

# DRIVE



SUBARU

magazín

jeseň/zima 2010

## LEGACY SEDAN

Nový tromf Subaru



JARO HALÁK &

**IMPREZA STI**

Nerazlučná dvojica:  
Špičkový gólman a jeho stroj

DESAŤ ROKOV

**S FORESTEROM**

Už štvrtá generácia Subaru  
vo firemných službách

# SUBARU PRE VŠETKÝCH

VYBERTE SI Z NAŠEJ KOMPLETNEJ PONUKY ZVÝHODNENÝCH VOZIDIEL!



SYMETRICKÝ POHON  
VŠETKÝCH KOLIES  
**4x4**

od **15 990 €** s DPH

Subaru **Impreza 1.5R MT**  
Classic

Boxer motor, 8 airbagov, symetrické AWD, redukčná prevodovka  
**Maximálny výkon:** 79 kW (107 k) / 6 000 ot/min.  
**Maximálny krútiaci moment:** 142 Nm / 3 200 ot/min.

SYMETRICKÝ POHON  
VŠETKÝCH KOLIES  
**4x4**

od **23 521 €** s DPH

Subaru **Forester 2.0X MT**  
Classic

Boxer motor, tempomat, stabilizačný systém VDC,  
asistent rozbiehania do kopca, redukčná prevodovka  
**Max. výkon:** 110 kW (150 k) / 6 000 ot/min.  
**Max. krútiaci moment:** 196 Nm / 3200 ot/min.

SYMETRICKÝ POHON  
VŠETKÝCH KOLIES  
**4x4**

od **26 990 €** s DPH

Subaru **Legacy 2.0i T.W**  
VA

Boxer motor, tempomat, stabilizačný systém VDC, asistent rozbiehania  
do kopca, el. parkovacia brzda, 2-zónová AK, xenónové reflektory  
**Max. výkon:** 110 kW (150 k) / 6 st. manuál,  
**Max. krútiaci moment:** 196 Nm / 3 000 ot/min.



SYMETRICKÝ POHON  
VŠETKÝCH KOLIES  
**4x4**

od **24 990 €** s DPH

Subaru **Impreza 2.0 D** Sport

**5,8 l** /100 km Boxer diesel, 8 airbagov, symetrické AWD, tempomat,  
xenónové reflektory, športové sedadlá, 17" hliníkové disky  
**Max. výkon:** 110 kW (150 k) / 3 600 ot/min.  
**Max. krútiaci moment:** 350 Nm / 2 400 ot/min.



SYMETRICKÝ POHON  
VŠETKÝCH KOLIES  
**4x4**

od **29 990 €** s DPH

Subaru **Forester 2.0 D** Comfort

**6,4 l** /100 km Boxer diesel, 17" hliníkové disky, panoramatické okno,  
xenónové reflektory, tempomat, vyhrievanie sedadiel  
**Max. výkon:** 108 kW (147 k) / 3 600 ot/min.  
**Max. krútiaci moment:** 350 Nm / 1 800 – 2 400 ot/min.



SYMETRICKÝ POHON  
VŠETKÝCH KOLIES  
**4x4**

od **31 084 €** s DPH

Subaru **Outback 2.0 D** VA Comfort

**6,4 l** /100 km Boxer diesel, xenónové reflektory, 17" hliníkové disky, el. parkovacia  
brzda, 2 – zónová aut. klimatizácia, Blue Tooth Hands Free sada,  
premiový audiosystém – 6 reproduktorov, menič na 6 CD, zimný balík.  
**Max. výkon:** 110 kW (150 k) / 3 600 min.  
**Max. krútiaci moment:** 350 Nm / 1 800 – 2 400 ot/min.



Ponuka Subaru platí od 2. 11. 2010 do vyčerpania zásob. Limitovaný počet kusov. Vozidlá obsahujú prvky príplatkovej výbavy – metalický lak: Forester a Impreza 527 € s DPH, Outback a Legacy 660 € s DPH. Kombinovaná spotreba: 5,8 – 8,6 l/100 km, emisie CO<sub>2</sub>: 152 – 199 g/km. Ilustračné foto. Informácie o cenovom zvýhodnení ďalších modelov získate u autorizovaných partnerov Subaru alebo na [www.subaru.mikona.sk](http://www.subaru.mikona.sk).

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



**SUBARU**

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



# O krôčik d'alej...

Čas plynie a my sme tu opäť s ďalším vydaním nášho Drive magazínu. Veci sa vyvíjajú pozitívne a sme radi, že vám ich môžeme sprostredkovať na stránkach oficiálneho magazínu značky SUBARU na Slovensku. Modely Subaru si získavajú čoraz väčšiu a väčšiu popularitu, o čom svedčí ich zvýšený počet na našich cestách. V tomto "krízovom" roku s najväčšou pravdepodobnosťou prekročíme hranicu 250 kusov nových registrovaných vozidiel.

Sme radi, že aj vďaka vám sme opäť o krôčik ďalej. To si vyžaduje viac pozornosti, komfortu a starostlivosti o klientov a, samozrejme, profesionálne servisné zázemie s fundovaným personálom. Subaru je určite výnimočným produktom, charakteristickým svojou unikátnou technológiou pohonu Symmetrical AWD, ktorá je v praxi už takmer štyri desaťročia od roku 1972.

Myslím si, že nemá veľmi význam opisovať výhody a v superlatívoch hovoriť o DNA v značke Subaru od nás, jej zástupcov. Posúďte radšej sami podľa rozprávania jestvujúcich zákazníkov, prečo sa oni rozhodli pre Subaru. Najlepším riešením je potom navštíviť našich autorizovaných partnerov a vyskúšať si aktuálne novinky v praxi či na ceste, v teréne a na akomkoľvek povrchu.

Milí čitatelia,

prelistujte si stránky nového Drive magazínu o našich aktivitách, produktoch, zákazníkoch a ich skúsenostiach s japonskými prestížnymi vozidlami Subaru. Len v skratke chcem upriamiť pozornosť na Legacy Sedan, ktorému sa podrobne venujeme. Prinášame aj rozhovor s ostrieľaným gólmanom slovenskej hokejovej reprezentácie Jarom Halákom, viac sa dozviete aj o nových modelových variantoch legendárnej Imprezy. Veríme, že vás tieto témy oslovia a už teraz sa tešíme na ďalšie pokračovanie.

Veľa úspechov praje

*Rastislav Crkoň*

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

# obsah

## THINK

- 5** ADAC: spokojnosť zákazníkov
- 6** News
- 8** Za dverami: Importér Subaru
- 25** Démon, Fun & Beni
- 30** História: Subaru 360
- 32** Technika: Prevodovka Lineartronic
- 42** Lekcia japončiny: suši

## FEEL

- 16** Jaroslav Halák & Impreza WRX STI
- 22** Július Švingál & 10 rokov s Foresterom
- 26** Tommi Mäkinen & WRX STI Sedan
- 28** Vladimír Slivka & Impreza Boxer Diesel
- 34** Igor Drotár & Impreza Boxer Diesel

## DRIVE

- 10** Subaru Legacy Sedan
- 20** Subaru Impreza XV
- 36** Subaru Family Drive

## SERVICE

- 29** Subaru Assistance
- 38** Príslušenstvo & Boutique
- 40** Cenník modelov Subaru
- 41** Predajná a servisná sieť



**16**  
Jaroslav Halák  
& Impreza WRX STI



**36**  
Subaru Family Drive



**29**  
Subaru Assistance



**6**  
News: Nová generácia boxera



**20**  
Subaru Impreza XV



**26**  
Tommi Mäkinen & WRX STI Sedan

## DRIVE

magazín

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

Ročník III., vydanie 1/2010, jeseň/zima 2010

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

**Šéfredaktor:**  
Mgr. Rastislav Crkoň  
e-mail: crkon.rastislav@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.

# Najspokojnejší sú majitelia Subaru

Foto: Subaru

**Iba spokojní zákazníci sú vernými zákazníkmi. A najspokojnejších klientov má Subaru. Potvrdil to prieskum medzi 42 700 vodičmi, ktorý realizoval nemecký automobilový klub ADAC.**



Hlasovanie bolo úplne jendoznačné: značka, s ktorou sú nemeckí vodiči najviac spokojní, je Subaru. Prvenstvo pritom získala po štvrtý raz za sebou! Subaru, nasledované Lexusom a Jaguarom, podľa vyhodnotenia prieskumu ukázalo, že vyrába nielen skvelé autá, ale poskytuje aj vynikajúci servis. V ankete nemeckého automobilového klubu ADAC hodnotili úroveň 36 automobilových výrobcov tí najpovolanejší – majitelia vozidiel. Odpovedali na 14 otázok, pričom škála hodnotenia siahala od „veľmi spokojný“ až po „úplne nespokojný“, čo zodpovedá školským známkam od 1 do 5. Organizátor ankety, zverejnenej na internete i v časopise Motorwelt, bol zvedavý na spoľahlivosť, kvalitu i vlastnosti vozidla – od elektroniky až po radosť z jazdy. Hodnotila sa aj spokojnosť s prístupom značky k zákazníkom a práca autorizovaných servisov. Detailný dotazník vyplnilo 42 700 nemeckých vodičov. Ide teda o zrejme najrozsiahlejšiu anketu na tému spokojnosti motoristov. Spokojní zákazníci síce stoja peniaze, no napriek tomu ide o výhodnú investíciu. Marketingový stratég veľkého nemeckého výrobcu, ktorý nechcel byť menovaný, uviedol aj konkrétne čísla: „Povedzte, že by sme museli investovať jedno euro v snahe uspokojiť aktuálneho zákazníka tak, aby si na budúce automaticky kúpil auto od nás. Keby ho jeho skúsenosti priviedli k rozhodnutiu jazdiť na inej značke, potom by nás stálo minimálne desať eur, aby sme ho o niekoľko rokov získali späť.“

## BEST OF THE BEST

Subaru získalo priemer známok 1,23. Zákazníci ocenili sériový pohon všetkých kolies, solídnu kvalitu vozidiel, ale aj vysokú

kvalitu servisných dielní. Toto hodnotenie sa podľa klubu ADAC odzrkadlí aj na udeľovaní prestížnych cien Žltý anjel. Lexus, ktorý skončil v celkovom hodnotení ako druhý, chváli zákazníci za exkluzívne produkty vysokej kvality a hybridnú technológiu.

Tretí Jaguar bol ešte v roku 2003 na 14. mieste. Receptom na úspech bola v tomto prípade podľa ADAC paleta modelov, v ktorej síce nie je žiadne malé auto, ale zato naftové kombi, nadčasový dizajn a v poslednom období aj spoľahlivá technika.



## Praktický test 2009

Zdroj: ADAC

### AKO STE SPOKOJNÝ S....

Poradie výrobcu	...vašou značkou	...vaším automobилоm	...vaším servisom
1 Subaru	1,23	1,29	1,28
2 Lexus	1,29	1,23	1,38
3 Jaguar	1,29	1,26	1,42
4 Honda	1,33	1,35	1,43
5 Dacia	1,35	1,39	1,61
...			
33 Fiat	2,01	1,87	1,99
34 Peugeot	2,02	1,90	1,97
35 Chevrolet	2,10	1,92	1,96
36 Renault	2,44	2,36	2,35



## WRX STI: návrat legendy

Verzia sedan špičkového modelu z palety vozidiel Subaru slávi svoj návrat ako WRX STI. Názov Impreza bol zo strategických dôvodov od pomenovania auta oddelený. Subaru WRX STI bude teraz v portfóliu značky predstavovať samostatný typový rad a hoci sa s radom Impreza stále delí o rovnakú platformu, gény sa odlišujú ako nikdy predtým.

Auto má nový podvozok, vylepšené riadenie a vyššiu maximálnu rýchlosť. Vodič sa môže po pri pohone všetkých kolies spoľahnúť buď na štandardné nastavenie medzinápravového diferenciálu (Driver's Control Center Differential, DCCD) a elektronického stabilizačného systému, alebo ich upraviť podľa požadovaného štýlu jazdy. Systém SI-Drive (Subaru Intelligent Drive) umožňuje vodičovi voľiť medzi tromi charakteristikami motora: od „I“ pre režim „Intelligent“, cez „S“ pre režim „Sport“ až po „S#“ ako režim „Sport Sharp“.

Subaru WRX STI poháňa prepĺňaný 2,5-litrový boxer motor s výkonom 220 kW (300 k) pri 6000 otáčkach, ktorý disponuje krútiacim momentom 407 Nm pri 4000 otáčkach. Auto s ním zrýchli z 0 na 100 km/h za 5,2 sekundy, najvyššia rýchlosť je 255 km/h.



## Nová Impreza Classic

V segmente kompaktovej je na Slovensku najväčší podiel vznetrových motorizácií vo výkonnostnej triede od 66 kW (90 k) do 81 kW (110 k). A presne do tejto triedy smeruje nová Subaru Impreza 2.0D Classic s výkonom 80 kW (109 k) s cieľom ešte viac zvýšiť prítomnosť značky v segmente C.

Nový vznetrový motor disponuje krútiacim momentom 300 Nm v rozmedzí od 1600 do 2200 otáčok.

Vozidlo zrýchli z 0 na 100 km/h za 11 sekúnd, maximálna rýchlosť je 182 km/h. Impreza 2.0D Classic s permanentným pohonom všetkých štyroch kolies má kombinovanú spotrebu 5,7 l/100 km, čo zodpovedá emisiám CO<sub>2</sub> v množstve 149 g/km.

Permanentný pohon všetkých kolies je aj v prípade tejto základnej verzie modelu súčasťou sériovej výbavy. Sila motora sa na cestu prenáša cez 16-palcové kolesá s diskami z ľahkých zliatin a pneumatikami s rozmermi 205/55 R16. Svetlá výška je ako v prípade predchádzajúceho modelu 150 mm. Nová Impreza 2.0D Classic dopĺňa a postupne nahradí doterajšiu verziu Imprezy 2.0D Classic s výkonom 110 kW (150 k).



## Subaru EyeSight

Subaru vylepšilo svoj EyeSight systém o nové funkcie. Už prvá generácia, predstavená v máji 2008, bola unikátom – ide totiž o vôbec prvý bezpečnostný asistenčný systém na svete, využívajúci technológiu dvoch kamier.

Súčasťou systému EyeSight je adaptívny tempomat, fungujúci v celom rozmedzí rýchlosti vozidla. Udržiava vzdialenosť za vpredu idúcim autom, ako aj jeho rýchlosť. Pri jeho neočakávanom spomaľovaní alebo zastavení dokáže Subaru automaticky bezpečne zabrzdiť. Znižuje sa tak riziko nehody pri nepozornosti vodiča v hustej premávke či v zápche, systém zároveň umožňuje veľmi komfortnú jazdu po diaľnici. V prípade hrozacej nehody EyeSight najskôr vodiča akusticky upozorní na potrebu brzdenia. Ak je už rozdiel rýchlostí Subaru a pred ním idúceho vozidla viac ako 30 km/h a šofér nereaguje, EyeSight auto zabrzdí sám.

V meste s vysokou hustotou vozidiel, chodcov či cyklistov sa naplno prejaví výhoda dvoch kamier. Dokážu totiž bezpečne identifikovať a odlíšiť všetky objekty, ktoré by mohli spôsobiť nehodu a ak vodič na hrozace nebezpečenstvo kolízie nereaguje, EyeSight aj v tomto prípade zastaví vozidlo automaticky.

## Unikátny hybrid

Už tradične netradične pristúpilo Subaru aj k vývoju hybridného vozidla. Koncept Hybrid Tourer totiž ako jediný na svete využíva spojenie elektromotorov s plochým spaľovacím motorom typu boxer.

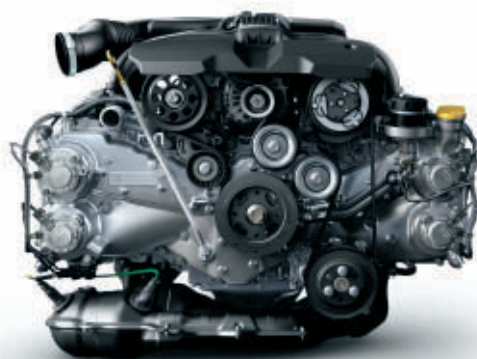
Dvojitrový benzínový agregát s priamym vstrekovaním paliva spolupracuje s dvoma elektromotormi s výkonom 10 a 20 kW, pričom jeden je umiestnený pri prednej a jeden pri zadnej náprave. Oba sú napájané z lítium-iónových batérií.

