

NOVÉ SUBARU TREZIA

FORESTER 2011

novinky a inovace



Motor Boxer
3. GENERACE



SUBARU



BEZPEČNÉ A POD KONTROLOU, MOJE AUTO I FINANCE.

Finančním partnerem SUBARU ČR je UniCredit Leasing. Díky této spolupráci nyní získáte všechny modely značky SUBARU za zvýhodněných podmínek, ať jste podnikatel, nebo soukromá osoba. Komplexní pojištění vozidla je samozřejmostí. Jakýkoli z řady našich výhodných finančních produktů žádejte u autorizovaných prodejců Subaru či v pobočkové síti UniCredit Leasing. **Více informací naleznete na www.unicreditleasing.cz, tel.: 844 11 33 55.**

SUBARU
FINANCE

 **UniCredit**
Leasing

1991 – 2011 | 20 let s vámi

Milí příznivci Subaru!

rok 2010 byl pro „šestihvězdičkové“ vozy v České republice úspěšný: prodali jsme 1032 aut, podruhé v historii jsme tak překonali magickou hranici 1000 prodaných vozů. Začátek roku 2011 nám přinesl další radost, když posádka Subaru Czech Rally Teamu v mimořádně nabitě mezinárodní konkurenci uspěla na kultovních tratích Rallye Monte Carlo v jubilejním ročníku sto let po vzniku závodu, zopakovala svůj loňský úspěch a získala druhé místo ve skupině N.

Ale březnový úder živlů v Japonsku zasáhl city lidí na celém světě, celoplanetární rodinu Subaru samozřejmě dvojnásob. Zasáhl, ale o to víc semknul.

Fuji Heavy Industries, výrobce vozů Subaru, na čas pozastavila výrobu v automobilových továrnách v prefektuře Gunma s ohledem na své dodavatele v postižených oblastech i dodávky elektrické energie. Na budovách, strojích a zařízeních FHI jsou jen dílčí škody, které nebudou mít žádný podstatný vliv na výrobu. FHI vyjádřila nejhlubší soustrast obětem zemětřesení a ihned darovala finanční částku 50 000 000 JPY na pomoc a obnovu v obcích postižených zemětřesením. Kromě toho poskytla 200 svých průmyslových výrobků (generátory, vodní pumpy, atp.) v hodnotě dalších 50 000 000 JPY.

Naše mateřská společnost Emil Frey AG se sídlem v Zürichu, která se zabývá v několika evropských zemích obchodem s japonskými automobilovými produkty, poukázala v souvislosti s katastrofou v Japonsku švýcarskému Červenému kříži 1 milion švýcarských franků. A ani my jako český importér nechceme zůstat stranou, pokud se jedná o pomoc našim japonským přátelům. Prodáváme japonská auta Subaru a na tyto produkty jsme hrdí, nejen pro jejich technickou úroveň a spolehlivost. Známe konkrétní osoby, které se podílejí na jejich výrobě a distribuci. Víme, jak jsou naši Japonci skromní, pracovití a houževnatí, nedávají na sobě znát bolest a trápení, ale prožívají ji stejně, nedejme se zmást. Máme rádi naše auta a máme rádi naše japonské přátele. Přišla chvíle, kdy můžeme i činy ukázat, jak si považujeme, že jsme součástí rodiny Subaru – české Subaru ČR se rozhodlo poskytnout Českému červenému kříži na jeho speciální konto pro pomoc obětem zemětřesení částku 350 000 Kč. I mnoho našich zaměstnanců poskytlo pomoc prostřednictvím ČČK. A dost možná, že i Vy rádi pomůžete. Finanční příspěvek na pomoc složek Mezinárodního hnutí Červeného kříže & Červeného půlměsíce lze poskytnout prostřednictvím sbírkového účtu ČČK č. ú. 222826/5500, v. s. 999, nebo zasláním dárcovské SMS na číslo 87777 ve tvaru: DMS CCK.

Na dvoustránku o pár listů dále jsme operativně zařadili aktuální reportáž, která dokumentuje jak se Japonsko vyrovnává s největší pohromou od konce 2. světové války. Houževnatost Japonců a jejich všudypřítomný ohled na zájem celku je nejen příkladný, ale například pro mě i inspirující a hodný úcty a obdivu. Věříme, že ani velkorysé plány rozvoje značky Subaru, představené v únoru na Autosalonu v Ženevě, nebudou následky zemětřesení a tsunami ohroženy.

Subaru tu v rámci nové strategie značky představilo vývojovou studii, která svým designovým pojetím naznačuje možné budoucí

tvary modelu Impreza a zhmotňuje nový slogan „Jistota v pohybu“. Další koncept, vyvinutý v úzké spolupráci s partnerskou automobilkou Toyota, pokřtili novináři v Ženevě na „Toysubaru“ (HračkaSubaru) a tím bezděky vyjádřili, že ani uvažovaný model s pohonem zadních kol nehodlá slevit z těch hodnot značky, které z vozů Subaru činí řidičovu milovanou hračku a dopřávají mu „potěšení z jízdy s pocitem bezpečí“.

Do prodeje má přijít i další z novinek představených v Ženevě. Bohužel, japonská katastrofa jí trochu zkřížila plány. Model Trezia, který vznikl také ve spolupráci s Toyotou, představuje alternativu Subaru k uspokojení rostoucí poptávky po malých a ekologicky šetrných vozech v Evropě a je vnímán jako první krok do rychle rostoucího segmentu malých MPV. Snad i název ‚Trezia‘ (pocházející ze slova ‚Treasure‘ = ‚poklad‘) posoudí zákazníci jako přiléhavě vybraný.

Mne osobně na ženevském stánku Subaru nejvíc zaujal nový motor boxer 3. generace. Koncepce originálu vzbuzovala po



dolouhých jedenadvacet let tichou závistí konkurence, tak byla dobrá... Boxer nové generace byl nejdříve nasazen ve Foresteru MR2011, a věříme, že jeho rozsáhlý lifestylový test v tomto Subaru magazínu, o který jste si napsali, kvality nového motoru přesvědčivě dokládá.

Náš časopis Vám nabídne i další pravidelné rubriky: představíme vám tři švýcarské mistry volantu, Floriana Gonona a otce a syna Burriho. Originální ženou za volantem Subaru je Vlasta Čtvrtníčková, filmová režisérka a manželka populárního herce. Seznámíme Vás s aktivitami autorizovaných partnerů Subaru i členů Fan klubu.

A popis historie i současnosti rychlovlaků Šinkanzen a Maglev jistě i ve Vás vyvolá přesvědčení, že technologicky je Japonsko přes všechny zásahy živlů trvale na špičce pokroku a dokáže prosadit do praxe i řešení, která jiným připadají neuskutečnitelná.

Což platí i pro vozy Subaru.

Pěkné jaro a léto Vám přeje
Váš Petr Neuman
ředitel SUBARU ČR



STRANA 8 - Veletřh

Ženevské dějã vu

Subaru nabídlo v Ženevě výrazné kroky vpřed v různých segmentech



STRANA 16 - Velký test

Forester s novým motorem

Osvědčený model se představuje v modernizované podobě s třetí generací legendárního plochého motoru Boxer



STRANA 44 - Země původu

Zázraky na kolejích

Flaky, které v testech dosahují i rychlostí kolem 500 km za hodinu a do roku 2025 jich prý dosáhnou i v běžném provozu, to je jeden ze symbolů technické vyspělosti Japonska



STRANA 6

Japonsko středem světové pozornosti

STRANA 22

Subaru Czech Rally Team v Monte Carlu znovu stříbrný

STRANA 38

Šikovný nový model

STRANA 40

Piktogram na produktu, který pro Subaru vyrábí česká firma

Vyberte si vůz podle svých představ a přání

z naší akční nabídky

Subaru ČR pro Vás neustále připravuje a aktualizuje zajímavé akční nabídky na vybrané modely a produkty. Nyní je to tak snadné - stačí si už jen vybrat jaké bude Vaše nové, akční Subaru!

VÝPRODEJOVÁ SLEVA AŽ 40 000 Kč NA MODELOVÝ ROK 2010

Neváhejte a využijte atraktivní nabídky na výprodej posledních modelů Subaru modelového roku 2010 s bonusem až 40 000 Kč včetně DPH na ceníkové ceny!

MR10 FORESTER 2.5XT
BONUS 40 000 Kč



MR10 LEGACY SEDAN
BONUS 25 000 Kč



MR10 LEGACY KOMBI
BONUS 25 000 Kč



Informujte se u autorizovaných prodejců na aktuální skladové stavy a další detaily!



Forester vyhrává cenu „Crossover roku“

Titul „Crossover roku 2010“ získal oblíbený model Subaru Forester v anketě časopisu 4x4 Plus, největšího specializovaného magazínu v Belgii, vycházejícího v nákladu několika desítek tisíc výtisků v holandštině a ve francouzštině.

O ocenění - které se uděluje pravidelně od roku 1993 - rozhodují výlučně poroty, složené z profesionálů s odbornými znalostmi v dané kategorii vozidel. „Crossover“ kategorie byla přidána v roce 2009 v reakci na změny na trhu a také proto, aby se zabránilo možnému záměně s většími vozidly, které se již řadí do kategorie „SUV“.

Subaru Forester byl udělen prestižní titul poté, co ho porota vyhodnotila jako nejlepší v oblasti snížení emisí, hospodárnosti a užitné hodnotě. Porotci umístili Forester před BMW X1 a Nissan Juke, které Subaru ve všech jmenovaných oblastech předčilo.

Forester porota také pochválila za jeho bezpečnost, snadnou ovladatelnost a perfektní funkčnost. Ocenila i základní filozofii značky, kdy i permanentní pohon všech kol nabízí významné bezpečnostní výhody přes jen nepatrné zvýšení spotřeby paliva a emisních hodnot v porovnání s vozy s pohonem dvou kol. Poukázala na to, že rozdíl ve spotřebě paliva mezi pohonem Symmetrical AWD u Subaru a pohonem pouze na dvě kola je daleko nižší, než se běžně předpokládá. Zdůraznila i pozitivní poměr mezi náklady a přidanou hodnotou, zvláště v oblasti bezpečnosti.

Když se o ocenění dozvěděl pan Tom Takenaka, výkonný ředitel společnosti Subaru Europe, byl nadšen: „Forester stále dostává vynikající hodnocení v rámci evropských trhů, stejně jako v zámoří.“ Nejprodávanější model od Subaru obdržel již přes 42 cen a vyznamenání už od první verze, která byla představena v roce 1997. ✦



Sedmý triumf

Ocenění v kategorii „service performance“ neboli servisní výkony u výročního hodnocení společnosti ADAC s názvem Důvěra spotřebitelů (ADAC Kundenzufriedenheit 2010) Subaru vyhrálo posedmé za sebou, čímž znovu dokázalo, jaké důvěře spotřebitelů se značka těší.

ADAC si udržuje postavení největšího automobilového klubu v Německu a zároveň v celé Evropě. Každoročně provádí průzkumy na témata jako výkonnost zaměstnanců, dostupnost dílů, kvalita práce a celková zkušenost zákazníků. Díky široké základně respondentů (kolem 43 000) především z řad čtenářů ADAC magazínu Motorwelt jsou výsledky získané

z těchto anket vysoce relevantní a ocenění udělovaná na jejich základě mají značnou váhu.

Hodnocení, která zaznamenávají míru spokojenosti zákazníků v automobilovém průmyslu, vznikají po analýze dotazníků, týkající se celkem 35 automobilových značek.

Subaru také vyhrálo v kategorii celkové spokojenosti zákazníků, a to již pátým rokem v řadě, před značkami Lexus a Mitsubishi.

A právě vysoká a dlouhodobá úroveň spokojenosti je základem dobrého jména Subaru a jeho prodejců, kteří si toto ocenění velmi považují a jsou právem pyšnými velvyslanci značky.



Japonsko středem světové pozornosti

Nedávná tragédie zemětřesení o síle 9 stupňů Richterovy škály a následná tsunami, postihnoucí 11. března především Sendai, Fukušimu a Mijagi, byla s účastí sledována celým světem a byla díky technologické vyspělosti sledovatelná téměř v přímém přenosu. Náš spolupracovník Ing. Miroslav Matějka se z Japonska právě vrátil a protože do Země vycházejícího slunce létá často, popsal nám své dojmy v širších souvislostech.

Není pochyb, že nebyť japonské připravenosti na zemětřesení, která začíná de facto již od předškolního věku, byly by ztráty na životech o řády větší. Otřesy byly natolik bezprecedentní, že se v podstatě i přes technologickou vyspělost země vycházejícího slunce nedalo nic podnikat. Pobřeží o délce 2100 km zalila černá voda tsunami až do hloubky několika kilometrů od pobřeží. Obdobné otřesy vyvolávající tsunami byly v Japonsku v období Heian v roce 869, t. j. před více než tisíce lety.

Dávni Japonci věřili, že zemětřesení způsobuje obří sumec namazu, dlící na mořském dně. Jeho hlava je údajně pod velkým kamenem u svatyně Kašima v prefektuře Ibaraki nedaleko Tokia. Je pravda, že Tokio zažívá až několik slabých zemětřesných otřesů denně.

Velice tragické zemětřesení v oblasti Kantó zpusťtošilo Tokio a Jokohamu v roce 1923. Přestože mělo sílu „jen“ 7,9 stupňů Richterovy stupnice, po-



Jakkoliv jsou škody na životech i majetku hrozné a v příštím roce se zbrzdí hospodářský růst země vycházejícího slunce, Japonsko, jehož největší devizou je lidský potenciál, tragédii bezsporu překoná, tak, jak překonalo následky zemětřesení z roku 1923 či zpusťtošení země po druhé světové válce. Svítá zde i naděje na cestu z hospodářské recese. Pokud by intervence centrální banky zlevnila jen, vedlo by to k oživení japonského exportu, a tím i japonské ekonomiky jako takové.

Japonsko bylo v posledních týdnech opravdu v centru světové pozornosti, jak připomíná titulěk. Naštěstí zájem světa i obyvatel České republiky vyústil v konkrétní projevy solidarity a materiální pomoci, za níž jsou Japonci velmi vděční. ✦

TEXT: MIROSLAV MATĚJKA, FOTO: DVIDSHUB.NET

čet jeho obětí dosáhl kataklizmatického čísla 140 000. Shodou nešťastných okolností toto čtyři minuty trvající zemětřesení přišlo právě v poledne, kdy si většina obyvatel chystala oběd na otevřeném ohni, a většina ztrát na životech padla na vrub zemětřesením vyvolaných požárů.

Shodou okolností se právě v onen čas v Japonsku nacházela česká cestovatelka Barbora Eliášová (1874–1957), která zemětřesení přežila a o svých zkušenostech s ním napsala cestopis V Japonsku v dobách dobrých i zlých.

Jedinou světlou stránkou aktuální tragédie je jednota v solidaritě a morální podpoře, kterou svět Japonsku projevuje. Absence rabování a absolutní společenská solidarita, projevovaná dokonce i japonskou mafii jakuzi, působí velice kontrastně například se situací na Haiti, kde si místní obyvatelé zlou situaci po živelné pohromě ještě sami zhoršovali svou nezodpovědností.



Ženevské dějství

Ve Švýcarsku se každoročně prodá asi čtvrtina všech vozů Subaru určených pro trh v Evropě. Pro značku se šesti hvězdami tak má Alpská země obzvlášť důležitý význam, jelikož právě zdejší řidiči patří se svými požadavky mezi ty nejnáročnější zákazníky a na kvalitní automobily si potrpí. O skvělých jízdních vlastnostech a zpracování vozů z dalekého Japonska pak konzervativní Švýcary již několik desetiletí přesvědčuje rodinná firma Emil Frey, která je díky špičkovému přístupu k zákazníkům nejúspěšnějším evropským importérem značky Subaru. Právě proto je Ženevský autosalon pro Subaru jednou z nejvýznamnějších přehlídek vůbec a ani v letošním ročníku to nebylo jinak - představen byl nejen nový model Trezia, ale také jsme důkladně nahlédli pod pokličku blízké budoucnosti.



Nový model Trezia má atraktivní vzhled a chytré řešení interiéru

Nejúspěšnější rok v celosvětových prodejkách Subaru prezentoval pan Ikuo Mori, prezident společnosti FHI

Sportovní úspěchy značky Subaru připomínal bílý sedan Subaru WRX STI, se kterým závodník vřeměl Tommi Mäkinen zajel rekordní čas na známé severní smyčce okruhu Nürburgring



Ve městě na březích proslulého jezera se automobilka Subaru každoročně prezentuje rozsáhlou expozicí na nejvýznamnějším místě výstaviště Palexpo. To letos hostilo již 81. ročník svátku aut a celá expozice Subaru zde nesla jasně poselství nového sloganu značky - Jistota v pohybu. Kromě prezentace stávajících modelů Forester, Impreza, Legacy a Outback tu bylo k vidění hned několik hvězd. Významné místo zaujímala novinka Trezia. Jedná se o model, který má nabídnout velmi dobrý poměr užité hodnoty za vynaložené peníze a zcela nepokrytě to dává najevo. Dosažení tohoto cíle výrazně napomohla spolupráce se značkou Toyota, která umožnila výrazně snížit náklady na vývoj a Trezia díky ní dostala k dispozici velmi ekologicky šetrné a úsporné čtyřválcové motory - zážehový 1,3i a přeplňovaný vznětový 1,4D.





plánování značky Subaru pan Tošio Masuda. Zdůraznil, že novinka nabídne jedinečný řídicí zážitek díky nízko položenému těžišti motoru boxer, které je dokonce ještě nižší, než u vozů Subaru se symetrickým pohonem všech kol. Prototypy, se kterými se nyní konají jízdni zkoušky vykazují rovněž skvělou hbitost a přesné řízení, a to zejména kvůli motoru umístěnému co nejbližší středu vozu. Dvoudvéřové kupé bylo zatím představeno pouze jako průhledná silueta koncepce s pohonnou jednotkou – atmosférickým motorem boxer nové generace a transmisemi, přesto se již nyní jeho tvary jeví jako velmi atraktivní. Uvedení vozu na trh se předpokládá na jaře příštího roku, a tak bude Ženeva 2012 zřejmě svědkem jedné velké premiéry.

Hvězda první velikosti

Největší pozornost pak na stánku poutala královna – Impreza nové generace, zatím pouze ve stádiu studie. Ale jak jsme již několikrát u Subaru v minulosti viděli, podobné exponáty vždy měly k budoucímu skutečnému modelu hodně blízko. Pokud by to v případě nové Imprezy byla pravda, jistě by se stala jedním z neobdivovanějších vozů Subaru vůbec. Studie narostla oproti sou-



Největší hvězdou stánku Subaru byl koncept nové Imprezy

Trezia je rodinným vozem, u něž Subaru kladlo při vývoji důraz především na zajímavý design a chytrá řešení v interiéru, velkorysý vnitřní prostor pro cestující v obou řadách sedadel i v zavazadelníku. V nabídce jsou rovněž dvě převodovky – manuální a automatická.

