

40
let
SYMMETRICAL
AWD



SUBARU

magazín

Rodinné stříbro

40 let pohonu
všech kol AWD



Autosalon - Ženeva přivezla BRZ i Imprezu 2012

Sport - Subaru na tratích extrémních rallye

Velký test - „Iksvéčko“ 2.0i CVT



SUBARU

Confidence in Motion

časopis pro příznivce značky • jaro/léto 2012  Jsme pro vás i na Facebooku

Někdy je zbytečné
zažívat adrenalin.



Vy můžete mít pod
kontrolou volant
i finance.

**Akční nabídka na
SUBARU Economy Forester.**

Sleva 60.000 Kč, s financováním
SUBARU Finance sleva 80.000 Kč
+ pojištění skel zdarma.

Platné pro modely FORESTER 2.0D
ACTIVE a FORESTER 2.0X COMFORT.
Akce je platná od 2. 4. 2012 do
odvolání. Bližší informace vám
poskytne kterýkoliv autorizovaný
prodejce SUBARU.

Jednou jste dole, jednou nahoře.
S námi zvládnete obojí.

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
 **UniCredit**
Leasing

Milí příznivci Subaru!

Rodina Subaru je prostě obdivuhodná! Zásluhou její neokázalé, ale naprosté oddanosti značce dokázala automobilka Subaru pouhý rok po úderu živlů v Japonsku představit letos v Ženevě nejen nové modely BRZ a Impreza MR 2012.

I v České republice je už v prodeji model XV, o němž odborníci s respektem mluví jako o „oranžové revoluci“ Subaru. „Velký krok pro Subaru a ještě větší krok pro zákazníky,“ říkají v parafrázi výroku prvního člověka na Měsíci. Ano, jde o nový model v portfoliu značky, který má potenciál na to, aby nad konkurencí jasně vyčníval, a to nejen díky 220 mm světlé výšce. Velký test modelu XV pro nás připravil Petr Hanke, a ač vůz prověřoval na komunikacích všech typů a nejrůznějších kvalit, nenašel v jeho chování na silnicích ani v terénu téměř žádnou chybičku.

Ústředním motivem tohoto čísla Subaru magazínu je ale 40. výročí Symmetrical AWD, jedinečného systému pohonu všech kol, který z vozů Subaru dělá naprosto nejspolehlivější čtyřkolky v globálním měřítku. Vnímám to osobně, protože nemohu zapomenout na svůj úžas, když jsem se před dvaceti lety mohl poprvé těšit ze schopností tohoto systému pohonu za volantem Legacy

» Skvělý pocit, že se pořád něco děje «

sedan 2,2. Automobilka připravila k připomínce jubilea speciální logo s postavou Kentaura – napůl člověka, napůl koně – jenž šípem „míří do černého a vždycky trefí“. Symbolizuje největší přednosti systému Symmetrical AWD – pohon čtyř kol, jehož prostřednictvím je člověk za volantem s vozem spojen v jedno tělo. Žene a řídí stádo koní s radostí z jízdy a naprostým klidem, protože Symmetrical AWD zajišťuje manévrování s vozem přesně tak, jak má řídit v úmyslu.

K oslavám se samozřejmě přidáváme a připomínáme navíc i jedno domácí výročí. Právě před 20 lety jsem na základě spolupráce s renomovanou švýcarskou rodinnou firmou Emil Frey prodal v návaznosti na výstavu v Kongresovém paláci první čtyři vozy Subaru, a tím zahájil prodej nových automobilů značky v české kotlině. Od skromných začátků jsme se po dvou desetiletích posunuli k metě tisícovky prodaných vozů ročně. Velký dík za to patří všem vyznavačům a fanouškům vozů s emblémem souhvězdí Plejád, na nejpřednějším místě ale našim smluvním partnerům, autorizovaným prodejčům vozů Subaru.

Ambiciózní pětiletý plán rozvoje značky Subaru, Motion V, o němž jsme v minulém čísle psali pod titulkem Horizont milión, protože stanoví cíl prodávat celosvětově od roku 2017 milión vozů Subaru ročně, se už v letošním roce může vykázat výsledky. Kromě již zmíněného převratného modelu XV se na trhu jistě prosadí i nová Impreza a sportovní model BRZ, vyvinutý ve spolupráci s Toyotou. Těšili jsme se, že nový „sporták“ budeme moci nabídnout českým „subaristům“ už teď před létem, situace se ale vyvíjela trochu jinak. Kapacita výroby se alokuje více ku prospěchu aliančního partnera Toyota a jeho modelu GT86, a tak si na model BRZ na českém trhu budeme zřejmě muset ještě počkat.

Osmý rok pokračuje naše spolupráce se Subaru Czech Rally



Teamem, vedeným Vojtou Štajfem. To je v českých podmínkách rekordní délka kooperace importéra a automobilového jezdce. Hlavní závodní vůz týmu se letos prezentuje ve zcela novém kabátě. Ústředním prvkem jeho designu je kentaurovské logo 40. výročí AWD a výrazně oranžové barevné schéma odkazuje na komunikační barvu zcela kompaktního crossoveru XV.

Kromě Vojtěcha Štajfa a dalších jezdců, kteří už v barvách Subaru Czech Rally Teamu startovali v minulých sezónách (Kačírek, Sameš), dá v letošní sezóně projekt „Subaru driver's academy“, příležitost ukázat se za volantem vozu Subaru Czech Rally Teamu minimálně v jednom závodě „velkého mistráku“ některému z mladých domácích jezdců. Na výběru jezdce i celém projektu se bude podílet zejména naše společnost Subaru ČR.

Fanoušky motorsportu zajisté nadchly zprávy skvělých výsledcích Anderse Grondala v Norsku, Sergeje Uspenského v Rusku, Kajta Kajetanowicze v Polsku nebo Davida Higginse v USA. Velkým příslibem do budoucna je i úspěšná premiéra vozu Subaru BRZ GT300 na letošním úvodním podniku japonské okruhové série Super GT.

Skvělý pocit, že se pořád něco děje.

A protože víme, že i celá česká rodina Subaru je čilá a podnikavá, jak o tom v tomto čísle našeho časopisu svědčí kromě zpráv od smluvních partnerů také reportáže ze Subaru srazu nebo pokračování severského cestopisu manželů Čurdových, chci vás vybidnout, abyste nám o svých zážitcích z cest s vozy Subaru psali. Vaše zkušenosti, příběhy, zážitky i fotky rádi využijeme při přípravě dalších čísel našeho magazínu.

K tomu dnešnímu vám čtenářskou pohodu přeje a srdečně zdraví

Váš Petr Neuman
ředitel Subaru ČR



10 > Po důkladném testu hodnotí Petr Hanke Subaru XV:
„Je to parťák pro každou příležitost“



Božsky Rozverná Zadokolka hvězdou ženevské oblohy

Dlouho očekávaná sportovní hračka je tady a přitahuje pozornost jak na veletrzích, tak i na závodních okruzích

8

26 > **Kód úspěchu AWD zdobí vozy Subaru už 40 let**

Přes zdokonalení, jež přinesl technický pokrok, je systém pohonu všech kol Subaru stále tžž. Geniální konstrukční řešení totiž nestárnou.



Subaru obstálo za polárním kruhem i v africké poušti

Nejnovější závodní technika v třesnutém finském mrazu i letitý veterán v pustinách Afriky - obě auta dovezla své posádky bezpečně do cíle

20

6 > **ÚSPĚCHY SUBARU**

Pět hvězdiček Euro NCAP opakovaně pro Subaru XV

16 > **REPORTÁŽ**

Subaru XV Snow session ve skiareálu Velká Úpa

22 > **ZEMĚ PŮVODU**

Hógaku, tradiční japonská hudba

24 > **CESTOPIS**

Se třemi Forestry pětkrát na Sever - druhý díl vyprávění o cestách za divokou přírodou Skandinávie

35 > **SUBARUCLUB**

Fans na sněhu - příznivci Subaru tradičně řádili s vozy v extrémních podmínkách

36 > **SPOLUPRÁCE**

MirrorLink, budoucnost navigace ve vozech

38 > **SPOLUPRÁCE**

Subaru doporučuje Motul a rozvíjí partnerství s tradiční olejářskou značkou ve všech směrech

40 > **VÝROČÍ**

Emil Frey prodává Subaru v ČR už 20 let - ohlédněte se s námi!

Pro Subaru ČR, s. r. o. Pekařská 5, 155 00 Praha 5 vydává **OSMIUM, s. r. o.**, Mistrínská 393, 155 21 Praha-Zličín > subarumagazin@subaru.cz
> **Šéfredaktor:** Zdeněk Zikmund > **Editor:** Otakar Štajf > **Autorská a odborná spolupráce:** Jarek Bednář, Jan Čurda, Martina Čurdová, Lukáš Dittrich, František Dušek, Jan Dvořáček, Petr Hanke, Míla Janáček, Vojtěch Kulhánek, Jaromír Kvíčala, Jindřich Lasík, Jan Maják, Miroslav Matějka, Vlastislav Matoušek, Jiří Petr, Tereza Pletichová, Adéla Průdková, Zuzana Ptáčková, Michal Šafránek, Radek Šolc, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Jaroslav Vavera, Jakub Zeman > **Grafická úprava:** Tomáš Milsimer
> **Tisk:** Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o., Přípotoční 10a, 101 00, Praha 10 > Číslo vyšlo 6. 5. 2012 > Neprodejně > Registrační číslo MK ČR E 15 223, ISSN 1214-066X

SYMMETRICAL AWD - 40 let tradice Slavte s námi!



Limitované edice **ECONOMY** jsou připravené u příležitosti **40. výročí pohonu všech 4 kol Symmetrical AWD** u vozů Subaru. Nabídka, při jejímž využití získáte vlastně **pohon druhé nápravy ZDARMA!**



V případě Forester Active s atmosférickým 2,0l motorem nebo 2,0l přeplňovaným turbomotorem boxer Diesel získáte **přímou slevu 60 000 Kč**, při financování prostřednictvím programu Subaru Finance **až 80 000 Kč**.



U modelu Legacy Active kombi s CVT převodovkou je připraveno 30 vozů s **přímou slevou 70 000 Kč** a při financování **až 90 000 Kč**. A pokud chcete šetřit ještě více, tato motorizace je nejvhodnější k přestavbě pohonu na LPG s naší zárukou 3 roky / 100 000 km!

**Oba akční modely vás nadchnou a vyhoví i těm nejnáročnějším požadavkům.
Rozhodněte se již dnes!**

AKČNÍ MODEL	KATALOGOVÁ CENA	SLEVA ECONOMY		AKČNÍ CENA	
		přímý bonus	při financování	přímý bonus	při financování
Forester Economy 2.0X Active 5M/T Dual Range	639 000 Kč	-60 000 Kč	-80 000 Kč	579 000 Kč	559 000 Kč
Forester Economy 2.0D Active 6M/T	759 000 Kč	-60 000 Kč	-80 000 Kč	699 000 Kč	679 000 Kč
Legacy Economy 2.5i Active CVT Kombi	839 000 Kč	-70 000 Kč	-90 000 Kč	769 000 Kč	749 000 Kč

Subaru kolekce cyklodresů 2012

Butik Subaru vás chce potěšit mimořádným designem i kvalitou zpracování nádherných výrobků ze světa motorsportu, módy a třeba i horských kol. Kontaktujte svého dealera, který vám rád a ochotně zboží objedná a dodá.

Cyklo kraťasy
pánské
1190 Kč

Cyklo bunda
dámská
1990 Kč



Cyklo kraťasy
dámské
1090 Kč



Cyklo bunda
pánská
1990 Kč



Cyklo dres
dámský
1250 Kč

Cyklo dres
pánský
1250 Kč

Čtvrtstoletí výroby Subaru na americké půdě

Kromě jubilea 40 let symetrického pohonu všech kol AWD, které je ústředním tématem tohoto čísla Subaru magazínu, slaví šestihvězdičková značka i další výročí.



V polovině března uspořádala americká společnost Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA) oslavu 25 let od svého založení, a pozvala na ni všech více než 3600 zaměstnanců a spolupracovníků.

„Dnešní den je pro SIA důležitým milníkem,“ řekl při té příležitosti Tom Easterday, výkonný viceprezident SIA. „Od samotného založení 17. března 1987 bylo naším posláním pomáhat společnosti prostřednictvím růstu naší firmy. Nyní, o čtvrt století později, se nám stále daří naše poslání naplňovat, neboť zaměstnáváme rekordní počet spolupracovníků, kteří vyrábějí rekordní počet vozů, a držíme se na samotné špičce automobilového průmyslu v oblasti kvality, bezpečnosti i ekologických parametrů.“

Výrobu automobilů v SIA zahájil v roce 1989 model Legacy; později se připojil Outback (1995) a Tribeca (2005). V roce 2011 byl v závodě SIA vyroben rekordní počet automobilů – 161 716 kusů (meziroční nárůst +2,3 %), přičemž úhrnný počet vyrobených vozů od zahájení produkce v roce 1989 ve stejném období přesáhl metu 2 110 000 kusů. V roce 2007 byla v závodě SIA dále spuštěna výroba modelu Toyota Camry v rámci dohody o spolupráci s automobilkou Toyota. Závod SIA se kromě toho aktivně zapojuje i do ekologických aktivit v oblasti snižování objemu odpadových materiálů – v roce 2005 závod dosáhl cíle nulových emisí – a i dnes produkuje „nulové emise skládkovaného odpadu“.



Gunma Oizumi slaví 30 let výroby

Před 30 lety zahájil japonský závod Gunma Oizumi výrobu motorů a převodových ústrojí pro vozy Subaru.

Provozy Gunma koncernu FHI zahrnují celkem pět automobilových výrobních závodů, ležících převážně kolem města Ota v japonské prefektuře Gunma. Závod Oizumi vyrábí všechny typy plochých motorů konstrukce Boxer (1,6 l, 2,0 l, 2,5 l a 3,6 l) a rovněž všechny typy převodovek, včetně bezestupňového převodového ústrojí Lineartronic.

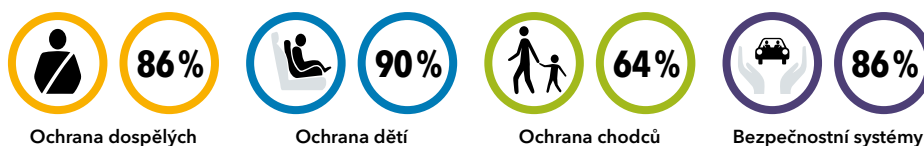
V roce 1958 spustilo FHI výrobu motorů a převodovek v závodě Mitaka (dnešní tokijská centrála) na území hlavního města. Fabrika Oizumi zahájila provoz v roce 1982 kvůli navýšení výrobních kapacit pro pohonné jednotky. Provozní činnosti se poté postupně přesunuly z Mitaka do Oizumi a v dubnu roku 1999 byla konsolidace výroby motorů a převodovek dokončena. V červenci 2010 vystavělo FHI svůj 5. výrobní podnik v areálu továrny Oizumi a zavedl vysoce efektivní systém výroby, zaručující velmi kvalitní produkci. Závod dnes vyrábí motory boxer třetí generace, přičemž měsíční výrobní kapacita činí 40 tisíc jednotek. Motory vykazují výtečné ekologické parametry při zhruba 10% poklesu spotřeby paliva.

Subaru XV znovu získává **nejvyšší hodnocení**

Subaru XV s motorizací 2.0i v evropské specifikaci získalo nejvyšší pětihvězdičkové hodnocení v Evropském programu hodnocení nových automobilů - Euro NCAP a již po druhé za sebou, v roce 2011 i 2012. Test z letošního roku odráží bezpečnost modelu Subaru XV podle nejnovějších požadavků respektované nezávislé agentury Euro NCAP, která vozidla tomuto testu podrobuje už od roku 1997.

Od roku 2009 jsou testy komplexnější a je zpřísněn systém hodnocení. Hodnotí se ochrana dospělých cestujících (Subaru XV získalo 86 % ze 100), ochrana dítěte ve voze (90 %), ochrana pěších (64 %) a vybavenost bezpečnostními systémy (86 %).

Opakovaný zisk pěti hvězdiček pro Subaru XV je odměnou automobilce za neustálý vývoj a zlepšování bezpečnosti. Subaru vyvinulo technicky jedinečný rám výtzuže ve tvaru prstenu, který optimalizuje vstřebávání energie při střetech s překážkou. I díky němu získalo „iksvéčko“ maximální počet bodů při hodnocení odolnosti nárazu z boku. Použitím vysoce pevné oceli byla zvýšena odolnost celého vozu vůči kolizním silám ze všech směrů i bezpečnost cestujících. Zaoblení tvarů a eliminace „kapliček“ na kapotách vozů s přeplňovanými motory zvýšily hodnocení v kategorii ochrana chodců. Bezpečnostní prvky, jež pomohly „iksvéčku“ znovu získat absolutorium, jako VDC (Vehicle Dynamics Control), jsou standardem u všech modelů a činí vozy Subaru velmi bezpečnými.



TEST 2012 ★★★★★

Všechny modely Subaru v USA potřetí oceněny jako **jedny z nejbezpečnějších**



Pojišťovnický ústav bezpečnosti silničního provozu s označením IIHS v USA udělil již po třetí za sebou nejlepší hodnocení vozům Subaru v žebříčku Top Safety Pick. Hodnoceny byly všechny modely Subaru, které se v současné době prodávají v Severní Americe včetně nové Imprezy MR2012. IIHS poskytuje spotřebitelům informace z hodnocení ve čtyřech testech, a to jako dobré, přijatelné, špatné nebo nedostačující. Aby vozidlo bodovalo v Top Safety Pick, musí mít dobré hodnocení ve všech čtyřech testovaných oblastech a také musí být vybaveno systémem elektronické kontroly stability.

Subaru získalo ocenění pro celou řadu - Legacy, Outback, Forester, Tribeca a Impreza. Zákazníci v USA - a nejen ti - bezpečnost automobilů berou velmi vážně a i z tohoto důvodu je automobilka Subaru velmi pyšná, že se všemi modely obhájila vysoké hodnocení již ve třech po sobě jdoucích letech. Subaru dlouhodobě udržuje nejvyšší standardy výroby vozidel na trhu. Snaží se vyrábět zábavná, spolehlivá a bezpečná auta nejen pro běžný denní provoz, ale také pro radost z jízdy a pohybu.

BOŽSKY ROZVERNÁ ZADOKOLKA hlavní hvězdou ženevské oblohy



Výstaviště Palexpo ve švýcarské Ženevě se každoročně v březnu stává hlavním světovým městem automobilů. Pro všechny výrobce spravedlivým místem přehlídky aktuální současnosti a nejbližších vizí budoucnosti, jelikož švýcarská konfederace je příslovečně neutrální i co se týče výroby aut - žádný světový výrobce nemůže považovat tohle hřiště za domácí.

Letošní, již 82. ročník Ženevského autosalonu byl místem rekordního počtu světových a evropských automobilových premiér - návštěvníci jich mohli obdivovat téměř dvě stovky. Jedním z nejoblíbenějších stánků v Ženevě pak byla strategicky mezi pavilony 2 a 4 umístěná expozice Subaru, kde více než 6000 žurnalistů z televize, rozhlasu, tištěných médií i internetových magazínů mohlo v prvních dvou novinářům vyhrazených dnech obdivovat dvě největší hvězdy - zcela nový model BRZ a k tomu dlouho očekávanou další generaci modelu Impreza.

Bleskově, rychle, zábavně... s novým BRZ

Po zjištění, že podivně znějící název noviniky BRZ je vlastně zkratkou anglických slov „Boxer engine, Rear wheel drive, Zenith“ (tedy motor boxer, pohon zadních kol a zenit), jsme se s kolegy bavili vymýšlením českých zkratk, v našem přesvědčení ještě výstižnějších. Tohle auto totiž bude slovy dnešní mládeže „pecka“ nebo chcete-li „bomba - rajcovní a zábavná“. I když existuje dvojče od Toyoty, hlavní slovo při vývoji měli konstruktéři Subaru a v továrně koncernu Fuji heavy industries se také oba vozy budou vyrábět. Hlavní závod Subaru v prefektuře Gunma, kde se předtím vyráběly minivozy, právě kvůli výrobě modelů BRZ a Toyota GT-86 prošel modernizací a výroba novinky zde byla spuštěna 16.3.2012. FHI má v plánu zde do března 2013 zahájit výrobu také nového modelu Impreza. Prezident FHI Jasujuki Jošinaga ohledně nového BRZ uvedl: „Vůz symbolizuje naši firemní strategii ve smyslu úspěšného pokroku naší aliance a posunu našeho přístupu, který označujeme „vyber a zaměř se“. Spuštění jeho výroby pro nás znamená obrovský krok vpřed, ale není to konečným cílem. FHI a Toyota budou oba modely i nadále odladovat a vylepšovat, aby si tyto vozy získaly maximální sympatie zákazníků po celém světě, a to na mnoho příštích let.“ A jistě se nemýlí - pouhých 1200 kg váhy, skvělé rozložení hmotnosti v poměru 53:47 ve prospěch přední nápravy, extrémně nízké těžiště a hlavně skvělý dvoulitrový motor s protiběžnými písty - to je ryzí sporták podle představ inženýrů Subaru. Nový motor byl speciálně



Novou generaci Imprezy představili novinářům viceprezident FHI Mitsuru Takada a šéf Subaru Switzerland Migg Zellweger

konstruován pro model BRZ/Toyota GT-86 a vychází z třetí generace boxerů Subaru - tentokrát má ale čistě čtvercové uspořádání s vrtáním i zdvihem 86 mm a používá systém přímého vstřikování D-4S vyvinutý Toyotou. Podrobněji se novince budeme věnovat až s příchodem prvních kusů do českých showroomů, již teď ale můžeme konstatovat, že poměrným výkonem 100 koňských sil na 1 litr objemu je pohonná jednotka BRZ nejvýkonnějším atmosférickým sportovním motorem na trhu, a to při průměrných emisích CO₂ jen 159 g/km.

