

# SUBARU *magazín*

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 021 – JARO/LÉTO 2013



## BRZ konečně v ČR!

Létající lyžníci  
a Subaru XV



Nový  
Forester

Je zbytečné platit víc,  
než musíte.



Užijte si oblíbené  
modely s cenovou  
výhodou.

**Financujte váš oblíbený Outback  
se SUBARU Finance!**

Výhodné pojistné sazby s pojištěním skel  
**ZDARMA**. Bližší informace o platných  
akčních kampaních vám podá kterýkoliv  
autorizovaný prodejce SUBARU.

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

**SUBARU**  
FINANCE

Vítejte v  
 **UniCredit**  
Leasing



Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru, zdravím vás z kokpitu modelu BRZ a musím potvrdit, že to auto opravdu rozcívá radost a nutí k úsměvu. U stránek letošního prvního, v dlouholeté historii však už jednadvacátého čísla Subaru magazínu vás tedy vítám s obzvláště příjemnými pocity. Doufám, že jste mimořádně dlouhou zimu přečkali ve zdraví a že do jara vstupujete s elánem a nadšením, jako celá rodina Subaru.

Pravda, jsou tu jisté faktory, které by mohly budit znepokojení. Ekonomická recese a svízele na trzích po celém světě přivodily pokles výroby v mnoha automobilkách. Potíže s odbytem nás samozřejmě musely také zasáhnout. Ale jak jsem konstatoval už v minulém čísle Subaru magazínu, výsledky českého Subaru v loňském roce naznačovaly, že se nám v podstatě podařilo zastavit pokles, s nímž jsme se v poslední době potýkali a snad jsme i nastartovali pozvolný růst. Rečí čísel: původní plán prodat 950 aut počítal se 40 imprezami a 20 vozy BRZ, které však k nám do ČR od výrobce z různých důvodů nedorazily, takže reálný prodejní výsledek

889 vozů považujeme za úspěšný (950–40–20 = 890). Dealerská síť, jejíhož nasazení a zanícení pro značku si velice vážíme, byla, myslím, vcelku spokojena. Dobře jsme prodávali nové XVéčko, a společně se svými zákazníky jsme se těšili na nové produkty BRZ a **Forestera IV. generace**. Ty jsou také ústředními tématy tohoto čísla, protože konečně můžeme zahájit jejich prodej i v ČR.

V létě pak přijde zlatý hřeb naší letošní nabídky – dlouho očekávaná automatická převodovka Lineartronic v kombinaci s motorem Boxer Diesel v Outbacku (o její konstrukci a vyspělé technologii se i v tomto čísle dočtete více v rubrice Technika v praxi na stranách 34–35). Vývojáři Subaru ji dostatečně dimenzovali i na vysoký kroučící moment a aplikace v turboforesteru, který je už teď v prodeji, prověřila, že zdárně. Ve spojení s pohonnou jednotkou Boxer Diesel vykazuje Lineartronic další úspory na spotřebě (až 15 %), bezvadně se tedy hodí zvláště uživateli, kteří svého Subíka používají na dálkové jízdy. Postupně tuto skvělou kombinaci Lineartronic/Boxer Diesel snad brzy najdeme i v modelech XV a Forester.

A když zmiňuji budoucnost, musím připomenout nadšení, které v návštěvnících tradičního ženevského autosalónu vzbudila celá nabídka stánku Subaru, jak vám ji naše reportáž na stránkách 8 a 9 představuje, zvláště pak ale oslnivý **Concept VIZIV**. Ano, myslíme na budoucnost s důvěrou, první kvartál na trhu sice odráží trvalou složitost situace, ale my nepřestáváme bojovat o své místo na trhu a stále ukazujeme, že JSME TADY. Ostatně naši sebedůvěru a naprosté spo-



lehnutí na kvalitu vozů japonské automobilky dokládá náš loňský vánoční dárek všem tuzemským subaristům. K záruce, kterou standardně nabízí výrobce (3 roky nebo 100 000 km, podle toho co nastane dříve), importér SUBARU ČR prostřednictvím svých autorizovaných míst nyní nabízí podmínky pro navazující záruku na další 2 roky, čili **záruku na 5 let!** A to si ještě na další 2 roky můžete za výhodných podmínek záruku dokoupit, čili máte až 7 roků garance! Vloni jsme si s oprávněným zadostiučiněním připomínali, že už 20 let na trhu v ČR působí dva významní dealeri Subaru, Emil Frey a brněnský C&K, letos oslaví dvacet let existence oficiální dovozce, firma Subaru ČR a další z prodejců, MIJA Autocentrum z Brna. Je to důvod k hrdosti, protože dokládá, že veřejnost oceňuje naši strategii nepreferovat krátkodobý vlastní prospěch, ale byznys z principu vytvářet zodpovědně vůči našim klientům, fanouškům a majitelům „šestihvězdičkových“ vozů, které společně milujeme už víc než dvě dekády.

Vstupujeme tedy do třetí, samozřejmě s odhodláním dál posilovat v tuzemsku pozice naší značky a přesvědčit co nejvíc motoristů, jak úžasnou porci jedinečné radosti z jízdy jim mohou poskytnout právě vozy Subaru, zúročující dlouhá desetiletí zkušeností s výrobou automobilů, vždy od uvedení prvního sériového **modelu 360** uplynulo už 55 let!

Třetí dekádu zahajuje i Subaru magazín, neboť spočteme-li čísla, která dosud vyšla a pomíneme-li speciál Subaru Supercars, dostaneme se přesně k okrouhlé dvacítky. Číslo 21 nabízíme v novém formátu i grafickém „stříhu“ a se čtyřmi stránkami navíc. Chceme věřit, že se vám „facelift“ našeho časopisu bude zamlouvat. Potěší nás, když se s námi o své dojmy podělíte.

O dalších rubrikách dnešního čísla už jen krátce: věnujeme se úspěchům našich vozů v tuzemských i zahraničních soutěžích, s členy fanklubu značky se podíváme na jejich tradiční sraz, ale i do Pobaltí a v rubrice Země původu se blíže seznámíme s tradicí japonského tetování.

Ve chvíli, kdy se chystám uzavřít tento editorial, zažívám stejně jako většina z vás úlevnou radost z faktu, že jaro konečně přemohlo tu letos tak předlouhou zimu. A posiluje to mé přesvědčení, že když pracujeme poctivě, musí se to přece vrátit. I dlouhá recese jistě jednou skončí, ekonomika poposkočí, a všichni se z toho budeme společně radovat.

S poděkováním za důvěru vám radost z jara, léta a vozů Subaru, které jsou skvělé za každého počasí, přeje

váš **Petr Neuman**  
ředitel Subaru ČR

**5 let**  
prodloužená  
záruka

**Naší strategií  
je byznys  
z principu  
vytvářet  
zodpovědně  
vůči našim  
klientům**



**55**  
SUBARU 55 YEARS



**10 Další meta**  
Impozantní nástup Forestra 4. generace dokumentujeme v rozsáhlé prezentaci, stejně jako výsledky náročného jízdního testu



**8 Budoucnost s filozofií**  
Subaru na autosalonu v Ženevě představilo své designérské i technologické vize



**05 Opus o dobytí Země**  
Čtyřčlenný japonský tým testuje kvality nového Forestra na 60 000 mil dlouhé cestě kolem světa

**24 Fascinace**  
Renovace jedinečného sportovního modelu XT z roku 1985

**30 Den D**  
První majitel BRZ v Čechách otevřeně komentuje své nadšené sžívání s novým vozem

**34 Technika v pohybu**  
Nekonečné možnosti převodovky Lineartronic



**26 OdbRzděte se!**  
Dva tisíce kilometrů testu modelu BRZ ve všedních i extrémních podmínkách



**18 Dlouhá zima na plný plyn**

**20 Bamako 2013: Bez konkurence!**  
Vozy Subaru uspěly na ledu i v poušti

**38 Subaru woman**  
K životnímu stylu spolujatelky módní značky K. Král patří i Outback s nejvýkonnějším motorem

**40 Forestrem do Estonska**  
Manželský pár subaristů referuje o svých cestách Pobaltím

**50 Země původu**  
Představujeme tradiční japonské tetování Wabori

**53 Subaru fanclub**  
Sraz v arktických podmínkách

[www.facebook.com/subaru.cze](http://www.facebook.com/subaru.cze)





Dlažba malostranských uliček byla jedním z velkých zážitků expedice v ČR

PŘIPRAVIL: /OŠ/, FOTO: FORESTER LIVE

Po lednových australských vedrech si v únoru posádka užila arktickou zimu v Norsku

# Opus o dobytí země

## FORESTER LIVE

### FORESTER LIVE – POSÁDKA

#### Koya Nitta (58) šéf expedice

Mimo jiné několikanásobný účastník rallye Paříž–Dakar



#### Morio Fukui (51) řidič

Začínal jako automobilový závodník, v současné době působí jako testovací jezdec



#### Shuji Suzuki (52) fotograf a režisér

Vyrábí videozáznamy pro automobilový průmysl a motoristické časopisy. Dřív sám úspěšně v autech soutěžil



#### Akihiko Ouchi (57) motoristický novinář

Pracoval jako redaktor automobilového časopisu, nyní je motoristickým novinářem na volné noze



Tommi Mäkinen si s uznáním prohlíží Subaru boxer DIT

Tak zní podtitul expedice kolem světa, na kterou se v novém Foresteru na podzim loňského roku vydala čtyřčlenná japonská posádka. I když všem jejím členům na narozeninových dortech svítí už víc než padesát svíček, dobrodružství je pořád láká. A tak se rozhodli prověřit odolnost vlastní i schopnosti skvělého subaráckého SUV porcí 60 000 mil na cestách 5 kontinentů.