Boxerská architektura

Podobně jako již zmíněná Trezia nenabízí pro Subaru unikátní pohon všech kol Symmetrical AWD, i další projekt Fuji Heavy Industries – pocházející ze spolupráce s největší světovou automobilkou Toyota – bude mít pohon jen jedné nápravy: tentokrát výhradně zadních kol. Bude jím ryze sportovní model Subaru s motorem boxer. V Ženevě jej novinářům představil šéf oddělení

časné impreze nejen do šířky a délky, ale nabízí velmi moderní a futuristický design. Ten ale rozhodně není překážkou identifikace vozu jako člena rodiny Subaru, i když každý nový model má svůj charakteristický rukopis. Karoserie je tedy tentokrát jasně inspirována vozy kupé a i díky tomu se může pochlubit skvělou aerodynamikou. Přední i zadní světlá spolu s klasicky vyhlížející přední maskou dávají i přes nové tvary tušit, z jaké rodiny automobil pochází. O tom, že pod kapotou tepe motor boxer a vůz má poháněná všechna kola není pochyb. Vnitřní komfort pak automobilka slibuje v historii modelu jasně nejvyšší. Jak je vidět, máme se v rodině Subaru skutečně nač těšit.

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF
FOTO: AUTOR, MICHAL ŠAFRÁNEK, MEDIA.SUBARU-GLOBAL.COM



Nepřehlédnutelná

Značka Subaru již od podzimu loňského roku avizuje příchod nové generace modelu Impreza. Už teď je jasné, že se bude jednat o velkou událost. To ostatně jasně ukazuje již velmi expresivní design karoserie představeného konceptu.

Impreza je už od roku 1992 globálním kompaktním modelem značky Subaru. Pod karoserií se drží stejného přístupu jako větší Legacy a Outback, avšak svým designem jde vlastní cestou. To je ostatně nejvíce zřejmé na aktuální generaci, která byla navržena tak, aby oslovila co možná nejširší skupinu zákazníků. Chystané další provedení, alespoň jak se zdá z představeného konceptu, hodlá smýšlení o tomto automobilu změnit. Nebo lépe řečeno vrátit k původnímu pojetí – tedy k dravému a dynamickému automobilu s kompaktní karoserií.

Více než slova v tomto případě sdělí fotografie. Koncept Subaru Impreza s tříprostorovou karoserií z některých úhlů pohledu dokonce připomíná spíše kupé než sedan. Jednotlivé linie automobilu do sebe dokonale zapadají a vzájemně ladí, takže výsledek působí jako jednotlivý a dynamický celek. I přes velmi moderní vzezření představeného konceptu jsou na něm zřetelně patrné také tradiční stylistické přístupy značky Subaru. Jedná se zejména

o dominantní masku chladiče, která se po krátké přestávce opět vrací na scénu. Patří sem ale také výrazné lemy blatníků, které jsou charakteristické pro nejnovější generaci modelu Legacy.

I při pohledu zezadu se nový koncept tváří zcela originálně a doslova nesmlouvavě. Řešením jednotlivých ploch a linií se dosáhlo efektu, že zád působí, jakoby směřovala do špičky. Přesněji řečeno do středu, kde je umístěna registrační značka. Tento vjem vytváří dohromady nejen spodní část nárazníku s dvojitými výfuky a centrálně umístěným difuzorem, ale podporují jej také světlá a ostře řezané linie na víku zavazadlového prostoru. Celek působí nesmírně emotivním dojmem. Asi nebudeme daleko od pravdy, když řekneme, že se jedná o vůbec nejdynamičtější působící Subaru, jaké se kdy světu ukázalo – samozřejmě pokud pomíneme závodní speciály, anebo do extrému vytažené modely STI (ty si ale pomáhají křídly a spojler, které zde naopak zcela chybí).

Celek působí nesmírně emotivním dojmem. Jde o vůbec nejdynamičtěji působící Subaru, které se kdy světu ukázalo.

Subaru nedělá nic napůl, a tak efektní design karoserie není jedinou věcí, kterou chce koncept Impreza zaujmout. Stačí se podívat na fotografie interiéru a je jasné, že i zde se chystají doslova revoluční změny. Klasické ovladače až na několik málo výjimek v podstatě zmizely. Jednotlivé ukazatele se nyní propojují s dotykovým ovládáním. Displeje jsou proto nejen v přístrojích za volantem, ale také v samotném jeho spodním rameni. Zaostřete na středový panel a objevíte další trojici informačních a ovládacích obrazovek, nabízejících logickou a přehlednou obsluhu mnoha rozmanitých funkcí. Pozornému pozorovateli jistě neuniknou ani dotykově řešené ovladače bočních oken nebo zamykání, umístěné ve dveřních výplních.

Impreza Concept ukazuje integraci již v minulosti představeného systému trojrozměrného sledování situace před vozem EyeSight. Jedná se o systém, který dokáže rozpoznat rychlost a směr pohybu osob a věcí před vozem a případně upozornit na nebezpečí srážky s nimi. Systém EyeSight své informace zobrazuje přímo do zorného pole řidiče na speciálním displeji umístěném mezi analogovými hlavními přístroji.

Koncept Subaru Impreza byl samozřejmě primárně navržen, aby prezentoval základní atributy chystané nové generace stejnojmenného modelu. Byl však navržen také s důrazem na prioritu nabídnout tradiční potěšení z jízdy. I proto konceptu nechybí symetricky uspořádaný stálý pohon všech kol. Pod kapotou je umístěn plochý zážehový motor Boxer, z nové generace těchto pohonných jednotek, která se již představila v modelu Forester a o níž píšeme na jiném místě tohoto magazínu. V konceptní studii je však spojen s bezestupňovou převodovkou Lineartronic.

Všechny dostupné informace tedy už máte. Nyní už nezbývá, než se těšit na sériové provedení další generace modelu Impreza, které bylo právě představeno na americkém trhu. ✦

TEXT: PETR HANKE, FOTO: ARCHIV



Jeden z mnoha informačních displejů je umístěn i na spodním rameni volantu.

Mezi přístroji je umístěn displej systému 3D vidění EyeSight.

Jako elegantní dravá kráska vyhlíží nová Impreza z každého úhlu pohledu





Realita *předbíhá*

Neuběhly ani celé dva měsíce od chvíle, kdy se zavřely brány Autosalónu v Ženevě a na tradiční Auto show v New Yorku byla na stánku Subaru představena nová Impreza hned ve dvou provedeních, určených pro sériovou produkci na americký trh.

Vedle sedanu, oproti ženevskému konceptu překvapivě výrazněji modifikovaného, nabídne Subaru americkým zákazníkům i hatchback. Pilíři úspěchu vozu budou v obou provedeních nepochybně jedinečný symetrický pohon všech kol, třetí generace plochého motoru boxer a a nově montovaná převodovka Lineartronic CVT (Continuously Variable Transmission). Nabízíme vám k (jistě obdivnému) posouzení snímky dynamického exteriéru i elegantně koncipovaného interiéru obou modelů. ✦



Novou Imprezu zdobí i přehledná přístrojová deska a důsledně ergonomicky vstřícné umístění ovládacích prvků





Přestože je Impreza čtvrté generace koncipována s globálními ambicemi, zadní partie hatchbacku zřetelně zohledňují především očekávání amerických zákazníků

představy





Super boxer

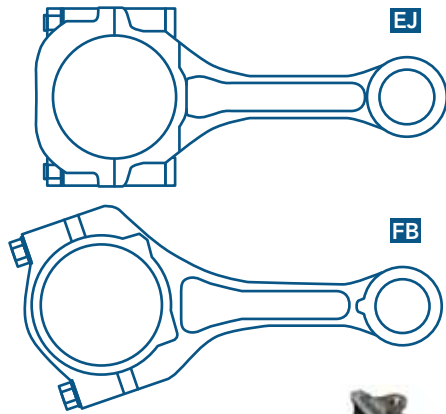
Když se u Subaru řekne nová generace, víte, že se jedná skutečně o zcela nový motor a ne jen o přepracování toho stávajícího. I proto má nový čtyřválcový dvoulitrový Boxer takřka všechny součástky nové. Základní změnou je upravení celkové konfigurace. Subaru totiž po vzoru šestiválcového Boxeru a Boxeru Diesel i zde použilo asymetrické ojnice. Jejich přínos je nejen ve zkrácení šířky motoru, ale také ve větší tuhosti motoru, která má následně blahodárny vliv na hlučnost, ale také vibrace. Tím se již tradiční přednosti plochého motoru s protilehlými písty posouvají na zcela novou úroveň. Nový motor s označením FB (předchozí EJ) může díky nově řešeným ojnícím používat delší zdvih (90 oproti 75 mm předchozí generace), což je předpoklad pro větší účinnost, která byla jedním ze zá-

Nový čtyřválcový Boxer, který se letos představil v modelu Forester, je zcela novou konstrukcí s mnoha zajímavými technickými detaily. Právě ty ukazují, že znače Subaru jde stále především o řídiče a ne pouze o honbu za teoretickými tabulkovými hodnotami, jak je tomu povětšinou v přístupu zvaném downsizing.

kladních požadavků, kladených na vývoj nového motoru.

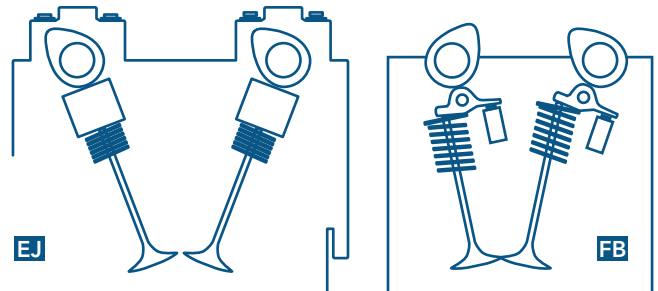
Zcela nově řešená je také hlava čtyřválců s rozvody tvořenými řetězem. Nahrazení hrníčkových zdvihátek ventilů systémem vahadel s rolkami snížilo tření, uspořilo prostor i hmotnost a umožnilo zmenšit úhel rozevření sacích a výfukových ventilů ze 41 na 27 stupňů. Důsledkem je účinnější plnění motoru, a s tím související posunutí hranice klepání, což je další příspěvek větší účinnosti. Zvětšen byl také rozsah proměnného časování sacích a výfukových ventilů, a to o celých 40 procent.

Je zřejmé, že se jedná o zcela zásadní změny v konfiguraci daného motoru, které kromě jiného přinesly o 28 procent snížené vnitřní tření. Vše navíc doplňují i úpravy dalších systémů motoru. Například sání je nyní plastové



Výšku hlavy válců snižuje u nového motoru FB nahrazení hrníčkových zdvihátek systémem vahadel.

Asymetrické ojnice zkracují šířku motoru a současně usnadňují případné servisní zásahy.



HISTORIE ZÁŽEHOVÝCH BOXERŮ SUBARU

První plochý motor Boxer (EA) se pod kapotou vozu Subaru 1000 objevil v roce 1966. Po postupných modernizacích a zvětšování objemu byl v roce 1989 nahrazen druhou generací (EJ), která je až v současnosti střídána v pořadí třetí generací s kódovým označením FB.

(úspora hmotnosti přibližně 3 kg přispívá navíc ke snížení těžiště), a je doplněné vířivou klapkou, dále zlepšující plnění spalovacích prostorů. Zmínit je třeba i nově koncipovaný systém recirkulace výfukových plynů, který přispívá k nízkým hodnotám skutečných emisí.

I přesto, že tabulkové parametry motoru nebyly v tomto případě pro konstruktéry tím hlavním vodítkem, dosáhlo se ve srovnání s předchozí generací dvoulitrového Boxeru v modelu Forester snížení spotřeby paliva o více než 10 %. Tento pokles však není pouze teoretický, ale jasně ho pocítíte i při reálné jízdě. Právě nízká spotřeba je kromě značné ochoty k vytáčení dalším lákadlem nového motoru, který se postupně objeví i v dalších modelech Subaru.

TEXT: PETR HANKE

Nový motor je na první pohled poznat například podle plastového sacího traktu, který uspoří přibližně 3 kg hmotnosti.



MR 2011 SUBARU FORESTER 2.0 XS

Ještě lepší

po *všech* stránkách



Co je důležitější? Mít v kolonce „Kombinovaná spotřeba“ dramaticky nízké číslo, nebo u čerpací stanice skutečně platit za malé množství paliva? Mít v údajích „Zrychlení 0-100 km/h“ číslo 10,5 sekundy, nebo si více užijete 10,7 sekund ve spojení s motorem, který má zřetelně rád otáčky, progresivní nárůst výkonu a rychlé reakce? Potřebujete dramaticky terénní vzhled, nebo se při cestách mimo silnice spolehnete na nadstandardní světlou výšku 215 mm a redukci? V případě, že se spíše přikláníte ke skutečným schopnostem, než podlehnout kouzlu prvního dojmu, potom si jistě naplno užijete modernizované Subaru Forester s novým dvoulitrovým motorem Boxer.

Automobily Subaru nikdy nepatřily k těm, do nichž ani nemusíte nasednout nebo se svézt, a uchvátí vás na první pohled. Vozy Subaru totiž vždy potřebovaly určitý čas k tomu, aby vás přesvědčily o svých kvalitách a dostaly se vám pod kůži. Jak to ale bývá i s mnoha jinými věcmi v životě, tak pouta, jež vznikají delší čas, obvykle také déle vydrží a bývají intenzivnější.

Opět jsem se o tom přesvědčil, když jsem si k testu přebíral modernizované Subaru Forester vybavené zbrusu novým čtyřválcem Boxer, spalujícím benzin, s objemem 2,0 litru. Při pohledu zvenku musí být člověk skutečným znalcem značky, aby si všiml nově tvarované masky chladiče s robustnějším výrazem. Nové jsou také blikače ve zpětných zrcátkách, zadní světla a také kola.

Jak se ale dostávám na příjemně vysoko umístěná sedadla, okamžitě si všímám také nově pojatých přístrojů za volantem s pečlivě zabudovaným displejem, které působí opravdu skvěle, protože vkusně kombinují lesklé a matné odstíny černé s červenými ukazateli a bílými stupnicemi. Také středový panel je uhlazenější a celkově posunuje atmosféru uvnitř Foresteru o kus výše, než tomu bylo dříve. V testovaném voze zaujal také nový audio-systém, který je s výjimkou základního modelu (a také vrcholného, kde je ovšem nahrazen navigací) standardní výbavou. Jeho součástí je totiž také bluetooth hands-free sada pro mobilní telefon, ale také přehledný barevný displej, na němž se může ukazovat obraz parkovací kamery, která je samozřejmostí u výše postavených verzí.

Důležitější však je, že za volantem najdete správnou pozici velmi snadno, ba co víc, je nečekaně příjemná a přirozená. Sedadla mají správnou tuhost a držení těla, ale současně také nijak neomezují při běžném životě ve voze. Tuto vlastnost oceníte zejména při cestách na dlouhé vzdálenosti. Důraz na kvalitu pobytu

uvnitř Foresteru je znát také na zadních sedadlech. Ta mají dostatečně dlouhé sedáky a navíc lze jejich opěradla individuálně nastavovat. O dostatku nabízeného prostoru ani ve druhé řadě nepochybuje.

Fantastický motor

Po přečtení tiskové zprávy vydané k modernizovanému Foresteru s novým zážehovým Boxerem je jisté, že pouhá prohlídka a usednutí za volant k odhalení jeho vlastností stačit nebude. Největší neznámá je samozřejmě u zbrusu nové, v pořadí teprve třetí generace plochých motorů Boxer. Od základu nově navržený motor se vyznačuje moderní konstrukcí a zaměřením na uživatelskou přitažlivost. Po nastartování o něm prakticky nevíte. Motor totiž není pouze tichý, ale je také prost téměř jakýchkoliv vibrací. To je samozřejmě vlastnost typická pro všechny motory této koncepce, avšak zdá se, že nový motor je opět o kousek dál.

Rozdíl oproti předchozímu Foresteru se zážehovým dvoulitrem je jasně patrný okamžitě po rozjezdu. Motor se mnohem ochotněji a s větší radostí vytáčí. Teď není řeč o zátahu, výkonu či točivém momentu. Mám na mysli především jeho nezměrnou chuť po vyšších otáčkách, spontánní reakce na povel plynového pedálu a značnou lehkost chodu, které cítíte při každé pobídce pravou nohou. A právě to jsou vlastnosti, které si při reálné jízdě užijete ze všeho nejvíce. Velmi příjemný je také plynulý a jasně předvídatelný nárůst výkonu.

I přesto, že u nového motoru nedošlo ve srovnání s předchůdcem takřka k žádnému navýšení výkonových parametrů, a také zkrácení času potřebného ke zrychlení z klidu na 100 km/h činí spíše zanedbatelné 0,2 s, působí nový motor při jízdě hbitějším a sportovnějším dojmem. Když ještě na okamžik zůstaneme



Interiér dostal hodnotnější materiály a příjemněji čitelné přístroje. Skvělá pozice za volantem zůstala.

V daném segmentu unikátní redukční převodovka usnadní jízdu v terénu, ale také tažení těžkých přívěsů.



Pouta, jež vznikají delší čas,
obvykle také déle vydrží
a bývají intenzivnější.



Forester v terénu potěší, ale na silnici si s ním užijete ještě více zábavy.

Modernizované provedení má masivnější masku chladiče. Důležitější novinka se ale ukrývá pod kapotou...



u srovnání s předchozí generací plochého motoru, potom se jed-
noznačně projeví snížení spotřeby paliva. V technických údajích
se jedná o pokles o 0,9 na 7,5 l/100 km, což odpovídá téměř 11
procentům. Mnohem důležitější je ale určitě ta informace, že na
konci přibližně tisícikilometrového testu, který probíhal kombi-
novaně v městském a mimoměstském provozu, vykázal palubní po-
čítač spotřebu 8,0 l/100 km. A to je skutečně příkladně nízká hod-
nota, což platí dvojnásob v současnosti, kdy se i v segmentu vozů
SUV začínají prosazovat zdánlivě úsporné maloobjemové přepl-
ňované motory vyvíjené pod heslem „downsizing“. Kdybychom
srovnávali právě tyto reálné hodnoty spotřeby paliva, jistě by prá-
vě Forester 2.0 patřil na samotný vrchol kompaktních vozů SUV
dané výkonnostní třídy.

Redukce rozšiřuje schopnosti

Nový motor se kombinuje s manuální i samočinnou převodovkou.
V prvním případě je jeho součástí také manuálně přiřaditelná re-
dukce, která je v daném segmentu naprostým unikátem. Její rela-
tivně malý převod 1,447 je zvolen velmi univerzálně. Plíživou rych-
lost pro nejnáročnější terén sice nezajistí, nicméně mimo
zpevněné cesty uleví spojce a usnadní obsluhu. Redukce jistě při-
jde vhod také při tažení těžkých přívěsů. Když ale zatoužíte po ři-
dičských emocích, musím prozradit, že zkrácení převodů, které
redukce zajistí, přijde vhod. Zvýšíte tak totiž dynamiku a zejména
na nebezpečném povrchu můžete dokonale poznat kvality pod-
vozku s pohonem všech kol.

