveta od roku 1989. Aktuálna, v poradí piata generácia, definuje nanovo pohľad na značku Subaru. Technické finesy a novinky mieša s osvedčenými klasickými atribútmi príznačnými pre koncern Fuji Heavy Industries v ideálne vyváženom pomere. Šikovnosť inžinierov a pokrok, ktorý automobilový svet urazil za posledných šesť rokov, najviac vynikne v priamom porovnaní

predchádzajúcej generácie s terajšou novinkou. Pustili sme sa do toho.

STÁLICA

Automobilka Subaru sa nikdy nebála púšťať nevyčodenými cestičkami, na rozdiel od množstva ďalších však základné premisy stavby svojich vozidiel nemení. Fuji Heavy Industries pre motoristov okrem radosti a pôžitku z jazdy znamená predovšetkým unikátny motor boxer a symetrický pohon štyroch kolies. Na týchto platformách stavia samozrejme aj nové Legacy. Jazdné vlastnosti novinky, ako aj dynamická, kultivovaná a úsporná pohonná jednotka, atmosférický štvorvalec s objemom 2,5 litra, v spolupráci s novou automatickou prevodovkou CVT s označením Lineartronic zasa ukazujú, že aj v druhom desaťročí 21. storočia sa dá žiť bez downsizingu, prepĺňania a dvojspojkovej prevodovky.



POCIT LUXUSNEJ LIMUZÍNY

Inovácie hýbu svetom a Subaru s nimi narába veľmi šikovne. Legacy oproti svojmu predchodcovi narástlo vo všetkých smeroch, či už ide o exteriér alebo interiér. Už prvý pohľad na vozidlá odhalí vyššiu stavbu karosérie nového modelu. Zároveň všetky krivky získali na masívnosti, výrazne pretiahnuté svetlomety podčiarkujú dynamické ambície Legacy.

Novinka na dĺžku meria 4730 mm (plus 65 mm oproti bývalej generácii), šírka dosahuje 1780 mm (plus 50 mm), výška 1505 mm (plus 80 mm), rázvor sa natiahol o 80 mm na 2750 mm a batožinový priestor sa zväčšil o 53 l na konečných 486 l. Subaru pôdorys zužitkovalo bez zbytku na čo najefektívnejšie obstaranie vnútorného priestoru, ktorým predčí väčšinu konkurentov. Vnútorňa šírka vpredu aj vzadu teraz predstavuje 1490 mm, oproti predchodcovi poskočila o 50, respektíve 60 mm, nad predným sedadlom máte k dispozícii 1040 a nad zadným 950 mm. Nárast rozmerov sa preniesol do väčšieho pohodlia pre vodiča i ostatných pasažierov, pribudlo priestoru pre nohy i hlavy cestujúcich na zadných sedadlách a zlepšil sa aj prístup do vozidla, keďže zadné dvere teraz končia až pri C-stĺpiku. Spolu s precízne vypracovaným interiérom z kvalitných materiálov tak po usadnutí za volant získavate dojem, akoby ste nesedeli v aute strednej triedy, ale v luxusnej limuzíne vyššej kategórie.

DOBRÝ ZÁKLAD

Inžinieri sa pri koncipovaní novinky mali o čo oprieť. Predchádzajúca generácia Legacy uspela v nejednom porovnávacom



Nárast rozmerov sa preniesol do väčšieho pohodlia pre vodiča i pasažierov, pribudlo priestoru pre nohy i hlavy cestujúcich na zadných sedadlách. Zlepšil sa aj prístup do vozidla, zadné dvere teraz končia až pri C-stĺpiku.



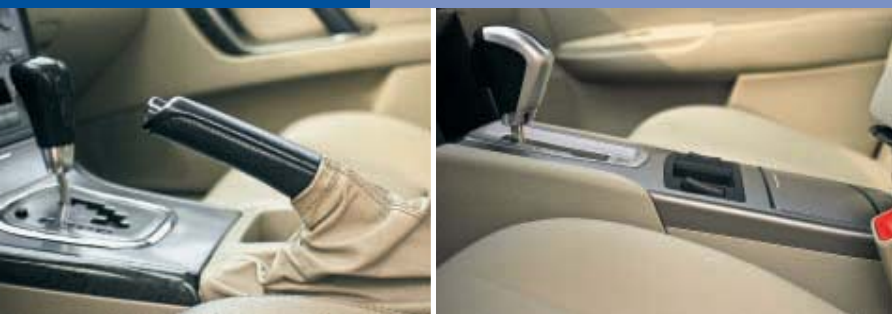
Palubná doska novinky (vpravo) dostala kvalitnejšie materiály, vyznačuje sa príkladnou ergonómiou.



V aktuálnej generácii pribudli páčky pod volantom na ovládanie rýchlostných stupňov, prevodovka zareaguje na zmenu stupňa za desatinu sekundy.



Prístrojový panel si zachoval prehľadnosť, pridal displej a oživil farebný font.



Ručná brzda sa stala minulosťou. Nahradila ju elektronická ručná brzda, ktorá slúži aj ako asistent pomáhajúci pri rozjazde do kopca.



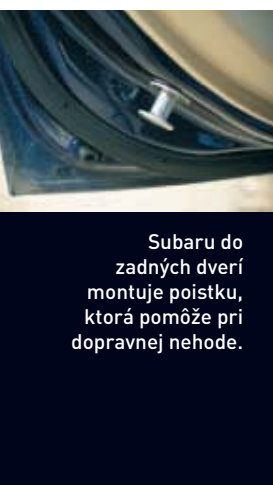
Ovládanie elektronickej ručnej brzdy nájdete vľavo pod volantom.



Aktuálne Legacy po rokoch podobne ako Forester prišlo o jeden zo symbolov Subaru, konštrukciu bezrámových dverí. Dôvodom je vyššia tuhosť karosérie a bezpečnostné požiadavky.



Na rozdiel od predchodcu do dverí vmestíte 1,5 l fľašu.



Subaru do zadných dverí montuje poistku, ktorá pomôže pri dopravnej nehode.

teste a svoje meno obhájila aj v súbojoch s tradičnými nemeckými značkami. Pohľad na šesťročný automobil aj dnes chytí za srdce, nízka a dynamicky zaoblený pontón karosérie vyúsťuje v zadných partiách do dvojice koncoviek výfukov, ktoré podčiarkujú zážitok z jazdy.

Testovaný exemplár poháňal trojlitrový boxer s typovým označením H6, produkujúci maximálny výkon 180 kW pri 6000 otáčkach za minútu. Krútiaci moment 297 Nm dosahuje svoj vrchol pri 4200 otáčkach, čo vozidlu zabezpečuje absolútne plynulý záťah bez akéhokoľvek vädnutia. Tieto parametre patrili v čase svojho vzniku na absolútny vrchol atmosférických agregátov a aj dnes sa radia k motorárskej špičke. Práve fenomenálne pohonné ústrojenstvo s nádherným zvukom v spojitosti s nízko položeným ťažiskom a stálym symetrickým pohybom všetkých kolies si vás získa spôsobom, vďaka ktorému navždy podľahnete individualite Subaru.

BEZ NÁZNAKOV CELULITÍDY

Po usadnutí za ideálne tvarovaný športový volant Momo s ovládacími tlačidlami zisťujeme, že interiér nevykazuje žiadne zásadné známky starnutia. Hlavne, ak ide o auto, ktoré má na tachometri natočených cez dvesto tisíc kilometrov. Kožené sedadlá krémovej farby nie sú popraskané, nastavujú sa elektricky a poskytujú aj bočné vedenie, ktoré pri tomto vozidle v zákrutách istotne využijete. Poteší kvalitný zvuk audiosúpra-

vy i podrobné údaje o priebehu jazdy zobrazujúce sa na veľkom displeji umiestnenom v stredovej konzole, ktorý zároveň slúži aj ako navigácia. Jediné negatívum dávame podsvieteniu panelu klimatizácie, pri ostrom slnku máte problém prečítať zvolené hodnoty kúrenia.

Komfort sedenia považujeme za príkladný vpredu aj vzadu, musíme však priznať, že cestujúci nad 190 cm na zadných sedadlách už atakujú hlavou stropné čalúnenie. Stvárnenie interiéru vyšlo tvorcom aj po výtvarnej stránke, vrch palubnej dosky z tmavých materiálov sa vhodne dopĺňa s krémovým odtieňom spodnej polovice, ktorý pokračuje aj vo výplni predných a zadných dverí. Ergonomicky sme si na auto zvykli v priebehu niekoľkých minút, čo tiež svedčí o prepracovanosti umiestnenia jednotlivých ovládačov.

Päťstupňová automatická prevodovka si s výkonným a kultivovaným motorom rozumie absolútne príkladne. Rozjazdy v meste aj mimo neho sú plynulé, automat pri preradení rýchlostí neváha a nestrečkuje. Samozrejmosťou je možnosť ručného radenia, ktoré sme využili predovšetkým pri testovaní dynamických vlastností.

AKO Z PRAKU

Dá sa povedať, že kedykoľvek zatlačíte plynový pedál do podlahy, automobil sa akoby prikrčí a vystrelí vpred. Nad tritisíc otáčkami sa prežívanie okamihu dramaticky zrýchľuje a vy ste v pasci: toto je život, toto je naozajstný pocit, pričom nemôžete zabrániť rozťahnutiu kútikov úst do širokého úsmevu. Za zvukovej kulisy, ktorú budete chcieť počuť znovu a znovu. Dovolí si to môžete hlavne vďaka fantastickej trakcii, vyplývajúcej z podstaty usporiadania šasi a pohonu Subaru. Automobil svojím spôsobom jazdí ako po koľajniciach, v zákrutách sa takmer nenakláňa a vám sa vždy bude zdať, že idete asi pomaly. Letmý pohľad na tachometer vás však presvedčí o opaku. Pri ďalšej zákrute zvýšite nájazdovú rýchlosť, správanie sa auta ale zostáva naďalej sebaisté. Takto to opakujete, pokiaľ vás od



Tepelnú pohodu teraz zlepšujú výduchy klimatizácie na stredovom tuneli pre pasažierov na zadných sedadlách.



Nastavenie sedadiel po novom môžete uložiť do pamäte.



Oba vozidlá poskytujú pohodlie a elektronické nastavovanie sedadiel. Nové Legacy (vpravo) pridáva bedrovú a vyššie umiestnenú stredovú opierku.

šoférovaní neodtrhne telefón, alebo iný rušivý element. Ak niekto vyrába „blbuvzdorné“ auto, je to práve koncern Fuji Heavy Industries.

Kvalitu výroby potvrdzuje skutočnosť, že v interiéri nič nehrkce a nevŕzga a pohonné ústrojenstvo ťahá ako za mlada. Vozidlo pritom dostalo riadne do tela od nespočetného množstva testujúcich novinárov a dnes sa v ňom denne denne striedajú zákazníci Subaru, keďže slúži ako servisné auto. Kločobúk dole. Pokiaľ ide o spotrebu, počítajte s dlhodobým priemerom okolo 11-12 litrov na 100 km, každý jeden z nich však stojí za to.

HRDÝ NÁSTUPCA

Nové Legacy narástlo vo všetkých smeroch, v dobrom to pocítite najmä na komfortných rozmeroch interiéru. Kvalita spracovania tiež postúpila do vyššej dimenzie. Pokiaľ ide o zmeny, je ich viac, ako si na prvý pohľad myslíte. V prvom rade prišlo Legacy o bezrámovú konštrukciu dverí, ktorá predchodcovi dávala imidž chuligána. Pokiaľ ide o exteriér, úpravu podstúpili svetlomety, tie predné sa výrazne pretiahli do bokov karosérie, zadné sa naopak rozšírili a zasahujú do veka batožinového priestoru. Subaru vylepšilo spôsob uchytania kufra, pevné vzpery uberajúce miesto pre batožinu nahradilo plynovými, ktoré sú umiestnené mimo úložného priestoru. Na rozmeroch získali spätné zrkadlá, ich tvar sa z obdĺžnikového priblížil štvorcovému, dobrý výhľad na dianie za vozidlom oceníte najmä v hustej mestskej premávke a pri cúvaniach. Ubudla jedna koncovka výfuku, príjemný zvukový prejav boxeru však napriek tomu zostáva.