Odstartovali 13. 11. a za dva měsíce ujeli po australských cestách i necestách 21 048 km. 13. ledna se začali plavit do Norska, kde se od 29. 1. 2013 potýkali s opravdu arktickými podmínkami. Pak měli v itineráři Dánsko, Německo, Belgie, Francii, Velkou Británii, znovu Francii, Španělsko, Portugalsko, ještě znovu Španělsko i Francii. A to proto, že je jako speciální host expedice povozil po trase legendární erzyty Col de Turini čtyřnásobný vítěz Rallye Monte Carlo Tommi Mäkinen. Naposledy tu vyhrál v roce 2002 jubilejní 70. ročník slavného závodu za volantem Subaru Impreza WRC 2001.

Po zastávkách v Itálii a Rakousku zavítala karavana Forester live na jeden den (16. března) i do ČR. Na tachometru měli právě 34 404 km. Do cestovního deníku nezapomněli zaznamenat překvapení ze stavu povrchu našich cest. Pak pokračovali přes Německo a Francii do Holandska. Do konce dubna ujeli 42 584 km. Teď se lodí plaví do Afriky, kde mají v plánu najet 14 500 km. A nakonec je čeká Amerika – 23 000 km po severní části kontinentu a 5 500 km po jižní.

Forester čtvrté generace s houževnatostí sobě vlastní zvládá nástrahy různorodých a často nekvalitních cest i extrémních klimatických podmínek. Posádka si jmenovitě chválila X-MODE, který se velice osvědčil na strmých svazích nerovných a nezapevněných cest. Nadšení, s nímž účastníci popisují své zážitky z putování ve Foresteru kolem světa nenese ani stín marketingových klišé. Přináší na konkrétních zážitcích živá svědectví o kvalitách vozu a souznění posádky s ním.



## Pět hvězd – samozřejmě!

Nový FORESTER (Subaru Forester 2.0i L, s levostranným řízením, ve specifikaci pro evropské trhy) získal nejvyšší pětihvězdičkové ohodnocení v bezpečnostních testech Euro NCAP v rámci testování celkové bezpečnosti. Vůz byl posuzován na základě nejnovějších platných požadavků organizace Euro NCAP. Ta totiž zavedla v roce 2009 komplexnější a přísnější způsob testování, který hodnotí „ochranu dospělých cestujících“, „ochranu dětských pasažérů“, „ochranu chodců“ a „bezpečnostní asistenční systémy“. Forester čtvrté generace dosáhl dobrých výsledků ve všech čtyřech oblastech. V nárazovém testu do boční bariéry získal maximální možné bodové ohodnocení za ochranu všech tělesných partií. Při kolizi předním nárazníkem pak obdržel maximální známku za ochranu nohou chodců. Subaru opět zdokonalilo svoji jedinečnou rámovou karoserii s prstencovými výtuzemi, čímž došlo k optimalizaci přenosu nárazové energie. Využití vysokopevnostní oceli přineslo snížení hmotnosti a zvýšení bezpečnosti v případě nárazu ze všech směrů, a tedy i ke zvýšení ochrany cestujících.

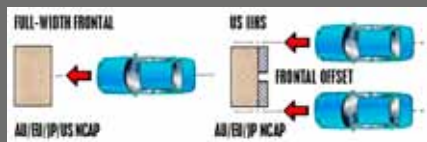
I nová generace Subaru Imprezy podobně uspěla v japonských nárazových testech a zís-

kala maximální pětihvězdičkové ohodnocení v rámci Japan New Car Assessment Program (JNCAP), obdobě evropského Euro NCAP. Pět hvězdiček si kromě Imprezy v Japonsku připsali i Forester a Legacy, přičemž všechny zmíněné vozy získaly i Grand Prix za excelentní úroveň bezpečnosti.

Nové Subaru BRZ zase dostalo nejvyšší možný rating v amerických nárazových testech.

S nejvyšším hodnocením uspělo při čelním i bočním nárazu, ochraně posádky při převrácení vozu i při nárazu do zadní části automobilu.

Subaru tak zůstává jediným automobilovým výrobcem, který získal ocenění 2012 IIHS TOP SAFETY PICK pro všechny svoje modely. Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), v USA realizuje crash-testy podobně jako Euro NCAP v Evropě, avšak s ještě vyšší náročností.



Schématické znázornění odlišnosti metodiky nárazových testů na různých kontinentech

## Domácí ocenění pro BRZ

I v Japonsku se samozřejmě vyhlašuje Auto roku, soutěž má však trochu jiné uspořádání než u nás. Porota složená z automobilových odborníků a novinářů hodnotila všechny vozy, uvedené na japonský trh od 1. listopadu 2011 do 30. listopadu 2012. BRZ získal zvláštní cenu jako automobil, který v daném období nejvíc ovlivnil motoristickou veřejnost. Potvrdily se tak zprávy, že BRZ byl na domácím trhu přijat mimořádně vřele. ■

## Skvělé vysvědčení od ADAC

Německý autoklub ADAC hodnotil 33 nejvýznamnějších značek na trhu. Subaru je v Německu značkou s nejvyšší spokojeností zákazníků dle výsledků průzkumu AutoMarxX 2012, který hodnotil pověst značky, tržní sílu, spokojenost zákazníků, kvalitu i bezpečnost vozů a jejich šetrnost k životnímu prostředí.

Subaru jasně zvítězilo v hodnocení kvality servisu s průměrnou známkou 1,23 podle školního hodnocení. V kategorii Spokojenost zákazníků, kde ADAC hodnotil auta prostřednictvím pohovorů s 20 000 řidiči, Subaru taktéž jednoznačně získalo první místo, když obdrželo 80,41 bodu ze 100 možných. Výbornou zprávou pro majitele vozů Subaru je zásadní vzestup zůstatkových hodnot jejich aut. Kdyby je dnes chtěli prodat jako ojetá, získají víc. Subaru se posunulo o 5 míst, z loňského dvanáctého na sedmé, je tedy značkou se sedmou nejvyšší zůstatkovou hodnotou vozů na německém trhu!

Subaru si podstatně polepšilo i v hodnocení ekonomiky provozu, kde se rovněž posunulo z dvanáctého na páté místo. ADAC přitom nevycházel z pocitů zpovídaných lidí, ale z výsledků svých vlastních přísných testů. ■



## Vítězí Žralok Subaru

Na soutěži Design Challenge Autosalónu 2012 v Los Angeles vyhrálo Subaru se svým konceptem vozidla SHARC (Subaru Highway Automated Response Concept).

V každém z uplynulých devíti ročníků soutěže bylo pro klání vypsané jiné specifické téma. Pro rok 2012 znělo zadání Dálniční hlídkové vozidlo pro rok 2025. Jako svůj návrh vozidla, schopného razantně prosazovat zákon v dynamicky proměnlivém prostředí roku 2025, Subaru přihlásilo koncept SHARC (zkratka je i slovní hříčkou, protože shark = angl. žralok). Koncept, pracující s hypotézou hlídkové služby na vnitroostrovní dálnici Paradi-

se Highway na Havaji, slavil úspěch už koncem roku 2012, když se dostal do úzké nominace šesti finalistů. A vůz, vytvořený týmem Subaru Global Design nakonec soutěž i vyhrál.

SHARC vyhovuje přísným havajským normám pro ochranu životního prostředí UltraGreen, protože využívá obnovitelné zdroje energie a respektuje i trendy na razantní snižování nákladů na dálniční hlídkování. ■



Koncept Viziv odhalil prezident Fuji heavy industries a podhalil tím designovou i technologickou budoucnost Subaru

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF (ŽENEVA), FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

# Budoucnost s filozofií

*Velký význam přikládá Subaru automobilovým přehlídkám světové úrovně. Jedním z absolutně nejvýznamnějších autosalonů je každoročně ten ženevský, vždyť letos se zde od 7. března pod září reflektorů celých deset dnů vyhřívalo více než 180 světových, evropských či švýcarských premiér, aby si je v jednotlivých expozicích téměř 220 vystavovatelů mohlo prohlédnout nejen několik desítek tisíc návštěvníků, ale i šest tisíc zástupců médií dva dny před otevřením. Město na březích stejnojmenného jezera má pak mezi světovými autosalony punc jedinečnosti, a to zejména díky pověstné švýcarské neutralitě, neboť kromě několika z hlediska světové produkce marginálních kusových značek nemá ve Švýcarské konfederaci žádná automobilka sídlo ani výrobní závod. Pro Subaru – a také společnost Emil Frey – má ale Švýcarsko zvláštní význam. Historie japonské značky má na tomto trhu nejen jeden z nejdelších kořínků mimo zemi původu: od roku 1979 se zde prodalo již více než 300 000 vozů se šesti hvězdami.*

Pro letošní již 83. ročník pořadatelé opět navýšili už beztak úctyhodné parametry výstavní plochy, která činila 90 000 m<sup>2</sup>, a někteří vystavovatelé byli nuceni opustit svá tradiční místa. V duchu lpění na tradicích značky si však Subaru podrželo jednu z nejlépe umístěných výstavních prostor a novináři ani návštěvníci tak neměli problém najít si k celé modelové paletě Subaru cestu.