Superhladká jízda

Stejně jako v případě motoru, tak také u podvozku okamžitě po-
znáte, že sedíte ve Foresteru pro modelový rok 2011. Kdo původ-



Na silnici, ale hlavně na rozbitých cestách překvapí komfort odpružení spojený s pocitem jistoty.

Spíše než nový design zadních světel je podstatná přítomnost symetrického pohonu všech kol.

ní Forester zná, tomu není potřeba připomínat, že již od svého uvedení na trh tento vůz nabízel neobyčejné spojení trakce, obratnosti a pohodlí. Nové provedení je na tom ale opět o kousek lépe. Zásahu na tom mají především nové tlumiče a pečlivě vyladěný podvozek. Nutno říci, že právě díky němu mě nový Forester během celého testu nepřestával příjemně překvapovat.

Nejvíce údivu v mé mysli vytvářel především při jízdě po méně kvalitních nebo lépe řečeno rozbitých silnicích, kterých je v Česku více, než by bylo zdrávo. Dalo by se říci, že čím byl povrch pod koly horší, tím lepší Forester ve srovnání s domnělou konkurencí byl. Podvozek s jemně fungujícími tlumiči dokázal veškeré neuduhy vozovky účinně odfiltrovat od karoserie, a tím i od zad všech členů posádky. Současně ale bylo ve volantu jasně cítit, že pohyby karoserie máte vždy pevně pod kontrolou a máte dokonalý přehled o tom, co se pod koly vašeho vozu děje. Možná to zní banálně, ale právě díky těmto vlastnostem si s Foresterem dovolíte jezdit rychleji, než bývá zvykem, a přitom s pocitem naprostého bezpečí.

Svůj podíl na tom má samozřejmě také pověstný symetricky uspořádaný stálý pohon všech kol, který je zárukou dokonalé trakce za všech okolností. Jeho součástí je samosvorný mezinápravový diferenciál, pracující s viskózní spojkou, který je připraven hbitě reagovat na rozdíly v trakčním potenciálu jednotlivých náprav a přizpůsobit jim rozdělení točivého momentu.

Je ale potřeba zdůraznit, že pečlivě naladěný podvozek a zejména jeho odpružení a tlumení, stejně tak jako pohon všech kol, jsou pouze součástmi jednoho skvěle fungujícího celku. Když totiž Forester 2.0 řídíte, budete hýčkáni nejen příkladnou směrovou stabilitou a absencí vibrací, ale také reakcemi automobilu na pohyby volantu, za které by jistě byly vděčné běžné osobní vozy většiny ostatních značek. Jedná se o důsledek použití krátkého a nízkého motoru typu Boxer, který je umístěn jen těsně před přední nápravou. Svoji koncepcí tak přispívá k vhodnému rozložení hmotnosti a především také k velmi nízkému těžišti.

A víte, co je na tom všem snad úplně nejlepší? Že Forester se i při rychlé jízdě chová zcela přirozeně a skutečnou rychlost účinně maskuje. Ve skutečnosti si jeho nadstandardní schopnosti ani neuvědomíte, protože je berete jako naprostou samozřejmost. Přijdete na ně až v okamžiku, když na zatáčkovité silnici s lehkostí a značným rozdílem dojedete nějaký osobní vůz. V tu chvíli si uvědomíte, jak rychle se při pocitu naprostého bezpečí a jistoty Forester dokáže pohybovat... ✦

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

SUBARU FORESTER 2.0 X

- **Motor:** plochý zážehový čtyřválec Boxer, 1995 cm³
- **Výkon:** 110 kW (150 kJ)/6000 min⁻¹
- **Točivý moment:** 198 Nm/4200 min⁻¹
- **Zrychlení 0-100 km/h:** 10,7 s
- **Nejvyšší rychlost:** 185 km/h
- **Kombinovaná spotřeba:** 7,5 l/100 km
- **Cena:** 589 000 Kč

Nový Forester mě během celého testu nepřestával příjemně překvapovat.





Subaru Sport bojuje i s živly

V hodině dvanácté se totiž měnily technické předpisy pro jednotlivé kategorie a dlouho nebylo jasné, jak moc to zahýbe se sportovní scénou. No a pak v době, kdy se situace začínala stabilizovat, jaro se začínalo hlásit o svá práva a soutěžní sezóna se i ve střední Evropě chystala naplno odstartovat, přišlo ničivé japonské zemětřesení, které zasáhlo i hlavní logistické centrum Subaru. Navíc to bylo v době, kdy jeden z významných konkurentů značky oznámil konec vývoje sportovních vozů a mnoho závodníků se tak začalo více než dřív zajímat o přestup právě k Subaru. Pro značku s hvězdami ve znaku tak je rok 2011 skutečně extrémně náročný.

Ruská zima měla letos v Čechách konkurenci

Extrémní byl i přelom roku 2010/11 v české kotlině. Dlouhé a tuhé silné mrazy nezvykle silně prověřily jak kvalitu silnic, tak i mrazuvzdornost aut a jejich řídicích. Pořádnou zimní sezónu si užil i Subaru Czech Rally Team, a to doma i v zahraničí. Tradiční „Mikulášský“ Pražský rallysprint, jehož je značka Subaru dlouholetým partnerem, bývá obvykle soutěží spíš na blátě než na sněhu a ledu. Ten s datem 2010 však překonal očekávání, tato soutěž byla skutečně zimní s velkým Z. V blízkosti startu rychlostní zkoušky, situované v údolí Karlíku, bylo po ránu dokonce osmnáct pod nulou. Časoměřičky u trati

Zimní období je tradičně pro rallysport spíše časem poklidných příprav na nadcházející sezónu. Letos tomu bylo ale trochu jinak.

si tak musely na sebe obléci skoro celou svou šatní skříň, aby vydržely všechna auta zdárně odstartovat.

Subaru Czech Rally Team je už hodně zkušený a byl i na takto drsné podmínky dobře připraven, což se projevilo na trati i ve výsledcích. „Všechny tři naše vozy měly ty správné pneumatiky a byly i jinak dobře vybaveny,“ liboval si v cíli Vojtěch Štajf. „Jsmo moc rádi, že jsme se na naší poslední letošní soutěži pěkně svezli a dokonce obhájili vítězství mezi produkčními vozy. Pro mne je to o to cennější, že jsem čtvrtou příčku absolutně, mé dosud nejlepší umístění na pražském sprintu, vybojoval v tak těžkých podmínkách. Jeli jsme spíš na čas a show pro diváky dělali pouze v Chuchli, kde na to byl prostor. Já už nechtěných show letos předvedl víc, než bylo zdrávo a opravdu jsem nechtěl před náročným lednem přidělovat práci mechanikům třeba tím, že bychom zbytečně ublížili autu o pevné bariéry na nevyzpytatelném strahovském stadionu. I tak jsme se tam několikrát dostali do kontaktu s hlubokým sněhem. To nám zvláště na závěrečném testu pořádně zkomplikovalo život. Nabrali jsme sníh hned v úvodu, takže se nám pak mlžilo okno a spolujezdec se musel naklánět a čistit mi okno, abych aspoň trochu viděl ven.“ Tým měl ve hře i další dva vozy, v jednom z nich seděl na sedadle spolujezdce i Jaromír Bosák: „Byla to pro mne velmi zajímavá zkušenost. V so-

botu jsem pochopil, že motorsport není jen o vození se v autě. Bylo to opravdu náročné, a to i pro mne jakožto spolujezdce," nechal se slyšet populární komentátor.

Hned po Novém roce se pak Subaru Czech Rally Team vydal do Rakouska, aby zkusil štěstí na oblíbené Jänner Rallye. Tam to ale úplně ideálně nedopadlo, ač se auto vezlo domů bez škrábance. Soutěž posádka Štajf – Gál zahájila dobře a již na konci prvního dne se posunula do první desítky klasifikace Evropského poháru. To bylo ale bohužel všechno, led na nečekaném místě znamenal v úvodu druhé etapy konec nadějí. Moderní hatchback Subaru Impreza WRX STI na ledě sklouzl mimo vozovku a odcestoval daleko do přilehlé louky. Klouzalo se mu dobře i proto, že chvíli před Štajfem na úplně stejné místo odplachtil i velezkušený zimní král Stig Blomqvist, jehož vůz proklestil trasu hlubokým sněhem lépe než rolba. Českému jezdcovi se pak sice podařilo Švédovu vozu se těsně vyhnout, dostat se vlastními silami zpátky na trať se už ale nepoštěstilo ani Štajfovi, ani mistru světa z roku 1984, který si na rakouskou soutěž tradičně jezdí užívat zimních podmínek. Zastoupení Subaru v první desítce uhájil Rakušan Rosenberger, z českých jezdců značky se nejlépe dařilo Danielu Běhálkovi, který však v závěrečné RZ musel odstoupit.

Obhajoba stříbra na Rallye Monte Carlo

Po reorganizaci tříd bylo letos snadnější porovnávat výkony posádky Vojtěch Štajf – Julius Gál se soupeři, jichž

Monte Carlo slavilo stoletou tradicí závodu a na start se sjela mimořádně kvalitní konkurence



ve své třídě 3 potkali na Rallye Monte Carlo dvaadvacet. Od samého úvodu soutěže však bylo jasné, že česká posádka nepřišla do jižní Francie na výlet. Druhý čas už na úvodním testu za ostríleným domácím Patrickem Arturu dával tušit, že početná konkurence bude mít co dělat, aby modrému hatchbacku Subaru Impreza WRX STI stačila. Právě Arturu a Švýcar Florian Gonon byli nakonec v součtu čtyř testů prvního dne úspěšnější než posádka ze střední Evropy, třetí příčku však Štajf držel pevně: „Vyžili jsme našich zkušeností z loňska s dlouhými rychlostními zkouškami a zvolili správné pneumatiky s tvrdší směsí. Díky tomu jsme mohli zvolit tempo, které bylo

Subaru je tradičním partnerem Pražského rallysprintu a Štajfovo vítězství mezi produkčními vozy potěšilo

svižné, ale přitom bezpečné,” vysvětloval zvolenou taktiku pražský jezdec. Druhý den už to bylo ale pro něj těžší: „Po defektu na pátém testu jsme sice ztratili asi minutu, takže nám naši dva velcí soupeři odskočili, bronzovou příčku jsme ale drželi dál. V servisní zóně pak bylo třeba vyřešit s pneumatikami jiný problém. Měli jsme od našich špiónů zprávy, že v horních partiích trati začalo sněžit, a tak bylo nutné se rozhodovat, co obout pro druhé kolo rychlostních zkoušek. Náš tým byl dobře připraven na sněhové podmínky a měli jsme nahystány pneumatiky s hroty. Protože jsem si ale nebyl

jist, jaký přesně je stav na trati, vyrazil jsem na obhlídku továrních týmů, u kterých jsem předpokládal, že mají na testech rozeseto alespoň deset lidí, kteří je informují o situaci. Bohužel jsem dorazil právě ve chvíli, kdy posledního světového šampionovi se Subaru Petteru Solbergovi na poslední chvíli nasazovali mokré pneumatiky namísto původních hřebů a vedle u Hänninena tomu bylo podobně. Možná to byl u Solberga jen taktický manévř jeho týmu, který měl zmást konkurenční tovární tým, povedlo se jim tím ale dokonale zmást i mne. Tolik jako on jsem riskovat nicméně nechtěl a na rozdíl od favoritů bojujících o vítězství jsem zvolil opatrnější variantu – zimní pneumatiky bez hřebů, podobně jako třeba Loix. Po startu prvního ze dvou testů jsem si spílal za nedostatek odvahy, v rychlých asfaltových pasážích se obutí rychle přehřívalo a já měl pocit, že jsem udělal chybu. Asi po šesti kilometrech ale začala trať rychle stoupat a náhle bylo všechno jinak. Ocitli jsme se v Mrazíkově království, kde vládl sníh a led, a i naše pneumatiky se rázem zdály být málo zimní. Zkoušku jsme dokončili ještě s poměrně malou ztrátou na nejlepší, problémem pak bylo ale i jen volně sjet od cíle testu ke startu toho dalšího – tento úsek se stal osudným našemu sousedovi z hotelu, Holanďanovi Piepersovi. Osmý test již byl pro nás doslova očistec. Jeli jsme pomalu, přesto jsme třikrát málem sklouzli ze srázu, jednou jsme se v úzkém místě i přetočili a chvíli nám trvalo, než jsme se vrátili do původního směru. Když jsme test dojeli, pořádně jsme si oddychli. Naše zimní obutí totiž (s ohle-

dem na velmi úspornou variantu naší účasti na soutěži) mělo za sebou už loňské Monte a kousek letošní Jänner Rallye, a tak hloubka jeho vzorku by jen taktak splňovala předpisy o povinné čtyřmilimetrové hloubce dezénu. Bylo to hodně znát a Švýcar Gonon (jenž mimochodem na klíčové RZ 8 zajel třetí čas absolutně) nám na hřebec ujel o několik minut. Naopak Artru ztratil a další soupeři na nás až tolik nezískali, a tak i přes ono absolvované peklo jsme se paradoxně v naší třídě posunuli už na stříbrný stupínek.“ Druhou příčku Štajf bez potíží udržel až do cíle soutěže a obhájil tak úspěch z předešlého roku.

Hayden Paddon dominoval i na první soutěži svého domácího šampionátu Rally of Otago



Začaly už i mistrovské soutěže

S přicházejícím jarem se začalo naplno soutěžit už i v jednotlivých národních šampionátech. Ten český neměl vůbec šťastný začátek, a to ani pro Subaru Czech Rally Team. Úvodní Valašskou rally se nově složená posádka Štajf - Řiháková protřápla a dokončila ji na páté příčce ve třídě 3. Na Rally Šumava začal nový hatchback mnohem lépe a po třech testech ve své třídě dokonce vedl. Bohužel pak zasáhla celou soutěžní veřejnost zpráva o tragické havárii jednoho ze soupeřů a další úvahy o měření časů byly zcela bezpředmětné. Jezdci se shodli, že v soutěži dál pokračovat nebudou a že své další boje raději odloží až na květnovou Rally Český Krumlov.

U našich severních sousedů se začalo závodit ještě o měsíc dříve než u nás. Hned úvodní polskou rally vyhrál úřadující šampion Kajetan Kajetanowicz, který stejně jako loni závodí opět s vozem Subaru Impreza WRX STI nejnovější specifikace. Na své minulé úspěchy už stihl navázat i sedmadvacetiletý Anders Grondal v Norsku. Ten vyhrál s krásnou Imprezou WRC první dvě soutěže národního šampionátu a stal se velkým kandidátem na titul. V Norsku ovládají vozy Subaru tradičně i třídu 3 (dříve skupinu N), které pravidelně obsazují také cca polovinu první desítky absolutní klasifikace. Na úvodní Sigdalsrally mezi nimi byl nejúspěšnější Švéd Tidemand, Rally Hadeland pak ovládl domácí Bieltvedt, kterého dobře známe i ze startů na Rally Bohemia. A do třetice, na Finnskog rally vítězná Subaru pilotoval Aasen,

který byl na obou úvodních podnicích stříbrný. Na severu se zkrátka závodí naplno od prvních dní roku, a že drsné zimní podmínky vozům Subaru svědčí, to je skoro zbytečné opakovat. Ve Velké Británii to se sněhem tak slavné nebývá, zima tam je ale o to nepříjemnější. Právě na ostrovech začal skvěle sezónu Elfyn Evans. Tento pilot hned na úvodním podniku národního šampionátu obsadil třetí příčku, aby následující Bulldog International Rally of North Wales dokonce vyhrál. Jak vidno, již v prvních pár týdnech nového roku posbírala značka Subaru další spoustu vavříků, a to i v místech soutěžního sportu nejvíce zaslíbených.

V Portugalsku řádil „Kiwi“

Přes různé peripetie zůstává stále na výsluní rallysportu mistrovství světa. Tam sice poslední dobou značka Subaru opustila elitní kategorii, mezi produkčními vozy (tzv. PWRC) jí stále patří výsostné postavení. Na začátku roku se tu však nedařilo Seveřanům. Úřadující vicemistr světa Patrick Flodin i nadějný Anders Grondal v obou úvodních podnicích šampionátu sice patřili do nejrychlejší trojice, ani jednou jim však nebylo dopřáno získat důležité body. Oběma se tak začíná sen o titulu letošního světového šampiona notně vzdalovat. Naopak pravou nohou vstoupil do mistrovství mladičký Novozélanďan Hayden Paddon. Teprve čtyřadvacetiletý pilot si udělal velké jméno již loni v rámci projektu výchovy mladých jezdců Pirelli Star Driver, když dokázal při své pre-



I když úřadující mistr Polska Kajetan Kajetanowicz titul obhájuje jako soukromý jezdec, zatím se mu daří

miéře obsadit bronzovou příčku na těžké šotolině ve Finsku a dokonce stříbrnou na asfaltu v Německu. K tomu přidal vítězství doma na Novém Zélandu a další stříbro z Japonska, což mu v součtu vyneslo třetí příčku v dobře obsazeném šampionátu PWRC mezi mnohem zkušenějšími jezdci. V roce 2011 přeseďlal Paddon na značku Subaru a určitě udělal dobře. Hned ve svém premiérovém startu totiž převálcoval veškerou konkurenci a na Portugalské rally v klasifikaci PWRC zvítězil. Talentovanému protinožci tak můžeme v dalším pokračování kariéry jen držet palce!

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: MAREK FELT, PETR FRÝBA

JEDINÉ POVINNÉ RUČENÍ
s náhradním vozidlem i pro
viníka dopravní nehody

ZDARMA!

Platí pro vozidla do celkové hmotnosti 3 500 kg.

Allrisk®

NEPLAŤTE ZA POVINNÉ RUČENÍ VÍC,
KDYŽ NEMUSÍTE



Lehčí už
to nebude...