V interiéri si po chvíli všimnete, že svoje miesto na stredovom tuneli stratila ručná brzda. Nová elektronická brzda si našla miesto na prístrojovej doske vľavo pod volantom a funguje aj ako Hill Holder, pomáhajúci pri rozjazde do stúpania. Systém sa aktivuje automaticky, ak vozidlo zastaví hoci kde vo svahu so sklonom vyšším ako päť percent.



Väčší rázvor priniesol viac priestoru pre nohy cestujúcich na zadných sedadlách nového Legacy (vpravo).

Nastavovanie mimoriadne pohodlných sedadiel sa rozšírilo o úpravy bedrovej časti a po novom si môžete obľúbenú polohu uložiť aj do pamäte. Volant získal technokratickejší tvar a pribudli na ňom ovládače rôznych funkcií. Najvýraznejšiu zmenu tu predstavujú páčky pod volantom, ktorými môžete meniť prevodové stupne, u predchodcu ste boli odkázaní na volič automatickej prevodovky.

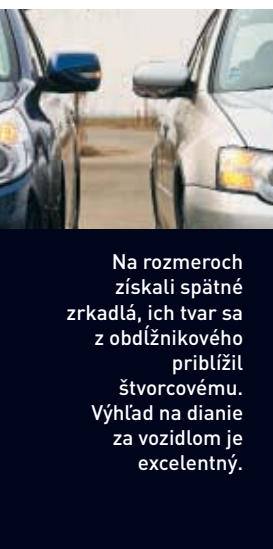
V stredovej konzole pribudli odkladacie priestory, podobne sa zväčšili aj kapsy v predných dverách, teraz do nich vložíte aj štandardnú 1,5 l fľašu. Tepelnú pohodu zlepšujú výduchy klimatizácie na stredovom tuneli pre pasažierov na zadných se-



Jazdné vlastnosti oboch modelov sú nepriestrelné. Na Legacy sa môžete stopercentne spoľahnúť v akýchkoľvek situáciách. Motor boxer, nízko uložené ťažisko a symetrický pohon všetkých kolies jednoducho neprekabátime.



Vyššiu stavbu karosérie prinášajúcu viac priestoru v interiéri odhalíte na prvý pohľad. Predné svetlomety sa výrazne pretiahli do bokov karosérie, zadné sa rozšírili a zasahujú do veka batožinového priestoru.



Na rozmeroch získali spätné zrkadlá, ich tvar sa z obdĺžnikového priblížil štvorcovému. Výhľad na dianie za vozidlom je excelentný.

dadlách. A ako sme už spomínali, zväčšil sa aj priestor pre nohy a hlavy cestujúcich vzadu.

Predné zavesenie je typu McPherson, vzadu nesie kolesá viacprvkové nezávislé zavesenie. Inžinieri Subaru dosiahli excelentné jazdné vlastnosti využitím pomocného rámu prednej nápravy, ale i modifikáciou naladenia tlmenia a optimalizovanou geometriou. Všetky modely dostali elektronický posilovač riadenia. Výsledkom je nižšia spotreba paliva a lineárne charakteristika riadenia. Bezpečnosť a kvalitu jazdných vlastností zlepšuje stavba šasi a karosérie. Pre kľúčové časti nosnej konštrukcie vozidla použili oceľ s vysokou pevnosťou v ťahu, čo prispelo k redukcii celkovej hmotnosti a zároveň k väčšej celkovej tuhosti.

CVT

Subaru si zakomponovaním prevodovky Lineartronic vyslúžilo svetový primát. Ide o vôbec prvú prevodovku tohto typu umiestnenú pozdĺžne v kombinácii s pohonom 4x4. Prevodovky typu CVT sa pritom z konštrukčného hľadiska využívajú najmä v priečnom umiestnení s pohonom prednej nápravy. Prednosťou automatickej CVT prevodovky s plynulou zmenou prevodového pomeru, ktorá je s motorom prepojená hydrodynamickým meničom, je komfort radenia. Je založená na princípe variátora, ktorý tvorí štvorica kužeľovitých kolies umiestnených v pároch proti sebe. V prípade Subaru sú spojené reťazou, čo je z hľadiska údržby výhodnejšie ako bežné

spojenie remeňom. Vždy dve oproti sebe umiestnené kužeľovité kolesá sa môžu voči sebe pohybovať, čo umožňuje meniť obvod, po ktorom sa reťaz pohybuje. Vďaka takémuto systému je k dispozícii v podstate nekonečné množstvo prevodových pomerov, pohonná jednotka sa tak môže pohybovať vždy v takom otáčkovom pásme, kedy dosahuje najlepší pomer výkonu k mernej hodnote spotreby. To predstavuje oproti klasickému manuálu aj automatom obrovskú výhodu. Prijemné bolo aj zistenie, že prevodovka dokáže pri podradovaní veľmi slušne využívať brzdný moment motora.

Plusom je takisto samotné radenie. Na rozdiel od niektorých iných prevodoviek CVT totiž Lineartronic pri zošliapnutí akceleračtoru nevyženie otáčky na maximum, ale volí veľmi dobrý otáčkový kompromis medzi výkonom a krútiacim momentom. Otáčky k hodnotám zodpovedajúcim maximu výkonu pošle prevodovka až pri prudkom zošliapnutí akceleračtoru. Tu sa zase prejavuje výhoda kultúrneho agregátu, takže si v aute nepripadáte ako za cirkulárkou. Ručné radenie páčkami pod volantom zasa dáva vodičovi k dispozícii šesť predvolených stupňov. Prevodovka dokáže zareagovať na zmenu stupňa za jednu desatinu sekundy.

JAZDA – PLAVBA KORÁBOM

Európa preferuje už dlhší čas naftové agregáty a Subaru sa ako ďalšia mimokontinentálna značka tomuto trendu veľmi dobre prispôsobila. V jej prípade však treba podotknúť, že nie na úkor



Novinka ponúka pocit opojenia iným spôsobom ako predchodca. Namiesto súťaženia teraz v Legacy túžite precestovať kontinenty.



Lineartronic, CVT prevodovka s plynulou zmenou prevodového pomeru, má na svedomí nízku spotrebu Legacy. Pri zošliapnutí akcelerátora nevyženie otáčky na maximum, ale volí veľmi dobrý otáčkový kompromis medzi výkonom a krútiacim momentom.

kvality benzínových agregátov, čo nakoniec dokázal aj testovaný model, osadený štvorvalcovým atmosférickým boxerom s objemom 2,5 litra. Výkon 123 kW pri 5600 otáčkach za minútu papierovo nehovorí o nejakej veľkej dynamike, skutočnosť ale ukáže opak. Maximálny krútiaci moment dosahuje 229 Nm pri 4000 otáčkach, a hlavne plochá krivka jeho priebehu bohaté stačí na auto vážiace 1,5 tony. Plynulé radenie a šikvná CVT prevodovka majú na svedomí prekvapujúco nízku spotrebu Legacy. Tempomatových diaľničných 130 km/h odoberá z nádrže približne 7,4 l paliva na 100 km, pričom boxer tlmene pospejuje vynikajúcich 2400 otáčok za minútu. Ak cestuje mimo mesto tradičnou stovkou, dostanete sa dokonca k priemeru 6 l. Aj pri dynamickejšej jazde sme celkovo jazdili za 8,1 l benzínu na 100 km. V meste by ste nemali presiahnuť hodnotu 12 l, dlhodobá spotreba by mala oscilovať medzi 8 až 9 l/100 km. Samotný pocit z cestovania v novom Legacy je aj vďaka poctivému odhlučneniu komfortný a pohodový, podobá sa plavbe korábom. Ovládanie prvkov je intuitívne a prehľadné, výčitka z hľadiska ergonómie smeruje iba k umiestneniu ovládania palubného počítača za volantom, na prístrojovej doske. Jazdné vlastnosti zostali nepriestrelné, auto nádherne žehlí nerovnosti slovenských tankodrómov a pritom sa naň môžete stopercentne spoľahnúť. V zákrutách sa síce oproti bývalej generácii viac nakláňa, stopu však drží absolútne vytrvalo. Subaru dozrieva ako víno. Chuligánska povaha predchádzajúceho modelu vás skôr či neskôr vtiahla do seba a začali ste na auto tlačiť. Cestu ste tak mali rozdelenú na úseky podľa štýlu jazdy: pohoda – brzda, plyn – pohoda... Novinka ponúka pocit opojenia iným spôsobom. Hudba z kvalitnej aparatúry, precízne dielenské spracovanie, jemnosť radenia a šveľenie boxera upriamujú pozornosť namiesto súťaženia na cestovanie. Ak v aute spred šiestich rokov ste sa chceli naháňať, teraz v Legacy túžite precestovať kontinenty.

VÍŤAZ

Je jasný a dal sa očakávať. Nové Legacy predstihuje starý model vo všetkých smeroch. Nestratilo však nič z charizmy Subaru a pokračuje v individualite tak príznačnej pre automobilku so súhvezdím Plejád v znaku. Rozvíja a inovuje, ale nevzdáva sa



Subaru vylepšilo spôsob uchytenia veka kufru, pevné vzpery uberajúce miesto pre batožinu nahradilo plynovými.

	Legacy 2005	Legacy 2011
Dĺžka	4665 mm	4730 mm
Šírka	1730 mm	1780 mm
Výška	1425 mm	1505 mm
Rázvor	2670 mm	2750 mm
Batožinový priestor	433 l	486 l
Pohotovostná hmotnosť	1495 kg	1571 kg
VNÚTORNÉ ROZMERY		
Pozdĺžny priestor vpredu	850/1070 mm	820/1090 mm
Pozdĺžny priestor vzadu	670/910 mm	680/980 mm
Šírka vpredu	1440 mm	1490 mm
Šírka vzadu	1430 mm	1490 mm
Výška nad sedadlom vpredu	990 mm	1040 mm
Výška nad sedadlom vzadu	930 mm	950 mm

svojej podstaty. Okrem kvality, emócií a ohľadu k životnému prostrediu pridáva aj bezpečnosť, v kombinovanom bezpečnostnom teste Euro NCAP (Európskeho programu hodnotiaceho nové vozidlá), získalo Legacy maximálny počet 5 hviezdíček. Predchodcu musíme vyzdvihnúť ako veľmi dôstojného súpera, ktorý novinke nič nedaroval zadarmo. Stále má čo povedať a aj po rokoch odmení svojich vodičov výnimočnými zážitkami. My by sme si však vybrali novú generáciu.

Junior & Forester

Foto: Jan Koller

Píše sa rok 1991 a ja sa nachádzam v Ankare na detskom folklórnom festivale. Susedia rodiny, u ktorej som býval, ma vozili na Subaru. Bolo to bordové Legacy a pripadalo mi ako kozmická loď, spomína Milan Zimnýkoval, ktorého možno lepšie poznáte pod prezývkou Junior. Jeden z najlepších slovenských moderátorov teraz sedlá svoj Forester.