Auto je pri rozjazde a nižších rýchlostiach schopné jazdiť aj na čisto elektrický pohon – v tomto prípade využíva zadný agregát. Oba elektromotory pracujú pri potrebe razantnej akcelerácie, pričom pri spomaľovaní sa predný elektrický motor využíva ako generátor elektriny na dobíjanie batérií. Prenos krútiaceho momentu zabezpečuje bezstupňová prevodovka Lineartronic.



## Impreza XV v laku

Nový prírastok modelového radu Impreza, kompaktný crossover XV, sa štandardne dodáva s obložením blatníkov a spodnej časti karosérie z matne čierneho plastu. Importér značky Subaru, spoločnosť Mikona, s.r.o., však prišiel s ponukou optického balenia pre toto vozidlo. Ide o možnosť nalakovať plastové časti do farby karosérie. Výsledkom takejto individualizácie je elegantnejší vzhľad robustného crossoveru a v neposlednom rade aj možnosť odlišiť sa.



## Nová generácia boxera

Benzínový boxer motor pre automobily Subaru prešiel kompletnou prestavbou. Nová generácia agregátu, ktorého technológiu využíva značka už od roku 1966, prináša 10-percentnú úsporu paliva, väčšiu ohľaduplnosť k životnému prostrediu, lepšiu výkonnú charakteristiku a dostatok krútiaceho momentu v celom spektre otáčok. Konštruktéri koncernu Fuji Heavy Industries ho navrhli s ohľadom na možné adaptácie, ktoré umožnia splniť požiadavky na emisie, plánované v budúcich obdobiach.

Nový boxer je k dispozícii v tradičných objemoch 2,0 a 2,5 litra, no valce majú menšie vrtanie a piesty dlhší zdvih, čo zvýšilo efektívnosť spaľovania a hodnoty krútiaceho momentu v strednom pásme otáčok. K zníženiu spotreby prispela aj optimalizácia vstrekovania paliva a použitie chladiča recirkulácie výfukových plynov. Využitie odľahčených piestov a ďalších pohyblivých častí i vysoko účinného čerpadla oleja znížilo trecie straty až o 30 %. V novom motore sa využíva osobitné chladenie bloku a hlavy, efektívnosť zvyšuje aj časovanie ventilov na strane sania i výfuku.

Výkon nového boxera v dvojitrovej verzii je 109 kW (148 k), krútiaci moment má hodnotu 196 Nm.

## Výherkyňa získala Forester

Autá značky Subaru sú príťažlivé aj pre ženské publikum. V súťaži časopisu PRE ŽENY, publikácie Únie žien Slovenska, ktorej prvou cenou bolo vozidlo Subaru Forester 2.0 Diesel XS s plnou nádržou na týždeň, sa šťastie usmialo na Kristínu Lipovskú.



# Za dverami importéra

Foto: Subaru a archív



**Keď spoločnosť MIKONA, s.r.o. v roku 2004 podpísala importérsky kontrakt so Subaru, preberala nevyhovujúcu predajnú a servisnú sieť, zle nastavenú cenovú politiku a portfólio modelov s konzervatívnym dizajnom a veľkou slabinou: chýbajúcim dieselovým motorom. „Získali sme však do vienka serióznu značku, ktorej sme sa chopili, aby sme ju dostali na výsledie,“ hovorí prezident skupiny Mikona Group Ing. Miroslav Crkoň.**

vlastný rely tím. Keď v roku 2004 padlo rozhodnutie preorientovať sa z podpory motoristického športu priamo na podnikanie v automobilovom priemysle, voľba bola jasná. „Chceli sme nadviazať na úspechy v motoristickom športe. Preto sme si vybrali Subaru ako značku, ktorá má k rely veľmi blízko,“ spomína Miroslav Crkoň.

## ŤAŽKÝ ŠTART

Začiatky importérstva neboli jednoduché. Najmä v rokoch 2004 až 2006, kedy portfólio nieslo konzervatívny dizajn a bolo bez naftového motora. „K tomu sa pridala neúspešný boj o verziu N1 s možnosťou odpočtu DPH. Túto nelogickú špecialitu slovenskej legislatívy musel schváliť výrobca a následne ministerstvo dopravy, čo japonskému vedeniu automobilky muselo pripadať ako absolútny nezmysel. Chýbajúce N-jednotky znevýhodňovali najmä naše modely strednej triedy a SUV,“ hovorí prezident Mikona Group. Importéri sa napriek týmto hendikepom podarilo sústredením na značku kontinuálne posilňovať jej trhové pozície.

Prvým znamením zlomu bola nová generácia Imprezy, ktorá prišla v karosárskej verzii hatchback ako predzvesť proeurópskeho dizajnu. Miroslav Crkoň spresňuje: „Prevzali sme značku v čase, keď sa u nás predávalo zhruba 50 vozidiel Subaru ročne. V priebehu rokov 2007 a 2008 prichádzali nové modely.

**M**ikona Group je jednou z najväčších pneumatikárskych firiem v strednej Európe. Spoločnosť, založená v roku 1992, prevádzkuje rozsiahlu sieť pneuservisov, rýchlouservisov a autoservisov po celom Slovensku, no zaoberá sa i aktivitami v oblasti cestovného ruchu a energetiky. Vo svojej štruktúre má aj samostatnú automobilovú divíziu. Je predajcom vozidiel značiek Suzuki, Opel a Chevrolet, ale aj importérom značky Subaru do Slovenskej republiky.

Prečo práve Subaru? MIKONA ešte v rokoch 2000 až 2003 usporiadala štyri veľmi úspešné ročníky pretekov MIKONA RALLY, ktoré boli súčasťou Majstrovstiev Európy, a mala aj



Predstavila sa Tribeca i nová generácia modelu Forester. Predajné čísla stúpali, zvyšoval sa aj podiel na trhu. Budovali sme a stále budujeme servisnú a dileršú sieť. A príchod motora Boxer Diesel znamenal prelom v predajoch aj napriek chýbajúcej N-jednotke.“

### MAGICKÁ HRANICA

V roku 2009 prekonala značka po prvý raz hranicu 200 predaných kusov, meniť sa začalo aj portfólio zákazníkov. Na konci roka 2009 sa predstavila nová generácia Legacy a Outback, opäť s európskym dizajnom. Stúpajúci trend zaznamenala značka nielen v predaji, ale aj v trhovom podieli i servisných výkonoch.

Aký je dôvod stabilného rastu? „Naša hlboká angažovanosť do tohto biznisu, silné finančné zázemie, zlepšovanie kvality servisných činností i spokojnosti zákazníkov. Ku kvantite predaja prispieva variabilita modelového portfólia, Boxer Diesel ako technický klenot i symetrický pohon všetkých kolies, ktorý je poznávacou značkou Subaru. Všetky novinky predstavujeme na domácich autosalónoch okamžite po ich európskych premiérach,“ konštatuje prezident Mikona Group.

„Z marketingového a obchodného hľadiska sme v štádiu, kedy pracujeme na neustálom rozširovaní a skvalitňovaní predajnej a servisnej siete. Začiatkom roka sa konečne zrovnoprávnili podmienky pri odpočte DPH a výsledkom je, že predávame viac ako 70 percent vozidiel firmám. No pravdou je aj to, že na Slovensku a v Európe rozhoduje o záujme zákazníka aj dizajn. Pomáha nám, že naše nové modely sú dizajnovovo výrazne komerčnejšie,“ dopĺňa riaditeľ divízie Subaru, Mgr. Rastislav Crkoň.

### DLHODOBÁ VÍZIA

Od ťažkých začiatkov sa Mikona Group prepracovala k štandardizovanej importérskej pozícii. Tento biznis totiž plánuje robiť dlhodobo. „Nerobíme politiku obrovských výkyvov, pracujeme na dlhodobe báze, nie s vidinou okamžitého zbohatnutia,“ predstavuje krédo spoločnosti v automobilovom priemysle jej prezident.

„Našu víziu je dostať značku na hodnotu jedného percenta trhového podielu. Sme unikátom z hľadiska techniky i pohonu. Subaru má na Slovensku potenciál, pretože sme hornatou krajinou, v ktorej majú svoje miesto aj prémiové automobily.“

Slová Rastislava Crkoňa potvrdzuje záujem zákazníkov, prichádzajúcich k značke z prémiového segmentu. Predaje Subaru stúpajú, hoci iní strácajú. „Mozaika poskladaná zo špičkového portfólia, fungujúcej dilerškej siete a apetítu zákazníkov prináša trend vzostupu,“ konštatuje riaditeľ divízie Subaru.

Kým v roku 2004 značka začínala so štyrmi predajcami v Bratislave, Žiline, Košiciach a Prešove, dnes disponuje ôsmimi predajnými a desiatimi servisnými centrami. Táto situácia nie je konečná. Finálnym stavom bude 15 servisných miest a 11 predajcov.

### NA VEČIERKY POSLEDNÍ

Hoci sa všetky modely Subaru pre náš trh vyrábajú v Japonsku, ich dostupnosť je vo väčšine prípadov lepšia ako pri európskych značkách. „Na Slovensku máme permanentne 50 až 60 vozidiel pomerovo v modeloch, ktoré sú najžiadanejšie, cen-



**Historický moment:** importérska zmluva sa zrodila v zákulisí stánku Subaru na nitrianskom autosalóne v roku 2004. Miroslav Crkoň (prvý sprava) práve pridáva svoj podpis.

trálny sklad pre Európu sa nachádza v Taliansku. Autá sú teda k dispozícii prakticky okamžite. Pri konfigurácii na prianie zákazníka sa čaká štyri mesiace, ak ide o špeciálnu verziu, čakacia doba je šesť mesiacov.“ Rýchla je aj dodávka náhradných dielcov: do troch pracovných dní sú doručené priamo do autorizovaného servisu, v ktorom sa realizuje oprava.

Subaru prichádza každý rok s dvoma až tromi novinkami, ktoré však vždy rozvíria vody automobilizmu. Presne tak je to aj v tomto roku. Na trh sa dostal crossover Impreza XV i nový Boxer Diesel s výkonom 80 kW (109 k). Jednoznačne najväčšou udalosťou je však návrat legendy WRX STI vo verzii sedan. „Fabrika vypočula zákazníkov po celom svete, a Slovensko nebolo výnimkou, takže ikona s obrovským krídlom je späť,“ hovorí Rastislav Crkoň.

„Ako posledný sme prišli s dieslom, ale stálo to za to. Čakáme na automat, ktorý budeme mať k dieselu ako posledný, no určite bude stáť za to. Čakáme aj na ďalšie modely, ktoré sú trendy a naozaj budú stáť za to. Na večierky tiež chodíme posledný, ale vždy to stojí za to,“ uzatvára s úsmevom vždy optimisticky naladený Miroslav Crkoň.

**Subaru predstavuje všetky novinky na domácich autosalónoch okamžite po ich európskych premiérach.**



# Legacy Sedan

Foto: Subaru

**Viac ako dve dekády od uvedenia prvej generácie modelu Legacy na trh koncom osemdesiatych rokov minulého storočia sa konštrukčné tímy koncernu Fuji Heavy Industries riadili heslom *Väčšia vzdialenosť, lepší komfort, vyššia bezpečnosť*. Najnovšie ponúka producent značky Subaru nový, dizajnovo i technicky úplne prepracovaný model Legacy Sedan už piatej generácie.**

Už pri prvom letmom pohľade na nový tromf Subaru je zrejme snaha jeho tvorcov o čo najväčšie pohodlie pre vodiča i pre ostatných pasažierov. Zväčšené rozmery nového modelu v porovnaní s jeho predchodcami priniesli viac vnútorného priestoru tak pre cestujúcich, ako aj pre batožinu. Zlepšil sa i prístup na zadné sedadlá. Aké ďalšie inovácie prinieslo nové Legacy Sedan?

Úplne nový interiér sedanu pôsobí priestranne, tmavý a slonovinový odtieň použitých materiálov sú veľmi vkusné. Optimalizácia stĺpikov karosérie znamená väčšie zorné pole pre vodiča. Užívateľa poteší aj sedadlo šoféra nastaviteľné v desiatich smeroch. Zakrivenie operadiel predných sedadiel zároveň zväčšuje priestor pre cestujúcich na zadných sedadlách v oblasti nôh. Legacy disponuje elektronickou parkovacou brzdou, čím sa stala páka ručnej brzdy zbytočnou. Zväčšil sa tak priestor v prednej časti vozidla v oblasti spolujazdca. Stredová konzola obsahuje dva nosiče pohárov, po jednom z každej strany, kombinácia opierky s konzolovou skrinkou a dverové kapsy zväčšili kapacitu odkladacích priestorov.

Zabudované prémiové audio a navigačný systém je už samozrejmosťou v tomto modeli, segmentovo sa nachádzajúcom na hornom pomedzí strednej triedy. Auto je vybavené lade- ním rozloženia zvuku, vyvinutým špeciálne pre vnútorný priestor Legacy. Navigačný systém s integrovaným hard diskom zahŕňa osempalcový monitor a tiež zadnú cúvaciu kameru. Všetky inovácie sa nesú v duchu firemného konceptu Grand Touring Innovation, ktorý má zabezpečovať väčší komfort pre pasažierov, zohľadňujúc pritom nároky na životné prostredie,



a zároveň vytvárať lepšie podmienky pre vodiča z hľadiska riadenia i jeho bezpečnosti.

Z pohľadu komfortu je k dispozícii automatické zapnutie svetiel a stieračov pri jazde v daždi, alebo v noci. Vybrané modely sú vybavené bezklúčovým otváracím a štartovacím systémom.

## SVETOVÝ PRIMÁT

Pohon nového Legacy Sedan obstaráva zážihový motor s objemom 2,0 litra a výkonom 110 kW (150 k), ktorý sa môže kombinovať so šesťstupňovou manuálnou prevodovkou. Najnovšou technickou inováciou je automatická bezstupňová CVT prevodovka novej generácie s názvom Lineartronic.



Všetky inovácie sa nesú v duchu firemného konceptu Grand Touring Innovation, ktorý má zabezpečovať väčší komfort pre pasažierov, zohľadňujúc nároky na životné prostredie, a zároveň vytvárať lepšie podmienky pre vodiča z hľadiska riadenia i jeho bezpečnosti.

Dlhoročné konzekventné úsilie konštruktérov Subaru prinieslo uznanie majiteľov pozoruhodných 3,6 milióna predaných modelov Legacy po celom svete. Piata generácia chce tento úspech nasledovať.

## Nový **tromf** Subaru

Subaru si zakomponovaním prevodovky Lineartronic do pohonného reťazca pripísalo ďalší svetový primát. Ide o vôbec prvú prevodovku tohto typu, umiestnenú pozdĺžne v kombinácii s pohonom 4x4. CVT prevodovky sú totiž využívané najmä v priečnom umiestnení pri pohone prednej nápravy.

Prednosťou automatickej CVT prevodovky s plynulou zmenou prevodového pomeru, ktorá je s motorom prepojená hydrodynamickým meničom, je komfort riadenia. 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 pohybuje reťaz.

Vďaka takémuto systému je k dispozícii veľké množstvo prevodových pomerov. Motor môže pracovať v takom pásme otáčok, kedy dosahuje najlepší pomer výkonu k mernej hodnote spotreby. To je výhodou voči klasickým manuálnym, ale aj automatickým prevodovkám.

Výhodou prevodovky Lineartronic v Subaru je aj schopnosť využívať brzdný moment motora. Plusom je takisto samotné riadenie. Na rozdiel od niektorých iných CVT prevodoviek totiž pri zošliapnutí akceleračného pedálu nevyženie otáčky na maximum, ale



volí najvhodnejší otáčkový kompromis medzi výkonom a krútiacim momentom.

Lineartronic umožňuje vodičovi radiť aj ručne, páčkami pod volantom – v takom prípade má k dispozícii šesť predvolených stupňov. Prevodovka dokáže zareagovať na zmenu stupňa za jednu desatinu sekundy.