V CENĚ POVINNÉHO RUČENÍ
U NÁS DOSTANETE:

- Náhradní vozidlo ZDARMA v případě zaviněné i nezaviněné dopravní nehody, živelní události a krádeže vozidla
- Exklusivní technickou asistenci pro případ nehody (včetně případného vyproštění) i poruchy vozu (např. defekt pneu, vybitá baterie, zabouchnutí nebo ztráta klíčů, záměna a nedostatek paliva) v rámci ČR i zahraničí
- Pojištění právní ochrany (odborná právní pomoc při dopravní nehodě a problémových situacích spojených s provozem vozidla, tlumočení, právní pomoc při řešení pojistné události a škody na vozidle způsobené špatným stavem vozovky
- Znalecký posudek související s dopravní nehodou v hodnotě 5000,- Kč ZDARMA!

www.allrisk.cz

uvedené ceny jsou v Kč/rok

| OSOBNÍ AUTOMOBILY | Pojistné bez bonusu | Pro řidiče 5 let bez nehody |
|---|---------------------|-----------------------------|
| do 1000 cm ³ včetně | 1 802,- | 1 326,- |
| nad 1 000 cm ³ do 1 250 cm ³ včetně | 2 399,- | 1 623,- |
| nad 1 250 cm ³ do 1 350 cm ³ včetně | 2 368,- | 1 722,- |
| nad 1 350 cm ³ do 1 850 cm ³ včetně | 3 373,- | 2 453,- |
| nad 1 850 cm ³ do 2 000 cm ³ včetně | 5 022,- | 3 652,- |
| nad 2 000 cm ³ do 2 500 cm ³ včetně | 5 077,- | 3 692,- |
| nad 2 500 cm ³ | 7 105,- | 5 167,- |
| NÁKLADNÍ AUTOMOBILY | | |
| od celkové hmotnosti 3 500 kg do 12 000 kg včetně | 8 547,- | 6 216,- |
| nad celkovou hmotnost 12 000 kg | 12 276,- | 8 928,- |
| AUTOBUSY | | |
| autobusy do celkové hmotnosti 5 000 kg včetně | 8 837,- | 6 427,- |
| autobusy nad celkovou hmotnost 5 000 kg | 13 860,- | 10 080,- |

CENTRÁLA SPOLEČNOSTI: Komárovská 20a, 617 00 Brno

REGIONÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ: Anglická 19, 120 00 Praha 2

| | | | | | | | |
|---|---|--|---|--|---|---|---|
| nám. Republiky 3 (budova KB, a.s.) 678 01 Blansko Tel.: 731 178 631 | Kounicova 67a (budova VUT) 602 00 Brno Tel.: 739 002 275 | Merhautova 1 (budova KB, a.s., přízemí) 613 00 Brno Tel.: 734 416 634 | Palackého 98 (Královo Pole) 612 00 Brno Tel.: 731 561 478 | ulice Jana Palacha 690 02 Břeclav Tel.: 734 433 427 | Antonínská 15 (Obchodní centrum) 380 01 Dačice Tel.: 739 002 280 | Národní třída 20 (pasáž U Tomáše) 695 01 Hodonín Tel.: 776 785 058 | Kostelní 221 (budova Malíček) 790 01 Jeseník Tel.: 777 744 796 |
| třída Legionářů 10 (budova bývalého Telecomu) 568 01 Jihlava Tel.: 731 675 743 | Klásterská 140/II (budova KB, a.s.) 377 01 Jindřichův Hradec Tel.: 607 559 133 | nám. Míru 3 (kancelář Autoservisu Mazúrek) 691 72 Klobouky u Brna Tel.: 604 265 909 | Masarykovo nám. 39 (pasáž Stará tiskárna) 697 01 Kyjov Tel.: 604 545 779 | Růžová 39 (Knížecí dům, 1. patro) 672 01 Moravský Krumlov Tel.: 603 891 945 | Masarykovo nám. 72 675 71 Náměšť nad Oslavou Tel.: 603 788 721 | | |
| Holická ulice (naproti JENA nábytek) 779 00 Olomouc Tel.: 724 235 891 | Partyzánské nám. 4 (naproti Hornické poliklinice) 702 00 Ostrava Tel.: 733 781 174 | Vídeňská 699 (budova MěÚ, pavilon B) 691 23 Pohořelice Tel.: 773 916 565 | Čechova 384/25 (naproti OD ALBERT) 664 51 Šlapanice Tel.: 732 136 133 | Martinské nám. 143/8 (budova KB, a.s.) 674 01 Třebíč Tel.: 603 441 234 | V. Opatrného 54 517 21 Týniště nad Orlicí Tel.: 608 257 816 | Vídeňská 5 (naproti staré nemocnici) 669 02 Znojmo Tel.: 739 002 274 | |

Ryzí potěšení

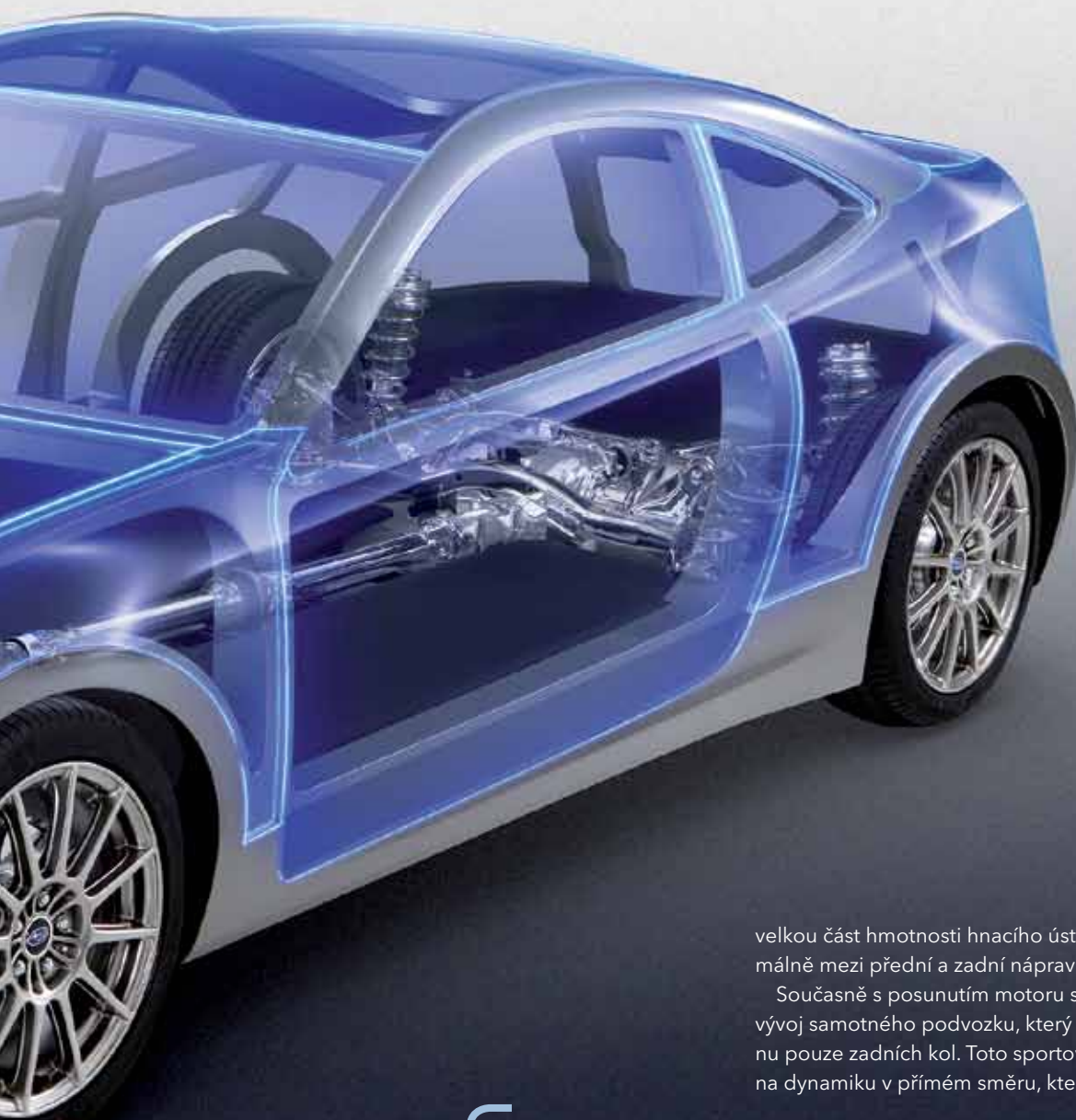
Koncept sportovního kupé se zadním pohonem vzbuzuje emoce. A to ještě dříve, než jej opravdu spatříme. Už nyní však můžeme nahlédnout do jeho útroby, kde zjistíme, že se chystá něco opravdu speciálního...



Od příznivců značky Subaru byly již několik let slyšet hlasy, které volaly po znovuoživení modelu SVX - tedy silného kupé originálního designu s mimořádně pokrokovou technikou. Hned zkraje je potřeba říci, že představený „průhledný“ koncept s krkolomným názvem „Subaru Boxer Sports Car Architecture“ takovýto a ani žádným jiným nástupcem pro mnoho lidí ikonického SVX není. Je to automobil, který byl navržen pro čisté potěšení ze sportovní jízdy. Nic víc, nic míň.

A jelikož právě toto zadání bylo pro Subaru nejvíce zavazující, podřídilo mu také celkovou konstrukci chystaného nového kupé. Když pomíneme vůbec první prototyp automobilu Subaru - model P-1 z roku 1954 - stejně tak jako minivůz Subaru 360 s motorem vzadu z roku 1958, potom je toto chystané kupé vůbec prv-

ním moderním Subaru s pohonem zadních kol. Tato koncepce sice u pravověrných příznivců značky může vyvolávat obavy z nedostatku trakce, avšak kdo se ve světě sportovních a závodních automobilů pohybuje, jistě ví, že právě zadní pohon je na suchém a případně i vlhkém povrchu zdrojem značného potěšení z jízdy. Právě, když jsou zadní kola schopna přenést celý potenciál motoru na vozovku, projeví se skutečnost, že obě nápravy si mezi sebou rozdělují funkce - zadní automobil pohání a přední pouze zatáčí (díky této specializaci se mohou, zejména přední kola, na svoji činnost lépe „soustředit“). Jízdní potěšení vyvolávané vozem s pohonem zadních kol je samozřejmě poněkud jiným, méně univerzálním, druhem jízdních emocí, než je tomu u pohonu všech kol. V každém případě však stojí za vyzkoušení.



velkou část hmotnosti hnacího ústrojí do středu vozu, a tím optimálně mezi přední a zadní nápravu.

Současně s posunutím motoru se Subaru soustředilo také na vývoj samotného podvozku, který bylo potřeba přizpůsobit pohonu pouze zadních kol. Toto sportovní kupé není navrženo pouze na dynamiku v přímém směru, kterou vyvolává především silný

Subaru vyvíjí techniku chystaného kupé. A nutno říci, že dělá maximum.

Nové kupé oficiálně vzniká v rámci společného vývoje Subaru a společnosti Toyota, avšak Subaru je tím partnerem, který vyvíjí techniku chystaného kupé. A nutno říci, že dělá maximum proto, aby se zadní pohon bezesbýtku využil. Největší předností automobilů s poháněnými zadními koly je příkladná ochota a lehkost zatáčení a citlivé řízení neovlivněné hnacími silami. Aby se tyto předpoklady maximálně využily, je potřeba ideální rozložení hmotnosti mezi nápravy. A pro tuto podmínku se dokonale hodí plochý motor Boxer, který se vyznačuje minimální délkou.

Jelikož v konceptu sportovního kupé se zadním pohonem chybí mezinápravový i přední diferenciál, stejně tak jako hnací polooosy přední nápravy, bylo možné motor posunout ještě níž a dozadu, než v ostatních modelech Subaru. Právě toto řešení přesunuje

motor, ale jak již bylo řečeno, cílem je maximalizace potěšení z jízdy. Důraz se tedy klade hlavně na chování v zatáčkách, reakce na pokyny řidiče, čitelnost chování a mnoho dalšího. To jsou velmi široce vnímané požadavky, které je mnohem těžší naplnit, než pouze okouzlit hodnotami akcelerace či příčného zrychlení.

Ona již několikrát zmiňovaná sportovní ryzost chystaného kupé je jasně patrná také z faktu, že daný automobil bude mít délku jen přibližně 4,2 metru a současně jej bude pohánět atmosférická verze nové generace dvoulitrového motoru Boxer s výkonem 200 koní. Uvedení nového kupé na trh je plánováno na začátek roku 2013. Takže již za rok a něco bude možné zažít poněkud jiný druh řídičských emocí, než na který jsme dlouhodobě od Subaru zvyklí. ✦

TEXT: PETR HANKE

Prezentace a příspěvky našich autorizovaných partnerů



M. LIŠKA

Po celou dobu svého působení v rodině Subaru, se v Plzni na Sloanech snažíme co nejvíce vylepšovat své služby zákazníkům, neboť každý zákazník u Subaru je v podstatě VIP zákazník. A proto je u nás „u Lišky“ samozřejmě rozvíjet doplňkové aktivity pro zákazníky.

Díky dlouholetým zkušenostem s Rallysportem připravujeme již po několik let Subaru Winter Training v Rakouských Alpách, kde se řidiči se svými čtyřkolkami učí jezdit na sněhu a ledu pod dohledem soutěžních jezdců. Mimo jiné je to i příjemná společenská akce. Nově na letošní letní sezonu připravujeme i akci na šotolinových tratích.

Hodně úsilí jsme letos věnovali prezentaci modelové řady vozů Subaru dlouhodobým vystavování vozů v obchodních centrech. Připravujeme také minimálně 2 akce s názvem Subaru Days, nové billboardy, první při uvedení modelu Trezia a novém faceliftu Forestera a druhou při uvedení nového modelu Impreza na podzim.

Subaru Liška vyniká silným servisním zázemím a skvělými techniky, kteří vedle přípravy závodních vozů mají již dlouholeté zkušenosti s vozy Subaru a celkově s japonskými značkami. Po několik let se také věnujeme rozmanitým druhům úprav vozů Subaru WRX STI. Tento sortiment u nás v Plzni na Sloanech obsahuje tlumiče, úpravy motorů, karbonové díly, brzdové systémy, výfuky, závodní kola a mnoho dalšího. Jak praví náš slogan: U Lišky Vám z Vašeho Subaru udělají jedinečný originál. Neváhejte a navštivte nás!

M. Liška, Skladová 7, Plzeň

SUBI STYL

Opět jsme letos ve spolupráci s lyžařskou školou Mount School pořádali zimní akci nazvanou „Subaru Snow Show 2011“ ve ski areálu Makov, kousek za slovenskými hranicemi. Testovací jízdy se Subaru byly určeny pro širokou veřejnost, tedy nejen pro příznivce pohonu 4x4, ale i pro ty, kteří ještě nezažili jízdu s těmito výjimečnými vozy v jiném prostředí, než je běžná asfaltová cesta a mohli si tak na vlastní kůži vyzkoušet jízdní vlastnosti stálého pohonu 4x4 v terénu. K dispozici jsme měli rozlehlou louku, která se táhla podél sjezdovky. Na přilehlých cestách jste si mohli otestovat Subaru Forester s dieselovým motorem, Subaru Outback 2.5i s bezestupňovou automatickou převodovkou Lineartronic a Subaru Legacy opět v dieselovém provedení. Ač sněhové podmínky moc nepřály, půda byla řádně promrzlá a na nerovném povrchu se v některých místech rozprostíraly ledové plotny, na kterých jsme si jízdu opravdu užili. Postaráno bylo i o ty nejmenší, kteří mohli ukázat své dovednosti na lyžích nebo na snowboardu ve slalomu za hodnotné ceny. Věříme, že i v tomto roce pro vás přichystáme nejednu zajímavou akci a těšíme se na vás!

Subi Styl, Grmelova 2069/9, Ostrava-Mariánské Hory





SRBA SERVIS

Naše rodinná firma Srba Servis rozšířila portfolio zastupovaných značek, a to o fenomenálního japonského výrobce vozidel s pohonem 4x4 – Subaru.

Srba Servis se tak stal 1. února 2011 autorizovaným prodejním a servisním centrem proslulé japonské automobilky Subaru. Speciálně pro tuto značku jsme postavili novou prodejní plochu o výměře 200m², její designové pojetí je provedeno dle nejnovějších požadavků výrobce, a stává se nejmodernějším prodejním centrem v regionu. Jak napovídá název firmy Srba Servis, nezaměřujeme se jen na prodej vozidel, ale také na servisní služby. Srba Ser-

vis pro Subaru připravil moderní servisní zázemí s vyspělou technologií a týmem odborníků, kteří jsou plně vyškoleni na značku Subaru.

K zahájení prodeje značky Subaru jsme připravili jako dárek zaváděcí bonus na aktuální modelovou řadu. Dárek máme i pro servisní zákazníky, kteří mohou využívat výhod našeho servisního centra, např. náhradní vozidlo zdarma po dobu opravy jejich Subaru. Máte-li rádi upravené vozy, jistě Vás potěší nabídka montáže zdarma při zakoupení originálního příslušenství Subaru.

Prodejní a servisní centrum Srba Servis & Subaru se nachází v Srba Servisu Jíloviště, Praha-západ, tel.: 255 717 011, e-mail: srba@srba.cz, www.srba.cz.

Těšíme se na setkání s Vámi!

Srba Servis & Subaru, Jíloviště 188

EMIL FREY ČR

Jako největší autorizovaný dealer vozů Subaru bychom rádi všem svým klientům poděkovali za zachování přízně, za objednávky nových vozů a věrnost našemu servisu. Vaše spokojenost je naší největší odměnou.

Pro fanoušky našeho nejsportovnějšího vozu WRX STI jsme připravili speciální model, který je k dostání a k vidění na našem showroomu v ulici Pekařská, Praha 5. Jedná se o vůz Impreza 2,5 WRX STI TOP modelového roku 2010 v provedení hatchback. Tento vůz v nádherné černé perleťové barvě má BBS kovaná kola z lehkých slitin ve zlaté barvě a je osazen spoustou nadstandardní výbavy, např. přední spodní spoiler STI, deflektory oken, nerezové orámování výfuků, bezpečnostní matice kol, podlahové koberece STI, zvýšená středová loketní opěrka STI, subwoofer, zadní ultrazvukové parkovací senzory, nadstandardní homologované 90% zatmavení oken od „B“ sloupku, mechanické zabezpečení řadicí páky Construct, předávná zásuvka 12V u středové loketní



opěrky, zařízení Beltronics STI-R Euro Plus – pasivní detektor radarového měření a další, velice užitečný a hodnotný doplněk, o němž se dozvíte u kteréhokoli prodejce Subaru v Pekařské ulici. Celková hodnota nadstandardní výbavy vozu je cca 180 000 Kč. Na tento speciální model máme dvě nabídky: můžete si ho u nás pořídit za 1 330 000 Kč a dostanete k tomu další nový vůz Subaru – model Justy 1.0 Trend v černé metalické barvě za 55 555 Kč. Nebo si můžete koupit samostatný akční vůz Impreza 2,5 WRX STI TOP s veškerou nadstandardní výbavou za 1 180 000 Kč vč. DPH. Tento speciální model jsme navíc připraveni na přání vybavit celopolepem à la klasické „WRC“ za dotovaných 7 777 Kč. Jen blázen by takto výhodné nabídky nevyužil ;-).

Celý prodejní team značky Subaru je samozřejmě připraven nabídnout Vám kompletní sortiment naší „kultovní“ značky za těch nejlepších podmínek a vždy s úsměvem. Na svého majitele tu například čeká i poslední dostupný vůz Legacy Kombi 2,5 GT Sport – jedinečný a skvělý vůz, který bohužel do EU (kvůli unijní emisní politice) již není možné dovážet.