Z éteru Funrádia poznáte jeho hlas. Duo Junior a Marcel sa snaží každé pracovné popoludnie naladiť poslucháčov na pozitívnu vlnu, a treba povedať, že sa im to darí. Tvár odhalil Junior už dávnejšie na facebooku či youtube, no dnes ho pozná takmer každý: je totiž členom moderátorského tímu Telerána Televízie Markíza. Nejde však o jeho prvé stretnutie s obrazovkou – moderoval aj Hitmániu v Slovenskej televízii. Na rozhovor v dopoludňajších hodinách dorazil Junior s výbornou náladou. Odparkoval svoj biely Forester, ochotný čeliť otázkam DRIVE magazínu. Ako inak, začali sme so Subaru.

Jazdili ste na autách rôznych značiek. Čo bolo dôvodom poslednej zmeny?

Predtým som mal veľké a pohodlné auto, s ktorým som bol spokojný, no urobil som chybu - dal som nejaké veci opraviť známemu. Následkom bolo, že sa mi odlomila lopatka turba, upchala sanie a zostal som visieť na Soroške. Vtedy som sa rozhodol, že chcem nové auto, ktoré bude pravidelne servisované v značkovom servise.

Prečo ste sa rozhodli pre Subaru?

Programový riaditeľ Funrádia Rasto Dutka, ktorý mal Forester, ma raz poprosil, aby som ho odviezol na letisko do Viedne. Vrátil som sa do Bratislavy a bol som roztrasený z auta, z toho, ako jazdilo. A to som už predtým vyskúšal rôzne modely, aj SUV prémiových značiek. Keď prišiel čas výmeny, začal som študovať materiály a skúšať autá. Rozhodoval som sa, do čoho pôjdem. Rasto mi potom na víkend vybavil Forester s dvojlitrovým dieselom. Bola to láska nie na prvý pohľad, ale na prvé zvezenie. Inšpiroval ma aj kontrast prvkov, ktoré boli totálne



vyladené, s tými, na ktoré sa Japonci vykašľali: palubný počítač napríklad neukazuje dojazd, na okraji strešného okna nie je čalúnenie. Vtedy som si povedal, že toto je presne model, aký potrebujem. Často jazdím na východné Slovensko a vždy urobím tisíc kilometrov. Musím mať auto, ktoré je pracant, makač, roboš, aby vydržalo.

Ste s ním spokojný?

Iste poznáte prechod z malého do veľkého auta: keď som s malým autom išiel na východ, ešte dva dni som musel byť doma. Teraz mi po príjazde nič nie je a môžem ďalej fungovať. Výborné sú aj sedadlá – operadlo telo perfektne drží, ale spodná časť je ako sedačka v obývačke. Ktokoľvek, kto má Subaru, sa na otázku o spokojnosti začne smiať. My si to nemusíme rozprávať. Asi nemám najlepšie, najkrajšie a najvýkonnejšie auto na svete, ale som s ním spokojný. Je to presne to, čo som chcel. Som mega-mega šťastný.

Kolko ste už na Foresteri najazdili?

Auto som kupoval vlni koncom septembra, dostal som ho začiatkom októbra. Teraz je koniec marca a mám na ňom 23 000 km. Obchodní cestujúci síce robia viac, ale na súkromnú osobu je to pomerne dosť. Dieselový motor som si vybral



Asi nezachránim svet pred chudobou, povodňami a atómovými zbraňami. Moderovanie beriem ako servis pre ľudí. Bolo by perfektné, keby sa aspoň usmiali.

preto, že sa mi hodí na cesty východ-západ. Dôležitá jej aj spotreba. Musím povedať, že či to bola Škoda 120, benzínový Peugeot 206 alebo naftový Citroën C8, vždy som sa dostal niekde okolo osem-deväť až 11 litrov. Paradoxne je to najlepšie teraz, pri 150 koňoch, kedy sa zmestím do šiestich-siedmich litrov. A ešte jedna vec ma prekvapila: riadenie. Naše cesty sú katastrofálne, a v riadení som ich cítil cez vibrácie na všetkých doterajších autách. Vo Foresteri sa volant ani nepohne. Je to akoby som chodil na megaelektričke alebo vlaku, sedí vynikajúco.

Ste spokojný s prácou pohonu všetkých kolies?

Mám najjazdených niekoľko stotisíc kilometrov, a presne viem, ako sa dá prejsť ktorá zákruta na trase na východné Slovensko. Tým, že Forester má pohon 4x4, sa tieto hranice poriadne posunuli. Keď začalo snežiť, prišiel som nadšený za šéfom a hovorím: „Rasťo...“ a on hneď reagoval: „To je, čo!“ Ako subarista hneď vedel, o čom rozprávam. Auto sa aj na snehu pohne bez akýchkoľvek problémov, jazdí, akoby z toho malo radosť. Permanentná štvorkolka je lepšia ako tá, ktorá sa zapína v krízových situáciách. Tu taká situácia nenastane. Mojm cieľom je, aby, keď budem mať rodinu, som povedal: ideme mojím starým Foresterom, nech má 10 či 15 rokov. Nemám pocit, že keď

splatím lízing, pôjdem do nového. Auto je veľmi komfortné na všetkých sedadlách, a navyše je vyjadrením individuality. Subaru sa nepodobá na nič iné a ľudia, ktorí na nich jazdia, na seba aspoň žmurknú, keď sa míňajú.

Moderujete ranné vysielanie Markízy. Ako dokážete vstať a byť svieži v Teleráne?

Na vstávanie som si zvykol v regionálnom rádiu, kde som robil ranné vysielanie, aj keď to bolo zo začiatku poriadne ťažké. Potom som vo Funrádiu dostal na starosti Rannú show Adely a Sajfu, a tam to už bolo v poriadku. Neskôr som robil v rádiu malú rannú šou od piatej do siedmej. O piatej som musel byť v štúdiu, usmiaty a rozcvičený. Bola to strašná záťaž, nemal som žiadny spoločenský život. O deviatej večer som musel byť doma, aby som o desiatej spal. Dalo sa síce raz pohýriť, ale na vysielaní to bolo hneď počuť. Do Telerána teraz vstávam o 3:51. Mám vyskúšanú stratégiu: v momente, keď mi zazvoní budík, sa musím usmiať a povedať si, že sa teším na vysielanie. Asi nezachránim svet pred chudobou, povodňami a atómovými zbraňami, ale beriem to ako servis pre ľudí, ktorí ráno vstávajú, aby si povedali: je tam jeden blázon, ktorý sa usmieva. A bolo by perfektné, keby sa usmiali aj oni. Negatívnych správ je milión, my chceme ľudí naštartovať pozitívne.



Na skoré vstávanie pred Teleránom mám stratégiu: pri prvom zazvonení budíka si musím povedať, že sa teším na vysielanie.

V rádiu máte popoludňajšiu šou každý pracovný deň. Ako sa dá byť vždy dobre naladený a mať o čom rozprávať?

Prídete do rádia, zaparkujete svoj Forester, a je to v poriadku. Musím sa priznať, že chodievam po trasách, ktoré nie sú najkratšie, aby som sa povozil. Aj ja riešim rôzne veci, týkajúce sa každodenného života a jeho problémov. Vo vysielaní sa však vypína všetko, čo je okolo, sú to tri hodiny terapie v éteri. Sme na to dvaja moderátori, zapája sa aj technik a produkčný. Vznikajú šialené veci, keď jeden druhého hecuje a motivuje. Veľa ľudí nám píše, že sú vďační za to, čo sme povedali. Oni nám zasa svoje posielajú podnety a príbehy, čo nás inšpiruje.

Reakcie sú pozitívne, ale aj negatívne. Pozitívne iste motivujú, vnímate aj tie opačné?

Každý má právo na svoj názor. Ak je niečo negatívne, máme šéfredaktora a produkčného, ktorí to riešia. Zamyslíme sa, či je to oprávnené a ak má niekto pocit, že sme ho urazili, počas pesničky sa s ním spojíme a diskutujeme s ním. Ak niečo prepálime, nemáme problém sa ospravedlniť. Nejdeme do toho s tým, že chceme uškodiť. Iba pobaviť. Máme svoju hranu, po ktorej chodíme, a pre niekoho to môže byť príliš. Pre iného to je však málo a chce viac.

Medzi vami a Marcelom musí fungovať chémia, keď sa dokážete tak skvele dopĺňať. Funguje aj po vyše roku spoločného vysielania?

Je to o krvnej skupine. Keď Marcel odchádzal z rádia Flash, nastúpil som do relácií, ktoré vysielal. Od roku 1998 sme kamaráti. Robili sme festivaly a stávalo sa, že som chcel niečo povedať, nadýchol som sa a Marcel vtedy povedal to, na čo som myslel. Myšlienky nám idú jedným smerom. V hokejovej terminológii by to bolo tak, že ak dá Marcel gól, píše sa aj mne bod za prihrávkou. Niekedy zasa strelím ja a Marcel je nahrávač. Vyše roka robíme spolu denne, cez víkend moderujeme a mám pocit, že som s ním častejšie ako manželka.

Keď moderujete Teleráno a popoludnie v rádiu, ako si ladíte pracovný deň?

Ráno mám svoj rituál, aj keď si niekedy ešte na poslednú chvíľu zehním košeľu. Väčšinou sa snažím medzi Teleránom a Funrádiom aspoň hodinku spať. Nenaháňam sa, nechodím na stretnutia, chcem byť v pohode.

Aký je rozdiel medzi prácou v televízii a v rádiu?

Narodil som sa ako rádiový človek, no po čase má každý ambíciu dostať sa aj do televízie. Zaujímavé je, že opačným smerom to ide oveľa ťažšie. Tréning v rádiu je veľkou školou pre televíziu. Máme hlasovú pedagogičku, tréningy vstupov a iné formy prípravy, čo veľmi pomáha v televízii. Tam je to len o tom, či sadnete alebo nesadnete - kamera vás musí ľúbiť. Nemusíte byť najkrajší, ale uveriteľný. Rozdiel je aj v tom, že v rádiu si môžeme pomáhať rukami, gestami, pohľadmi. Teleráno je navyše živým vysielaním. Musím počúvať respondenta, čo mi hovorí, pritom rozmýšľam, čo sa ho spýtam ďalej a do toho mi režisér hovorí pokyny do slúchadla. Potom sa stane, že respondent skončí a ja ešte prikyvujem hlavou (smiech).



Rastúcu popularitu si všímam aj v obchode s potravinami. Ľudia sa pozerajú, čo mám v košíku, čo nakupujem.



A ešte jedna vec ma na Foresteri prekvapila: riadenie. Napriek rozbitým cestám sa volant ani nepohne.

Ako sa zrodila vaša prezývka Junior?

Keď som prišiel do rádia Flash, už tam bol Miňo, ako ma volali v internátnom rádiu. Pred prvým vysielaním volal Mišo Hudák a chcel vedieť, či sme pripravení. „A ako Junior?“ spýtal sa. Odvtedy mi to prischlo. Vo Funrádiu sa situácia zopakovala, tiež tam už bol Miňo. Potom mi Adela vymyslela prezývku, ktorú nevyužívam smerom von - v rádiu ma volajú Džu. V televízii však vystupujem pod svojím civilným menom Milan Zimnýkval.

Máte nezvyčajné priezvisko. Pátrali ste po jeho vzniku?

Prastarý otec pochádzal zo Spiša, kde sa vyskytuje meno Kaltschmidt. V rámci vývoja sa niektoré priezviská prekladali a zimný kovač je kováč, ktorý kuje za studena, bez ohňa. Je to priezvisko podľa remesla, podobné ako Kováč, Kolesár či Vozár. Mama je zasa za slobodna Nevoľníková, takže je u nás veselo (smiech).

Pocítili ste nejakú zmenu v popularite, odkedy ste v Teleráne? Začali si vás ľudia viac všímajúť?

