

Think. Feel. Drive.



jaro/léto 2006

SUBARU MAGAZÍN

časopis pro příznivce značky



B5-TPH



✦ Forester story: cesta k úspěchu

✦ B5-TPH - šifra budoucnosti

✦ Sheryl Crow zpívá pro Tribecu



Vážení a milí příznivci značky Subaru,

jsem neobyčejně rád, že první letošní číslo Subaru magazínu mohou začít skvělou bilancí: vloni jsme na zdejší trh prodali rekordních 758 nových SUBARU: 143 vozů Legacy, 204 Outbacků, 330 Foresterů a 81 Imprez. Rekord prodeje v České republice odpovídá rostoucí oblibě i výkonnosti značky Subaru v celém světě. Svědčí o tom nejen nedávná oslava výroby miliontého exempláře modelu Forester, ale především opakované triumfy v respektované anketě TÜV Autoreport. Na dvoustraně, kterou jejím letošním výsledkům věnujeme, si můžete ověřit, že vítězství v nejsledovanější třídě vozů do 3 let stáří a čelná umístění ve všech dalších kategoriích svědčí o mimořádných technických kvalitách a spolehlivosti Subaru. Naše loňské rozhodnutí veřejně demonstrovat kvality vozů Subaru v Mezinárodním mistrovství České republiky v rally se zúročilo nejen ve vítězství posádky Štajf-Černoch v červencové Bohemia rally i v radost na konci sezóny z celkového 3.místa v Evropském poháru východ. Do letošního roku odstartovala tedy posádka teamu Subaru ČR – Deník Blesk s prioritou FIA B a na mezinárodních podnicích bude mít na kombinézách emblémy reprezentantů České republiky. Jsme rádi, že naší posádce byla nabídnuta reprezentační smlouva a s potěšením vnímáme i její první letošní úspěchy na Janner Rally v Rakousku, na domácí Rally Šumava i na slovenské Matador Rally Tatry jako další potvrzení kvalit nejen vozů, ale i ducha

Subaru. Možná i díky tomuto projektu a hlavně díky spoustě dobře odvedené práce všech zúčastněných, nám také byla nabídnuta exkluzivní spolupráce se sportovní odnoží Subaru – společností STI – na dodávkách závodních speciálů do středoevropského regionu, což je pro nás velkou ctí.

Duch Subaru žene vpřed nejen naši závodní posádku, ale všechny, kteří u nás patří do velké rodiny Subaru. Naši smluvní partneři hledají stále nové cesty, jak svým zákazníkům a obdivovatelům vozů s šesti hvězdami vyjít vstříc. Budují nové prodejny a servisní zázemí, pořádají bezpočet akcí pro své klienty a nabízejí i vám testovací jízdy, zejména s dvěma modely, právě zařazenými do akční nabídky: Forester 2,0X Active Letní Naladění, kdy díky kombinaci bonusu Economy se sadou doplňků získáváte výhodu 85 043,- Kč a Legacy 2,0R Kombi Edition, která vychází z Legacy kombi 2,0I Active, a v omezené edici nabízí zvláštní výbavu, která zákazníkovi přinese výhodu 87 000 Kč! Za novou kvalitou jsme se rozhodli vykročit i se Subaru magazínem. Jak jste si jistě všimli, nabízíme vám tentokrát lepší polygrafickou kvalitu, nový grafický design a dalších osm stran navíc.

Potěšilo by nás, kdybyste se rozhodli nám napsat své hodnocení nové podoby našeho časopisu a připojili i vlastní návrhy, o čem byste si rádi v podzimním Subaru magazínu příště přečetli.

Určitě Vám stejně jako v tomto čísle připravíme zajímavou dvoustranu o některém z fenoménů japonské kultury, výběr z novinářských testů vozů Subaru a rozhovor s některou ze slavných osobností, které v nich jezdí. A jistě se těšíte stejně jako já na podzimní prezentaci našeho skvělého SUV B9 Tribeca, který byl společně s konceptem hybridního vozu B5 magnetem našeho stánku na letošním Autosalonu v Ženevě. B Pětka se na vás usmívá na obálce dnešního čísla a její označení B 5 - TPH právem prezentujeme jako šifru budoucnosti. B Devítka budete na podzim moci obdivovat nejen v našem magazínu, ale už také v našich showroomech.

Příjemné chvíle nad novým magazínem a krásné jaro s létem přeje

Váš Petr Neuman
ředitel SUBARU ČR, s. r. o.



STRANA 16 Forester story

Cesta úspěchu

Letos sjel z výrobních pásů miliónový exemplář modelu Subaru Forester. Historii jeho cesty k úspěchu připomínáme na prostřední dvoustraně, aktuální triumf v anketě TUV na stranách 4-5



STRANA 8 Země původu

Ženy s bílou maskou

Život gejš a jejich povolání jsou opředeny mnoha mýty – na pravou míru je ve svém článku pro Subaru magazín uvádí Lubomír Černota, úspěšný fotograf a znalec Japonska



STRANA 10 Jezdí v Subaru

Láska na první pohled

„Řídl jsem v životě hodně aut, ale musím říci, že Impreza 06 je nejlepší. Má fantastický točivý moment, plastický motor a cenová relace, ve které se prodává, je naprostou světovou špičkou,“ říká o Impreze 2006 v rozhovoru, příznačně nazvaném Láska na první pohled, režisér Filip Renč.



STRANA 10

Subaru mezi špičkou rallyového šampionátu

STRANA 12

Dealerská síť live

STRANA 20

O jeden mýtus méně

STRANA 21

Australská naděje



Akční nabídky Subaru



LEGACY 2,0R KOMBI EDITION
Omezená edice 50 vozů se zvláštní výbavou, která vychází z Legacy kombi 2,0i Active, a má navíc v hodnotě 142 000 Kč: tmavý kožený interiér, elektrické ovládaní sedadla řidiče, střešní panoramatické okno, dešťový senzor, parkovací asistent, látkové koberečky, osvětlené logo Subaru v práhu, ozdobnou chromovou lištu 5. dveří, chromovou ochranu prahu 5. dveří. Cena modelu Edition II. s M/T činí 844 800 Kč vč DPH, s A/T je to 899 800 Kč vč DPH. Příplatek k verzi Active je tedy 55 000 Kč (844 800–789 800), výbava má hodnotu 142 000, zákazníkova výhoda je tedy 87 000 Kč!



FORESTER 2,0X ACTIVE LETNÍ PACKET

Kombinace bonusu Economy 40 000 Kč se sadou doplňků (hliníková kola, zámky kol, textilní koberce Premium, vana do kufuru, příčnický na střechu, ochrana nákladové hrany, přední mlhovky). Zákazník tedy získává výhodu na tento model 85 043 Kč!

Pro SUBARU ČR, spol. s r. o. Pekařská 5, 155 00 Praha 5 vydává **OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství**, Mistrínská 394, 155 21 Praha-Zličín.

• subarumagazin@subaru.cz • Editor: PhDr. Otakar ŠTAJF • **Autorská a odborná spolupráce:** Lubomír Černota, Marek Felt, Erich Handl, Josef Louda, Jaromír Kvičala, Lukáš Průdek, Petra Škrabáková, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Dan Rozkol, Hanuš Trykar, Milana Vůjtěchová, Lukáš Vrkoč • **Grafická úprava:** Tomáš Milsimer • **Tisk:** Tiskárna Libertas a. s., Drtinova 10, Praha 5 • Číslo vyšlo 25. 5. 2005 • Neprodejně • Registrační číslo MK ČR E 15 223 ISSN 1214-066X

Forester nejspolehlivějším autem roku!

„Takhle vypadají vítězové!“
Slova chvály od pramene, která
vždycky zahřejí. Analytici
z Technischer Überwachungs-
Verein (TÜV) se nebáli honosně
počastovat Subaru Forester,
který se stal nejspolehlivějším
autem roku právě v německé
obdobě u nás známých Stanic
technické kontroly.

Forester je třetím vozem Subaru, kterému se podařilo prestižní ocenění získat. Již před ním se výrobce mohl radovat z primátu Legacy v roce 1999 a Justy o dvě léta později. TÜV Auto-Report 2006 jen potvrdil postavení vozů značky Subaru a navázal na důkazy vysokých standardů a spolehlivosti japonských aut se šesti hvězdičkami ve znaku. Zdá se tedy, že rok 2006 může být opravdu úspěšný.

Pouze tři procenta 2-3 roky starých vozů Subaru Forester měla vážnější závady, což dokazuje, že tento model je spolehlivější než konkurenční automobily. Při první velké prohlídce, kterou provedli v TÜV po zákonem vyžadovaných třech letech, se u 78,7 procent ze všech Foresterů neprojevily žádné závady!

Vítězná druhá generace Subaru Forester, jednoho z lídrů kategorie SUV, spojuje to nejlepší ze dvou zcela odlišných světů: zajímavou průchodnost terénem a vynikající jízdní vlastnosti na silnicích. K tomu všemu nabízí značnou variabilitu, vysokou míru bezpečnosti a samozřejmě i komfort a výkonnost. A navíc se teď může chlubit vítězstvím v hodnocení spolehlivosti TÜV Auto Report 2006. Není to krásná vize? Není to krásná vize?

Ostatní modely Subaru si také ve všech testovaných kategoriích, rozdělených podle stáří automobilu, nevedly špatně, přestože se na ty nejpřednější příčky nedostaly. Umístění v elitní patnáctce však v obrovské konkurenci vozů z celého světa lze považovat za úspěch. Například Legacy a dvě sedmá a jedno šesté místo (2-3 roky, 8-9, resp. 10-11 let stará) s poruchovostí vysoko nad průměrem dané třídy. To samé platí i u dalších testovaných modelů v různých letech, a tak je zřejmé, že zákazník Subaru koupí kteréhokoliv, i ojetého, vozu rozhodně neprohloupí a dostane se mu spolehlivosti, kterou žádá.



V nejlépe sledované kategorii 2-3 roky starých vozů zvítězilo Subaru Forester. Pouhá tři procenta zástupců tohoto modelu měla vážnější závady



Subaru Legacy se vešlo ve čtyřech kategoriích mezi deset nejspolehlivějších



Jak testy probíhají?

Testy úřadu pro bezpečnostní standardy probíhají každoročně a jejich statistiky vyplývají z informací získaných z technických kontrol po celém Německu. Zpráva TÜV Auto-Report 2006 vyhodnocuje 7,6 milionu velkých prohlídek u 200 různých modelů automobilů ve stáří od tří do jedenácti let.

Výsledky se shromažďují po dobu jednoho roku, v aktuálním případě od léta 2004 do léta 2005. Každý automobil je na technické prohlídce zkontrolován na sto místech, z nichž 18 se označuje jako stěžejní. Například brzdy, u nichž se hodnotí jak účinnost, tak i funkční součásti. Důraz je kladen na korozi karoserie, výfuku a některých podvozkových součástí. Velmi sledovanou kategorií jsou i nápravy a osvětlení. Měří se i exhalace.

Po prohlídce je vozidlo zařazeno do jedné ze čtyř skupin: 1. bez závad, 2. s lehkými poruchami, 3. s těžkými poruchami, jež se mohou stát nebezpečnými v kritických situacích a 4. se závadami, je tak závažný, že neumožňují pustit vozidlo do provozu. Poslední třída je okamžitě odebrán technický průkaz, třetí skupina může vyjet na silnici po technické, až závadu odstraní. A právě tato kategorie je zahrnuta do hodnocení. Tabulky ukazují procentuální hodnotu všech vozů, které prošly testy spolehlivosti podmíněně. Od každého modelu se muselo navíc ke kontrole dostavit pět set automobilů, aby mohl být začleněn do této vysoce ceněné analýzy.



• Stáří 2-3 roky	
průměrná závadovost	6,6 %
1. Subaru Forester	3,0 %
2. Mazda Demio	3,4 %
Toyota Yaris	3,4 %
4. Porsche 911	3,5 %
Toyota Corolla	3,5 %
⋮	
7. Subaru Legacy	3,8 %
• Stáří 4-5 let	
průměrná závadovost	11,2 %
1. Mercedes SL	4,1 %
2. Porsche Boxster	4,4 %
3. Mazda MX-5	4,8 %
4. Audi A2	4,9 %
5. Mazda Demio	5,3 %
⋮	
11. Subaru Forester	6,2 %
13. Subaru Legacy	6,7 %
• Stáří 6-7 let	
průměrná závadovost	17,2 %
1. Porsche Boxster	5,8 %
1. Porsche 911	5,8 %
3. Toyota Corolla	7,1 %
4. Mercedes SLK	7,2 %
4. Toyota RAV4	7,2 %
⋮	
9. Subaru Legacy	8,6 %
9. Subaru Forester	8,6 %
• Stáří 8-9 let	
průměrná závadovost	22,7 %
1. Porsche 911	6,5 %
2. Mercedes SL	7,7 %
3. Toyota RAV4	8,4 %
4. Toyota Starlet	8,8 %
5. Toyota Corolla	10,0 %
⋮	
7. Subaru Legacy	12,2 %
• Stáří 10-11 let	
průměrná závadovost	27,6 %
1. Porsche 911	8,7 %
2. Mercedes SL	9,4 %
3. Mercedes S	14,2 %
4. Mazda MX-5	14,6 %
5. Toyota Corolla	15,1 %
6. Subaru Legacy	15,8 %

Subaru mezi špičkou rallyového šampionátu

S novým rokem 2006 přibyly pro Rally team Subaru ČR – deník Blesk i nové úkoly. Po úspěšné loňské „zkušební“ sezóně není důvod bránit se vyšším cílům, zavazující jsou i zápis Vojtěcha Štajfa na seznam prioritních jezdců mezinárodní automobilové federace FIA a podepsání české reprezentační smlouvy.