Úsporná, kvalitní, prostorná... nová Impreza

Subaru Impreza slaví v roce 40. výročí pohonu všech kol symmetrical AWD poloviční výročí - tedy 20 let. Již v roce 1992 totiž vyjela první Impreza a od té doby se stala synonymem pro hodnotný, bezpečný a kvalitní kompaktní automobil s pohonem všech kol a sportovními jízdními vlastnostmi. Nic z toho neztrácí ani ve své čtvrté generaci, která se u nás začne prodávat letos na podzim. „I když se novou reprezentační tváří Subaru v Evropě stává model XV, nová Impreza si své zákazníky jistě najde,“ takové přesvědčení vyjádřil na tiskové konferenci v Ženevě pan Mitsuru Takada, viceprezident koncernu FHI zod-

povědný za zahraniční trhy. Sice se v Evropě bude nabízet výhradně s atmosférickým zážehovým čtyřválcem boxer o objemu 1,6 litru (nový typ FB), nabídne však mnoho vylepšení. Jedním z nich je rozvor, prodloužený proti stávající generaci o 25 mm na 2645 mm. Tím konstruktéři docílili nejen vylepšených jízdních vlastností - zejména stability v zatáčkách, ale umožnilo to také další zvýšení prostornosti vozu - rozměry interiéru se zvětšily o 20 mm do délky a 17 mm do šířky. Objem zavazadelníku je nyní 380 litrů, což je s ohledem na symetrický pohon všech kol a umístění zadního diferenciálu pod podlahou vynikající hodnota. Novinka bude nabízena buď s manuální pětistupňovou převodovkou nebo s bezstupňovou automatickou převodovkou CVT. Nová Impreza se stále nevzdává ve své třídě ojedinelého stáloho pohonu všech kol a přitom hodnotami spotřeby a emisí CO₂ dokazuje, že i čtyřkolka umí být šetrná k peněženke i přírodě. Navíc se inženýři Subaru mnohem více zaměřili na nové technologie, na které nebyli majitelé Subaru dříve zvyklí. Třeba systém hlasového ovládání komfortních funkcí vozu donedávna znali jen majitelé těch nejluxusnějších limuzín. Letošní Ženeva tak byla pro značku Subaru nadmíru prestižní a převratnou přehlídkou toho, co mohou její fanoušci očekávat v nejbližší budoucnosti. Expozice v hale Palexo pak naznačila, že plánovaná meta 1 milion prodaných vozů se šesti hvězdami ve znaku už za pět let není vůbec nereálná. ★

TEXT A FOTO: VOJTĚCH ŠTAJF, ŽENEVA

Nová Impreza hodnotami spotřeby a emisí
CO₂ dokazuje, že i čtyřkolka umí být
šetrná k peněženke i přírodě

SUBARU XV 2.0 LINEARTRONIC

PARŤÁK pro každou příležitost



Dneska už jsem si na vzhled Subaru XV zvykl, ale tehdy mi ještě připadal poněkud nevšední. Délka ani ne 4,5 metru, výška bez tří centimetrů 1,6 metru, 17palcová kola s vysokými pneumatikami a ony originální plastové nástavce blatníků. Zpočátku jsem tohle auto nebyl schopen ani pořádně zařadit. Má praktickou pětidveřovou karoserii moderního hatchbacku, ale přitom nabízí světlou výšku 220 milimetrů. Vypadá tak trochu jako na chůdách, ale přitom nepostrádá silný, i když těžko definovatelný dobrodružný šarm. Nové XV vypadá troufale, dostatečně sebevědomě a přitom jaksi přátelsky a nevtíravě.

Můj dnešní program je pro tento úkol ideální. Odhadem strávím za volantem nějakých šest stovek kilometrů po silnicích různého typu a určitě přijde na přetřes také nějaký terén. Den s XV začíná v sedm hodin ráno, kdy se zima ještě v noci a nad ránem

hlásí ke slovu. Usedáme do promrzlého interiéru a s dcerou se vydáváme na první, asi jeden a půl kilometru dlouhou, etapu dnešní trasy. Okamžitě zapínám vyhřívání sedadel, zatímco topení nechávám v režimu auto. Už po první minutě jízdy je příjemně znát temperované sedadlo a po další chvíli auto spolehlivě topí.

Etapa číslo 2: Praha - Autodrom Most

Na cestu z Prahy do Mostu vybírám cestu přes Lovosice a dál potom silnicí číslo 15. Předtím se ale musím prodrat ranním pražským provozem. Bezestupňová automaticky řadící převodovka je na tento styl jízdy ideální, je jemná, drží motor v nízkých otáčkách, a tak zajišťuje dokonalou akustickou pohodu. Když zastavíte na semaforu, o motoru v podstatě nevíte. Jistě, tento výrok platí bezesbýtku, když se aktivuje funkce stop/start, ale i když to energie



Známe to asi všichni, jsou chvíle, kdy se toho sejde strašně moc a skoro už se zdá, že to nejde stihnout. I já měl jednou v březnu takový den. Ráno s dcerou do školky, dopoledne nějaké testování v Mostě na okruhu, odpoledne focení na Šumavě a večer divadlo se ženou. Měl jsem ale štěstí, mým parťákem pro celý den bylo nové Subaru XV se zážehovým dvoulitrem a bezestupňovou převodovkou.



tické nároky komfortních systémů auta nedovolí, je motor na volnoběh tichý a hlavně kultivovaný - to je ale známá vlastnost zážehových Boxerů od Subaru.

Poměrně hustý provoz je ideálním prostředím na první kontakt s navigací modelu XV. Subaru používá moderní systém s dotykovým displejem, který umožňuje pomocí bluetooth připojit mobilní telefon a buď z něj telefonovat nebo třeba přehrávat muziku. Navigace funguje standardně a její ovládání je snadné. Docela jednoduchá je také obsluha palubního počítače, umístěného nahoře uprostřed středového panelu, jehož displej při zařazení zpátečky zobrazuje obraz snímáný couvací kamerou. Až teď si všímám, že systém vozu se mnou komunikuje v češtině, a to je nečekaná a nutno říci, že příjemná novinka.

Konečně vyjždím z Prahy a pokračuji po dálnici D8 směrem na sever. Okamžitě je jasné, že dnešek bude hodně zajímavý. To už člověk tak nějak pozná. V rychlosti 130 km/h motor točí jen 2300 min⁻¹, takže o něm nevíte. Kolem zrcátek sviští obtékající vzduch a vypadá to, jakoby vám tím XV chtělo dát nevtíravě najevo, že jedete. Automobil totiž působí nesmírně kultivovaným a klidným dojmem. Směrová stabilita je dokonalá, z letargie mě jen občas vyvede závan bočního větru.

Ani ne po půl hodině sjíždím na silnici první třídy a cesta pokračuje bez nepříjemných vibrací, rázů nebo jiných obtěžujících projevů. V Mostě jsem domluvený na devátou, takže mám půl hodiny času, není tedy důvod spěchat. Postupně si zvykám na projevy bezestupňové převodovky Lineartronic a musím říci, že při vyrovnaném stylu jízdy je vynikající. Skoro se až divím, jak to dělá, že



SUBARU XV 2.0 LINEARTRONIC

Motor: plochý zážehový čtyřválec Boxer, 1995 cm³

Výkon: 110 kW (150 kJ)/6200 min⁻¹

Točivý moment: 196 Nm/4200 min⁻¹

Zrychlení 0-100 km/h: 10,7 s

Nejvyšší rychlost: 187 km/h

Kombinovaná spotřeba: 6,6 l/100 km

Cena: 709 000 Kč

Nové XV vypadá troufale, dostatečně sebevědomě a přitom jaksí přátelsky a nevtíravě

dokáže vždy najít správné otáčky motoru pro daný profil silnice a míru šesťlápnutí plynového pedálu.

Po chvíli si všímám určitého nového rysu chování této převodovky, který stojí za tím, že tohle CVT působí přirozenějším dojmem, než na jaký jsem byl zvyklý. Při akceleraci totiž nedrží stále stejné otáčky motoru, kdy zrychlení zajišťuje pouze změnou převodového poměru, ale nechává motor vytáčet a zvyšovat jeho otáčky. Rychlost vozu sice stoupá rychleji, než jak by odpovídalo pohybu ručky otáčkoměru, avšak výsledkem je opravdu mnohem přirozenější projev.

Dojíždím do Mostu a vlastně jsem si auto ani pořádně nevyzkoušel. Není to jen tím, že na dané trase bylo jen minimum zatáček, ale také tím, že takto po ránu jsem se spíš probíral a vychutnával si poklidnou stránku nového XV.

Etapa číslo 3: Autodrom Most - Klatovy

Jak to při testování na závodním okruhu často bývá, tak i dnes zde čas utíkal rychleji, než by si všichni přáli. Mám za sebou asi patnáct cvičných kol, při nichž jsem si osahával jeden nejmenovaný závodní speciál, je skoro poledne a já mám před sebou další část cesty. Za dvě hodiny mám sraz s kolegou fotografem v Klatovech. To je nějakých 150 kilometrů převážně po okreskách první, druhé, ale i třetí třídy. Tuhle trasu jsem si trochu připravil a během stání v pražské zácpě jsem si ji zadal do navigace. Teď ji spouštím jednoduchým stiskem virtuálního tlačítka na displeji. Můj program pro následující dvě hodiny je následující: Most - Žatec - Blšany - Kralovice - Břasy - dálnice D5 - Přeštice - Klatovy.

Není času nazbyt, a tak jedu, řekněme, svižně. Do Žatce je to po silnici číslo 27 poměrně nuda - skoro samé monotónní rovinky. Už po těchto prvních třiceti kilometrech mě XV stačí několikrát zaujmout. Nejdřív se tak stalo na výjezdu z Mostu, kde prokázalo na rozbité panelové vozovce stoický klid. Několik prvních ostrých zatáček je dalším místem, kde mě XV překvapí, tentokrát je to ochotou k zatáčení, reakcemi na pohyby volantu a zejména v jedné ostré pravé i přílnavostí předních kol a odolností vůči nedotáčivosti.

Za Žatcem se silnice mění k lepšímu, když chcete trochu jet, tak je z řidičského pohledu náročnější. Přesouvám tedy volič převodovky do pozice M a přecházím na řazení šesti předprogramovaných rychlostních stupňů pomocí páček pod volantem. Od té chvíle se zdá, jako bych hodinu a půl prožil ve snu, který vždy po několika minutách přeruší poklidný průjezd vesnicemi a městy. Přiznám se bez mučení, že dodnes příliš nechápu, jak se Subaru podařilo postavit a tak skvěle vyladit podvozek modelu XV.

Auto ochotně mění směr jízdy, působí klidně a přitom ve výjezdech ze zatáček umožní zažít nefalšované potěšení z řízení. Jak postupně zrychlují, ukazuje se, že chování XV je stále lepší a lepší. Mám pocit dokonalé vlády nad vozem v každé situaci a vždy přesně vím, co si mohu a nemohu dovolit. Najít optimální nájezdovou rychlost do zatáčky je snadné, protože nějakým záhadným způsobem jsem vždy o schopnostech předních pneumatik měl přesné informace. Kompaktní rozměry byly příčinou příjemné hravosti, která vám postupně může při rychlé jízdě pomoci. XV dokonce umí i takové kousky, že můžete brzdit ještě chvíli po tom, co začnete zatáčet. V ten okamžik zapojte do hry zadní část, která po



» Stále příliš nechápu, jak se
Subaru podařilo postavit
a tak skvěle vyladit
podvozek modelu XV





▶▶▶ Snadno přístupný zavazadlový prostor o objemu dostatečných 380 litrů

Na silnici Subaru XV dokonale maskuje svoji světlou výšku 22 centimetrů ▶▶▶



◀◀◀ Subaru XV se nezalekne ani šumavských pařezů při výjezdu na Pancíř

Maska chladiče má pro Subaru typický tvar, prošla však pečlivou obměnou a působí opět modernějším dojmem ▶▶▶



následném přidání autu pomůže zatočit. Teď nemám na mysli průjezd zatáčky smykem nebo něco takového – na to dvovlitrový motor na suchu prostě nestačí, ale řeč je o dravé jízdě čistou stopou. Nejlepší na tom je, že i když jasně cítíte pohyby karoserie, které vymezují hranici schopností pneumatik, stabilizační systém VDC nezasahuje. Podvozek je zajímavou směsicí tvrdosti a přitom poddajnosti, která je příčinou solidního komfortu.

V Klatovech jsem o chvíli dřív, vystupuji a sedám si na přilehlou lavici vedle auta. Až teď jsem si znovu uvědomil, že tenhle stroj není obyčejný osobák, ale že má světlou výšku 22 centimetrů! Že by tyhle schopnosti byly výsledkem jen tlumičů s vratnými pružinami? Nebo Subaru nějak jinak dál zdokonalilo svůj pověstný podvozek a originální koncepci pohonu, které říká Symmetrical AWD? To zcela určitě.

Etapa číslo 3: Klatovy - Chata Pancíř

Z Klatov na Železnou Rudu vede nádherná silnice s novým povrchem. Všimám si, že je to stejná silnice číslo 27, po níž jsem vyjžděl z Mostu. Fotograf tiše mlčí a jen občas s údivem vyhrkne nechápavou poznámku na téma schopností Subaru XV. Abych cestu trochu oživil, vybízím ho, aby jen tak z legrace ukázal na nějaký kopec nebo stráň kolem hlavní silnice. Zrovna jsme u obce Čachrov a já slepě následuji směr jeho prstu. Sjíždíme ze silnice, jedeme na louku a stoupáme do výšky nějakých 700 metrů. Občas musíme překonat úvoz, občas terénní vlnu, ale když máte podvozek výš nad zemí než naprostá většina aktuálně vyráběných off-roadů, nemáte potíže. Uděláme pár úvodních fotek a vracíme se na silnici směrem na Rudu.

Kvalita povrchu se postupně zhoršuje a na silnici se objevuje stále více šterku. Chování XV se nemění, stále zachovává naprostý

klid a jediné, co je jiné, než dřív, je prostý fakt, že jedeme o něco pomaleji. Opět snadno odhaduji dostupnou adhezi, opět auto až magicky vyjždí naprosto neutrálně ze zatáček, opět se těšíme ze značné účinnosti, s níž kola kopírují povrch vozovky.

Na Pancíř jsme se vydali poněkud jinou cestou, než je obvyklé, a tak se nám naskytlo několik zajímavých okamžiků při průjezdu náročným terénem. Elektronicky řízený pohon všech kol pracuje i v těchto podmínkách na jedničku a díky stabilizačnímu systému se auto dostane i z krkolomných situací, v nichž má na každé nápravě jedno z kol odlehčené nebo dokonce zvednuté.

Etapa číslo 4: Pancíř - Praha

Mám za sebou více než tři stovky kilometrů na silničkách různého druhu, víc než padesát ostrých kilometrů na okruhu a už se nemůžu dočkat, až fotograf dodělá poslední snímky a vyrazíme směr Praha. Začíná pršet a XV je tak skvělé, že zamítám myšlenky na dálnici a jedeme krásnou cestou přes Hartmanice - Sušici - Horažďovice - Lnáře - Březnici a Příbram do Prahy. Už snad ani nemá smysl popisovat chování XV, protože je pořád stejně návykové.

Nezáleží na tom, jaký typ silnice máte pod koly, jak je zvlněná, jakou má adhezi – to všechno jsou za volantem Subaru XV podruhé věci. Tohle auto je připravené nabídnout nefalšované potěšení z jízdy, potřebné pohodlí a jistotu nejen na asfaltu, ale také na šotolině, hlíně nebo kdekoliv jinde. Já osobně neznám jiné auto, které by se chovalo tak, jako právě tohle Subaru. Už vím, proč o něm automobilka mluví jako o Subaru nové éry.

To už ostatně ví i moje žena, protože při večerní cestě do divadla jsem nemluvil o ničem jiném...

TEXT: PETR HANKE, FOTO: JAN DVOŘÁČEK

Přelet nad hvězdami

Subaru XV Snow Session

Když se v létě 2011 mladá studentka rozhodla v rámci bakalářské práce uspořádat zimní freestyle závody v Krkonoších, málokdo věřil, že svůj záměr dotáhne do konce. Jak říkají provozovatelé skiareálu Skiport Velká Úpa, takových nápadů slyší každý rok za sezónu desítky. A většinou akce skončily tam, kde začaly – v hospodě u piva. Nicméně připravovaný projekt vypadal nadějně, a tak dostal zelenou.

Hlavní iniciátorka závodů se hned na podzim s plným nasazením pustila do příprav. Bylo potřeba zajistit hromadu věcí a všechno muselo klapnout na jedničku. Od postavení skoku, přes ceny pro vítěze, asistenci záchranářů, až po závěrečnou afterparty.

Krkonoš je, zdá se, příznivcem free-SKI a SNB, protože na pátek 10. a sobotu 11. února pro závody zařídil až kýčovitě azúro. Kdo si udělal čas a do Úpy dorazil, může potvrdit, že akce to byla opravdu vydařená.

Začátkem týdne se ve skiareálu Skiport mezi penziony Modřín a Šimral spustily přípravy dopadu a dvou airů. Větší měl table 16 metrů a ten menší, s poletem 10 metrů, měl rozhodně taky co nabídnout. Brány parku se pro první nadšence otevřely už v pátek. Kdo přijel, mohl za neustálého opalování pod horským sluncem potrénovat.

Sobota byla hlavní den závodů. Ráno ke skokům vyjely dva vozy Subaru, Forester a nové XV. Oba modely dělaly značně čest a na kopec vyjely, jako by se nechumelilo. Po celou dobu tréninku pak parkovalo nové XV na tablu pod big-airem. V minusových teplotách byla pro závodníky i diváky připravená hřejivá oáza v podobě stánků s občerstvením, grilem a ochutnávkou produktů jednoho z partnerů – Hruškovice Fleret. O muziku na svahu se celý den staral DJ Jirka Kadlec.



Kvalifikace závodu probíhala formou jamu, z třicítky závodníků postoupilo 12 do finále. Každý finalista jel 4 jízd, a z těch se 2 nejlepší počítaly.

Umístění na stupních vítězů v kategorii muži vypadalo následovně:

SKI: 1. místo: Marek Skála, 2. místo: Dan Hanka, 3. místo: Honza Balcar

SNB: 1. místo: Honza Nečas, 2. místo: Martin Mikyska, 3. místo: Honza Doležal.

Byla trochu škoda, že se do závodu nepřihlásila ani jediná riderka na snowboardu. S osazenstvem lyžařek to bylo o chlup lepší. Devatenáctiletá Isabela Kyselová byla v contestu Subaru XV Snow Session jedinou zástupkyní ženské kategorie SKI a zaslouženě jí patří gratulace k prvnímu místu.

Stejně jako celý závod, nesla se i afterparty v hotelu Úpa ve znamení pohody. Pro spoustu přítomných bylo zklamání, že hlavní hvězda večera Dj Katcha nakonec nedorazila, protože jí zamrzla nafta v nádrži. Kdo ví na co a čím jezdí. Nicméně se hraní chopili RH Funkiss a Dj Jirka Kadlec a po klidnějším rozehřívacím začátku to rozjeli v rytmech D'n'B a party jela až do ranních hodin.

Více fotografií a video ze závodů jsou k vidění na webových stránkách www.SubaruXVSnowSession.cz případně na webu www.youtube.com pod názvem „Subaru XV Snow Session - oficial video“.

Těšíme se na další ročník, děkujeme Subaru ČR za partnerství a hlavní organizátorce přejeme úspěšnou obhajobu bakalářské práce! ✨

TEXT: VOJTĚCH KULHÁNEK, FOTO: JIŘÍ PETR

Sedmnáctiletý závodník Fanda Jetmar v jedné ze svých kvalifikačních jízd



Aktuální model Subaru Forester poutal pozornost závodníků i diváků. Stejně jako nové XV všechny přítomné přesvědčil, že je správnou volbou na hory



V mrazivém počasí přišla vhod hřejivá hruškovice Fleret podávaná milými promotérkami společnosti Czechoslovak Spirit



Mráz, azuro, muzika a hlavně pohoda - to jsou atributy, které provázely první ročník závodů Subaru XV Snow Session



V automobilových soutěžích vozy Subaru Impreza nadále sbírají úspěchy po celém světě. Zimní období tradičně vozům značky Subaru svědčí. Přestože se v poslední době tovární tým již neúčastní mistrovství světa té nejsilnější kategorie, zůstávají vozy s hvězdami ve znaku mocnou zbraní. Přesvědčily o tom třeba na Švédské rally, která byla opět součástí světového šampionátu. Norský pilot Anders Grondal s vozem Subaru Impreza WRX STI tam vyhrál dobře obsazenou třídu 3, triumf značky završil druhou příčkou jeho krajan Jim Roger Haugom, vozy Subaru se v této kategorii se skládaly do první pětky hned čtyři. I v sousedním Švédsku hned na úvod sezóny uspěla v kategorii produkčních vozů značka Subaru. Mats Thorszelius v silné konkurenci vyhrál tuto třídu na Rally Uppsala. Již tradičně se vozům značky Subaru daří také v Rusku a Polsku. V úvodní soutěži ruského šampionátu skončil Sergej Uspenskij celkově druhý, na úvodní soutěži polské sezóny, Rajdu Baltic Lotos,

Síla Subaru na šotolině a sněhu násobí



se sněhu

byl nejlepší z nejlepších i u nás dobře známý Kajetan 'Kajto' Kajetanowicz, stříbrná příčka patřila zkušenému Tomaszu Kucharovi. Značce Subaru v konečných výsledcích těžké soutěže patřilo pět postů z první osmičky! V sousedním Německu asfaltovou ADAC Pfalz Westrich Rallye ovládli pokračovatelé tradičního soutěžáckého klanu Wallenweinů, přičemž mladší a známější Mark byl tentokrát těsně pokořen svým bratrem Sandrem. Na jeho vůz Subaru Impreza WRX STI totiž nestačila ani technika speciálů Super 2000.