Druhou voľbou je naftový štvorvalcový motor s protiahlymi piestami s objemom 2,0 litra a výkonom 110 kW (150 k). Nie je nezaujímavé, že Subaru Boxer Diesel je vôbec prvým plochým dieselovým motorom pre masovú výrobu. V modeli Legacy je k dispozícii so šesťstupňovou manuálnou prevodovkou.

Výrobcovia naftových motorov dnes ženú litrové výkony do astronomických výšok, je však otázne, či je táto cesta schodná z hľadiska ich spoľahlivosti. Dvojliter Boxer Diesel v službách Subaru Legacy ponúka výkon, umožňujúci dynamickú jazdu, podporený vysokou hodnotou krútiaceho momentu 350 Nm. Pohľad do tabuliek technických údajov prezradí, že sa motor vydaril aj po stránke hospodárnosti: pri sedane avizuje výrobca priemernú spotrebu 6,3 l/100 km.

Do štandardnej výbavy Legacy Sedan patrí koncepcia, zachovávajúca základný konštrukčný princíp, ktorý sa osvedčil u jeho predchodcov: symetrický náhon všetkých štyroch kolies (AWD).

### **DYNAMICKÝ PODVOZOK**

Konštruktéri pracovali nielen na pohonnom reťazci, ale i na podvozku a karosérii. V súlade s konceptom Subaru Dynamic Chassis Control Concept (Subaru DC<sup>3</sup>) bol podvozok vylepšený pre spoľahlivejšiu a komfortnejšiu jazdu, ktorá však zároveň poskytuje vodičovi viac radosti za volantom.

Úplne nový interiér sedanu pôsobí priestranne, tmavý a slonovinový odtieň použitých materiálov sú veľmi vkusné. Optimalizácia stĺpkov karosérie znamená väčšie zorné pole pre vodiča.



Predné zavesenie je typu McPherson, vzadu nesie kolesá viac-prvkové 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 posilňovač riadenia. Výsledkom je nižšia spotreba paliva a lineárna charakteristika riadenia. Už spomínaná elektronická ručná brzda 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. Elektronický stabilizačný systém VDC (Vehicle Dynamics Control) je takisto štandardom pre všetky modely.

Bezpečnosť a kvalitu jazdných vlastností zlepšuje stavba šasi a karosérie. Pre kľúčové časti nosnej konštrukcie vozidla je použitá oceľ s vysokou pevnosťou v ťahu, čo prispelo k redukcii celkovej hmotnosti a zároveň k väčšej celkovej tuhosti. Nový Legacy Sedan je o 65 milimetrov dlhší v porovnaní s predchádzajúcou generáciou. Rázvor narástol o 80 milimetrov, čo zväčšilo priestor pre nohy v zadnej časti vozidla, ale takisto zvýšilo stabilitu jazdných vlastností.

#### **DOBRE SPRÁVY PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**

Nevyhnutným predpokladom každého ázijského producenta áut pre presadenie sa na európskych trhoch je rešpektovanie noriem, týkajúcich sa ochrany životného prostredia, ktoré sú v Európe v porovnaní s Áziou podstatne tvrdšie. O tom, že sa Subaru dokáže prispôbiť požiadavkám spotrebiteľa svedčí skutočnosť, že sa podarilo znížiť produkciu spalín o štvrtinu v porovnaní s predchádzajúcim modelom. Prispelo k tomu aj



redukované trenie v častiach motora a odľahčená konštrukcia. Všetky modely sú vybavené ECO indikátormi a indikátormi riadenia, pozitívne ovplyvňujúcimi efektívnosť spaľovania.

#### **BEZPEČNE CEZ BEZPEČNOSTNÝ TEST**

Bez úsilia o zvýšenie bezpečnosti cestujúcich sa v tvrdej konkurencii na svetových trhoch nedá presadiť. Automobilka Subaru sa pri zrode nového Legacy pochlapila a výsledky jej práce ocenila pri nárazových testoch aj nezávislá agentúra Euro NCAP.

V prípade čelného nárazu sa uchytenie motora deformuje smerom dovnútra, celý blok sa posunie smerom dole a vytvára tak účinnejšiu ochrannú zónu pre priestor kabíny. I rám karosérie je schopný efektívnejšie absorbovať silu ná-

Konštruktéri zlepšili prístup na zadné sedadlá, ktorý je teraz maximálne komfortný. Batožinový priestor poskytuje základný objem 486 litrov.

Legacy Sedan s motorom Boxer Diesel dosahuje maximálnu rýchlosť 206 km/h, pričom z nuly na stovku zrýchli za 9,3 sekundy. To všetko pri kombinovanej spotrebe iba 6,3 litra nafty na 100 km.

# Krása v pohybe





Dlhší rázvor znamená viac miesta pre zadných pasažierov, zakrivenie predných operadiel zväčšuje priestor v oblasti nôh. Novo navrhnuté zosilnené sedadlá s aktívnymi opierkami hlavy majú za cieľ eliminovať následky prípadného nárazu zozadu.

razu. Pre prípad bočného nárazu je v bočných stĺpkoch a prahoch použitá oceľ s vysokou pevnosťou v ťahu. Energiu prípadného zadného nárazu dokáže do značnej miery absorbovať konštrukčný skelet.

Airbagy pre vodiča i ostatných pasažierov, ako aj bočné a hlavové airbagy sú štandardom. Novo navrhnuté zosilnené predné sedadlá s aktívnymi opierkami hlavy majú za cieľ eliminovať následky v prípade nárazu zozadu.

Dobrou reklamou pre nové Legacy je nepochybne skutočnosť, že získalo maximálny počet 5 hviezdíček v kombinovanom bezpečnostnom teste Euro NCAP (Európskeho programu hodnotiaceho nové vozidlá). Test hodnotí vozidlá z pohľadu ochrany dospelého cestujúceho, detí a chodcov. Ďalším kritériom sú asistenčné bezpečnostné systémy.

Išlo o prvé päťhviezdičkové ocenenie pre značku Subaru vôbec od roku 1997, kedy európske dopravné spoločnosti Euro NCAP založili ako nezávislú ratingovú inštitúciu. Legacy dosiahlo v teste euro NCAP 79 percent z celkových sto v oblasti ochrany dospelého cestujúceho, 73 percent pri ochrane detí, 58 percent pri ochrane chodcov a 71 percent pri posudzovaní bezpečnostných systémov.

### Subaru Legacy Sedan

Dĺžka	4730 mm
Šírka	1780 mm
Výška	1505 mm
Rázvor	2750 mm
Batožinový priestor	486 l
Pohotovostná hmotnosť	1527 kg

## SÉRIOVÁ VÝBAVA

### LEGACY SEDAN 2.0 D SPORT

#### Exteriér

- Automatický spínač svetiel
- Xenónové reflektory
- Vysúvateľné ostrekovače predných reflektorov
- Predné a zadné svetlá do hmly
- Športová mriežka chladiča a predný spojler
- Elektricky sklápateľné vonkajšie zrkadlá s integrovanými LED smerovkami
- Tónované sklá
- 18-palcové disky z ľahkých zliatin
- Bočné prahy

#### Sedadlá / poťahy

- Kožou potiahnutý volant
- Sedadlo vodiča elektricky nastaviteľné v 10 smeroch (s bedrovou opierkou)
- Vyhrievanie predných sedadiel
- Dekoratívne prvky so vzhľadom karbónu
- Odkladacia taška na zadnej časti predných sedadiel

#### Komfort

- Elektrické ovládanie okien
- Centrálne uzamykanie s diaľkovým ovládaním
- Elektronická parkovacia brzda
- Svetlá na čítanie máp
- Osvetlenie batožinového priestoru
- Kozmetické zrkadielko s osvetlením pre vodiča a spolujazdca
- Držiak nápojov vpredu

Držiaky nápojov vo dverách  
Držiaky nápojov v stredovej konzole (vzadu)  
Vyklápatelná laktová opierka (vzadu)  
Tiahlo otvárania veka palivovej nádrže  
Elektrické otváranie veka batožinového priestoru  
12-voltová zásuvka v stredovej konzole  
Odkladací priestor pod dnom batožinového priestoru  
Súprava na opravu pneumatík

### Kúrenie / klimatizácia

Dvojzónová automatická klimatizácia s peľovým filtrom  
Individuálny klimatizačný systém pre 2. rad sedadiel  
Odmrazovač stieračov čelného okna  
Stierače čelného skla s automatickým dažďovým senzorom  
Vyhrievanie vonkajších spätných zrkadiel  
Vyhrievanie zadného okna s časovým spínačom

### Zábava

Prémiový audiosystém, menič na 6 CD so 6 reproduktormi  
Multifunkčný volant s tlačidlami ovládania audiosystému  
Bluetooth® hands-free súprava  
Prídavný vstup AUX v stredovej konzole

### Riadenie / ukazovatele

Indikátor ECO  
Indikátor radenia  
Multiinformačný displej



Úplnou novinkou je bezstupňová automatická prevodovka Lineartronic. Subaru ju ako prvá značka na svete použila v pozdĺžnom usporiadaní v kombinácii s pohonom 4x4.



Symetrický pohon všetkých kolies je už tradičnou súčasťou modelov Subaru. Jeho výhody využíva aj nové Legacy Sedan. Pre vodiča znamená podstatne vyššiu úroveň aktívnej bezpečnosti a bezproblémovú jazdu za okolností, kedy vozidlá s pohonom jednej nápravy čelia značným problémom s trakciou.

Kontrolka motorového oleja  
Volant s nastaviteľnou výškou a dosahom  
Tempomat  
Hliníkové pedále

### Jazdné vlastnosti

Elektronický stabilizačný program (Vehicle Dynamics Control System), vypínateľný  
Športový podvozok Bilstein  
Elektronická trakčná kontrola (Traction Control System)  
Elektronický asistent rozjazdu do kopca

### Bezpečnosť

SRS airbagy vodiča a spolujazdca  
SRS bočné airbagy pre vodiča a spolujazdca  
SRS hlavové airbagy vpredu a vzadu  
Ochrana proti bočnému nárazu vo dverách  
Bezpečnostný stĺpik riadenia  
Aktívne hlavové opierky predných sedadiel  
3 zadné hlavové opierky  
Výstražné zariadenie bezpečnostného pásu pre vodiča a spolujazdca  
3-bodové bezpečnostné pásy s predpínačmi a obmedzovačmi na predných sedadlách  
Výškovo nastaviteľné bezpečnostné pásy vpredu  
3-bodové bezpečnostné pásy na zadných sedadlách  
Bezpečnostný brzdový pedál  
ABS s elektronickým rozdeľovaním brzdného tlaku  
Brzdový asistent  
Ukotvenie detských sedadiel ISOFIX  
Detská poistka v zadných dverách  
Imobilizér

# Koncentrácia na výkon

Foto: Vladimír Benko a TASR

**Hviezda NHL, nepriestrelný brankár Jaroslav Halák, brázdil v lete slovenské cesty na svojom Subaru Impreza WRX STI. Stretli sme sa, aby nám porozprával o svojom čiernom skvoste, ale aj o živote vrcholového športovca, kanadských policajtoch, hľadaní bývania na diaľku v St. Louis či o tom, prečo ho neboli za morom ani raz navštíviť rodičia a prečo by rád vedel po rusky.**

**P**rečo ste sa rozhodli pre Imprezu WRX STI, teda samý vrchol tohto modelového radu?

Odmalička som chcel športové auto. Môj brat aj otec pracujú s autami, ktoré sú aj mojím koníčkom. Subaru predstavuje špičku v rely športe, preto som si vybral práve Imprezu. Mám ju od októbra 2008, takže s ňou jazdím už dva roky. Určite by som ju nevymenil za nič iné.

**Imprezu WRX STI ste kupovali v Kanade. Používate ju ako auto na všedný deň, alebo skôr príležitostne?**

Určite nie, používam ju každý deň, pretože je síce športovým autom, ale zároveň je výborná aj na bežné jazdenie. Aj teraz, keď som na Slovensku, som rád, že ju tu mám a môžem na nej jazdiť. Najnovšia generácia, ktorá prišla ako hatchback, má aj väčší kufr ako staršia verzia, takže sa dá odviezť viac vecí, čo je pre mňa výhoda.

**Človek má vysnívané auto, keď si ho však kúpi, niekedy býva sklamaný, pretože v realite nespĺňa jeho predstavy. Ako ste na tom s Imprezou?**

Bol som očarený najmä výkonom a zrýchlením auta. Páčili sa mi aj staršie verzie s typickým krídlom. Musím sa priznať, že keď prišla súčasná generácia, dizajn sa mi nepozdával, ale po-



stupom času sa mi začala viac a viac páčiť. Rozhodol som sa, že si ju kúpim, a som nesmierne spokojný.

**Máte ešte iné autá okrem Imprezy?**

Ja nie, ale musím sa pochváliť, že moja priateľka má Subaru Forester, takže sme obidvaja verní tejto značke. Je takisto veľmi spokojná. Má novú generáciu s benzínovým motorom – v Kanade sa totiž diesle nepredávajú.

**Na akom aute ste začínali jazdiť?**

Na zelenom Fiate 127. Síce to nebolo Subaru, ale bola to moja srdcovka, pretože to bolo moje prvé auto. Mám naň príjemné spomienky.





Imprezu STI používam každý deň. Je síce športovým autom, ale zároveň je výborná aj na bežné jazdenie.

## Halák a STI: nerozlučná dvojica

### **Ako sa dostalo vaše Subaru z Kanady na Slovensko?**

Prišlo loďou, posielali sme ho v kontajneri. Preprava trvala dva týždne, takže som na auto ani dlho nečakal. Posielal som ho, keď sa skončila sezóna, a keď som prišiel do Európy, už bolo v Nemecku. Tam som si ho zobral a domov som už išiel autom.

### **Dá sa v Kanade jazdiť si s takýmto rýchlym autom?**

Myslím, že všade sa treba kontrolovať, pretože rýchlosť je obmedzená. V Kanade môžete ísť na diaľnici maximálne 100 km/h, takže niekedy to bolo trápenie aj pre auto, no rýchlo sa ísť nedá, pretože pokuty sú veľmi vysoké. Človek musí byť opatrný. Na okruhu som auto ešte neskúšal – voľného času v tejto sezóne jednoducho nebolo.

### **I keď ste zodpovedný vodič, mali ste nejaké problémy s políciou?**

Raz som si neuvedomil rýchlosť a išiel som asi o 30 km/h rýchlejšie, ako dovoľujú predpisy. Hneď som dostal pokutu.

### **Sú v Kanade vysoké pokuty?**

Ide tam najmä o bodový systém. Za 30 kilometrov navyše som dostal pokutu 150 dolárov a strhli mi tri body. Pokuta nie je až taká strašná, ale tie body mrzia. Mal som totiž vodičský preukaz, na ktorom boli iba štyri body, pretože som mal menej ako 25 rokov. Posledný bodík som si musel šetriť. Teraz už mám vodičák so 16 bodmi, takže by sa na to dalo aj „dupnúť“, ale myslím si, že človek by mal v prvom rade jazdiť opatrne.



Gólman Jaro Halák v tejto sezóne oblieka dres St. Louis Blues, kde získal pozíciu brankárskej jednotky.

#### Akí sú kanadskí vodiči?

Myslím, že zhruba rovnakí ako u nás. V Montreale, kde som pôsobil, sú ešte o čosi užšie cesty ako na Slovensku. Tak ako u nás, aj tam natrafíte na tých, čo jazdia rýchlejšie, aj takých, čo sú pomalí. Doprava je v Kanade hustejšia, rodiny majú viac áut. Mal som šťastie, že tréningovú halu sme mali asi 25 minút od mesta, takže ráno v mojom smere zápchy neboli, kým smerom do centra áno. Popoludní sa cesty začali upchávať okolo pol štvrtej, ale vždy sa nejako dalo dostať domov.

#### Je Subaru v Kanade rozšírenou značkou?

V Montreale je veľmi populárna, jazdí tam mnoho Subaru a dokonca aj veľa Imprez WRX STI, najmä v čiernej farbe, ale videl som aj sivé, biele a modré autá. Z modelov značky je tam najviac na cestách Foresterov a aj SUV Tribeca. Auto som kúpil u najstaršieho predajcu Subaru v Montreale a myslím, že aj v celej Kanade, ktorý má veľkú tradíciu. Subaru je obľúbené aj pre pohon 4x4, pretože v zime je v Montreale množstvo snehu, pričom teploty pod mínus 30 stupňov sú úplne bežné. Štvorkolka sa v tejto situácii naozaj zide.