Pojďme se však ještě vzpomínkou vrátit k závěru loňské sezóny, který byl ve znamení Pražského rallyesprintu. Ten je každoročně velikou šou, předvádějící krásný sport jménem rallye mnoha známým osobnostem. Vojtěch Štajf pro tento speciální závod vyměnil svého stálého spolujezdce za generálního ředitele společnosti Ringier ČR, vydavatele deníku Blesk, Ing. Tomáše Böhma, jemuž chtěl takto poděkovat za celoroční podporu společnosti Ringier ČR. Startovní číslo 13 ale posádce štěstí nepřineslo a bílomodrý vůz Subaru skončil po efektním průjezdu jedné ze zatáček stát smutně u trati s kolem ulomeným o obrubník. Novopečený spolujezdec ing. Tomáš Böhme přesto nebyl smutný: „Naše vydavatelství motoristickému sportu fandí a proto jsem rád využil nabídky stát se v tomto závodě navigátorem Vojtěcha Štajfa. Svezení zejména na divácky obleženém strahovském okruhu se mi moc líbilo a i když jsme cílovou rampu nespátřili, není můj zážitek z jízdy o nic menší, vždyť i odstoupení k tomuto sportu patří.“

V roce 2006 s prioritou FIA B

Úspěchy sezóny minulé byly již v prvních dnech nového roku zaslouženě odměněny. Vojtěch Štajf se dostal na seznam prioritních



jezdců FIA, což hned při první soutěži sezóny znamenalo posun ve startovním pořadí mezi největší hvězdy. Tak jako v minulých letech, i tentokrát začal seriál Mezinárodního mistrovství ČR lednovou rakouskou Jänner rallye. Po důkladné zimní přípravě vozu tak zaburácel nezaměnitelný zvuk motoru Subaru v překrásné sněhové kulise. Pilot týmu Subaru ČR – deník Blesk se svými ambicemi před startem netajil: „Před letošní sezónou jsme investovali nejen do zázemí týmu, když jsme pořídili nový doprovodný truck, ale také do naší Imprezy. Chceme ukázat, že náš vůz patří mezi nejlepší ve startovním poli, podařilo se nám u něj i najít vhodné nastavení tlumičů a diferenciálů pro podmínky, které nás na Jänner rallye čekají – výsledek ale bude pochopitelně hodně záviset i na míře závodnického štěstíčka, které se od nás loni často odvracelo.“ Předchozí důkladné testování na sněhu se pak projevilo tím, že na náročnou třetí rychlostní zkoušku zajeli Vojta s Jiřím dokonce třetí nejrychlejší čas absolutně za světem protřelými



Na začátku května podepsali Vojtěch Štajf a generální sekretář FAS Autoklubu ČR Radovan Novák (vpravo) smlouvu o státní reprezentaci. Štajf s Černochem tak budou startovat v barvách „Czech national Subaru teamu“ v závodech Evropského poháru.

domácími hvězdami Baumschlagerem a Mörtlem, z nichž první jmenovaný měl k dispozici více upravený vůz skupiny A. Do konce páteční etapy pak pražský jezdec výrazně zvýšil náskok na své české soupeře a patřila mu po ní vynikající bronzová příčka hodnocení Mezinárodního mistrovství ČR. „Létající novinář“ Vojtěch Štajf pak svou pozici takticky uhájil i ve druhé etapě a stal se na soutěži nejlépe bodujícím českým závodníkem. „Celý závod se pro nás proměnil ve velký úspěch. Na rozdíl od mnoha ostatních jsem dokázal udržet vůz na cestě a také dosahované časy byly velmi dobré. Samozřejmě na výsledku mají obrovskou zásluhu i mechanici, kteří dokázali skvěle Imprezu připravit,“ pochvaloval si ve Freistadtu Vojtěch Štajf.

Šumavský finiš

O platnosti rčení, že „všechno dobré je pro něco zlé“, se Vojtěch Štajf s Jiřím Černochem přesvědčili hned na druhém podniku domácího šampionátu. Pro únorovou klatovskou soutěž měl tým Subaru ČR – deník Blesk čest nalepít na vůz startovní číslo 2, nízké startovní pořadí se ale tentokrát ukázalo být spíše nevýhodou. Klatovští pořadatelé mívají poslední dobou smůlu na počasí, tentokrát jejich snahu uspořádat zimní soutěž málem zhatila obleva, která těsně před startem Čechy postihla. Při vlastní soutěži trať tála každou minutou a vozy startující mezi prvními byly oproti těm později startujícím znevýhodněny. Když se přičetla nepovedená volba pneumatik posádky Štajf – Černoch, nebylo divu, že bílomodrý vůz Subaru Impreza Spec.C figuroval až ve druhé desítce průběžného pořadí. Ostatní soupeři s podobně nízkými startovními čísly na tom nebyli

o moc lépe. V nedělní etapě ale odpadla nevýhoda „zametání“ trati, bílomodré Subaru od rána začalo útočit a pro Štajfa s Černochem vzrůstala šance na posílení postavení na špici národního šampionátu i na konečný úspěch ve Winter Cupu. To je specifický pohár vytvořený právě z lednové Jänner rallye a únorové Rallye Šumava. Drtivým finišem se prodralo až na sedmou příčku konečného pořadí Mezinárodního mistrovství ČR, když dvě rychlostní zkoušky před koncem soutěže Štajf s Černochem překonali i úřadujícího mistra republiky Václava Arazima. Úspěšnost konečného výsledku pak podtrhlo zjištění, že skvělá jízda ve druhé etapě vynesla Vojtěcha Štajfa až na post nejlepšího českého jezdce v hodnocení Winter Cupu.

Se lvíčkem na prsou

Po vynikajícím úvodu sezóny bylo jasné, že tým Subaru ČR – deník Blesk nemůže mít menší ambice, než útočit na titul absolut-



ního mistra ČR. Tento náročný úkol bude pro posádku Vojtěch Štajf – Jiří Černoch o to složitější, že se jí připlety do cesty další příjemné povinnosti. Na základě výsledků zejména minulé sezóny byla 18. dubna mezi Vojtěchem Štajfem a Federací automobilového sportu AČR podepsána reprezentační smlouva, která zavazuje pilota bílomodrého Subaru absolvovat také některé zahraniční soutěže zahrnuté do Evropského poháru – Central. V tomto seriálu se Štajf chce pokusit vylepšit loňskou bronzovou příčku a ukázat tak i cizincům barvy českého importéra značky Subaru v tom nejlepším světle.

V barvách národního týmu pak Štajf s Černochem odstartovali již na třetí soutěži MMČR Matador Rallye Tatra, která byla rovněž součástí Evropského poháru. Po skvěle vyrovnaném výkonu zde posádka českého importéra Subaru obsadila celkovou čtvrtou příčku, v produkčních vozech pak byli lepší pouze úřadující absolutní mistr ČR Václav Pech a loňský vítěz Evropského poháru – jih Bulhar Dončev na Subaru Impreza modelu 2006 z dílen britského Prodrive.

V pořadí národního šampionátu se tak Štajf jako nejlepší Čech po třech soutěžích z celkových osmi dělí o druhou příčku s německým jezdcem Gassnerem, když prozatím vede rakouský jezdec Achim Mörtl. Ten těžil ze svých velkých zkušeností na domácí soutěži i na kluzkých povrchích vůbec a zvítězil v prvních dvou závodech. Nejbližší příležitost potvrdit výkonnost i spolehlivost týmové Imprezy pak přijde na Rallye Český Krumlov koncem května a červencové Rallye Bohemia, kde bude Štajf s Černochem obhajovat loňské vítězství. ✦ text: KAREL ŠPAČEK, Media team, foto: DAN ROZKOL

Ženy s bílou maskou



Když mne vydavatel časopisu Subaru magazín kontaktoval s žádostí, abych napsal článek o některé oblasti japonské kultury, uvažoval jsem o různých námětech. Již 9 let se věnuji studiu tradičního japonského čajového obřadu, rok jsem strávil v ústředí největší školy čaje Urasenke v Kjótu, a tak se jako první nabízelo téma „čajový obřad“. Nicméně zanedlouho po tomto telefonátu přišel do českých kin film Roba Marshalla „Gejša“ podle knižní předlohy Arthura Goldeny. A téma bylo na světě.

Gejši, potažmo jejich životní styl a historie jejich povolání opředeného mýty, jsou v Japonsku mou druhou největší láskou – hned po čaji. Svět gejš je mnohem složitější, než jak je prezentován ve výše zmiňovaném filmu nebo jak by si člověk ze Západu mohl představit.

Slovo gejša znamená „umělec“ (skládá se ze znaků „gei“ – umění, a „ša“ – člověk). Tento termín se používá zejména v Tokiu, zatímco ve starém Kjótu je běžný výraz geiko, řekněme „dívče oddané umění“. Oba dva výrazy dnes označují mistryně tradičních umění a exklusivní společnosti. Kjótská geiko musí zvládnout nejen tradiční japonský výrazový tanec a hru na klasické hudební nástroje (zejména na citeru koto a třístrunný nástroj

kytarového typu zvaný šamisen), ale i čajový obřad, aranžování květin, mít přehled o poezii. A samozřejmě umět se dokonale nalíčit, oblékat složité kimono a elegantně se v něm pohybovat, duchaplně konverzovat...

Nicméně gejša či geiko stojí až na vrcholu pomyslné pyramidy – než se z rozpustilého děvčete stane uznávaná geiko musí projít několika stádii. Prvním krokem je přijetí do domu, který se stará o výchovu adeptek. Říká se mu okija („úschovna“) a jeho hlavou je žena přezdívána okásan („matka“), většinou geiko na odpočinku. Ve chvíli, kdy okija vezme děvče pod svá ochranná křídla, stává se děvče tak zvanou šikomi („učednice“). Šikomi pomáhá s veškerými domácími pracemi, ale má už také možnost navštěvovat první lekce tradičních umění. Ze šikomi se časem stává minarai, doslova „ta, jež se učí napodobováním“. Minarai si mimo tradičních umění osvojuje i praktické dovednosti, potřebné k vytvoření příjemné atmosféry na večírku se zákazníky, jako je nalévání sake – anebo třeba čištění popelníků (i to musí budoucí gejša či geiko zvládnout s grácií). Na tomto stupni se dívka také počíná seznamovat s líčením, které používají její zkušenější kolegyně. Jednoho dne si minarai konečně sama pokryje tvář bělost-



Mladičká Gejko v parku chrámu Jasaka, jenž sousedí s nejslavnější oblastí gejš Gion



Japonské turistiky v Kjótu, stylizované do podoby Maiko

ným pudrem a oblékne skvostné kimono s dlouhým splývavým pásem – a je přijata mezi maiko, „tanečnice“. V Tokiu se pro adeptky v tomto stádiu používá výrazu hangjoku, „poloviční drahokam“. Pod laskavým leč přísným dohledem onésan (doslova „starší sestry“ – zkušenější kolegyně, která se stává nové adeptce starostlivou průvodkyní a ochránkyní) vyrazí maiko poprvé tančit na večírek, a také dostává svůj první plat. Některé chudé rodiny kdysi posílaly své nadané dcery již v útlém věku do učení na geiko hlavně proto, aby si mohly předem vybrat zálohu na tento budoucí plat. Dnes se zálohy neposkytují, adeptka se pro svou budoucí dráhu musí rozhodnout sama – a musí mít za sebou povinnou školní docházku, takže jí je obvykle v okamžiku přijetí do domu nejméně 15 let. Maiko tančí na večírcích spolu s mladšími geiko, starší geiko je obvykle doprovázejí zpěvem a hrou na strunné nástroje – a zároveň bedlivě usměřňují proud zábavy. Zkušenost a profesionalita geiko spolu s krásou a naivitou maiko dodávají večírkům v tradičních čajovnách naprosto neopakovatelné kouzlo.

Vidíte-li maiko a geiko společně tančit na večírku či v divadle nebo cupítat po ulici, můžete snadno poznat která je která. Stačí si jen zapamatovat následující rozlišovací znaky:

Vlasy: Účes maiko je tvořen jejími vlastními, hustými černými vlasy. Naproti tomu geiko nosí luxusní paruku.

Líčení: Rozdíly v líčení tváře nejsou pro laika příliš zřetelné – mnohem názornější je pudrová kresba na zátylku, respektive odhaleném krku, který Japonci považují za nejsexuálnější část ženského těla. Maiko má část krku bez pudru, takže vyniká krásou její mladé pleti. Naproti tomu geiko má celý krk bílý.

Kimono: Kimono maiko je mnohem okázalejší, barevnější, má dlouhé splývavé rukávy.

Obi: Konce pásu obi, kterým se zavazuje kimono maiko, jsou dlouhé až na zem (při tanci se vlní jako větve stromu). Geiko si své pásy obi vážou běžným způsobem.

Obuv: Maiko nosí dřeváky na velmi vysokém podpatku s rolničkami po stranách. Těmto dřevákům se říká o-boko (citoslovce klapotu). Geiko nosí standardní dřeváky geta nebo pantofle zóri.

Lidé na Západě mají tendenci považovat gejši automaticky za dívky lehkých mravů či dokonce za prostitutky. Dnešní gejši, geiko ani maiko prostitutkami rozhodně nejsou. Nedá se říci, že by jejich umění zcela postrádalo sexuální aspekt – ostatně které

umění jej postrádá. Můj kamarád, japanolog Robin Heřman, říká: „Cožpak není svým způsobem sexuální už jen pohled dívky zahalené sněhobílým pudrem a jejich cudný smích?“. Toto velmi jemné pojetí sexuality by asi stěží uspokojilo chlapíky hrubého zrna, kteří vyhledávaly a vyhledávají veřejné domy v Japonsku či Evropě. Navíc sumy, které za společnost maiko a geiko platili a platí zákazníci tradičních čajoven, by za pouhé sexuální služby byly poněkud přemrštěné. Za jedinou sexuální praktiku podle Evropanových představ by mohli nezasevěčení považovat dnes již zaniklý rituál mizu-age, při němž byly adeptky v předvečer uvedení do „velkého světa“ slavnostně zbavovány panenství. O roli „obřadníka“ se údajně mnohdy mezi vlivnými muži vedly velké finanční války, které končily tím, že byl věneček maiko „vydražen“ nejvyšší nabídkce. Poněkud podceňovaný bývá fakt, že šťastný „kupec“ se většinou stal patronem, který měl právo a povinnost podporovat maiko po celou dobu, kdy se zdokonalovala v uměních. Byla-li okášan adoptivní matkou dívky, pak patron byl



Maiko během veřejné prezentace čajového obřadu ve stylu Rjūrei – v sedě na židličkách – oproti tradičnímu obřadu v kleče na rohožích

(a příležitostně dodnes – i bez sexuálního rituálu – bývá) jejím adoptivním otcem.