Přestože značka Subaru je tradičně spjata s rally, celosvětovou událostí motoristické sezóny byl na počátku dubna start nového modelu Subaru BRZ v závodech japonské okruhové série Super GT. Společně se všemi fanoušky motorsportu se těšíme, že nám BRZ připraví na závodních drahách hodně důvodů k radosti. O premiérové vítězství modelu BRZ v oficiálním závodě se na konci dubna postaral Tetsuja Jamano, který s BRZ vyhrál druhý podnik japonského mistrovství v disciplíně Gymkhana na okruhu Takata v Hirošimě.



Mladý talent Václav Kopáček sice na Valašce po nadějném pátečním představení havaroval, na Šumavě ale zajel skvěle



Anders Grondal se svým spolujezdcem Svendsenem zdárně bojuje i o body v národním norském šampionátu

Na Novém Zélandu se jedna z nejrychlejších dámských pilotek planety Emma Gilmourová stala loni v konkurenci mnoha mužů vicemistryní své země - samozřejmě že s vozem Subaru Impreza



Důkaz trvalí převahy značky Subaru na soutěžích v USA podala Sno*drift Rally, kde vedle vítězného Davida Higginse obsadily vozy Subaru osm příček v první patnáctce



jasné, že to bude buď - anebo," popisoval zážitky pilot Subaru Czech Rally Teamu. „Bohužel po kontaktu s jednou malou zábranou vytyčující trať jsme dostali defekt předního kola a bylo jasné, že budeme v souboji tahat za kratší konec. I se stříbrnou příčkou jsme ale spokojeni. Myslím, že jsme divákům předvedli krásnou bitvu, vždyť právě takovéhle vyrovnané závodění dodává ještě větší štávu.“

Nová sezóna mezinárodního mistrovství České republiky začala už v lednu na rakouské Jänner rallye. Té se Subaru Czech Rally Team nezúčastnil, když dal přednost startu na Arctic Lapland rally ve Finsku, o níž píšeme na jiném místě. Naplno se národní šampionát rozběhl až v březnu Valašskou rallye. Na ní tentokrát uspěl Daniel Běhálek, který obsadil se svým vozem Subaru Impreza stříbrnou příčku ve třídě 3, zatímco mladý talent Václav Kopáček po skvělém pátečním představení bohužel havaroval hned v úvodu druhé etapy. Subaru Czech Rally Team vyrazil na Valašsko s atraktivním designem, připomínajícím čtyřicáté výročí pohonu Symmetrical AWD značky Subaru a zároveň upozorňujícím na nový model Subaru XV. Do kokpitu se po roce a půl vrátila spolujezdkyně Marcela Ehlová. „Začali jsme s vědomím, že se musíme především se spolujezdkyní po pauze opětovně dobře sehrát," popisoval páteční etapu pilot Vojtěch Štajf. „Bohužel jsem navíc v první sekci i podcenil rychlost stmívání a rozhodl se nenasadit světelnou rampu, čímž jsme zejména na druhém testu ztratili dost času. Poté se začala projevovat naplno i nepovedená organizace soutěže. Sobota začala nadějněji, spolupráce s Marcelou už klapala na jedničku, pak se ale zase všechno pokazilo, když se k nám dostaly zprávy o havárii týmového kolegy Petra Kačírka a zra-



Tým fanoušků Dana Běhálová se nedávno rozrostl o malou krasavici jménem Mia. Blahopřejeme!

Design nového závodního vozu posádky Štajf-Ehlová se povedl a je středem pozornosti



Poté, co se Daniel Běhálek na Jänner rallye blýskl jen několika kvalitními dílčími časy, v cíli Valašské rallye byl už ve třídě 3 stříbrný



V Praze ani na začátku nové sezóny nebyly vozy Subaru k přehlédnutí

Subaru Czech Rally Team zakončil minulou sezónu tradičním prosincovým Pražským rallysprintem, kde je značka Subaru jedním z hlavních partnerů soutěže: „Na soutěž jsme vyrazili v plné zbroji a potěšilo mne, že i vozy Petra Kačírka a Dana Suchého zajížděly velmi dobré časy," vzpomíná šéf týmu a závodník v jedné osobě Vojtěch Štajf, jemuž tentokrát dělal navigátora letec Vladimír Peták. Hned od první zkoušky nasadili vysoké tempo a drželi se na špičce pořadí produkčních vozů. Na chuchelském závodisti se pak odehrála strhující bitva o vítězství ve třídě zejména mezi Vojtěchem Štajfem a Martinem Semerádem. Nejprve byl na obou delších okruhových erzetách rychlejší Štajf. Sice vždy jen o několik desetinsekundy, přesto to ale stačilo na posun do čela třídy 3 a už pátou příčku celkového pořadí. O výsledku měla rozhodnout krátká poslední rychlostní zkouška, nazvaná pořadatelem „SUBARU nové XV". „Bylo

nění jeho spolujezdce Michala Ernsta. To mne zasáhlo o to víc i proto, že jsem jejich spolupráci inicioval - a poté, co jsem před pár měsíci Michala spojil i s posádkou Aleše Lopraise a i jejich start na Dakaru skončil těžkou havárií, neměl jsem vůbec dobré pocity. Zkrátka od té chvíle bylo naším základním úkolem Valašskou rally dokončit, což se nakonec podařilo, navíc s nepoškozeným a dobře fungujícím autem," konstatoval osmatřicetiletý pilot. Doplňme ještě, že posádka Vojtěch Štajf - Marcela Ehlová dokončila Valašskou rally na patnácté příčce absolutního pořadí, což znamenalo sedmou pozici ve třídě 3. Chuť si Vojtěch Štajf s Marcelou Ehlovou moc nespravili ani na Rallye Šumava Klatovy. Z boje o osmou příčku absolutního pořadí je vyřadila smolná technická závada v RZ 12, takže závod nedokončili. Ještě dříve skončila „Šumava" pro Dana Běhálová, který urazil kolo už první den. A tak prapor značky Subaru donesl do klatovského cíle nejúspěšněji Václav Kopáček, celkově pátý a druhý ve třídě 3.

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK A ARCHIV AUTORA

MASLÓSTROJ

Až za polárním kruhem se jede po Finské rallye nejprestižnější finská soutěž - Arctic Rallye. V teplotách, které se blížily třicetistupňovým mrazům se blýskl i Subaru Czech Rally Team celkově pětadvacátým místem a třetí příčkou mezi neseveřany.



Pilot Štajf si na zadní křídlo vozu umístil své „pofinštělé“ křestní jméno. Ve finštině to znamená něco jako výrobce másla

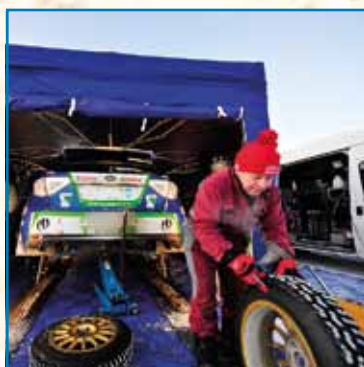
Posádka Vojtěch Štajf - Petra Řiháková je v českém rallyeovém šampionátu známá a úspěšná. Rozhodnutí jet poslední lednový víkend typicky zimní soutěž v severní části Finska byl počín v našich krajích ojedinělý, proto jsem byl moc rád u toho. Sednout si v těch podmínkách do závodního speciálu, který prakticky netopí, už chce trochu odvahy. Na tož pro ženu, které byly jako navigátorky mezi letošními 154 účastníky pouze tři.

Už v Helsinkách jsem pochopil, že bílá zima ve Finsku je půlročním standardem, stejně jako časově omezené denní světlo. Hodinový let do Rovaniemi byl už jen přískokem do zimní pohádky. Kdo zde někdy byl v zimě, dá mi jistě za pravdu, že krajina pokrytá sněhovými či ledovými příkrovy má něco do sebe. A život tu taky plyne trochu jinak, pomaleji. Daleko od civilizace opravdu nebudete myslet na práci a složenky. Opravdu jsem nečekal, že za těch pět dní strávených v chatách se saunou a vypůjčeném autě si svým způsobem odpočinu, i když jsem každý den uléhal do postele zcela vyčerpan přesuny mezi erzetami a hledáním místa k focení nebo třeba nočním výletem na sněžných skútrech, který je zde povinnou zábavou všech turistů. Stejně jako návštěva polárního kruhu a chalupy Santa Clause.

Hned z prvního rozhovoru s Vojtou a jeho mechaniky jsem pochopil, že zajaté dobré umístění v neznámém prostředí bude problém. Už úvodní shakedown naznačil odlišný jezdecký styl zdejších matadorů a náročnost tratí, na které se zvláště po setmění kvůli sněhovému prachu jen těžko hledá správný brzdňý bod před zatáčkou,



Rovaniemi je správné středisko nejsevernější části Finska - Laponska a domovinou vánočního Santa Clause. Jeho chaloupka na polárním kruhu je oblíbeným turistickým cílem



Speciální pneumatiky do těchto podmínek mají 380 hrotů, které vystupují 7 mm nad běhoun

o množství zrádných horizontů nemluvě. Proto hodně záleželo na navigátorském umění Petry. Většina domácích borců, to zde má „najaté“.

Českému týmu šlo především o to, neudělat zbytečnou chybu a pomalu se prokousávat dopředu. Tahle taktika se Vojtovi vyplatila, už po prvním dnu se rychle učil stylu jízdy na sněhu s hrotovanými pneumatikami a kromě několika „krizovek“ neudělal prakticky chybu.

Teď zbývalo udržet tlak a dovézt auto do cíle. To se Vojtanenovi, jak znela jeho zdejší přezdívka, povedlo na jedničku. Třetí den přivezl po desáté zkoušce na startovní rampu bez jediného šrámu vůz, sebe i spolujezdkyni a za pětadvacáté místo celkové (třetí nefinská posádka v pořadí) si vychutnal pocit nesmírného zadostiučinění. V očích fanoušků i zdejších matadorů to byl veliký úspěch. Když jste se podívali po dojezdu do cíle třeba na vůz vítěze (Essapekka Lappi) nebo druhého v pořadí (ztráta pouhých 37,5 s), finského mistra Juhy Salo, nenašli jste na karoserii místo bez šrámu. Styl jízdy na zdejších povrchu je hodně specifický a mnoho posádek obětuje nárazníky i blatníky za lepší čas. Musíte vědět, která sněhová bariéra vás podrží, a která by naopak byla tou osudovou. Chce to ale praxi a léta ostřejšího ježdění ve zdejších podmínkách.

Na závěr svého ohlednutí musím zdůraznit, že za českým úspěchem v arktických podmínkách stojí celý realizační tým, mechanici pracující v třesnutých mrazech a celá řada partnerů. Všichni svou práci dělali v netradičních podmínkách s naprostou profesionalitou a i s nebývalým zájmem o celkový výsledek. ★

TEXT A FOTO: JAROSLAV VAVERA, AUTOFORUM. CZ

Veteránem Subaru do Guinea Bissau

Dobrodružství s názvem Budapešt - Bamako se jelo letos posedmé a já u toho byl podruhé jako účastník. Napříč africkým kontinentem nás vezl staříčkový Subaru Leone a vedl si přitom nadmíru dobře.

Pro ty, kteří tento závod s humanitárním podtextem neznají, shrnu fakta. Organizace je maďarská a z toho vyplývá místo startu - Náměstí Hrdinů v Budapešti. Cílová destinace bývala v hlavním městě Mali, letos se však poprvé končilo v hlavním městě Guinea Bissau, které se jmenuje Bissau. To je celkem 9500 km, tedy slušná porce kilometrů za 14 dní po cestách necestách západní Afriky! Celkem se závodu zúčastnilo zhruba 110 posádek v turistické třídě a necelá čtyřicítka závodních vozů, motorek a čtyřkolek. Já i můj parťák jsme tento závod absolvovali poprvé v jeho 23 let starém Subaru Leone, které ovšem dostalo zrepasovaný motor boxer 2,5 litru a převodovku. Důležitým zásahem byla i montáž tlumičů FRT, což je produkt značky, kterou používá třeba Aleš Loprais.

Evropská část představuje spíše zrychlený přejezd s několika úkoly. První den je to téměř 1000 km do Verony, další už začíná třídní super etapa, která končí v Maroku v Rissani, kde musíme odevzdat kartu nejpozději do následujícího rána. Volíme tedy únavný přejezd Evropou do Almerie a přes Maroko si dáváme nonstop jízdu, abychom splnili úkoly v limitu. Subaru funguje jako dobře seřízené švýcarské hodinky a nálada je výborná. Po etapě figurujeme na 3. místě absolutně a začínáme si získávat respekt ostatních. Pak bohužel přichází etapa do Taty, kde jsme úplně neporozuměli ranní rozpravě, která z větší části probíhala v maďarštině, a tak během dne ne úplně naší vinou přicházíme o cca 25 bodů a propadáme se na konec první desítky. Ale nevzdáváme se a také ve druhé polovině závodu bojujeme stále na špičce. Přestože jsou před námi ostré etapy v nel-

točných kamenitých pláních, drsná vyschlá řečiště a nekonečné motanice v čedičových polích Západní Sahary, držíme my i auto stále na 100 %. Po „nudné“ Západní Sahare přichází Mauretánie. Těšíme se na náročné etapy, písky a komplikovanou navigaci, neboť jen v nich máme možnost stáhnout bodové manko, které si vezeme z Maroka. Na hranici Západní Sahary ještě řešíme přes noc v Tan-Tanu výměnu řízení, jedinou závalu, která nás během závodu potkala. Naštěstí se nám podařilo etapu dojet do cíle bez ztráty a za pomoci místní autodílny jsme všechno během noci opravili.

V Senegalu se na nás konečně usmálo štěstí, neboť zdejší etapy nabízejí bonusové body na konci a díky našim zkušenostem s navigací a rallyovému charakteru tratí, které skvěle sedí Jirkovi a jeho Subaru, jsme hned dvě etapy vyhráli. Najeli jsme tak více než 6 bodů a z desátého místa poskočili na sedmé. Se Senegalem přichází i pravá černá Afrika. Zatímco Maroko a Západní Sahara jsou arabské a Mauretánie nabízí určitý mix etnik, teprve po přejetí řeky Senegal na severu země se na vás usmívají ti praví černoši, jak je známe z fotek cestovatelů po africkém kontinentu. Konečně je čas se věnovat humanitární části naší cesty. Od Mauretánie rozdáváme v každé druhé vesnici dětské oblečení, školní potřeby či léky, které vezou všichni účastníci ve svých vozech.

Závod skončil v Bissau slavnostním vyhlášením, na které dorazil i ministr pro cestovní ruch a obchod. Závod propagoval i prezident Guinea Bissau a při příjezdu do hlavního města jsem si připadal jak při dojezdu slavného Dakaru. Místní lidé jsou sice chudí, ale svůj vděk umí dát najevo a pomoc, kterou jsme jim společně přivezli, dokáží ocenit. Ve světle těchto věcí se nám naše sedmé místo absolutně zdá malicherné, stejně jako kdybychom celý závod vyhráli...

Za 24 dní jsme ujeli přes 17 000 km. Spotřebovali jsme téměř 2500 litrů benzínu. Stálo to za to? Určitě, protože zážitky, které jsme za ten necelý měsíc nasbírali, jsou k nezaplacení. ✦

TEXT: MÍLA JANÁČEK, FOTO: JAREK BEDNÁŘ, RADEK ŠOLC A AUTOR



V savaně se začínají objevovat první keře, vzrostlé baobaby a mezi nimi i častěji vesnice s domorodci



Autor článku a člen posádky Subaru Leone Míla Janáček má za sebou nejednu náročnou soutěž včetně několika ročníků Rallye Dakar





音

HÓGAKU 楽

tradiční japonská hudba

Zahraniční interpreti klasické hudby včetně hráčů České filharmonie si velice pochvalují japonské posluchače a obecně i velice pozitivní přístup Japonců k vážné hudbě, podporovaný vzdělávacím procesem již od nejnižších stupňů základní školy a svědčící o kulturnosti a kultivovanosti národa. Jaká je ale původní tradiční japonská hudební tradice?

Japonská tradiční hudba hógaku zahrnuje hudbu sakrální i profánní, aristokratickou i lidovou. Souvisí i s některými divadelními formami, jako např. Nô nebo Kabuki, i formami tradičního tance (*nihon bujô*). Občas je součástí buddhistické či šintoistické liturgie. Je na pentatonickém základě, proto se nám zdá být odlišná od evropského ladění.

Některé její nástroje i hudební teorie pocházejí původně z Číny období Tchang (618-906), ale byly přetvářeny do čistě japonské formy, a v té jsou interpretovány původní domácí skladby. Například *koto*, horizontální citera, na kterou se hraje plektry nasazenými na prsty, nezapře podobu s čínskou citerou *ku čchin*, oblíbeným nástrojem literátů a učenců.

Výuka hry na ní bývala v minulosti dosti spartánská, například „cvičení v jitrním chladu“ probíhalo v mrazu jen v lehkém oděvu, aby mysl hráče nebyla odváděna vnějšími vlivy, jako například pocitem chladu, od koncentrace na interpretaci skladby.



Japonská kytara šamisen. Jak zní v rukou skutečného mistra si můžete poslechnout na adrese tinyurl.com/c9bz3x5 nebo po naskenování kódu vlevo

Tradiční japonská hudba ve svých nesčíslných proměnách vyjadřuje duši unikátní kultury Země vycházejícího slunce

Jiný z klasických nástrojů, cca půlmetrová bambusová flétna *šakuhači*, byla používána mnichy zenové sekty Fukešú nikoliv jako klasický hudební nástroj, ale jako prostředek meditace, ekvivalent dechového cvičení zazen. Když s ní mniši, s identitou maskovanou charakteristickým košíkovitým kloboukem *tengasa*, vyráželi na žebravou pouť (*takuhacu*), používali flétnu v případě napadení na svou sebeobranu jako krátký obušek. Jejich dovednost pro zacházení s šakuhači byla jistě mimo jiné dána tím, že řád *komusó* byl otevřen pouze příslušníkům samurajského stavu. Samotná hra na flétnu je velice obtížná, jen naučit se správný nátisk je mimořádně náročné.

Loutna *biwa*, odvozená od čínské loutny *peipá*, byla stejně jako koto nástrojem dvorské aristokracie *kuge*, ale i slepých mnichů, kteří hrou na ní doprovázeli recitaci válečné romance *Heike monogatari* (Příběh o rodu Taira) z počátku 13. století.

V oblíbě jí v 17. století překonala třístrunná kytara *šamisen*, na kterou se hrálo slonovinovým plektem *bači*. Tento hudební nástroj měl oproti aristokratickému *koto* jistou pověst frivolnějšího nástroje a často býval spojován s gejšami či potulnými slepými hudebnicemi *goze*. Mistrovské virtuózní zvládnutí tohoto nástroje je ovšem také velmi obtížné. O přínosti tradičního způsobu výuky napovídá např. známá povídka génia japonské literatury Džun'ičiróa Tanizakiho *Šunkinšó* (Pokus o životopis Šunkin), která vyšla i ve skvělém českém překladu.

Nejznámějším z japonských bicích nástrojů je buben *taikó*, občas velice úctyhodných rozměrů. Signalizovalo se jím v bitvách, bubnovalo se na něj při šintoistických obřadech i při lidových slavnostech *macuri*. Skladby na tento nástroj, často docela dlouhé, nejsou improvizacemi, jak by se mohlo na první pocit zdát, ale danou formou, která ovšem není interpretována na podkladě notového zápisu, ale z paměti, což je ostatně u *hógaku* obvyklé.