#### Hokejový brankár musí byť počas zápasu pokojný a koncentrovaný. Ste taký aj ako šofér?

Snažím sa, aj keď každý vodič sa dá vytočiť situáciou na ceste. Priznám sa, že som taký istý, hoci by sa to nemalo stávať. Každý je len človek.

#### Platí to aj počas zápasu?

Aj tam sa niekedy nechám vytočiť, čo nie je dobre, lebo tím ukazujete súperovi vaše slabiny. Ak ma niečo nahnevá, snažím sa to nedať najavo a vybúriť sa buď v šatni alebo po zápase. Na ľade sa snažím byť absolútne pokojný.

#### Ako vyzerá bežný deň špičkového hokejového brankára?

Ráno vstávam o ôsmej a idem na tréning, ktorý sa začína o pol jedenástej. O deviatej som tam, urobím si strečing, rozcvičím sa, nasleduje tréning. Po ňom opäť strečing a bicykel na uvoľnenie. No a potom už len domov za priateľkou.

#### Mali ste čas navštíviť v Kanade nejaké zaujímavé miesta?

Sezóna je dosť nabitá, mali sme veľmi veľa zápasov, program bol nahustený aj kvôli olympiáde. Vo voľnom čase som sa snažil odpočívať, takže som toho veľa nenachodil, priateľka asi videla viac z Montrealu ako ja. Boli sme však niekoľkokrát na Niagarských vodopádoch.

### Priateľka je zo Slovenska alebo z Kanady?

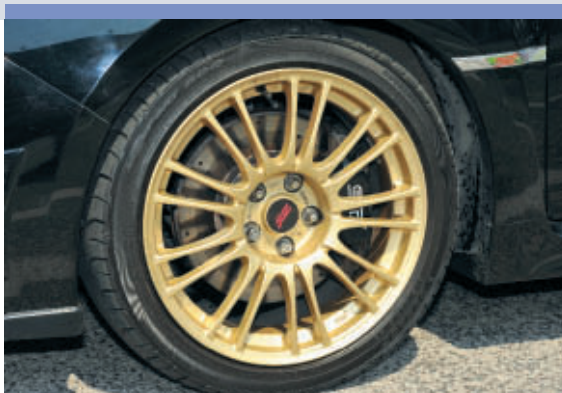
Zo Slovenska, cestujeme spolu, snaží sa mi vytvoriť dobré podmienky a domáce zázemie. Určite sa mi aj vďaka nej v hokeji darilo.

### Rodičia vás však za morom neboli navštíviť ani raz. Prečo?

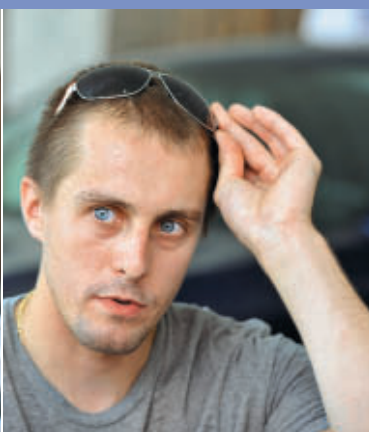
Hlavným dôvodom je jazyková bariéra. Kedysi sa učili ruštinu, angličtina na školách nebola. Dnes by som však aj ja rád prijal ruštinu, keďže mám ruských spoluhráčov - rád by som im rozumel. Už sa na mňa niečo z ruštiny nalepilo, ale určite to ešte nie je na komunikačnej úrovni.

### Ako prežívate situáciu, keď prídete do novej krajiny a cudzieho mesta, kde nikoho nepoznáte?

Je to súčasť hokeja, človek sa musí vysporiadať s tým, že si zvykne na jedno mužstvo, spoluhráčov, vytvorí si zázemie, jeden deň je tam a na druhý ho môžu vymeniť. Taký je jednodu-



Originálne zlaté disky patria k Impreze WRX STI presne tak ako slnko k letu. V konštrukcii auta však Jaro Halák verí Subaru a žiadne úpravy motora ani podvozku nechystá. Urobil iba zmenu vizáže - na piatych dverách pribudol elegantný a zároveň aerodynamicky účinný karbónový spojler.



cho hokejový život. Nie je to ľahké, ale nie som prvý ani posledný, ktorý mení klub. Určite sa teším na novú výzvu, nových spoluhráčov a som zvedavý, čo prinesie sezóna.

### Ako si hľadáte dom na diaľku, keď ste mimo sezóny na Slovensku?

Vždy pri zmene miesta je prvoradé zabezpečiť si bývanie, pričom niekedy pomôžu spoluhráči, ktorých človek pozná z predchádzajúceho pôsobenia. Zo Slovenska si bývanie hľadám cez realitného agenta, ktorého mi odporučil klub. Niečo si vyberiem z ponúk cez internet, potom sa na to pôjdem pozrieť a keď sa mi to nebude páčiť, budem pokračovať vo výbere. Nová sezóna sa teda vždy začína na hoteli.

### Majú hokejisti medzi sebou kamarátske vzťahy, alebo chodia na zápasy a tréningy ako do práce?

Sme jeden tím a musíme byť aj kamaráti. Sme tam pre jednu vec - vyhrávať zápasy. Všetci musia ťahať za jeden povraz, akonáhle ide každý podľa seba, výsledky sa nedostavia.

### Priateľka sa pri vašom nabitom programe nenudí?

V Montreale sme mali kamarátov, takže mohla tráviť voľný čas s nimi. Teraz v St. Louis nepoznáme nikoho, musíme si nájsť nových priateľov.

### ČO UPREDNOSTŇUJEM

✓ Benzín	alebo	diesel
✓ Štvorvalec	alebo	šesťvalec ✓
✓ SUV	alebo	limuzína
✓ Manuál	alebo	automat
✓ Vidiecka cesta	alebo	diaľnica
✓ Sám v aute	alebo	v spoločnosti
✓ Auto	alebo	lietadlo

*Priaznivcov Subaru zdraví*



# Crossover

**Atletický výzor, odhodlanie zahryznúť sa do terénu, ale aj ponuka komfortu na ceste. Impreza XV, najnovší prírastok do modelovej rodiny Subaru, je typickým crossoverom.**

Impreza XV absolvovala svetovú premiéru na jarnom ženevskom autosalóne, na slovenský trh sa dostala v júli. Sprevádza ju nový dizajn, podvozok i výbava, zachovaný však zostal osvedčený hnací reťazec: kombinácia motora boxer a permanentného pohonu všetkých kolies.

Vývoj crossoveru XV sa zameril na tri kľúčové oblasti: dizajn, funkčnosť a jazdný komfort. Dostal prepracovaný podvozok, špecifický vynikajúcimi jazdnými vlastnosťami - napriek tuhšiemu naladeniu však zostal zachovaný komfort jazdy. Perfektné držanie stopy a vynikajúci handling zaručuje Impreza XV v každých jazdných podmienkach vďaka symetrickému pohonu všetkých kolies. Jeho uloženie za ľahkým a kompaktným motorom boxer s nízkym ťažiskom sa stará o rovnováhu a ideálne rozloženie hmotností, pričom poskytuje stabilitu a trakciu na spevnených cestách, ale aj mimo nich. Permanentne distribuuje krútiaci moment na všetky štyri kolesá prostredníctvom stredového diferenciálu so samosvornou viskóznou spojkou.



**Novinkou v Impreze XV je prémiový audiosystém s ovládaním na volante, zahŕňajúci rádio, CD prehrávač a 10 reproduktorov.**

Impreza XV sa od súrodencov odlišuje nápadnou prednou časťou s výnimočne tvarovanou mriežkou chladiča a novým nárazníkom. Asi najvýraznejšími znakmi modelu sú obloženie blatníkov, strešný reling a veľký spojler, obklopujúci celú presklenú časť piatych dverí.

Rozšírenia blatníkov sú štandardne z čierneho plastu, je však možnosť nalakovať ich do farby vozidla. Imprezu odlišujú aj matne čierne prvky v spodnej časti karosérie, plynulo prechádzajúce od spodnej časti predného nárazníka k bočným obloženiám a prahom dverí.

V zadných kombinovaných svetlometoch sú v brzdových svetlách použité LED diódy. Prepožičiavajú vozidlu futuris-



Impreza XV je jedným z mála automobilov, ktoré sú už v základe vybavené sériovými športovými škrupinovými sedadlami pre vodiča a spolujazdca. K sériovej výbave patria dvojfarebné textilné poťahy v čiernej a hnedej farbe, na želanie je k dispozícii kožené čalúnenie.

Na Slovensku sa nová Impreza XV predáva s dvojlitrovým dieselovým motorom boxer s výkonom 110 kW (150 k). Vďaka krútiacemu momentu 350 Nm a svetlej výške vozidla 150 mm si v spojení s robustným XV exteriérom poradí aj v ľahkom teréne.

Dieselový motor boxer sa vyznačuje nielen príjemne hladkým chodom a veľkou výkonovou rezervou, ale tiež kombinovanou spotrebou iba 5,8 l/100 km a produkciou emisií CO<sub>2</sub> 152 g/km. Na jedno natankovanie 64-litrovej nádrže je možné prejsť vzdialenosť viac ako 1000 kilometrov. Silu motora na kolesá prenáša šesťstupňová manuálna prevodovka.

Model XV má podobne ako ostatné Subaru nadpriemerne obsažnú bezpečnostnú výbavu. Základným prvkom pasívnej bezpečnosti je karoséria s integrovanými prstencovými rámovými prvkami, vytvárajúcimi bezpečnostnú kletku. Táto štruktúra mimoriadne efektívne absorbuje nárazovú energiu a chráni vnútorný priestor kabíny pred deformáciami. Motor boxer vďaka svojej plochej konštrukcii a nízkemu zabudovaniu sklzáne v prípade nárazu pod stredový tunel. Štandardom výbavy je šesť airbagov, ABS, brzdný asistent, ale aj kontrola dynamiky jazdy VDC (Vehicle Dynamics Control) v spojení s elektronickým asistentom rozjazdu do kopca.

tický vzhľad, no zároveň zvyšujú bezpečnosť vďaka rýchlejšiemu rozsvieteniu.

Impreza XV je jedným z mála automobilov, ktoré sú už v základe vybavené sériovými športovými škrupinovými sedadlami. Len mierne pružiaci uretán čalúnenia zlepšuje absorpciu vibrácií počas jazdy a tým i komfort cestovania.

Novinkou v Impreze XV je audiosystém s ovládaním na volante, zahŕňajúci rádio, CD prehrávač a 10 reproduktorov. Okrem toho komunikuje s mobilnými telefónmi prostredníctvom technológie Bluetooth. Posádka má k dispozícii aj USB vstup pre hudobné zariadenia či iPod. Hlasitosť a farbu zvuku z externého zdroja možno ovládať prostredníctvom audiosystému.



**Vývoj modelu XV sa zamerlal na tri kľúčové oblasti: dizajn, funkčnosť a jazdný komfort.**



# Desať rokov s Foresterom

Foto: Vladimír Benko a archív JŠ

**Už desať rokov jazdí Ing. Július Švingál, riaditeľ spoločnosti ŠPECIÁLNE SYSTÉMY A SOFTWARE, a.s. na modeli Subaru Forester. Za tento čas vystriedal štyri generácie auta a najazdil viac ako 800 000 km. Forester používa na dlhé presuny po cestách, ale i v teréne pri šplhaní sa na letecké vysielacie, ktoré jeho spoločnosť stavia. Hovorili sme spolu nielen o zážitkoch s autami, ale aj o tom, prečo so sebou vždy vozí pílu a prečo sa vyplatí vypnúť si v lietadle mobil.**

Július Švingál mal pôvodne jazdiť na celkom inom aute. „Keď sme s manželkou začali spolu chodiť, hovorili sme si, že si raz kúpime Land Rover a pôjdeme na cestu okolo sveta,“ spomína. „Zrazu máte po rokoch tento sen na dosah. Už som mal ponuku na Land Rover Freelander, no stále mi to nedalo. Na jednej českej webovej stránke, venovanej off-roadom, písal čerstvý majiteľ Freelandera, aké je skvelé, že v novej generácii už netreba manuálne voliť pohon 4x4, ale zadné kolesá sa v prípade problémov s trakciou priradia automaticky. Na to



mu ďalší človek odpísal: Ale Subaru sa do problémov nedostane. Tak som išiel do Subaru a kúpil som si Forester.“ Spoločnosť dovtedy do terénu používala Lady Niva, pričom jedna z nich bola svetovým unikátom. Išlo o ruský prototyp, ktorý bol vystavený na autosalóne v Nitre. Mal plnohodnotnú päťmiestnu kabínu a vzadu valník s otváracími bočnicami. Dlhší rázvor však bol v teréne prekážkou. „Ďalším problémom bolo, že nás už poznali vo všetkých servisoch na Slovensku,“ hovorí s úsmevom Július Švingál.

## KDE HUMMER NEUSPEL

Riaditeľ spoločnosti ŠPECIÁLNE SYSTÉMY A SOFTWARE, a.s. mal možnosť priamej konfrontácie Lady Niva s Hummerom. Bolo to v čase, keď americká armáda vykonávala cvičenia leteckva na slovenskom letisku a veliaci dôstojníci sa chceli osobne presvedčiť o stave vysieláčov v Karpatoch. „Chcel som ich odviesť, ale on hovorí: Nie, mám tu svoje auto. Vyšiel von a vytiahol Hummer H-1. Upozornil som ho, že to nie je dobrý nápad. V určitom mieste bolo treba odbočiť mimo asfaltovú cestu do kopca, čo Hummer zvládol. Ďalej však nastal problém – je totiž širší ako Praga V3S, ktorá celé roky zásobovala vysieláč. Asi v polovici kopca zistil, že sa nezmesť medzi stromy. Musel sa teda s hanbou vrátiť, pričom ja som na Lade bez problémov vyšiel hore.“



## PREČO SUV?

Spoločnosť ŠPECIÁLNE SYSTÉMY A SOFTWARE, a.s. sa zaoberá realizáciou rádiokomunikačných systémov pre civilné i vojenské letectvo. Súčasťou každodennej práce je montáž, prevádzka a údržba vysielačov, vždy umiestnených na najvyšších bodoch v teréne. Tam sa musia pracovníci dostať v každom počasi a za každých podmienok, často po neupravenom lesnom teréne. A nielen na Slovensku. Spoločnosť napríklad v Bosne realizovala veľký projekt riadenia letovej prevádzky, financovaný Európskou úniou. Krajina totiž nemala po rozdelení Juhoslávie k dispozícii potrebnú techniku, takže nad polovicou územia riadili dopravu Srbi a nad druhou Chorváti.

Jazdiť v horských oblastiach na Balkáne rozhodne nie je jednoduché. „Horozelecké pravidlo hovorí: výstup na Everest sa končí v základnom tábore. Aj pre nás platí, že každá jazda na vysielač je v cieľi až pri bezpečnom návrate domov. Nikdy totiž neviete, ako sa zmení počasie. Stáva sa aj to, že lesníci zväžajú guľatinu, čím za deň úplne zmenia charakter lesnej cesty. Neprekonateľnou prekážkou môžu byť aj spadnuté stromy. Preto v mojom Foresteri vždy vozím pílu, čo mi už pomohlo na Slovensku, ale aj v Bosne. Samozrejme, nie motorovú Husquarnu, ale rusko-čínsky vynález, ručnú reťazovú pílu. Reťaz sa založí pod strom, čo umožňuje prepíliť kmeň až do hrúbky 25 cm.



Spoločnosť ŠPECIÁLNE SYSTÉMY A SOFTWARE, a.s. realizuje aj úpravy vozidiel pre potreby armády. Po tvrdej práci je relax nevyhnutnosťou. A k horám folklór jednoducho patrí.

## PRVÁ PORUCHA? ŽIAROVKA

Prvý Forester nastúpil do firemných služieb v roku 2000. Riaditeľovi zvyčajne slúži tri roky, následne ho dostane pridelený iný pracovník. Aj najstaršie auto ešte vo firme jazdí, pričom má na tachometri viac ako 300 000 km.