V době Edo (17. – 19. stol.), kdy byly sexuální služby v Japonsku na vrcholu a u každého velkoměsta rozkvétaly čtvrti rozkoše, gejši a geiko na nich měly kvantitativně jen nepatrný podíl. Jakousi spojnicí mezi světem gejši a čtvrtěmi rozkoše tvořili snad jen exklusivní kurtizány oiran z tokijské Jošiwary a tajjú z kjótské Šimabary, známé z populárních dřevorezů. Leckdo si jistě vybaví výjevy, kdy měšťané v Edu (dnešním Tokiu) s němým úžasem sledují procesí půvabných oiran obklopených suitou „družiček“, jejich účesy s dlouhými exotickými jehlicemi a skvostná kimona s pásem uvázaným vepředu – údajně proto, aby se snáze rozvazoval a opět zavazoval. Když byla po válce v Japonsku postavena prostituce mimo zákon, slavné kurtizány vymizely, geiko a maiko však počaly zažívat nový boom. Na autentický večírek s maiko a geiko se asi dostanete jen stěží – k tomu potřebujete jednak doporučení spolehlivého stálého zákazníka, jemuž čajovna za vaši návštěvu vyfakturuje astronomickou částku, a jednak patřičnou průpravu a noblesu. I dnes ale máte velkou šanci, že v některé ze starých čtvrtí tradičních čajoven alespoň zahlédnete mihnout se běloskvoucí tvář a zaslechnete neopakovatelné klapání dřeváků o-kobo

➤ LUBOMÍR ČERNOTA

LUBOMÍR ČERNOTA

Profesionální fotograf (specializující se především na Japonsko), student a učitel čaje. Místopředseda české pobočky japonské čajové školy Urasenke. Dlouholetý člen Česko-japonské společnosti. Už během studií na střední škole se zaměřením – výroba nábytku se začal zajímat o vše japonské, především pak gejši a čajový obřad. Studoval kaligrafii, výrobu japonské keramiky, po šesti letech studia čaje v ČR odjel do Kjóta, kde rok studoval čajový obřad a fotil gejši. Má za sebou několik televizních pořadů, výstav a publikuje v našich i zahraničních časopisech, prezentuje a přednáší o čajovém obřadu, nedávno např. při sérii akcí Česko-japonské společnosti, zaměřených na prezentaci japonské kultury v českých školách. Fotí fotoaparátem japonské značky Pentax. Ukázkou prací lze shlédnout na <http://japanphoto.wz.cz>





Láska na první pohled

„Auta miluji už od malička,“ tvrdí režisér Filip Renč. Jeho vášeň navíc potvrzuje fakt, že několik let jezdil okruhové závody a nyní pro potřeby firmy pořídil již druhý vůz Subaru se sportovním zaměřením – Impreza STI, modelový rok 2006. A nutno dodat, že je s novým automobilem od společnosti Emil Frey naprosto spokojen.



Co pro vás znamená auto?

Je pro mě napůl kancelář a přemisťovací mašinou z bodu A do bodu B. Celkově jej ale považuji za víc, než jen převozníka mého těla. Spíš je pro mě partnerem, ochranářem. Vždyť se říká, že v něm člověk stráví polovinu života. Proto by si měl pořídít bezpečný vůz.

Stačí vám jen bezpečnost, nebo hledáte ve vozidlech ještě něco jiného?

Vzhledem k tomu, že jsem jezdil pět let okruhové závody, zvykl jsem si na dynamická auta, která mají výbornou přilnavost, akceleraci, což se hodí třeba při předjíždění. Zároveň by auto mělo být v klidu na našich silnicích, které nejsou dokonalé. A pak musí mít pasivní i aktivní bezpečnostní prvky. Tím je pro mě například ocelový rám uvnitř vozu a ten Subaru má samo o sobě a neznám jej jen ze závodů

Můžete o sobě říci, že jste dobrým řidičem, když jste v autě závodil?

Během soutěží na okruzích jsem se pořádně vyřádil, naučil se různé triky, jezdil na odlišných povrchích, zvládat rozdílné situace i jsem zažil několik havárií, takže mohu říci, že cítím, co auto na silnici dělá, a znám hranice jízdy. Těchto zkušeností proto využívám, ale moc dobře vím, že v běžném provozu se vůbec riskovat nedá. Jsou v něm přeci jen chodci, cyklisti ale i stromy. Blbnutí za volantem mám už definitivně za sebou, protože závodům je potřeba věnovat hodně času a ten já už jsem v druhé polovině devadesátých let neměl. Nešlo jezdit jen tak na návštěvu.

Přibližte nám vaše řidičské začátky...

Pokud chcete úplně, tak ty byly v mých pěti nebo šesti letech, kdy jsem seděl na klíně tátovi v jeho Renaultu 8 a kroutil volantem. Poté jsem ho celé dětství otravoval, ať mi půjčí některé z aut, jež postupně měl. Byl jsem do nich zamilovaný od malička. Řidičák jsem si proto udělal hned v osmnácti letech a půjčoval si Škodu 105. První vlastní auto jsem měl až v době, když jsem začal točit Requiem pro panenku v roce 1991. A první nové? Tím bylo Subaru Impreza WRX STI v roce 2003. Do té doby jsem měl samé ojetiny.

Jak jste se před těmi třemi lety s Subaru vůbec dostal?

Přišel jsem za prodejkyň a koupil jsem si ho. Ba ne, jel jsem na kole někde v Jizerských horách, tuším u Jablonce, a před jednou

restaurací jsem viděl zaparkovanou Imprezu. Obhlédl jsem ji, vešel do lokálu a zeptal se, kdo je majitelem toho vozu. Přihlásil se, a tak jsem začal vyzvídat detaily. Poté jsem si umnul, že ji musím také mít. A tak se také do roka stalo a do firmy jsem auto koupil. Prostě láska na první pohled, která nedávno vyústila v pořízení nového modelu. Řídil jsem v životě hodně aut, ale musím říci že 06 je nejlepším. Má fantastický točivý moment, plastický motor a cenová relace, ve které se prodává, je naprostou světovou špičkou.

Přejdeme ale k vaší tvorbě, která se automobilů příliš netýká. Co konkrétně nyní připravujete?

Začínáme pracovat na muzikálu Golem, jenž má otevřít Divadlo U Hybernů. Je dobře, že se z této budovy na Náměstí republiky po kostelu a výstavní síni stává divadlo. Hudbu k muzikálu v této nádherné lokaci bude dělat Karel Svoboda a texty Lou Fanánek. No a v létě budu točit Případ nevěrné Kláry podle další knihy Michala Viewegha. Půjde o zajímavý erotický thriller. Nyní zrovna dávám dohromady obsazení a už moc dobře vím, že nás čeká hodně práce, protože se bude natáčet i v Číně. Vedle toho ještě ve firmě Proillusion Film, kde jsem společníkem, točíme různé reklamy a tak.

Jak vypadá vývoj ohledně zfilmování příběhu odsouzeného Jiřího Kájínka? Po delší době se s ním dostanete zpět k vážné tematice.

Jiří Hubač píše v současné době podle nasbíraných materiálů a reportáží Josefa Klímy scénář. Až ho dokončí, pustíme se do realizace. Tento rok to ovšem ještě nebude. Snímky podle skutečných událostí jsou vždy hodně citlivé a rád se jimi zaobírám. Realita je prostě realita a sebelepší scénárista ji prostě nevymyslí. Chci se vrátit k něčemu syrovějšímu a již teď mohu slíbit, že si servítky rozhodně brát nebudeme. Abychom se báli, že nás někdo napadne, to opravdu ne. Jde sice o těžké téma, které nebude jen o Kájínkovi, ale také o české společnosti, policejní korupci a zvlášť soudců a politiků, avšak je na místě ukázat na lidi, kteří za případy jsou.

Mohou se opět diváci těšit na zbrusu novou hereckou tvář, což je vaší specialitou?

Přesně tak. V Případu nevěrné Kláry bych rád angažoval neznámou modelku – krásnou holku. V hereckých řadách žádná není, nebo je obsazena v seriálech. A mě nebaví oslovovat herce, kteří jsou provaření z telenovel. Mým zájmem je, aby lidé šli na projekt, ne na známá jména.

✦ text: LUKÁŠ VRKOČ, foto: JOSEF LOUDA





Dealerská síť live

Od posledního čísla Subaru magazínu uběhlo několik měsíců, během nichž naše dealerská síť nezahálela. Dva partneři investovali do nových prostor, které nabízejí mnohem lepší prostředí a zázemí pro klienty. Další se věnovali předváděcím akcím, klubovým setkáním, reklamním aktivitám a ostatním projektům. Nabízíme vám okénko k nahlédnutí do života dealerské sítě Subaru ...

Subaru v Liberci – kvalitativní skokan roku

Asi největší pokrok v oblasti prezentace produktů značky se odehrál na severu republiky. Zdejší partner si připravil novoroční překvapení pro své klienty a odhodlal se k velké investici – výstavbě nového autosalonu se servisem na rušné Letné ulici. Nejenže rozšířil své komplexní služby kolem prodeje a servisu vozů Subaru, ale úroveň kvality prostředí ho katapultovala na pomyslné přední příčky v krásě prezentačních prostor naší značky. Společnost Ilos si tak vybuodovala jeden z nejhezčích autosalonů, které v libereckém kraji naleznete. Ochota investovat se určitě vyplatila a věříme, že i nadále bude naše zastoupení na severu reprezentovat kvality našich produktů!

Mija Brno – autokomplex na Provazníkově ulici

Ani tomuto partnerovi už stávající prostory nevyhovovaly a v souladu s dalším rozvojem svého podnikání se rozhodl pro razantní krok a vybuodoval nový komplex v Brně – Husovicích. Zákazníci se teď mohou těšit z nových showroomových prostor



Nový liberecký autosalón Subaru je hezký zvenku i uvnitř



Naše fotokoláž upozorňuje na dvě z akcí, které autorizovaní partneři na severní Moravě pořádají pro celou soudržnou Subaru rodinu

s pohodlným zázemím, z rozšířené nabídky služeb (vlastní klem-pírna s lakovnou), nadále ovšem také z milé rodinné obsluhy, která opět přemýšlí, jak by návštěvu svého dealerství klientům Subaru ještě více zpříjemnila. Zajedte se podívat a popovídat si o novinkách na Provazníkovu ulici k Janoudovým!

Subaru dobývá západ – nový partner v Chebu

Západní kout Čech jakoby byl pro Subaru zakletý – ne a ne najít toho pravého partnera. Se začátkem nového roku se ale dílo přece jen podařilo a po delším namlouvání se Subaru dohodlo s firmou Auto Brožovský na spolupráci při podpoře cílů, záměrů a rozvoji dalšího působení značky Subaru v tomto regionu. Auto Brožovský je zde známou společností, zabývá se obchodem a servisem japonských automobilů na Karlovarsku již 8 let. Pro Subaru vytvořila prozatím podmínky v Chebu v ulici K nemocnici, ale do roka připravuje otevření nového autocentra v krajském městě Karlovy Vary. Záměr přiblížit servisní a prodejní služby v západočeském regionu se tak naplnil, věříme že k budoucí spokojenosti jak firmy Auto Brožovský, tak především ke spokojenosti nových klientů značky Subaru.



Společnost Emil Frey se na konci minulého roku zúčastnila výstavy Mmotion 2005. A nové Subaru Impreza se ve Veletržním paláci rozhodně neztratilo.



Nový komplex firmy Mija Brno umožňuje podstatné rozšíření služeb...



...a MIJA vychází zákazníkům v ústretu i nápaditou prezentací vozů Subaru, jak dokumentuje fotografie z brněnského MAKRA



I areál Emil Frey v Praze Stodůlkách se stále modernizuje a rozrůstá



V západočeském regionu značku Subaru nově reprezentuje i firma Auto Brožovský

Záblesky z akcí

Ani ostatní ale nezaháleli a pracují na naplňování záměrů značky ohňostrojem akcí, z nichž tu můžeme zaznamenat jen jednověté záblesky.

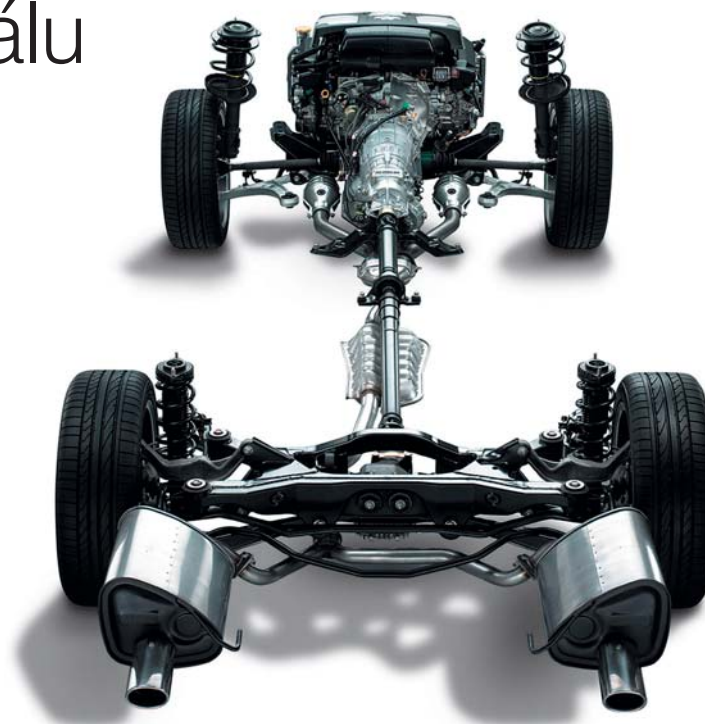
Partneři připravili a připravují akce na podporu prodeje, ale i aktivit, které přispívají k udržování přátelských vztahů s naší Subaru rodinou. Ve Frýdku-Místku se vydali na sjezdovky a ve spolupráci s lyžařskou společností uspořádali několik víkendů na horách se zajímavými soutěžemi, v Ostravě připravili zimní karneval, v Opavě vyrazili na rally a v Plzni společnost Autwec úspěšně uspořádala již 11. ročník Subaru Festivalu. U Emila Freye v Praze kromě aktivních výstavních prezentací opět přichystali další ročník již tradičního Subaru Sprintu, navíc přes zimu dokončili další etapu rozvoje rozšíření areálu o nový servis s vlastní lakovnou a karosárnou. Ve snaze zkvalitnit své služby ještě více přijali i další kvalifikované pracovníky a rozšířili počty přijímacích techniků.

Většina dealerů se také zapojila do importérské iniciativy a tak jste mohli v průběhu měsíce dubna v obchodním řetězci Makro narazit na dynamickou prezentaci nejspolehlivějšího vozu roku dle TÜV Autoreport 2006 – Forestera.