## JISTOTA A INOVACE

Poněkud parafrázované heslo „Jistota v pohybu“ – to bylo hlavní poselství projevu Jasujuki Jošinagy, předsedy představenstva a výkonného ředitele společnosti Fuji heavy industries, výrobce vozů Subaru. Už samotná přítomnost pana Jošinagy ukázala, jaký význam přikládá značka Subaru evropskému trhu. Lodivod celého koncernu, jak se nejvyššímu představiteli FHI občas přezdívá, ve svém projevu zdůraznil, že heslo „jistota v pohybu“ musí vycházet z neustálého zdokonalování technologických pilířů značky Subaru – tedy motoru s protiběžnými písty, symetrického pohonu všech kol a chystaného rozšíření unikátního asistenčního modulu Eye sight, kterým by v budoucnu měly být vybaveny všechny vozy značky. Pan Jasujuki Jošinaga dále hovořil o tom, že výrobce si velmi cení loajality zákazníků, která je vyšší než u jiných značek, a připustil, že to je pro Subaru zároveň velký závazek – Subaru musí každého zákazníka překvapit a nejen splnit jeho očekávání, ale zkoušet je neustále překonávat.

## VIZIV HVĚZDOU EXPOZICE

To se samozřejmě nemůže povést bez neustálého vývoje nových technologických řešení a nových modelů. Již jsme si zvykli, že Subaru není značkou, která by každý rok představovala novinku. Na druhou stranou každá premiéra ukazuje, jak pečlivě Subaru



Subaru si velmi cení loajalitu zákazníků, která je vyšší než u jiných značek



Useknutý volant pro lepší nastupování a střízlivé linie dávají vyniknout jedinečnosti designu

na nových modelech pracuje, což letos prezentovala na zcela nové generaci Foresteru. Nebylo by to ale Subaru, kdyby nepřišlo také s nějakým zajímavým konceptem. Hvězdou stánku byl totiž VIZIV, z něhož plachtu při zahájení strhl právě „náčelník“ Fuji Heavy Industries, pan Jošinaga. Tento koncept ukazuje zejména designovou budoucnost značky, technologie jeho hybridního pohonu pak naznačují, že se u Subaru máme skutečně na co těšit.

#### PLUG-IN DIESEL HYBRID

Subaru se totiž jako jedna z mála značek rozhodla pro kombinaci vznětového motoru (boxer diesel) a elektromotorů. O pohon přední nápravy se stará konvenční diesel ve spojení s bezestupňovou převodovkou CVT, zadní kola pak mají na starosti dva elektromotory, každý pro jedno kolo. Kromě velké výhody úspory místa pro zadní diferenciál a kardanovou hřídel, která se příznivě projevuje na vnitřním prostoru pro cestující vzadu a hlubší podlaze zavazadelníku, se zlepšují jízdní vlastnosti a rychlost průjezdu zatáčkou. Ojedinelé řešení totiž spočívá v tom, že elektronika vyhodnocuje potřebu většího kroutícího momentu na zadní nápravě, a jednotlivé elektromotory tak pomohou zadním kolům dle potřeby „přidat“. Jak je vidět, bezpečnost a radost z jízdy tak budou mít u Subaru místo i ve vzdálenější budoucnosti!



Vzhůru výklopné dveře a absence B sloupku dávají konceptu VIZIV sportovní šmrnc



Na stánku Subaru nemohla chybět ani maketa nového Forestera, dokumentující použité technologie



Subaru BRZ se v prestižní anketě Evropské auto roku 2013 (vyhlášeno v Ženevě) umístilo na celkovém druhém místě



Běžné verze sází svým designem na robustní eleganci



# Nový Subaru Forester

## Další meta

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

*Nový Forester je zde a svými úspěchy chce navázat na své předchůdce. Hodlá si udržet pozici nejúspěšnější modelové řady své značky, prodávané v Evropě. Jak je vidět, předpoklady k tomu určitě má.*

Když jsem asi před půl rokem jel naposled s dnes již předchozí generací modelu Forester, v duchu jsem si říkal, jestli to Subaru s příchodem nové generace neuspěchalo. Byla to dvoulitrová atmosférická verze, která fungovala naprosto skvěle, a jen velmi těžko se na ní hledaly z jízdního pohledu chyby. Pak ale Subaru ukázalo nový Forester a mně bylo okamžitě jasné, kde byla slabší místa předchozího modelu.

Forester číslo čtyři neudělal v oblasti vnějších rozměrů tak velký krok, jako tomu bylo minule při přechodu z kompaktního zvýšeného hatchbacku první a druhé generace

Značka se souhvězdím plejád ve znaku neustále hledá nové možnosti, jak zlepšit vlastnosti svých vozů



Modely 2.0XT a 2.0D Sport se vyznačují dravějším výrazem

na plnohodnotné SUV, nicméně okamžitě je jasné, že japonská automobilka tento typ chtěla posunout o stupeň výše. Tento posun je logickým krokem, kterým si Subaru vytvořilo prostor pro loni představený typ XV, jenž lze alespoň částečně považovat právě za náhradu první a druhé generace modelu Forester.

Vzhled novinky se na první pohled drží osvědčeného stylu s ostrými hranami. Podrobnější zkoumání však ukazuje, že Subaru se hodně zaměřilo na aerodynamiku. Stačí se podívat na profil vozu s více sklopeným čelním sklem, které je ve spodní části posunutě mnohem více dopředu, než tomu bylo dříve. Z kapoty taktéž zmizela u přeplňovaných verzí typická násoska, přivádějící chladicí vzduch k mezichladiči umístěným nad motorem. Tuto funkci převzala kapota, která má na své spodní části kanál vedoucí vzduch k mezi-

chladiči od masky chladiče. Nejen z pohledu aerodynamiky jsou přínosem také nízko protažené spodní lemy dveří, které překrývají prahy. Kromě optimalizace proudění vzduchu zajišťují, že po jízdě v terénu si při vystupování neušpiníte kalhoty od nánosů bahna na prazích. Výsledkem všech úprav, včetně zakrytování spodní části vozu, je snížení koeficientu čelního odporu vzduchu na  $c_x = 0,33$ .

#### DO SEDLA

O posunu čelního okna směrem dopředu jsme se již zmínili, okamžitě si tuto změnu uvědomíte jak při nastupování, tak při pobytu na předních sedadlech. Máte totiž pocit mnohem většího prostoru a především vzdušnosti, než tomu bylo dříve. Rozměry interiéru se zvětšily v řádech centimetrů, což jistě samo o sobě k tomuto vjemu přispívá, avšak hlavním dů-

vodem nové atmosféry je právě více místa před vámi, které vytváří iluzi, že řídíte mnohem větší vůz. Stejný důsledek mají také příkladně tenké sloupky karoserie, zajišťující vynikající výhled všemi směry.

Na skvěle tvarovaných a vysoko umístěných sedadlech najdete ideální polohu velmi snadno. Přístrojová deska a středový tunel jsou navrženy v typickém stylu Subaru a sází na přehlednost a funkčnost. V závislosti na výbavě může být uprostřed středového panelu umístěn barevný multifunkční displej, který může zobrazovat třeba informace o pohonu všech kol nebo o aktuální spotřebě paliva.



Přední sloupek je posunutý vpřed. Nastupování je proto snazší



Elektricky ovládané páté výklopné dveře



Samozřejmě je šest airbagů plus jeden kolenní

I přesto, že délka nového Foresteru narostla pouze o 35 mm, takže je zachována potřebná obratnost, podařilo se různými změnami prodloužit vnitřní prostor o 95 mm. To se samozřejmě projevuje jak na zadních sedadlech, tak v zavazadlovém prostoru. Ve druhé řadě sedadel, která je umístěna o několik centimetrů výše, než dříve, došlo ke zvětšení prostoru pro kolena dokonce o 12 cm.

Pro univerzální automobily segmentu SUV je nesmírně důležitým parametrem velikost zavazadlového prostoru. V tomto případě nový Forester svého předchůdce překonává o 55 l – celkový objem činí 505 l. Mírně se zvětšil nakládací otvor a hlavně, pro zvětšení uživatelského komfortu je možné objednat elektrický pohon zadních výklopných dveří. Ty lze ovládat buď na nich klasicky umístěným spínačem nebo pomocí tlačítka v interiéru, případně na dálkovém ovládaní. Pro zajištění bezpečnosti lze samozřejmě do paměti uložit úroveň, do níž se mají páté dveře otevřít.

#### VŠESTRANNÝ PODVOZEK

Čtvrtá generace Foresteru dostala zbrusu novou karoserii, která je ještě tužší, než dříve.

Právě stabilní základ má vliv na mnoho často zdánlivě zcela protichůdných vlastností. Tužší konstrukce eliminuje vznik vibrací, což je přínos pro komfort jízdy. O stabilnější základ se účinněji opře podvozek, který lze přesněji naladit podle potřeby – lepší jízdní vlastnosti jsou logickým důsledkem. O schopnosti účinněji odolat různým typům nárazu v kritických situacích asi není potřeba nijak polemizovat.

Do robustního základu Subaru implementovalo svůj typický symetricky uspořádaný pohon všech kol, jehož nedílnou součástí jsou i ploché motory typu Boxer. Ve srovnání s předchozí generací došlo k tužšímu naladění podvozku, včetně použití tlustších stabilizátorů, ale i aplikaci tužších pomocných rámců náprav. Tím se účinně omezilo naklání karoserie a automobil ještě lépe maskuje svoji nadstandardní světlou výšku, která činí v daném segmentu zcela výjimečných 22 cm. Stejně jako v případě modelu XV, i zde jsou použité speciální tlumiče s pečlivě navrženou charakteristikou a integrovanými vratnými pružinami.