Je to tak, v televízii vás jednoducho ľudia vidia. Všimol som si to napríklad v obchode s potravinami, kde ma nikdy nikto neriešil. Teraz počúvam: „Vy ste dnes vstávali, čo?“ A už si pozerajú, čo mám v košíku, čo nakupujem. Je to milé, ľudia sa snažia prihovoriť a povedať, že to sledovali, čo je pozitívne. Negatívne skúsenosti som nemal - keď mi niekto povie, že sa mu nepáčim, neberiem mu to. Má právo na svoj názor. Od mediálneho šialenstva som však ešte veľmi ďaleko.

Už dnes ste veľmi úspešný. Máte ešte nejaké ďalšie profesionálne ambície?

Ako každý moderátor mám ambíciu mať vlastnú talkshow, čo sa zatiaľ u nás podarilo len Adele. Veľmi sa mi páči, ale myslím, že mám na ňu ešte aj dvadsať rokov čas. Ak by som chcel robiť rozhovory s významnými a váženými ľuďmi, asi by mi ťažko niekto uveril. Človek musí mať niečo odžité, lebo inak vznikne len Šou Billa Debila. A aj keby to respondent pochopil, divák by mi asi neodpustil. Vyštudoval som pedagogiku, som v podstate učiteľ v zálohe. Učenie by ma síce bavilo, ale žijeme v dobe, v ktorej som si mohol vybrať prácu, ktorá pre mňa znamená zároveň hobby.



Subaru na snehu

Atraktívne súťaže freestyle lyžiarov a snowboardistov získavajú čoraz väčšiu popularitu. Priťahujú pozornosť hlavne mladšej generácie. Sériu slovenského pohára freestyletov podporila aj automobilka Subaru, ktorej vozidlá smerujú k ľuďom s aktívnym životným štýlom.



Subaru a hory patria neodmysliteľne k sebe. Na snehu dokážu autá freestyle podobne ako pretekári.

HORY A SUBARU PATRIA K SEBE

„Spojenie Subaru, snowboardingu a freestyle lyžovania prinieslo pre mňa zaujímavé poznatky. Všetci freestyleti poznajú Subaru ako auto do hôr. Zapojenie značiek, ktoré patria do hôr, zároveň zabezpečilo podujatiu dobrý imidž, priblížil Hermély, ktorý mal od januára požičanú Imprezu s dieselovým motorom. „Keď som vozil decká na kopec videli, že je to niečo úplne iné. Je to nezmar,“ komentoval jazdné vlastnosti Subaru. Zároveň ho fascinovalo, čo dokázali s predvádzacími autami na snehu jazdci importéra. Impreza ho príjemne prekvapila i priestrannosťou a využiteľnosťou. „Štyria sme sa pohodlne zbalili s plnou výbavou na týždňový výlet, aj so snowboardmi,“ dodal. Páči sa mu tiež, že majitelia Subaru sa k sebe na cestách správajú ako rodina. „Zakývame si, zablíkame. Je to také príjemné oproti iným, megalomanským značkám.“ Záver je jednoznačný. „Za snowboardovú organizáciu môžem povedať, že by som bol veľmi rád, keby Subaru zostalo v tomto športe.“

Odvážne kúsky lyžiarov a snowboardistov, pri ktorých sa zatajuje dych, zvykneme sledovať predovšetkým v televíznych upútavkách. Skoky s množstvom výkrutov a sált, či bravúrne prekonávanie prekážok však môžete zažiť aj na svahoch slovenských hôr. A chýbať pri tom nemohlo ani Subaru. Za oficiálnym názvom Nokia Freestyle Tour 2011 sa skrýva séria štyroch pretekov, ktoré sa konali od januára do marca v slovenských zimných strediskách, dvakrát sa súťažilo na Donovaloch, raz v Jasnej a vo Valčianskej Doline. Akcie organizovala Snowboardová asociácia Slovenska (SAS). Súťažiaci, šesťdesiatka chlapcov a dievčat, absolvovala v piatok tréning a v sobotu preteky. Bojovalo sa v kategórii slope style, ide o trať pozostávajúcu z viacerých prekážok a skokov, ktorá preverí komplexné schopnosti pretekárov, priblížil prezident SAS Július Hermély. Pohár v kategórii mužov vyhral Matej Matys, ženskú časť Klaudia Medlová, ktorá patrí k svetovej špičke (3. miesto vo svetovom rankingu). Každý z pretekov zaznamenal slušnú účasť okolo troch tisíc divákov.



Pohárová séria mala úspech, bavili sa súťažiaci i diváci.

Foto: Peter Mercell



Servis

Bezplatnú kontrolu technického stavu vozidla poskytuje Subaru stálym zákazníkom dvakrát ročne. Najbližšia servisná akcia, zameraná na prehliadku po zimnej sezóne, sa uskutoční od 1. apríla do konca mája. Servisný manažér Vladimír Mifkovič vám aj prostredníctvom magazínu poskytne zopár technických rád, týkajúcich sa starostlivosti o vaše Subaru. Samozrejme, bezplatne.

garážových servisoch, aby sa sami presvedčili, že v autorizovaných prevádzkach je podstatne vyššia.“

V prípade problému, akým môže byť napríklad zodraté brzdové obloženie, poškodený čap alebo zle nastavená geometria, servis odporúča okamžité odstránenie. „Každý jeden problém, zachytený vo včasnej fáze, predchádza závažnejším poruchám,“ upozorňuje Vladimír Mifkovič.

VÝHODA: KNOW-HOW

Výhodou autorizovaného servisu je jednoznačne know-how. V prípade zásahu v neautorizovanom servise si totiž zákazník musí skontrolovať vykonanie všetkých úkonov podľa predpisov výrobcu, ak nechce mať problémy so zárukou. „Mali sme už prípady, kedy zákazníci prišli na prehliadku s tým, že predchádzajúce absolvovali v neautorizovanom servise. Zistili sme, že sa robili úkony, ktoré neboli potrebné a neurobili sa tie, ktoré sú predpísané,“ konštatuje servisný manažér.

Všetci mechanici, pracujúci v autorizovanej sieti Subaru, sú pravidelne školení na používanie servisných manuálov, diagnostiku a nové modely. Iba tak sa dá efektívne hľadať príčina prípadného problému. Otázne je taktiež vybavenie neautorizovaných prevádzok špeciálnym náradím, potrebným pri demontáži určitých komponentov. „Za to všetko musíme zaplatiť určitú cenu, ktorá sa premieta i do ceny pre zákazníkov. Proti hodnotou však je kvalita.“

Dôležité sú aj diagnostické prístroje, dodávané priamo výrobcom. Univerzálne diagnostické zariadenia totiž dokážu s riadkami jednotkami komunikovať iba do určitej úrovne a ich možnosti sú limitované. V prípade Subaru vstupuje navyše do hry špecifická konštrukcia boxer motorov. „Čím má človek s autami značky viac skúseností, tým viac sa to zúročuje v rámci jeho

Zrejme netreba polemizovať o tom, že kontrola auta po zime je veľmi dôležitá – špeciálne pri jazdení po slovenských cestách, ktoré sú v katastrofálnom stave, plné dier a výtlkov. „Počas zimného obdobia sú namáhané najmä podvozkové časti vozidla. Pri kontrole sa preto zameriavame najmä na podvozok, tlmiče a geometriu, ale i brzdový systém a náplne. Realizuje sa aj kontrola klimatizácie, ktorá sa v zime až tak nepoužíva, avšak jej nefunkčnosť v lete by bola nepríjemná,“ hovorí servisný manažér Subaru Vladimír Mifkovič.

Súčasných klientov bude značka na bezplatnú prehliadku pozývať špeciálnym letákom. Prísť však môžu aj majitelia starších modelov. Pre staršie vozidlá totiž platia výhodnejšie ceny normohodín, odstupňované podľa roku výroby do dvoch období: do roku 1998 a v rozmedzí rokov 1999 až 2002. „Dávame im tak možnosť porovnať si kvalitu práce v autorizovaných a tzv.

a starostlivosť

Foto: Milan David

práce. Vie, čo a kde má hľadať," hovorí Vladimír Mifkovič. Rýchla je aj dodávka náhradných dielov. Rýchloobrátkové diely sú k dispozícii v skladoch priamo na Slovensku. V prípade, že určitý špecifický diel na sklade nie je, dodávka z centrálného skladu náhradných dielov v Taliansku do Bratislavy je garantovaná do troch pracovných dní. „Aj ceny náhradných dielov išli oproti minulosti správnym zákazníckym smerom, to znamená, že sa výrazne znížili.“

REGENERÁCIA FILTRA

Pre bezporuchovú prevádzku moderných vozidiel je dobré poznať pravidlá správneho zaobchádzania. Vzhľadom na emisnú normu Euro 5 sú už všetky nové dieselové motory vybavené filtrom pevných častíc (DPF). Ten sa pri určitom jazdnom režime nadmerne zanáša sadzami a zákazník musí v prípade rozsvietenia kontrolky regenerácie vedieť reagovať.

„S vozidlom je potrebné ísť cca 15 minút najlepšie na treťom prevodovom stupni rýchlosťou približne 100 km/h na zhruba 3000 otáčkach za minútu, kým kontrolka DPF nezhasne. Výfukový trakt vtedy dosiahne teplotu, pri ktorej sadze spáli. V prípade, ak režim jazdy nedovoľuje spálenie sadzí riadenou regeneráciou, ktorú vykonáva riadiaca jednotka motora, zostáva ešte možnosť nútenej regenerácie v autorizovanom servise, ktorú má možnosť vykonať personál servisu prostredníctvom diagnostického prístroja,“ opisuje postup Vladimír Mifkovič. DPF takisto neprosievajú dlhšie voľnoběžné otáčky a často prerušované krátke jazdy. „V tom čase totiž výfukový trakt nemôže dosiahnuť teplotu potrebnú na spaľovanie sadzí. Dlhé zohrievanie na voľnobehu napríklad v zime nie je vhodné. Nehovorím, že máte naštartovať a hneď vyraziť. Je dobré chvíľku počkať, aby sa olej dostal do všetkých potrebných častí, potom je však lepšie zahriať motor kultivovanou jazdou do 2000 otáčok.“

Špecifická pri dieselovom boxer motore je aj kontrola množstva motorového oleja. Jeho hladina sa meria päť minút po vypnutí zohriateho motora. „Ak to urobíte inokedy, môžete nadobudnúť dojem, že oleja je veľa. Dôvodom je, že olej treba merať vo fáze, kedy sa cez kanáliky dostane ku všetkým častiam pohonnej jednotky, a nie pri studenom motore, keď je celý stečený. V prípade vozidiel s automatickou prevodovkou je zasa potrebné kontrolovať olejovú náplň prevodovky pri zapnutom motore na voľnobehu.“

NESPRÁVNY ZÁBEH SI VYBERIE DAŇ

Hoci dnes už zákazník s novým vozidlom nedostáva úplne surový motor, výrobca predpisuje počas prvých 1600 kilometrov jeho zabehnutie. V prípade dieselového boxera to znamená



netočiť viac ako 3500 otáčok. Vladimír Mifkovič odporúča maximálne 3000, čo úplne stačí na svižnú jazdu.

„Takisto by som natiahol počet kilometrov. Otáčky nie je nutné obmedzovať do hranice povedzme 2000 za minútu, ale treba dávať pozor na studený motor a šetriť ho. Otáčky treba strážiť aj pri predbiehanom manévri. Po najazdení 1600 km už vodič môže motor viac a viac zaťažovať. Správny zábeh je dôležitý z hľadiska životnosti motora, spotreby paliva a aj spotreby oleja. Nesprávny zábeh si vyberie svoju daň v budúcnosti,“ radí servisný špecialista.