Autocentrum Stodůlky - Pekařská 5, Praha 5 / Autocentrum Vysočany - Kolbenova 3, Praha 9

IVOS ZLÍN

V letošním roce naše společnost zahájila již patnáctou sezónu prodeje vozů se znakem souhvězdí Plejád a můžeme říci, že se za tu dobu stal prodej a servis vozů Subaru jedním ze stabilních pilířů činnosti naší společnosti.

Již tradičně ucelená nabídka skladových vozů a flotila předváděcích vozidel, aktuálně vedená novým sedanem Subaru Impreza WRX STI, čekají na všechny zájemce v příjemném prostředí našeho autosalonu na Zlínské ulici ve Fryštáku u Zlína. V posledních letech došlo k významnému rozšíření výstavních prostor našeho showroomu, zázemí pro zákazníky a k posílení řad našich techniků, mechaniků i k celkovému rozšíření našeho poprodejšího servisu.

Naše vozy nechybějí na výstavách v pasážích největších regionálních obchodních center, na reklamních plochách na zajímavých a frekventovaných místech ve Zlíně a v celém Zlínském regionu. Při prodeji a prezentaci klademe po celá léta velký důraz na jedinečnost, kvalitu a spolehlivost vozů naší značky, i přednosti a výhody, jež technika vozů Subaru svým uživatelům a fandům přináší.

V oblasti financování vozidel se nám po celou dobu skvěle spolupracuje se zlínskou pobočkou společnosti UniCredit Leasing CZ a. s.



Náš cíl pro letošní - patnáctý společný - rok s rodinou Subaru nemůže být jiný, než i nadále ve spolupráci s importérem Subaru ČR, s.r.o. poskytovat co nejlepší péči o naše stávající a budoucí zákazníky.

IVOS Zlín, Zlínská 390, Fryšták

AUTO VYSOČINY

Od druhé poloviny roku 2010 nabízíme své služby na nové jihlavské adrese Rantířovská 4.

Je to dobře dostupná lokalita u výhledově na Pelhřimov, s nejširším zastoupením automobilových dealerství v Jihlavě. A právě zde, v přímé konfrontaci, hodláme výhody ucelené a osvědčené konstrukce našich vozů, tak vhodných pro drsné podmínky Vysočiny, zúročit. Po přestěhování do nových, vlastních prostor, můžeme svým zákazníkům a příznivcům značky Subaru nabídnout rozšíření a zkvalitnění služeb. Reprezen-

tativní showroom o výměře bezmála 320 m² a servisní zázemí o stejné ploše skýtá nové možnosti využití. Zejména rozšířené a dobře dostupné parkování pro zákazníky je dlouho očekávaným zlepšením. Přínosem je i zdvojnásobení servisních stání a v neposlední řadě i navýšení personálního obsazení dealerství.

Důležité však také je, že neusínáme na vavřínech, a již nyní tříbíme plány na další zkvalitňování a rozšiřování našich služeb.

Děkujeme za dosavadní spolupráci všem spokojeným zákazníkům a těšíme se na setkání i s těmi novými!

AUTO VYSOČINY, Rantířovská 4, Jihlava



DANCARS CZ

Naše probíhající kampaně jsme doplnili „startem“ sezóny rally v podobě jubilejního, letos již 30. ročníku Valašské rally. Podpořili jsme Vojtu Štajfa se spolujezdkyní Petrou Řihákovou a Subaru Czech Rally Team a mnozí z vás také navštívili náš stánek s předměty, vztahujícími se k působení Subaru v rally. Nabídka Butiku je pro vás celoročně k dispozici v našem showroomu. Prezentovali jsme vám naše stěžejní modely - v servisní zóně byl k dispozici Forester Boxer Diesel, u stánku na náměstí jste pak mohli shlédnout Outback a krásné bílé WRX STI. Stále vylepšujeme okolí showroomu, jež bychom rádi odprezentovali již v dalším čísle Subaru Magazínu.

DanCars CZ, Krnovská 82, Opava



C & K

Zrychlení z nuly na více než pět set za méně než deset let... Tento zvláštní údaj znamená, že jsme za necelých deset let prodeje vozů Subaru ve společnosti C & K, a.s. udělali radost více než pěti stovkám nových majitelů těchto hvězdných automobilů. Samozřejmě letos naše „narozeniny“ se stávajícími i novými klienty pořádně oslavíme. Uspořádáme několik výstav s představením všech novinek Subaru, pro majitele Foresterů a Outbacků připravíme svezení na motokrosově trati a u příležitosti našeho výročí každého nového klienta odměníme dárkem ve formě příslušenství zdarma nebo třeba horským kolem z limitované série Subaru.

Naše flotila předváděcích vozů vždy odráží nejnovější nabídku automobilky a spo-



lečně s velkým počtem skladových aut nabízí mnoho variant pro ty, kteří chtějí auto hned, ale nechtějí příliš slevovat ze svých potřeb. Nabídka úvěru či leasingu od společnosti UniCredit Leasing CZ, pojištění ztráty tržní ceny GAP či další „administrativní“ služby jsou u nás samozřejmostí.

Nový servis s větším počtem stání a vyškolených mechaniků nám umožnil zkrátit objednacích lhůt i délku servisních prohlídek či oprav po haváriích a společně s možností zapůjčení náhradního vozu či vyzvednutím auta přímo u klienta posunul naše služby na úroveň odpovídající vysokým kvalitám značky Subaru.

Současná pozice společnosti C & K, a. s. v oblasti prodeje i servisu nových i ojetých vozů značky Subaru je výsledkem desetileté snahy o kvalitní služby a o příjemný, možná víc než jen obchodní vztah s našimi klienty.

C & K, Vídeňská 100, Brno



MIJA AUTOCENTRUM

Vážení majitelé vozů Subaru a členové naší velké rodiny Subaru, rád bych vám všem poděkoval za vaši přízeň, a hlavně ohleduplnost a velkou toleranci, kterou jste nám projevovali po dobu posledních tří let, v období rozsáhlé výstavby bytových domů v našem areálu. Ta bude v letošním prvním pololetí dokončena.

Konečně budeme moci podniknout nutné kroky pro vylepšení našich pro-

stor, jak těch sloužících servisnímu zázemí, tak těch určených pro návštěvníky prodejny. Ta po dvou a půl roce ožila příchodem paní Janoudové z mateřské dovolené. Prodejna první dozná potřebných změn k zajištění příjemnějšího prostředí, stejně jako prostor pokladny a fakturace. Následovat budou také venkovní prostory, které nás společně s vámi tížily zcela jistě nejvíce. Moc si přejeme, abyste se u nás cítili co nejlépe a to jak naši stálí klienti, tak i nově přichodzí - jednoduše řečeno, tak jak jste byli v minulosti zvyklí - jako doma.

Mija Autocentrum, Provazníkova 90, Brno

AUTO VERO

V zimním období jsme se věnovali především rozšíření svých stávajících prodejních a servisních prostor. Nyní máme k dispozici druhou servisní halu o ploše 200 m² a nový showroom s prostorem pro předávání nových vozů zákazníkům.

Na jaro a léto opět chystáme velkou akci s vodáckým centrem firmy Bisport v Týnci nad Sázavou, kde během vodácké sezony budete moci vidět prezentaci vozů Subaru.

Novou oblastí, kde můžete potkat „šestihvězdičkové“ vozy, je silniční cyklistika. Společnost Auto Vero je generálním partnerem silničního cyklistického závodu, který se bude konat v Táboře 3. 8. 2011. Jmenuje se Velká cena Subaru Auto Vero Sedlčany a můžete tu vidět v akci špičky české cyklistiky včetně mistra republiky v časovce jednotlivců, člena profitýmu HTC Highroad a účastníka letošního ročníku populárního Giro d'Italia Františka Raboně ve voze Subaru - Auto Vero Sedlčany je totiž jeho osobním partnerem.

Auto Vero a sport prostě patří dohromady.

AUTO VERO
Na Červeném hrádku 759, Sedlčany

VLASTA ČTVRTNÍČKOVÁ

Někdy parkuju natřikrát



S energickou a vždy usměvavou režisérkou, dramaturgyní a nezávislou umělkyní jsme si povídali v době, kdy její jindy vytížená kamera podstupovala servisní opravu. Manželka herce a baviče Petra Čtvrtníčka tak spřádala své pracovní i osobní plány do budoucna a jen tak mimochodem se vyznala k tomu, že právě Subaru je její motoristickou láskou. K japonské značce ji přivedl její známý manžel, nejen o tom je pak následující rozhovor.

Popsat jedním slovem to, čím se Vlasta Čtvrtníčková pracovně zabývá, je prakticky nemožné. Za co tedy považuješ sama sebe ty?

Již dávno jsem pochopila, že mé nejšťastnější chvíle jsou, když se na svět okolo koukám hledáčkem kamery. Tři roky jsem jezdila po světě, točila převážně pro internetovou televizi Stream a pro Českou televizi. Cestopisy Pipi na cestách jsem si dělala sama a moc mě to bavilo. Dá se tedy říct, že jsem režisérka. Ale pro Barrandov TV jsem pracovala i jako dramaturgyně. Prostě nejraději si vymyslím pořad a sama si ho i natočím, jsem trochu solitérka.

Jaká byla tvá zahraniční režisérská zkušenost?

Odjela jsem do Mexika dohromady na půl roku a točila cestopisný seriál o tom, jak drogy na své cestě do USA ovlivňují mexickou společnost. Drogové kartely vstupují do života všech zdejších lidí. Předně jsem si uvědomila, že filmy o Mexiku nejsou kliše, že realita je opravdu taková. Při svých cestách mi postupně docházelo, že kdybych se někomu znelíbila, můžu velmi snadno zmizet. Člověk má neuvěřitelný pocit samoty - kolem polopouští a horizont mizí s nebem, nikde nikdo. Při své práci jsem měla párkrát dost staženej zadek, ale přesvědčila jsem se, že strach nesmím dávat nikdy najevo. Naštěstí jsem tam měla

A co tvůj manžel Petr? Jak jste se dali dohromady?

Právě jsme oslavili desetileté výročí našeho vztahu. Potkali jsme se, jak jinak, v Divadle Na zábradlí. S kamarády jsme slavili nějaké promoce a šli jsme na posledního panáčka na Zábradlí. Tam seděl se svou partičkou Petr. Přišel ke mně a požádal mě o tanec, tak to začalo. Musel opít všechny kluky kolem, aby mě měl jen pro sebe (smích). Já jsem si ale z toho, že je Čtvrtníček, absolutně nic nedělala. Já jsem to vůbec neřešila. Známkou toho může být, že když jsme spolu zanedlouho jeli autem, ptal se mě na Českou sodu. Říkám, co to jako je? On mi začal líčit, že to dávali na ČT v deset večer. No v té době já sedím přeci v hospodě, odpovíděla jsem - a on mi to v tu chvíli věřil.

Být manželkou známého performerera je spíše výhodou?

Když jsme se poznali, byla jsem si celkem rychle jistá, že k sobě patříme. Máme podobný způsob humoru. Ve vztahu musím být dobrým naslouchačem. Když přijde domů, je často dost unavený a chce mít vedle sebe člověka, který mu je kritikem a poradcem. Být jeho ženou je spíš nevýhoda, musím se pracovně prosadit sama, i když mě s Petrem samozřejmě mnoho lidí spojuje. My jsme spolu žádnou práci nedělali, nejspíš toho ani nejsme schopni. Jelikož nám to funguje doma, nejsem si jistá, že by

spotřební záležitost, je Forester mou srdeční záležitostí. Skvěle sedí, je v něm dost místa a vnější rozměry má tak akorát.

I když je to trochu laciné, přesto se zeptám. Jaká jsi řidička?

Řidičák jsem udělala už v osmnácti, ale než jsem poznala Petra jsem prakticky neřídila. Vyjela jsem se právě jeho zásluhou. Za dobu, co jsme spolu, jsme vystřídali neohrabané množství aut - ani nevím, kolik jich vlastně bylo. Pokaždé jsem se tak velmi rychle musela naučit ovládat nový vůz, poslouchat motor a prostě auto cítit. Někdy



jezdím dost divoce, což Petr v roli spolujezdce dokládá neustálým sledováním tachometru. Mám ale zato, že dokážu rychle reagovat, neměla jsem žádnou blbou bouřku. Občas se ale projevim i jako pravá blondýna, někdy holt parkuju na tříkrát.

A jaké má Vlasta Čtvrtníčková plány do nejbližší budoucnosti?

Původně jsem chtěla na rok odjet. Dostala jsem skvělou nabídku stát se učitelkou v mezinárodní škole na Srí Lance. Šestiletá dcera Anička by se tam aspoň naučila anglicky. Ale ona mi řekla: Mami podívej se, ty mi život ničit nebudeš. Mám tu operu, tanec a kamarády - nikam nejedu. Vzhledem k tomu, že začala chodit do školy a nemůžu ji opustit na déle než na 14 dnů, tak jsem to zrušila. I kvůli tomu, že začíná dospívat, chtěla bych natočit něco, co osloví právě děti jejího věku a pomůže jim orientovat se bez strachu a studu v otázkách sexu. Aby se toho tématu nebály.

Děkuji za rozhovor.

ZA SUBARU MAGAZÍN SE PTAL: VOJTĚCH ŠTAJF,
FOTO: TEREZA PLETICHOVÁ

Forester je mou největší motoristickou láskou. Subaru je spokojenost a jistota.

lidi, co mi vytvořili zázemí. To bych si za tu kameru nemohla stoupnout. Vojáci s kvěrama na mě třeba řvali a já pořád točila, pravda, pak mi ten materiál sice vzali, ale taková ta práce je. Spoustu lidí se navíc divilo, že jsem tam jela s dcerou. Ale ona byla zlatá a Mexičané milují děti, takže mi to kolikrát pomáhalo navázat s místními vztah.

Kdo tě v profesní kariéře nejvíc ovlivnil?

Mám vystudované dva obory na DAMU - výchova a divadlo a alternativní herectví. Na škole jsem potkala Ivana Vyskočila, který mě zásadně profesně formoval. Zejména v přístupu k práci a v umění improvizace. Za den kolikrát točím i tři klipy - a bez inence a schopnosti improvizovat by to nešlo. On ve mně vypěstoval a otevřel schopnost rychlé improvizace.

to šlo i v práci. Petr je velké režisér. Když spolu sedíme, jeden druhému děláme openturu na jeho nápady. Pro nás je to zábava a je fajn, že si máme o čem povídat.

O Petrovi se ví, že značka Subaru je jeho srdeční záležitostí, vystřídal několik vozů s hvězdami ve znaku. Majitelkou Forester XT ses stala díky němu?

Forester je jednoznačně mou největší motoristickou láskou. Než ho Petr přivezl, o značce Subaru jsem do té doby neslyšela. Kdysi jsem měla takové ty divčí automobilové chutě, sice jsem nikdy neměla vyhlášenou značku, ale platonicky toužila po veteránských mercedesech a různých kabrioletech. Dítě to ale změnilo. Subaru je spokojenost a jistota. Řídím denně. V půl osmé skočím do auta a pak celý den popojíždím. A i když auto vnímám spíš jako

Subaru v zrcadle médií

Subaru Forester Do hor prostě maximum

TEXT: LADISLAV ČERMÁK • Skimagazín 2/2011

Ano, existují dnes SUV, splňující trochu pochybné přání mítí „všechno v jednom“, a to dokonce bez velkého omezování. Ovšem pak je tu ještě jedno, tak trochu jiné řešení. Subaru Forester. Postrádá totiž nevhody těch udrncaných malých SUV.

Už minulá generace Foresterů byla tajnou volbou těch, kteří se nemohli rozhodnout, jestli vozit rodinu nebo krmení pro dobytek, popřípadě si ve volných chvílích zasportovat, to když pod kapotou kromě skvělého plochého motoru pracovalo ještě turbo. Zvýšené kombi ohromovalo kombinací nezníčitelného stálého pohonu všech kol, plynosti a skvělé ovladatelnosti. Jen bylo poměrně malé, docela ošklivé, a přitom ještě dost drahé. A žíznlivé. Nové Subaru Forester už není ani malé, ani ošklivé. Vyšší cena mu sice zůstala, ovšem plně odpovídá nabízeným kvalitám. A motory se ve střídmosti polepšily - kromě nového vynikajícího dieselu přichází i nový benzínový atmosférický dvoulitr, zástupce teprve třetí (!) generace boxerů za celou historii Subaru. Nyní už lze získat i kombinaci stálého pohonu všech kol a ESP a jako bonus Forester přihazuje dvoustupňovou redukční převodovku, kterou jsou standardně vybaveny všechny atmosférické zážehové čtyřválcové.

To je taková malá omluva za pouze pětistupňovou převodovku. Ptáte se, k čemu je tato redukce dobrá? Zkuste třeba odtáhnout těžký karavan přes Grossglockner nebo vytáhnout ze závěje zapadlé auto...

Na vyjížďku jsme si vyrazili novotou vonícím Foresterem s atmosférickým dvoulitrem - nejlevnějším moto-



rem z nabídky, jaký lze koupit od 590 000 korun, a to včetně přestavby na LPG. Obavy z neukojitelné žízně malého benzináku ve vysoké karosérii s nápisem 4x4 se částečně plní jen ve městě. Za ním klesá spotřeba na hodnoty, jaké známe z klasických «předokolek». A navíc v záloze čeká nádrž na LPG, s níž lze náklady na palivo dostat pod dvě koruny na kilometr. Bát se nemusíte ani předjíždění - atmosférickému motoru sice chybí „švuňk“ přeplňovaných dieselů, ale rozhybe se také naprosto dostatečně a táhne od tisíce otáček k volnoběhu jako elektromotor - v případě potřeby je možné jej točit a točit, což dělá s chutí a krásným zvukem. Jen to řazení kdyby bylo lehčí a přesnější.

S Foresterem se cestuje tak, že dosáhnete kýženou rychlost a on ji pak prostě udržuje. A zejména na standardních 16" kolech se přenáší přes díry, výmoly a retardéry téměř nepochopitelným způsobem. Kouzlo nízkého těžiště působí naplno a žádný zvýšený konkurent, tvářící se jako terénař, se mu plyností a komfortem ani neblíží. A vůbec nejlepší na tom je, že když se vám vzedme adrenalin, tak v zatáčkách hladce a suverénně odrovnáte jakýkoliv natuřený rádoby sportáček, zmatený tím, že se Forester do zatáčky hodně nakloní. Ale pak dlouho dlouho nepustí - skvělé jízdní vlastnosti jsou další příjemnou samozřejmostí Subaru.

Přijedete na úpatí hor a v teple sledujete Pražáky, jak na své ostře vyhlízející predátory potupně nasazují sněhové řetězy. Vy jen trochu zpomalíte, pod prudším kopcem případně zařadíte redukcí a jedete dál. S mezinápravovým diferenciálem, kterému nevedí trvalé zatěžování, se můžete beztržně vyřadit v každé zatáčce a na nasněženém parkovišti můžete uspořádat drift challenge bez rizika zničení auta. A co je vůbec nejlepší - do trochu zvýšené karosérie se nesoukáte jako do prťavých hatchbacků. Vy důstojně usedáte. Místa pro hlavu i náklad je pod vysokou střechou dostatek. Jen větší kufry budete občas muset vozit nastojato...