Výsledkem provedených změn jsou jízdní vlastnosti, které opět dokáží zaujmout svojí stabilitou, přirozeností a schopností bezpečného průjezdu zatáček i za velmi vysokých rychlostí. Nový Forester rychleji reaguje na pohyby volantu a jeho projev je celkově tužší, než tomu bylo dříve. S určitou nadsázkou lze v tomto ohledu říci, že se více přiblížil své první a druhé generaci. Zasloučení jistě ví, o čem je řeč...

#### TERÉNNÍ MOŽNOSTI

Forester vždy dokázal zaujmout svými terénními schopnostmi. V tomto specifickém prostředí, které se při konstrukci moderních vozů SUV stále méně bere v potaz, nový Forester exceluje. Základem je samozřejmě jeho světlá výška, která je zárukou vysokých hodnot nájezdových úhlů, stejně tak jako úhlu přechodu.

Přirozeným předpokladem pro jízdu v terénu je účinný pohon všech kol, ale to byla vždy parádní disciplína Subaru, takže v tomto ohledu opravdu bylo na čem stavět. Podle typu

#### SPECIFIKACE

Typ	Zdvih. objem cm <sup>3</sup>	Výkon kW (k) min <sup>-1</sup>	Točivý moment N.m min <sup>-1</sup>	Převodovka	Pohot. hmotnost kg	Zrychlení 0–100 km/h sec.	Nejv. rychlost km/h	Komb. spotřeba paliva l/100 km	Emise CO <sub>2</sub> g/km
Forester 2.0i	1995	110 (150)/6200	198/4200	6 st. man./ Lineartronic	1488	10,6/11,8	190/192	6,9/6,5	160/150
Forester 2.0 XT	1998	177 (240)/5600	350/2400–3600	Lineartronic	1613	7,5	221	8,5	197
Forester 2.0D	1998	108 (147)/3600	350/1600–2400	6 st. man.	1540	10,2	190	5,7	150

převodovky jsou k dispozici dva typy rozdělování točivého momentu mezi nápravy systému Symmetrical AWD. U manuálních převodovek je standardem samosvorný mezinápravový diferenciál, převodovka Lineartronic pracuje s elektronicky řízenou lamelovou spojkou, která umožňuje elektronicky řízené rozdělení síly motoru podle aktuální jízdní situace.

Značka se souhvězdím plejád ve znaku však neustále hledá nové možnosti, jak zlepšit vlastnosti svých vozů. Díky tomu vyvinula pro model Forester nový režim označovaný X Mode. Ten využívá vzájemné propojení různých systémů automobilu a dokáže po své aktivaci jejich činnost optimalizovat pro použití v terénu. Dochází k ovlivnění charakteristiky plynového pedálu, a tím projevu motoru, k upravení strategie řazení bezestupňové převodovky Lineartronic, pohonu všech kol a samozřejmě i stabilizačního systému VDC. Výsledkem je více trakce i v extrémních situacích, stejně tak jako lepší kontrola nad chováním vozu.

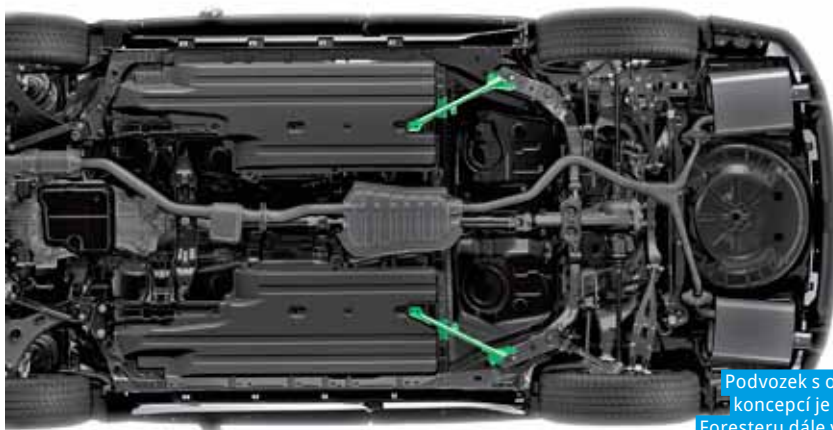
Subaru vyvinulo vlastní testy pro zkoušení schopností pohonu všech kol. Jedním z nich je i zkouška rozjezdu, kdy jsou protilehlá kola umístěna na volně se otáčející válce simulující nulovou přilnavost. Po zapnutí režimu X Mode se Forester z této „pasti“ dostane o třetinu rychleji, než standardně. Není žádným tajemstvím, že konkurentům tento úkol trvá i třikrát tak dlouho, někteří se dokonce nerozjedou vůbec.

Součástí režimu X Mode, který je k dispozici pro lépe vybavené verze atmosférického motoru 2.0i a přepíňovaný typ 2.0XT, je funkce kontrolovaného sjíždění příkrých svahů HDC. Ta přijde vhod zejména na kluzkých površích, protože pomocí brzdové soustavy a stabilizačního systému udržuje i v extrémních situacích stabilní, nízkou rychlost sjíždění, při níž může řidič automobil bezpečně řídit. Systém HDC funguje jak pro jízdu vpřed, tak při couvání.

#### NÁVRAT TURBA

Ani v předchozí generaci Foresteru nechyběl v nabídce přepíňovaný motor. Silný zážehový motor, který tomuto modelu udělal na mnoha trzích jméno, v něm ale v posledních letech chyběl. Nový Forester však hlásí návrat přepíňovaného zážehového motoru – v modelu 2.0XT. Více se o něm dočtete v samostatném minireportu na následujících stránkách. Zatím se spokojte s informací, že má výkon 177 kW (240 k) a je spojen výhradně s bezestupňovou převodovkou Lineartronic.

O největší počet zákazníků se bezpochyby podělí jiné dvoulitrové Boxery – 2.0i a 2.0D, které jsou známé i z předchozí generace.



Podvozek s ověřenou koncepcí je v novém Foresteru dále vyztužen

#### SROVNÁNÍ ROZMĚRŮ ČTYŘ GENERACÍ

	Rozvor	Délka × šířka × výška	Zavazadlový prostor
<b>Forester (typ SF; 1997–2002)</b>	2525 mm	4460 × 1735 × 1595 mm	406 l
<b>Forester (typ SG; 2002–2008)</b>	2525 mm	4485 × 1735 × 1590 mm	387 l
<b>Forester (typ SH; 2008–2012)</b>	2615 mm	4560 × 1780 × 1700 mm	450 l
<b>Forester (typ SJ; od 2012)</b>	2640 mm	4595 × 1795 × 1735 mm	505 l

Atmosférický zážehový motor byl pro použití v novém Foresteru dále zdokonalen, takže došlo ke snížení jeho spotřeby. Nová verze motoru z řady FB vykazuje kombinovanou spotřebu jen 6,9 l/100 km, což je jistě dáno i standardní přítomností funkce start-stop nebo systému aktivního řízení alternátoru, který dobíjí baterii vozu převážně v situacích, kdy není motor v tahu. Tím se energie pro zásobování palubních systémů získává téměř „zdarma“ a neodčerpává výkon motoru. Motor 2.0i se dodává buď s šestistupňovou manuální převodovkou, nebo s bezestupňovým ústrojím Lineartronic (důkladněji o něm píšeme v rubrice Technika v praxi na str. 34–35).

Vznětový motor EE20 přechází z předchozí generace téměř beze změn a je zaměřen zejména pro použití, kdy automobil překonává velké kilometrové nájezdy. V těchto situacích totiž vynikne jeho příkladně nízká spotřeba paliva, která v kombinovaném režimu činí 5,7 l/100 km. Standardem je u vznětového motoru s výkonem 108 kW (147 k) šestistupňová manuální převodovka.

Nová generace Subaru Forester je ve srovnání se svým předchůdcem značným posunem vpřed. To platí snad pro všechny oblasti včetně komfortu, bezpečnosti, hospodárnosti, ale také jízdního projevu. Je až s podivem, jak lze tyto vlastnosti dále zdokonalovat, když už i předchozí generace patřila až do konce svého výrobního cyklu k tomu nejlepšímu, co bylo možné v daném segmentu nalézt.

Nová generace ale hlavně přichází s něčím, co té předchozí chybělo... ..prosím, otočte list.

#### Nový Forester je promyšlený do nejmenších detailů



Jedním z ovládacích center vozu je také volant s řadičím páčkami



Za předními sedadly lze odvézt až 1592 l nákladu

Na silnici si přepřínovaný benzinový Forester poradil s kdejakým „nízkým“ pseudosportovním vozem



# Turbo je zpátky!

## Forester 2.0XT

*Spojení automobilu SUV a silného přepřínovaného zážehového motoru se může zdát poněkud iracionální. Jakmile ho ale okusíte, vězte, že racionální důvody k volbě právě téhle verze se vám budou hledat docela snadno.*

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

Nový dvoulitrový turbomotor se nejdříve v Japonsku představil v modelech Legacy a Outback. S příchodem nového Foresteru se objevil i pod jeho kapotou. Jaké to ale bylo překvapení, když Subaru oznámilo, že nyní s touto jednotkou opět počítá také pro evrop-

ské trhy. Automobil dostal, dnes již můžeme říci tradiční, označení 2.0XT.