Tradiční japonská hudba má své specifické, neopakovatelné kouzlo a ve svých nesčíslných proměnách vyjadřuje duši unikátní kultury Země vycházejícího slunce. Stala se inspirací pro řadu nejaponských skladatelů 20. století a je nadále rozvíjena v zemi svého původu, i na západě. ✦

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: MIROSLAV MATĚJKA
A ARCHIV VLASTISLAVA MATOUŠKA

Jeden z předních českých hráčů na japonskou bambusovou flétnu šakuhači Vlastislav Matoušek

navzdory tomu, že během této čtyřicetidenní cesty jsme skoro týden neseděli za volantem, musel Forester na souši, po mostech i nesčetnými tunely opět ujet deset tisíc kilometrů, aby se mohl vrátit do péče rodného MIJA Autocentra Brno. Stěží si lze představit krásnější cestu, zvláště když naši pouť z celkových 40 dnů rámovala slunečná obloha po neskutečných 35 dnů. Do nejmenší podrobnosti jsme si vychutnávali pocity Karla Čapka a Olgy Scheinpflugové, kteří v roce 1935 podnikli veřejnými dopravními prostředky cestu až k Nordkappu a zpět, a můžeme potvrdit pravdivost každického slova a kresby jejich společného literárního díla, které jsme si hrdě v originálním výtisku vezli s sebou a každý den na palubě postarší M/S Vesterålen předčítali příslušnou kapitolu věnovanou právě proplouvaným místům.

Ani Michelin či Lonely Planet tak dokonale a přitom literárně na výši nedokázal vylíčit trasu klasické Hurtigruty než právě Karel Čapek s paní Olgou. Slogany rejdařství Hurtigruten ASA se nemýlí, když o skoro již 120 let kontinuálně provozované lodní lince tvrdí, že se jedná o „The most beautiful voyage“. Ano – to, co v minulosti před výstavbou celistvé norské silniční sítě bylo po celý rok životně důležitou tepnou celého tamního království, je v dnešní

to značně rozbitých cestách až na samotnou norskorskou státní hranici. Ve Švédsku nás Forester spolehlivě dopravil až do relativní blízkosti těch nejdlejších a nejdivočejších národních parků, za jejichž hranice nám krásné počasí dovolilo po mnohdy vyčerpávajících chodeckých výkonech alespoň nahlédnout.

Takřka nekonečná cesta zalesněným vnitrozemím Švédska s krátkou odbočkou k baltickému pobřeží po kvalitních silnicích vyžaduje nepodceňovat příznaky únavy řidiče a včas se za volantem střídát.

I stěžejní dopravní tepna celého Norska – několik tisíc kilometrů dlouhá magistrála E6 – prodělala severně od Oslo zásadní přeměnu na moderní čtyřpruhovou silnici dálničního typu. Foresteru a jeho osádce je však bližší divoká severská příroda, a tak po vedlejších silnicích raději klíčujeme přes formálně neznatelnou norskó-švédskou hranici a v závislosti na aktuálním počasí si vybíráme jednotlivé málo navštěvované národní parky k různým atraktivním výletům. Rádi se však zase vracíme na atlantické pobřeží Norska, kde na kouzelné Kystriksveien již počtvrté na palubě důvěrně známého trajektu Rodøy na klidném moři překračujeme severní polární kruh.

Po prohlídce některých obdivuhodných energetických staveb jsme si dopřáli opět

Svou čtvrtou severskou cestu jsme symbolicky absolvovali s našim v pořadí již čtvrtým Foresterem v roce 2009. Pětiletá odmlka od poslední cesty posloužila ke koncentraci všech potřebných prostředků k přípravě skutečné Čapkovské cesty na Sever, včetně takřka týdenní souvislé plavby lodí z Bergenu podél atlantického a arktického pobřeží Norska až do jednoho z nejzapadlejších míst celého norského království – stále ještě fungující rybářské osady Berlevåg na nejsevernější výspě západního pobřeží poloostrova Varanger.

Se třemi Forestery pětkrát na Sever

ČÁST II. ZNOVU A ZNOVU

době již spíše turistickou atrakcí, která však stále ještě neztratila mnohé ze své původní solidnosti, důležitosti a majestátnosti. Jen stěží lze proto slovy vylíčit pocity, které se v duších suchozemců odehrávají, když „jejich“ loď přicházejí v nácestných malých rybářských osadách k molu pozdravit domorodci – snad v pokračování dávné tradice, kdy tato lodní linka představovala jejich jediné spojení s okolním světem.

Dlouhé pěší výlety pod v tuto roční dobu nikdy nezapadajícím sluncem po vyloštění na pevninu daly nám suchozemcům zpětně pevnou půdu (a mnohdy i sněh) pod nohama a pro Forestera znamenaly další tvrdou práci na úzkých a čas-

nefalšované severské divočiny v dalších národních parcích, do blízkosti jejichž hranic se lze po krkolomně klikatých úzkých cestách s Foresterem spolehlivě vydat. Putování za turisticky opomíjenými, leč nádhernými oblastmi souostroví Vesterålen přináší úžasný řidičský zážitek z jízdy hlubokými podmořskými tunely.

Následující švédské silnice v okolí důlního města Kiruna jsou široké, rovné a při svých parametrech a osmdesátikilometrovém rychlostním limitu i značně únavné. Ještěže se lze kochat výhledy na nejvyšší švédskou horu Kebnekaise a orientovat se po vzoru sámských pastevců sobů podle morfologicky nezaměnitelné dvojice vrcholů Lappporten.



↑ Po návratu na hlavní silnici č. 80 Kittiläntie z Kittilä do Sodankylä je na Foresteru poznat, že v hlubokých lesích finského Laponska se jezdí výhradně po šotolině (severní Finsko)

➤ Při jízdě pobřežní silnicí Rv 17 známou jako Kystriksveien se kocháme vrcholy Lithhornet (797 m) a Heilhornet (1058 m)

Přes finské území míříme přímo do srdce norského Laponska, nám již důvěrně známé osady Kautokeino. Ta však v tuto roční dobu pokaždé působí jako město duchů, neboť Sámové se svými stády sobů jsou u pobřeží oceánu, kde sobi naleznou šťavnatější pastvu a zůstanou přitom uchráněni mračen komárů, která se vyskytují všude ve vnitrozemí.

Pomyslného cíle naší páté severské cesty, ukrytého na jižním okraji národního parku Saariselkä v hlubokých neprostupných lesích a močálech finsko ruského pohraničí dosahujeme bez doprovodných jevů civilizace. S údivem posloucháme vyprávění domorodců o tom, že letos v lednu zde zaznamenali mráz 55 °C a že pro chleba znamená vydat se na stokilometrovou cestu po šotolině k nejbližší prodejně a zase sto kilometrů zpět. Jak směšně pak po takovém putování působí pouťové atrakce pro turisty na polárním kruhu na severním předměstí finského města Rovaniemi, urbanisticky řešeného velikánem finské architektury Alvarem Aaltem.

Trvale obydlená města a městečka na finském západním pobřeží na břehu Botnického zálivu, navzájem spojená již jednou ze dvou stěžejních finských severojižních dopravních tepen – širokou a přehlednou silnicí E8, mají centra z ma-

lebných původních dřevěných domků natřených falunskou červení obklopená špičkovou moderní finskou architekturou. A touto roční dobou kypí životem a pohostinností a radostně zvou k bezcílnému toulání většinou úzkými pravouhle uspořádanými uličkami.

Obdobné přivítání nám připravují po delší plavbě trajektem napříč Botnickým zálivem i města na východním švédském pobřeží, ta jsou však vasovsky přísnější, honosnější a důstojnější a hned dávají najevo, jak byly v historii mocenské poměry v této části Evropy uspořádány. Ve Stockholmu, jehož složitým dopravním systémem, nyní již po norském vzoru rovněž zpoplatněným, se v nedělním provozu Forester obratně prosmýkl a i přes své neuvěřitelné zašpinění prokázal, že také ve městě je na něj plné spolehnoutí.

Pobřežní města na jih od Stockholmu dokážou velmi příjemně překvapit především pojetím a dokonalou úpravou veřejných prostranství či revitalizovaných přístaních a průmyslových zón. Pouze Malmö nezapře, že vystupuje spíše jako předměstí dánské Kodaně, k níž je nyní jako pupeční šňůrou připoutáno krásným mostem Øresundsbron, který spolu s dánskými mosty přes Store Bælt a Lille Bælt dnes vlastně již umožňuje suchou nohou cestovat západní



Forester v zálivu Lavongbukta čeká na příjezd trajektu, aby jeho prostřednictvím mohl pobřežní silnicí Rv 17 (Kystriksveien) pokračovat dále k severu do přístavu Nesna (střední Norsko)

trasou ze Skandinávie na evropský kontinent. Nebo také opačným směrem, na Sever. To ale zase až někdy příště...

Co závěrem našeho volného vyprávění vzkázat majitelům vozů Subaru? Stačí konstatovat, že ve vozech této značky mají spolehlivého, dostatečně výkonného a prostorného, přitom nenápadného společníka na cestu i do těch nejvzdálenějších severských končin a že těchto cílů lze úspěšně dosáhnout, pakliže i oni sami budou stejně spolehliví a dobře připravení jako jejich vozy a pakliže budou mít po celou dobu svého putování na mysli, že cílem není nějaký konkrétní geografický bod, nýbrž cesta jako taková.

TEXT: JAN ČURDA, FOTO: MARTINA ČURDOVÁ

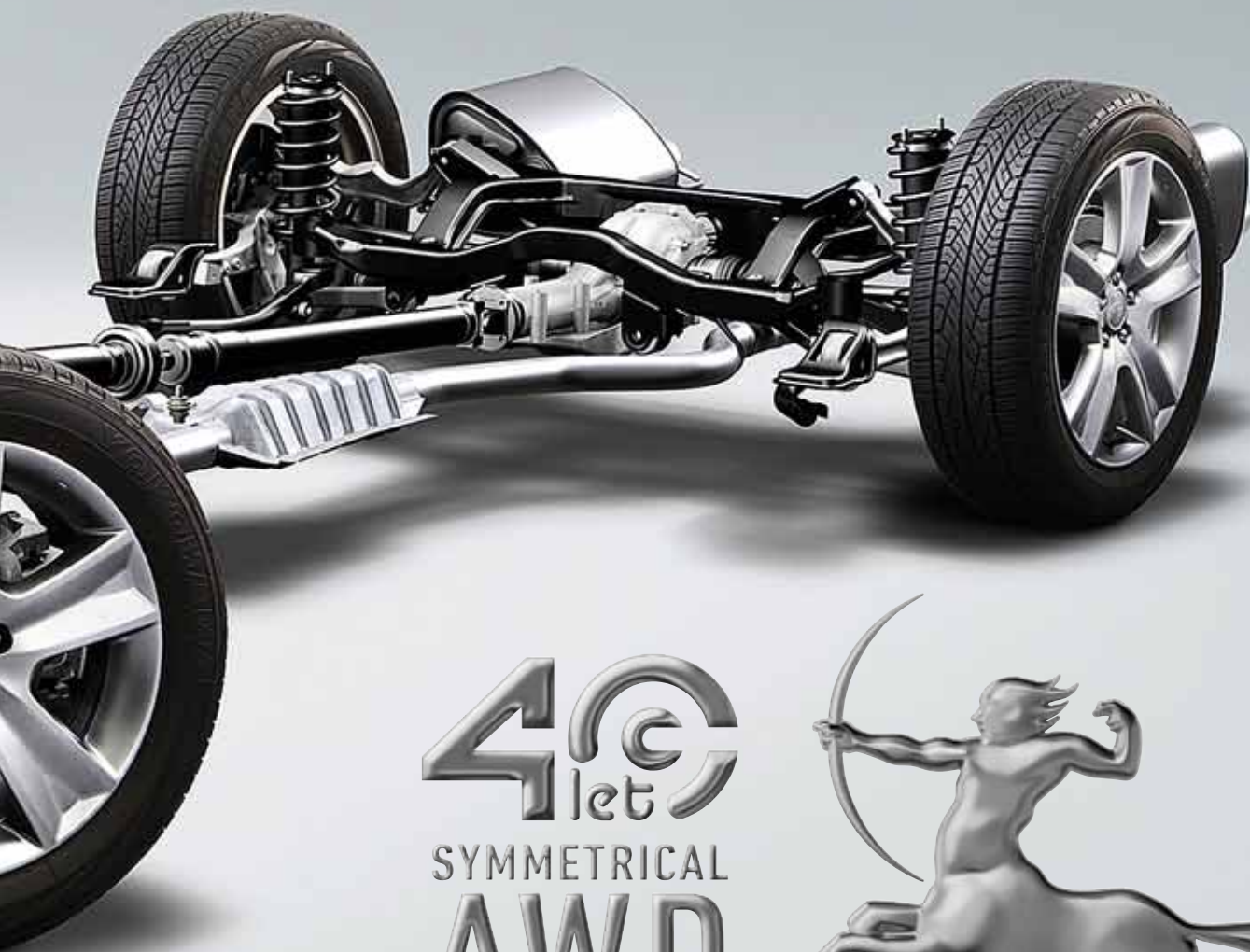




Všechna kola v záběru

... už 40 let!

Žádný jiný výrobce osobních automobilů nemá s pohonem všech kol takové zkušenosti jako Subaru. Unikátní systém Symmetrical AWD totiž do nejmenších detailů cizeluje rovných 40 let. O tom, že jde o správnou cestu neustále přesvědčují jízdní vlastnosti těchto vozů... ..a také úsměvy na tvářích řidičů, kteří z nich na celém světě po skvělých zážitcích z jízdy vystupují. Všechny významné světové automobilky (rády či nerady) musely Subaru v nabídce vozů s pohonem všech kol následovat.



40 let
SYMMETRICAL
AWD



Ačkoliv to řada značek, jež se označují za prémiové, nerada slyší, právě Subaru byla s desetiletým předstihem první automobilkou, která dokázala pohon všech kol vtěsnat do velkosériově vyráběného automobilu. Subaru Leone Station Wagon AWD z roku 1972 bylo v pořadí teprve 321. sériovým osobním automobilem světa s pohonem všech kol. Třista dvacátým prvním? Ano, přesně tak, protože přesně 320 čtyřkolek vyrobila v letech 1966 až 1971 britská značka luxusních vozů Jensen, a právě ony jsou dnes považovány za první osobní automobily s pohonem všech kol. Do současnosti značka Subaru vyrobila již

téměř 12 milionů automobilů s pohonem všech kol. To znamená, že více než polovina z celkového množství vyrobených vozů Subaru má poháněné obě nápravy.

Jak je u Subaru zvykem, i tehdy se tato japonská značka snažila přivést na trh automobil, který bude svým zákazníkům skutečně nápomocný. K tomu použila vlastní konstrukční řešení a neuchýlila se k pouhé odlišné aplikaci již existující konstrukce. Pohon všech kol byl již v polovině šedesátých let nedílnou součástí vývoje revolučního Subaru 1000, které vstoupilo na trh v roce 1966. Tento automobil byl totiž vůbec prvním Subaru vybaveným plochým motorem

boxer, který zatím poháněl pouze kola přední nápravy. V mírně zvýšeném kombi Leone došlo k přidání kardanu k pohonu zadní nápravy a čtyřkolka byla na světě. Již tehdy se použitý stálý pohon všech kol vyznačoval symetrickým uspořádáním.

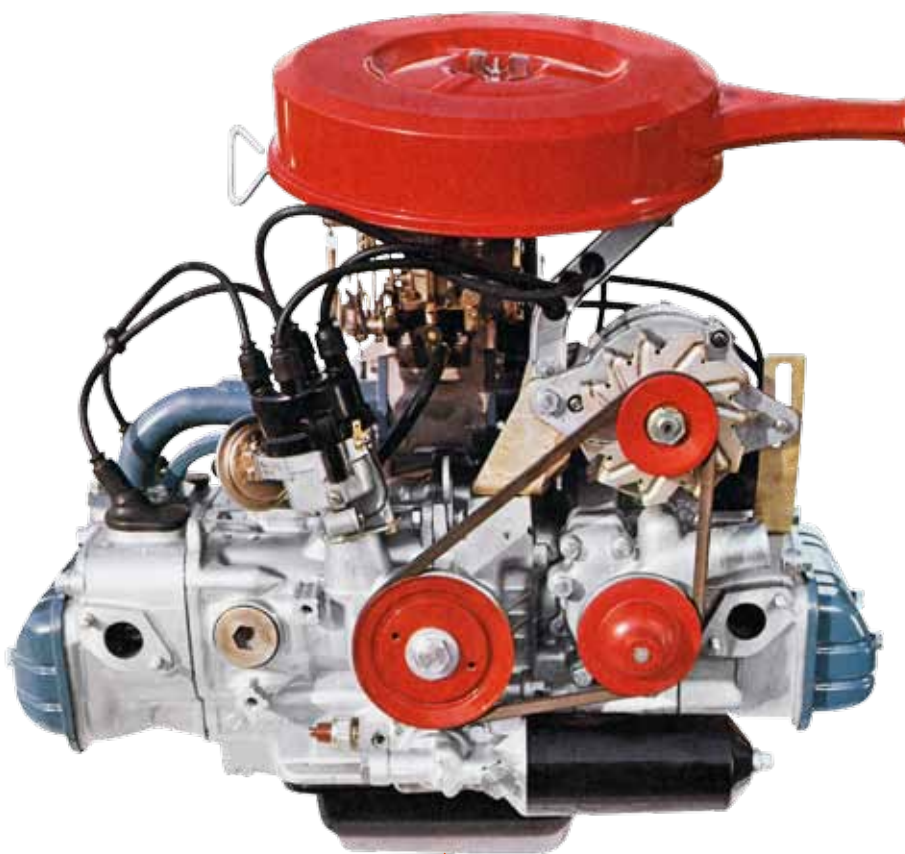
Principy zůstávají

Jelikož fyzikální zákony platily v sedmdesátých letech a platí i dnes, zůstává toto řešení pohonu všech kol velmi účinné i v současnosti. Stále je totiž ideální, když jsou poloosy na nápravách stejně dlouhé. Tím je zaručena kromě jiného dokonalá stabilita v přímém směru zejména během

akcelerace - tuto vlastnost poznal každý řidič, kterému se poštěstilo jet v Subaru třeba po zcela zasnežené dálnici.

Zub času nebo nejrůznější moderní elektronická kouzla nedokážou narušit vrozené přednosti (malou délku a výšku) ani u plochého motoru typu boxer, který je nedílnou součástí symetrického pohonu všech kol. Jedině s ním je těžiště umístěno velmi nízko a současně je hmota hnacího ústrojí optimálně rozložena mezi nápravy. Právě malá výška plochého motoru umožňuje umístění hnací hřídele pro přední nápravu pod převodovku a předního diferenciálu do podélné osy vozu - tedy symetricky.

Když se to všechno spojí s propracovaným podvozkem, velmi tuhou konstrukcí karoserie a celek se navíc velmi pečlivě naladí podle zaměření konkrétního modelu, máme před sebou automobily, za něž mluví spíše činy než efektní reklamní slogany nebo drahé materiály použité v interiéru. Činem jsou v daném smyslu především jízdní vlastnosti a vlastně i celkový projev automobilů Subaru. Za pozornost stojí jejich ochota k zatáčení, stejně tak jako fenomenální trakce nebo schopnosti bezpečně si poradit s jakýmkoliv povrchem pod koly. To vše se již mnohokrát osvědčilo na rychlostních zkouškách rallye, kde Subaru několikrát triumfovalo v šampionátu jezdců i značek.



EA-52, první generace plochého motoru boxer se představila v modelu Subaru 1000. Právě nízký a krátký plochý motor umožnil navrhnout symetrické uspořádání pohonu všech kol, které má zásadní vliv na jízdní vlastnosti vozů Subaru.

Vůbec první velké Subaru - model 1000 - z roku 1966 mělo motor boxer a bylo připravené pro symetrický pohon všech kol.



Automobilka Subaru připomíná jubileum speciálním logem s výmluvnou symbolikou. Kentaur - napůl člověk, napůl kůň - míří šípem do černého a nepochybně vždy trefí. Stejně spolehlivě, jako systém Symmetrical AWD, jehož prostřednictvím je člověk za volantem s vozem spojen v jedno tělo, poskytuje řidiči v každé situaci radost z jízdy a naprostý klid.



1918 Prvopočátky koncernu Fuji Heavy Industries (FHI) sahají až ke Společnosti pro výrobu letounů Nakajima založené již v roce 1918), která byla průkopníkem leteckého průmyslu v Japonsku.



1942 Do společnosti Nakajima, která byla průkopníkem leteckého průmyslu v Japonsku a proslula během 2. světové války pro své vynikající technologie, využitě v taktických stíhačích letounech, nastoupil mladý konstruktér Šinroku Momose. Zprvu pracoval na zdokonalování leteckých motorů, později se začal věnovat automobilům a díky své schopnosti prosazovat jedinečné myšlenky a koncepce se stal klíčovou osobností vývoje.



1953 Pět společností - Tokyo Fuji Sangyo, Fuji Kogyo, Fuji Jidosha Kogyo, Omiya Fuji Kogyo a Utsunomiya Sharyo vytvořilo koncern Fuji Heavy Industries. Spojení představuje pět menších hvězdiček v dnešním logu Subaru, a ta největší symbolizuje Fuji Heavy Industries. Koncern obnovil pozastavenou výrobu letadel a rozhodl se spustit i výrobu automobilů.

1954 FHI vyvinulo první automobil Subaru P-1. Japonské silnice se tehdy nacházely v žalostném stavu, a proto téměř všechny osobní automobily používaly stejnou rámovou konstrukci jako nákladní vozy a rovněž tuhé zavěšení kol. Pokrokový model měl samonosnou karoserii, nezávislé zavěšení kol na rovnoběžníkových ramenech vpředu a hnací zadní nápravu odpruženou listovými pery. Toto řešení přinášelo jízdní pohodlí, stabilitu a dobrou ovladatelnost. Převládá bohužel názor, že by sériová výroba přinesla vysoká rizika, a tak se vyrobilo jenom pár desítek kusů.



