



Martin Krekáč, spoluzakladateľ Jenewein Group a prezident Podnikateľskej aliancie Slovenska.

Legenda do krízy

Pravoverní »SUBARISTI« si len ťažko dokázali predstaviť »impru« na naftu, dnes je to realita, a realita viac než vydarená. S malou spotrebou a prijateľnou cenou *prichádza* z Japonska na naše cesty silná zbraň...

Text a foto: Dušan KNAP

Strieborný hatchback bol dokonale zahriaty na pracovnú teplotu. »Videl som ho už z diaľky,« oznamuje Martin Krekáč a obchádza stroj. »Čo je to, prosím ťa, za auto, ja som skôr pasívny šofér a dianie v segmente motoristických noviniek veľmi nesledujem,« dodáva s trochu ospravedlňujúcim úsmevom. »Vidím, že spotreba je veľmi prijateľná,« konštatuje však pri pohľade na reklamnú nálepku, ktorá prekryva veko nádrže. »To je dnes vzhľadom na problémy našej planéty viac než zodpovedné,« obchádza auto a pokračuje: »...nasávanie vzduchu na kapote, sedemnášťalcové nízkoprofilovky, stály pohon všetkých štyroch kolies, to bude ostré ná-

radie. Aj keď celkový dojem z exteriéru je skôr harmonický ako agresívny.«

AKO SA TO ŠTARTUJE?

»Vidím, že je to manuál, možno si trochu aj poskáčeme, už dlho totiž jazdím na automatoch,« konštatuje jeden zo zakladateľov slovenskej vetvy spoločností spojených pod značkou Jenewein Group. »Moje prvé a zatiaľ aj posledné auto s klasickou prevodovkou bol známy Favorit. Kúpil som si ho niekedy koncom osemdesiatych rokov minulého storočia a na ten čas to bolo prakticky to najlepšie, čo trh krajín Rady vzájomnej hospodárskej pomoci ponúkal, ak ne-

beriem do úvahy tuzexové Escorty. Teší ma, že môj, aj keď krátkodobý, návrat k manuálu ma zaviedol na palubu legendárnej »rezy«. Pozerám, že kľúč niet kam zasunúť. Aha, tu je tlačidlo Štart.« Dieselový agregát ochotne naskočil. »To je skutočne diesel? Veď ho prakticky nepočuť,« konštatuje Krekáč po prvých minútach strávených so Subaru.

Unikátna konštrukcia nízko položeného štvorvalcového agregátu prekvapuje mimoriadne kultivovaným chodom a prakticky neciteľnými vibráciami. Koncept boxer je vďaka protiľahlému uloženiu valcov bez vyvažovacieho hriadeľa. Táto konštrukcia, pre Subaru typická,

Desať otázok za 30 sekúnd

Na semafore je červená, *Martin KREKÁČ* má na odpovede málo času.



- benzín alebo nafta
- kožené, alebo high-tech syntetické čalúnenie
- manuál alebo automat
- mapa alebo gps
- roadster alebo limuzína
- džez alebo klasika
- šoférovať alebo viezť sa
- diaľnica alebo serpentíny
- šesť alebo dvanásť valcov
- pohodlný alebo tvrdý športový podvozok

umožňuje posadiť motor takmer na úroveň nápravy. Tak je hmota pohonu nižšie k povrchu a ťažisko je v porovnaní s klasickým konceptom oveľa nižšie, čo má zásadný vplyv na jazdné vlastnosti.

PREBÚDZANIE VÁŠNÍ

Po prvých opatrných metroch sa Krekáč v Impreze udomácňuje. S chlapčenskou radosťou podraduje a preháňa 150 japonských koní ulicami slovenskej metropoly. Zastavujeme sa na fotenie. »Koľko máme času?« »Prečo?«, kontrujem, »koľko chceme, ja sa neponáhľam nikam«. Vzápätí vyťahuje telefón a upravuje svoj denný program.

»Tak sa trošku povozíme,« povie len tak mimochodom a uvoľňuje si viazanku. »V garáži mám pracovnú limuzínu Mercedes CLS a rodinný Jeep. To sú však autá úplne inej kategórie. Toto Subaru je

vlastne dokonalý podvozok, tuhá karoséria a primerane výkonný, a najmä hospodárny motor, ostatné veci sú len akási nevyhnutnosť. Je to auto pre vášnivých jazdcov,« komentuje a ukrajuje kilometre diaľnice. »Tvrďší športový podvozok naozaj cítiť, ovládanie riadenia je skutočne veľmi tuhé a presné.« Tachometer je na konštantnej 130-ke, spotreba kolíše okolo šiestich litrov. »Možno by som prijal prepracovanejší interiér s ušľachtilejšími materiálmi, tie by však »impru« posunuli do iného cenového segmentu.« Cesty sú akési prázdnejšie, kamiónov je málo, kolóny prakticky nijaké, a tak je predbiehanie s novou dieselovou Imprezou hra mačky s myšou. »Aj napriek mokrej ceste sú manévry pri predbiehaní doslova radosťou.«

TAKMER AKO NA WRC

Po pol druhej hodine sa ocitáme nie-

kde pred Veľkým Krtišom. Cesta druhej triedy sa kľukatí po juhoslovenských pahorkoch. Prázdna asfaltka plná serpentín – to je rukavica hodená do ringu. Krekáč reže jednu šikanu za druhou, rozdrobený štrkový povrch na krajniciach je pre štvorkolku to pravé orechové. »Vychutnávam si aktívnu jazdu,« konštatuje šofér a častým preradením drží ostrého boxera v ideálnych otáčkach. »Stály pohon všetkých kolies naozaj cítiť, pôvodne, ešte v meste, sa mi zdala jemne nedotáčavá, avšak bol to len prvý pocit. Auto naozaj ide tam, kam prikazuje volant, všetky povely vodiča nekompromisne prijíma. »Aj keď nie som človek s benzínom v žilách, ľahké, pomerne výkonné a športovo nastavené Subaru vo mne prebudilo vášeň z jazdy. Asi by som však privítal ostrejšie nastavené brzdy.«

vodič:

Mgr. Martin Krekáč

Vek: 47

Prvé auto: Škoda 136 L Favorit

Auto snov: Jaguár veterán

Hoby: chata

Štýl jazdy: pokojná



auto:

SUBARU IMPREZA 2,0 D Sport

motor: štvorvalcový dieselový DOHC boxer, 1 998 cm³

výkon: 150k/110 kW pri 3 600 ot./min.

spotreba: 6,8, 5,2, 5,8 l/100 km (v meste, mimo, kombinovaná)

zrýchlenie 0 – 100 km/hod.: 8,6 s

max. rýchlosť: 205 km/hod.

cena testovaného auta: 27 990 eur/843 226,74 Sk