A sluší mu náramně, stejně, jako dravější maska chladiče a přední nárazník s vertikálními šterbinami po stranách. Turbo Forester na 18palcových kolech vypadá vskutku k světu. Důležité ale také je, že jízda s ním je skvělým zážitkem. Pozornost na sebe samozřejmě strhává přepřínovaný motor s přímým vstřikováním. Jeho výkon 177 kW (240 k) a zejména točivý moment 350 N.m, dosahovaný v rozpětí 2400 až 3600 min<sup>-1</sup>, dokáží zaujmout. Motor má příjemně jemný projev, přepřínování se projevuje ve vítané formě – zátahem začínajícím již pod pásmem středních otáček. Přitom je ale cítit chuť motoru po otáčkách, která u přepřínovaných motorů nebývá obvyklá. Jistě není bez zajímavosti, že dvoulitr je postaven na základě čtvercového čtyřválce použitého v modelu

BRZ. Je to další evoluční verze aktuální generace Boxerů s označením FB.

Motor je standardně spojený s bezestupňovou převodovkou Lineartronic, která jeho sílu dále posílá přes elektronicky řízenou spojku ke všem kolům. Nad motorem a převodovkou neustále bdí elektronika, která díky systému SI Drive řidiči dovoluje, aby zvolil jedno ze tří nastavení. Standardem je režim „Intelligent“, který se snaží dosáhnout nízké spotřeby paliva a přitom podle rychlosti sešlapování plynového pedálu poskytnout i potřebnou sílu. Prioritou je ale spíše plynulý a co možná nejjemnější projev. Při jízdě je příjemné, že během akcelerace již převodovka neudržuje konstantní otáčky motoru, jako tomu bylo dříve, což způsobovalo ne zcela přirozený projev celého ústrojí. Nyní se spolu se zvyšující rychlostí jízdy postupně zvyšují i otáčky motoru.

Situace se poněkud změní po stisknutí tlačítka „S“, umístěného na pravém paprsku volantu. V ten okamžik se nastaví sportovnější režim s rychlejšími reakcemi motoru i převodovky. Samozřejmostí je používání vyšších otáček. V režimu manuálního řazení má řidič k dispozici šest přednastavených převodových poměrů, které se řadí pomocí páček na volantu.

Kdybychom měli standardní atmosférický dvoulitr ve verzi Comfort nebo Executive, byl by rejstřík vyčerpán, vrcholný model 2.0XT však nabízí ještě nastavení „S#“ – v řeči Subaru Sharp Sport. V tomto nastavení motor ještě více ožije a svým projevem dokonce začne v některých ohledech připomínat původní, poněkud neotesané, turbomotory z doby před deseti a více roky. Reakce na pohyby plynu citelně přirostí a jsou mohutnější, dokonce se zdá, že se motor lépe rozezná. S tím se změní i chování převodovky, která rázem nabídne v manuálním režimu hned osm rychlostí. Jednotlivé převody od sebe odděluje přibližně 500 otáček a řazení doprovází jemné, ale přitom působivé škubnutí.

V tomto nastavení máte pocit, že se z jinak kultivovaného Foresteru XT stalo zvíře, které má touhu za dravých zvuků drát se vpřed. Člověk za volantem tohoto stroje snadno zapomene na slušné vychování a jaksi přirozeně začne cestovat vyššími rychlostmi, než by se zdálo vhodné. Turbo Forester si to ale nechává s chutí líbit. Jeho vyztužený podvozek s tvrdšími pružinami a jemněji pracujícími tlumiči zajišťuje tu správnou kontrolu nad pohyby karoserie ve všech situacích, ať už se jedná o dobrzdování při nájezdu do zatáčky nebo při akceleraci z ní. Je přitom takřka lhostejné, zda se pohybujete na hladkém asfaltu nebo na hrboлатé silničce třetí třídy. Občas se zdá, že si tuží podvozek s neduhy vozovek



Elektronicky řízený pohon všech kol nabízí to stejné jako stálý systém, navíc však dokáže lépe využít aktuálně dostupný grip

při rychlé jízdě pomáhá nějakou zvláštní silou, protože často máte pocit, jako byste se snad nad povrchem silnice vznášeli na létajícím koberci. Dobře, teď trochu nadsazují, ale to jen díky tomu, že jsem tuhle schopnost auta sám jen stěží chápal.

Forester 2.0XT samozřejmě není bestiální WRX STI, je to ale auto, které je skvěle naladěné ke svému účelu. Více koní snad ani není potřeba. Nejrychlejší aktuální Forester má sportovnější jízdní projev, než tomu bylo kdykoliv předtím. Je to současně celkově univerzálnější automobil, který kromě podmanivého jízdního projevu poskytuje i značnou dávku pohodlí a bezstarostnosti.



**Člověk za volantem tohoto stroje snadno začne cestovat vyššími rychlostmi, než by se zdálo vhodné**



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: DANIEL FESSL, TIBOR SZABOSI A ARCHIV

# V rally září Béreš, Kremer i Aigner

*V zimních měsících většinou okruhové vozy tak trochu pauzují a navrch v automobilovém sportu mívají soutěže, tedy rally. Nejinak tomu bylo i tentokrát, kdy se opět ukázalo, že Subaru Impreza WRX STI (či jak se dnes zkráceně označují – Subaru WRX STI) jsou vozy nesmrtelné a šňůra jejich úspěchů je stále delší a delší.*



Andreas Aigner



Armin Kremer



K. Sasaki – T. Yamano

## VELKÉ COMEBACKY KREMER, AIGNERA I BÉREŠE

Trochu nečekaný byl v roce 2011 návrat bývalého německého šampióna na soutěžní tratě. Bývalý trojnásobný německý mistr v poslední době působil spíše jako expert pro rally na stanici Eurosport a jeho kvalitní výsledky už byly považovány jen za součást soutěžácké historie. Rychle se ale ukázalo, že návrat byl krok správným směrem. Už na Argentinské rally 2012 (zařazené do mistrovství světa) dokázal v konkurenci mnohem mladších jezdců dokonce vyhrát mezi produkčními vozy rychlostní zkoušku. Poté v listopadu na Kypru obsadil na definitivně závěrečné soutěži seriálu IRC sedmou příčku absolutního pořadí (tamtéž dojezdili Toshi Arai a Jarkko Nikara s vozy Subaru Impreza R4 na třetí a čtvrté pozici), ve třídě 3 byl dokonce druhý. V sezóně 2013 pak Armin Kremer naplno vstoupil do světového šampionátu a hned při jeho úvodním zastavení, při Rallye Monte Carlo, obsadil v rámci kategorie WRC2 skvělou druhou příčku (vyhrál třídu 3), když jeho Subaru zdolal pouze mladší krajan Wiegand s vozem Super 2000. V Mexiku pak o dva měsíce později i přes potíže s tlumiči dojel ve WRC2 čtvrtý.

Andreas Aigner je sice také německy mluvící, je ale oproti Arminu Kremerovi mnohem mladší a má na svém kontě už i titul světového šampióna mezi produkčními vozy z roku 2008. Společný s Kremerem má ale tento mladý Rakušan fakt, že v jednu chvíli to i přes dosažené úspěchy vypadalo s jeho kariérou trochu nahnuté a po vybojování světového titulu startoval spíše sporadicky. Sezóna 2012 pro něj nicméně znamenala návrat do velkého světa a s vozem Subaru Impreza R4 startoval hned na pěti soutěžích seriálu IRC. Nejlépe se mu dařilo ve Zlíně na Barum Rally, kde obsadil skvělou sedmou příčku celkového



## ARMIN KREMER

\*4. 12. 1968 Crivitz (býv. NDR)

Debut v soutěžích:

1990 (Trabant 601)

První start v MS:

Portugalsko 1995

Mistr Německa 1996, 1998, 1999

1. Rallye Šumava 1997

(Subaru Impreza 555)

1. Rallye Šumava 1998

(Subaru Impreza WRC)

Mistr Evropy 2001

Vítěz Asijsko-pacifického mistrovství 2003

2. v WRC2 Rallye Monte Carlo

2013 (Subaru Impreza WRX STI)

4. v WRC2 Rallye Mexiko 2013

(Subaru Impreza WRX STI)

pořadí, další skvělý výsledek zaznamenal na Kanárských ostrovech v březnu 2013. Na soutěži podal totiž výborný výkon a dojel v rámci zkvalitněného Mistrovství Evropy na čtvrté příčce, když se před ním umístily pouze vozy S2000.

Do vozu značky Subaru se vrátil i další Středoevropan. Talentovaný slovenský jezdec Jozef Béreš získal již v roce 2005 domácí titul s enkovou Imprezou, pak mu sice pár let trvalo, než se k značce plně hvězd navrátil, jeho obnovená premiéra byla ale velkolepá. Maďarskou Szilveszter Rallye na konci roku totiž suverénně vyhrál (před Tamásem Turim a jeho vozem Subaru Impreza WRC) a dařilo se mu i na prvním podniku maďarského a slovenského mistrovství roku 2013, tedy na Eger Rallye. Tam byl Béreš v barvách Subaru Komárno v rámci slovenského šampionátu třetí (za vozy WRC a S2000), v celkovém pořadí soutěže obsadil výbornou sedmou příčku těsně za Maďarem Krózserem, jedoucím se Subaru Impreza WRC.