1958 Subaru nabídlo svůj první sériově vyráběný vůz - model 360, spadající do kategorie mikro automobilů (japonsky kei-car). Byl velmi lehký (rozměry 2990x1300x1380 mm, hmotnost 385 kg) díky použití materiálů, které byly u sériových vozů té doby považovány za nemyslitelné. Rámy sedadel z hliníku, střecha ze sklolaminátu a zadní okna z akrylového skla. Vůz poháněl vzadu uložený jednoduchý vzduchem chlazený dvoudobý dvouválec o objemu 356 cm³. Točivý moment 29 Nm při 3000 min-1 přenášela třístupňová převodovka na zadní kola. Výkon 12 kW při 4500 min-1 stačil na rychlost 83 km/h, postupným zlepšováním výrobce dosáhl až 19 kW. Subaru 360 se stalo pro Japonce doslova kultovním vozidlem, do roku 1971 se jich vyrobilo zhruba 390 000.



1966 Model Subaru 1000 spojil dvě přednosti, dodnes pro Subaru charakteristické: motor Boxer a symetrický systém pohonu, který slouží jako konstrukční základ i pro dnešní vozy. Vedoucí projektu Šinroku Momose vycházel ze zkušeností z vývoje modelu P-1 a uvědomoval si, že uspořádání s řadovým motorem vpředu pohánějícím zadní kola přes kardanový hřídel, což byla v té době obvyklá konstrukce, není právě ideální, zejména pokud jde o stabilitu a vibrace za vysokých rychlostí. Proto bylo zvoleno uspořádání s motorem boxer vpředu a pohonem předních kol, které se těšilo pozornosti i tehdejších evropských konstruktérů. Cílem bylo zajistit maximální stabilitu a ovladatelnost. Konstruktéři zkrátily převis karoserie a přední diferenciál umístili do podélné osy vozu. Tato výjimečná základní koncepce ve spojení s dobře rozloženou hmotností umožňující snadné zatáčení měla zásadní vliv na další vývoj vozů Subaru.



1972 Ještě v 60. letech minulého století se pohon všech čtyř kol spojoval pouze s užitkovými nebo vojenskými automobily. Z hlediska maximálního záběru kol se sice jednalo o ideální řešení, přinášelo ovšem zhoršení jízdního komfortu do té míry, že v běžném provozu nevyhovovalo. I přes nectnosti tehdejšího provedení jeho zásadní přednosti lákaly a čekalo se jenom na technologický průlom, jenž by umožnil aplikaci této systému rovněž u osobních vozů. Už koncem tohoto roku 1970 se na Subaru obrátila energetická společnost, která požadovala vozidla pro těžký a často i hodně zasněžený terén. Na tuto výzvu zareagovala automobilka prototypem s pohonem všech kol na základě modelu Subaru 1000 Van. Na konci vývoje stálo v roce 1972 kombi Leone Station Wagon AWD. Šlo o první velkosériově vyráběný osobní automobil s pohonem všech kol. Rekordně krátký vývoj bezpochyby ovlivnilo podélné uspořádání převodovky. Model Leone poháněl zážehový boxer o objemu 1361 cm³, jenž dosahoval výkonu 53 kW (72 k) při 6400 min⁻¹ a točivého momentu 98 Nm při 3600 min⁻¹. Při délce 3,9 m, šířce 1,5 m a výšce 1,3 m vážil pouhých 855 kilogramů. Zpočátku byl nabízen ve verzi s manuální převodovkou, umožňující přiřazení pohonu všech kol podle potřeby, ale bez mezinápravového diferenciálu se značně zhoršila ovladatelnost a jízdní vlastnosti vozu, když se nevyrovnaly otáčky kol na vnějších a vnitřních poloměru zatáčky, což vedlo k dodatečnému silovému nnutí v systému. Logicky tedy došlo na stálý pohon všech kol s několika variantami jak diferenciálu mezinápravového, tak diferenciálu přední a zadní nápravy. Později se objevily nové verze se stálým pohonem 4x4 a samočinnou převodovkou. Koncepce stálého pohonu všech kol v kombinaci s motorem boxer dozrála a Subaru ji uplatňovalo ve většině svých modelů. Pro zvýraznění jejich předností a její odlišení od konkurenčních systémů se začalo používat označení Symmetrical AWD.



2003 FHI během více než 40 let výzkumu a vývoje postupně své technologie AWD zdokonalovalo. Od chvíle, kdy byla představena čtvrtá generace modelu Legacy, se produktové označení „Symmetrical AWD“ používá celosvětově pro jakékoli Subaru s pohonem AWD a motorem Boxer. A právě pohon všech kol různého uspořádání dělá v tomto směru z automobilky Subaru světovou jedničku. Pohon všech kol je zabudován v 55,7 % všech prodaných vozů této značky. A tak jsou trvale kultovní přednosti vozů Subaru zárukou pocitu naprostého bezpečí ve spojení s radostí z jízdy na opravdu jakémkoli povrchu.



Technika se zdokonaluje

Zatímco základní princip uspořádání symetrického pohonu všech kol zůstává u Subaru zachován již od svých prvopočátků, samotná technika se postupně mění a zdokonaluje. A to je určitě dobře. Obrovský pokrok udělaly nejen pohonné jednotky a převodovky, ale také samotné systémy, přivádějící jejich sílu ke všem čtyřem kolům. Základní požadavky při neustálém vývoji jsou přitom stále stejné: nabídnout mimořádnou trakci, ale také příkladnou obratnost a stabilitu.

Každý jednotlivý model Subaru sice ctí stejnou filozofii, je však navržen a naladěn tak, aby co možná nejlépe plnil svoji úlohu. I proto Subaru pro své modely používá hned několik systémů pohonů všech kol. Ve všech případech se samozřejmě jedná o řešení se symetrickým uspořádáním a jeho neoddiskutovatelnými přednostmi.

Klasika

Tradiční systém pohonu všech kol Symmetrical AWD je použit s výjimkou modelu WRX STI a Impreza STI u všech vozů vybavených manuální převodovkou. V těchto případech je vzadu na výstupu z převodovky umístěn mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou ve funkci závěru, který rozděluje sílu motoru mezi nápravu v poměru 50:50. Jakmile dojde k rozdílu otáček přední a zadní nápravy, zvýší se díky tření ve spojnici teplota, což má za následek zvýšení svorného



Přední samosvorný diferenciál používaný v aktuálním Subaru WRX STI



Aktivní mezinápravový diferenciál DCCD modelů WRX STI mění svornost pomocí elektromagneticky řízené lamelové spojky

účinku. Jinými slovy - omezí se tím přípustný rozdíl mezi otáčkami kol na jednotlivých nápravách. Točivý moment se tak může přesunout z nápravy s menší trakcí na nápravu schopnou účinnějšího přenosu síly motoru na vozovku. Výsledkem je zajištění trakce i v extrémních podmínkách silnice s proměnnou adhezí.

Automobily vybavené bezestupňovou převodovkou Lineartronic používají elektronicky řízený pohon všech kol, který lépe spolupracuje s automaticky řadící převodovkou. Systém se chová jako stálý pohon všech kol a aktivně se podílí na distribuci točivého momentu mezi nápravu. Tuto činnost má na starosti elektronicky ovládaná lamelová spojka, která plynule mění nastavení od téměř otevřeného (poměr 95:5 ve prospěch předních kol) až po zcela zavřené. V tomto případě připadá na každou z náprav polovina síly motoru, rozdělení činí 50:50.

Marketingový specialista by také mohl říci, že na každou z náprav je v této situaci možné cíleně přenést až 100 procent točivého momentu motoru, a to v případě, že kola druhé nápravy stojí na ledu a nejsou schopna sílu motoru transformovat na dopředný pohyb. Jedině potom by na druhou nápravu šlo skutečně až 100 procent síly motoru. Ale zpět do reality.

V případě, že je vůz Subaru vybaven samočinnou planetovou převodovkou, je

Optimální rozložení hmotnosti, symetrické uspořádání pohonu všech kol, tuhá karoserie a nízké těžiště - to je výčet těch nejdůležitějších vlastností pohonu všech kol Symmetrical AWD značky Subaru





jeho pohon všech kol po technické stránce složitější. Je totiž vybaven mezinápravovým diferenciálem, který je doplněn elektronikou řízeným závěrem. Jeho činnost řídí elektrohydraulicky ovládaná lamelová spojka. Toto řešení označované jako VTD (Variable Torque Distribution) poskytuje potřebnou robustnost a přitom umí elektronicky rozdělovat sílu motoru mezi nápravy.

Unikátní STI

Modely STI jsou vybavené mezinápravovým diferenciálem DCCD (Driver Controlled Central Differential), který se vyznačuje elektromagnetickým ventilem řízenou svorností. Celý systém pracuje s využíváním či-

del stabilizačního systému VDC a aktivně podle jízdní situace mění svornost diferenciálu, a tím i chování automobilu. Řidič navíc může volit intenzitu svornosti také manuálně pomocí kolébkového přepínače. Pro zajištění potřebné trakce, je systém pohonu všech kol v případě modelů STI doplněn ještě mechanickými samosvornými diferenciály na přední i zadní nápravě.

Ať už máte ve svém Subaru jakýkoliv typ pohonu všech kol Symmetrical AWD – a může být klidně i čtyřicet let starý, vždy se můžete spolehnout nejen na jím zajištěnou trakci, ale také na potěšení, které při řízení tohoto automobilu zažijete. ✦

TEXT: PETR HANKE, JINDŘICH LAŠÍK

» Symmetrical AWD je víc než jen pohon všech kol. Je to komplexní přístup, který určuje všechny aspekty konstrukce vozů Subaru «

1972 SUBARU LEONE STATION WAGON AWD

Vůbec první osobní vůz Subaru s pohonem všech kol od samého počátku používal koncepci Symmetrical AWD v principu podobnou současné technice. Jak je vidět, automobil byl předchůdcem dnešních modelů Outback a XV.



MICHAL PAVLÍK

Na holky se *pořád ještě* těšíme



Letos slaví „plnoletost“ své příslušnosti k jedné z žánrově nejvýraznějších hudebních skupin u nás, populární kapele Čechomor. Když se v roce 1994 stal jejím členem, zřejmě by ho nenapadlo, že se právě Čechomor stane nejvýznamnějším angažmá jeho multiinstrumentálního profesního života. Michal Pavlík hraje nejen na violoncello, české dudy, akustickou kytaru, ukulele a klávesy, ale již čtvrtým rokem také jezdí v Subaru. O svém pohledu na svět hudební i automobilový jsme si povídali, zatímco se jeho Subaru Outback přezouvalo do letního obutí.

S Čechomorem vystupujete už téměř dvacet let. Jaké byly ty úplně začátky?

Oslovil mě frontman Čechomoru Franta Černý, v té době jsem spolupracoval s Petrem Novákem. Nejdříve jsem si myslel, že mě zve na nějaké sympozium - První Českomoravská nezávislá hudební společnost byl totiž strašný název. Ale mě ten projekt zaujal především kvůli možnosti vyzkoušet, jak dělat moderně moravskou a jinou lidovou hudbu a taky propojení žánrů, třeba s rockem. Pak probíhal hodně dlouhý vývoj, i díky mému přičinění se název formace změnil na Českomoravskou hudební společnost, a věci se začaly výrazněji měnit po vydání druhé desky „Mezi horami“. Zároveň bohužel kvůli vážné nemoci zemřel druhý zakladatel, zpěvák a houslista Jiří Břenek, kterého nahradil Karel Holas. A protože na nás vydavatelé tlačili, abychom něco udělali i se zkráceným názvem Českomoravská hudební společnost, zvolili jsme v té době už zlidovělý „Čechomor“. Kapela ale v té době nebyla ještě kdovíjak slavná. Začalo se o nás vědět až tak v roce 1999, kdy jsme vystupovali jako předkapela tehdy super populární Lucie. Pak jsme vydali úspěšné album Proměny, lidi to začalo víc zajímat, k tomu byl zrovna uveden film Rok Dábla. Zhruba od roku 1997 jsme tedy stabilizovaná čtveřice Franta Černý, Karel Holas, Radek Pobořil a já. Zbytek se kolem nás tak různě mění a prolíná.

Necítíte po tak dlouhé době ztrátu motivace nebo únavu?

Naše kapela je založená na různorodosti. A to nejen hudební, ale různá jsou také místa, kde všude hrajeme. To je solidní recept, jak motivaci a radost z hraní udržovat. Patříme navíc mezi málo českých kapel, které vyjíždějí do zahraničí. Nejsme sice Rolling Stones, ale dostali jsme se dál, než jen k objíždění krajánek. To je sice samozřejmě z počátku příjemné, člověk toho hodně procestuje a třeba v USA se dostane na mnoho míst, krajané mu dají najíst, napít, ubytují a zatlaskají, ale nenaplní to. Pokud zahraniční zájezd organizuje tamní manažer, ví, kde jsou vhodné kluby pro naši hudbu. Ve velkých městech, jako je San Francisco, New York, Peking apod. jsou taková místa. Jeden den Afričani, druhý Indové, třetí třeba my. Prezentujeme se jako etnická hudba, vycházející z českých, moravských a slovenských kořenů. Návštěvníci znají latku toho klubu, vědí, kde si dají dobrý pivo a poslechnou si zajímavou muziku. Někdy sice ani nevědí, že jsme z Evropy, ale baví je to, naše muzika má totiž náboj.

Když vyjedete na tak dlouhou „šňůru“, jaké jsou po tolika letech vztahy mezi členy kapely. Nevznikají ponorkové nemoci?

Když se blíží nějaký spor, víme, jak k tomu přistoupit, není nám už dvacet a řešíme tak všechno s větším nadhledem. Když jsme už spolu vydrželi takhle dlouho, nemůže nás nic jen tak rozhodit. Někteří z nás už řídnou vlasy, a tak si do nich nemůžeme ani vjet.



Jezdíte raději hrát do zahraničí, nebo pro české fanoušky?

Hraní doma je samozřejmě to nejlepší, navíc je i dost různorodé. I podle dlouhotrvající popularity Čechomoru je vidět, že jsme si vy-

dobyli nějaké postavení. Kdybychom teď skončili, ještě dlouho by naše muzika v lidech vydržela. A o to vždycky šlo. Tolik let jsem jinému projektu nedal a jsem tedy rád, že si mě lidi s Čechomorem spojují. Vystudoval jsem na Konzervatoři klasiku - violoncello, ale vždycky mě zajímal i jazz a rock - zkrátka bigbeat. Čechomor mi tyhle možnosti splňuje. Hrajeme společné koncerty s cimbálkou Martina Hrbáče, jindy s Ewou Farnou, nyní fúzujeme s IMT Smile. Ta úžasná pestrost je vidět i na tom, že jeden rok hrajeme Vánoční koncert v Divadle pod Palmovkou, další v Národním divadle se smyčcovým kvartetem a napřesrok v klubu Sasazu se symfonickým orchestrem. Která jiná kapela se hodí do tak odlišných prostředí?

Hrajete různé skladby podle publika nebo prostředí, ve kterém koncertujete?

Máme hodně playlistů, právě podle očekávaného publika. Umíme všechny zásadní skladby v různých aranžmá, ne jen 15 kousků a dost. Podle prostředí třeba vycítíme, že by to zrovna chtělo spíš romantičtější a pomalejší písně. Pro mladší publikum je to zase jinak. V kapele každý umí zahrát na víc nástrojů, zastupitelní moc nejsme. Kdyby jeden z nás třeba kvůli nemoci nemohl hrát, nikdy by to neznělo stejně. Těžko se hledá violoncellista ovládající klávesy a dudy. Dudák zas většinou nehraje na cello. KMČ kapela, tedy „kdo má čas“ - to nejsme.

 **U nás jsou na venkově jsou kopce a silnice zledovatělé od listopadu do března. A Subaru to bez problémů zvládá** 

Jsou pro vás koncerty důležité i z ekonomické stránky?

Koncerty musí dnes kapely dělat zejména z ekonomického hlediska, v dnešní době je to čím dál horší s prodejem klasických hudebních nosičů, lidi stahují hudbu nelegálně. A i když se dnes nastavují nová pravidla a usilovně se na tom pracuje, pořád to pro nás znamená odsun peněz. My ale koncerty děláme rádi pro kontakt s publikem. Navíc právě na nich si lidé často i naše CD koupí, protože tam je fanoušek v nejlepším rozpoložení. Za pár dní už to z něj trochu vyprchá, nebo to CD v nějakém nákupním centru zrovna nemají. Ale my jsme alespoň částečně zažili éru, kdy prodeje fungovaly. Kdysi byla zlatá deska za 100 tisíc, dneska je za deset tisíc prodaných nosičů. Američan se tomu jen směje, i když jeho milionové prodeje se také tenčí. Ceny CD jsou nyní ale pořád nadsazené, pokud se chceme integrovat do světa, nemůžou být prodejci a vydavatelé nenažraní.

Kolik ročně najezdíte po koncertech kilometrů?

Když do toho počítám i zahraniční turné, je to kolem 40 tisíc kilometrů autem za rok. Přesuny jsou něco, co je na koncertních turné nejhorší, i když jezdíme stále lepšími a pohodlnějšími auty. Ale je to nesrovnatelné, protože člověka všechno víc bolí než před dvaceti lety, o hustotě provozu nemluvě. Na mladý holky se ale pořád těšíme. Po Velikonocích jsme začali intenzivně zkoušet, a brzy zase začínáme. Nejdřív nás čeká Hodonín a Bratislava. Jsme československá kapela, takže slovenské fanoušky bereme jako domácí publikum.

A jak moc jezdíte se svým Subaru Outback?

Za rok s ním najezdím asi 25 tisíc kilometrů, často s ním jedu i na koncerty. O mně se všeobecně ví, že jezdím svižně. Nejezdím jako



šilenec a volím takovou jízdu, aby se mí spolucestující nebáli. Jezdím už desetiletí bez nehody a myslím si, že jsem řidič zodpovědný. Pokud řídím, chci se cítit příjemně, v autě strávím tolik času, že z něj chci mít dobrý pocit. Navíc potřebuju, aby se tam i něco vešlo. To všechno Subaru umí a je proto plně vyhovující.

Co vás na Subaru nejvíc zaujalo, že jste se stal jeho majitelem?

Před čtyřmi lety jsem se rozhodl, že si koupím nové auto. Nebyl jsem vyhraněný, přemýšlel jsem co, aniž bych měl svého favorita. Podmínkou byla spolehlivá čtyřkolka. Přátelé mne posílali za svými známými prodejci, ale nebylo to ono. Vyhledával jsem na internetu a v časopisech a Subaru na mě neustále odněkud vybíhalo, především motor boxer diesel. Subaru ale zaujme až na druhý pohled. Neprodává se vzhledem, ale tím, co umí. Aniž bych totiž někoho znal, šel jsem do dealerství Subaru, naprosto neznámí prodavači mi to všechno předvedli a já se chytil. Když viděli, že to myslím vážně, tak se o mě velmi pěkně postarali.

Jaká je podle vás nejsilnější stránka vašeho Outbacka?

Ke koupi mě kromě motoru přesvědčil především podvozek. Bydlím asi 45 minut od Prahy na Křivoklátsku u Berounky. U nás, když se zima povede, vypadá to jako na Šumavě. Od Berounky jsou totiž na obě strany kopce a silnice zledovatělé od listopadu do března. Nejen kvůli jeho schopnostem, ale i pro radost z řízení, jsem se Subaru spokojený. Když si to můžu časově dovolit, zvolím totiž vždy raději horskou silnici než dálnici. Navíc, sympatické zejména v dnešní době je, že Subaru stále ctí své kořeny. Na rozdíl od některých jiných značek tu totiž pořád platí, že Subaru Japonskem vymyslel, vyrobil i prodal a já tuhle jistotu mám rád.

TEXT: VŠ, FOTO: TEREZA PLETICHOVÁ

Výběr z diskografie

Tenhle vítr jsem měl rád (L. Pospíšil, C&K Vocal, O. Petřina, 1982)
 Coloured dreams (S. L. S. - Lešek Semelka)
 Let's have a party in Prague (Wanda Jackson - USA, Texas, 1987)
 When the wall came down (Freddie Steady - USA, Texas, 1990)
 Petr Novák live (P. Novák, George & Beatovens)
 Vítkovo kvarteto live (Vítково kvarteto, 1995)
 Dávné sliby (Petr Novák, George & Beatovens)
 Rub a líc (K. Kahovec, Petr Novák, George & Beatovens)
 Ahoj, Tvůj Petr (A. Brichta, I. Hlas, P. Janda, D. Koller, M. Prokop, M. Žbirka aj.)
 Moje smutné srdce (Jaromír Novhava)



Karel Kahovec - nejlepší z let 1965-2000 (Karel Kahovec)
 Mezi horami (Českomoravská hudební společnost, 1996)
 Čechomor (Českomoravská hudební společnost, 2000)
 Proměny (Čechomor, 2001)
 Rok Dábla O. S. T (Čechomor, 2002)
 Live (Čechomor, 2002)
 Proměny tour 2003 (Čechomor, 2003)
 Co sa stalo nové (Čechomor, 2005)
 Stalo sa stalo živě (Čechomor, 2006)
 Sváteční Čechomor (Čechomor, 2007)
 Pověsti moravských hradů a zámků (2008)

Pověsti moravských hradů a zámků (2008)
 Pověsti českých hradů a zámků (2009)
 Pověsti slezských hradů a zámků (2009)
 Místečko (Čechomor, 2011)
 Čechomor v Národním (2011)

Scénická hudba

Legenda o Františkovi a Kláře (Státní divadlo Olomouc)
 Hudba pro moderní gymnastky (Reprezentace na ME)
 Krkouni z planety Bimbule (Dětský projekt)

Filmové role

Rok Dábla (role Michala Pavlíka)



Michal Pavlík (*4. 6. 1958)

Vystudoval klasickou hudbu na Státní konzervatoři v Praze u prof. Františka Pišingera, jazz studoval u Karla Velebného. Několik desítek let se zabývá interpretačně, aranžérsky, autorsky i producentsky rozličnými žánry. Stál u zrodu skupiny 5P Luboše Pospíšila.