S prvou poruchou šiel Július Švingál do servisu až po najazdení 100 000 km. „Kričal som: Haló, mám poruchu. V ľavom streťavacom svetle sa vypálila žiarovka,“ potvrdzuje s jemu vlastným humorom spoľahlivosť vozidla.

Aj ďalšie Forestre firma kupovala práve pre ich spoľahlivosť. „Napríklad macedónske letisko Ochrid je odtiaľto 1200 kilometrov po hrozných cestách v Srbsku a Macedónsku. Posledných 300 kilometrov Macedónskom sú vlastne kontinuálne Donovaly – idete hore-dole lesmi. Potrebujem teda prejsť vyše tisíc kilometrov, potom päť stredne ťažkým terénom, urobiť prácu, zísť dole a cestovať späť domov bez toho, aby som musel kontrolovať podvozok.“

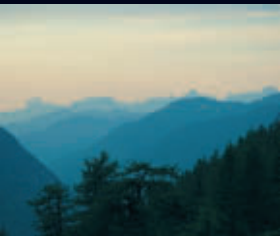
## V TERÉNE

Švingála mrzí, že najnovšia generácia Foresteru už nemá bezrámové okná. „Neboli len frajerinou. Ak máte v lese málo miesta medzi stromami, bez rámu okna stačí dvere odchyliť na 15 cm a vyleziete von. Oplakal som už aj redukčnú prevodovku.“ Napriek tomu zostáva Foresteru verný. Najnovším prírastkom do firemnej flotily bola len nedávno súčasná generácia, už s dieselovým motorom. Dôvodom pre výber naftového agregátu bol dlhý dojazd. „Nejde ani tak o ekonomiku jazdy, ale o riziko. Niekedy cítite: cez túto krajinu radšej prejdem bez zastávky,“ vysvetľuje Július Švingál.





Realita bez komentára: do takýchto nadmorských výšok jazdí Subaru v službách Júliusa Švingála. Fotografie sú urobené z kabíny Forestera.



Výhodou Foresterov je aj ich hmotnosť - oproti iným vozidlám segmentu SUV sú o 800 až 900 kg ľahšie. „Máme dve miesta na Slovensku, kde sa nedá vyjsť inak ako traverzom po lúke, pričom vás šmýka dole. Kolega to skúšal aj s autami iných značiek, kde sa štvorkolka ovláda elektronicky a nemajú stály pohon 4x4 ako Subaru. Išli dole ako snowboard. Elektronika totiž nepočíta s dvoma uhlami náklonu. Márne príbrzdžovala kolesá, bočný náklon ju ťahal smerom nadol. Akonáhle máte „furtšlap“ ako Subaru, nepretočí koleso, keď to nečakáte. Stále ide rovno neskutočným spôsobom,“ hovorí Július Švingál a dodáva: „Vždy si robím žarty z off-roaderov, ktorí sa na cestu pripravia a doma si ju do detailov naplánujú. My musíme prežiť tri hodiny adrenalínu a potom urobiť vysoko kvalifikovanú prácu, za ktorú musíme dať ruku do ohňa – môžete byť totiž zodpovedný, keby niekde spadlo lietadlo.“

### TRI SLABINY SUV

SUV sú podľa šéfa spoločnosti skvelé automobily, majú však tri slabé stránky, ktoré sa nedajú principiálne vyriešiť. Prvou sú pneumatiky: dezény sú určené buď na cestu alebo do terénu. Existujú však značky, ktoré vyrábajú plášte s kompromisnými vlastnosťami. „V Mikone mám preto na diskoch uskladnené dve sady letných pneumatík: jedna je zo 60 percent na terén a 40 percent na asfalt, takže tú si na služobnú cestu do Mníchova nezoberiem. Pneumatiky teda vymieňam aj počas leta.“ Ďalšou slabinou sú estetické prvky a metalický lak. „V Subaru už majú zo mňa hrôzu, keď si vyberám auto, pretože ohľadne farby vždy hovorím: dajte mi, čo tam máte. Aj tak bude o krátky čas poškríbané, v teréne sa nevyhnete kríkom.“ Tretím problémom je „esúvečkový“ vodič. „Taký neexistuje, to sa treba naučiť. U nás vo firme na to máme špeciálny výcvik. Mám kolegu, ktorý je vynikajúci v teréne, no iné je jazdiť po nemeckých diaľniciach – tam sú potrebné úplne iné reflexy a štýl jazdy. Ak auto naozaj beriete vážne a nemáte ho len na bratislavské výtlky, ale na prácu, musíte sa naučiť jazdiť vo všetkých podmienkach.“

### LIETADLO? ĎAKUJEM, NIE

V rámci prepravy preferuje Július Švingál automobil. „Mám totiž za sebou núdzové pristátie. Kolegovia ma nahovorili, aby som šiel na jednoduchú služobnú cestu do Bosny lietadlom. Ráno som odlietal z Viedne, takže už prepravou na letisko a čakaním som stratil tri hodiny. Po hodinovom lete pilot nad Sarajevom ohlásil, že pre problémy na letisku sa vraciame späť do Viedne, no po 20 minútach stočil lietadlo k zemi tak, že už aj pokojní cestujúci vyťahovali vrecká na dávanie. Švihol to na dráhu v Grazi, kde už čakali hasiči a sanitky. Pristátie bolo ako bungee jumping. Po hodine sme nastúpili do toho istého lietadla a leteli sme späť do Sarajeva, kde sme večer pristáli. Cesta mi nakoniec trvala 12 hodín namiesto ôsmich v aute,“ hovorí riaditeľ spoločnosti o nepríjemnej skúsenosti. Na druhý deň sa na leteckom úrade informoval o príčinách. Zistilo sa, že pilotovi prístroje na pristátie vykazovali nesprávne údaje kvôli nedečkavcom, ktorí si počas pristávania zapli mobilné telefóny. „Odvtedy vždy nedečkavým kolegom, ktorí chcú ešte vo vzduchu volať priateľkám, že už pristávajú, hovorím: vydržte chvíľku, nechcem sa znovu vracat' do Viedne,“ dodáva s úsmevom Július Švingál.



### ČO UPREDNOSTŇUJEM

✓ Benzín	alebo	diesel ✓
✓ Štvorvalec	alebo	šesťvalec ✓
✓ SUV	alebo	limuzína
Manuál	alebo	automat ✓
(60%) ✓ Vidiecka cesta	alebo	diaľnica ✓ (40%)
Sám v aute	alebo	v spoločnosti ✓
✓ Auto	alebo	lietadlo



# Démon, Fun & Beni



**„S týmto Autom sa dá obletieť hoci aj celá galaxia a za Jeho volantom budem jej najväčšou hviezdou. Je to skrátka Démon.“  
To sú slová, ktoré priniesli ich autorovi v súťaži Fun rádia Imprezu Diesel Sport na jazdenie počas jedného mesiaca.**

Fanúšikovia Subaru sa počas prvej polovice septembra potrápili s riadnym hlavolamom. Mali totiž dva týždne na to, aby vymysleli, prečo by sa práve oni mali stať na mesiac majiteľmi novej Imprezy Diesel Sport. Súťaž vyhlásil importér Subaru, spoločnosť Mikona, s.r.o., spolu s Fun rádiom.

Porota, zložená z moderátorov jedného z najpopulárnejších slovenských rádii, mala čo robiť, aby z množstva odpovedí vybrala desať najlepších. Z nich sa potom určoval víťaz. Imprezu nakoniec vďaka svojej tvorivosti získal poslucháč Fun rádia Benedikt Nagy.

„Som celý bez seba, neviem, čo mám povedať,“ ledva dostal zo seba výherca, keď sa v živom vysielaní dozvedel o prvenstve v súťaži.

Pokračovanie jeho charakteristiky Subaru však dokazuje, že má naozaj talent: „Krásne, silné, nepolapiteľné. Odchádzať z každej križovatky ako jasný víťaz. Nechávať ostatné autá v prachu ciest, ďaleko vzadu. Odolávať búrkam - sami ich privoláme durením motora. Trhať asfalt kolesami - mesiac trvajúce zemetrasenie. A potom ho chvíľu nechám krásne sa ligotať na slnku. Rozprúdi krv, dvihne adrenalín. Krotenie tohto démona dá zabráť. Vystúpim z neho spotený, unavený, šťastný. Raz bude moje – navždy.“

## PREČO CHCELI VYHRAŤ SUBARU?

„Subaru je zmes všetkého pozitívne zmysluplného; je to životný štýl; je to: radosť, potešenie, pôžitok, rozkoš, dravosť, priebornosť, vzrušenie, extáza, láska, sloboda, emócia, splnený sen“

*FUNMARIO*

„Súlad zvuku a rýchlosti v Subaru Impreza vytvorí pocit šťastia a adrenalínu v mojom vnútri. Subaru a ja sa hodíme!“

*citrinka*

„Pre precíznosť, ktorú nebadáť len na jeho vonkajších krivkách, vášňa a pôžitok sálajú najmä spod sexi kapoty. Jednoducho zhmotnená dokonalosť slova MŇAM!“

*Ma2sko*

„Pretože je to môj životný sen, hoci som dievča, do tohto auta som sa zamilovala už ako teenagerka, dokonca som jednému chalanoovi mesiac chodila vysypávať smeti, len aby ma previezol 220 km/h po Petržalke“

*Lexik*



„Chcem byť prvá, chcem byť jednička, nechcem byť už taká maličká. Chýba mi osobnosť, ktorá by ma dopĺňala, skrátka "kára", s ktorou by som svoju rely vyhrával“

*burka\_t*

# Biely diabol

Foto: Subaru

**Nové WRX STI Sedan sa rodilo pod heslom „najrýchlejšie Subaru v histórii“. Podarilo sa: na Severnej slučke Nürburgringu ho osedlal legendárny pilot rely Tommi Mäkinen a zajazdil rekordný čas.**

**R**achot naplno vytočeného motora sa blíži spolu s privalom na kúsky rozbitého vzduchu. Biely predátor preletí okolo, aby rezal ďalšie a ďalšie zo 160 zákrut Zeleného pekla. Prezývka, ktorá sedí Severnej slučke nemeckého okruhu Nürburgring ako uliata. Viac ako 20 kilometrov dlhá trať s prevýšením vyše 300 metrov sa považuje za najťažšiu v Európe. Aj preto ju automobilky využívajú na testovanie svojich športových modelov.



Dnes je pánom Severnej slučky biele WRX STI modelového roku 2011. V rukách ju má jeden z najpovolanejších pilotov vôbec: bieleho diabla osedlala legenda rely športu, štvornásobný majster sveta Tommi Mäkinen.

Čo ešte je na aute také nezvyčajné? Kufor. Áno, nové STI príde do Európy ako sedan. Vracia sa legenda, ktorú sme v rámci súčasnej generácie Imprezy poznali iba ako hatchback. V Zelenom pekle Subaru ladí jej pruženie, aby dosiahlo cieľ, nazvaný total driving control. Absolútna ovládateľnosť, perfektný handling a držanie na ceste je cestou k tomu, aby vodič zvládol krotenie výkonu prepíňaného boxer motora.

## NA MAXIMUM

Čo nové prináša WRX STI modelového roku 2011? Ako prvá padne do oka nižšia celková výška. Auto je vďaka karosérii typu sedan dlhšie, presný údaj je 4580 mm pri šírke 1795 mm. Ráz-



vor 2625 mm je o 5 mm dlhší ako pri štandardnom hatch-backu. Nové estéičko, testované na Nürburgringu, dostalo ešte väčšie turbo, šesťpiestikové brzdy a nový predný spojler. Pevnosť karosérie tentoraz zvyšuje deformovateľná rozperná tyč medzi horným uchytením predného zavesenia McPherson, ukrytá pod hliníkovou motorovou kapotou. Predátor modelového radu Impreza jazdil na Severnej slučke na 18-palcových diskoch, obutých do pneumatík Bridgestone Potenza. Pohľad do interiéru potvrdil očakávaní: športové sedadlá sú vyzbrojené päťbodovými bezpečnostnými pásmi.

## NOVÝ PODVOZOK

WRX STI Sedan dostal kompletne prepracovaný podvozok. Konštruktéri po prvý raz v sériovo vyrábanom Subaru použili uloženie predného zavesenia formou sférických ložísk v kovovom zapuzdrení. Táto konštrukčná úprava výrazne zvýšila pev-



WRX STI Sedan jazdí na kompletne prepracovanom podvozku. Nové uloženia náprav, tlmiče, pružiny i stabilizátory mu umožňujú prekonávať ešte väčšie bočné preťaženia.

nosť vedenia predných kolies v pozdĺžnom i priečnom smere. Výsledkom je ešte lepšia manérovateľnosť a schopnosť auta nasledovať pokyny, dávané vodičom cez riadenie. Zmenilo sa aj ukotvenie zadnej nápravy v pomocnom ráme, čo zlepšilo správanie pri zbiehavosti či nakláňaní sa zadných kolies. Jazdné vlastnosti WRX STI sú teraz absolútne čitateľné a predvídateľné. Špeciálne vyladené boli aj predné i zadné tlmiče pruženia, zabezpečujúce kontakt kolies s vozovkou za každých jazdných podmienok. Zmenami prešli i špecifikácie predných i zadných vinutých pružín, pevnosť podvozku zvýšil nový stabilizátor. Sprievodným výsledkom úprav je o 5 mm nižšia výška auta, čím sa nižšie posunulo i ťažisko. Všetky parametre umožňujú WRX STI prekonávať väčšie horizontálne preťaženie ako doteraz.

#### AKO SA TO ZAČALO?

Subaru testuje na Nürburgringu už od 80. rokov minulého storočia, kedy sa preverovalo nastavenie podvozku prvej generácie Legacy. V roku 1992 drala pneumatiky na asfalte Severnej slučky po prvý raz aj Impreza WRX. Práve skúsenosti z ťažkej trate prinútili Subaru k zmenám konštrukcie – na stúpaniach a klesaniach totiž ukazovala predná časť auta neželanú nervozitu. Japonskí inžinieri odhalili slabé brzdy a nedostatočnú prácu predného zavesenia, zvýšiť potrebovala i torzná tuhosť prednej časti karosérie. Napriek tomu dosiahla vtedajšia Im-

preza WRX STI výborný čas 8'28''93 – najmä vďaka ľahkej konštrukcii a pohonu v všetkých kolies.

#### MÄKINEN: VŠETKO OK

Ďalšie generácie čas na slučke stále zlepšovali. Nový sedan dosiahol ďalší rekord. Už prvé jazdy ukázali, že si vďaka vylepšenému podvozku môže dovoliť vyššie rýchlosti v zákrutách. Konečné meranie potvrdilo ambície: s časom 7'55''00 je nová WRX STI najrýchlejším Subaru v histórii.

Samozrejme, k úspechu prispel aj Tommi Mäkinen za volantom: „Môžem potvrdiť excelentnú stabilitu a handling. Auto sa dá vďaka precíznemu riadeniu skutočne kontrolovať aj v krkolomných zákrutách. Vždy som dokázal predpovedať jeho ďalšie správanie, vývoj absolútnej ovládateľnosti sa podaril. Ku skvelému výkonu auta vynikajúco prispel aj symetrický pohon všetkých kolies.“

Slová šampióna hovoria za všetko. Účelom testovania však nebolo iba prekonávať rekordy, ale naladiť novú ikonu Subaru tak, aby spoľahlivo plnila pokyny bežných vodičov, ktorí si jej úžasné schopnosti budú vychutnávať znova a znova na každodenných cestách i pri príležitostných jazdách na pretekárskych okruhoch.





nu farbu. Keď som však zbadal bielu Imprezu, ktorú som vyhral, veľmi sa mi zapáčila.”

Po štyroch mesiacoch, strávených s Imprezou, je Vlado podľa svojich slov veľmi spokojný. „Diesel mi sedí viac ako benzín, už predtým som mal naftové autá. V Impreze má motor nízku spotrebu a pritom je výkonný. Reálna konzumácia paliva sa pohybuje na úrovni 5,8 litra na 100 km, čo presne kopíruje tabuľkové údaje. Iba pri dochádzaní do práce je to zhruba 6,2 litra – tu totiž na spotrebu nejazdím.”