Subaru bolo vždy známe spoľahlivosťou a stále na ňu kladie vysoký dôraz. „Máme zákazníkov, ktorí majú svojich miláčikov - automobilových deduškov, ktorých sa nechcú vzdať.“

Snaha o čo najdlhšiu životnosť vozidiel je aj dôvodom predpísaného intervalu výmeny oleja každých 15 000 km. Subaru sa pozerá skepticky na snahu iných značiek o predĺžovanie servisných intervalov. „Starostlivosť o auto sa vám vráti, či už na životnosti alebo spoľahlivosti,“ konštatuje Vladimír Mifkovič. Napríklad v režime riadenej regenerácie filtra pevných častíc sa privstrekuje nafta, aby sa zvýšila teplota vo výfukovom trakte a tak nastalo spálenie sadzí. V tomto režime isté množstvo nafty stečie po stenách valcov do oleja. Môže sa stať, že vozidlo je prevádzkované v režime, kedy sa riadená regenerácia niekoľkokrát začala, ale nedokončila. Pomer zriadenia oleja je vtedy väčší a jeho včasná výmena je nevyhnutná - inak sa trecie časti motora opotrebujú rýchlejšie.

Subaru už zaznamenalo prípady, kedy sa prehliadky vozidla robili v neautorizovanom servise. Zistilo sa, že sa robili úkony, ktoré neboli potrebné a nerealizovali sa tie, ktoré predpisuje výrobca. To môže znamenať problémy so zárukou.

Veterán

Foto: Milan David



Hľadáme najstaršie Subaru. Pátranie pod týmto heslom prinieslo svoj výsledok. Legacy prvej generácie, ktoré má na štítku vyrazený rok výroby 1991, vo výbornej kondícii stále brzdí slovenské cesty.

NNa dohodnuté miesto stretnutia prichádza biely hranatý kombi. Benzínový boxer motor tíško pradije svoju pieseň, akoby práve zišiel z výrobnéj linky. Dvadsať rokov neubralo nič z jeho sily: po pridaní plynu zostáva na mieste štartu iba oblak zvířeneho prachu. Zub času sa mierne podpísal na karosérii, sem-tam sa pod farbou objavujú príznaky korózie. Ale nie je to nič hrozného. Interiér vyzerá, akoby vyšiel z fabriky len pred pár rokmi. Veľmi zachovalá palubná doska svedčí o kvalite použitých materiálov i dobrej práci vo výrobe. Najväčším prekvapením sú sedadlá: originálne čalúnenie bez akýchkoľvek náhradných poťahov je úžasne zachovalé.

Legacy, vyrobené v roku 1991, poskytuje svojmu majiteľovi, ktorým je Július Kohút, komfort, aký nemajú ani všetky dnešné vozidlá. Všetko sa ovláda elektricky, najviac si však pochvaľuje automatickú prevodovku. Jediné, čo chýba, je klimatizácia. A auto nemá airbagy. Dnes už klasickým znakom Subaru sú bezrámové okná vpredu i vzadu.

Ponuka priestoru v kabíne je impozantná. Cestujúci vzadu si užívajú veľa miesta pre nohy, kufror je doslova obrovský. „Už som s ním presťahoval toľko nábytku, že sa to nedá zrátať,“ hovorí Július Kohút.

AKO HODINKY

Legacy poháňa motor s objemom 2,2 litra a výkonom 122 kW (165 k). Akú má spotrebu? „Musím sa priznať, že pri jazdení v Bratislave si auto zoberie 13 až 14 litrov benzínu. Celkovo sa však dokáže zmestiť do 10 litrov na 100 km,“ spresňuje. Na tento objem motora, ktorý má za sebou 20 rokov prevádzky a nie je nijako uškrtý kvôli emisiám, je to celkom slušné. Do úvahy treba brať aj automatickú prevodovku a stály pohon 4x4, typický pre Subaru.

v kondícii



Originálne čalúnenie sedadiel je aj po 20 rokoch úžasne zachovalé.



Silu boxera prenáša na kolesá automatická prevodovka.



Stav interiéru po dvoch dekádach používania svedčí o kvalitnej práci vo fabrike Subaru.



Sympaticky prehľadné prístroje by mohli patriť ktorémukol'vek dnešnému autu.

„Mám záhradu na Devíne, ku ktorej vedie ostré stúpanie. V zime, keď nasneží, sa tam dostanú iba Jeepy a ja so Subaru,“ chváli konštrukciu štvorkolky majiteľ Legacy.

Július Kohút kúpil Legacy ako jazdené pred piatimi rokmi. „Hneď som vymenil brzdové obloženie, kvapaliny a rozvody, čo bolo veľmi dôležité. Vyplatilo sa to, pretože som s autom nemal žiadne technické problémy. Nič sa nepokazilo, nikde ma nenechalo visieť. Funguje perfektne. Odvtedy som menil už iba olej.“ Za päť rokov najazdil zhruba 60 000 km, auto má dnes na tachometri takmer 210 000 km.

Legacy bolo v marci na pravidelnej STK. „Trocha som sa obával, pretože technik sa chytal za hlavu a hovoril: rok výroby 1991, to som zvedavý, ako to bude na emisnej kontrole. Dostal šok, pretože auto prešlo bez akýchkoľvek problémov a splnilo s veľkou rezervou všetky limity. Nakoniec kapituloval a priznal, že novšie vozidlá majú podstatne vyššie emisie.“

Na otázku, či plánuje výmenu auta za novšie, sa Július Kohút iba smeje. „V žiadnom prípade. Teraz, keď mám STK na ďalšie dva roky, určite nie. I keď musím rátať s tým, že si možno vyžiadam nejaké investície, som s ním maximálne spokojný.“



Všetko v elektrike: okná i zrkadlá, volant sa dá nastavovať výškovo.

Subaru BigAir

Foto: Milan David a Peter Belica

Subaru BigAir je výnimočnou atrakciou festivalu Snowfest. Ide o skok na lyžiach či snowboarde ponad auto do výšky až osem metrov, pričom sa skáče cez Subaru Impreza. Aj iniciátor a organizátor Snowfestu Ján Kresan absolvoval skok smerom k Subaru. Jazdí na modeli Forester, pričom k značke už pritiahol aj svojich štyroch kolegov vo firme.

Adrenalinové lyžovanie a automobily Subaru. Výsledkom celkom prirodzeného spojenia výkonu, odvahy, dobrodružstva, individuality a športových génov je už po druhý rok Subaru BigAir. „Skok BigAir je výnimočný tým, že sa skáče cez auto. Ide o takzvaný gapový alebo dropový skok, vysoký osem metrov. Auto je postavené na traverze v nadmorskej výške 1500 metrov,“ vysvetľuje Ján Kresan.

BigAir sa skáče v rámci festivalu Snowfest, ktorý sa koná na južnej strane Chopku na Kosodrevine. Účastníci sa do jeden a polkilometrovej nadmorskej výšky dopravujú lanovkou. Ani Impreza na miesto konania skokov nevyšla „po svojich“. Auto sa ťahá ratrakmi cez svah na začiatku Chopku, ktorý je taký strmý, že aj ratrak musí byť pri jazde ukotvený.

„Je logické, že auto to nevyjde, i keď boli rôzne dohady pri panáku a raz sa do toho iste pustíme. Dáme na pneumatiky hroty, nájdeme pár odvážlivcov a pôjdeme do toho,“ hovorí s úsmevom organizátor akcie.

Ani v prípade straty pudu sebazáchovy by však Impreza nemohla vyskúšať svoj pohon 4x4 priamo na svahu. Posledné slovo totiž majú ochranári. Auto, cez ktoré sa skáče BigAir, musí byť bez pohonných látok, vypustené musia byť aj všetky prevádzkové kvapaliny. Ochrana prírody je jednoducho prvoradá. Snowfest každoročne priláka päť až sedemtisíc účastníkov. O záujme svedčí fakt, že kapacity ubytovania na akciu, ktorá sa koná v polovici marca, boli obsadené už vlni v decembri. Navyše sa na podujatí vždy podarí skok, ktorý je slovenským rekordom. Jazdcov-skokanov hodnotia rozhodcovia, pričom sa posudzuje odraz i dopad, ale najmä samotné prevedenie figúry. Jazdci dokážu vo vzduchu urobiť také „vychytávky“ akými sú vychýlenie v dvoch osiach či otočenie o 1080°.

NEBEZPEČNÝ ŠPORT

Snowfest na Kosodrevine je známy aj ako veľká párty. Oslavu pohybu a pobytu v horách sprevádza množstvo outdoorových a indoorových aktivít, pričom práve Subaru BigAir je hlavnou atrakciou outdoorovej časti. Špecialitami sú jazda na lyžiach cez bazén, či jazda na čomkoľvek, kde sa na krkolomnej trati ľudia pustia dolu na hocičom, čo si prinesú. Tu sa hodnotí čas, ale aj originalita „dopravného prostriedku“. Súčasťou Snowfestu sú aj školy alpského lyžovania, freeridu, freestyleu či snowboardová škola, ktoré sú zadarmo.

V tomto roku sa podarilo priniesť nový šport – Speedriding, čiže lyžovanie s padákom. Lyžiar sa pri ňom na malom rýchlom padáku spúšťa do žlabu pri čo najvyššom prevýšení, pričom sa každých päť sekúnd musí dotknúť snehu. „Speedriding vymysleli Francúzi, momentálne je považovaný za najnebezpečnejší šport vôbec,“ dodáva Ján Kresan.

NÁHODA ZVANÁ SUBARU

To, že organizátor Snowfestu už takmer rok jazdí na svojom Foresteri, má na svedomí zhoda okolností. „Bola to taká zvlášť-



Na Subaru BigAir sa každý rok podarí skok, ktorý je slovenským rekordom. Jazdci predvádzajú také extrémne figúry, akoby dokázali ná pár sekúnd oklamať gravitáciu.



Subaru Forester

Keď sa potrebujem dostať ku skalám či na kopce, Forester je vynikajúci. Som outdoorový typ, nerád som schovaný v betónovej džungli, do prírody chodím naozaj často.

na náhoda. Samozrejme, ako každý chalan, ktorý sa zaujíma o autá, som poznal Subaru, vedel som, čo znamenajú jeho hviezdčky v logu a na čo je hrdé. Mojm prvým priamym stretnutím so značkou bola dohoda na podpore Snowfestu a Big Airu. Pri odovzdávaní výstupov som spomenul, že by som potreboval auto. Vôbec som nerozmýšľal nad značkou, no keď som si ho išiel pozrieť, zrazu sa to zomlelo tak, že som mal Subaru. A každý, kto ho má, už vie, že do inej značky nepôjde.“ Spokojnosť majiteľa spôsobila, že na Subaru už jazdia aj štyria jeho kolegovia vo firme. Traja na Foresteri a jeden na Impreze. „Veľmi som ich nepresviedčal. Mali pritom rôzne značky a aj veľmi výkonné autá. Všetci sme k tomu prišli nie cielene a silene s tým, že by sme chceli iba Subaru. Teraz si však veľmi pochvaľujeme.“

Čo sa mu na Foresteri najviac páči? „To, že stále nepoznám jeho hranice, hoci som na ňom už najazdil 100 tisíc kilometrov. Nie som pritom športový jazdec, no nejazdím ani pomaly. Za každým ma však príjemne prekvapí v rozličných situáciách.“

BORN TO BE WILD

Ideový otec Snowfestu a aktívny vyznávač skôr extrémnych športov patrí medzi ľudí, ktorých autá poznajú aj iné povrchy

ako asfalt. Veľa jazdí v teréne, venuje sa totiž horolezectvu či zjazdom cez lesy na bicykli. „Keď sa potrebujem dostať ku skalám či na kopce, Forester je naozaj vynikajúci. Som outdoorový typ, nerád som schovaný v betónovej džungli, takže do prírody chodím naozaj často. Troška problém s Foresterom je, že volakedy som si pešo prešiel aspoň časť lesa. Teraz už chodím autom všade (smiech). A aj keď je môj Forester v sériovej verzii bez úprav, priechodnosť terénom je výborná.“

Kým cez týždeň jazdí Ján Kresan hlavne za biznisom, víkendy patria športu. V práci sa venuje svojmu obchodu s lyžami, snowboardmi a zimnou výbavou Dropzone, cestovnej kancelárii zameranej na adrenalínové športy a aktívne dovolenky, ale aj stavebnému inžinieringu. Relaxom sú lyžovačky vo Vysokých a Nízkych Tatrách, v lete zasa horolezecké víkendy vo švajčiarskych Alpách alebo v Českej republike. Urobiť 1500 alebo 2000 kilometrov za víkend je pre Jána Kresana úplne bežné. Aj preto si už na svoje vodičské konto za desať rokov pripísal cez milión kilometrov. Posledných sto tisíc na Foresteri. A zdá sa, že ďalšia poriadna porcia bude patriť značke Subaru.