Z dalších výsledků pilotů vozů Subaru v zimním období nemůžeme přehlédnout polského šampióna Kajetanowicze, jenž se svým mistrovským „R4“ obsadil na lednové rakouské Jänner Rallye výtečnou šestou příčku,





Až se v květnu sjedou fanoušci čtyřiačtyřicetihodinového závodu na Nürburgringu, jistě budou fandit i Subaru STI, které tu tradičně vítězí ve své třídě

pochválit tradičně musíme také Nora Anderse Grondala. Ten zaujal na Švédské rally v rámci světového šampionátu stříbrnou pozici v kategorii WRC2 (prohrál pouze se speciálem S2000), v rámci domácího šampionátu na zasněžené Rally Hadeland absolutně zvítězil před krajany Bieltvedtem a Okseterem (celá první trojice závodila s vozy Subaru Impreza). Další země rally zaslíbená je Finsko, a tak je předpoklad, že zatím málo známí Lehesaari, Asunmaa či Tahvanainen (kteří tam v poslední době vystrkují růžky) jsou právě ti, o kterých brzy uslyšíme i v mezinárodním měřítku. To na úspěchy irských pilotů vozů Subaru v domácím asfaltovém šampionátu už jsme si dávno zvykli, další vítězství Keitha Cronina s osm let starým „wéercéčkem“ v konkurenci mnoha novějších vozů za zaznamenání ale přesto stojí (mimořádně, na této tradiční Galway Rally obsadily letos vozy Subaru pět z prvních šesti příček). Subaru se tradičně daří i v Rusku (letos zejména v podání Uspenského a Tagirova, kteří pravidelně zaujímají medailové příčky v šampionátu), ale také třeba v Ugandě, kde úvodní soutěž letošního šampionátu (Mbarara Rally) vyhrál domácí Lwakataka se starším Subaru a téměř desetiminutovým náskokem.

### SUBARU BRZ MÍŘÍ K VÝŠINÁM

Po sezóně 2012, kdy premiérové starty přivedly krásné kupé Subaru BRZ v japonské okruhové sérii Super GT k několika umístěním v první desítce, využil tým zimní přestávky k dalšímu vývoji. Zlepšila se tuhost karosérie, změnil se motorový prostor a výsledek na sebe nenechal dlouho čekat. První závod seriálu byl na programu o prvním dubnovém víkendu v Okayamě. Subaru BRZ GT300 s posádkou Yamano–Sasaki zahajovalo závod dokonce z pole-position, vinou pomalu zahříváných pneumatik ale hned v úvodu medailové posty ztratilo a po výměně pilotů kleslo až na desátou pozici. Kota Sasaki se pak ale vypnul k skvělému výkonu a posunul se zpět až na pátou příčku. Tým tak mohl odjíždět spokojen a pln optimismu před dalšími závody, které se na „gétéčka“ chystají ve východní Asii. Okruhy se ale rozebíhají také v Evropě a s nimi se chystá tradiční start čtyřdveřového sedanu Subaru STI na květnovém čtyřiačtyřicetihodinovém závodu na Nürburgringu, kde v minulých letech vyhrál svou třídu.



Jozef Béreš mladší

# Dlouhá zima na plný plyn

Jak naznačil úvod letošní soutěžácké sezóny, pro značku Subaru bude domácí rallyová scéna velmi zajímavá. Vojtěch Štajf se představil v prvním závodě ve sprintrally dokonce se specifikací R4, kromě Imprez Subaru Czech rally teamu pak za volanty Subaru uvidíme v jednodenních i dvoudenních soutěžích i některé nové tváře. Vůz se šesti hvězdami se navíc poprvé objeví i v šampionátu historiků.



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK

Vojtěch Štajf/Petra Řiháková – Lotyšská rallye



Lumír Firla/Michal Večerka – Jänner rallye



Vojtěch Štajf/Franta Rajnoha – Rallye Šumava

Začátek třináctého roku nového tisíciletí zastihl české soutěžáky, vynávající barvy Subaru, ve stádiu transformací. Do plzeňského hatchbacku se chystal premiérově usednout mladý Martin Bůš, vůz po Emilu Trinerovi si pro sebe začal připravovat skvělý Severočech Josef Zimmermann, auto Václava Mulače čekalo na svezení Miloše Vágnera. Další rychlík Daniel Běhálek se naopak z tratí už v roce 2012 tak trochu vytratil. Novinkou českých soutěžních tratí v roce 2013 je také čerstvě seskládaný historický vůz Subaru Legacy, se kterým závodí Jiří Kalista. No a ve středu Čech se nově zformoval Subaru Czech Duck Racing Team, který vznikl spojením Duck Racing Autoklubu v AČR a Subaru Czech Rally Teamu. Premiéru tým oslavil hned na lednové Jänner Rallye, která otevřela český, rakouský, ale i evropský mistrovský šampionát. Na ní se představili v barvách týmu Petr Kačírek a premiérově také Lumír Firla. Právě moravskému jezdcovi se dařilo poznání lépe a v těžké konkurenci vybojoval celkově devatenáctou pozici, z čehož vytěžil i body za třetí příčku ve třídě 3 do mezinárodního mistrovství České republiky. Kačírek bohužel soutěž zakončil havárií, při které poškodil vůz, zdravotní újmy pak utrpěla i spolujezdkyně Marcela Ehlová.

## NA SEVER – A NA JIH (ASPOŇ O TROCHU)

Smolná rakouská havárie pozměnila další plány týmu. Po úspěšné premiéře z roku 2012 došlo sice na zopakování startu na finské Arctic Lapland Rally, tam se ale vydal pouze jeden týmový vůz. K Vojtěchu Štajfovi se navíc v roli navigátorky vrátila Petra Řiháková. Po testech, s jejichž organizací pomohl i u nás dobře známý Jani Paasonen, vyznělo porovnání s loňskem na první rychlostní zkoušce velmi dobře. S novým nastavením vozu se posádka Štajf-Řiháková zlepšila o tři vteřiny na každém kilometru, a když se jim podařilo na dalším testu i vyhnout se havarovanému autu Ukrajinky Tuškanovové, zdálo se být vše na dobré cestě k úspěchu.

Pak se ale děj severského dobrodružství začal otáčet nedobrym směrem. „Ještě na témž testu jsme měli defekt, a protože na tamních tratích není snadné najít bezpečné místo pro výměnu kola a ani vlastní výměna ve víc jak dvacetistupňovém mrazu mezi závěsemi sněhu není žádná legrace, ztratili jsme propastných šest minut,“ popisoval náročné chvíle osmatřicetiletý jezdec. „Přesto jsme dále pokračovali s vědomím, že naší úlohou je hlavně učit se a testovat před lotyšskou soutěží. V rámci testu jsme na závěrečné zkoušce

první etapy zkoušeli i jiné mapy diferenciálů, což se bohužel vymstilo. Auto se stalo nedotáčivým a my s ním zavádili o sněhovou bariéru, která byla natolik pevná, že jsme rozbili světelnou rampu a také poškodili kapotu. Druhý den byla směla završena, když jsme díky ztrátě z první etapy startovali hodně vzadu – proto jsme poměrně brzy dojeli pomalejší auto, jeho posádka si nás ale údajně ve sněžném prachu nevšimla, takže jsme za nimi byli nuceni pokračovat až do cíle. Omlouvali se nám, náš motor ale brzy poté další závodění odmítl... Když jsme analyzovali příčiny poruchy, došli jsme po konzultacích s mistrními k závěru, že se do sání dostalo větší množství rozvřeného sněhu, což ochudilo směr a po následných detonacích ve spalovacím prostoru došlo k ohnutí a nakonec i prasknutí ojnice. Bylo to pro nás velké zklamání, ale nedalo se nic dělat a museli jsme ze soutěže odstoupit. Zkrátka tak jak jsme si vloni Arctic Lapland Rally užili, letos jsme na ni zažili spíše spoustu trápení a problémů. Naši fanoušci si ale svým povzbuzováním u trati udělali dobré jméno a rozhodně naše výprava nebyla k přehlédnutí," uzavřel popis dobrodružství za polárním kruhem Štajf.

Rovnou z Finska do Lotyšska se přesunula výprava Subaru Czech Duck Racing Teamu tak, aby se její účastníci zvládli připravit na druhou část svého severského turné – lotyšskou Rally Liepāja–Ventspils. U Baltského moře se setkali s další částí výpravy, která dovezla z Prahy náhradní motor namísto toho poškozeného na polárním kruhu. Časový pres ale skoro nebyl znát a týmovi mechanici opět odvedli i v polních podmínkách skvělou práci, takže na startu druhé soutěže evropského šampionátu stálo bílé Subaru v plné síle a posádka Štajf–Řiháková se mohla těšit. „S tím těšením to ale tentokrát nebylo tak horké, byl jsem totiž notně oslaben nemocí a trochu jsem se obával, jak to celé fyzicky zvládnu,“ vypráví pražský jezdec. „Zejména v neděli už mi bylo ale o poznání lépe, což bylo znát i na výkonech. Bohužel už nám v té době začaly ubývat nové pneumatiky - po oblevě se jelo mnohde na šotolině, takže nám mizely hřeby rychleji, než jsme původně čekali. Přesto se můj pocit z jízdy o dost zlepšil a před poslední zkouškou jsme ztráceli pouhé tři vteřiny na krajana Tlustáka a jeho vůz kategorie Super 2000.“

Před odstartováním do závěrečného krátkého testu jsme věděli, že má dobrý čas a my na něj ony tři vteřiny najedeme jen velmi obtížně. Nicméně zkusili jsme to, zabojovali jsme, pěkně daleko jsme si v diváckém místě i skočili, no a sice jsme stáhli ze ztráty jen tři desetiny, ale i tak to stálo za to. Byl z toho totiž absolutně

pátý čas na vložce, no a dívat se pak na to, jak za sebou jdou ve výsledcích testu jména Breen – Štajf – Delecour, to se mi opravdu líbilo. Nijak to samozřejmě nepřeceňujeme, je jasné, že na poslední erzetě už se tolik nezavodí. Zahřálo to ale u srdce a i body v ERC Production Cupu a dílčí skalp takové hvězdy, jakou je bývalý vicemistr světa Francois Delecour, byly příjemnými odměnami za dvoutýdenní úsilí, které celý náš tým na severu vydal,“ usmíval se Štajf.