Po několika rockových formacích (Jana Kratochvílová, Lešek Semelka, Tango) přijal nabídku Karla Zicha a od roku 1986 vedl skupinu Flop. Počátkem 90. let se stal členem George & Beatovens legendárního Petra Nováka, působil též s rockovou partou Vítkovo kvarteto. Podílel se na natáčení desítek alb (Karel Zich, Věra Martinová, Pavel „Žalman“ Lohonka, Spirituál kvintet, Jarek Novhava, Znouzectnost, Chava Albersstein, Chinaski, Wanastowi wjegy).

V současnosti se vedle Čechomoru příležitostně věnuje hudebnímu projektu Taknatudu a soustavně svému Subaru Outback.



Fans na sněhu



Předposlední březnový víkend byl v kalendáři Subarufanclubu rezervován každoročnímu zimnímu srazu. Protože spolupráce s místními byla v minulosti parádní, volba padla opět na sjezdovky a louky v okolí Hynčic v Jeseníkách.

Ve čtvrtek se začaly sjíždět některé posádky z přípravného týmu, který po pečlivé večerní debatě naplánoval, co všechno se v pátek musí připravit. Sněhu tento rok zbylo poměrně dost, o čemž se mnozí přesvědčili hned v pátek ráno, kdy už příjezd na louku, kde měl být připraven okruh pro tzv. „placky“, musel být „vylopatován“. Místo srazu bylo umístěno ideálně, neboť na dolním konci louky je občerstvení. A to přišlo k duhu všem, kteří v pátek tratě připravovali pro sobotu, hlavní den srazu.

Již ráno dorazili zástupci firmy Dancars Opava, tamního dealera Subaru, a dovezli horkou novinku tohoto jara - Subaru XV s CVT převodovkou a dvoulitrovým boxerem. Okukování se změnilo v hlasité nadšení v okamžiku, kdy se nám „iksvěčko“ rozhodlo předvést, že díky systému VTD (variable torque distribution) snadno doslova „vyběhne“ po zasněžené a místy již zabahněné podmáčené louce až na určené místo.

V sobotu se sešlo na 60 příznivců značky a více jak 35 vozů. Dostat je ale na jednu společnou fotku bylo více než náročné - a jak je vidět i nemožné... Mnozí totiž dávali přednost možnosti vybláznit se na hlu-

bokém sněhu nebo vyzkoušet svůj symmetrical na spoustě podmáčeného bláta a simulovat tak v podstatě hlubokou orbu. Jejich čtyřkolky se s chutí zakusovaly do bláta či sněhu. Například Celer, řidič třílitrového Outbacku, se rozhodl, že v Jeseníkách tento rok bude lézat sniž nejvýš za celou dobu, co jsou zde srazy pořádány a jak dokládají fotografie - dařilo se mu.

Vlajku „starších“ ročníků držel Honza Cz s kopilotkou Aničkou v Outbacku z roku 2001, který je potvrzením, že starší neznamená horší..... Tím je samozřejmě myšlen rok výroby vozu, nikoliv věk řidiče. Když zmiňuji „starší“ ročníky - zapomenout na

statečnou Justy z minulého století by byl hřích - její řidič doháněl malý výkon litrového motoru v hlubokém marastu tak statečně a tak dlouho se záměrným prokluzováním spojky, až se proměnil na vlečený kluzák.

Po vybláznění se na tratích a patřičné únavě - tedy hlavně živé síly - bylo třeba zhodnotit a „probrat“ celý den při večerní zábavě. Každý si během těch pár dnů našel to „svoje“, ale co spojovalo všechny, to byly Plejády ve znaku našich vozů... Tak ať nám to boxuje, přátelé, a příště opět na všech čtyřech :-)

TEXT A FOTO: JAN MAJÁK



MirrorLink: NOVÝ STANDARD

Slovo Bluetooth v dnešní době každý už asi dobře zná a mnoho lidí tuto technologii také denně využívá. Minulý rok byla představena novinka, která má ambice stát se podobně běžnou, jako Bluetooth. Jmenuje se MirrorLink.



V době, kdy každý nosí v kapse chytrý telefon s různými navigačními aplikacemi, nemá smysl kupovat externí přenosnou navigaci, což se také na prodeji těchto zařízení dost podstatně podepsalo. Budoucnost ovšem není úplně růžová ani pro originální automobilové vestavěné navigace. Proč? Protože mnoho lidí chce mít všechna svá data u sebe. Chtějí mít neustále oblíbenou hudbu, chtějí být neustále připojeni na internet a tak dále. Všechno to se opět vztahuje k mobilnímu telefonu. Eleganternější řešení, než pevný multimediální systém s vlastní SIM kartou, vlastní navigací apod. je zařízení, které plnohodnotně propojí mobilní telefon s automobilem a které bude fungovat jako zrcadlo. A přesně tohle umožňuje standard zvaný MirrorLink.

MirrorLink jako takový byl představen na Car Connectivity Consortium v Chicagu minulý rok a první praktická řešení na sebe nenechala dlouho čekat. Toyota toto nainstalovala do modelu iQ a společnost Alpine přinesla ve spolupráci s Nokii první aftermarketové řešení, přesněji řečeno představila na autosalonu ve Frankfurtu 2011 přístroj s označením ICS-X8. Ten umí kromě všeho možného (od připojování kamer, přes přehrávání TV až pod DVD atd.) komunikovat s mobilním telefonem prostřednictvím standardu MirrorLink.

Malý, velký

Jak to celé funguje v praxi? Mobilní telefon jednoduše připojíte přes USB k přístroji, kde se vám v základní nabídce následně objeví nové ikony aplikací, které obsluhuje telefon. V současnosti to

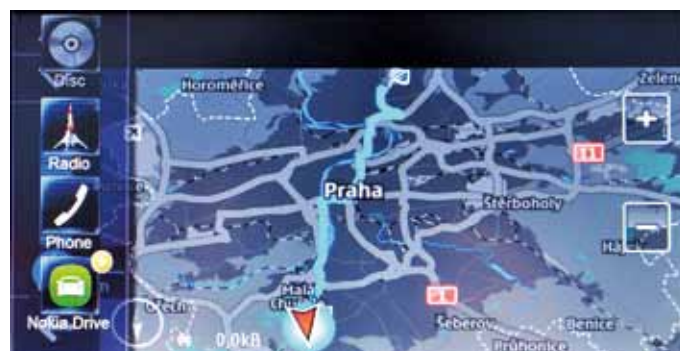
je Nokia Drive a Nokia Music, tedy navigace a přehrávání hudby. Samozřejmě se logicky nabízí otázka, proč pouze tyto dvě. Toto řešení by přece mohlo umožnit mnohem více. Navigace a hudba jsou pouze základ. Alpine pracuje na dalších záležitostech. Už letos, přibližně v pololetí, by se měly objevit nové možnosti. Jmenuvitě jde o čtení SMS, emailů a přístup na internet.

Veškerá finta technologie MirrorLink spočívá v tom, že vám promítné obraz z telefonu na obraz multimediálního zařízení v autě. V případě systému Alpine ICS-X8 jde o sedmipalcový displej. K dispozici tak máte navigaci mobilního telefonu, která je vždy aktuální a zdarma, ale nemusíte ji lidově řečeno lovit na malém displeji telefonu umístěného v nějakém držáku, ale vše je pohodlně zobrazeno ve velkém. Samozřejmě grafika našeho konkrétního zařízení asi nikoho neohromí (na 3D mapy zdaleka nemá), ale svou funkci jednoznačně splní. Navíc se dá očekávat, že se postupně budou objevovat nové a nové verze. K navigaci samotné je potřeba ještě dodat, že ICS-X8 má vlastní GPS přijímač, který je spolehlivější, než telefon odložený někde v přihrádce. Telefon tak namísto svého vlastního může používat tento výkonnější.

Kromě navigace je zatím druhou, ale už ne tak přínosnou záležitostí přehrávání hudby. To je v dnešní době bez problémů možné přes Bluetooth. Aplikace Nokia Music opět zpřístupní přehrávač z telefonu a zvětší ho na centrální displej. Výsledkem jsou opravdu velká tlačítka (zabírají tak polovinu obrazovky), což se hodí především z pohledu řidiče, který nemá ovládání přímo na volantu.



Po připojení telefonu k zařízení Alpine se na obrazovce objeví ikony programů Nokia Drive a Nokia Music jež umožní používat navigaci v telefonu a jeho přehrávač hudby. Počet dostupných aplikací bude jistě rychle růst



Alpine ICS-X8 má v sobě zabudovaný vlastní GPS přijímač, který je výkonnější než ten v telefonu. Navádění je tak v oblastech s horším příjmem spolehlivější

Navigace z domu

Zařízení Alpine ICS-X8 jsem vyzkoušel nainstalované v Subaru Outback. Subaru totiž tyto navigace nabízí v rámci svého příslušenství. Nutno podotknout, že jde o velmi užitečnou věc (telefon se zároveň nabíjí, signál GPS chytá rychleji...), ale některé neduhy se přeci jen objevily. Souvisí ovšem spíše než se zařízením jako takovým s navigací Nokia. Například při přehrávání hudby a současném navádění navigace před každým pokynem pípne, ztlumí hudbu, oznámí „za pět set metrů odbočte...“ a následně zase hlasitost zvedne na původní úroveň, aby během chvilky opět pípla, ztlumila a pokračovala v navádění. Nakonec si raději vypnete hlasové pokyny. Podobně se také chová upozornění na maximální povolenou rychlost. Že to pak při jízdě ve městě stojí za to, o tom myself není třeba psát.

Podobně jako například u Google Maps, také Nokia nabízí možnost plánování trasy z domácího počítače. Přes server

maps.ovi.com lze vyhledat cíle vaší cesty a pak si je uložit do mobilu. Bohužel nelze plánovat celé trasy, ale pouze jednotlivé cíle. V budoucnu by ale i toto mělo být doladěno. V současnosti si na českém trhu můžete pořídit MirrorLink pouze ve spojení s Alpine ICS-X8. Subaru jej nabízí za 23 590 Kč (+ 1400 Kč montáž) pro modely Impreza, Forester, Outback a Legacy, přičemž doba instalace je závislá na tom, co vše si zákazník objedná (TV, kamery, sound system a tak dále).

Pro použití MirrorLinku je zatím bohužel podmínkou telefon Nokia. Oblíbené iPhone sice umí MirrorLink využít, ale pouze k přehrávání hudby, ne k navigaci. Majitelé telefonů s operačním systémem Android mají v současnosti smůlu. Vše je ovšem otázkou času. MirrorLink by se měl postupně stát zcela běžným, stejně jako Bluetooth.

TEXT: LUKÁŠ DITTRICH
FOTO: ZUZANA PTAČKOVÁ

»» Subaru už tyto navigace nabízí v rámci svého příslušenství ««



Subaru doporučuje

S rokem 2012 začalo i české Subaru doporučovat oleje Motul, značku, jež má na svém kontě více než půldruhého století zkušeností a inovací v oblasti maziv.

Výsledky vlastního vědeckého výzkumu a studia syntézy včetně potvrzení těchto výsledků v běžném provozu i závodní praxi dlouhodobě prokazují, že orientace na syntetické oleje je v současné době jedinou cestou pro budoucnost v mazání. To potvrzuje i skutečnost, že Motul si již delší čas udržuje vedoucí místo například ve vývozu syntetických olejů pro motocykly. V sortimentu z oblasti maziv ale má i produkty pro nákladní automobily, lodní motory, Jet Ski, sněžné skútry, modelářství, zemědělství, zemní a stavební stroje, stejně tak široký rozsah produktů pro lehký i těžký průmysl a v neposlední řadě speciální výrobky pro soutěžní účely. Na poli motosportu Motul dnes velice úzce spolupracuje s tak zvučnými jmény jako jsou Robert Bosch, Yamaha Factory team, Honda HRC, Gas Gas a další. Se Subaru si Motul spojujeme od počátku druhého tisíciletí, a to hlavně díky partnerství na Subaru World Rally teamu, které ve své hvězdné době ověřil vavříny Petter Solberg.

Komplexní spolupráce

Impulsem k dalšímu prohloubení vztahů se Subaru byla nadnárodní dohoda o komplexní obchodní spolupráci – tedy nejen v oblasti motosportu – se Subaru Europe, finalizovaná na podzim roku 2011. Subaru se rozhodlo nabídnout bezproblémové, komfortní, univerzální řešení, které zákazníkům Subaru na všech trzích umožní nalézt snadno, rychle a s absolutní důvěrou ten správný produkt. Motul na oplátku pomáhá naplňovat závazek Subaru zajistit pro uživatele a řidiče za volantem kteréhokoliv Subaru „Confidence in Motion“



S výrobky značky Motul se zákazníci ve světě setkávali již od roku 1853, kdy se ve Spojených státech v průběhu průkopnické éry průmyslu zrodil Motul Motor Oil. Porodníkem byla firma Swan & Finch, tehdejší specialisté na maziva vysoké kvality spadající pod Standard Oil.

Od roku 1932 byla značka importována firmou Supra Penn přes Francii do Evropy. O 21 let později, v roce 1953, byl uveden do prodeje Motul Century, první opravdu více-
stupňový olej na evropském trhu.

Rok 1957 vstoupil do historie transakcí, při níž Supra Penn od svého dodavatele koupila všechny značky a patenty na výrobu olejů Motul a transformovala se na novou, plně francouzskou společnost Motul SA.

Vynikající výsledek výzkumu přišel v roce 1966: první polosyntetický olej Century 2100. Pět let poté přišla další převratná inovace v podobě světově prvního 100% syntetického oleje Century 300V. V roce 1972 představila firma světově první biologicky odbouratelný dvoudobý olej.



MOTUL

(„jistotu v pohybu“), spolehlivost produktu a klid. Faktickým výsledkem těchto dohod je, že i české zastoupení Subaru začalo doporučovat oleje Motul a nastavilo pro autorizované partnery velkoobchodní podmínky. Celý sortiment produktů Motul – od maziv, motorových, převodových a hydraulických olejů přes chladicí kapaliny, brzdovky, mazací tuky až k autokosmetice je tak zařazený do programu originálních náhradních dílů Subaru. Dealeři ALM Praha-Hostivař, AutoVero Sedlčany, Ilos Liberec, Mija Brno nebo M-Servis vzali výhodnou nabídku spolupráce za svoji a již ji nastavili i v rámci svých provozů. A brzo jistě budou následovat další.

Správný olej pro vaše auto

Od nyní si každý zákazník bude s pořízeným novým vozem odvážet do zásoby 1 litrovou láhev 100% syntetického motorového oleje specifikace SAE 5W-30, který splňuje veškeré technické požadavky Subaru a je vhodný pro všechny generace benzínových i diesellových Boxerů. Do vozů je dodáván zdarma z centrálního skladu. Balení je provedené v „Subaru designu“ a v nabídce přes pult je i v 5-ti litrovém objemu. Všechny potřebné technické informace jsou jasně uvedené na etiketě, aby řidiči Subaru mohli i napříště snadno poznat ten správný olej pro své auto.

Společně i na sportovním poli

A i po ostatních liniích se vztah Motulu a Subaru utužuje – od letošní sezony je značka prostřednictvím svého dovozce Motoservis Deyl – Motul ČR i technickým partnerem Subaru ČR Rally Teamu, vlastněným Vojtou Štajfem. Věříme, že si Motul tento projekt vybral nejen proto, aby ověřoval kvalitu svých produktů na poli motosportu na českých „erzetách“, ale i proto, že sleduje i marketingové cíle a vidí úspěšnost a mediální dopad spolupráce se Subaru ČR Rally Teamem jako prospěšnou pro budování značky. ✦

PŘIPRAVILI: OŠ A MB



Do Čech dováží mazi-va Motul společnost Motoservis Deyl – Motul ČR a jejího zakladatele a šéfa Roberta Deyla jsme se zeptali:

Na českém trhu úspěšně fungujete už 18 let. Jaké byly začátky?

Firma vznikla v roce 1991 v garáži rodinného domu. Svě postavení jsme si na trhu budovali pomalu, ale jistě převážně v motocyklové sekci. Uváženou obchodní politikou založenou na kvalitním zásobování dealerské sítě i konkurenceschopných cenách, jsme se prosadili tak, že Motul ČR je dnes stálíci na našem trhu. Základem je světově uznávaná vysoká kvalita produktů Motul, která se neodráží jen ve sportovních sférách, ale i ve spokojenosti zástupců a velmi početném poli našich zákazníků. Mezi nejžádanější produkty na motocyklovém trhu patří olej

Motul 5100 všech viskozitních tříd. Absolutní špičkou v tomto segmentu jsou produkty tovární řady 300V. A nejdůležitější pro další rozvoj je, že ani v nynější poměrně komplikované situaci automobilového trhu Motul nezaspal a kromě stálých a zavedených typů maziv pro motocykly a automobily pružně doplňuje požadavky jednotlivých výrobců o specifické oleje dle posledních norem.

Jak vnímáte nové obchodní partnerství se Subaru?

Motul má sportovní geny, třeba se závodem 24 hodin Le Mans nás pojí tradice spolupráce už osm desetiletí. Subaru má ovšem také výrazný sportovní rodokmen a tak není divu, že se kvality Subaru a Motulu spojily k oboustrannému užítku. Spolupráce začala v roce 2001 a už dva roky poté jsme se mohli společně radovat z celkového vítězství Pettera Solberga, který titul světového šampióna WRC získal s vozem Subaru, „krmným“ oleji Motul. A po dobrých zkušenostech ze sportovní spolupráce už byl jen krok k uzavření komplexnějšího partnerství i v obchodní sféře, jehož nosným produktem je nyní doporučený olej „Subaru by Motul“. Osobně věřím, že to bude ku prospěchu všem zúčastněným stranám a hlavně společným zákazníkům.



Historiky a obrázky z podsvětí

EMIL FREY V ČR JE S VÁMI UŽ 20 LET.
Dvacet let vzestupů i pádů, rozvoje podnikání a úsilí o etablování a stále pevnější místo na českém trhu. Spolupráce někdy připomínala velké dobrodružství, většinou ale partnerství mezi Emilem Freyem a Subaru postupovalo rázně vpřed.

20 let prodeje Subaru s Emilem Freyem v české kotlině by jistě mohlo být důvodem k fanfáram. My jsme pojali vzpomínání jako prostou přátelskou gratulaci všem, kdo se na úspěchu právě dvacetiletého úsilí podíleli a podílejí.

Pěkně symetrických 88 let uplynulo právě od chvíle, kdy úspěšný švýcarský motocyklový závodník Emil Frey začal v roce 1924 prodávat jízdní kola a motocykly. Hned na začátku deklaroval základní principy své podnikatelské činnosti. A právě díky naprosté serióznosti, odbornosti, poctivosti a vstřícnému přístupu k zákazníkům se z původně malé firmy postupně stala jedna z největších soukromých firem ve Švýcarsku. Dnes už pod vedením zakladatele syna Waltera Freye působí v šesti zemích Evropy. V Praze nabízí kvalitní a spolehlivá auta od roku 1992 a švýcarskou serióznost tu umocňuje nadšení pro věc zapálených českých srdcí.

Nahlédneme-li krátce do zákulisí dějů, dozvíme se, že firma Emil Frey AG promýšlela záměr dovážet Subaru do tehdejšího Československa už od roku 1991. Když odhodlání dozrálo, hledala prostřednictvím agentury vhodné spolupracovníky. Na inzerát se přihlásil i Petr Neuman, kterého dnes s Emilem Freyem pojí už víc než polovina jeho profesního života. Jako reprezentant švýcarské firmy založil v průběhu roku 1992 dceřinou společnost Autosalón Frey, později transformovanou na Emil Frey Česká republika. Hned vzápětí se mu podařilo prodat



JAK ŠEL ČAS

- 1992** zahájení prodeje značky Subaru v Plzeňské ulici na Smíchově
- 1996** otevření vlastní autosalón v Praze-Stodůlkách
- 2001** otevření druhý autosalón ve Vysočanech pro Toyota a Lexus
- 2004** zahájení prodeje značky Kia ve Stodůlkách
- 2006** koncentrace prodeje značky Toyota do Vysočan a rozšíření prodeje o značky Ssangyong a Suzuki ve Stodůlkách
- 2007** otevření autocentra na Černém Mostě


první čtyři vozy Subaru - 2 Legacy, 1 Justy a 1 Libero. Úplně prvním zákazníkem byl pan Dr. Voříšek, vědec z Prahy 10, kterého Subaru, do té doby v Čechách téměř neznámé, oslovilo při své první lokální prezentaci v Kongresovém paláci a na brněnském výstavišti. Legacy, které si vybral, se mu předávalo v nevelkém autosalónu na Plzeňské ulici v Praze 5, který vznikl přestavbou ze 4 malých obchodů.