Vymodlený sedan

TEXT: ADAM ŠRÁMEK • AutoHit 3/2011

Když v roce 2007 přišla Impreza jako hatchback, fandové začali ohrovnat nos. Velkolepý návrat sedanu WRX STi však neznamená jen zadeček navíc.

Nové provedení sedan si fandové této japonské sportovní ikony doslova vymodlili. Novinka se už nejmenuje Impreza, přesto jí tak jistě kvůli podobě s předchozí generací bude většina říkat. Oficiální jméno nejrychlejšího Subaru modelového roku 2011 je jednoduše WRX STi. To platí také pro stále prodávanou verzi hatchback.



Špatně by bylo myslet si, že změny se týkají jen exteriéru. Subaru si dalo dost práce s novým naladěním podvozku, řízení, výfuků nebo softwaru řídicí jednotky (Euro 5).

Jak vypadá

Sedan na první pohled působí mnohem agresivněji a rozkročeněji než hatchback. Kromě pěkné implantace klasického zavazadelníku došlo i k zostření rysů předního nárazníku. Na přední najdete novou mřížku chladiče. Typický otvor na přední kapotě pro přívod potřebného množství vzduchu velkému turbodmychadlu zůstal. Blatníky doznaly rozšíření a na zádi se nejen k naší radosti objevil mohutný spoiler. Podvozek dostal kryty pro zlepšení aerodynamiky. Jen ta zlatá kola nám chybějí.

Crossover od Subaru

TEXT: JOSEF ŽÍDEK • Auto4drive 2/2011

Ani japonská automobilka Subaru neodolala módní vlně městských crossoverů a uvedla loni na podzim na trh verzi modelu Impreza XV. Hned v úvodu je třeba zdůraznit, že se ve verzi pro Evropu jedná v podstatě o optický paket tvořený plastovými doplňky. Plastové blatníky a přední a zadní kryty jsou ale docela slušivé, takže v rámci rozšíření modelové řady neztrácí verze XV smysl.

Outdoor hatchback

Základem Imprezy XV je klasický hatchback, který dostal v exteriéru především plastový lem a speciální ližiny. Litá kola s nápadnými paprsky dobře ladí s širokými plastovými lemy blatníků. Zepředu nabídne Impreza XV svou klasickou tvář, v této verzi díky plastovým doplňkům ještě sebevědomější. Zád' je zvýrazněna velkým spoilerem a LED diodami brzdových světel. Nutno přiznat, že právě zád' považují za velmi vydařenou, a to nejen z přímého pohledu, ale i z profilu.



Uvnitř spartánská, ale stylová

Odlišnost verze XV je zdůrazněna dvoubarevným čalouněním sedadel v kombinaci černé a hnědé. Sportovní dojem podtrhuje hnědé prošívání, které se objevuje i na obložení dveří a loketní opěrce. Tvar sedadel i opěrek hlavy vpředu zaručuje komfortní sezení i při jízdě na méně rovné silnici. Prostor na zadních sedadlech není nijak stísněný a cestující vzadu se nemusí cítit omezení. Boční vedení je v oblasti zad vyhovující, výraznější by mohly být bočnice na sedáku.

Na přístrojové desce nenajdete žádné zbytečnosti. Nepůsobí sice nijak luxusním dojmem, zato se na ní velmi rychle a intuitivně zorientujete. Informační displej na středovém panelu je dobře čitelný, přístroje sdružené v kapličky nad volantem dobře odstíněny. Plasty...jsou přece jen trochu tvrdé. Přitom ale vizuálně budí dojem kvalitnějšího materiálu a dílenské zpracování je na vysoké úrovni. Do standardní výbavy patří kůží obšitý volant, který mně osobně padne velmi dobře do ruky a také kůží obšitá hlavice řídicí páky.

Boxer se nezapře

Testovaný vůz poháněl dvoulitrový dieselový boxer s výkonem 150 koní. Bez sebe-menšího zaváhání mohu říci, že jeho chod je kultivovaný a tichý a dynamika zcela uspokojivá. Žádného „traktorového“ projevu ani nepříjemných vibrací se od něj nedočkáte. Spolu s tužším nastavením podvozku vám umožní příjemně sportovní jízdu. Parametry zrychlení z 0 na 100 km/h (9 sekund) a maximální rychlost (203

km/h) Imprezu také k dynamičtější jízdě předurčují. Přitom ale nemusíte až tak moc myslet na spotřebu, protože i při razantnější jízdě mimo město (nikoliv však na dálnici) se spotřeba testovaného vozu pohybovala kolem 7,8 l a při úsporné jízdě klesla na 6,6 litrů. Při delší cestě by se dala spotřeba jistě stlačit až k 6 litrům.

Pohon 4x4 oceníte hlavně v zimě

Od Imprezy XV nemůžete očekávat žádné terénní výkony zejména kvůli již zmíněné malé světlé výšce. Nemusíte se ale bát sněhu, deště či nebezpečné cesty bez větších výmolů. Pohon všech kol zajišťuje pro Subaru typický Symmetrical AWD. Elektronicky řízený systém stálého pohonu všech kol nepřetržitě vyhodnocuje jízdní podmínky všech kol a točivý moment motoru. Díky tomu kola neztrácejí adhezi a motor výkon. Výsledkem je bezpečnější jízda na kluzkém povrchu. V kombinaci se sníženým těžištěm (díky nižšímu uložení motoru) a sportovnějším naladěním podvozku nabídne i velmi dynamickou jízdu, kterou si řidiči může opravdu užít. Překvapivě dobře přejíždí Impreza XV nerovnosti, dobře drží stopu, výborně projíždí zatáčkami.

Ve standardní výbavě je stabilizační systém VDC (Vehicle Dynamics Control) s protipokluzovou funkcí, který zasahuje v extrémních jízdních situacích a doplňuje celý komplex prvků aktivní bezpečnosti, kterými jsou ABS, protipokluzová soustava TCS a diferenciál s omezenou svorností.

Pro „skalní“ příznivce značky Subaru bude možná verze Imprezy XV méně pochopitelná, ale pro nové zákazníky může nabídnout zajímavou kombinaci „terénního“ vzhledu s výbornými jízdními vlastnostmi na silnici i v extrémních jízdních podmínkách.

Na zádi objevíte čtveřice mohutných koncovek nového výfuku nebo macatý difuzor. Sportovní geny tenhle vůz vážně neskrývá.

Sedíme uvnitř

Uvnitř kromě nových barevných kombinací najdeme v základu takové prvky, jaké snad ve sportovním voze ani nepotřebujete. Je tu tempomat, klimatizace, rádio s 10 reproduktory a USB, Bluetooth handsfree. Co do prostornosti nesnese nový sedan žádnou kritiku. Výhodou je i solidní zavazadelník (420 l), podpořený zadními sklopnými opěradly sedadel.

Správnou atmosféru navozují červeně podsvícené budíky, kožený volant ideálního průměru, dobře rozložené pedály a vyšší řídicí páka, která krásně padne do

ruky. Emblémy STI ještě doplňují ovladače mezinápravného diferenciálu a volby jízdních režimů SI-Drive.

Jak jezdí

Těžko budete WRX STI něco vytýkat. Motor už na volnoběh pěkně brumlá a prozrazuje tak obrovský potenciál. Akcelerace po sešlápnutí plynu vyrazí dech, a to i v rychlostech nad 150 km/hod. Brzdy mají brilantní účinek a nechávají se i dobře dávkovat. WRX STI se nenechá jen tak rozhodit. V zatáčce díky programovatelnému diferenciálu a pohonu všech kol dokáže skvěle potlačit nedotáčivost, vždy jedete minimálně o třetinu rychleji, než myslíte. Sedí jako přilepené. Pohon všech kol dodá správnou adhezi za všech podmínek.



Test: Subaru Legacy Rodinná jistota na čtvrtou

Motožurnál 11. ledna 2011 v 13.01

V roce 1917 založil Čikuhei Nakadžima v Japonsku leteckou laboratoř a Nakajima Aircraft Company se za 2. světové války stala největším japonským výrobcem letadel. Po reorganizaci vynucené prohranou válkou však začala v roce 1946 vyrábět skútry. Od nich už to byl jen krok k výrobě automobilů, a tak se v roce 1954 zrodila značka Subaru.

Postupně se pro mnohé stala synonymem pro sportovní auta s pohonem všech kol. Ve světových rallye totiž došla nejedno vítězství - se Subaru získali tituly mistrů světa takoví jezdci jako Colin McRae, Richard Burns nebo Petter Solberg. Jenže, na jedné straně jsou sportovní modely a na druhé ty, které slouží obyčejným lidem. Jedním z nich je třeba aktuální model Legacy v provedení kombi s naftovým motorem.

Také interiér je zaměřen na funkčnost a za zmínku stojí kvalita použitých materiálů i zpracování.

Opravdu nadbytek místa je na zadních sedadlech, a to nejen pro nohy, ale i nad hlavou, stejně jako v zavazadlovém prostoru, což nás u kombi vždy nejvíc zajímá. Zá-



kladní objem je slušných 526 litrů a po sklopení zadních sedadel pak až 1 726 litrů.

Základní výbava Subaru Legacy je poměrně bohatá. Nechybí ovládání v elektrice, kůží potažený multifunkční volant a hlavice řadící páky, airbagy čelní, boční ani hlavové, dvouzónová klimatizace, vyhřívání sedadel, kvalitní autorádio, bluetooth, xenonová světla, stabilizační systém, brzdový asistent včetně asistentu pro rozjezd do kopce a další drobnosti. To vše dostanete v základní výbavě naftového provedení Subaru Legacy kombi Active za 855 tisíc korun.

Není to tak dávno, co si nikdo nedokázal představit, že v žilách subaru bude proudit nafta. Jenže doba pokročila a i nafta si našla své místo v motorech Subaru, ale japonský výrobce zůstal věrný uspořádání motoru typu Boxer, což se při volnoběhu projevuje drobným neklidem. Auto působí v klidu jako poskakující boxer čekající na svůj úder. Ten přichází hned po sešlápnutí plynu a plynulý záťah, když vás dopředu táhne rovných 150 koní (110 kW). V kombinaci s šestistupňovou manuální převodovkou a jedním z nejpropracovanějších pohonů všech kol pak řidiči dopravá radost z jízdy s patřičnou odezvou.

Pravda, tohle auto není ryze sportovní, ale naturel si zachovalo. Odklon od sportovních pocitů je znát především v komfortnějších naladění podvozku, tedy na subaru, ale jistota, kterou vám auto nabídne, je značná. Přesvědčilo mě o tom i víc než šest set kilometrů na zimních silnicích během jediného dne, kdy 130 km/h na německých dálnicích pro tohle auto zdaleka nebylo maximální možnou rychlostí. A to se spotřeba pohybovala stále okolo 7 litrů nafty na 100 kilometrů, i když jsme auto nijak výrazně nešetřili. Když k tomu přičteme výtečné brzdy, perfektní sezení a velmi dobrou odezvu o tom, co se s vozem děje, je tady důvod, proč si mě tohle auto získalo. Je to vůz pro řidiče, za to si ovšem v porovnání s konkurencí něco připlatíme. I když zase ne moc.

Subaru Outback Téměř bez konkurence.

TEXT: JAN RÝDL • Sedmička 3/2011

Podobných aut na trhu opravdu mnoho není. Vyšší kombík, který zvládne střední terén a přitom poskytne na dálnici jízdní komfort prezidentské limuzíny, je doslova obdivuhodný. Mohutný benzinový motor dokáže při klidné jízdě být navíc i ekonomický. Z boku je Outback trochu fádni, nicméně přední a zadní plasty na spodku nárazníků napovídají, že toto auto počítá i s terénem.

Uvnitř čeká na předních sedadlech příjemné posezení. Boční polštáře v úrovni loktů zapasují řidiče i jeho spolujezdce do křesel tak, že s nimi kymácení na polní cestě nebo rychle projetá zatáčka ani nehne.

Řidič pracuje s volantem bez anatomických vykrojení věnce a se třemi velmi vy-

razně chromovanými rameny a nápadně malým středem. Přístrojová deska je nopak naprosto běžně uspořádaná se čtyřmi kulatými budíky.

Přehledně a prostorně

Středová konzole nese ohromnou obrazovku pro navigaci a v užoučké šterbině na ní je ještě digitální čas. Tlačítek mezi řidičem a cestujícím je překvapivě málo a vše je možné naprosto intuitivně ovládat. Zavazadlový prostor hledá ve své třídě jen obtížně konkurenci.

Svístět po dálnici i prodrat se lesem dokáže outback s vysloveným potěšením. Při silniční jízdě ocení posádka především odhlučněnou kabinu a slušné odpružení.

Kvůli váze mohutného motoru má model vyladěný podvozek o trochu pevněji, aby se v ostřejších zatáčkách příliš nenakláněl.

Outback patří do terénu. Nejde jen o opatrné přejíždění polní cesty, ale je možné jet úplně mimo silnice.

VŠECHNY ČLÁNKY BYLY REDAKČNĚ KRÁCENY



Diskrétní člen rodiny

Čtenář Patrik Rybčák nám před časem napsal, že by si rád přečetl i starší čísla Subaru magazínu. Poslali jsme mu nějaká a požádali ho, aby nám na oplátku napsal, proč má rád vozy Subaru.

Země vycházejícího slunce mi byla vždycky sympatická zajímavou historií, náboženstvím, kuchyní, bojovým uměním a životním stylem. Je to ale hlavně země pokroku a moderní technologie. K tomu patří automobily nejvyšší kvality. Dvě moje první japonská auta byla od jiného výrobce. Nebylo to ale to pravé, co jsem si představoval. Hledal jsem jedinečné, spolehlivé a bezpečné auto. Když jsem si četl z historie o zkušenostech v oblasti výroby letadel, motorech typu boxer s protilehlými válci, jejich nízkým těžištěm a nakonec o pohonu všech kol u všech modelů bez příplatků, měl jsem jasno. Sympatické bylo, že co se týče pohonu všech kol (AWD), tak to bylo právě Subaru kdo to vymyslel, a to v roce 1972.

U Subaru se mi líbí, že výběr modelů není zbytečně široký, ale i tak si každý vybere ideální auto pro sebe nebo svoji rodinu. Ku příkladu starší ale i ti nejmladší tady mají Justy. Pokud někdo preferuje dravou jízdu, je pro něj jako stvořená Impreza a to závodní nebo civilní verze. Manažer, účetní či otec vícečlenné rodiny si může vybrat Legacy v sedanu nebo kombíku, kde jízdní vlastnosti jsou dokonalé jako elegance a luxusní výbava. Pro ty, kteří rádi jezdí po nebezpečných silnicích, ať už na houby či na ryby, je tu Outback, ale to pravé SUV je Forester. Vlajková loď Tribeca by měla uspokojit i ty nejnáročnější zákazníky. Subaru je také jedinečné tím, že na rozdíl od jiných automobilových značek se vyrábí jen na dvou místech a to v Japonsku a USA, tedy ne tam, kde je levná pracovní síla, a díky tomu je kvalita vozů špičková. Taky co nová generace to nová karoserie, což se u všech výrobců nevidí.

Já vlastním s manželkou Subaru Baja a Subaru Justy. Subaru Baja je stylový, zábavný a praktický pick-up. Jméno dostal po úzkém poloostrově v Mexiku, kde se každoročně konají atraktivní pouštní závody off-road vozů. Vyráběl se ve městě Lafayette ve státě Indiana v USA od roku 2002 do roku 2006, a to ve dvou verzích, Sport a Turbo. Ja mám Sport, který má tradiční motor boxer



s obsahem 2,5 litru (165 koní), pohonem všech kol a bohatou výbavou včetně zajímavých prvků jako kompas ve zpětném zrcátku a unikátním Switchback systémem, kde se za zadními sedačkami nachází uzavíratelný otvor na prodloužení zavazadlového prostoru. S Bajou jsme už podnikli spoustu výletů a vždycky se těším na nový důvod jet někam autem.

Naše vozy Subaru beru jako diskrétní členy rodiny. Subaru 4x4 je jednoduše moje jistota, že za každého počasí a hlavně v zimě vždycky dojedu. ✦



Kompaktní prostornost

Jaké vlastnosti jsou důležité pro městský vůz určený pro celou rodinu? Kompaktní rozměry, prostor, variabilita, obratnost a nízká spotřeba? To všechno nové Subaru Trezia má a nabízí v unikátní kombinaci. Přesvědčte se sami.



Nabídka automobilů na trhu je nesmírně rozmanitá, takže si v ní snad každý vybere takový vůz, který bude ladit právě s jeho požadavky. Subaru ji rozšiřuje po svém. Na pozici svého základního modelu připravilo ne zcela konvenčně pojatý model Trezia s jednoprostorovou karoserií. Při jeho vývoji bylo cílem především maximálně vyjít vstříc lidem žijícím ve městech a v hustě osídlených oblastech - to jsou ostatně podmínky typické pro Japonsko, tedy domovskou zemi značky Subaru.

Ideálem jsou kompaktní rozměry reprezentované délkou těsně atakující čtyřmetrovou hranici, které jsou základem pro snadné proplouvání provozem a úzkými městskými ulicemi. Nesmí chybět samozřejmě ani velký rejd zajišťující poloměr otáčení jen 5,4 m, díky němuž je parková-

ní hračkou. Na příkladu Subaru Trezia se jasně ukazuje, že výhodou je také zvýšená pozice sedadel, která je na úrovni přibližně Imprezy XV. Díky ní má řidič dokonalý přehled o situaci před vozem a ostatní cestující vynikající rozhled. Právě mírně zvýšená pozice sedadel zaručuje také vzpřímenější pozici za volantem, která je přínosem pro vnitřní prostornost. To přitom neplatí pouze pro nabídku místa pro posádku, ale také pro náklad. Za zadními sedadly je při naložení až po střechu k dispozici celých 852 litrů objemu. To vše jsou jasné výhody daného konceptu karoserie s jednoprostorovým uspořádáním.

Vzhledem k zaměření modelu Trezia asi nepřekvapí, že jsou k dispozici pouze modely s pohonem předních kol. Pro použití ve městech se jedná o postačující řešení,

SUBARU TREZIA

Provedení 1,3I

Motor: zážehový čtyřválec, 1329 cm³

Výkon: 73 kW (99 k)/6000 min⁻¹

Točivý moment: 125 Nm/4000 min⁻¹

Nejvyšší rychlost: 170 km/h

Kombinovaná spotřeba: 5,5 l/100 km

Provedení 1,4D

Motor: čtyřválcový turbodiesel, 1364 cm³

Výkon: 66 kW (90 k)/3800 min⁻¹

Točivý moment:

205 Nm/1800-2800 min⁻¹

Nejvyšší rychlost: 175 km/h

Kombinovaná spotřeba: 4,3 l/100 km

jehož přednosti spočívají v jednoduchosti konstrukce, nízké hmotnosti a samozřejmě i nižší spotřebě paliva, která je pro daný druh automobilů zásadní. I tak si ale Subaru dalo s naladěním podvozku modelu Trezia hodně práce. Automobil proto působí velmi jistým dojmem a nechybí mu ani potřebná obratnost a pocitová hbitost reakcí na pohyby volantu.