S neutuchajícím elánem a entusiasmem sobě vlastním pak naši partneři připravují i další projekty pro Subaru nadšence, určité se zastavte!

Tajemství diferenciálu

Modely Subaru s manuální převodovkou vyjma modelu Impreza STi DCCD jsou vybaveny trvalým pohonem všech kol se třemi kuželovými diferenciály. Diferenciál je poslední část převodového ústrojí který rozděljuje kroučící moment motoru a umožňuje rozdílné rychlosti otáčení výstupních hřídelů.

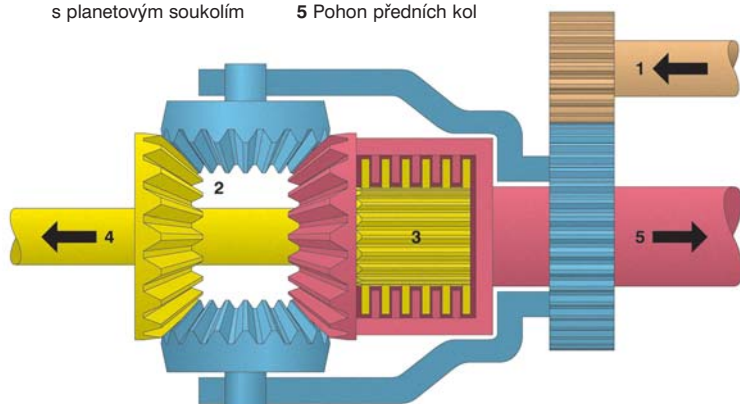


Při jízdě nastávají situace, kdy je potřeba, aby se kola otáčela různou rychlostí, zvláště když vozidlo zatáčí, nebo jede po nerovném povrchu. Při průjezdu zatáčkou, vnitřní kola urazí kratší vzdálenost, naopak kola na vnější dráze urazí delší vzdálenost. Při trvalém pohonu všech kol je situace malinko složitější, a sice, že nejen kola na přední ose urazí rozdílnou vzdálenost ale i každé z kol na zadní ose urazí jinou vzdálenost. Proto musí být takovéto vozidlo vybaveno třemi diferenciály.

Centrální nebo častěji nazývaný jako mezinápravový diferenciál rozděljuje kroučící moment motoru mezi jednotlivé nápravy a umožňuje jejich rozdílné otáčky a následně nápravové diferenciály (přední a zadní) dělí sílu mezi levé a pravé kolo osy a opět umožňuje rozdílné otáčky. Kdyby kola nebo nápravy byly spojeny napevno, bylo by velice obtížné zatočit, aby došlo k zatočení vozidla, muselo by jedno z kol proklouznout a tím pádem přenést veškerý výkon na kolo na vnějším oblouku. K takovému úkonu by bylo zapotřebí obrovské množství síly, zvláště na silnici s kvalitním povrchem. Navíc by se velice rychle opotřebovaly popř. poškodily jednotlivé části pohonného ústrojí a velmi by trpěly pneumatiky.

ZJEDNODUŠENÉ SCHÉMA DIFERENCIÁLU

- | | |
|---|----------------------------|
| 1 Hnací hřídel | 3 Lamelová viskózní spojka |
| 2 Klec diferenciálu s planetovým soukolím | 4 Pohon zadních kol |
| | 5 Pohon předních kol |



V případě vybavení vozidla kuželovými diferenciály je poloosa popř. kardanový hřídel na straně diferenciálu ukončena ozubením, přes které se přenáší točivý moment. Na ozubení hnací hřídele navazuje v diferenciálu uložené ozubené kolo, které se nazývá centrálním kolem. Mezi centrálními koly se nachází dvojice, nebo častěji čtveřice tzv. satelitů. Satelity jsou kuželová ozubená kola uložená na čepch a společně jsou umístěny v kleci diferenciálu, kde slouží jako zubové spojky mezi klecí diferenciálu a centrálními koly.

Jede-li auto po silnici rovně, všechna hnaná kola se otáčejí stejnoměrně. Točivý moment se přenáší přes vstupní kolo diferenciálu spojené s klecí. Klec diferenciálu a centrální kola mají stejné otáčky a tím zůstávají satelity v klidu. Při zatáčení se kola otáčejí různou rychlostí – vnitřní pomaleji než je vstupní rychlost do diferenciálu, vnější rychleji a zároveň síla, která je potřebná k zatáčení kola, je menší než vstupní a tudíž je nevyužitá síla přenesena z vnitřního kola na vnější. V takové situaci dochází k pohybu satelitů. Ty obíhají a zároveň se i točí na svých čepch. Vrátili-li se jízda do přímého směru, přestanou se satelity otáčet a navrátí se k funkci pouze zubové spojky.

Jedou-li všechna hnaná kola automobilu po povrchu se stejnou přilnavostí, diferenciály rozdělují točivý moment rovnoměrně na všechna kola. Jakmile dojde u jednoho kola ke snížení přilnavosti, nastává problém. Diferenciál přivádí větší točivý moment na prokluzující kolo a menší na ostatní kola, která jsou v záběru na pevném povrchu a auto se přestane pohybovat kupředu. Pokud přidáte více plynu, kolo se otáčí rychleji ale auto nezrychluje. V extrému se prokluzující kolo otáčí čtyřnásobnou rychlostí než jsou výstupní otáčky z převodovky a vozidlo se vůbec nerozjede. Pro tento případ se používají diferenciály s omezeným prokluzem nebo jinak nazvané jako diferenciály s vyšší svorností.

Kuželový diferenciál používaný u Subaru má vysokou účinnost a dělí proto točivý moment v poměru jen málo se lišícím od 50:50. Aby mohl na jednu stranu přenášet výrazně víc než 50 % přiváděného momentu, musí mít nižší účinnost resp. vyšší svornost. Toho se dosahuje v případě Subaru použitím viskózní spojky jako doplňku mezinápravového diferenciálu. To už je ale úplně jiná technologie automobilky s hvězdami ve znaku. ➤ MARTIN ČERMÁK



**MÁTE SVÉHO
MILÁČKA POD
OCHRANOU?**



CONSTRUCT
mechanické zabezpečení vozidel proti krádeži

CONSTRUCT – JEDINÝ ORIGINAL
BEZPEČNÁ OCHRANA VAŠEHO ČTYŘKOLÉHO MILÁČKA

www.construct.cz infolinka: 800 194 100

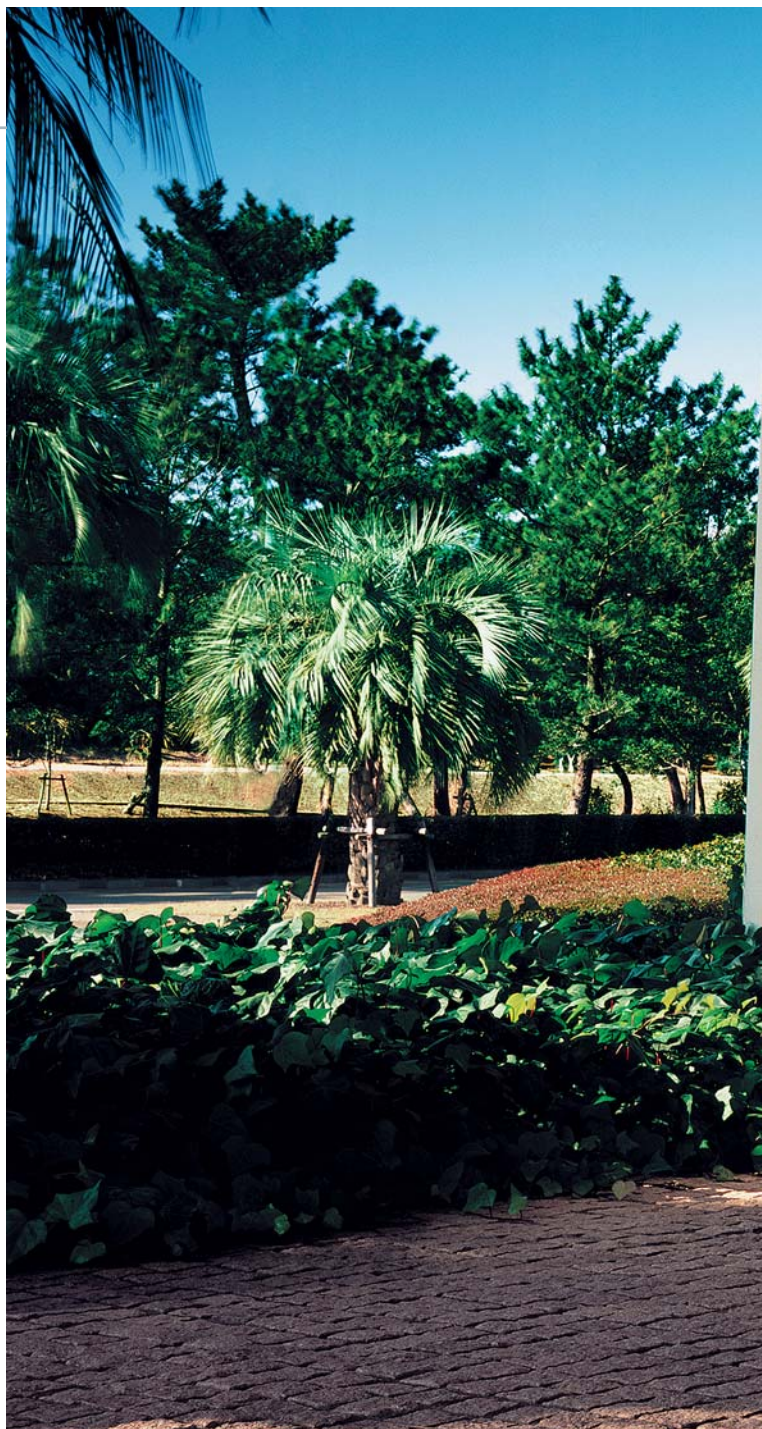
★ FORESTER STORY

Cesta úspěchu

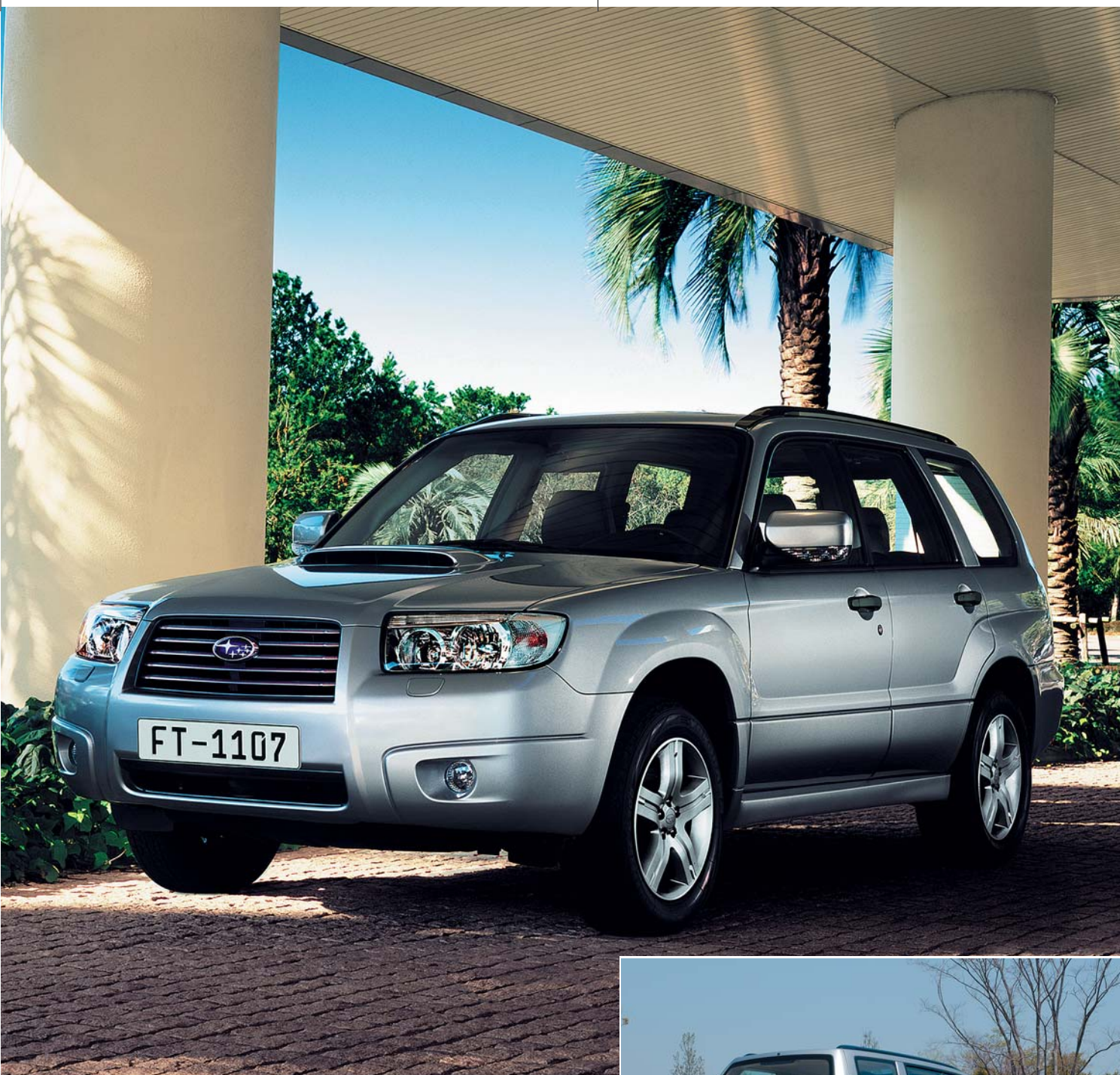
Milion vozů Subaru Forester na světě. Tento významný milník začátkem roku 2006 překročili konstruktéři v Japonsku u oblíbeného modelu. Stalo se tak po 111 měsících od zahájení výroby. I proto je zde příležitost podívat se, jak šel čas se zástupcem kategorie SUV a co vše se za více než devět let změnilo.