Vladimír Slivka je rodený Zvolenčan. Po troch rokoch strávených v Škótsku si s priateľkou kúpili celoročne obývatelnú chatu na Záhorí, kde teraz žijú. Práve tu sa ukázala výhoda pohonu všetkých kolies. „Keď som na sklonku zimy odchádzal ráno

**Všetko v poriadku: Výhercovi Vladimírovi Slivkovi (vľavo) odovzdáva Imprezu po pravidelnej odbornej prehliadke servisný a produkčný manažér Subaru Vladimír Mífkovič.**

# Pod šťastnou

# hviezdou

Foto: archív

**Zo vstupeniek na bratislavský Autosalón vyžrebovalo Subaru šťastlivca, ktorý na pol roka získal dieselovú Imprezu. Vladimír Slivka (30), Zvolenčan žijúci na Záhorí a pracujúci v Bratislave, si auto poriadne užíva.**

„Bol som práve v práci, keď mi volali zo Subaru. Asi som bol zo začiatku dosť nevrlý, pretože som mal toho veľa, no keď som pochopil, o čo ide, hneď som mal lepší deň,“ spomína si Vladimír Slivka na moment, keď sa dozvedel o výhre. „Už na Autosalóne som si sadol do vystavenej Imprezy a hovoril som si: tak na tomto by som si vedel predstaviť pol roka jazdiť. A podarilo sa.“ Priateľke však nič nepovedal: „Natahoval som ju až do odovzdania auta,“ hovorí s úsmevom šťastný výherca. Ako sa priznal, výhra zmenila aj jeho preferencie pri farbách: „Hovoril som si: len nech nie je biele, aj keď viem, že ide o veľmi mód-

o piatej do práce, cesty bývali neodhrnuté, zaviate snehom. No ani raz som nezapadol, vždy som prešiel.”

S Imprezou sa Slivkovi veľmi dobre cestuje. „Je tichučká na

diaľnici, bol som naozaj prevkapaný. Mám teraz desaťročné Daewoo, je to taký rozdiel ako presadnúť do iného sveta.“ Do práce a späť precestuje denne 50 km. K autám má blízko aj v profesionálnom živote - pracuje totiž vo fabrike Volkswagenu v Devínskej Novej Vsi, kde má na starosti logistiku a zásobovanie dielcov pre výrobu. „Imprezu vždy provokatívne odstavím čo najbližšie ku vrátnici, aby tam pekne svietila,“ smeje sa. V čase nášho stretnutia mal najazdených približne 10 000 km. „Je to radosť, netreba nič riešiť, žiadne poruchy ani opravy.“ Pokuty aj nehody sa Vladovi zatiaľ vyhýbajú, jedinou hrozbou bol zajac, ktorý mu vbehol pod kolesá, no aj vďaka vynikajúcim brzdám Imprezy stihol zrážke duchapritomne predísť. Vladimír Slivka už vystriedal pomerne dosť áut. Mení ich každé dva roky, ide však o jazdené exempláre. Nové auto príde na program zhruba o dva-tri roky, po splatení hypotéky. Hádajte, kto je vážnym kandidátom?

Biela Impreza už v rukách výhercu absolvovala viacero ciest. Ich cieľmi boli napríklad Banská Štiavnica či Dedinky v Slovenskom raji.





Foto: Subaru

# Prvá pomoc

**Hoci automobily Subaru patria medzi najspoľahlivejšie, život prináša i poruchy či havárie. Pre všetky prípady je 24 hodín denne a 365 dní v roku poruke služba SUBARU ASSISTANCE.**

V núdzi spoznáš priateľa, hovorí staré príslovie. Dvojnásobne to platí v prípade nepojazdného auta a ešte viac v nadchádzajúcich mesiacoch krátkych a chladných dní s poriadnymi dávkami dažďa či sneženia. Zostať „visieť“ na ceste za tmy, v chlade, s rodinou či kolegami, je nielen nepríjemné, ale najmä nebezpečné.

Subaru je na takéto situácie pripravené. Stačí zavolať službu **SUBARU ASSISTANCE** na telefónnom čísle **+421 2 444 60 170** a o posádku i auto je postarané. Asistenčná služba pre majiteľov automobilov Subaru funguje nonstop na Slovensku i v celej Európe vrátane európskej časti Turecka. Výnimkou, ktorá je štandardom pri asistenčných službách, sú iba Ukrajina, Moldavsko a Bielorusko. Navyše, ak dôjde k viacerým rôznym škodám, je možné záruky služieb technickej asistencie využiť opakovane.

Ak je možné vozidlo opraviť na mieste, privolaní pracovníci poruchu bezplatne odstránia. Ak nie, auto sa odtiahne do najbližšieho autorizovaného servisu, pričom v rámci plnenia asistenčnej služby je bezplatne poskytnuté nielen odtiahnutie a uschovanie na stráženom parkovisku, ale aj doručenie náhradných dielov a odovzdanie odkazu blízkej osobe. Pri takejto udalosti v zahraničí dokonca SUBARU ASSISTANCE poskytne vodičovi finančnú zálohu vo výške 1000 eur.

Ak sa vozidlo nedá opraviť v priebehu jedného dňa, posádka má zabezpečené ubytovanie v hoteli alebo náhradnú dopravu buď do miesta bydliska, alebo do cieľa plánovanej cesty. V prípade problémov v zahraničí je k dispozícii aj letecká preprava, ak by cesta vlakom alebo autobusom trvala viac ako osem hodín. Ďalšou alternatívou je zapožičanie náhradného vozidla na dva dni v celkovom limite 150 eur na Slovensku a 200 eur v zahraničí.

Ak sa auto opravuje viac ako dva dni, asistenčná služba uhradí aj náklady, spojené s vyzdvihnutím opraveného vozidla v prípade, že servis je vzdialený viac ako 50 km od bydliska majiteľa auta. Ak by oprava v zahraničí trvala viac ako týždeň, vozidlo sa prevezie do servisu na Slovensku, najbližšieho k miestu bydliska jeho majiteľa.

SUBARU ASSISTANCE pokrýva aj náklady na ubytovanie na jednu noc a výdavky na návrat domov či na pokračovanie cesty v prípade krádeže vozidla. Tento prípad je však veľmi málo pravdepodobný. Subaru totiž nedobrovoľne majiteľa nemenia.



Telefónne číslo  
**SUBARU ASSISTANCE**  
**+421 2 444 60 170**

# Lienka

Foto: Subaru

**Modelom Subaru 360 vstúpil koncern Fuji Heavy Industries do sféry skutočnej masovej produkcie automobilov. Išlo zároveň o prvé Subaru, ktoré začalo dobýjať americký kontinent.**

Lienka. Toto výstižné pomenovanie získalo Subaru 360 vďaka svojim kompaktným rozmerom a milému vzhľadu. V roku 1958, kedy sa začala jeho výroba, delila Japonsko od skončenia vojny iba o čosi viac ako dekáda. Maličké a úsporné mestské vozidielka boli celkom logicky v popredí záujmu zákazníkov, veď väčšina Japoncov mohla v tých časoch o aute iba snívať. Za vývojom modelu 360 však treba hľadať aj štátnu reguláciu automobilovej výroby. Vláda naplánovala produkciu cenovo dostupných áut s objemom motora pod 360 cm<sup>3</sup>. Nielen kvôli ich cene, ale aj závislosti krajiny na importe ropy.

Subaru 360 sa rýchlo stalo jedným z najpopulárnejších japonských modelov. Bolo totiž významným vývojovým stupňom od dvojmiestnych miniáut, keď napriek dĺžke iba 2990 mm prinieslo priestor pre štyroch cestujúcich a batožinu. Až v roku 1961 dostalo prvého konkurenta v podobe Mitsubishi 360. V roku 1966 začalo o svoj podiel na trhu bojovať Daihatsu Fel-low a o rok neskôr Suzuki Fronte.

Subaru 360 sa vyrobilo 392 000 kusov, pričom produkcia sa skončila až v roku 1971. Nástupcom bolo Subaru R-2.



Prototyp Subaru 360 z roku 1958



## SUBARUMATIC

Názov modelu bol odvodený práve od obsahu motora, ktorý disponoval spaľovacím priestorom s objemom 356 cm<sup>3</sup>. Išlo o rozmerovo malý, vzduchom chladený dvojtaktný radový dvojvalec, uložený priečne v zadnej časti vozidla. Pre porovnanie, väčšina áut vtedy používala vpredu uložený, vodou chladený štvortaktný motor, najčastejšie so štyrmi valcami. Japonci sa rozhodli pre dvojtakt, ktorý je ľahší a konštrukčne jednoduchší. S dvojtaktom v tých časoch jazdili napríklad aj automobily Saab.

Komplikáciou, ktorá odradzovala od dvojtaktného motora, bolo prímiešavanie oleja do benzínu. Väčšinou sa ako odmerka používalo viečko palivovej nádrže. Subaru sa však už vtedy prejavilo ako značka, prinášajúca technické inovácie. V roku 1964 uviedla do praxe mazací systém Subarumatic, ktorý si automaticky čerpal olej zo zásobníka pod kapotou.

## ABSTINENT

Subaru 360 dosahovalo maximálnu rýchlosť približne 95 km/h. Ani v zrýchlení nebolo žiadnym preborníkom, keďže mu to z nuly na 80 km/h trvalo nekonečných 37 sekúnd. Niet sa čo čudovať, jeho dvojvalec mal výkon iba 12 kW (16 k). Zachránila ho jedine ľahká stavba šasi a karosérie - auto vážilo približne

# Subaru 360 Young SS

Subaru 360 sa rýchlo stalo jedným z najpopulárnejších japonských mestských automobilov. Po prvý raz totiž prinieslo priestor pre štyroch pasažierov.



Subaru 360  
na GP Japonska 1964



500 kg. Naopak veľmi priaznivou bola spotreba paliva, predstavujúca iba 3,6 litra na 100 km! A to v roku 1958, kedy o downsizingu ešte nikto nechyroval.

Hendikep pružnosti motora odstránila jeho ďalšia verzia s výkonom 19 kW (25 k). K dispozícii bola aj pohonná jednotka s dvoma karburátormi, ktorá mala potenciál 27 kW (36 k).

## PRVÝKRÁT V USA

Aj z mála sa dá vyťažiť veľa. Subaru vyrábalo tristo šesťdesiatku v niekoľkých prevedeniach: ako kombi (odlišné od dnešných zaužívaných tvarov), ale aj ako kabriolet či v dvoch športových verziách Young S a Young SS. Young S disponovalo štyrmi stupňami manuálnej prevodovky namiesto zvyčajných troch a výkonnejším motorom, pričom sa dalo na prvý pohľad spoznať podľa dvoch bielych pásov na karosérii. Verzia SS alias Super Sport jazdila so spomínaným dvojkarburátorovým motorom. Pre podnikateľov sa vyrábalo Subaru 360 aj ako pickup a van.

Model 360 bol prvým Subaru, ktoré sa vyvážalo do USA. Za veľkú mláku sa dostalo 10 000 automobilov, no medzi zákazníkmi, zvyknutými na celkom iné rozmery a kubatúry áut, sa predávali ťažko. Hovorí sa, že niektoré kusy stáli v showroome aj niekoľko rokov práve pre obavy Američanov zo slabšej bez-



pečnosti a nízkeho výkonu autíčok. Dnes je Subaru v USA naopak veľmi populárnou značkou, cenenou predovšetkým za športovosť a bezpečnosť.

Subaru 360 sa vyrábalo aj ako štvormiestny kabriolet. Sedadlá verzie Young SS sa odlišovali tvarovaním a červenými bezpečnostnými pásmi. Výkon vzadu uloženého dvojvalca Subaru postupne zvyšovalo.

# V stopách Leonarda

Foto: Subaru



**Automobiloví konštruktéri sa už dlhé roky snažia nájsť optimálny systém prenosu výkonu motora na kolesá. Na myslí teraz ale nemáme pohon jednej či oboch náprav, ale samotnú prevodovku. Skíbiť vysokú efektívnosť prenosu výkonu, komfort radenia a pritom znížiť spotrebu nie je vôbec jednoduché.**

Jedným z najefektívnejších riešení tohto problému je použitie prevodovky s označením CVT (Continuously Variable Transmission), teda prevodovky s plynule meniteľným prevodovým pomerom.

Prevodovky typu CVT majú viacero konštrukčných riešení, v praxi sa však ujala najmä konštrukcia variátora prepojeného reťazou, respektíve pásom. Základom tejto prevodovky je takzvaný variátor. Ten tvorí štvorica vždy po dvoch proti sebe usporiadaných kuželovitých kolies. Každá z dvojíc je oproti sebe upevnená voľne, takže je možné ich od seba vzdalovať, alebo naopak približovať. Dvojice takto usporiadaných kolies spája pružná reťaz, respektíve špeciálne konštruovaný pás. Na jednu dvojicu kolies je od motora privádzaný výkon, druhá dvojica ho zase posieľa na kolesá. Práve voľné uloženie oproti sebe usporiadaných kolies, ktoré umožňuje ich pohyb, je prvkom, ktorým sa dosahuje zmena prevodového pomeru. Ak sú kolesá spojené s motorom od seba odtiahnuté na maximum (reťaz sa pohybuje po najmenšom obvode) a naopak, tie, ktoré poháňajú kolesá maximálne pri sebe (reťaz sa pohybuje po najväčšom obvode) ide o najnižší prevodový pomer, pričom motor točí vysoké otáčky, ale kolesá sa otáčajú pomaly. V prípade prehodeného garde točí motor najnižšie otáčky a kolesá naopak najvyššie (vozidlo dosahuje maximálnu rých-



lost). Pre lepšiu predstavu si stačí k tomuto pripodobniť fungovanie bicyklovej prehadzovačky. Pokiaľ je reťaz na najväčšom kolese pri pedáloch a najmenšom pri zadnom kolese, dosahuje bicykel najvyššiu rýchlosť, naopak, ak je na strane pedálov reťaz na koliesku najmenšom a pri zadnom kolese najväčšom, je rýchlosť najmenšia, ale krútiaci moment na samotné koleso najväčší.

Vďaka takémuto systému je k dispozícii obrovské množstvo prevodových pomerov, čo umožňuje, aby sa pohonná jednotka pohybovala vždy v takom otáčkovom pásme, kedy dosahuje najlepší pomer výkonu k mernej hodnote spotreby. To je oproti klasickým manuálom či automatom obrovská výhoda.

## TROCHU HISTÓRIE

Vynález takejto prevodovky si pokojne môže uzurpovať slávny vynálezca a umelec Leonardo Da Vinci, v ktorého skiciach ju možno rozpoznať už v roku 1490!

V automobilovom priemysle sa paradoxne nad ňou začalo uvažovať až pomerne neskoro. Začiatkom motorizmu dominovali manuálne prevodovky, často kombinované s klasickou trecou, či automatizovanou elektromagnetickou spojkou. Prvé konštrukčné pokusy sa datujú do tridsiatych rokov minulého storočia, to však išlo o takzvané Toroidálne CVT (sústava prstencových kolies), ktoré nakoniec v praxi uplatnenie nenašli a konštruktéri sa radšej uberali cestou automatických prevodoviek.

Tie však v tom čase prinášali síce vysoký komfort, no aj vysokú stratu výkonu motora, preto neboli vhodné pre malé osobné vozidlá. Prvou automobilkou na svete, ktorá začala prevodovku CVT pri svojich automobiloch používať, bol holandský DAF. Ten ju pod označením Variomatic používal pre svoje malé osobné vozidlá, ktorých výroba ale netrvala dlho.

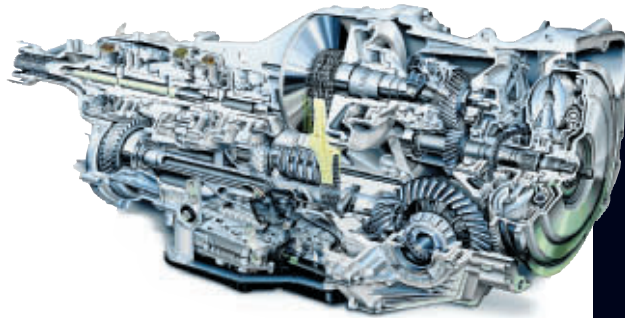
V prípade značky Subaru sa začína písať história prevodovky CVT v roku 1987, kedy sa model Justy stáva prvým automobилоm v USA, ponúkaným s týmto typom prevodovky. Od tohto roku sa teda datuje viac ako 33-ročná história vývoja tohto typu prevodoviek pod značkou Subaru.