#### DOMA ZAČALA SEZÓNA „VRCHOVINOU“

Letošní středoevropská zima byla velmi dlouhá a dokonce naplno přesáhla i Velikonocce. Také úvodní mistrovskou soutěž konanou na našem území proto poznamenalo chladné počasí a povrchy rychlostních zkoušek byly mnohde pokryty ledem a sněhem jak při seznamovacích jízdách, tak při vlastní soutěži. Zatímco mnozí jezdci svou účast na Rally Vrchovina díky těžkým podmínkám na trati na poslední chvíli vzdali, ze sedmi přihlášených vozů s hvězdami ve znaku chyběl na startu jediný – a to proto, že Josefa Zimmermanna těsně před startem při testu zradila nedolažená technika. Značka Subaru je vyhlášená tým, že její produkty dobře pracují i ve velmi těžkých podmínkách, bohužel ani Tomaštíka a jeho Subaru WRC nebylo možné vidět v akci dlouho, neboť krátce po startu druhého testu sklouzl do příkopu. Zdráhalu pohltily nástrahy těžké tratě v polovině soutěže, a tak do slavonického cíle dojely čtyři vozy Subaru Impreza. Jejich prapor opět nejvýše třímal Vojtěch Štajf, jenž pojal soutěž jako testování souhry s novým spolujezdcem Františkem Rajnohou. „Po dlouhé době jsem slyšel ve voze mužský hlas, takže to byla pro mne i tak trochu nová výzva – a myslím, že se to vydařilo,“ nechal se v cíli soutěže slyšet spokojený pražský jezdec. „Využili jsme navíc možnost otestovat některé komponenty specifikace R4, takže jsme soutěžili ve třídě 2, kterou jsme vyhráli. Ve Slavonicích nám ale ještě o body nešlo, na Rallye Šumava v druhé půli dubna již ale ano a i přes start zpátky ve třídě 3 jsme zkušenosti z Vrchoviny využili.“ Z dějiště první soutěže mezinárodního mistrovství ČR v rallye si totiž posádka Subaru Czech Duck racing teamu odvezla nejen body za páté místo absolutně, ale i cenný skalp všech vozů Mitsubishi Lancer, a tím i body za vítězství v produkční kategorii. Štajf řečený „Vojtanen“ k tomu dodává: „V Klatovech panovaly velmi obtížné podmínky a nám se podařilo vyhrát. Máme velkou radost především kvůli tomu, že mezi produkčními vozy bychom letos rádi zabojovali o titul, a tak doufám, že to letos nebylo vítězství poslední.“



Vojtěch Štajf/Petra Řiháková – Lotyšská rallye

## Dívat se na to, jak za sebou jdou ve výsledcích testu jména Breen – Štajf – Delecour, to zahřálo u srdce



Miloš Vágner/Ladislav Kučera – Rallye Vrchovina



Vojtěch Štajf/Petra Řiháková – Lotyšská rallye



Bivaky uprostřed pustin nenabízí žádné zázemí/Senegal



Drsná a kamenitá Zápádí Sahara

TEXT: MÍLA JANÁČEK, FOTO: ARCHIV AUTORA

# Bamako 2013

## Bez konkurence!

*Napodruhé to vyšlo a náš Czech Subaru Offroad Team přivezl z Afriky zlato! Drsných 10 000 km za 14 dní, bez asistence, prach a písek všude – ano i tam! Minimum spánku, maximum únavy, denně okolo 700 km a na to vše máte 25 let starýho kombíka! Naštěstí má na masce logo Subaru, a tak jsme klidní...*



Pro místní jsme vítanou atrakcí

Když to všechno sečteme a podtrhneme, vypadá to na parádní zábavu! A taky že byla! Osmý ročník dálkové rallye Budapešť–Bamako se jel opět z maďarské metropole směr Afrika na konci ledna tohoto roku. Cílem však již podruhé za sebou nebylo Bamako, závod musel vzít zvděk opět hlavním městem Guinea Bissau. Hlavní město Bissau je v očích Evropana spíše větší osadou, odpadky zanesenou a žebrajícími černochoy přeplněnou. Veškerý ruch v této metropoli končí s desátou hodinou večerní, kdy se vypne velký centrální naftový generátor, takže v tu chvíli je město

bez proudu. Guinea Bissau prostě patří mezi nejchudší státy na západním pobřeží Afriky. A že to sem není zrovna po cestách, to je vám asi taky jasné.

Nyní v době „krize“ se závodu účastní asi polovina lidí co před pár lety, ale i tak je 200 posádek na startu slušná konkurence. Z toho je však většina výletníků, kteří jedou po asfaltkách skoro až do cíle, zatímco padesátka závodních speciálů v kategorii RACE jede dle pokynů organizátora po náročné závodní trase. Organizátor toho na ní moc nezajišťuje. Bivaky jsou pouze místa na určité souřadnici v poušti či jiném terénu, kde se všichni večer potkávají. Servisní zázemí tak musí mít každý své, stejně jako jídlo nebo palivo. Jediné, co organizátoři zajišťují, jsou asi čtyři vozy zdravotníků, které však mnohdy mají sami s trati co dělat, a tak se na jejich pomoc příliš spoléhat nedá. Ale je dobré vědět, že zde jsou. Co organizátor zajišťuje dokonale, je zábava. Velký důraz klade na to, aby se ze závodu nestalo třeba to, co je dnes z Dakaru,

tedy kolotoč velkých peněz a zákulisních bojů velkých týmů. A také na to, aby se nezapomínalo na humanitární poslání akce, které provází celý konvoj od marockého Atlasu, až po cílové Bissau.

Ve startovním poli najdete lidi z celé Evropy. Letos trhly rekord české týmy, když jich na startu stálo rovných patnáct, a tak byli hned po „domácích“ Maďarech druhým nejpočetnějším národem závodu. Náš český Subaru OffROAD team se závodu zúčastnil ve složení Jirka Strejc – Míla Janáček podruhé za sebou, letos opět se svým speciálem Subaru Leone. Jako jediní jsme v kategorii RACE jeli s osobním vozem proti přesile nabouchaných off-roadů! Nenápadný kabát čtvrtstoletí starého kombíku skrývá sice modernější motor či převodovku z bratrského Legacy Outback, nicméně nejpodstatnější jsou silné tlumiče převodem z dakarského speciálu, které dovolují tomuto jen 1100 kg těžkému vozu jet v terénu bez většího ostychu. Nicméně mnoho dílů je opravdu na voze původních, jako třeba komponenty řízení, ramena apod. Uvnitř najdete jen dvě sedadla, volant a velkou 250litrovou nádrž. Vezli jsme dvě rezervní kola a další dvě sady jsme měli na doprovodných Toyotech. Samotné Leone vezlo jen to nejnnutnější, k zmíněnému ještě vyprošťovací nájezdové plechy, základní nářadí a povinný kanýstr na vodu. Na každý den ještě pár energetických tyčinek, satelitní telefon a malý odolný foťák. Technika však v tomto závodě není všechno. Podstatné jsou zkušenosti. Jirka Strejc jako pilot nakroužil mnoho desítek hodin v terénu při off-roadových maratonech a při klasické rallye a v Africe jel již dvakrát, já jako navigátor absolvoval několik Rallye Dakar a pár sezón závodů cross country rallye. Samotné Bamako jedu již potřetí.

I když jsme v evropské části trasy ztratili asi 35 bodů, což bývá v Africe skoro nedohatelné, figurovali jsme po této etapě na slušném pátém místě. Ale dál jsme tvrdě bojovali. Denně bylo třeba plnit všechny průjezdní GPS body a stíhat limity. To se všem nedařilo, zvláště pak vedoucímu tandemu slovenských týmů na vozech Nissan Navara a Nissan Pathfinder, a tak jsme je pomalu, ale jistě začali stahovat. Vše se zlomilo v Mauretánii, kde přišel největší „hardcore“. Prakticky tři etapy mimo civilizaci, kdy bylo potřeba zvládnout denně přes 600 km v těžkém terénu. A to tak těžkém, že i při klasické Rallye Dakar v minulosti zde zůstávaly vozy uvězněny v písku, dunách a kamení několik dní. Tady se lámal chleba! Startovalo se už v pět ráno a ve tmě jsme sice jako první našli v dunách správnou pistu, ale také jsme zde první zapadli, pak podruhé. Subárko posunujeme v jemném písku