Cez týždeň jazdí Ján Kresan za biznisom. Venuje sa obchodu s lyžami, cestovnej kancelárii i stavebnému inžinieringu.

Súhvezdie Fuji

Foto: Jama.org, Boeing, FHI

Fuji Heavy Industries, Ltd., (FHI) je jedným z najväčších japonských koncernov, ktorý sa zaoberá výrobou produktov pre dopravný sektor. Na starom kontinente sa jeho meno spája najmä s výrobou osobných automobilov značky Subaru, i keď segment automotive je v rámci koncernu len jednou zo štyroch oblastí, kde pôsobí.



Vo finančnom roku 2010 dosiahli celkové tržby koncernu 15 412,7 mil. USD, pričom zoskupenie dosiahlo medziročný rast 3,7 % a čistý zisk 68,5 mil. USD. Okrem automobilovej skupiny sa aktivity koncernu sústreďujú do divízie leteckého priemyslu, divízie priemyselnej výroby a spoločnosti na výrobu ekologických technológií.

Všetky štyri divízie koncernu zdieľajú spoločne medzi sebou vyspelé technológie, čo im umožňuje byť na špici spoločností, ktoré využívajú pri výrobe inovácie. Politikou koncernu je ponúkať zákazníkom osobitné produkty s najvyššou kvalitou, aby boli maximálne spokojní. Len pre zaujímavosť, jednotlivé súčasti koncernu v mnohom profitujú zo zvládania technológií leteckého priemyslu. Napríklad divízia osobných automobilov využíva pre značku typické horizontálne usporiadanie motorov typu Boxer. Dlhé roky koncern FHI vyrábal aj autobusy, s ich produkciou skončil v roku 2003.

Z HISTÓRIE

Pri ohliadnutí sa do histórie je predchodcom koncernu spoločnosť Nakajima Aircraft Company, ktorá patrila k hlavným dodávateľom vojenských lietadiel pre japonské vzdušné sily počas

II. svetovej vojny. Moderné dejiny koncernu sa datujú od 15. júla 1953, kedy sa spojilo päť japonských spoločností Fuji Kogio, Fuji Jidoša Kogio, Omija Fuji Kogio, Utsunomija Shario a Tokio Fuji Sangio do zoskupenia s najväčšou kapacitou výroby pre sektor dopravy v krajine. V súčasnosti FHI po celom svete zamestnáva viac ako 15 000 pracovníkov, disponuje deviatimi výrobnými závodmi a predáva svoje produkty vo vyše sto krajinách.

Medzi najznámejšie obchodné značky koncernu patrí Subaru a Robin. Názov Subaru vznikol v marci 1958 ako skupina hviezd s originálnym japonským názvom mutsura-boshi, ktorá je u nás známa aj ako otvorená hviezdokopa Pleiády (Pleiades), zo súhvezdia Býk. Značka Subaru ako prvá automobilka odvodila svoje meno z japončiny. Logo Subaru so šiestimi hviezdami sa stalo nakoniec aj oficiálnou značkou koncernu od 15. júla 2003, kedy zoskupenie oslavovalo 50 rokov od svojho založenia. Značka Robin sa prvý raz objavila v máji 1956 a bola oficiálne zaregistrovaná v júli 1960. Používajú ju všetky viacúčelové motory pre priemyselné aplikácie ako elektrocentrály, čerpadlá či motory pre špeciálne vozidlá do terénu, ale aj snežné skútre alebo motokáry. Predstavme si teraz menej známe skupiny koncernu FHI.

LETECKÁ DIVÍZIA

V oblasti civilnej komerčnej výroby sa letecká divízia FHI podieľala na spoločnom medzinárodnom vývoji strojov typu Boeing 767 a Boeing 777. Spoločnosť participuje aj na vývoji



Benzínový motor Subaru Robin EH12 s rozvodom OHV má max. výkon 2,9 kW (4,0 k) a hmotnosť 13 kg. Nová generácia motorov EH FI s elektronickým vstrekovaním ponúka najvyšší výkon vo svojej triede, o 11 % nižšiu spotrebu paliva a kompaktný dizajn.

Heavy Industries



Všetky divízie koncernu medzi sebou spoločne zdieľajú vyspelé technológie, čo im umožňuje byť na špici spoločností, ktoré využívajú pri výrobe inovácie. Politikou koncernu je ponúkať zákazníkom osobitné produkty s najvyššou kvalitou, aby boli maximálne spokojní.



a výrobe časti krídla a integráciu hlavného podvozku Boeingu 787 Dreamliner. Vďaka svojim skúsenostiam a využívaniu moderných technológií hrá divízia kľúčovú úlohu pri vývoji a výrobe japonských bezpilotných prostriedkov (UAV) pre vojenské i civilné účely. Letecká spoločnosť FHI sa tiež zúčastnila výskumného projektu špeciálneho nadzvukového bezpilotného prostriedku. Spoločnosť dodala priamo z vlastnej výroby množstvo cvičných lietadiel pre japonské ministerstvo obrany. V počiatkoch išlo o typ T-1, ktorý bol prvým povojnovým cvičným strojom domácej výroby v japonskej armáde. Neskôr nasledovali cvičné T-5 určené pre hliadkové pobrežné lety, T-7 pre všeobecný výcvik vzdušných síl a U-125/U-125A využívané na pátranie a záchranné činnosti. V oblasti vojenskej produkcie koncern dodáva transportné vrtuľníky UH-1J a bojové AH-64D Apache, ktoré sa vyrábajú v licencií firmy Boeing. Okrem výroby letecká divízia FHI poskytuje servisné služby pre vrtuľníky, ktoré slúžia japonskej pobrežnej strážii, v miestnej štátnej správe a polícii.

DIVÍZIA PRIEMYSELNÝCH PRODUKTOV

Fuji Heavy Industries sa venuje aj vývoju a výrobe motorov pre rôzne oblasti, ktoré sa s doplnkovou konštrukciou uplatňujú v mnohých priemyselných aplikáciách, a tiež produkcii vysokovýkonných motorov pre snežné skútre a terénne vozidlá. Motory spoločnosti tvoria napríklad základ pre generátory, elektrocentrály či vodné čerpadlá. Od roku 1951, kedy sa na ja-

ponskom trhu objavil motor M6, sa pohonné jednotky Robin rozšírili do celého sveta a dnes sú dostupné vo viac ako 2000 rôznych modeloch vo viac ako 90-tich krajinách, čo ich radí k najspoľahlivejším pomocníkom. V roku 2001 sa na trhu objavuje motor série EX, ktorý spĺňa prísne emisné regulácie a ktorý ako jediný medzi profesionálnymi motormi je založený na OHC rozvodoch. V roku 2008 prichádza nový rad EX40 a o rok neskôr nová generácia EH72FI vybavená elektronickým vstrekovaním paliva.

DIVÍZIA EKOTECHNOLÓGIÍ

Spoločnosť sa sústreďuje pri výrobe na aplikáciu výskumu a vývoja z hľadiska udržateľnosti priaznivého životného prostredia a života obyvateľov v mestách tak, aby sa uplatnil proces recyklácie. Vlajkovú loď výroby predstavuje nákladné vozidlo pre segment komunálnych služieb radu Fuji Mighty. Tento model sa vyrába po inováciách a úpravách prakticky od roku 1961. Patrí k najpopulárnejším značkám v oblasti komunálnych služieb a v segmente úžitkových vozidiel v Japonsku. V minulom roku divízia ekotechnológií FHI uviedla na japonský trh model elektrického hybridného vozidla Fuji Mighty Electra. Súčasťou spoločnosti je aj výroba čistiacich robotov, ktoré dokážu automaticky po naprogramovaní samostatne čistiť poschodia mrakodrapov, pričom pri postupe po poschodiach dokážu napríklad bez problémov nastupovať a vystupovať z výťahu.



Letecká divízia koncernu sa podieľala na vývoji lietadiel Boeing 767 a 777, participuje aj na vývoji a výrobe krídel a hlavného podvozku pre Boeing 787 Dreamliner.



Vášeň pre Subaru

Foto: Vladimír Benko a Tibor Szabosi (1)

Najnovším prírastkom na mape predajných miest Subaru je Komárno. Showroom tu otvorila spoločnosť Mariol KN s.r.o., ktorej majiteľom je Mário Csente. V tomto prípade zďaleka nejde len o biznis: jeho vášeň pre Subaru je mimoriadne silná. Seriál rally jazdí na špeciáli Impreza a model WRX STI je aj jeho súkromným a tréningovým vozidlom.

Zámer predávať autá sprevádzal Mário Csenteho od roku 1993. Už vtedy radil kamarátovi v Komárne, ktorý otváral dilerstvo inej značky, no o samotnej realizácii vlastného showroomu mal pochybnosti. V tých časoch bol totiž na Slovensku problém predať aj jazdené vozidlo za 200 tisíc korún, nieto nové za milión. „Bohužiaľ, ten vlak mi odišiel,“ hovorí. Mário Csenteho to navyše stále ťahalo k značke Subaru. „Predstavovala akési volanie, pretože práve na Subaru jazdím rally. Mal som však obavy, hoci som vedel, že ide o veľmi dobré autá. No nemali dieselové motory a spotreba bola veľakrát vysoká. S príchodom boxer diesel motora som sa myšlienkou otvorenia vlastného showroomu začal vážne zaoberať. Definitívne



rozhodnutie padlo s uvedením novej generácie modelov Legacy a Outback. Nové Legacy som prvýkrát videl v Nemecku a cestou domov som si povedal, že idem do toho," spomína Mária Csente.

DOBRY ŠTART

Od rozhodnutia až do momentu otvorenia showroomu ubehlo jeden a pol roka. „Nebolo to jednoduché. Najskôr som musel presvedčiť importéra. Asi rok trvala rekonštrukcia a prestavba priestorov, aby sme nakoniec showroom 20. novembra 2010 otvorili.“

Už v decembri sa predali prvé tri autá. „Príjemne ma to prekvapilo, išiel som do toho s tým, že som v najhoršom variante schopný predaj dva roky dotovať z iných aktivít. V Komárne totiž Subaru veľmi nepoznajú, nanajvýš tak modré krídlo a zlaté kolesá. Ostatné modely sú pomerne neznáme.“

Realizácii podnikateľského zámeru pomáha i servis. „Ten od začiatku tohto roka funguje veľmi dobre, takže dokážeme vykryť



Od otvorenia showroomu neprešiel jediný deň, kedy by ho nenavštívili zákazníci. Šéf predaja Juraj Sztankó predvádzal autá aj počas našej návštevy.

náklady, čo bol vlastne optimistický variant. Dúfam, že tak to aj zostane. Pozitívne je, že odkedy sme otvorili, neprešiel ani jeden deň, počas ktorého by sme tu nemali zákazníkov. To je výborné.“

V EXKLUZÍVNOU KLUBE

„Mal som šťastie, že od roku 1990 som jazdil na výborných autách – na S verziách Audi alebo na BMW. BMW, Audi a Mercedes boli z môjho pohľadu najlepšimi značkami, všetky ostatné som dal do jedného vreca a nezaoberal som sa nimi,“ konštatuje Mária Csente.