Přípravou vozidel k prodeji a jejich cíděním se tenkrát musel zabývat každý, kdo měl zdravé ruce a nohy, bez rozdílu postavení ve firmě. Servis prodaných vozů byl tenkrát zajištěn smluvně na Smíchově.

Jak se zvyšoval prodejní potenciál značky a rostlo její renomé, padlo v zájmu dalšího rozvoje obchodu rozhodnutí o založení dealerské sítě, kterou bude obhospodařovat sesterská velkoobchodní společnost, dnešní Subaru ČR.

Firma Emil Frey ČR se dál zaměřovala na každodenní kontakt se zájemci o nové vozy, a protože jejich počet utěšeně rostl, rozhodla se vybudovat si důstojný a po všech stránkách náležitě vybavený „showroom“ v Pekařské ulici v Praze-Stodůlkách. V roce 1996 tento hlavní stan svých aktivit, vybudovaný na zelené louce, slavnostně otevřela. Jak dokládá chronologický přehled, o pět let později otevřela druhý autosalón ve Vysočanech pro Toyota a Lexus. V roce 2004 se portfolio rozrostlo o značku Kia, později i o Ssangyong a Suzuki. To už ale byla dokončena moderní budova autocentra na Černém mostě, kam se v roce 2007 koncentroval prodej a servis Toyoty.

Dnes má český Emil Frey ve třech pražských pobočkách přes sto zaměstnanců, kteří každodenně pokračují v naplňování odkazu hodnot, manifestovaných závodníkem Emilem Freyem na počátku jeho podnikatelské kariéry.

Tak vše nejlepší! 



První autosalon na Pilsenské ulici



Firma sponzorem muzikálu Rusalka - Petr Neuman s Bářou Basikovou



První prodané vozy Subaru



Prezentace v pleneru - na tomto místě bude brzy stát Pekařská



Historie? Možná, ale vsadte se, že mnohé z těchto vozů svým majitelům dosud spolehlivě slouží



Showroom na Pekařské pár dnů po otevření



Bývali Čechové švarni jonáci - Petr Neuman uprostřed



1000. zákazník Subaru, pan Halamka



Se švýcarskou generalitou a českými spolupracovníky



Pověstný testovací kopeček na Pekařské

Příspěvky a prezentace našich autorizovaných partnerů



M. LIŠKA

Co je nového u Subaru v Plzni? Nový salon, nové internetové stránky a nové Subaru XV. Stále zůstává zapálenost pro značku a doplňující služby jako třeba Winter Training v Rakouských Alpách.

Po delší době jsme zapracovali na nové podobě internetových stránek se záměrem, aby naši zákazníci rychle a jednoduše našli informace, o které se zajímají. Nové stránky se snažíme často aktualizovat, doplňovat o čerstvá témata a případně i ně-

jakou tu zábavu. Budeme potěšeni, když je navštívíte na adrese www.liska-subaru.cz

Stěhování salonu do lepších prostor jsme se během zimy opravdu věnovali a již prodáváme v novém krásném a funkčně výtečně vyladěném prostředí. Teď je na řadě přestěhování servisního střediska a další vylepšování našich prostorů a služeb. Stále zůstáváme ve Skladové ulici v Plzni, přestěhovali jsme se jen o cca 300 metrů!

Značka Subaru je pro nás stále více srdeční záležitostí a práci si velice užíváme.

Hodně si vážíme zákazníků, neboť jsou v drtivé většině skvělými obchodními partnery. I proto již pátým rokem pořádáme pro naše zákazníky Winter Training v Rakouských Alpách na okruhu Lungauring. Je to určitá forma poděkování za to, že je máme.

Velice nás nadchlo nové Subaru XV a snažíme se s ním aktivně pracovat, také se těšíme na nové BRZ i když na to si ještě chvíli počkáme.

Budeme se těšit i na Vaši návštěvu.

M. Liška, s. r. o., Skladová 7, 326 00 Plzeň, www.liska-subaru.cz

AUTO-MOTO STYL

Největší novinku letošního jara jsme v naší firmě připravili v oblasti servisu. Od 1. března naleznete náš Subaru servis na nové adrese!

Pro velkou oblibenost našeho servisu u Vás, našich zákazníků, pomalu přestávaly kapacitně vyhovovat stávající prostory v Mariánských Horách. Proto jsme po určitém období zvažování přistoupili k přemístění servisu do multifunkčních servisních prostor, společných pro obě naše značky Subaru i Toyota v Ostravě-Hrabové na Krmelínské ulici. Tímto se zásadním způsobem zlepšil prostor a podmínky pro práci našich techniků a mechaniků. A máme také k dispozici i lepší a rozsáhlejší skladové prostory, což, jak věříme, přispěje k takové úrovni našich služeb, s níž budete i nadále spokojeni.

K dispozici vám bude komfortní zákaznické zázemí s recepcí a občerstvením, počítat můžete i s připojením na internet. V servise pak v jednom areálu naleznete nejen špičkově vybavená pracoviště našich mechaniků, ale také veškeré další služby, počínaje pneuservisem (na přání

úschovna pneumatik) a geometrií přes sklení skel nebo plničku klimatizací až po plně vybavenou značkovou karosárnu s lakovnou.

V nových prostorách se na Vaši návštěvu těší náš osvědčený tým techniků a mechaniků.



Auto Moto Styl, s. r. o., Grmelova 2069/9, Ostrava - Mariánské Hory, www.subaru-ostava.cz



SRBA SERVIS

V prodejním a servisním centru Subaru na Jílovišti vyzdvihujeme dokonalé sportovní vlastnosti Subaru WRX STI netradičním způsobem – vůz je vystaven na rampě. Je tak vidět již na dálku z přilehlé dálnice.

Nedávno se náš tým významně rozrostl. Prodejce Přemysl Mlčoch netroškařil a stal se otcem dvakrát naráz. Povedla se mu totiž dvojčátka, holčička Ivanka a kluk Martin. Blahopřejeme!

Srba Servis s. r. o., Jíloviště 188, Praha-západ, www.srba.cz



TRENDCAR

V prvním čtvrtletí letošního roku jsme v našem dealerství zvýšili skladovou zásobu nových vozů na 20, abychom mohli zákazníkům nabídnout maximální komfort při výběru nového vozu. Speciální pozornost jsme však věnovali především našim zákazníkům stávajícím.

Hned v lednu, poté co silnice ve vyšších polohách zasypala první pořádná sněhová nadílka, jsme pro ně zorganizovali ve spolupráci s panem Janíkem, několikanásobným mistrem Evropy v závodech do vrchu, zimní vyjížďku do Orlických hor. Zde na ně čekala uzavřená trať, kde si mohli v relativně bezpečném prostředí vyzkoušet schopnosti svého vozu, ale také se po této trati svézt s vozem Subaru WRX STI, který má pan Janík od nás a na kterém byly pro tuto příležitost namontovány speciální pneumatiky s hřeby. Pro mnohé to byl jistě nezapomenutelný adrenalinový zážitek, ono 150 km/h na nasněžené



lesní cestě s psychikou udělá své i u kovaných Subaristů.

Se Subaru Outbackem a Foresterem jsme se také vyšplhali v lednu až na Pustevny, kde jsme byli partnery sněhového království a ledových soch. (1)

Snažili jsme se rovněž v maximální možné míře o zviditelnění nového modelu XV, který má náš obrovský obdiv a po zkušebním víkendů mu musíme složit obrovskou poklonu, protože jsme přesvědčení, že žádné podobné auto s takto výjimečnými schopnostmi a jízdními vlastnostmi naše silnice ještě nebrázdilo a asi ještě nějaký pátek nebude.

XVěčko jsme tedy prezentovali a prezentujeme v obchodních centrech v regionu a zúčastnili jsme se s ním také známého setkání mistrů v Litomyšli, kde si ho mohli vyzkoušet a prohlédnout známé osobnosti z celého motoristického odvětví, reportáž byla odvysílána také v únorovém Světě motorů. I zde XV myslím důstojně obstálo a sklidilo obdiv nejen u mužské strany populace. (2)

Trendcar, s. r. o., I. P. Pavlova 120, Olomouc, www.subaru-olomouc.cz

AUTO VYSOČINY

Během uplynulé lyžařské sezony na Vysočině jsme se rozhodli vyrazit se Subaru v duchu sloganu „dostane Vás všude“ za našimi zákazníky do lyžařských středisek Jalovec a Šacberk. Není náhoda, že fanoušci Subaru provozují ve svém volném čase spoustu sportovních a někdy i dobrodružných aktivit. Vždyť vozy Subaru jsou předurčeny posouvat hranice našich možností.

Všichni si rádi vychutnáváme radost, kterou nám nejen zimní sporty, ale třeba i cyklistika či horská turistika, přinášejí. Nyní jde o to, zpříjemnit a usnadnit si cestování za všemi našimi koníčky.

Tak co? Už se těšíte, kam se Subaru zase příště vyrazíte?

P. S.: Jsme moc rádi, že do této koncepce náramně zapadá nový model XV!



Auto Vysočiny, s. r. o., Chlumova 1437/1, Jihlava, www.subaruvysociny.cz



C & K

Rok po ničivém zemětřesení a vlně tsunami musíme opět obdivovat jak rychlost, s níž se Japonci z přírodní katastrofy vzpamatovali, tak houževnatost, s níž se pustili do obnovy své země. Těší nás, že i výroba vozů Subaru už běží naplno a my můžeme auto předávat dál našim zákazníkům.

Letošní rok přináší především novinku Subaru XV, kterou jsme naši klientům představili při dni otevřených dveří už týden před jarní oficiální premiérou. Všechna tři předváděcí auta byla permanentně v provozu a stá-

le obdivovaná. Naše oranžové XV jsme vystavovali v obchodním centru, těšíme se na májový znojemský automotosalón a s potěšením jsme auto zapůjčili k oficiálnímu představení na automobilovém webu autorevue.cz. S tímto motoristickým serverem jsme rozvinuli hlubší spolupráci nejen při testování novinek, ale i ojetých vozů Subaru.

Samozřejmě Subaru není jenom XV, ale i stávající osvědčené modely. Snažíme se stále udržovat vysokou skladovou zásobu všech vozů a tradičně bohatý je náš park předváděcích vozů, který zahrnuje různé kombinace motorů, převodovek a výbav. Takže – přijďte se svést a nechte se svést...

C & K, a. s., Vídeňská 100, Brno, www.subarubrno.cz

IVOS

Letošní marketingové aktivity jsme zaměřili hlavně na představení nového modelu Subaru XV a připomínku 40. výročí od prvního předvedení Symmetrical AWD.

Skladba našich předváděcích vozů vždy odráží nejnovější nabídku automobilky. Velký počet skladových vozidel nám umožňuje nabídnout optimální variantu zákazníkům, kteří chtějí nový automobil hned, přitom ale nechtějí slevovat ze svých potřeb. Do kompletního servisu zákazníkům patří spolupráce se společností UniCredit Leasing, jež nám umožňuje prostřednictvím produktů Subaru Finance nabídnout výhodné financování nových vozidel.

Celý prodejní a servisní tým značky Subaru se v IVOSu těší na Vaši návštěvu.



IVOS Zlín, s. r. o., Zlínská 390, Fryšták, www.ivos.subaru.cz



MIJA AUTOCENTRUM

Před rokem jsme podepsali smlouvu s olejářskou firmou OMV, která za splnění určitých podmínek prodlužuje a garantuje záruku na motor až do 180 000 km. Výsledkem bylo mimo jiné také vyhlášené slosování, kde byl jako 1. cena udělen šek na 20 000 Kč v odběrných poukázkách na benzinových stanicích této společnosti. Moc nás potěšilo, že tuto první cenu získal člen naší subarářské rodiny pan Lukáš (na fotografii).

V závěru roku 2011 jsme rozšířili nabídku olejů o sortiment značky Motul, s čímž vedle standardních uživatelů vozů Subaru budou maximálně uspokojeni i sportovní jezdci, neb tyto špičkové oleje úspěšně využívají přední soutěžní stáje v oblasti rallye, F1 a také motocykloví jezdci světových značek a soutěží.

Další velmi významnou událostí bylo dobudování úzké smluvní spolupráce s našimi pojišťovnami, což zajišťuje mnohem pružnější likvidaci škod, které nastanou v dnešním velmi náročném provozu. Rozšířili jsme také prostory pro uskladňování sad letních, respektive zimních pneumatik, což umožní všem našim zákazníkům pravidelnou a od příštího roku předepsanou výměnu pneumatik uskutečňovat bez starostí a pohodlně na jednom místě, včetně kompletní služby s tím spojené.

Těšíme se na vás – jsme tu pro vás.

Mija Autocentrum, s. r. o., Provazníkova 90, Brno, www.subaru-mija.cz

EMIL FREY ČR

V uplynulém půlroce se u nás, jakožto největšího tuzemského autorizovaného prodejce vozů Subaru, odehrálo hned několik zajímavých událostí. V lednu tohoto roku na půdě našeho autosalonu proběhla tisková konference k příležitosti představení současného obsazení Subaru Czech Rally Teamu a symbolické zamávání a popřání štěstí pro „extrémní“ Finskou Arctic Lapland Rally, kam rovnou od nás celý team zamířil.

Další tisková konference byla symbolickým startem posádky Czech Subaru OffRoad Teamu s vozem Subaru Leone 2500 Afrika Speciál do dalšího ročníku náročné vytrvalecké soutěže Rally Budapešť – Bamako 2012. Představil se u nás celý team i se speciálně upraveným vozem, připraveným pro náročné africké podmínky.

O průběhu obou rallye vám přinášíme rozsáhlejší zprávu články v tomto čísle Subaru magazínu.

Třetí tiskovou konferencí, která se u nás udála, bylo dlouho očekávané oficiální uvedení vozu Subaru XV do prodeje. Byly zde k vidění a projetí „iksvéčka“ v různých barvách, motorických variantách a výbavách. Dle reakcí a rozzářených tváří hojně zastoupené novinářské komunity usuzujeme, že se představení vozu povedlo a odborníci z řad novinářů byli z vozů vesměs nadšeni.

Nejdůležitější informací pro naše vzácné klienty je to, že Emil Frey ČR, s. r. o. a Su-



Zkušenosti dvou různých závodních posádek SUBARU, které se po tiskovkách na Pekařské vypravily do extrémních podmínek na rozdílných kontinentech, potvrdily, že vozy Subaru všech generací jsou stejně spolehlivé za polárním kruhem jako v africké poušti



baru ČR slaví v letošním roce 20 let na českém trhu a ve spojení s výročím 40 let Subaru Symmetrical All Wheel Drive chystá pro své klienty nejedno příjemné překvapení jako poděkování za přízeň a věrnost. Chtěli bychom vám všem velice poděkovat za to, že díky vaší přízni, loajalitě a velkému Subaru srdíčku můžeme již 20 let dělat maximum pro vaši spokojenost a pro špičkovou kondici vašich Subaru mazlíčků.

Závěrem bychom všem Subaru příznivcům chtěli popřát spoustu příjemných pohodových kilometrů, hromadu skvělých zážitků a hlavně „JISTOTU V POHYBU“ za volantem našich „hvězdných“ vozů.

Emil Frey ČR, s. r. o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5 - Stodůlky, www.subaru-emilfrey.cz

AUTO VERO

Aktuální novinku - nové Subaru XV, jsme potenciálním zájemcům představili v rámci tradičního veletrhu For Caravan v Praze Letňanech. Vůz si zde mezi vystavenými obytnými vozy a karavany našel své místo a oprávněně sklídl úspěch u návštěvníků.

Pro letošní letní sezonu jsme pak připravili zajímavou novinku a tou je spolupráce s pořadatelem seriálu automobilových závodů pro amatérské jezdce a nadšence sportovní jízdy - Amater Cup. Na jejich vybraných akcích budete mít možnost prohlédnout si vozy Subaru a samozřejmě také vyzkoušet jízdu na uzavřeném okruhu - tu však s vlastním vozem. Kalendář akcí najdete na www.amater-cup.cz

Další prezentaci vozů Subaru ze Sedlčan pak můžete vidět v rámci vybraných akcí u tradičního partnera - půjčovny lodí a outdoorového centra Bispot v Týnci nad Sázavou.

Auto Vero, s. r. o., Na Červeném hrádku 759, Sedlčany, www.autovero.cz



Subaru v zrcadle médií



Lineární tichošlápek

Benzinový boxer o objemu 2,5 litru plní v nabídce pro model Outback roli základní jednotky. Kde začít výčet pozitivních vlastností? Asi u kultivovanosti chodu motoru. Bez přehánění jde o „tichošlápka“, kterého nejen neslyšíte uvnitř, ale on je na volnoběh sotva slyšitelný také zvenku. Jako každý velkoobjemový motor (se slzou v oku vzpomínám na test Subaru Forester 2.5X, který kvůli Euro-normám v Evropě skončil), také v případě Outbacku má použitá jednotka dosti zvláštní a pro některé lidi podmanivý charakter. Auto na první pohled moc nejede, jenže v tom je právě to kouzlo. Tohle je atmosférický motor, ten se přece musí točit! Zátah je naprosto lineární, čím větší otáčky, tím více vás Outback tlačí do sedačky. Jak říká moje babička, „je to fajn“, nicméně v tomto případě jde i přes zajímavé schopnosti pohonné jednotky především o pohodlí.



Subaru Outback 2.5 Lineartronic Proti proudu

TEXT: LUKÁŠ DITTRICH • 4x4 automagazín, leden 2012

Diesel pod kapotou rovná se na evropském kontinentu zaručeně velká prodejní čísla. Automobilka Subaru proto stvořila první naftový boxer, který je všude vidět, o kterém se stále píše a o který je velký zájem. Mělo by Evropany vůbec zajímat také něco jiného?

V naší redakci postupně zaparkovalo úplně vše z dílny Subaru, co má na víku zavazadelníku štítek „Boxer Diesel“. Není divu, naftová auta táhnou prodeje jakéko-

liv značky a Subaru samozřejmě není výjimkou. V čem ovšem výjimkou je, to je nabídka dalších motorů. Downsizing se nezadržitelně šíří napříč nabídkami všech automobilek, v cenících se objevují položky typu Turbo, Bi-Turbo a dokonce se mluví o Tri-Turbo... Velkoobjemovým atmosféricky plněným motorů zkrátka pomalu ale jistě zvoní hrana. Benzinový čtyřválec o objemu 2,5 litru je jedním z mála takových, které se stále ještě prodávají.

Nekonečno převodů = nekonečné pohodlí

O komfortu je totiž také použita automatická převodovka Lineartronic. Nemluvíme zde o žádné radikální novince, takže předpokládám, že všichni dobře vědí, o čem je řeč. Pokud si náhodou někdo není jistý, tak jen v krátkosti zopakují, že jde o automat typu CVT, tedy převodovku s plynulou změnou převodů a že k přenosu výkonu používá Subaru řetěz, což je s ohledem na životnost celého ústrojí logicky výhodné.

Pohodlí, pohodlí a znova pohodlí. Budu to opakovat pořád, protože o ničem jiném kombinace zajímavého benzinového motoru s automatem typu CVT není. Jestliže budete jezdit klidně, motor sotva uslyšíte

TÝDEN

Subaru Forester: proměna pracovitého lesníka

TEXT: JAROSLAV VÍT • Týden, 12.12.2011

Třetí generace modelu Subaru Forester prošla faceliftem, vypadá moderněji, největší změny ale není na pohled vidět. Jsou jimi nový motor a vylepšený podvozek.

Japonská automobilka Subaru svého „lesníka“, jak zní v překladu název Forester,

vypustila před čtrnácti lety. Velký kombík se stálým pohonem všech kol, jak velí tradice značky, vypadal jako dobrý služebník, a tím také celou dobu zůstal. Pro letošní modelový rok sice dostal novou masku chladiče, která jeho vzhled proměnila

k větší líbivosti, ale pořád si udržuje příznačný výraz pracanta. Nechce oslňovat liniemi, sází na praktičnost a na své vlastnosti, které ho řadí na špičku využitelnosti.

Jen si vezměte fakt, že stále ještě využívá redukční převodovku. Asi ji nejvíce ocení ti, kteří za „lesníka“ připojí přívěs nebo box s koňským osazenstvem, protože pak pro ně žádná překážka není dost velká. Půldruhdy stovky koní sice není žádné převratné množství, ale ve spojení s redukčními převody zvládne skutečně hodně. Těžko si představit, že by stejné kousky mohly

a jízda bude tak krásně plynulá... Přesně takový režim jízdy je totiž pro testovaný páreček nejlepší a myslím si, že přesně pro takovou jízdu nakonec byl stvořen. On v podstatě celý případ testovaného Outbacku působí trochu americky a jak známo, Američané si na komfort jízdy dost potrpí.

Ještě než se pustím do další části testu, nemohu přeskocit zmínku o chování převodovky. Ke konkurenci by nebylo fér, kdybych nenapsal, že použitý Lineartronic nepatří k posledním výkřikům vývoje, což se projeví nejvíce při razantní jízdě, kdy převodovka začne zmatkovat. Naštěstí má řidič k dispozici možnost řazení pádly pod volantem, a to je pak úplně jiná písnička. Převodovka reaguje velice rychle. Když už jsme u té rychlosti, musím zmínit ještě jeden fakt. Odezva na kick-down je sympaticky svižná. Oproti Lineartronicu je v této disciplíně všemi opěvované DSG výrazně pomalejší.