## LINEARTRONIC

Práve tento pojem označuje vo vozidlách Subaru prevodovku s plynule meniteľným prevodovým pomerom. Dnes ju nájdete v ponuke modelov Legacy a Outback, kde je ju možné kombinovať s pohonnými jednotkami 2.0i v prípade modelu Legacy a s 2.5i v prípade modelu Outback.

V čom je výhoda novej prevodovky, ktorá je vôbec po prvý raz integrovaná vo vozidle s pohonom 4x4 pozdĺžne?

Základným nedostatkom prevodoviek tohto typu bola výdrž reťaze, respektíve remeňa, ktorý spája variátor. Konštruktéri Subaru sa teda zamerali práve na zvýšenie životnosti tohto prvku. Okrem špeciálnej konštrukcie remeňa, ktorá má zaručiť jeho vy-



sokú životnosť, pridali aj ďalšie konštrukčné prvky. Planétové prevody, umiestnené pred a za variátorom, majú za úlohu znížiť krútiaci moment, pôsobiaci na samotný remeň, ale bez zníženia krútiaceho momentu na výstupe z prevodovky. Systém spätného chodu umiestnili konštruktéri na rozdiel od konkurencie až za samotný variátor. To im umožnilo navrhnuť jeho vnútorné plochy čo najoptimálnejšie. Ak je totiž systém spätného chodu umiestnený pred variátorom, mení sa pri zmene pohybu aj zmysel otáčania kužeľových súkolesí, takže tvar ich plôch musí byť navrhnutý tak, aby efektívne poháňal remeň oboma smermi. V prípade Lineartronic však tento problém odpadá.

Pri konštrukcii sa myslelo aj na znižovanie spotreby. Jedným z prvkov, ako to dosiahnuť, bolo aj premostenie dynamického meniča, čím sa redukuje jeho prirodzené straty, zároveň však pri pohybní vozidla ostáva zachovaná jemnosť. Výhodou je aj funkcia, pri ktorej sa po niekoľkých sekundách stávia na križovatke s voličom v pozícii D „odblokuje“ hydrodynamický menič, vďaka čomu sa zmenší zataženie motora a klesá spotreba.

Vďaka všetkým týmto nuansám sa podarilo znížiť spotrebu modelov, používajúcich tieto prevodovky, dokonca aj oproti manuálnym prevodovkám.

Pritom pôžitok z jazdy je ešte viac umocnený. V prípade, že sa rozhodnete pre manuálne sekvenčné radenie, máte k dispozícii šesticu predvolených prevodových stupňov, ktoré môžete aktivovať pádlami za volantom. Zmeny prevodových stupňov sa udejú extrémne rýchlo a čo pri dynamickejšom jazdnom štýle poteší, vďaka už spomínanému premosteniu hydrodynamického meniča dokáže vozidlo vynikajúco brzdiť motorom!

Výhodou Lineartronic je aj funkcia, pri ktorej sa po niekoľkých sekundách stávia na križovatke s voličom v pozícii D „odblokuje“ hydrodynamický menič, vďaka čomu sa zmenší zataženie motora a klesá spotreba.



Okrem automatického je k dispozícii aj manuálne sekvenčné radenie, ktoré ponúka šesticu predvolených prevodových stupňov. Aktivujú sa pádlami za volantom.

Model	motor	výkon	krútiaci moment	maximálna rýchlosť	0-100 km/h	spotreba: mesto (l/100 km)	mimo mesta	kombinovaná	CO <sub>2</sub>
Legacy	2.0i	110 kW/150 k	196 Nm	200 km/h	11,3 s	10,8	6,5	8,1	187 g/km
Outback	2.5i	123 kW/167 k	229 Nm	198 km/h	10,4 s	11,3	6,7	8,4	194 g/km

**Keď sedím sám v Subaru, niekedy rozmýšľam, či má alebo nemá dušu. Podľa mojich doterajších štatistík mi vychádza, že dušu má, hovorí o Impreze niekoľkonásobný majster Slovenska i majster Európy, automobilový pretekár Igor Drotár. Dvojlitrový diesel používa ako tréningové auto.**

# Duša a charakter

Foto: Ján Morávek



**S** „Spojenie Subaru a diesel bolo pre mňa spočiatku nezvyčajné – je to, ako keby ste mali Ferrari s dieselom. Táto kombinácia ma však nadchla a splnil som si sen, hoci nejde o pretekárske, ale o sériové auto,“ hodnotí Igor Drotár Imprezu po niekoľkých mesiacoch intenzívneho spolužitia. „Vynikajúco sa ovláda, veľmi mi to ma prekvapilo, že je to auto usilovné a pokorné. No dá sa s ním aj poriadne vyšantit. Pri stlačení pedálu má človek pocit, že je v polopretekárskom aute, ale keď uberie a ide podľa predpisov, dokáže jazdiť za 5,8 litra. Môžem to potvrdiť, spotreba je úžasná. Pri chode boxer motora navyše necítim detonácie tak ako u radových dieselov.“

Igor jazdí sezónu 2010 na Škode Fabia WRC, no hovorí o nej ako o „východisku z núdze“. „Srdce ma ťahá za Subaru, ale nie sú tu žiadni prenajímatelia týchto vozidiel v pretekárskej úprave. Ja si totiž auto prenajímam od profesionálov, vrátane kompletnej prípravy a servisu. Človek sa však nesmie vzdávať a ja verím, že raz budem za Subaru jazdiť,“ konštatuje špičkový slovenský pretekár.

Imprezu 2.0 D zatiaľ používa mimo ostrých štartov. „Predajca a importér mi vyšli v ústrety, tréningové auto využívam na obhliadku tratí rely a pretekov do vrchu.“

## DO LESA I DO DIVADLA

„Najviac ma udivujú brzdy a pocit z auta, že je úplne ľahké,“ pokračuje v hodnotení. „A má ešte jednu dobrú vlastnosť: cha-

rakter. V krízovej situácii sa netvári ako vzdialený príbuzný, ktorý s tým nemá nič spoločné, ale pripojí sa a ide ju spolu s vodičom riešiť,“ zdôrazňuje pretekár.

„Dá sa s ním vybláznit na lesnej ceste či ísť v zime vďaka štvorkolke bezpečne na lyžovačku. Spĺňa nielen nároky bežného užívateľa, ale aj takého, ktorý je náročnejší a chce spojiť jazdenie aj so športovým prejavom. Nie je však hanbou prísť s takýmto autom do divadla, lebo je zároveň elegantné.“

Igor Drotár pozná japonské autá dôkladne z tratí rely. „Japonský dych cítim aj v Impreze. Keď si do nej človek sadne, hneď má pocit, že s ňou má najjazdených 20 000 kilometrov. Padne do ruky. A hneď po prvých kilometroch zistí, že sa v nej cíti ako





koch. Vždy sme trvali na pneumatikách, na ktorých jazdíme rely, pričom auto je nastavené ako na asfaltovú rýchlostnú skúšku. Napriek tomu aj dnes vieme porážať tých najväčších špecialistov.”

### ZA VŠETKO SA PLATÍ

Ako sa dá stihnúť kalendár, nabitý pretekmi? „V tomto roku máme 42 podujatí, čo znamená 42 plných víkendov z 52. Takže preteky, zbalit' veci, preteky, potom domov, vymeniť veci a zase na preteky. Ale ak to človeka baví, robí to s ľahkosťou.”

Rodina a priatelia Igora Drotára spočiatku odhovrali s tým, že ide o nebezpečný šport. „No za tých 37 rokov vznikol taký stav, že keď som náhodou doma, všetci sú prekvapení: a čo ty nemáš preteky?”

Finančne náročný šport, aký je rely či preteky do vrchu, sa nedá zvládnuť bez finančných partnerov. Igor má v súčasnosti sponzora, ktorý je s jeho výkonnosťou maximálne spokojný. „Je to darček od nášho športového pánbožka. Podporujú ma aj moji celoživotní priatelia, ktorí sú dnes úspešnými podnikateľmi. Nedá sa povedať, že by som mal príjmy ako futbalisti, no ja peniaze potrebujem na naplnenie svojich potrieb. Tou najdrahšou je jazdiť a robiť dobré výsledky. A to je zaplatené. Život okolo je taký normálny. Baví ma robiť ľuďom radosť, dáva mi to energiu a silu. Verím, že ešte pár rokov budeme aj s mojím spolujazdcom Vladom Bánocim čeriť vody.”

Napriek 37 rokom za volantom pretekárskych áut Igor stále tvrdo trénuje. „Za všetko v živote sa musí platiť, a za každým športovým úspechom je obrovská energia. Výnimčnosť sa totiž od priemeru líši v detailoch. To, že je veľa povolaných, ale málo vyvolených, platí aj v športe. Veď každý z nás šoféruje a môže byť pretekárom. No na poslednú sekundu, ktorá vás delí od rýchlejšieho jazdca, treba niekedy celý život. O to viac to človeka baví. Čo sa rodí ľahko a rýchlo, nemá žiadnu hodnotu. Čo je dobré, to sa rodí dlho. A v živote nie je nič zadarmo. Za všetko sa musí platiť – či takou alebo onakou formou, či dnes alebo neskôr,” dodáva Igor Drotár.

Za športové úspechy platí Igor Drotár tým, že je málo s rodinou a priateľmi. V tomto roku prežil na pretekoch 42 víkendov.

doma. Auto je poslušné, pokorné, ale dynamické. Mám rád kone a rád si na nich zajazdim, a Impreza mi pripadá ako kôň, ktorý vie potiahnuť ťažký voz, ale aj elegantný koč. Dá sa na ňom zajazdiť parkúr alebo dostih, je to auto s dušou, ako každý kôň, je živý tvor. Je charakterné a dobré.”

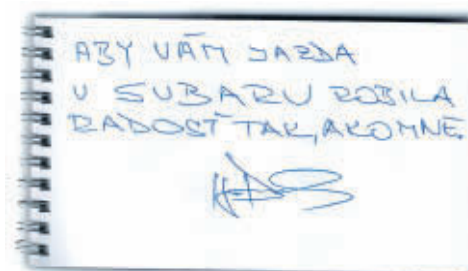
### KOPCE NAJSKÔR Z RECESIE

Vodičské umenie Igora Drotára sme si vychutnali i priamo v uliciach jeho rodného mesta. „Narodil som sa v Prešove a som rád, že tu žijem,” hovorí. „Sú tu dobrí ľudia a ja ich mám rád. Netvária sa, že by chceli byť najlepší, napriek tomu sa vedia v živote presadiť. Pochádzajú odtiaľto známi speváci i iní umelci. Prešov by som nemenil za žiadne iné mesto.” Prešovský lokálpatriot je jedným z najpovolanějších znalcov áut - veď preteká už 37 rokov. Rekapitulácia kariéry by vyšla na poriadne hrubú knihu. Od začiatkov na Žiguli cez tituly absolútneho majstra Slovenska, reprezentanta Československa až po majstra Európy.

Pôvodný špecialista na rely jazdí už štyri sezóny aj preteky do vrchu. „Kopce som začal jazdiť preto, že som potreboval testovať autá, v ktorých som veľa nesedel. Zbral som ich iba ako test na rely. Vždy sa mi však nejako podarilo vyhrať a získať titul majstra Slovenska,” hovorí s úsmevom. „Dnes sa už nedá povedať, že len testujeme, ale neskĺzli sme k tomu, aby sme pripravovali autá špeciálne na kopce – aby boli ľahké a jazdili na slic-



Igor Drotár miluje kone. Aj Impreza je podľa neho ako kôň. Je to auto s dušou, je ako živý tvor, hovorí o svojom naftovom tátošovi.





# Subaru family drive

Foto: Peter Krč

**V krásnom prostredí Kysúc sa v posledný septembrový víkend stretli zástupcovia značky Subaru a jej zákazníci, aby v nádhernej horskej prírode prežili dva príjemné dni, spojené s testovaním horúcich novinek.**

**H**oci jeseň roku 2010 nám v pamäti zostane ako poriadne upršané a chladné ročné obdobie, Kysuce počas Subaru Family Drive pôsobili ako vystrihnuté z iného sveta. Čistá obloha, slnko a príjemne svieži vzduch vítali pozvaných hostí, aby si spolu s rodinami užili víkend, spájajúci adrenalín a relax.

#### **FAMILY DRIVE**

Ako prvý chod pestrého menu sa podávali jazdy na najnovších modeloch: premiéru si vychutnala Impreza XV, lákajúca svojím svalnatým vzhľadom. Dynamickým testovaním prešli aj nový diesellový Outback, Outback CVT či Legacy Sedan Diesel.



Kľukaté úzke cesty v doline, smerujúcej k obci Horný a Dolný Vadičov, umožnili naplno vyskúšať jazdné vlastnosti áut. Krátko po otvorení jazdného koridoru sa do akcie aktívne za-

pojila miestna polícia. Účastníci Family Drive kontrovali jazdou v medziach zákona, takže všetko prebehlo absolútne hladko a bez akýchkoľvek problémov.

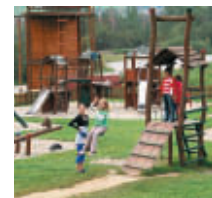
### FAMILY FLIGHT

Jazda na skvelých autách umožnila oddýchnuť mysl, telo dostalo svoju dávku relaxácie vo wellness centre Horského hotela Vadičov. Na večernom brífingu mohli všetci účastníci absorbovať informácie o úspechoch Subaru v rámci predaja nových vozidiel. Značka dokázala aj pri prepade trhu rásť a za prvých osem mesiacov roka zvýšila predaj o viac ako o tretinu. A to pri



porovnaní s vlaňajškom, kedy napriek kríze takisto zaznamenala stúpajúci záujem zákazníkov.

Aj druhý deň patrilo testovacím jazdám, no skôr by sa preň hodil názov Family Flight. Známy priaznivec Subaru, relý jazdec Honza Štěpánek totiž na akciu dorazil za ohlušujúceho hrmotu rotorov svojho vrtuľníka, v ktorom potom tesne nad vrcholcami stromov previezol na všetko odhodlaných odvážlivcov. Útla presklená kabína dvojmiestneho lietajúceho stroja totiž nevyzerala ako bezpečné útočisko, no pilot špeciálov relý ukázal svoje majstrovstvo aj za kniplotom helikoptéry. Pasážieri, ktorí nastupovali s nie príliš presvedčivým výrazom tváre, po lete prejavovali obrovské nadšenie zo zážitku na celý život. Recept adrenalin-relax-adrenalin v podaní Subaru sa teda osvedčil minimálne na sto desať percent.



Kým dospelí jazdili, o skvelú zábavu detí sa starali animátorky. Celú akciu pripravil tím importéra Subaru, relý jazdec Honza Štěpánek prispel k adrenalinovej zábave za kniplotom svojho vrtuľníka Robinson. Možnosť letieť rýchlosťou takmer 200 km/h tesne nad vrcholcami stromov bola zážitkom na celý život.



# Na zimu

Život so Subaru je rýchly, leto bolo krátke a opäť prichádza zima. Čakajú nás síce šmyklavé a zasnežené cesty, s nimi si však permanentný pohon všetkých kolies poradí. O to viac si možno vychutnať radosť z lyžovačiek či iných zimných aktivít. K tomu,

aby bola preprava za prácou či odpočinkom naozaj bez starostí, prispieje celý rad značkových doplnkov, ktoré uľahčia prevoz lyží i menšej či väčšej batožiny, udržia interiér v čistote a ochránia karosériu pred drobnými zimnými úrazmi.