V daném segmentu automobilů, který stále není v Evropě zcela běžný, se klade značný důraz na racionalitu. I proto Subaru použilo dvojici motorů, které tento požadavek bezzbytku splňují. Zaujmu bezpečí oba. Zážehový čtyřválec s objemem 1,3 litru disponuje nejvyšším výkonem 73 kW (99 k) a točivým momentem 125 Nm. Silnou stránkou této jednotky je cena, nízká hlučnost, velmi kultivovaný projev a současně i příznivá spotřeba,

kteřá v kombinovaném režimu činí jen 5,5 l/100 km. Další nabízený čtyřválec spaluje naftu a jedná se tak o druhý vznětový motor, který kdy značka Subaru ve svých vozech nabízela. Moderně řešený motor s objemem 1,4 litru se vyznačuje výkonem 66 kW (90 k) a točivým momentem 205 Nm. Jeho spotřeba je doslova pozoruhodná – v kombinaci s manuální šestistupňovou převodovkou činí jen 4,3 l/100 km. Provedení s automatizovaným řazením spotřebuje jen o 1 dl /100 km více.

Trezia je zajímavým příspěvkem značky Subaru do segmentu kompaktních městských automobilů. Nabízí vlastní styl, moderní techniku a v neposlední řadě především unikátní propojení svých vlastností, přesně naladěných pro dané použití.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: ARCHIV



▲ I přes kompaktní rozměry nabízí interiér Subaru Trezia překvapivý vnitřní prostor.

► Lepší atmosféru může do interiéru vnést i na přání dodávaná skleněná střeška.



◀ Manuální převodovka (na fotografii) může být u vznětového motoru doplněna automatizovaným ovládním zvyšujícím komfort obsluhy.

► Vyšší stavba karoserie umožňuje snadno převážet i méně skladný náklad. Variabilitu samozřejmě dále zvyšují samostatně sklopná zadní sedadla.





Český podíl

Gumárny Zubří byly založeny v r. 1935 jako dceřiná společnost nejstarší středoevropské gumárenské společnosti Optimit v Odrách, zbrojovka pro výrobu protiplýnových ochranných masek. Vzhledem k tomu, že v regionu nebyly žádné zkušenosti s gumárenskou produkcí, natož s výrobou protiplýnových masek, bylo rozhodnuto využít anglické licence „Leyland“.

Gumárny Zubří pak vyráběly ochranné masky pro československý stát, v době německé okupace pro Wehrmacht.

Během studené války došlo k mohutnému rozvoji a největším investicím v Gumárnách Zubří, které se v té době staly významným dodavatelem civilních ochranných masek pro celou RVHP a vojenských masek pro Varšavskou smlouvu.

V průběhu druhé poloviny devadesátých let, po vzniku akciové společnosti a její privatizaci, došlo k nejvýznamnější restrukturalizaci celé společnosti, spojené s její novou orientací na výrobu přesných technických výlisků pro civilní sektor, zejména se zaměřením na automobilovou výrobu. A i když Gumárny Zubří i nadále vyvíjejí a vyrábějí NBC ochranné prostředky a patří ke světovým špičkám v této oblasti, pro čtenáře Subaru magazínu je podstatné, že se s jejich výrobky můžete setkat v automobilech mnoha významných světových značek, včetně Subaru.

A tak jsme řediteli marketingu a komunikace GZ, panu Jiřímu Žáčkovi, položili pár otázek.



Jiří Žáček s omluvným úsměvem přiznal, že sám ještě jízdní vlastnosti žádného vozu Subaru neproověřil. Že by si do díáře zapisoval termín testu, při kterém to napraví?

Jak se vaše obchodní partnerství s výrobcem vozů Subaru zrodilo?

Gumárny Zubří jsou jeden z nejvýznamnějších výrobců pryžových autokoberců na evropském trhu. Jelikož pracujeme v našich marketingových plánech na strategiích s vizí oslovit nové potenciální zákazníky v oblasti automobilového průmyslu, byl jeden z úkolů i cíl zrealizovat nový projekt pro Subaru. Prvním kontaktem z naší strany bylo v průběhu roku 2008 oslovení importéra Subaru v ČR, kde jsme získali kontaktní osoby v centrále Subaru Europe.

Jak náročné bylo a jak probíhalo výběrové řízení (nebo jiný typ soutěže o zakázku), v němž jste uspěli?

Až v průběhu roku 2010 jsme byli úspěšní a získali nový projekt. Důležitým faktorem bylo, že jsme obdrželi nominaci na projekt 770L (Toyota Verso S) a díky úzké spolupráci Toyoty Motor Europe a Subaru Europe jsme dostali nabídku participovat i na vývoji projektu 770L/LH4 (Subaru Trezia), poněvadž se jedná o stejnou platformu vozu.

Hlavním faktorem ve výběrovém řízení byla skutečnost, zda budeme spolupracovat na vývoji autokoberce, který musel splňovat všechny požadované Subaru standardy, nemohl způsobit řidiči žádný problém během jízdy a plnil samozřejmě svou funkci. Pro nás je vývoj nových autokoberců pro automobilky standardem, bez kterého se nyní nedokážeme obejít. Máme vlastní výzkum a vývoj gumárenských směsí, vlastní laboratoře, zkušebnictví a vlastní

vývoj konstrukcí nástrojů a přípravků. Abychom byli úspěšní, museli jsme i zadání od Subaru zvládnout na jedničku.

Rozhodla jen cena nebo k zakázce přispěly i jiné vaše kvality (tradice, reference, kvalifikace)?

Bohužel trend v automobilovém průmyslu je naprosto jasný a cena je jedním z nejdůležitějších faktorů. Nicméně jsme certifikovaná firma dle ISO TS 16949 a jeden z požadavků je kontinuální zlepšování jak v procesu, tak i v materiálech při dodržení kvalitativních požadavků. Určitě důležitým faktorem byla reference a získaný projekt pro Toyotu Motor Europe, z kterého vycházela Subaru Trezia.

Na jak náročnou kontrolu kvality ze strany odběratele musíte být při dodávkách pro Subaru připraveni?

Kvalita je nejdůležitější parametr, který nám dává základní předpoklad pro to,

mi procesy navíc probíhá mezioperační kontrola.

Kolik lidí se na výrobě pro Subaru u vás podílí?

Z obchodního, vývojového a technického pohledu se na tomto projektu podílelo 5 lidí. Počet lidí zajišťujících výrobu záleží na objednávkách ze strany Subaru Europe. Naše denní kapacita je 700 sad/týden pro zmíněný projekt.

V jakých objemech své výrobky Subaru dodáváte?

Je to úvodní projekt naší vzájemné spolupráce a z celkového počtu plánovaných koberců v tomto roce, očekáváme, že podíl pro Subaru Europe bude činit kolem 3 %.

A na závěr ještě aktuální otázka: Jak jste přijal zprávy o přírodní pohromě na východním pobřeží Japonska?



abychom v dalších letech získali nové projekty. Aktuálně se jedná o nový projekt Subaru Trezia a našim cílem je, aby se Subaru v případě dalšího rozhodování o udělení projektu opět obrátilo na nás a my mohli rozšířit portfolio výrobků. Kvalita je u nás hlídána hned několikanásobně. Již po vylisování autokoberců, během opracování, při instalaci upevňovacích systémů a před finálním zabaláním hotového výrobku. Mezi těmito jednotlivými výrobní-

Byl to pro mě veliký šok. Když jsem zaslechl v rádiu stupeň Richteryho škály, řekl jsem si, že v kombinaci s přivalovou vlnou to asi bude velmi ničivé. Po zhlédnutí záběrů jsem zjistil, že jsem si vlastně takovou pohromu nedokázal ani představit. V podstatě si ji nedokážu představit ani nyní. Určitě bude nejdůležitější, aby se stabilizovaly problémy v jaderné elektrárně Fukušima a abychom napříč celým světem materiálově a finančně podpořili Japonsko. Držíme palce!



**FLORIAN
GONON**

Narozen: 17. 3. 1976

Úspěchy:

2006 - 4. v Critérium Jurassien

2008 - 2. v Rallye du Chablais

2009 - mistr Švýcarska

2010 - 2. v Rallye Int. du Valais

2011 - 1. ve třídě 3 na Rallye Monte Carlo



Švýcarská stopa

Vozy Subaru už tradičně porázejí konkurenci zejména v těch nejtěžších podmínkách. Jsou k tomu předurčeny, jejich odolnost, kvalita, ale také pohon 4x4 umožňují majitelům zvládat dobře třeba i náročné horské hřebeny, a to i v zimě. Málokdo se proto diví tomu, jak jsou Imprezy či Legacy oblíbeny v tak hornaté zemi, jakou je Švýcarsko.

Alpský stát je velice specifický, nikdo ale nepochybuje o tom, že Švýcaři mají být na co hrdí. V mnoha věcech si Švýcaři zakládají na svém elitářství a kvalitní vozový park k nim patří stejně jako dobré sýry, čokoláda či spolehlivé hodinky a banky. Motoristický sport tam však na různých ustláno nemá a automobilové okruhové závody jsou v této zemi dokonce od padesátých let zakázány. Rally nicméně tímto opatřením postiženo není, a tak se mezi alpskými velikány konají i soutěže zařazené do seriálů Mistrovství Evropy či IRC. I díky tomu se ve Švýcarsku také rodí skvělí předváděči své země, a tak ani jméno současného úřadujícího šampióna Gregoira Hotze není v zahraničí příliš známé.

Existuje ale přece jen soutěž mimo Švýcarsko, kde jsou reprezentanti helvétského kříže nepřehlédnutelní. A je to navíc soutěž nejslavnější a nejstarší - Rallye Monte Carlo. Na jejich tratích se každoročně objeví alespoň jeden vůz, který má na okně červenou vlajku s bílým křížem, a který pořádně zatápí favoritům. Přesně před deseti

lety tu dokonce málo známý Olivier Gillet porazil ve skupině N kompletní světovou špičku této kategorie, a nechal za sebou jména jako Stohl, Trelles, Pozzo či Galli. Ve stejném ročníku ale až do svého odpadnutí trápil i hvězdy elitní kategorie jiný Švýcar, navíc Gilletův jmenovec. Jmenoval se celým jménem Olivier Burri a všechny tovární týmy tehdy šokoval, když po druhé rychlostní zkoušce jeho soukromý vůz figuroval na stříbrné příčce průběžného pořadí. Před ním byl jen domácí matador Auriol, naopak v tu chvíli s Burrim prohrávali také mistři světa (budoucí, úřadující i bývalí) Mäkinen, Grönholm, McRae, Loeb, Sainz, Burns či Solberg... Pak sice soukromý vůz přestal tempu té absolutní špičky stačit, přesto se ale až do technické závady v úvodu posledního dne držel Švýcar stále v první desítku pořadí, a to s velkým náskokem před továrním jezdcem škodovky Thiryem.

Jméno Burri je na Rallye Monte Carlo tak trochu inventář. Olivier tu startoval už v roce 1991, kdy dojel až sedmý ve skupině N, o dva roky později už ale se soukromým fordem dojel sedmý absolutně a po-

prvé zvítězil mezi soukromými jezdci. Další své velké úspěchy už tu sbíral zejména s vozy značky Subaru, kterou si pro sportování vybral i přes své dealerství jiné japonské značky. V roce 1997 si posádka Burri - Hoffmann zopakovala sedmou příčku v cíli, v ročníku 2004 dojel Olivier s novým spolujezdcem Pattheyem do monackého cíle osmý hned za úřadujícím světovým šampiónem Solbergem. Další velký úspěch oslavil několikanásobný švýcarský šampión na Rallye Monte Carlo 2007. Tehdy dojel ke casinu jako vítěz skupiny N, a to pochoptelně opět s vozem Subaru Impreza WRX. V absolutním pořadí to znamenalo tehdy až sedmáctou příčku, ale protože to bylo v závěru „zlaté doby starých wéercček“, všech šestnáct příček před Burrim obsadily právě vozy elitní kategorie! To se dnes zdá skoro neuvěřitelné...

Věk se však nedá zastavit a s příchodem čtvrtého křížku se z mladého dravce Oliviera postupně stával ostřílený matador, u něhož velkou devizou byly především spolehlivost a znalost místních tratí. To jsou ale devizy právě pro úspěch na „Monte“ téměř nepostradatelné, a tak byl v roč-

níku 2008 švýcarský pilot poctěn těžkou úlohou – měl možnost jako jeden z prvních vyzkoušet zbrusu nový hatchback Subaru Impreza WRX STI a prověřit jeho možnosti právě startem na Rallye Monte Carlo. Takový debut není nikdy jednoduchý, a tak se posádka Burri – Ferrero při soutěži trochu trápila zejména díky problémům s motorem. Dětské nemoci však zkušený pilot léčil zvýšeným nasazením a v cíli téměř zopakoval postavení z minulého roku.

O vítězství ve skupině N přitom přišel až v závěru díky technickým potížím. „Závěr soutěže mne zklamal, ale jsem přesvědčen, že vůz má velký potenciál,“ nechal se slyšet v servisní zóně na Azurovém pobřeží. „Museli jsme hodně riskovat, abychom se udrželi v boji o první místo, ale závěr byla opravdová muka. Přesto jsem přesvědčen, že hatchback Subaru mi v budoucnu připraví ještě hodně milých překvapení,“ těšil se tehdy jezdec z města Belprahon v severozápadním Švýcarsku.

Nemýlil se. Se Subaru se na Monte Carlo vrátil v roce 2010, no a to už je historie, kterou dobře znají také fanoušci Subaru Czech Rally Teamu. Strhující bitva zkušeného Burriho (a jeho spolujezdce Reye) s posádkou Štajf – Dolečková, která tehdy na „Monte“ debutovala, to je jedna z nejúspěšnějších kapitol pomyslné knihy účasti českých soutěžních jezdců na světovém kolbišti. V bit-

Na tratích Rallye Monte Carlo se každoročně objeví alespoň jeden vůz, který má na okně červenou vlajku s bílým křížem, a který pořádně zatápí favoritům.

ve dvou vozů Subaru šlo totiž o prvenství mezi produkčními vozy. „Před posledními dvěma testy jsme na Burriho ztráceli necelou minutu a upřímně řečeno, moc jsme nevěřili, že bychom tento stav ještě mohli nějak změnit,“ popisoval pak v cíli nečekané drama Vojtěch Štajf. „Pro zkoušku vednou přes průsmyk Col de Turini jsme ale lépe trefili obutí a ve sjezdu dolů k cíli jsme Burriho, startujícího o minutu před námi, dokonce předjeli.“ Švýcar pak ale v samotném závěru ještě dokázal drama otočit ve svůj prospěch a odvézt si tak z Monte Carla další cenný úspěch do sbírky.

Až dosud je to i úspěch poslední – do ročníku 2011 už se zkušený závodník nepřihlásil, zúčastnil se však soutěže ve funkci poradce svého syna, který naopak na tratích Rallye Monte Carlo debutoval. A debut to byl víc než úspěšný. Michael

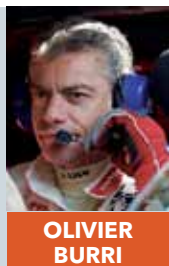
Burri, který začal závodit v roce 2008, slavnému příjmení ostudu rozhodně neudělal. Dlouho bojoval o prvenství mezi vozy s poháněnou jednou nápravou, ve které nakonec obsadil druhou příčku. Otec Olivier Burri tak mohl být nadmíru spokojen, o budoucnost má na „Monte“ zřejmě postaráno jak jeho rodinná tradice, tak Švýcarsko. Syn slavného otce totiž nebyl jediným úspěšným reprezentantem helvétského kříže v cíli u knížecího paláce.

I letos zůstalo v této zemi i prvenství v kategorii produkčních vozů, když si prvenství odvezl do alpského lůna Florian Gonon. Předloňský národní šampion se letos na trati vyvaroval chyb a zejména nejspíše nejspíše neobul pro klíčové rychlostní zkoušky 7 a 8. Nad nimi se náhle protrhla sněhová peřina a veškeré naděje tu ztratili i mnozí jezdci s továrními vozy. Naopak Gonon obul správně a na důležité RZ 8 dokonce zajel fantastický třetí čas v absolutním pořadí. A to i v konkurenci skoro dvaceti speciálů Super 2000! Tento okamžik se ukázal pro jeho prvenství jako rozhodující, protože (po roce opět stříbrný) Štajf již na asfaltových površích poslední etapy neměl šanci ztrátu dohnat. Florian Gonon tak jen potvrdil svou vyzrálost a současně postavení asi nejrychlejšího pilota produkčního vozu v alpském regionu. Jako sportovní náčiní používá Gonon již po několik sezón Subaru Impreza WRX STI N12B. Vůz, který má sice již najeto hodně ostrých kilometrů, jeho spolehlivost je ale pověstná. Inu, Švýcaři zkrátka na poctivou práci nedají dopustit.

TEXT: KAREL ŠPAČEK,
FOTO: PETR SAGNER A ARCHIV



Olivier Burri býval svého času na tratích Rallye Monte Carlo se svou Imprezou jako doma



OLIVIER BURRI

Narozen: 4. 9. 1963

Úspěchy:

1985 – debut v rally

1996 – 8. v Korzické rallye

1993, 1997, 2009 – 7. absolutně na Rallye Monte Carlo

Přelom století – mnohonásobný šampion Švýcarska

2000, 2004 – 8. absolutně na Rallye Monte Carlo

2007, 2010 – 1. mezi produkčními vozy na Rallye Monte Carlo



MICHAEL BURRI

Narozen: 6. 2. 1988

Úspěchy:


2008 – debut v rally

2010 – 3. v Rallye

du Chablais

2011 – 2. v kategorii

2WD na Rallye Monte Carlo



Název této japonské
vlakové legendy evokuje
okamžitě představu
rychlovlaku futuristického
vzhledu, řítícího
se třísetkilometrovou
rychlostí mezi
svěže zelenými
ryžovými poli.

Když se řekne



Historie a pojmenování projektu začíná již ve 40. letech, ale válečná porážka a poválečná zbláčenost ekonomiky zpočátku odložila projekt ad acta. Teprve japonský hospodářský zázrak oživil myšlenku „projektového vlaku“, jak zněl alternativní název šinkanzenu.

První trasa Tókaidó spojující Tokio s Ósakou byla otevřena v roce 1964 při příležitosti Olympijských her v Tokiu a okamžitě si získala zasloužený obdiv laické i odborné veřejnosti.