Na nic si nehraje

Abych to shrnul, testovaný Subaru Outback 2.5i Lineartronic vyniká maximálně tichým a vyváženým chodem motoru, plynulou jízdou a jeho jedinou výraznější nevýhodou je vyšší spotřeba. Outback, stejně jako jeho levnější provedení s nižší světlou výškou Legacy, si na nic nehraje. Není přeplácán plasty s imitací chromu, nemá v interiéru obložení s módním klavírně-černým lakem a nemá měkčenou palubní desku. Pro někoho zásadní nevýhoda, ale já říkám, no a co.

Interiér je maximálně prostorný, na zadních sedadlech je místa na rozdávání a do zavazadelníku naložíte kde co. Vše je kvalitně zpracované, byť možná na vkus nejednoho Evropana celek pořád působí až příliš lacině. Jenže Outback má v záloze ještě jeden důležitý trumf, o kterém zatím nebyla řeč. Kdo tipuje podvozek, ten tipuje...

Český ideál

... samozřejmě správně. Outback totiž vyniká stejnou vlastností jako jeho sourozenec Forester. Nezáleží příliš na tom, po čem zrovna jedete. Podvozek vše důsledně odfiltruje a ještě se u toho tváří tak, že mu to vlastně dělá dobře. Na polní cestě není problém uhanět rychlostí kolem 100 km/h a proto se nelze divit, že testované Subaru nerozhodí ani česky kvalitní silnice.

Jako každé správné Subaru (s výjimkou Justy a BRZ) využívá Outback pohon všech kol. Díky tomu, že jsme do testu dostali převodovku Lineartronic, nenajdeme na autě klasický mezinápravový diferenciál, ale systém používající mezinápravovou spojku. Přesto ale pořád platí (pokud přijde na věc), že Outback přejede vše, na co si jeho majitel troufne.

Jak už jsem naznačil, benzinový čtyřválec o objemu 2,5 l je v nabídce pro Out-

back nejdostupnější variantou. S výbavou Trend začíná na částce 779 000 Kč. Testovaný exemplář se dostavil s prostřední úrovní Active, která vás v kombinaci s automatickou převodovkou Lineartronic vyjde na 859 000 Kč. Subaru nabízí taktéž provedení se šestistupňovým manuálem. To je levnější o pořádných 60 000 Kč.

Kdo hledá pohodlný vůz s léty prověřeným motorem, ten bude u Subaru Outback 2.5i na správné adrese. Pouze je potřeba se smířit s trochu vyšší spotřebou. Automobilka toto kompenzuje nižší pořizovací cenou. Zatímco u výbavy Trend činí rozdíl mezi dieselem a testovanou jednotkou pouze 20 000 Kč, u vyšší úrovně Active už povyroste na dvojnásobek. Navíc je diesel spojen výhradně s manuální převodovkou, takže pokud chcete do Outbacku automat, musíte volit benzín povinně.



vyvádět konkurenční čtyřkolku, ale bez redukce.

Nová zážehová pohonná jednotka zasluhuje chválu. Průběh točivého momentu je tak příznivý, že vůz dobře zabírá již od nižších otáček. Jízda je tím pádem plynulejší, hladší, příjemnější.

Podíl na cestovní pohodě má samozřejmě i podvozek, nově vyladěné zavěšení kol ho posunulo opět kupředu, což se projevilo v tom, jak krásně drží vůz stopu, je dárce pocitu stability, a tím pádem i jistoty za volantem. Stejně pozitivní dojem je

i z řízení, z jeho přesnosti, z poslušnosti vozu na řidičovy pokyny.

Podle výrobce je průměrná spotřeba 7,5 litru benzínu na stovku kilometrů. Na čtyřkolku velice solidní údaj, ale při testu se nám ho docílit nepodařilo. Dostali jsme se podle palubního počítače na osm litrů, což je ale pro vůz s pohonem obou náprav stále dobrý výsledek.

Celkový závěr? Pro toho, kdo nemá auto na chlubení, ale skutečně jako pomocníka, je Subaru Forester tím vozidlem, o kterém by se měl zajímat. Vyplatí se mu to...



Test Subaru XV 2,0i Dobývatel nových teritorií

TEXT: MIREK BROKEŠ • Autoforum.cz, 7.4.2012

Už ne Impreza XV, jen XV. Už čistě jako rádoaby samostatný model. Dokáže nově Subaru zaujmout i „nesubaristy“?

Subaru se až doposud výrazně orientovalo na zákazníky, kterým primárně jde o schopnosti jejich vozu a kteří jsou kvůli nim ochotni auto odpustit, že nemá karoserii dle poslední módy či interiér plný měkkých plastů. Vyrábělo relativně malé osobáky se spolehlivým pohonem všech kol, které se tolik osvědčily v oblastech, kde není nouze o sníh či led. Jeho výhodou bylo, že toto teritorium mělo v podstatě pro sebe. Navíc se dokázalo výrazně prosadit v rallye, tedy v disciplíně, kde hrají prim jízdní schopnosti doplněné odolností.

Popularita aut s pohonem všech kol rostla s tím, jak se čtyřkolky stávaly dostupnější. Kdysi dávno jste si mohli koupit Jeep Willys, který se sice prohrabal všude, ale komfortu moc nepobral. Pak přišly off-roady, které zvládly téměř totéž, už do nich nešlo, ale silnice rozhodně nebyly jejich revírem. Pak přišla Honda CR-V s přijatelným pohonem zadní nápravy a ejhle, najednou má čtyřkolku podobného ražení v nabídce úplně každý. Subaru už tak k úspěchu nestačí jen říct, my máme nejlepší systém pohonu všech kol, chce k němu začít přidávat i něco navíc.

Tím něčím je schopnost přitáhnout zákazníka, kterému je jedno, jak ten pohon všech kol funguje. Zákazníka, který žije ve městě, je „trendy“, chce mít čtyřkolku se zvýšenou světlou výškou pro případ, že ho popadne touha vyrazit za dobrodružstvím na Šumavu, a přitom většinu času stejně stráví hledáním místa, kam by tu svou plechovku zaparkoval. Subaru XV má být přesně tím, co by mělo splnit všechny jeho potřeby. A současně ho má nakazit tím správným Subaru-postižením, které z něj učiní věrného zákazníka.

Vznik nového XV, to je opět ten samý příběh. Základ sdílí s novou Imprezou, už se ale tváří jako samostatný model. Dokonce tak samostatný, že ji v podstatě nahrazuje. Dokáže XV navázat na někdejší úspěch Foresteru a pomoci automobilce k růstu prodeje? Nevím, na to nedokážu odpovědět, o XV samotném vám ale leccos prozradit můžu.

Velké městské auto, opravdu?

Jak už jsem naznačil, XV zapadá na místo, které kdysi vytvořil první Forester. Perličkou je, že pokud si srovnáte jejich délku, je na milimetr shodná. Ve všech ostatních parametrech jej překonává, je vyšší, širší, má delší rozvor, větší světlou výšku a je těžší. A zatímco Forester vlastně bylo kombi, XV je

hatchback. Forester byl oplastovaný a většina dobových fotografií jej zobrazovala mimo zpevněné cesty. XV má ochranných plastů minimum a na prvních oficiálních obrázcích jej vidíme výhradně ve městském prostředí. Doba se prostě změnila, XV sice začíná na stejném místě, jeho směřování je jiné. XV jasně dává najevo, že ono tu není kvůli výletům do divočiny, jeho hájemstvím má být, slovy Subaru, „Urban Adventure“, dobrodružství ve městě.

První dojem, který jsem z auta měl při setkání na živo, byl, že to není žádný drobek. Může se tvářit, jako hatchback nižší střední třídy na zvýšeném podvozku, v realitě působí jako pořádný kus auta. I ve chvíli, kdy jsme postavili vedle sebe minulé a nové XV, bylo to nové všeobecně hodnoceno jako značně větší. Jenže chyba lávky. Vemte si do ruky tabulky a zjistíte, že novinka je delší jen o 2 cm, širší o jeden a vyšší o 5 cm. Podívejte se na fotografii, kde stojí obě auta naproti sobě. Odmyslete si zvýšený postoj a ejhle, rozdíl je ten tam.

Podrobnější pohled ukáže, proč vlastně XV působí větším dojmem, než ve skutečnosti je. Může za to nafouknutá přední kapota, která má změkčit přistání chodců, kteří se v městské džungli připlou pod kola. Také v případě, že pod kapotou bude přeplňovaný motor, u XV to bude výhradně diesel, jí zůstane tato podoba, kaplička vstupu vzduchu k mezikladiči je minulostí. Kapotu podporují výrazné oblouky nad podběhy kol a přerostlý zadní nárazník. Zapomenout nelze na 17" palcová litá kola obutá do pneumatik o pořádném profilu. To vše zkombinováno s vysokým postojem. Myslím, že zde se Subaru podařilo jeho cíl: dát zákazníkům auto, které splní jejich potřebu řídit „pořádné auto“.

Jedem městem, ale jen s aktovkou

Oblastí, ve které dle mého názoru udělalo Subaru v posledních letech největší pokrok, jsou interiéry. Jedním z aut, které mám tu čest používat, je Impreza z roku 2007. Místa je uvnitř poskrovnu a jeho architektura evokuje 80. léta. Jiné modely na tom byly lépe, ale nikdy se nedalo říct, že by byly stříženy podle poslední módy. Takový japonský standard. Ani v případě XV nebudete mít pocit, že jste se přenesli do budoucnosti, naopak. Žádné moderní kudrlinky, s výjimkou volantů jen pár tlačítek a kruhových ovladačů. Základní linky palubní desky jako by vypadly z oka VW Golfu, zdůrazněna je praktičnost, ne estetika. Dědictví vozů pro lesníky se nezapře.

VŠECHNY TEXTY BYLY REDAKČNĚ KRÁCENY

Jedním z klíčových témat minulého Subaru magazínu byl ambiciózní plán společnosti Fuji Heavy Industries, Ltd., s názvem Motion V, stanovící automobilce Subaru úkol prodávat 900 tisíc aut nejpozději ve finančním roce, který končí **31. března 2016**, kteréžto datum představuje správnou odpověď na soutěžní otázku. Z vás, kteří jste ze tří nabídnutých možností vybrali správně jsme jako vítěze hlavní ceny, čepice a trička Subaru, zvolili

Tomáše Kačírka z Trocnova.

Desítky z vás správně vyluštily křížovku a tajenkou doplnily chybějící část věty: „Vynikající jízdní výkony, symetrické AWD a pokročilé technologie DC3 dělají ze Subaru XV neuvěřitelně bezpečné auto na řízení.“ Los byl tentokrát nakloněn **Zdence Ulčové z Plzně-Litic** a **Josefu Šotolovi z Police nad Metují**, kteří dostanou jako výhru čepici Subaru.

Jsmo si jisti, že ani zadání dnešní soutěže nebude pro fanfy Subaru a pozorné čtenáře našeho magazínu nijak složité. Ústředním tématem aktuálního čísla Subaru magazínu je 40. výročí unikátní koncepce pohonu čtyř kol Symmetrical AWD. Za ta čtyři desetiletí jeho existence vyrobila automobilka Subaru více než **a) 7 miliónů vozů, b) 9 miliónů vozů, c) 12 miliónů vozů** vybavených tímto systémem.

5 9	2 3 8 4 6	5 1 2 3
3 2	1	3 9 2
4 1 6	7 8 4 9 3	5 6

POMŮČKA-ATI, DŘEL, LE-SPA, USUJAL	FRANCOUZSKÝ PŘÍSTAV	AKTIVNĚ PŘIPOJENÝ	NA JAKÉ MÍSTO	INICIÁLY SÁCHISTY KARPOVA	PROJEV NADŠENÍ	PRIMITIVNÍ ZBRAN	MANŽELKA (MORAV)	SPOJKA	OBLINÝ SKLAD	MRAVOUK	ANGLUCKÝ „BĚŽNÝ“	INICIÁLY ZPĚVAČKY ROSSOVÉ	NÁZEV PÍSMENE	MATERIÁL LEPENÝ NA ZEĎ	STAROVĚKÝ OBYVATEL ITÁLIE
MAĎARSKÉ VINO					KRMNÍK					KONZERVOVATI KOUŘEM					
JINÁ					PROLÉVAT					HLUČNĚ PÍT					
NĚMECKÉ MĚSTO NA DUNAJI				2. DÍL TAJENKY 3. DÍL TAJENKY								BELGICKÉ LAZNĚ 1. DÍL TAJENKY			
ŘÍMSKÝCH 51		DOMÁCKY ZORA LNĚNÁ TKANINA						LEM					NÁZEV ZNAČKY LITRU SCHŮZKA		
UNAVOVATI										ROUPY					
ČIVA					USMRTIT PONORENÍM DO VODY POLSKÉ MĚSTO					ODDĚLIT SEKYROU OČI TEXTILNÍ SUROVINA					
	POTOPENÍ ESŠÁLEK STROMOŘADÍ									DOMÁCKY OLDŘICH					ALKAN V BENZINU ZŘÍČENINA
DÁMSKÝ PLÁŠT						PŘEDLOŽKA S 2. PÁDEM MIHNUTÍ				ZBRJNOŠ ČIDLO VIDA (NÁŘEČNĚ)					
SPZ OLOMOUCE		HORA V NÍŽKÝCH TATRÁCH ZDAŘILEJI						LÁTERENÍ SLOVENSKY „JROVĚ“						PŘEDLOŽKA JAPONSKÁ POTÁPEČKA	
DOMÁCKY KORNEL				4. DÍL TAJENKY INU									ČADSKÉ MĚSTO POLNÍ MÍRA		
POKRÝT JINOVATKOU						JMÉNO SPISOVATELE LEVINA				VELITEL KOŽÁKŮ					
PROTESTY						RADA				HLAVNÍ MĚSTO ALBÁNIE					

Jednou z výjimečných kvalit vozů Subaru je unikátní systém pohonu všech kol Symmetrical AWD, aplikovaný a zdokonalovaný už 40 let. Jeho zásadní předností je, že vozům Subaru dodává výtečnou (dokončení v tajence)

Odpovědi na soutěžní otázku, řešení křížovky a sudoku nám pošlete nejpozději do 31. srpna 2012 na adresu: **OSMIUM s.r.o., Mistrínská 393, 155 21 Praha-Zličín.** Těšíme se na vaše odpovědi, za něž můžete získat výhry Subaru.

Ceník základních specifikací vozů Subaru



Spotřeba a emise jsou uvedeny v pořadí: město/mimo město/kombinace. Ceny jsou nezávazným doporučením.

XV	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
1,6i Active	84kW (114k)	5 MT	179	13,1	8,0/5,8/6,8	185/134/151	474 167	569 000
1,6i Comfort CVT	84kW (114k)	CVT	175	13,8	7,9/5,5/6,3	183/126/146	574 167	689 000
2,0i Active	110kW (150k)	6 MT	187	10,5	8,8/5,9/6,9	204/136/160	499 167	599 000
2,0i Comfort CVT	110kW (150k)	CVT	187	10,7	8,6/5,5/6,6	200/126/153	590 833	709 000
2,0D Active	108kW (147k)	6 MT	198	9,3	6,8/5,0/5,6	179/131/146	590 833	709 000

FORESTER	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D X Active	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,1/5,2/5,9	199/149/167	632 500	759 000
2.0D XS Comfort	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,2/5,3/6,0	202/151/170	657 500	789 000
2.0D XS Executive	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,2/5,3/6,0	202/151/170	749 167	899 000
2.0 X Trend	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	490 833	589 000
2.0 X Active	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	532 500	639 000
2.0 X Active AT	110 kW (150k)	4AT	185	12,4	9,7/6,3/7,5	225/145/174	565 833	679 000
2.0 XS Comfort	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	590 833	709 000
2.0 XS Comfort AT	110 kW (150k)	4AT	185	12,4	9,7/6,3/7,5	225/145/174	624 167	749 000
2.0 XS Executive	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	690 833	829 000
2.0 XS Executive AT	110 kW (150k)	4AT	185	12,4	9,7/6,3/7,5	225/145/174	724 167	869 000

LEGACY Sedan	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	206	9,3	7,0/4,7/5,5	196/133/156	707 500	849 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	206	9,3	7,0/4,7/5,5	196/133/156	790 833	949 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	210	10,3	11,0/6,2/8,0	256/145/185	682 500	819 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	210	10,3	11,0/6,2/8,0	256/145/185	774 167	929 000

LEGACY Kombi	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	203	9,6	7,0/4,9/5,7	199/139/161	724 167	869 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	203	9,6	7,0/4,9/5,7	199/139/161	807 500	969 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	205	10,3	11,1/6,4/8,1	257/149/188	699 167	839 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	205	10,3	11,1/6,4/8,1	257/149/188	790 833	949 000

OUTBACK	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Trend	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,1/5,2/5,9	201/147/167	690 833	829 000
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,1/5,2/5,9	202/147/167	724 167	869 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,1/5,2/5,9	203/147/167	824 167	989 000
2.5i Trend	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	657 500	789 000
2.5i Active	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	682 500	819 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	198	10,4	11,3/6,7/8,4	262/155/194	724 167	869 000
2.5i Comfort	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	790 833	949 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	198	10,4	11,3/6,7/8,4	262/155/194	832 500	999 000
3.6R Comfort 5AT	191 kW (260k)	5AT	230	7,5	14,4/7,5/10,0	334/174/232	965 833	1 159 000

WRX STI	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.5 5D HB	221 kW (300k)	6MT	250	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	882 500	1 059 000
2.5 4D SEDAN	221 kW (300k)	6MT	255	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	907 500	1 089 000
2.5 TOP 5D HB	221 kW (300k)	6MT	250	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	974 167	1 169 000
2.5 TOP 4D SEDAN	221 kW (300k)	6MT	255	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	999 167	1 199 000


Příplatek za metalický lak 10 800

The logo for Nokian Tyres, featuring the brand name in a bold, white, sans-serif font on a green rectangular background.

**nokian
TYRES**

A person wearing a black wetsuit and a red helmet is riding a red jet ski on a calm lake. The jet ski is moving from right to left, creating a large splash of white water. The background shows a lush green forest on a hillside under a blue sky with scattered white clouds.

Enjoy the Water.

A close-up, low-angle shot of a Nokian tire on a silver alloy wheel. The tire is shown in motion, splashing water, which is visible at the bottom of the frame.

Nekompromisní výkony pro náročné řidiče

Ze země tisíců jezer pochází pneumatiky, jejichž výkony jsou nezpochybnitelné i při těch nejvyšších rychlostech. Díky četným inovačním řešením, jako je například technologie Nokian Cool Zone, zaručí tyto pneumatiky maximální přilnavost na mokrému povrchu a vynikající odolnost a zároveň vynikají nízkou hlučností a nízkým valivým odporem. A stejně jako všechny pneumatiky Nokian jsou i pneumatiky Nokian Z a Nokian V vyráběny výhradně s využitím nízkoaromatických olejů s minimálním negativním dopadem na životní prostředí.

Trust the Natives.

www.nokiantyres.com



LIMITOVANÉ EDICE ECONOMY *

SKLADOVÉ VOZY SE SLEVOU AŽ 90 000 KČ

POJIŠTĚNÍ ČELNÍHO SKLA ZDARMA

STÁLÝ POHON VŠECH KOL AWD



Connected



Svezte se a poznáte kouzlo SYMMETRICAL AWD ...

Kombinovaná spotřeba paliva 6,3-8,1 l/100 km, emise CO₂ 167-188 g/km. * Akce platí na skladové modely Forester 2.0D, 2.0X ACTIVE a Legacy 2.5 CVT Active kombi do 30.6.2012. Maximální sleva a pojištění čelního skla se nabízí pouze v kombinaci se Subaru financováním.



SUBARU

Confidence in Motion

**AKČNÍ NABÍDKA od
559 000 Kč**

SYMMETRICAL AWD 40 let tradice. Slavte s námi!

Limitované edice Forester a Legacy ECONOMY jsou připravené u příležitosti 40. výročí pohonu všech 4 kol Symmetrical AWD u vozů Subaru. Nabídka, při jejímž využití získáte vlastně **pohon druhé nápravy ZDARMA!** V případě Forestera Active s atmosférickým 2,0l motorem nebo 2,0l přeplňovaným turbomotorem Boxer Diesel získáte přímou slevu **60 000 Kč**, při financování se SUBARU Finance až **80 000 Kč**. U Legacy s modelem Active kombi s převodovkou Lineartonic je připraveno **30 vozů s přímou výhodou 70 000 Kč** a při financování až **90 000 Kč**. A pokud chcete šetřit ještě více, tato motorizace je nejhodnější k přestavbě pohonu na LPG se zárukou 3 roky / 100 000 km! Oba akční modely vás nadchnou a vyhoví i těm nejnáročnějším požadavkům. Rozhodněte se již dnes!

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 Jilovistě, SRBA SERVIS, tel.: 255 717 011 Liberec, ILOS, tel.: 485 100 896 Olomouc, TREND CAR, tel.: 585 700 977 Opava, DANCARS CZ, tel.: 553 719 296 Ostrava, AUTO-MOTO STYL, tel.: 596 616 940 Plzeň, AUTWEC, tel.: 377 473 935 Plzeň, M. LIŠKA, tel.: 377 452 083 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

**SUBARU
FINANCE**

Financování s 0% navýšením!

www.subaru.cz