## PRÍSLUŠENSTVO PRE SUBARU LEGACY A OUTBACK



Vrchná ochrana nárazníka



Multimediálny port



Ochrana prednej kapoty



Sieťový program (viacero verzií)



Navigačný systém obsahujúci DVD, Bluetooth, prípojky na iPod a USB



Ochrana predného nárazníka



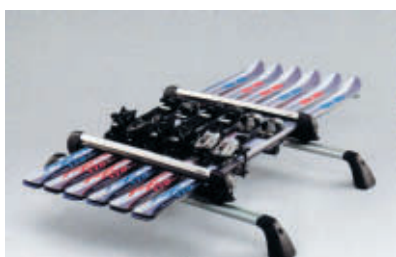
Ochrana zadného nárazníka



Ochrana rohov nárazníka



Vyklápatelná ochrana batožinového priestoru



Strešný nosič s držiakom na lyže



Predné a zadné parkovacie senzory



Ťažné zariadenie

# pripravení!

## PRÍSLUŠENSTVO PRE SUBARU FORESTER



Ochrana zadného nárazníka



Bočné ochranné lišty



Ochrana predného nárazníka



Hliníkový strešný nosič



Krátky strešný box, 380 litrov



Dlhý strešný box, 430 litrov



Ochrana batožinového priestoru



Vysoká ochrana batožinového priestoru



Sieťový program bočný (viacero verzií)



Sieťový program zadný (viacero verzií)



Bluetooth hands-free súprava



Dažďový senzor



Ťažné zariadenie

# Cenník vozidiel Subaru

## Justy

	výkon kW	koní HP	Spotreba l/100km	zrýchlenie 0-100km	Cena v € s DPH	Cena v € bez DPH
1.0 M/T Justy	51	69	5	13,9	<b>11 990</b>	10 075,63
Exclusive Paket					<b>1 490</b>	1 252,1

## Impreza

	výkon kW	koní HP	Spotreba l/100km	zrýchlenie 0-100km	Cena v € s DPH	Cena v € bez DPH
1.5 M/T Classic	79	107	7,5	14	<b>17 990</b>	15 117,65
1.5 M/T Comfort	79	107	7,5	14	<b>19 990</b>	16 798,32
2.0 M/T Diesel Classic low	80	109	5,7	11	<b>24 490</b>	20 579,83
2.0 M/T Diesel Classic	110	150	5,8	8,6	<b>24 990</b>	21 000,00
2.0 M/T Diesel Sport	110	150	5,8	8,6	<b>27 990</b>	23 521,00
2.0 M/T Diesel XV	110	150	5,8	8,6	<b>26 990</b>	22 680,67
2.0 M/T Comfort	110	150	8,4	9,6	<b>24 990</b>	21 000,00
2.0 A/T Comfort	110	150	8,2	11,6	<b>26 990</b>	22 680,67
Dynamic Paket					<b>1 700</b>	1 428,57

## WRX STI

	výkon kW	koní HP	Spotreba l/100km	zrýchlenie 0-100km	Cena v € s DPH	Cena v € bez DPH
2.5 WRX STI	221	300	10,5	5,2	<b>45 990</b>	36 647,06
Zadný spojler					<b>1 290</b>	1 084,03

## Forester

	výkon kW	koní HP	Spotreba l/100km	zrýchlenie 0-100km	Cena v € s DPH	Cena v € bez DPH
2.0 X Diesel M/T Classic	108	148	6,3	10,4	<b>29 990</b>	25 201,68
2.0 XS Diesel M/T Comfort	108	148	6,4	10,4	<b>33 990</b>	28 563,03
2.0 X M/T Classic XR	110	150	8,4	11	<b>27 990</b>	23 521,00
2.0 XS M/T Comfort	110	150	8,4	11	<b>29 990</b>	25 201,68
2.0 XS A/T Comfort	110	150	8,4	12,7	<b>31 990</b>	26 882,35
Country Paket					<b>2 400</b>	2 016,81

## Legacy

	výkon kW	koní HP	Spotreba l/100km	zrýchlenie 0-100km	Cena v € s DPH	Cena v € bez DPH
Legacy 2.0 Diesel Limousine Sport VC	110	150	6,3	9,3	<b>34 990</b>	29 403,36
Legacy 2.0 Diesel Limousine Sport VA	110	150	6,3	9,3	<b>33 490</b>	28 142,86
Legacy 2.0 i T.W. 6MT VA	110	150	8,6	9,8	<b>31 990</b>	26 882,35
Legacy 2.0 i T.W. CVT VA	110	150	11,3	8,1	<b>33 990</b>	28 563,03
Legacy 2.0 Diesel T.W. Classic AB	110	150	6,3	9,3	<b>30 990</b>	26 042,02
Legacy 2.0 Diesel T.W. Comfort VA	110	150	6,1	9,6	<b>33 990</b>	28 563,03
Legacy 2.0 Diesel T. W. Sport VA	110	150	6,4	9,6	<b>34 990</b>	29 403,36
Legacy 2.0 Diesel T. W. Sport VC	110	150	6,4	9,6	<b>36 490</b>	30 663,87

## Outback

	výkon kW	koní HP	Spotreba l/100km	zrýchlenie 0-100km	Cena v € s DPH	Cena v € bez DPH
Outback 2.0 Diesel 6MT VA	110	150	6,4	9,7	<b>36 990</b>	31 084,03
Outback 2.0 Diesel 6MT VC	110	150	6,4	9,7	<b>38 490</b>	32 344,54
Outback 2.5i 6MT VA	123	167	8,6	9,6	<b>37 490</b>	31 504,20
Outback 2.5i 6MT VC	123	167	8,6	9,6	<b>38 990</b>	32 764,71
Outback 2.5i CVT VA	123	167	8,4	10,4	<b>39 990</b>	33 605,04
Outback 2.5i CVT VC	123	167	8,4	10,4	<b>41 490</b>	34 865,55
Outback 3.6R 5AT YT	191	260	10	7,5	<b>49 990</b>	42 008,40
Cross Paket					<b>1 100</b>	924,37



**Príplatková výbava:** metalíza - Justy 398€ s DPH, Impreza, Forester 527€ s DPH, Legacy Outback 660€ s DPH.

Kožený interiér: 2 984€ s DPH - všetky modely - ak nie je v základnej výbave. Xenónové svetlomety: 829€ s DPH ak nie je v základnej výbave. 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.



# Predajné a servisné miesta Subaru na Slovensku

## 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@mikona.sk



## 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



## 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



## 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



## LIPTOVSKÁ ŠTIAVNICA

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

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



## PREŠOV

### VXP, s.r.o.

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



## TREŇČÍN

### Eurotip, s.r.o.

J. Derku 785  
911 01 Trenčín  
Tel.: 032/743 08 55  
Fax: 032/744 11 46  
Mobil: 0911 750 110  
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



# Lekcia japončiny

**Z Japonska k nám okrem automobilov Subaru prišla i ďalšia pochúťka. Hoci sa suši v našich končinách udomácnilo, predsa len stále nejde o každodenné jedlo.**

**A**utomobily Subaru, vyrobené v špičkovej kvalite, možno nájsť u každého autorizovaného predajcu značky. V prípade suši to až také jednoduché nie je. Na Slovensku už síce existuje niekoľko prvotriednych suši reštaurácií, viac je však takých, kde to s kvalitou surovín a tým i pripravovaného jedla príliš slávne nie je. Pri suši sú totiž alfou a omegou práve suroviny. V tomto prípade ani najlepší kuchár nedokáže vyčarovať pochúťku v najvyššej kvalite, ak nemá absolútne čerstvé ryby – tie sa totiž používajú v surovom stave. Dôležitá je aj špeciálna ryža, čerstvé riasy a, samozrejme, finesy suši majstra, ako sa nazýva šéfkuchár v tomto type reštaurácií.

## **NIGIRI? MAKI? TEMAKI?**

Suši nie je synonymom pre kúsok ryby, obalené v ryži a morskej riasy. Naopak, patrí sem niekoľko druhov jedál, líšiacich sa zložením i spôsobom úpravy.

Najznámejšími u nás sú však naozaj spomínané Maki suši. Ryba sa obalí ryžou a riasou, stočí sa do valčeka a ostrým nožom sa pokrája na kúsky. Namiesto surovej ryby môže byť použitá marinovaná, ale aj zelenina, napríklad avokádo, či špeciálne upravená štruktúra, pozostávajúca z viacerých zložiek.

Už menej známymi sú Nigiri suši. Ich zloženie je však veľmi jednoduché: ide o podlhovastý valček ryže, na ktorom je položený kúsok surovej ryby. Najčastejšie sa používa tuniak, losos a maslová ryba, ale aj chobotnica či kúsok špeciálnej japonskej omelety. Niekedy sa Nigiri preväzuje pásičkom riasy nori.

Temaki suši pripomínajú kornútok zmrzliny. Je však vytvarovaný z riasy nori a naplnený rybami či inými pochúťkami. No a Sašimi sú z hľadiska prípravy úplne najjednoduchšie: ide o niekoľko plátkov surovej ryby.

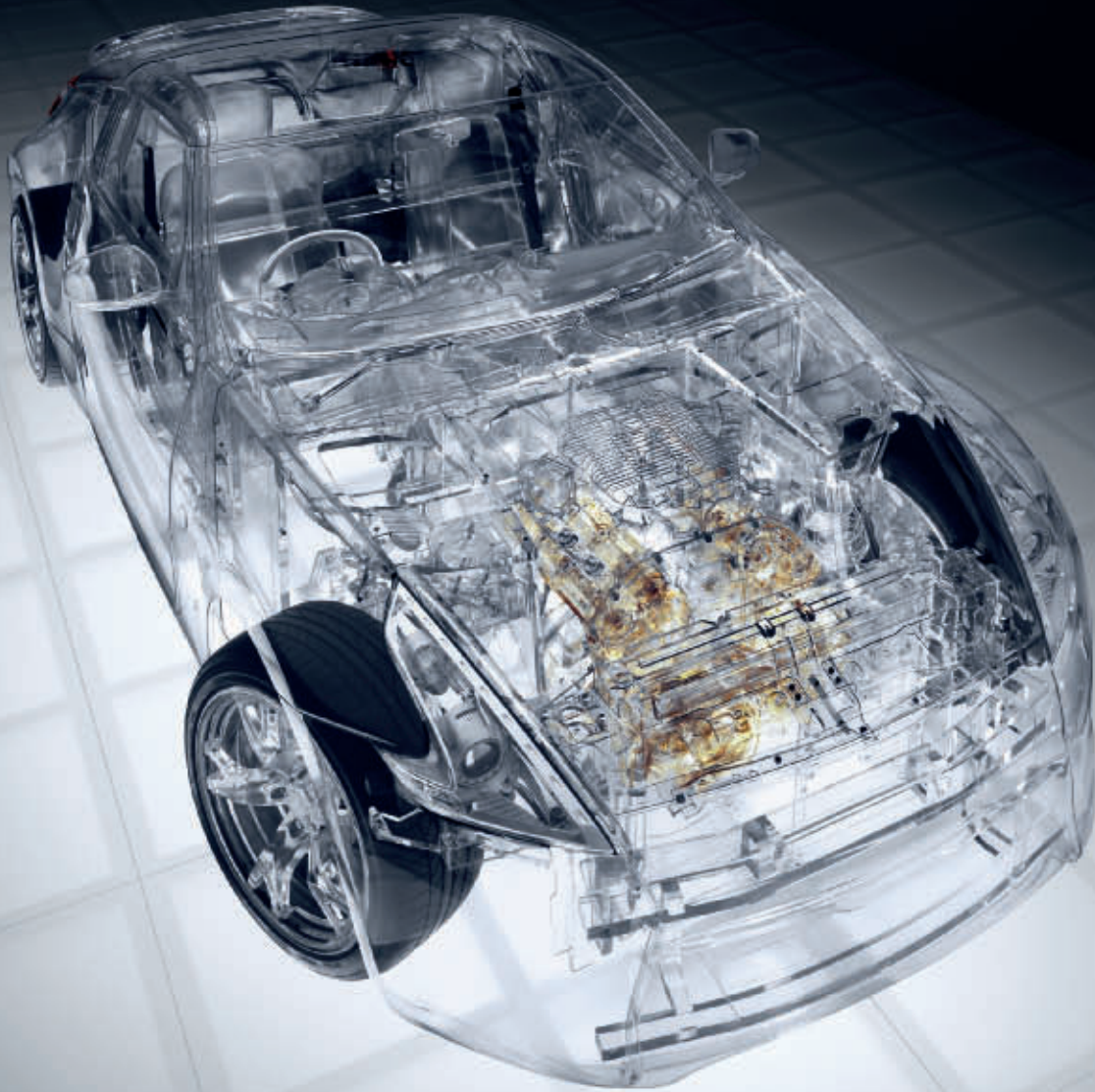
## **A EŠTE WASABI**

Wasabi je síce známy francúzsky film, no zároveň ide o špeciálnu zelenú pastu z japonského chrenu. Ten sa rozmieša v sójovej omáčke, čím jej dodá pikantnú príchuť. Omáčka slúži na

namáčanie všetkých druhov suši. A aby chutové bunky nezostali z takého množstva vnemov dezorientované, úlohu mediátora plní špeciálny ružový a poriadne pikantný zázvor. Príbor by mal pri suši zostať zabudnutý, je sa zásadne paličkami. Ak sa vám nedarí trafiť s malým sústom do úst, nevzdávajte to a trénujte. Štúdie totiž ukázali, že používanie paličiek motivuje mozgové centrum, ktoré rozhoduje o tom, kedy sa u nás prejaví demencia. Aj samotné suši je veľmi zdravé, obsahuje totiž minimum tuku a naopak množstvo minerálov a cenných výživných látok. Inšpirujte sa Japoncami, ktorí sa v plnom zdraví dožívajú viac ako sto rokov. Teda aspoň niektorí. Ak sa vám surové ryby ako súčasť vášho jedálnička zdajú odporné, skúste prekonať predsudky. A ak máte so suši zlú skúsenosť, iste je to zlou reštauráciou, či dokonca mrazenou surovinou. Suši je totiž umenie. A život je príliš krátky na to, aby sme si akýkoľvek umelecký zážitok nechali ujsť. Či už ide o suši alebo o Subaru.



# ČISTEJŠÍ MOTOR, VYŠŠÍ VÝKON, DLHŠIA ŽIVOTNOST



Vďaka unikátnej čistiacej technológii udržiava Shell Helix Ultra Váš motor v čistote a chráni ho pred usadzovaním nečistôt a kalov. Čistejší motor je podmienkou pre dosiahnutie maximálneho výkonu a dlhej životnosti.

Shell Helix Ultra - výhoda je zrejmá.



**DESIGNED TO MEET CHALLENGES**

Shell  
**HELIX**  
Motor oils





SUBARU

# NAJLEPŠIE JAZDÍ SUBARU!

**SUBARU OUTBACK AWD** narástol všetkými smermi v exteriéri aj v interiéri na moderný **CROSSOVER**, ktorému dominuje **NOVÝ DIZAJN**. Elegantné krivky karosérie dopĺňa exkluzívny interiér. Prekvapí jeho veľkorysý **VNÚTORNÝ PRIESTOR** s veľkou variabilitou a technologickými novinkami ako parkovacia kamera, audiosystém značky McIntosh, či rozhranie Blue Tooth hands free sady. Poteší aj elektricky výklopné ťažné zariadenie. Už základná výbava auta je veľmi bohatá. **SVETLÁ VÝŠKA 200 mm** predurčuje luxusný **OUTBACK** aj na jazdu v **TERÉNE**. Vďaka plochej konštrukcii motora má prekvapujúco dobrú **STABILITU**, výhodou na ceste je aj vynikajúci komfort pruženia. Dokonalé jazdné vlastnosti každého **SUBARU** zabezpečuje najdômyselnejší pohon 4x4 – **SYMETRICKÉ AWD**. Aj tento veľký crossover si zachováva tradičnú **DYNAMIKU**. V ponuke je niekoľko typov motorov (150 – 265 koní) s manuálnou i automatickou prevodovkou. Najzaujímavejší z nich je dvojlitrový **BOXER DIESEL** so šesťstupňovou prevodovkou a spotrebou len **6,4 l/100 km**. **NAJLEPŠIE JAZDÍ SUBARU!**

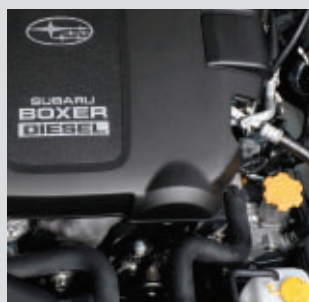
# 6,4 l/100 km

SUBARU BOXER DIESEL

## OUTBACK AWD



Kombinovaná spotreba: 6,4 l/100 km | Emisie 167 g/km.



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

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

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