Prelom nastal v roku 2003, kedy si kúpil Imprezu WRX STI, ktorú využíva ako tréningové vozidlo. „To, čo auto odo mňa dostalo, by iné neprežilo, išlo by dávno do šrotu. A to sme sa vrátili z pretekov, dali sme Imprezu do garáže, aby som ju pred ďalšími pretekmi našartoval a išlo sa. Vedel som, že auto je technicky výborné.“

Potom som kúpil do firmy Legacy Touring Wagon s dieselovým motorom. Aj pri porovnaní s BMW som s ním veľmi, veľmi spokojný. Oproti iným dvojlitrovým dieselovým motorom je pri naftovom boxerovi obrovský rozdiel v kultivovanosti po naštartovaní za studena. Mnoho ľudí sa čuduje, že je to diesel. A vždy som tvrdil, že pohon všetkých kolies xDrive od BMW je veľmi dobrý. No odkedy jazdím s Legacy, musím povedať, že symetrický pohon 4x4 od Subaru je lepší. Navyše mám spotrebu do siedmich litrov, a to rozhodne nejazdím pomaly.“

AUTÁ A ĽUDIA

K úspechu však nestačí len dobrý produkt. Veľmi dôležití sú ľudia, pracujúci so zákazníkmi. V kumulovanej funkcii šéfa predaja i prijímacieho technika pracuje v spoločnosti Mariol KN Juraj Sztankó. Ide o profesionála, ktorý už 20 rokov predáva autá.



Od rozhodnutia predávať Subaru do otvorenia showroomu ubehol rok a pol. Bolo treba presvedčiť importéra i prestavať priestory.



Impreza WRX STI slúži ako súkromné vozidlo i tréningové auto na rely.



Do servisu sa podarilo pritiahnúť aj majiteľov starších vozidiel, chodia i subaristi z Maďarska.

„Bez neho by som to mal oveľa ťažšie. Je vedúcim pre všetko,“ hovorí Mária Csente, ktorý dohromady zamestnáva 30 ľudí, pričom štyria pracujú pre Subaru.

V servise sú momentálne zamestnaní dvaja mechanici. Jeden z nich je zároveň osobným mechanikom Mária Csenteho a pripravuje mu auto na preteky rely. Je teda absolútnym expertom na Subaru i známou osobnosťou v kruhoch motoristického športu.

Výhodou je, že do servisu sa podarilo pritiahnúť aj majiteľov starších vozidiel Subaru, chodia aj zákazníci z Maďarska či dokonca z Košíc. „V okolí sto kilometrov od Komárna už o nás vie každý. Mnohí nás prišli navštíviť, tak hľadám budú u nás aj kupovať autá.“

TÚŽBA VÍŤAZIŤ

Napriek podnikateľským aktivitám, vyžadujúcim značnú porciu času, sa Mária Csente stále nevzdáva svojej veľkej záľuby: pretekov rely, ktoré jazdí od roku 2003. Sezónu 2011 odštartoval na novej Impreze, zakúpenej priamo z Japonska.

„Každý chalan, ktorý má rád autá, chce byť raz pretekárom,“ hovorí s úsmevom. „Mal som možnosť vyskúšať si v roku 2000 preteky do vrchu. Ako civilný jazdec som nebol pomalý, ale pri prvých pretekoch som zistil, že mi ešte chýba rýchlosť. Na Pevinskej babe, ktorá meria zhruba päť kilometrov, som od súperov dostal asi 25 sekúnd. Skoro som sa prepadol od hanby.“ Nasledovala ročná pauza, po ktorej sa pustil do rely. Na Impreze odjazdil posledné štyri sezóny, pričom bol v kategórii N3 v roku 2007 majstrom Slovenska. Posledné roky však mal smolu na nespoľahlivého mechanika a veľa pretekov pre technické

problémy nedokončil. „Ak som dojazdil až do cieľa, vždy som bol v prvej desiatke.“

V tomto roku, už s novým autom, plánuje odjazdiť všetkých šesť podujatí Majstrovstiev Slovenska. Pretekánie ho stále veľmi baví. „Hovorievam, že keď si už raz človek sadne do pretekárskeho auta, viac z neho nevystúpi. Je to ako droga. Nielen moja, ale každého pretekára.“

TÍMOVÁ PRÁCA

Hoci v očiach divákov je hrdinom jazdec, pre Mária Csenteho je skutočným frajerom spolujazdec. „Divákovi sa pýtam, kto by si dobrovoľne sadol do auta k jednému bláznovi a pritom nemal na jeho kontrolu ani volant, ani pedále.“

Po štyroch rokoch jazdenia s Igorom Bacigálom nastala zmena i na sedadle spolujazdca. Momentálnym partnerom Mária Csenteho pre rely je maďarský spolujazdec István Juhás, s ktorým začal spolupracovať vlani. A symbióza sa prejavila. „Musíme si absolútne veriť. S Istvánom to funguje na sto percent. Bol dokonca majstrom Maďarska, dokáže ma usmerniť i upozorniť na chyby. Veľmi mi pomáha.“

Mário Csente plánuje zostať verný rely aj v budúcnosti. „Vyskúšal som aj okruhy, koketoval som totiž s myšlienkou, že v tomto roku budem pretekať aj na Slovakiaringu. Musím však povedať, že pre mňa bola jazda na okruhu nudná. A aj keď sú v médiách preferovaní jazdci Formuly 1, som presvedčený, že najlepšimi vodičmi na svete sú jazdci rely. Na okruhu pritom máte vysoký stupeň bezpečnosti, kým pri rely musíte zvládnuť cestičku pre cyklistov v horách medzi stromami, na ktorú sa ledva zmestí auto.“

A opäť sa ukazuje, ako všetko so všetkým súvisí. V rely sa rodil status slávy Imprezy. Subaru v rely testovalo technológie, využívané neskôr v sériových vozidlách. A práve láska k rely priviedla Mária Csenteho k Subaru. Vzniklo tak spojenie z presvedčenia, predurčené na úspech. V rely i v biznise.



V plnom nasadení: Mário Csente na pretekoch rely. Ešte na starej Impreze, ktorú pred touto sezónou vymenil za novú.

Kde nás nájdete

PREDAJNÉ A SERVISNÉ MIESTA SUBARU NA SLOVENSKU

BANSKÁ BYSTRICA

Fraťišek Kmeť - Autos

Nový svet 30
974 01 Banská Bystrica
Tel: 048/ 428 55 55
Fax: 048/ 428 53 33
Mobil: 0918 526 013
e-mail: info@novy-svet.sk



BRATISLAVA

Mikona, s.r.o.

Rožňavská 30/a
821 04 Bratislava
Tel: 02/ 482 02 233
Fax: 02/ 482 02 230
Mobil: 0911 711 424
e-mail: subaru.vavrinsky@mikona.sk



DUNAJSKÁ STREDA

Olivex, s.r.o.

Ádorská 48
Dunajská Streda
Tel: 031/ 591 04 25
Fax: 031/ 591 04 17
Mobil: 0903 574 004
e-mail: subaru@olivex.sk



KOMÁRNO

Mariol KN, s.r.o.

Družstevná č. 8
945 01 Komárno
Tel: 035/ 777 87 72
Mobil: 0915 339 445
e-mail: predaj.mariol.kn@gmail.com



KOŠICE

Stilcar, s.r.o.

Raketová 1/A
040 12 Košice
Tel: 055/ 789 90 77
Fax: 055/ 789 90 78
Mobil: 0915 429 237
e-mail: stilcar@subaru.sk



KOŠICE

TRIDIAM, s.r.o.

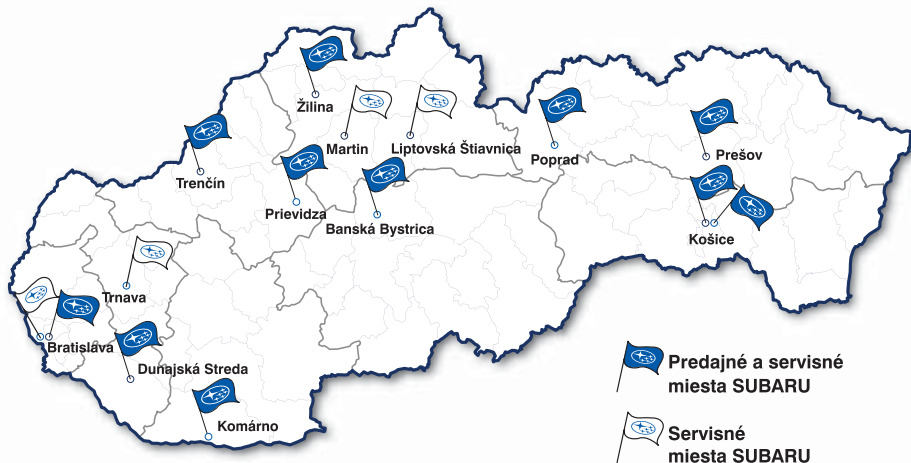
Slanecká 1
040 12 Košice
Tel: 055/ 729 75 41
Fax: 055/ 674 88 81
e-mail: povazan@tridiam.sk



POPRAD

TS CAR, s.r.o.

Hraničná 4001
058 01 Poprad
Tel: 052/ 778 18 40
Fax: 052/ 778 18 40
Mobil: 0903 905 280
e-mail: predaj@ts-car.sk



SERVISNÉ MIESTA SUBARU NA SLOVENSKU

BRATISLAVA

Mikona, s.r.o.

Einsteinova 1
851 01 Bratislava
Tel: 02/ 622 42 511
Fax: 02/62412 749
e-mail: subaru.ba@mikona.sk



LIPTOVSKÁ ŠTIAVNICA

Janiga Racing Technologies, s.r.o.

Liptovská Štiavnica 43
031 01 Liptovská Štiavnica
Tel: 044/ 435 21 45, 430 40 11
Mobil: 0911 444 482
e-mail: jrt@jrt.sk



TRNAVA

Auto TT

Nová 1
917 01 Trnava
Tel: 0910 888 191
e-mail: servis.subaru@autott.sk



MARTIN

Mikona, s.r.o.

Priekopská 32
038 61 Martin - Priekopa
Tel: 043/ 428 14 91
Fax: 043/ 428 60 80
e-mail: subaru.mt@mikona.sk



PREŠOV

VXP, s.r.o.

Košická 20
080 01 Prešov
Tel : 051/ 772 05 71
Fax : 051/ 772 05 71
Mobil : 0917 501 510
e-mail: peterlukac@subaru-vxp.sk



PRIEVIDZA

Profin car, s.r.o.

Rad L.N. Tolstého 16
971 01 Prievidza
Tel.: 046/ 511 13 21
Fax: 046/ 511 13 29
Mobil: 0905 802 540, 0908 924 779
e-mail: profincar@mail.t-com.sk



TREŇČÍN

Eurotip, s.r.o.