Už v roce 1996, kdy začali v japonské Gunma Yajimě vyrábět automobil s názvem Subaru Forester, věděli představitelé globálního producenta výrobků pro dopravu a letectví Fuji Heavy Industries, že připravují poklad. Cílem bylo produkovat víceúčelové vozidlo a koncept Forestera vznikl na základě křížence sportovně užitkového automobilu s pohonem všech čtyř kol spojujícího v sobě nejlepší vlastnosti SUV a osobního automobilu.

Nový typ vysokovýkonového vozu pro všechny jízdní podmínky byl na světě v únoru následujícího roku. Jako první byl na první pohled odolný a po důkladném otestování také spolehlivý Subaru Forester uveden do prodeje pochopitelně v Japonsku, avšak i na další kontinenty se dostal velice rychle. Amerika jej přivítala v červenci a do Evropy se první generace tohoto vozidla dostala o dva měsíce později.

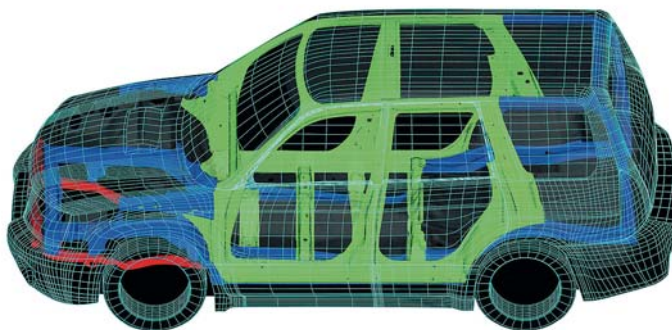


Model Forester nacházel své příznivce ve všech vývojových obměnách. I verze z roku 2003 se dobře prodávala



V dalších čtyřech letech procházel Forester spíše menšími inovacemi, ale pro rok 2002 byla připravena druhá generace. Nejvíce se výrobci zaměřili na zlepšení čtyř vlastností – manévrovací schopnost s výkonností, kvalitu po stránce bezpečnosti, pohodlí s upotřebitelností a dynamický design. Povedlo se. Subaru Forester byl příznivě hodnocen v řadě testů. Nejvíce však v těch bezpečnostních, na které je kladen důraz. Bezpečnostní konstrukce a odolnost proti kolizi zkrátka zaúřadovala. I tyto výsledky pomohly rozšířit povědomí a oblíbenost tohoto automobilu po celém světě, zejména však v zámoří.

V roce 2005 dosáhl celosvětový prodej Foresteru 119 743 vozů, ž je nárůst o více než šest procent oproti roku předchozímu. V zámoří se prodává 83,2 % z celkové produkce tohoto modelu a Forester se tak stává jedním z nejdůležitějších vozidel ve strategii Subaru na cestě za úspěchem. Tento fakt potvrzuje i primát Subaru Forester v německých testech spolehlivosti pro rok 2006, kdy získal prvenství mezi 2-3 roky starými automobily. A to se teprve nedávno na silnicích začal objevovat v mnoha směrech vyšperkovaný modelový rok 2006 Forester, který v sobě má mimo jiné výkonnější motory a opět lepší aktivní i pasivní prvky bezpečnosti, o kterou jde ve Fuji Heavy Industries především. ★



Robustní konstrukce karosérie zaručovala už od prvních modelů Forestera vynikající pasivní bezpečnost

Subaru v zrcadle médií



Totální nasazení

Speed 04/2006



Další Impreza STi? Nenechte se zmýlit, tohle je opravdová revoluce. Větší motor, upravená převodovka, přepracovaný podvozek a vylepšený pohon všech kol! Opravdu je lepší než kdy dřív?

Z dvaceti prodaných estéček jich deset skončilo na kaši. Koktejli maniakálního motoru, maximální ochoty jezdit bokem a letních pneumatik na zasněžené silnici ani nemohl chutnat jinak...

Nemusíte být profík, abyste Imprezu zvládli, ale nesmíte mít sebevědomí jako náměstí Nebeského klidu v Číně... Nová Impreza STi totiž umí zaútočit s rychlostí geparda nejen na své soupeře, ale občas jde po krku i tomu, kdo sedí za volantem... Jedno z nejostřejších aut, jaká můžeme řídit i bez závodní licence a zbrojního pasu.

Je to další rychlá Impreza v relativně krátké době, ale tohle je něco jiného. Není to o nové mace, křídélkách na nárazníku a malém křídélku nad zadním oknem. Všechno se točí kolem nového motoru s objemem 2,5 litru! Pořád je to přeplňovaný boxer, ale těch půl litru navíc stojí za větším výkonem i točivým momentem a hlavně za výraznějším zátahem téměř od volnoběžných otáček.

Dobré dědictví

Automobil 4/2006



Od ledna 1988 do března 2006 vyrobila automobilka Subaru tři miliony vozů Legacy. Dnešní čtvrtá generace se prodává od května 2003. Pro modelový rok 2006 přichází řada změn.

Subaru Legacy nahradilo v roce 1989 modelovou řadu Leone/1800 a hned průměrnou rychlostí 223,345 km/h ustavilo světový rekord na 100 tisíc km, uznáný mezinárodní automobilovou federací FIA. Současná čtvrtá generace se zase vyznačuje tím, že se stala prvním vozem Subaru, oceněným titulem Car of the Year in Japan (2003-2004)..

V modelovém roce 2006 stáhlo Subaru z evropské nabídky čtyřválcové provedení 2,5 (121 kW/165 k) a základní 2,0 (101 kW/138 k). Oba motory nahradil nový model 2,0R s dvoulitrovým boxerem, který díky vyššímu kompresnímu poměru, čtyřventilovému rozchodu DOHC s proměnným časováním sacích ventilů AVCS a dalším úpravám dosahuje stejného výkonu a téměř shodných hodnot zrychlení z 0 na 100 km/h a největší rychlosti jako dosavadní verze Legacy 2,5.



Outback je dobré zboží

Sportmagazín 13

Tak tohle auto mě fakt dostalo. Pokoušel jsem se ho zařadit do nějaké škatulky, nicméně odevšad vyčnívalo. Je to sportovně užitkový vůz? Nebo elegantní a luxusní kombík? Řešení se objevilo záhy – je to prostě Subaru Outback!

Jen připomínám, že Subaru staví vozy s pohonem všech čtyř kol a Outback není výjimkou. Na jeho exteriér jsem zaslechl připomínky, ovšem namítám – osobnost má svou tvář. A Outback je typickým Subaru, to

nelze popřít. Takže si zachovává všechny základní rysy.

Má stejnou světlou výšku (200 mm) jako terénní sourozenec Forester, což naznačuje jeho ambice. Ovšem především je pohodlným a bezproblémovým kombíkem. Testovali jsme v době, kdy počasí ukazovalo svou odvrácenou tvář. Sníh, mokro, kluzko, ostatní konkurenti na silnici měli problémy, avšak Outback zvládal potíže bez větší námahy. A s jistotou, což patří mezi jeho největší plusy.

Nová Impreza půjde po krku golfu, nasadí naftu a hybridy

iDnes 2. 5. 2006

Střední model současné výrobní řady extravagantního japonského výrobce mívají zákazníci problém zařadit. Emotivně tvarovaný, necelých 4,5 m dlouhý sedan se sice rozměrově hlásí mezi octavie, astry a corolly, ovšem použitá technika do zavedených schémat ekonomické nižší střední třídy jaksí nezapadá.

Žádný z konkurentů nenabízí výhradně trvalý pohon všech kol, bezrámové dveře, ploché motory a nejslabší motorizaci o výkonu 160 koní. Zákazníkům zkrátka chybí srovnání, možná i proto si znamenitě a vzhledem k nabízeným kvalitám relativně levné malé subaru nekupují tak, jak by si vedení malé automobilky přálo.

Pokus o zvrat přijde koncem příštího roku, kdy se představí od základu nová generace. Revolučních změn na použité osvědčené technice se nedočkáme, ovšem zlomem bude koncepce karoserie. Dosavadní sedany a kombíky totiž nahradí – aspoň zpočátku – tři- a pětidveřové hatchbacky, které mají v dnešní

době na euroasijských trzích daleko více co nabídnout. Prostorný hatchback se tak pustí do nových oblastí trhu, do nichž předtím kolo subaru nevjelo; nová impreza se totiž vydá mezi stávající kupce golfů a focusů, které míní přesvědčit zejména větším vnitřním prostorem, plnohodnotným „železem“, pohánějícím všechna čtyři kola, a vynikajícími jízdními vlastnostmi, pocházejícími od nízko uloženého těžiště motoru boxer.

Design bude s největší pravděpodobností vycházet z loňské tokijské studie B5 TPH – mezi podsaditými konkurenty se prožene klínovité monstrum, které rozvíří prach i disky na motoristických fórech. Výrazná před se bude asi podobat současné impreze, možnou definitivní podobu nastíní mj. britský Autoexpress. Technika se bude do značné míry podobat té současné – solidní základ nabídky vytvoří opět atmosféricky plněný silný a točivý dvoulitr, doplněný vavřínovými vysoce přeplňovanými verzemi pro

budoucí STI a nový speciál pro světová rallye (2009). Další motory se už nyní intenzivně konstruuji s pomocí toyoty – nového partnera ve vývoji.

Velký zlom se očekává v roce 2008 – subaru by konečně mělo představit již dlouhé roky slibovaný a stále odkládaný diesel – nová impreza by s ním dostala silné páčidlo na lakomé evropské peněženky. Jak se bude dařit uvidíme již v roce 2008, kdy vstoupí impreza na trh.



BARU FORESTER

Pane, pojd'te si hrát

„Tak koho pozlobíme tentokrát?“ říkal jsem si téměř pokaždé, když jsem usedal za volant Subaru Forester 2.5XT. Tohle auto na to nevypadá, ale je postrachem mnoha sportáků.

Image může mít mnoho podob. Někomu vyhovuje tísnit se v úzkém kokpitu sportovního auta nízko nad zemí, jinému vyhovuje nadzvednuté kombi s neemotivním designem, do jehož útrobu schová štafle a... následně pozavodí právě toho „borce“ ve sportáku. Právě druhá zmíněná skupina by neměla přehlédnout forester s benzinovým dvouapůllitrem přeplňovaným turbem. Výkon 169 kW (230 k) je pro auto s hmotností 1,5 tuny víc než dost, přidejte pohon všech kol, který výkonu pomůže bez problémů na silnici, a hned je ze vzhledově nemotorného auta aspirant na dominanci levému dálničnímu pruhu.

Čtyřválcový boxer vyniká slušným zátahem v celém otáčkovém spektru, neskrývá sportovnější ambice, takže má ještě citelnější špičku mezi 5000 – 6000 ot./min. Zejména elasticita je pro okolní provoz nečekaná, zrychlení z nuly na sto za šest sekund hovoří, myslím, samo za sebe. Nevýhodou pohonné jednotky je pak její spotřeba, která se i při klidném jízdním stylu pohybuje přes 10 l/100 km. Více než kde jinde tady hodně záleží na frekvenci opájení se dynamikou. U tohoto auta se prostě na nějaký ten litr navíc nesmí hledět.

(Texty redakčně kráceny)

TECHNICKÉ ÚDAJE SUBARU FORESTER 2.5XT LOW

Šířka	1735 mm	Užitková hmotnost	515 kg
Objem motoru	2457 cm ³ /benzín	Převodovka	pětistupňová manuální
Kotoučové brzdy		Kotoučové brzdy	
Největší výkon	169 kW/5600 ot.	CO SE NÁM LIČILO	Forsman má oslovil zejména svou multihunktností. Dokáže přešedivět rodinu na dvojelezu, stejně tak jako zvládne potřípní všední sportovních kupů. Motor má sportovní surovější charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupíte to.
Největší točivý moment	320 Nm/3600 ot.	CO BY SE NÁM LIČILO	Určitě by se mi líbila menší spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupňá skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok.
Nejvyšší rychlost	221 km/h		Pohled do centru by vám pak mohl pomoci nazpříti poslední pochyby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tváří prostě neselečte.
Zrychlení (0–100 km/h)	6,0 s		
Kombinovaná spotřeba	10,7 l/100 km		
Dojezd na plnou nádrž	560 km		
Základní cena	878 800 Kč		
Cena verze	878 800 Kč		

domit fičí. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznamení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

Ještě lépe medat přesnější interpretaci sportovní-úžitkového automobilu. Forester 2.5XT

Pane, pojd'te si hrát

Auto7 13/2006

AUTO 7

„Tak koho pozlobíme tentokrát?“ říkal jsem si téměř pokaždé, když jsem usedal za volant Subaru Forester 2,5XT. Tohle auto na to nevypadá, ale je postrachem mnoha sportáků.

Image může mít mnoho podob: Někomu vyhovuje tísnit se v úzkém kokpitu sportovního auta nízko nad zemí, jinému vyhovuje nadzvednuté kombi s neemotivním designem, do jehož útrobu schová štafle a... následně pozavodí právě toho „borce“ ve sportáku. Právě druhá zmíněná skupina by neměla přehlédnout forester s benzinovým dvouapůllitrem přeplňovaným turbem. Výkon 169 kW (230 k) je pro auto s hmotností 1,5 tuny víc než dost, přidejte pohon všech kol, který výkonu pomůže bez problémů na silnici, a hned je ze vzhledově nemotorného auta aspirant na dominanci levému dálničnímu pruhu.

Čtyřválcový boxer vyniká slušným zátahem v celém otáčkovém spektru, neskrývá sportovnější ambice, takže má ještě citelnější špičku mezi 5000 – 6000 ot./min. Zejména elasticita je pro okolní provoz nečekaná, zrychlení z nuly na sto za šest sekund hovoří, myslím, samo za sebe. Nevýhodou pohonné jednotky je pak její spotřeba, která se i při klidném jízdním stylu pohybuje přes 10 l/100 km. Více než kde jinde tady hodně záleží na frekvenci opájení se dynamikou. U tohoto auta se prostě na nějaký ten litr navíc nesmí hledět.