Od oněch dob dramaticky vzrostl počet tratí šinkanzenu, spojujících de facto všechna významnější města, a to jejich současné množství rozhodně není konečné. Celková délka tratí pro vysokorychlostní vlaky činí už cca 2500 km. Filozofie budování tratí spo-

čívá v co nejprímějších kolejích bez zataček, překážky jsou překonávány spíše tunely než objezdy terénních nerovností.

Již design nejstarších vozů řídicích se rychlostí „pouhých“ 210 km/h jasně napovídal, že se na jejich konstrukci podíleli letečtí inženýři. Mimochodem současná třisetkilometrová rychlost by mohla být snadno překonána. Nejvyšší naměřená rychlost při testech byla dokonce 581 km/h (technologie maglev) či 443 km/h (běžný šinkansen). Leč objevuje se zde limit jiného charakteru než technického, a tím je hluk, obzvláště při vjíždění do tunelů. To je samozřejmě výzva pro konstruktéry budoucích šinkanzenu.

Řešením by mohla být technologie maglev (zkráceně: magnetická levitace), trať tohoto typu by měla spojit Tokio

šinkansen



s Nagoyou v roce 2025. Předpokládaná rychlost vlaků pak bude činit cca 500 km/h.

Kromě rychlosti je velkou ctností šinkanzenu i vysoká bezpečnost a maximální pohodlí, takže si pasažér připadá spíše jako v kabině letadla než ve vlaku. Nadstandardní charakter šinkanzenu ho pochopitelně činí poněkud dražším než běžné vlakové spoje japonských drah JR, přesto si rychlovlak na nedostatek popularity rozhodně stěžovat nemůže. Další ze ctností šinkanzenu je nepředstavitelná dochvilnost, ostře kontrastující netoliko se smutnou realitou českých drah. Podle statistik z roku 2003 doráží souprava bez ohledu na veškerá zemětřesení, nehody a jiné mimořádné události průměrně 6 sekund po vyhlášeném času příjezdu (vypočítáváno ze 160 000 jízd). Každý, kdo měl možnost šinkanzem cestovat, nikdy nezapomene na jedinečný zážitek pohodlí, bezpečnosti a japonského maximalismu v každém detailu.

Tento rychlovlak zkrátka k Japonsku patří a žádný návštěvník země vycházejícího slunce by si jízdu jím neměl nechat ujít. ✦

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: MIROSLAV MATĚJKA

ŠINKANZEN

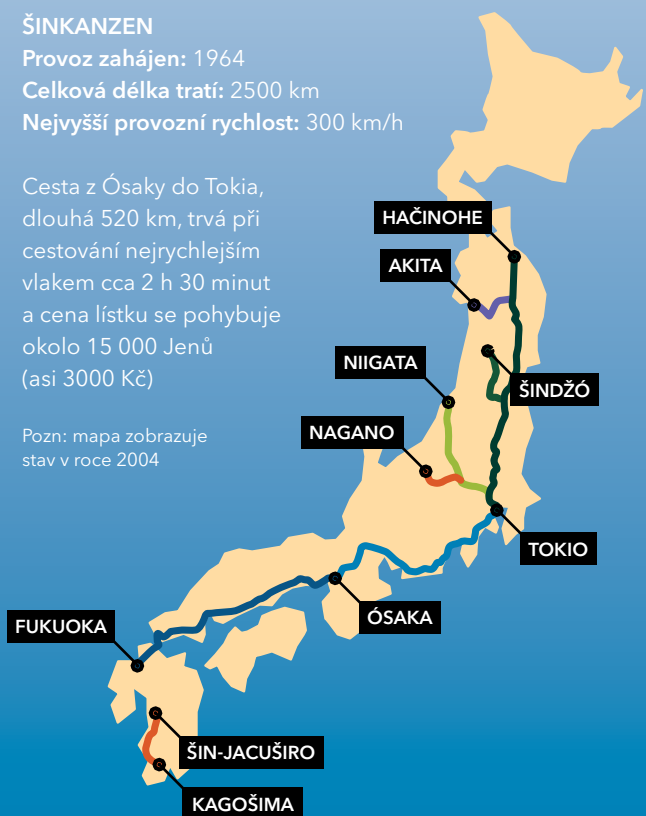
Provoz zahájen: 1964

Celková délka tratí: 2500 km

Nejvyšší provozní rychlost: 300 km/h

Cesta z Ósaky do Tokia, dlouhá 520 km, trvá při cestování nejrychlejším vlakem cca 2 h 30 minut a cena lístku se pohybuje okolo 15 000 Jenů (asi 3000 Kč)

Pozn: mapa zobrazuje stav v roce 2004



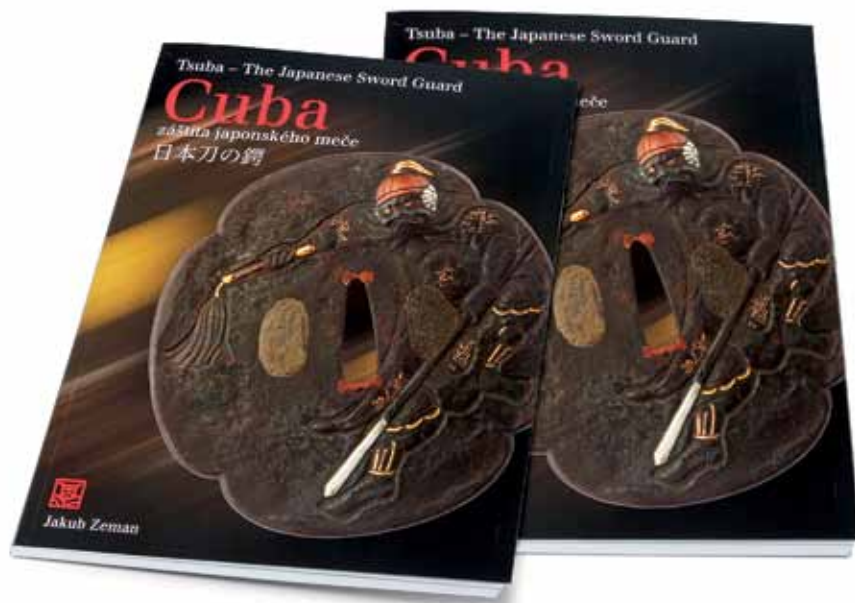
1 Odbavovací hala hlavního nádraží v Tokiu

2 Číslo na zemi navádějí cestující přímo ke správným dveřím vagonů. V pozadí je vidět uklížečův čet, která se chystá uvést do pořádku přijíždějící vlak

3 Šinkansen série 700 ve žlutém zbarvení „pokémon“

4 Komfort cestování je srovnatelný s business class v letadle

Zveme vás k našim projektům



zhostila nafotografování municiálních exponátů také pro své bohaté zkušenosti s fotografií šperku.

Příloha knihy obsahuje historii školy Kinai z Ečizeny od R. Banerta a mimo japonštinu v tomto rozsahu poprvé opublikovaný ucelený slovník technických termínů se vztahem k mečovému příslušenství. Kromě mečových záští prezentuje i několik příkladů japonských mečů vysoké sběratelské úrovně.

Jakub Zeman se kromě historie japonského meče věnuje i jiným fenoménům japonské kultury, tušové malbě nebo tvorbě haiku. Haiku je japonská sedmáctislabičná báseň, jež vznikla na konci 17. století z úvodního trojverší dlouhé řazené básně renga. Rozsah nutí ke zkratce a impresi. To, co není vyřčeno, je stejně důležité jako to, co vyřčeno bylo.

V roce 2000 vydal u nakladatelství Bonaventura svou prvotinu Haiku – básničky na tři řádky. Niž vám přináším vám pár ukázek.

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: BUŠIDÓ



Toto působivé logo patří společnosti přátel Japonska Bušidó, která si klade za cíl propagovat formou výstav, přednášek, ukázek i publikační činnosti tradiční hodnoty země vycházejícího slunce, její kulturu, historii, umění a filozofii, obzvláště ve spojitosti s fenoménem japonského meče a svébytnou kulturou vrstvy válečníků – samurajů. Svoji činnost prezentuje na stránkách www.busido.cz a úzce spolupracuje s Českou společností japonského meče Czech Tóken Kai. Společnost Subaru ČR záslužné aktivity Bušidó podporuje. Prvním velice úspěšným společným projektem je kniha Cuba – záštita japonského meče.

Ojedinelá publikace popisuje z historického, technologického a kunsthistorického úhlu pohledu záštitu na japonský meč (cuba), jejíž námět je jakýmsi oknem do duchovního a estetického světa dávných Japonců. Publikace obsahuje dosud nezveřejněné snímky záští včetně několika mistrovských děl nejvyšší úrovně z předních českých soukromých sbírek, například bývalé kolekce profesora L. Jisla.

Autorem textu je japanolog Jakub Zeman, který se problematikou zabýval řadu let jako kurátor mimoevropských sbírek Národní galerie. Autorkou fotografií je Mgr. Ivana Matějková – Havlíková, mezinárodně respektovaná tvůrkyně, která se mistrně

*Malý pavouček
v pavučině tvých vlasů
zabloudil, zdá se.*

*Vlídne sluníčko
i stařík bezdomovec
spí, sní s úsměvem*

*Starý dům. Venkov.
Mrtví jsou mnohem blíže
V podzimní večer.*



Příště vám v rubrice Země původu nabídneme historii závěsného knoflíku necuke, drobné řezbičky ze zimostrázového dřeva, parůžků jelíků sika a především od 18. století i z importované slovinoviny. Používaly se na ni i jiné materiály, například slonovinu cenově mnohonásobně převyšovala vorvaňovina, používala se také keramika, kov, mrožovina, kosti, roh nosorožce, mamutovina importovaná ze Sibíře, koral i další přírodní. Stejně jako u mečových záští cuba náměty necuke zahrnovaly celý duchovní vesmír dávného Japonska, od předmětů denní potřeby, přírody v jejích nesčíslných proměnách, zvířata i rostliny, po nadpřirozené bytosti, hrdiny čínských i japonských dějin, báji i poezie. Příště si o tom povíme podrobněji.



Jarní táni v Hynčicích



Rok se s rokem sešel a nadšenci s šestihvězdičkovým emblémem na kapotách se opět sjeli do Hynčic, vesničky ležící pod Králíckým sněžníkem. Většina řidičů nevíta, když všude leží sníh. Ale jistá skupinka si velmi přála, aby se nástup jarních teplot opozdíl a nechal nám na svazích u Hynčic dostatek sněhových ploch. Týden před srazem SubaruFanClubu však jaro ukázalo svou sílu a sníh nezadržitelně odtával. Takže jsme se připravovali na to, že 12. března budou naši čtyřkoloví miláčky spíše podstupovat bahenní lázně, než učit sněhové vločky létat.



Náštestí však ti, kteří přijeli o pár dní dřív, hlásili, že se zbytky sněhu drží. A tak organizátoři mohli vytyčit tratě tak, aby si užili majitelé „placek“, tedy modelů jako Impreza či Legacy a stejně tak i zvýšených modelů Outback a Forester. A také staříčké Justy, která svým větším, vyšším a výkonnějším sourozencům zdatně sekunduje.

V pátek, kdy se vytyčovaly okruhy pro „offroad“ i „rally“, zbyl i čas na „ostré“ zkoušky. Testovalo se hlavně zapadnutí, na které se těšil zejména „Doro“, drsný Valach, který je plně vybaven na pomoc při každém zapadnutí. Jeho Forester, vyzbrojený navigátorem, kurtami a dalšími vyprošťovacími prostředky, byl v permanenci, z čehož měl majitel náležitou radost.

V sobotu ráno se pomalu začali sjíždět do Hynčic ti, kteří se rozhodli s námi strávit sobotu a případně neděli. Po prezentaci se konvoj 33 vozů všech věkových i velikostních kategorií vydal na stráně pod

sjezdovkami, kde na naše subárka čekal terén „zaslbený“.

Pokud někdo přijížděl na sraz s tím, že se pouze „jukne“ a nechá vybláznit ty druhé, pak se toto předsevzetí u drtivé většiny postupně změnilo v nadšené ježdění po blátnivém okruhu a projíždění nánosů mokrého sněhu. Těžký sníh dokázal svou záludnost těm, kteří se sice spolehli na výkon svého plochého šestiválce, ale již vsadili na letní pneumatiky (že Mráčo?), které přece jen hluboký mokrý sníh nerady. A pak ti, kteří ne zcela odhadli hloubku sněhu a vletěli do „Dorovy pasti“, kde se většinou muselo použít vyprošťovací náčiní. Při vyprošťování došlo i na trojspřeží, kdy zachránce sám zapadl a kurtovalo se celkem na třech autech, která se pak ze zajetí sněhu statečně vydrápala.

Není od věci nacvičit si vyprošťování a nasazování lan „nanečisto“ a otestovat maximální limity svých vozů v okamžiku, kdy je okolo dostatek zachránců. A ve všednodenní praxi pak jen případně uplatnit získané zkušenosti. I když v normálním provozu jsou to spíše majitelé subárek, kdo vyprošťují ostatní - ty, jejichž vozům chybí symmetrical AWD a pak v zimě bezradně stojí či kloužou.

Zkrátka naše srazy nejsou jen nažehlené jízdou mezi kužely, ale spíš skutečné testo-

vání schopností vozu. Chceme si vyzkoušet, co náš vůz dokáže - a mnohdy je to mnohem víc, než bychom na začátku vůbec byli schopni připustit. Častěji majitelé Subaru zastaví jeho pud sebezáchovy, než schopnosti jeho vozu. A i to je jedním z přínosů našich setkání, dozvědět se, co všechno naše Subárka dovedou.

Občerstvení probíhalo na stejném místě, kde měl stanoviště Rudolfo, náš klubový dědeček. Ten se vždy pečlivě stará o „subaří potěr“, naše dětičky, které si kreslí a hrají pod jeho dozorem, aby tatínci mohli nerušeně prohánět své plechové miláčky a maminky se mohly třeba kochat přírodou...

Pomalou se blížil večer a s ním i večerní zábava, o které rozepisovat se nemá smysl, ta se musí zažít. Snad jen, že je na místě poděkovat Subaru Opava za skvělé dárky do tomboly, přičemž díky samozřejmě nepatří jenom jim, ale všem, kteří přispěli - a to nejen dárky ale i svou účastí.

Popisovat obšírněji sraz - to raději pár fotek a pozvánka na další srazy.

Je jedno, v jakém modelu jezdíte - my fandíme Subaru a to je základ:-) ✨

ZA SUBARUFANCLUB.CZ TOMÁŠ VLASÁK (VDC)
A JÁN MAJÁK (OZAWASAN), FOTO: DANIEL RYCHLÝ



Objevte fascinující svět doplňků Subaru

Více na www.subaru.cz



Triko STI Lifestyle

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL

Kód: STSG08100 (170-230)

černá barva

Kód: STSG08100 (030-090)

bílá barva

780 Kč



Model Impreza WRC 2008

Popis: model vozu Subaru Impreza WRC 2008, s nímž se Petter Solberg a Phil Mills umístili na 2. místě Rally Acropolis v roce 2008

Celkový počet ks v edici: 1000

Kód: S03MC1-43

1264 Kč



Hodiny Rotax pánské

Velikosti: univerzální

Materiál: kov

Kód: 2997402

2962 Kč



Košile krátký rukáv

Velikosti: S/M/L/XL

Kód: STSG09100 (220-240)

2150 Kč



Cyklobunda Subaru

Materiál: 100% PES, mikrovláknno, vodoodpudivé, windstoper

Kód: CYKLB

1332 Kč

MTB SUBARU



Spolehlivost i s 2WD Značka Subaru je specialista na osobní vozy s pohonem všech kol.

Zakládá si na nejvyšších nárocích na kvalitu, bezpečnost a spolehlivost. Na stejných základech vám můžeme již třetím rokem po sobě nabídnout limitovanou edici 40 kusů horských kol MTB Subaru. Letošní edice se nese v duchu tmavého designu, má výborné osazení Shimano Deore SLX a nabízí vysoké výkony s důrazem na obvyklou Subaru spolehlivost. **31 600 Kč**



Mikina

Velikosti: S/M/L/XXL

Materiál: fleece

Kód: SUR0811

750 Kč

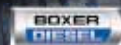
V pohodě.

Pro opravdové potěšení z jízdy není jiné volby:
Subaru LEGACY AWD.



SUBARU

Confidence in Motion



Kombinovaná spotřeba paliva 5,9-8,6 l/100 km, emise CO₂ 156-199 g/km. NOVÉ ceny od 699 000 Kč vč. DPH.

LEGACY AWD

2.0i - 110 kW/150k | 2.0D - 110 kW/150k | 2.5i - 123kW/167k

Když přijde na Legacy, jeho jméno mluví za vše. Naprosto podmanivý vůz se zděděnými geny Subaru spolehlivosti, jízdních vlastností a bezpečnosti, dovedně zušlechťenými dohromady, aby zajistily to opravdu skutečné potěšení z jízdy. Kompaktní motor SUBARU BOXER s protiběžnými písty je instalován nízko u země pro dosažení nejlepšího možného těžiště. V kombinaci s originálním pohonem Subaru Symmetrical All-Wheel Drive, oba tyto systémy poskytují dokonale vyvážené a působivé rozložení hmotnosti v podélné ose vozu, stabilitu i trakční výkon, a vštěpují tak Vaší jízdě uklidňující důvěru. Podobnou zkušenost jinde prostě neuděláte. Buďte v pohodě, buďte „cool“. Pro opravdu inspirující jízdu s plným potěšením není jiné volby.

Navštivte autorizované partnery Subaru ČR a rezervujte si svoji předváděcí jízdu již dnes!

Brno, C & K, tel.: 547 136 215 Brno, MIJA AUTOCENTRUM, tel.: 545 245 277 České Budějovice, BALKAR, tel.: 387 240 727 Dvůr Králové, AC BOOM, tel.: 499 320 249 Frýdek-Místek, AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK, tel.: 558 432 872 Fryšták u Zlína, IVOS ZLÍN, tel.: 577 912 590 Hradec Králové, RADKO POLÁK - ILOS, tel.: 495 220 873 Jihlava, AUTO VYSOČINY, tel.: 567 322 536 Jíloviště, SRBA SERVIS, tel.: 255 717 011 Liberec, ILOS, tel.: 485 100896 Olomouc, TREND CAR, tel.: 585700977 Opava, DANCARSCZ, tel.: 553719296 Ostrava, SUBISTYL, tel.: 596616940 Plzeň, AUTWEC, tel.: 377 473 935 Plzeň, M. LIŠKA, tel.: 377 452083 Praha 5, EMIL FREY ČR, tel.: 255 720 111 Praha 9, EMIL FREY ČR, tel.: 283 061 234 Praha 10, ALM, tel.: 271 961 283 Sedlčany, AUTO VERO, tel.: 318 875 297 Sokolov, ALGON PLUS - AUTO, tel.: 352 621 211 Ústí nad Labem, BETA HASE, tel.: 475 201 206

**SUBARU
FINANCE**

Financování s 0% navýšením!

www.subaru.cz