J.Derku 785
911 01 Trenčín
Tel: 032/ 743 08 55
Fax: 032/ 744 11 46
Mobil: 0905 817 803
e-mail: subaru@eurotip.sk



ŽILINA

Avion, s.r.o.

Košická 4
010 01 Žilina
Tel: 041/ 500 70 88
Fax : 041/ 565 31 65
Mobil: 0918 125 521
e-mail: predaj.avion@stonline.sk





Rok nula

Foto: Subaru

V roku 1972 sa začal písať nový letopočet dejín motorizmu. V Subaru sa totiž rozhodli, že model Leone budú vyrábať s pohonom všetkých štyroch kolies. Ako prvé osobné auto na svete.

Všetko sa to začalo v roku 1971, kedy sa verejnosti predstavilo nové Subaru Leone. Nástupca modelového radu 1000 dostal talianske pomenovanie, ktoré v preklade znamená lev. A vrazil pobiť sa o svoju korisť.

Najskôr sa na trh dostalo kompaktné kupé – mimochodom, Leone bolo predchodcom modelového radu nižšej strednej triedy Impreza. To malo pohon prednej nápravy, všetky autá však disponovali základným stavebným kameňom symetrickej architektúry Subaru – poháňal ich plochý boxer motor. Samozrejme, benzínový.

Leone kupé bolo nádherné auto klasických športových tvarov s vydareným dizajnom prednej masky, do ktorej boli zakomponované dve okrúhle svetlá. Svalnatá, ale zároveň elegantná línia, tiahnuca sa od predných svetiel až po zadné blatníky, vyjadrovala podstatu auta: poskytovať dokonalý zážitok športovej jazdy.



Prvá štvorkolka: Subaru Leone kombi prvej generácie.

Začiatkom roka 1972 sa objavil štvordverový sedan a na dnešné časy rarita – sedan s dvoma dverami. Na jeseň nasledovala kombi verzia, ktorá sa stala priekopníkom: mala totiž pohon všetkých kolies, ktorý dovtedy používali iba nákladné, vojenské či špeciálne off-roadové vozidlá. Subaru tento stereotyp prelomilo a na trh prinieslo prvé sériové osobné auto s pohonom oboch náprav.

ÚZKE A LAHKÉ

Okrem pohonu 4x4 založilo Leone ďalšiu tradíciu Subaru: malo bezrámové okná, ktoré sa neskôr dostali do všetkých modelov. Značka túto konštrukciu opustila až pri súčasných generáciách



Prvá generácia štvordverového sedanu Leone s elegantnými líniami.



Druhé pokolenie kombíka už bolo hranatejšie.

modelových radov. Dôvodom sú rastúce požiadavky na bezpečnosť a tuhosť karosérií automobilov.

Prvú generáciu Leone poháňali atmosférické boxer motory objemu 1,1, 1,4 a 1,6 litra s karburátorom, pričom sa používali nielen manuálne, ale aj trojstupňová automatická prevodovka. Prvé vyrobené modely mali vpredu bubnové brzdy, no Subaru čoskoro začalo používať kotúčové. Ručná brzda pôsobila na predné kolesá, čo však v tej dobe nebolo ojedinelé, tento princíp využívali i iné automobily. Každopádne, prechádzanie zákruty „na ručnejšie“ by v tomto prípade bolo poriadnym adrenalínom.

Auto malo rázvor 2455 mm a dĺžku necelé štyri metre, na dnešné pomery však bolo veľmi úzke. Šírka vozidla mala hodnotu len 1500 mm. Bolo však aj veľmi ľahké, vážilo iba 775 kg, čo prospievalo dynamike. Dnešné autá segmentu nižšej strednej triedy pribrali vyše pol tony.

DOKONCA AJ PICK-UP

V roku 1977 prešla prvá generácia Leone faceliftom. Zmenili sa všetky diely karosérie, aby auto vyzeralo modernejšie. Dostalo aj novú palubnú dosku. Veľké technické zmeny sa však nediali, asi najmarkantnejšou bol o 40 mm širší rozchod zadných kolies pre lepšiu stabilitu.

Špecialitou bola verzia BRAT, ktorá sa dostala na trh koncom roka 1977. Nešlo o žiaden bratský model, ale o skratku pre Bi-Drive Recreational All-Terrain Transporter. V podstate to bolo kombi s dvoma sedadlami, pričom mu odrezali zadné partie strechy a zadná časť sa premenila na pick-up. Napriek tomu auto vyzeralo dobre, jeho profil vďaka sklonu zadného skla, umiestneného za prednými pasažiermi, dokonca pôsobil športovo.

Už o dva roky neskôr sa začala predávať druhá generácia Leone. Do módy sa dostali priamky, oblé tvary upadli do nemilosti a nahradili ich hrany. V kubistických tvaroch sa zrodilo kupé, sedan, kombi i trojverový hatchback, k slovu sa dostal i silnejší motor s objemom 1,8 litra.

Technickou novinkou bol pohon 4x4 so štvorstupňovou automatickou prevodovkou s redukciou. V roku 1983 sa začalo v kombi modeloch používať prepĺňanie turbodúchadlom a viacbodové vstrekovanie. Sedan 1800 GTS bol prvým Subaru, predávaným s klimatizáciou, elektrickým ovládaním okien a posilňovačom riadenia.

Ešte hranatejšia tretia a posledná generácia Leone sa datuje do roku 1984. Priniesla opäť celý rad technických novinek, rozšírené spektrum motorizácií a samozrejme, opäť aj pohon 4x4.



Variácie rodiny Leone rozšíril trojverový hatchback.

Leone v rely

Aké by to bolo Subaru, keby nejazdilo rely? Aj Leone si užilo svoje chvíle slávy a v rokoch 1980 až 1989 absolvovalo niekoľko pretekov v rámci seriálu WRC. Mike Kirkland s ním v roku 1986 vyhral Safari Rally v skupine A (na snímke). Za volantom Leone sedel napríklad i Ari Vatanen. Auto získalo zopár slušných umiestnení aj v Rally Argentina, no na titul majstra sveta si Subaru ešte malo počkať. V roku 1989 Leone v rely skončilo, v sezóne 1990 ho už nahradilo Legacy.



Kruh uzaviera kombi tretej generácie, samozrejme s pohonom 4x4. Ním sa kapitola uzavrela, Subaru začalo písať novú knihu menom Impreza.

Cenník vozidiel Subaru

Impreza

	Výkon		Spotreba (l/100km)	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH
	(kW)	(k)			
1,5 M/T Classic	79	107	7,6	14	17 990
1,5 M/T Comfort	79	107	7,6	14	19 990
2,0 M/T Comfort	110	150	8,4	9,6	24 990
2,0 A/T Comfort	110	150	8,2	11,6	26 990
2,0 M/T Diesel Classic low	80	109	5,7	11	24 490
2,0 M/T Diesel Classic	110	150	5,8	8,6	24 990
2,0 M/T Diesel Sport	110	150	5,8	8,6	27 990
Dynamic Paket					1 700

Impreza XV

	Výkon		Spotreba (l/100km)	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH
	(kW)	(k)			
2,0 MT Diesel	110	150	5,8	8,6	26 990

WRX STI

	Výkon		Spotreba (l/100km)	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH
	(kW)	(k)			
2,5 WRX STI	221	300	10,5	5,2	45 990

Zadný spojler

1 290

Forester

	Výkon		Spotreba (l/100km)	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH
	(kW)	(k)			
2,0 X Diesel M/T Classic	108	147	6,3	10,4	29 990
2,0 XS Diesel M/T Comfort	108	147	6,4	10,4	33 990
2,0 X M/T Classic	110	150	7,5	10,7	27 990
2,0 XS M/T Comfort	110	150	7,5	10,7	29 990
2,0 XS A/T Comfort	110	150	7,5	12,4	31 990

Country Paket

2 400

Legacy

	Výkon		Spotreba (l/100km)	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH
	(kW)	(k)			
2,0 Diesel Sedan Classic AB	110	150	6,3	9,3	28 490
2,0 Diesel Sedan Sport VI	110	150	6,3	9,3	34 990
2,0 Diesel Sedan Sport VF	110	150	6,3	9,3	33 490
2,0 Diesel T.W. Classic AB	110	150	6,3	9,3	30 990
2,0 Diesel T.W. Comfort VA	110	150	6,1	9,6	33 990
2,0 Diesel T.W. Sport VI	110	150	6,4	9,6	34 990
2,0 Diesel T.W. Sport VF	110	150	6,4	9,6	36 490
2,0i T.W. CVT VA	110	150	8,1	11,3	33 990

Outback

	Výkon		Spotreba (l/100km)	Zrýchlenie 0-100 km/h (s)	Cena v € s DPH
	(kW)	(k)			
2,0 Diesel 6MT VA	110	150	6,4	9,7	36 990
2,0 Diesel 6MT VC	110	150	6,4	9,7	38 490
2,5i 6MT VA	123	167	8,6	9,6	37 490
2,5i 6MT VC	123	167	8,6	9,6	38 990
2,5 CVT VA	123	167	8,4	10,4	39 990
2,5 CVT VC	123	167	8,4	10,4	41 490
3,6R SAT YT	191	260	10	7,5	49 990
Cross Paket					1 400



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

Kožený interiér: 2 000 € s DPH. Detailné výbavy a špecifikácie jednotlivých modelov nájdete v katalógu, alebo u autorizovaných partnerov Subaru na Slovensku. V cenníku sú použité ilustračné foto.

Mikona s.r.o. si vyhradzuje právo na zmenu cien.

Nevyhadzujte peniaze von oknom!

Neučíme vodičov šmýkať sa, ale jazdiť

- Povinné preškolenia užívateľov firemných vozidiel v zmysle legislatívy BOZP
- Školenia a praktické kurzy úspornej jazdy
- Školenia a praktické kurzy, zamerané na čo najnižšie opotrebenie vozidla a zníženie servisných nákladov
- Školenia a praktické kurzy jazdy v teréne

Prevádzkové náklady
na jedno auto - 3 roky / 150 000 km

	predpokladané	skutočné
Spotreba paliva	9 702	11 340
Výmena brzdového obloženia	521,50	1 064
Výmena brzdových kotúčov	356	895
Výmena spojky	0	350
Výmena turbodiesela	0	1 640
Service prohlídky	536	1 113
Poistné udalosti	0	340
SPOLL	10 229,20	16 742
Rozdiel		<u>+5 962,80</u>

rolat ED Assist!

Pýtate sa, prečo sa vám predpoklad nezohoduje s realitou? My vám odpovieme!

„Viete, že až 80 % nadmerného opotrebenia dielcov vozidla ide na vrub zlého jazdného štýlu?“

„Viete, že prvých 15 000 km je zásadných pre správne zabehnutie pohonnej jednotky, čo je rozhodujúce pre jej životnosť, dynamiku a spotrebu?“

„Nesprávne zabehnutý agregát nielenže stráca na dynamike a môže sa skrátiť jeho životnosť, ale rastie aj jeho spotreba v priemere až o 2 l/100 km“

„Nesprávny jazdný štýl sa u motorov s variabilným servisným intervalom môže podpísať pod skrátenie intervalu až o polovicu“

„Nesprávny jazdný štýl významne skracuje životnosť brzdového obloženia, brzdových kotúčov a spojok“

Naučíme vašich vodičov správne jazdiť!



ED assist, s.r.o.

Mobil: 0907/563 662

Tel.: 02/207 041 04

Fax: 02/207 041 04

Mail: info@edassist.sk

www.ed-assist.sk

NAJLEPŠIE JAZDÍ SUBARU!



SUBARU

Confidence in Motion

5,9 l/100 km

SUBARU BOXER DIESEL

LEGACY



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



MIKONA
.....on the road

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

www.subaru.mikona.sk