(Texty redakčně kráceny)

SUBARU MAGAZIN

O jeden mýtus méně

Každý se určitě setkal s mýtem „drahých japonských dílů“ s dlouhou dodací lhůtou. Na této stránce bychom vám chtěli připomenout, že už dávno tomu tak není. Většina japonských výrobců, přestože vyrábějí za oceánem, už zdokonalila své služby a ani Subaru není výjimkou.

maximální výkon, výdrž a bezproblémovou montáž. Kromě toho se do originálních dílů automaticky promítají veškerá zlepšení a inovace uskutečňované v průběhu sériové výroby. Pokud jsou navíc odborně namontovány proškolenými mechaniky Subaru a kryty plnou zárukou výrobce bez omezení počtu kilometrů, garantujeme, že vůz dostává tu nejlepší péči. Originální díly jsou také vyráběny s důrazem na každý model - někteří druhovýrobci spoléhají na to, že "jedna velikost pasuje všude". Neoriginální náhradní díly nezaručí požadovanou životnost a funkčnost a mohou zapříčinit jinou závadu na vozidle nebo přímo ohrozit bezpečnost, na které si Subaru obzvláště zakládá. A tak se zdánlivá úspora může výrazně podražít.

Výhody, které získáte používáním originálních dílů jsou neodiskutovatelné: tyto díly jsou naprosto shodné s díly použitými při výrobě nového Subaru; zaručují dlouhou životnost, funkčnost a bezpečnost. Většina spotřebních dílů je u autorizovaných servisů Subaru k dispozici skladem, nebo díky propracované logistice jsou na místě určeni do 48 hodin po objednání. Na origi-

Originální díly a příslušenství Subaru –



cenově příznivá kvalita s garancí

Na trhu se vyskytují zdánlivě výhodné alternativy v podobě neoriginálních dílů či napodobenin, které mohou v určitém případě ovlivnit spolehlivost a bezpečnost vozů. Náhradní díly od jiných výrobců (druhovýroba) nemusí být vyrobeny se stejnou přesností a nejsou zkonstruovány s detailní znalostí vozu. Naopak každý díl, použitý pro výrobu vozu Subaru, musí splnit přísné standardy stanovené vývoji inženýry mateřského závodu Fuji Heavy Industries.

Pouze originální díly mohou sloužit stejně dobře, jako díly použité při výrobě, protože jsou navrženy a vyrobeny se stejnými nároky na

náhradní díly Subaru je samozřejmě poskytována plná záruka výrobce.

Snahou Subaru je vybudovat rozsáhlou síť autorizovaných prodejců a servisů vozidel Subaru, jak v Evropě tak i v České republice, aby nebyl sebemenší důvod používat neoriginální náhradní díly. V loňském roce jsme síť v ČR rozšířili o další dealery, kteří jsou zastoupeni již téměř v každém kraji naší vlasti. Znamená to, že za originálním dílem a spolehlivou pomocí už nemusíte cestovat - máte to na dosah ruky, či chcete-li - na dojezd.

Originální díly Subaru za překvapivě nízké ceny

Na kvalitu vozů Subaru je spolehnutí. Důkazy najdete na všech stránkách tohoto časopisu. Nicméně některé díly podléhají opotřebení a je nutno je vyměnit. Chceme nabídnout konkurenceschopnou cenu služeb a výhodné ceny originálních náhradních dílů. Stejně jako vy pečlivě hlídáme provozní náklady a snažíme se o zdokonalení v dodávkách a cenových nabídkách originálních dílů Subaru.

Plynulá dodávka dílů

Nová, celosvětově řízená logistika zaručuje hladkou dodávku dílů. Originální díly Subaru jsou k dostání u všech našich autorizovaných partnerů. V případě, že požadovaný díl není u prodejce skladem, bude díl na místě určen nejdéle do 48 hodin od objednání z centrálního evropského skladu Subaru. Subaru je už schopno nabídnout ceny, které v řadě případů nepřevyšují úroveň cen dílů neoriginálních.

Ještě nevěříte že se vám originální díl vyplatí? Pak nahlédněte do tabulky a zkuste si ceny porovnat.

Název dílu	Cena včetně DPH
Olejový filtr pro všechny	
čtyřválcové motory SUBARU	242 Kč
Přední blatník Forester MR2006	2654 Kč
Klínový řemen Forester 2.0 MR2003-MR2005	638 Kč
Přední brzdové destičky Forester 2.0 MR2003-MR2005	2550 Kč
Přední brzdový kotouč Forester 2.0 MR2003-MR2005	2340 Kč
Přední blatník Legacy MR2006	2403 Kč
Přední brzdové destičky Legacy MR2006	2550 Kč
Přední brzdový kotouč Legacy MR2006	2340 Kč



Australská naděje

Chris Atkinson se jako kluk věnoval fotbalu, ragby a tenisu. V třinácti letech poprvé okusil motokros. Po několika zraněních však přišel matčin zákaz. Otec John Atkinson v té době jezdil rallye s Datsunem Stanza a Subaru RX Turbo. Jako první otce napodobil Ben, bratr Chrise. Startoval s vozem Toyota Corolla, ale příliš se mu nedařilo. Mezitím Chris absolvoval několik závodů na místě spolujezdce vedle Steva Orlanda. V rámci Caloola Classic Rallye usedl dokonce vedle svého bratra.

Úspěšné začátky za volantem

Zlomovým bodem Chrisovy kariéry bylo absolvování soutěžácké školy R. Batese. Australan hned od začátku prokazoval nesporný talent a cit pro řízení soutěžního vozu. Premiérový závod absolvoval za volantem rodinné Corolly při Keema Classic Rallye v roce 2000. První kompletní sezónu absolvoval o rok později za volantem Mitsubishi Lancer EVO V skupiny N. Se svým spolujezdcem Rickem Batesem získal hned ve své premiérové sezóně titul Queenslandu ve třídě N4. V dalších letech začal na místo spolujezdce usedat opět jeho bratr, s nímž získal vítězství v Privateers Cupu v rámci australského šampionátu. Šéf týmu Suzuki mu pro sezónu 2003 nabídl tovární zázeň a účast v šampionátu APRC s vozem Suzuki Ignis S1600. Chris se odvděčil suverénním získáním titulu šampiona v kategorii S1600.

Sezóna 2004 znamenala nejen obhajobu mistrovského titulu ve třídě S1600 v rámci FIA APRC, ale i získání titulu vicemistra Austrálie s vozem Subaru Impreza WRX STi. Atkinson v této sezóně startoval dokonce na několika světových soutěžích. Na

Australské Rallye skončil na prvním místě ve skupině N, především však na vynikajícím pátém místě absolutně.

Za volant továrního Subaru usedl Atkinson poprvé v druhé polovině ledna a závodní premiéru si odbyl při Švédské Rallye. Nejlepším závodem sezóny se pro něj stala Japonská Rallye. Poprvé v kariéře figuroval v průběžném pořadí na prvním místě před týmovým kolegou Petterem Solbergem. Špatná volba pneumatik však jezdce znamenala pokles na čtvrtou příčku. Přesto dokázal v závěru soutěže zrychlit a posunout se na konečné třetí místo, zatím nejlepší výsledek kariéry.

Na výsledek z Japonska chtěl navázat i před domácím publikem. To se mu až do páté rychlostní zkoušky dařilo. V průběžném pořadí vedl před Solbergem a vše vypadalo na souboj o vítězství mezi těmito dvěma jezdci. Bohužel prasklé rameno u Subaru znamenalo propad

CHRIS ATKINSON

- **Narozen:** 30. 11. 1979, Bega, New South Wales
- **Stav:** svobodný
- **Bydliště:** Queensland, Brisbane
- **Debut v rallye:** Keema Classic 2000 (Toyota Corolla)
- **WRC debut:** Rallye New Zealand 2004 (Subaru Impreza WRX STi)
- **Vzor:** otec John, Simon Švand, Ed Ordynski
- **Koníčky:** vodní sporty, motokros, motokáry, fotbal, playstation 2
- **Největší úspěchy:** 2x mistr S1600 FIA APRC, vítěz Privateers Cupu 02 v Austrálii, vicemistr Austrálie 2004, 5. místo Rallye Australia (1.sk. N), 3. místo Rallye Japan 2005, 4. místo Rallye Australia 2005

až do druhé desítky průběžného pořadí. Atkinson se však nevzdal a vítězstvím v dalších šesti měřených úsecích a se posunul na konečné čtvrté místo. V této sezóně se podařilo Atkinsonovi nasbírat třináct světových bodů, což stačilo na dvanácté místo v hodnocení jezdců. Za celou sezónu vyhrál

Chris čtrnáct rychlostních zkoušek, což by jej zařadilo na čtvrté místo mezi všemi jezdci. Před ním figurovali pouze Loeb, Solberg a Grönholm. Atkinson startuje za tovární tým Subaru WRT i v letošní sezóně. ✦ MAREK FELT





Sheryl Crow zpívá pro Subaru

Jen rok poté, co slavný cyklista Lance Armstrong spojil své jméno se značkou Subaru, učinila tak i jeho přítelkyně Sheryl Crow. Neméně známá americká zpěvačka propůjčila svůj hlas ke klipu při uvádění zbrusu nového modelu Tribeca na zámořský trh. Českým zastáncům japonské automobilky bude zřejmě tento promo snímek upřen, zato se ale mohou těšit na samotný vůz. Ano, Subaru B9 Tribeca bude zkraje podzimu ke koupi i u nás.

SI-DRIVE: požitek z jízdy

Společnost Fuji Heavy Industries (FHI), pod kterou spadá i Subaru, odhalila v polovině dubna další chloubu. Je jí revoluční inteligentní systém SI-DRIVE, umožňující optimální kontrolu přenosu síly motoru a zaručeně příjemný a bezpečný pocit na jakémkoliv typu silnice. Jako první bylo s novinkou představeno Subaru Legacy sedan 2.5GT spec. B pro Spojené

státy, avšak do Evropy by se revoluční systém měl dostat do konce roku. SI-DRIVE nabízí tři výrazně rozdílné režimy výkonu, charakteristické regulací řídicí jednotky motoru i převodovky a elektrickým ovládním plynu. Inteligentní režim zaručuje hladký a silný výstup výkonu, ulehčuje ježdění po městě a přispívá k úspornějšímu cestování díky nižší spotřebě. Sportovní mód je navrhnut k dosažení ideální síly při řídicově touze po rozumné akceleraci na více druhích vozovky. Ostrý sportovní režim je optimální odpovědí na řídicí výraznou akcel-

eraci a posiluje motor tak, jak si většina řidičů ani nedokáže představit. Komunikaci s řídicím navíc ulehčuje multifunkční displej, jenž detailně zobrazuje průběh a výsledky vybraného režimu. Například ECO indikátor má prokazatelně pozitivní vliv na úsporné ježdění.



VAVŘÍNY POSLEDNÍCH LET

Jednotlivé modely Subaru sbírají významná ocenění na všech frontách. V testech spolehlivosti i bezpečnosti a navíc i na poli sportovním. Nejvíce vyčnívají Impreza s Foresterem.

- **Impreza od roku 2000**

S Imprezou válí ve světové rallye Nor Solberg. Nyní se mu sice daří méně, nikdo mu však nevezme vítězství v MS v roce 2003. Solbergovu nadvládu ve stejném roce podpořil i Cody Crocker v ceněném australském šampionátu. Subaru je navíc u protinožců pravidelným vítězem v soutěži značek.

- **Forester od roku 2000**

Až do roku 2003 se tento vůz může chlubit oceněním nejlepší automobil Austrálie mezi tzv. rekreačními vozy, což právě od tohoto roku doplňuje prestižní test bezpečnosti a každoroční udělení pěti hvězdiček. Letošek pak znamená vítězství pro změnu v evropském testu TUV, kde se Forester mezi 2-3 roky starými vozy poprvé prosadil na první místo.

Impreza a Legacy: zlato za bezpečnost

Hned dva zástupci Subaru, modely Impreza a Legacy, se ve Spojených státech blýskly v prestižních testech bezpečnosti. Modely pro rok 2006 získaly označení „GOOD – dobrý“ v hodnocení čelního, zadního i bočního nárazu pro obě přední sedačky, což vyneslo kýžené ocenění „Top Safety Pick Gold“.

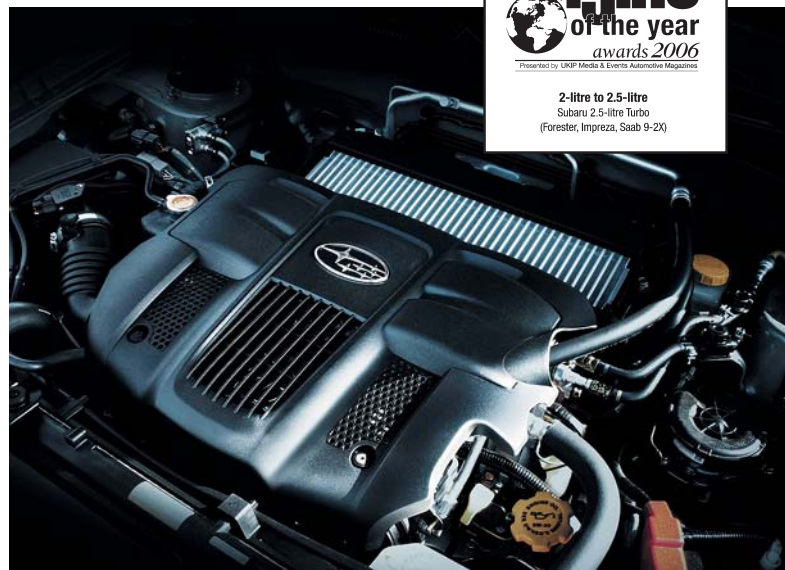
Ohodnocení od společnosti Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) uznává konstrukci Subaru Impreza i Legacy jako nejlepší v ochraně proti všem druhům nárazů. Zpráva amerických odborníků vyzdvihuje u Imprezy zejména vyztužený pilíř zadních dveří, sadu airbagů i aktivní podpěry hlavy, jež pracují lépe než u konkurentů. IIHS poskytuje každoročně zákazníkům bezpečnostní informace o autech a výsledcích v testech bezpečnosti se čtyřmi stupni hodnocení – kritický, špatný, přijatelný a dobrý. Subaru se tak zařadila mezi vozidla s nejvyšší mírou bezpečnosti podle nejpřísnějších bezpečnostních standardů v USA.

Motor roku? Boxer od Subaru!

Vposledním magazínu minulého roku jsme psali: „Rok 2006 by měl být pro automobilku Subaru úspěšný. Šestka v letoopočtu dává alespoň naději, pokud vezmeme v potaz skutečnost, že se tento počet hvězdiček blyští v jejím znaku.“ Čertsvé vyhlášení mezinárodní ankety Motor roku to jen potvrzuje. Vítězem v kategorii 2,0 – 2,5 litru je silnější turbo Boxer od Subaru.

Společnost Fuji Heavy Industries slaví v tomto roce jeden úspěch za druhým. Jako nejaktuálnější zprávu ohlásila prvenství v anketě zaměřené na agregáty. Turbo Boxer o objemu 2,5 litru se stal prvním ležatým motorem, který byl oceněn v této prestižní anketě pořádané britskými odborníky.

Anketa „Mezinárodní motor roku“ je výsledkem hlasování 61 renomovaných novinářů, kteří při hodnocení pohonné jednotky vedle svých technických znalostí a dojmů kladou důraz pochopitelně na výkon, jízdní vlastnosti, pohodlnost, úspornost a celkové propracování každého motoru. Na základě získaných bodů jsou pak rozděleny ceny v jednotlivých kategoriích. Zástupci Subaru si cenu převzali 11. května na výstavě Expo v německém Stuttgartu.



Hybridní Subaru na bázi Toyoty

Toyota Motor Corporation (TMC) a Fuji Heavy Industries, Ltd. (FHI) oznámily, že v severoamerickém závodě Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA) budou vyrábět model Toyota Camry. Obě společnosti zároveň prohlásily, že se FHI bude podílet na vývoji vozů Toyota a že vývoj hybridních automob-

bilů Subaru bude vycházet právě ze systému pohonu Toyota Hybrid System. Podle této dohody bude závod SIA, v němž se na dvou linkách montují modely Subaru Legacy, Outback, Baja a Tribeca, vyrábět model Toyota Camry určený pro severoamerický trh. Výroba bude zahájena na jaře roku 2007 a roční produkce by měla dosahovat hranice 100 000 vozů. Dosavadní produkce automobilů značky Subaru bude převedena na jednu montážní linku, další linka, modifikovaná moderní technologií Toyota a systémem Toyota Production System, bude

využívána pro modely Toyota Camry. Roční kapacita závodu SIA tak dosáhne hranice 240 000 vozidel novou strategickou spoluprací by mělo být vytvořeno dalších 1000 pracovních míst. Prvního února letošního roku bylo do TMC vysláno 10 technologů společnosti FHI, aby se podíleli na přípravě společného projektu. Pokud jde o vývoj hybridního vozu FHI, který vychází ze systému pohonu Toyota Hybrid System, tak se obě společnosti dohodly, že v rámci urychlení vývoje tohoto automobilu budou vycházet z osvědčené hybridní technologie firmy Toyota.



CO JE OPERATIVNÍ LEASING

Dlouhodobý pronájem vozu, v jehož rámci si klient předplácí celou řadu služeb, jako jsou registrace vozu, jeho pojištění, servis, výměna pneumatik, palivové karty a tak dále. Po skončení pronájmu klient vrací vůz leasingové společnosti, která ho prodá na trhu ojetých vozů. V tom je zásadní rozdíl oproti úvěru a finančnímu leasingu, kde se vůz následně stává majetkem klienta. U operativního leasingu zcela odpadá úvodní akontace. Klient hradí pouze pravidelné měsíční splátky, které zahrnují předpokládanou amortizaci vozu vypočtenou podle očekávaného počtu ujetých kilometrů, předplacené služby a odměnu leasingové společnosti. To spolu s absencí akontace přináší jednu ze základních výhod operativního leasingu, kterou je optimalizace cash flow. Klient si totiž většinu nákladů rozloží do pravidelných splátek, a vyhne se tak jednorázovým výdajům, které jsou jinak u automobilů běžné. Tím jsou myšleny třeba platby v servisech, nákup zimních pneumatik, dálničních známek a podobně.

Operativní leasing je složitý produkt, u něž se obtížně porovnávají kalkulované položky. Zatímco jedna společnost do ceny promítné maximální rozsah služeb, jiná do ni zahrne jen základní údržbu vozů. Potom může nabídnout klientovi nižší měsíční splátku, ale to vůbec neznamená, že její produkt je ve výsledku levnější. Všechny výkony spojené s provozem automobilu totiž klientovi přefakturuje na bázi měsíčního vyrovnání. Typickým příkladem

Subaru a operativní leasing

Hitem poslední doby v oblasti splátek automobilů je operativní leasing. Pomocí této moderní varianty lze samozřejmě zakoupit i vozy Subaru. Jaké jsou výhody možnosti, kterou prodejci japonské značky nově aplikují ve vstřícné nabídce klientům? Problematiku leasingu se nám snažil osvětlit Martin Mitterwald, obchodní ředitel společnosti LeasePlan ČR.

Podle čeho by se zájemci o operativní leasing měli v nabídkách jednotlivých firem orientovat?

Potenciálního zákazníky by mělo zajímat zejména to, co jim která firma nabízí, jaký rozsah služeb je zahrnut do pravidelných splátek. Měli by si vyhodnotit, jaký způsob kalkulace bude vyhovovat jejich účetnictví – jestli dají přednost nižším měsíčním splátkám a tedy zavřené kalkulaci, anebo celkovým úsporám například při správě flotily u otevřené kalkulace. Doporučuji pečlivou analýzu všech předložených nabídek. V našem oboru totiž skutečně platí, že co je na první pohled laciné, může být nakonec pořádně drahé. Zákazníci by proto měli k výběru leasingové společnosti přistupovat velmi obezřetně.

Jaký je váš pohled na konkurenční boj jednotlivých společností?

jsou třeba pneumatiky. My do ceny standardně započítáváme prakticky neomezený počet pneumatik, protože počítáme s jejich běžným opotřebením. Některé firmy ale kalkulují pouze s jednou sadou gum. Potom zákazník jednorázově zaplatí při každém dalším obutí. Při větším počtu aut ve flotile může jít o poměrně vysokou částku.

Není operativní leasing v porovnání s úvěrem nebo finančním leasingem drahý?

Kdyby tomu tak bylo, asi by v porovnání se všemi ostatními alternativami nevykazoval v posledních letech nejdynamičtější nárůst. Zákazníci operativního leasingu obvykle umí velmi dobře počítat a když vyhodnotí veškeré náklady nejen na pořízení, ale i na následný provoz a správu autoparku, úsporu času a podobně, vychází jim jako velmi atraktivní nástroj.



Subaru pro závodní tratě

Vynikající zprávu má značka Subaru pro všechny závodní týmy, které uvažují o pořízení speciálu Impreza STI Spec C modelového roku 2006. Díky exkluzivní smlouvě, kterou letos podepsali zástupci importéra Subaru ČR s. r. o. a společnosti STI (Subaru Tecnica International), se český dovozce stal oficiálním importérem nejen základního závodního modelu Spec C, ale i veškerých sportovních dílů, které STI pro úpravu závodních vozů značky Subaru společnost STI vyrábí a dodává.

Tato smlouva tedy závodním týmům nejen z České republiky, ale také ze všech okolních zemí, umožňuje objednat vozy i díly bez zahraničních zprostředkovatelů a tedy za výrazně výhodnější cenu a zároveň s dodávkou do České republiky bez výdajů na dopravu. Díky zkušenostem při dodávkách materiálu pro tým Subaru ČR – deník Blesk jezdce Vojtěcha Štajfa je pak český importér připraven nabídnout všem zájemcům z řad provozovatelů závodních vozů Subaru objednávkovou službu veškerých potřebných dílů v českém jazyce, což dále zjednoduší dostupnost a komfort tuzemských zákazníků.

Závodní vůz Subaru Impreza STI Spec C je v současnosti nejúspěšnějším závodním vozem v automobilových soutěžích třídy produkčních vozů. Tento automobil se v minulých třech letech stal třikrát po sobě vítězem produkčního šampionátu mistrovství světa v rallye (PCWRC) a i na tratích národních mistrovství



Subaru Impreza STI Spec C pohání dvoulitrový přeplňovaný motor

dokazuje své kvality. Jeho nejnovější provedení modelového roku 2006 (homologace FIA A/N 5695) disponuje dvoulitrovým přeplňovaným motorem s variabilním časováním ventilů, turbodmychadlem osazeným kuličkovými ložisky a odlišným snímačem tlaku proti sériovému provedení, zvětšenou nádržkou ostříkovače intercooleru, zesílenými poloosami, hliníkovou kapotou, střechou a víkem kufru, odlehčenými tenčími skly, větracím otvorem ve střeše, chladičem motorového a převodového oleje a dalšími technickými vylepšeními. Pro úpravu dle homologace produkčních vozů pro rallye lze vůz osadit závodním brzdovým systémem AP Racing s průměrem brzdových kotoučů 355 mm, resp. 285 mm a hydraulickou ruční brzdou, závodní bezsynchronní převodovkou a závodními řídicími jednotkami motoru a aktivního mezinápravového diferenciálu.

Díky exkluzivnímu zastoupení STI pak padá doposud rozšířená domněnka o vysokých cenách závodních vozů a dílů v porovnání s konkurenčními značkami. Nový vůz Subaru Impreza STI Spec C určený pro přestavbu na soutěžní závodní vůz je možné objednat již za 861 301 Kč včetně DPH, což je vzhledem ke konkurenčním nabídkám cena rozhodně velmi nízká. Tento automobil je japonskou verzí Imprezy, určenou výhradně k přestavbě na závodní speciál a český importér jeho cenu stanovil tak, aby umožnil co nejvíce zájemcům jeho pořízení a jeho cena již zahrnuje soubor dílů na přestavbu z pravostranného na levostranné řízení. Touto velmi příznivou cenou se společnost Subaru ČR rozhodla podpořit všechny závodníky, kteří se rozhodnou účastnit se závodů s vozem této značky a v žádném případě není možné tento automobil přihlásit do normálního provozu, neboť japonská specifikace nespĺňuje požadavky evropských homologací. Každý zájemce o tento vůz tak bude muset nejprve instalovat do vozu ochrannou klecovou konstrukci (závodní rám), aby mohl vůz přihlásit.



Fuji neznamená jen Subaru

Majitelem automobilky Subaru je obří koncern Fuji zahrnující tři tisícovky firem po celém světě. Jeho struktura je tak rozsáhlá, že pro Evropana zvyklého na jasné vlastnické poměry je vůbec obtížné ji pochopit.

Velké firmy jsou v Japonsku organizovány v takzvaných keiretsu, jakýchsi kartelech firem, které mezi sebou úzce spolupracují. Čtyři největší se jmenují Fuyo, Mitsui, Sumitomo a Dai-ichi Kangin, ovládají většinu domácí ekonomiky. Koncern Fuji tvoří páteř keiretsu Fuyo. Vznikl po druhé světové válce kolem stejnojmenné banky a zahrnuje takové značky, jako jsou Canon, Hitachi, Ricoh nebo Yamaha. Kdysi do skupiny také patřila automobilka Nissan, ale ta je nyní už ve francouzských rukách.

Pod vlastní značkou Fuji dnes najdeme několik stovek produktů, od výrobků těžkého strojírenství, přes letadla a auta až po spotřební elektroniku. Pojdme se nejdříve podívat na strojírenskou část koncernu, která se jmenuje Fuji Heavy Industries (FHI) a zastřešuje mimo jiné právě výrobu vozů Subaru.

Nejdříve byla letadla

Kořeny Fuji Heavy Industries lze najít v roce 1917 v době první světové války, kdy byla založena společnost Nakajima Aircraft Company. Zabývala se výrobou letadel a později i dalších dopravních prostředků. FHI samotná pak vznikla až po druhé světové válce, v době vzniku moderního japonského kapitalismu. Stalo se tak v roce 1953, kdy se spojilo celkem pět výrobců dopravní techniky. Firma postupně rostla až do dnešní podoby – skládá se z pěti obřích divizí a zaměstnává celkem 15 000 zaměstnanců po celém světě. Zajímavá je skutečnost, že

v osmdesátých a devadesátých letech byl pětinovým vlastníkem FHI Nissan, tedy konkurent Subaru. Poté, co byl v roce 1999 pohlcen Nissanem Renaultem, byl jeho pětinový podíl prodán pro změnu americkému General Motors. Ten zase část ponechal o šest let později Toyotě, takže významnými spoluvlastníky Subaru jsou paradoxně majitelé konkurenčních značek.

Subaru od roku 1958

Automobilová divize FHI – Subaru – vyrábí vozy od roku 1958. Má tedy kratší historii než Toyota, která produkovala auta už před druhou světovou válkou, ale tradice značky je srovnatelná třeba s Hondou. Subaru má dnes téměř dvě tisícovky prodejců ve zhruba stovce zemí.

A co ostatní divize FHI? Nejvýznamější je výroba pro letecký průmysl, jejím hlavním odběratelem je japonská Agentura pro obranu. Fuji jí dodává bojová letadla a vrtulníky, ale také třeba takzvané létající návnady, tedy letouny sloužící jako cvičné terče. Divize ale produkuje také komerční letadla. Další dvě divize koncernu se specializují na průmyslovou a dopravní techniku, například autobusy nebo nákladní auta. Poslední, pátá větev, nabízí prefabrikované domy. Všechny divize mezi sebou úzce spolupracují, takže technologii z letectví lze najít v automobilech a opačně.

Fujifilm a Fujitsu

Jak už je zmíněno výše, Fuji neznamená jen strojírenství. Fotografům jsou určitě známé produkty dceřinné společnosti Fujifilm, která nabízí především kamery, fotoaparáty a fotografický materiál. Tyto výrobky chrlí celkem 220 dceřinných společností Fujifilmu v Asii, Evropě a Severní Americe. Z jejich výrobních pásů sjíždí také CD-romy a jiné moderní nosiče dat.



Společnost Nakajima Aircraft Company, která stojí na počátku rodokmenu FHI, se zabývala výrobou letadel, ale automobilům věřila už na počátku století



Úplně první model Subaru vyhlížel hodně japonsky



Výrobky Fujifilmu zná dnes bez nadsázky celý svět



KEIRETSU FUYO

- Jeden ze čtyř největších kartelů v Japonsku
- Vznikl po 2. světové válce kolem Fuji Bank
- Členy například Canon, Hitachi nebo Yamaha
- Do roku 1999 byl členem také Nissan

FUJI HEAVY INDUSTRIES

- Zahrnuje pět strojírenských divizí koncernu
- Výroba vozů Subaru od roku 1958
- Výroba letadel, vrtulníků a další techniky
- Patnáct tisíc zaměstnanců po celém světě

FUJITSU

- Výrobce počítačů a polovodičových součástek
- Třetí největší světový provider IT technologií
- Pět set dceřinných společností po celém světě
- Celkem celosvětově 200 tisíc zaměstnanců

FUJIFILM

- Dceřinná společnost Fuji
- Výroba fotoaparátů a kamer a nosičů dat
- Fotografický materiál kvalitou srovnatelný s Kodakem
- Celkem 220 dceřinných společností po celém světě

Další významnou dceřinnou společností je Fujitsu, výrobce počítačů a polovodičových součástek, který konkuruje americké značce IBM (dnes Lenovo). Tato společnost má podobně zajímavou historii jako FHI. Byla založena v roce 1935 pod názvem Fuji Tsushinki Seizo a měla dva hlavní vlastníky – Furukawu a německý Siemens. V roce 1954 firma vyrobila svůj první počítač – FACOM 100 a o sedm let později výkonnější model 222, vybavený tranzistory. Název Fujitsu pak dostala v roce 1967.

V současné době zaměstnává kolem 200 tisíc lidí v celkem pěti stovkách dceřinných společností po celém světě. A stále spolupracuje s Němci v rámci značky Fujitsu Siemens Computers.

Televize i sopka

Řada diváků v Asii sleduje pro změnu kanály Fuji TV, jež byla založena už v roce 1959. Vlajkovou lodí televizní větve je zpravodajský Fuji News Network (FNN). Posledním významným podnikem, který je třeba zmínit, je Fuji Bank, která ale už pod tímto názvem neexistuje. V roce 2002 totiž fúzovala s konkurenčním finančním domem Mizuho.

Na závěr k samotnému názvu Fuji. Neznamená totiž jen průmyslové výrobky, ale má i geografický význam. Fuji je anglosaským přepisem nejvyšší hory Japonska, sopky Fudži. Stejný název také nesou dvě města – jedno v provincii Šizuoka, druhé v okrsku Saga.

✦ ERICH HANDL

★ V HLAVNÍ ROLI IMPREZA

V rytmu létajícího sněhu

Autodrom v Sosnové je ještě zcela pokryt sněhem, který ovšem začíná pomalu tát. Na okruh přijíždí televizní štáb natáčet pro ČT další díl pořadu Auto Moto Revue. V hlavní roli je tentokrát sportovní model Subaru Impreza pro rok 2006. Jako odborník je na test přizván i Vojtěch Štajf, který se svou upravenou Imprezou jezdí mistrovství republiky v rallye. Mrazivá show může začít!

Veškeré osazenstvo je připraveno na ovále a zatím jen okukuje vylepšenou novinku od Subaru pro tento rok. Čeká se na přípravu a zahřátí závodního auta, aby závodník mohl posléze porovnávat. V dále je slyšet charakteristický zvuk vozu pro automobilové závody. Všichni vědí, že se natáčení blíží.

„Vítejte v Auto Moto Revue!“ Přesně tak zní první slova moderátora Romana Beránka do kamery. Nové Subaru Impreza je za klidu stručně představeno. Vojtěch Štajf do něho sedá, aby se s ním během tří kol seznámil, než pojedou ostřejší úseky. Zprvu je vidět, že si zvyká na odlišnosti od svého závoďáku.

Režisér udílí poslední pokyny, instalují se kamery. Nejdříve dovnitř, aby byl k dispozici i záběr na jezdce. Později se v interiéru pozice kamery změní. Závodník začíná na ostro kroužit po ovále v Sosnové, mokřý sníh v zatáčkách i mimo ně létá vzduchem. Nádherná podívaná. Kameraman třikrát mění pozici, aby byly záběry co nejkošatější. Na Impreze je i z dálky vidět, že si řidič zvykl a auto perfektně ovládá.

Jízda pomalu končí a jde se povídat. Vojtěch Štajf přijíždí k Romanovi Beránkovi smykem a ten mu skrze otevřené okénko dává otázky. Zajímají ho pocity po jízdě s osobním ale sportovně laděným autem na okruhu. To ale ještě není konec. Na řadu má přijít další lahůdka. Závodník se souká do svého vozu, aby ukázal, že je jízda s ním na speciálních pneumatikách přeci jen o něco komfortnější. Mezitím, co se prohání po okruhu a kameraman jej znovu natáčí, debatují výrobci pořadu o tom, jak nejlépe zaranžovat další díl diskuze se závodníkem. Nakonec vítězí varianta svezení moderátora a po zastavení rozhovor uvnitř auta.

Poslední věta po provedeném testu je vyřčena, technici uklízí své



náčíní a vyrazí do studia pořad vyrobit. Sestříhaný produkt později v televizi vypadá i vzhledem k celkové kulise opravdu působivě. Impreze se dostalo krásného představení.

Natáčení plná experimentů

Na testu vozidla pro Auto Moto Revue se podílí většinou pět lidí. V televizi je ale vidět jen jeden – moderátor Roman Beránek, který se se podle svých slov věnuje automobilům od malička. Posledních deset let k němu patří i v éteru, nejprve však ve třech různých rádiích.

Kolik dílů Auto Moto Revue už jste s kolegy stihli natočit?

Uff, to jste mě dostali, snad něco kolem stovky? Nebo do ní ještě nějaké díly chybí? Opravdu nevím, moc to nepočítám.

Kde čerpáte nápady na představení konkrétního automobilu?

Ty nápady se rodí v hlavách scénáristů, já se pak jenom snažím co nejlépe podchytit jejich záměr a představu. Naštěstí se kluci nebojí experimentovat, takže už jsme při natáčení aut vyzkoušeli dost zajímavých prostředí a přístupů.

Zůstal ve Vás nějaký zážitek z testu až doposud? Vtipný i smutný...

No, smutné byly moje začátky před kamerou spíše pro ostatní. Jako rozhlasák jsem byl zvyklý číst většinou z papíru. Počítat při povídání kroky od dveří ke kapotě, vědět kdy se otočit a kde je objektiv, to pro mě bylo také úplně nové. Takže ta první natáčení byla velká dřina a sebezapření, pro mě i pro celý štáb. Hlavně režiséry Adriana Stojkova a Tomáše Tintěru. Pak už přišly i ty vtipnější zážitky, jako

třeba když povídám z okna auta do kamery, řeknu co je ve scénáři a mám se rozjet – a ona je tam zařazená zpátečka.

Byl pro vás test nového Subaru Impreza něčím neobvyklým, zajímavým?

Každé svezení se Subaru je pro mě něčím výjimečným. Dá se říci, že je to pro mě srdeční záležitost. Píšu jako novinář o světové rallye a je pravda, že na Subaru se mi nejvíc líbí, že nabízí auta hodně technicky podobná těm, která se prohánějí po tratích rychlostních zkoušek. Před časem jsem měl půjčenou Imprezu WRX STI, ještě s dvoulitrovým motorem, a za týden jsem projezdil osm tisíc v benzínu. Nemohl jsem se nabažit, prostě paráda.

Co všechno obnáší natočení jednoho dílu AMR?

Tohle je otázka spíš pro produkci. Já přijedu „na plac“, kde už je auto připravené a natočíme hrubý materiál. Ten se pak musí sestříhat a sestavit, ale o tom nic moc nevím, protože u toho už také nejsem.

Kolik času natočení a následná výroba vůbec zabere a jaký počet lidí se o ni stará?

Dá se říci, že co auto, to natáčecí den. Dopoledne většinou natočíme statické obrázky a moje povídání, odpoledne točíme jízdy. Ze všeho se pak sestříhá zhruba třeminutová reportáž. Celý štáb čítá čtyři až pět lidí – scénárista, režisér, technik a zvukař v jedné osobě a kameraman. Když je natáčení složitější, přidá se k nám i někdo z produkce.

Jaké problémy mohou během natáčení nastat? Má vliv počasí?

Počasí má vliv pouze na naši náladu, protože točit musíme tak jako tak. Snad jen jednou se stalo, že bylo tak ošklivo, že se točit nedalo a přesouvali jsme vše na jiný den. Ale jinak – déšť, sníh, bláto, vedro, prach... toho všeho si za rok užijeme až až. Z ostatních prob-

lémů musíte počítat se vším, protože jak praví klasik, co se může pokazit, to se také pokazí. Například, když si předem vytipujeme pro natáčení místo, kde je jindy naprostý klid a v ten den tam rozbíjejí sbíječkou chodník. Nebo když zastavíme před nějakým domkem a chceme udělat jeden záběr se zvukem a pan majitel nemá nic proti. Pak ale vypustí svých pět psů, aby se šli také podívat a pro štěkot musíme jet někam jinam. Nebo když se ráno vzbudím a zjistím, že jsem v noci přišel o hlas a mohu pouze šeptat...

Díváte se posléze rád na AMR při premiéře v TV?

Dívám se, protože dvanáctiletý syn mé přítelkyně mě k obrazovce vždycky nažene a pak se na všechno vyptává. Také mě zajímají ostatní příspěvky, u jejichž natáčení jsem nebyl. No a když náhodou některý díl nestihneme, tak se na něj podíváme na internetu. ★ LUKÁŠ VRKOČ



Moderátor Roman Beránek zpravodává přizvaného závodníka Vojtěcha Štajfa



INTERAKCE

V posledním loňském čísle SUBARU MAGAZÍNU jsme vás vyzvali, abyste nám nabídli slogany, které okomentují rysy roztažených křídel, které vtiskla do podoby modelu Tribeca nová designérská filosofie značky Subaru.

Vladimír Holec z Prahy 9 se nelehkého úkolu zhostil čtyřverším:

**Tak jako křídla Ikarů,
roztáhne ta svá Subaru.
To model Tribeca tu hned
vydá se na bezpečný let.**

Posíláme mu za to hlavní cenu, čepici a tričko Subaru.

Na čepici SUBARU se mohou těšit i dva další fandové Subaru. Pan **Leoš Plíc** z Chropyně věnuje tu svou zřejmě synáčkovi Teodorovi, jehož fotografii nám poslal s komentářem, že jde o podobiznu „...nejmladšího příznivce značky Subaru. Jak vidíte, Teodorek si hraje s několika modely WRX-ka. To největší nám v provedení kombi stojí v garáži. Již rok nás naše Impreza přesvědčuje o tom, že to, co jsme vždycky o Subaru četli, je pravda. Nebojím se napsat, že je to poslední krůček před dokonalostí. Subaru – otázka myšlení a osobnosti! Díky za váš skvělý časopis, na který se vždy celá naše rodina těší a který je stejně vyvážený jako Subaru vůbec.“




Pan **Jan Hellmich** z Liberce dostane čepici SUBARU za starou pohlednici Sněžky, na níž nám kromě vylustění křížovky poslal i komentář: „Křížek na líci pohlednice ukazuje, kam až jsem dojel se svým vozem Subaru Legacy combi. (Pak došel benzín).“

Tajenku křížovky z minulého čísla správně vylustily desítky čtenářů a los přiklil výhru, čepici Subaru, paní **Věře Pujmanové** z Havlíčkova Brodu.

I tentokrát nabízíme kromě křížovky i soutěž: Subaru představilo v Ženevě koncept vozu s hybridním pohonem, model označovaný B5 TPH. Komentáře znalců se shodují v tom, že čtyři a půl metru dlouhý koncept, s úctyhodnou světlou výškou 20 cm, karoserií dynamických tvarů příznačných pro kupé, ale v proporci hatchbacků, může skloubit vše co si dnes řidič žádá: sportovní dravost, sílu, radost z bezpečného pobytu i v terénu a díky hybridnímu pohonu také šetrnost k životnímu prostředí. Napište nám, prosím, co si o koncepci hybridního motoru v Subaru myslíte. Jak víte, má to být přepínaný benzinový boxer dvoulitr s výkonem 191 kW (260 koni) a kroutícím momentem 343 Nm v kombinaci s elektromotorem, jehož 10 kilowatt a 150 newtonmetrů bude pomáhat se snižováním spotřeby a šetřením životního prostředí.

Těšíme se na vaše názory, za které můžete získat značkové výhry Subaru. A potěší nás i jiné vaše náměty a podněty. Posílejte je, stejně jako řešení křížovky nejpozději do 31. srpna 2006 na adresu: **OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistřínská 394, 155 21, Praha-Zličín.**

Tajenka dnešní křížovky je pokračováním věty: Subaru znamená...

POMŮCKA: ANIMO, ARAT, ÉTAT	ŠKOLNÍ POTŘEBA	ZPĚVOHRA	ZVÝŠENÝ TON	ÚŘEDNÍ SPISY	KUTĚ	ZASE	CHARAKTER	DOMÁCKÝ OLDRICH	JEDOVATÁ SLOUČENINA	ROZSÁHLÁ RUSKÁ BÁSEŇ	ODLAMOVÁNÍ	ÚDAJNĚ	ZNAČKA RÁDIA	SLOVENSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO	EVROPSKÝ STÁT
SIFON					SLAVNÝ DOSTIHOVÝ KŮN					SLOVENSKÉ MĚSTO					
EPICKÝ BÁSNÍK					DRAHÉ KAMENY					OSKUBANÁ ŘÍMSKÝCH 101					
1. DÍL TAJENKY													ZKRATKA DIVADELNÍCH NOVIN TULÁK		
EVROPAN			MONGOLSKÝ PASTEVEC				CHUŤ (ZASTARALE)					CHUMÁČ ROSTLIN PAVLOVO JMÉNO			
NA TO MÍSTO				OSOBNÍ ZAJMENO						BŮŽEK LÁSKY					
	CITOSLOVCE PODIVU	TRUDOVIINA PLETI									BESÍDKY	ŠPANĚLSKÁ ŘEKA ZA VÍCE PENĚZ			
CÁR		VELITEL KOZÁKŮ			VLK Z KNIH DŽUNGLÍ	SKRÁPĚT	 SUBARU			EVIN DRUH V RAJI				VÝKRM DO JATEČNÉ VÁHY	TERMIN
MUŽSKÉ JMÉNO							ZNAČKA THULIA	POKLOP	LIHOVINA Z RYZE			ZPOLA (BÁSNICKY) NOVINY			
VÝZVA K POLKNUŤÍ				VÝBAVA LODI TLUMOK					TĚŽEBNÍ PODIL				ZKRATKA DIVADLA HUDBY TEMNOTA		
INICIÁLY NAŠEHO OMBUDSMANA			2. DÍL TAJENKY ŘÍMSKÝCH 51						3. DÍL TAJENKY TUMÁŠ						
LOVECKÉ FANFÁRY							ĐÉLO				SKON				
ARCHAICKY OSLOVOVAT							SOUČÁSTI STŘECH				RUSKÁ ŘEKA				