metr po metru s pomocí lopat a výjezdových plechů. Naštvaní a vyčerpaní jsme raději počkali, až se rozední. Před námi bylo asi 500 km drsným terénem a těch prvních sto nám trvalo asi šest hodin! Na těch 500 kiláků nám zbývalo devět hodin, což se zdá možná dost, ale v poušti to je zatraceně málo. Hlavní bylo, že jsme neztratili morál, i když k tomu moc nechybělo. Začali jsme makat jak roboti, ukrajovat kilometr po kilometru, dunu za dunou, ještě jsme asi dvakrát, třikrát lehce zapadli, ale to asi každý... tahle etapa nám zůstane dlouho v paměti, to si pište! Nakonec dojely do města Tidjikja na druhé straně pouště v časovém limitu pouze dva vozy. Subaru bylo jedno z nich! Deset minut před limitem jsme se objevili v cílové bráně a sami nevěřili tomu, že tu jsme jako druzí absolutně! Přestože unavení k smrti, hodili jsme do sebe rychle jídlo a začali se věnovat tomu, co nás čeká druhý den. Jirka hned zalezl pod auto, já začal připravovat logistiku a navigaci a navíc jsme s místními řešili opravu pneumatiky, protože jsme na dnešní etapě prorazili obě rezervy. Oči plné písku, bolavá záda a vůbec celý tělo, ale přesto šťastní jsme se před půlnocí dostali do spacáku. Z dun právě přijela další dvě nebo tři auta. Pozdě, body za limit byly do devíti. Na Senegal už jsme si věřili, pár hodin spánku muselo stačit. Nášok získáváme hned v první senegalské etapě a zbývající tři etapy se snažíme hlavně držet za zády nervózní duo Slováků a ještě nervóznější maďarské posádky, které jsou až za stupni vítězů. Jedině Zoltán Csányi je schopný držet s naším Subaru v terénu tempo, kvůli opravě převodovky ve čtvrté etapě však nemá šanci na lepší než 4. místo absolutně. Závod ale končí až v cíli poslední etapy a nejednou se to potvrdilo. Při Subaru se však drží štěstí, a tak dojíždíme do Bissau s náskokem 10 bodů pro první české vítězství. Vadou na krásě závěrečného slavnostního ceremoniálu je nervozita z aktuální politické situace v Guineu Bissau, a chaos, zaviněný právě probíhajícím karnevalem. Za chraplavého zvuku z megafonů před záchodky místního hotelového bazénu přebíráme titěrný pohár za absolutní vítězství. I tak pro nás má cenu zlata. ■



Osada v průšmyku  
– Maroko / pohoří Atlas

...makat jak roboti,  
ukrajovat kilometr  
po kilometru,  
dunu za dunou,  
nebo taky metr po  
metru s pomocí  
lopat a výjezdových  
plechů...



Vítězná póza v cíli  
– Guinea Bissau / Bissau



Náročné pískové etapy  
v Mauretánii / Tidjikja

# Historie se opakuje

TEXT: ONDŘEJ LILLING, FOTO: TOMÁŠ MARČÍK

*Přelomovým bodem v historii závodního týmu Subaru na světových tratích byl bezesporu rok 1990, kdy došlo ke spojení s britským úpravcem Prodrive. Prvním výsledkem spolupráce bylo Subaru Legacy RS, za jehož volant zpočátku usedl finský jezdec Markku Alén, který v roce 1990 dokázal vybojovat čtvrté místo ve finské rally.*



**Úspěchy továrního týmu s tímto modelem přicházely až do roku 1993, kdy Legacy RS vystřídala modernější Impreza**



Od roku 1992 se zájem továrního týmu přesunul zejména na šotolinové tratě a Subaru startovalo jen v sedmi ze čtrnácti závodů světového poháru, přičemž za volantem se objevila řídičská legenda Ari Vatanen. Nováčkem u Subaru se stal v té době velmi mladý Colin McRae.

O tom, jak moc přelomový vůz to byl, svědčí četné úspěchy v závodech. I když Ari Vatanen i Colin McRae měli nezpochybnitelný řídičský talent, jen těžko by byli schopni dojíždět na stupně vítězů bez tak skvělého vozu. Colin navíc se Subaru Legacy RS dominoval i na Britské rally v letech 1991 a 1992. Úspěchy továrního týmu s tímto modelem přicházely až do roku 1993, kdy Legacy RS vystřídala modernější Impreza.

A teď, po více než dvaceti letech, se Subaru Legacy RS vrátí tam, kde to všechno začalo – na závodní tratě. To všechno s příspěním autorizovaného prodejce Subaru ALM

Hostivař a pana Jiřího Kalisty, pod jejichž taktovkou vznikla závodní verze Subaru Legacy RS v dávných bojových barvách. Autu tak nechybí tmavě modrý lak, zlaté disky, ani žlutozelené polepy s trojčíslím 555.

Během testování v Žiželicích se Subaru Legacy RS dokázalo v celkovém pořadí umístit do pátého místa napříč kategoriemi. Že proti němu stáli mnohem silnější a modernější soupeři asi netřeba zmiňovat. Závodnímu Legacy pomohly i výrazně zajímavější předpisy pro historické vozy, díky kterým nebyl problém osadit vůz větším restriktorem. Legacy se tak mohlo stát věrnou kopií vozu Colina McRae.

Do kokpitu závodního stroje usedne Jiří Kalista společně s Michalem Šofrem a vydají se poměřit síly do Mistrovství České republiky historických automobilů. A jak to zatím z prvních testů vypadá, mají se soupeři i diváci opravdu na co těšit. ■

# Subaru XV

TEXT: DENISA STULÁKOVÁ, FOTO: SUBARU

## Snow Session vol. 2

*Kdo o víkendu 8.–9. února vyrazil na čerstvý vzduch a přijel do Velké Úpy podpořit jezdce, určitě nelitoval. Protože první ročník závodu Subaru XV Snow Session vzbudil dobré ohlasy a nikdo ze závodníků XVěčko nepoškrábal, rozhodli se organizátoři a Subaru jako hlavní partner akci zopakovat.*

Pro ty, co netuší, by možná bylo dobré závod Subaru XV Snow Session trochu představit. Jde o letos již druhý ročník zimního freestylového závodu ve skiareálu Skiport Velká Úpa, kde závodníci na lyžích a prknech skáčí přes vůz Subaru XV. První ročník vznikl na popud mladé studentky jako součást její bakalářské práce. O úspěšnosti klání vypovídá, přinejmenším, letošní repete.

Pokud jste u toho vloni nebo letos v Úpě byli, nebo jste alespoň drželi v ruce loňské vydání Subaru magazín jaro/léto, tak víte, že je na této akci o zábavu rozhodně postaráno. Letos tomu nebylo jinak a závod se zúčastnila řada zvučných jmen české snowboardové a freeski scény jako Honza Nečas, Martin Mikyska nebo Marek Skála, to vše za značné podpory obecnosti. A opět se bylo na co dívat.

Přípravy samotného závodu začaly již 14 dní před začátkem. Bylo potřeba postavit dostatečně velký skok a platformu dopadu, aby nedošlo ke zranění závodníků nebo újmě na novém XVěčku. Za což patří, mimochodem, skiareálu Skiport velký dík. Pro závod byly připraveny dva kickery, které měly sice kratší table než ty loňské (větší zhruba patnáct metrů a menší metrů pět), za to ale posílaly do větší výšky.

V den závodu bylo na svahu už od rána pěkně rušno. Doladovaly se poslední úpravy skoků, stavěly se stánky a sezení pro návštěvníky. Je třeba říct, že Subaru XV dělalo značně čest a při dopravě zvukové aparatury a dalších nezbytností na svah ani na vteřinu nezaváhalo. S benzínovým dvoulitrem pod kapotou lítalo po sjezdovce naprosto samozřejmě.

Dispozice závodu byla obdobná jako loni. Soutěžilo se v disciplíně Big Air, a to ve třech kategoriích (SKI/BOYS, SKI/GIRLS, SNB/BOYS). Odměna pro vítěze byla více než motivující. Prizemní ve výši 40 000 Kč a věcné ceny od sponzorů přilákaly celkem 26 závodníků a závodnic.

Kvalifikace probíhala formou jamu, kdy každý ze závodníků ukázal, co v něm je. Do finále se probjovalo šest závodníků na prknech a jedenáct závodnic a závodnic na lyžích. Nutno podotknout, že všichni závodníci ze sebe vydali opravdu to nejlepší a k vidění byla spousta parádních kousků jako rotace o 1080°, corky nebo rodea – prostě super podívaná. Vyhrát ovšem můžou jen ti nejlepší a pětičlenná porota rozhodla, že na snowboardu byl nejlepší Honza Nečas a na lyžích mezi ženami Isabela Kyselová a mezi muži Mario Skála.

Během celého dne měli návštěvníci na svahu, za zvuku pohodové muziky, možnost prohlédnout si vystavené vozy Subaru XV



a Forester a pobavit se o nich s odborníky. Návštěvníci mohli také zdarma otestovat lyže OXskis nebo ochutnat vodku Kalashnikov. Navíc u stánku Subaru po celý den probíhala tipovací soutěž o vyhlídkový let nad Krkonošemi.

Po skončení závodu vypukla v hotelu Úpa divoká afterparty. Vodka Kalashnikov a energy drink Rockstar tekly proudem. Za hracím pultem se postupně vystřídali DJ Nimand, DJ Robin Sobek a hlavní hvězda večera DJ Robot. Pilo se, tančilo a slavilo až do bílého rána. ■





TEXT: FRANTIŠEK VAHALA, FOTO: ONDŘEJ KROUTIL



# Subaru XT stvořeno v opojení

Podle všeho patří tohle UFO do kategorie kompaktních sportovních aut. Všichni víme, že automobilová produkce v 80. letech byla hodně pestrá, ale tohle Subaru XT při svém představení v roce 1985 vypadalo ještě o tolik jinak než soudobá konkurence, že se všichni jen utvrdili v přesvědčení, že Subaru jde opravdu jinudy. Možná díky tomu, že jsou tak trochu z Plejád, možná proto, že prostě nechtěli zapadnout do mainstreamu.

Ať tak či tak, v únoru 1985 při premiéře v New Yorku přítomným padaly brady, když se odkrylo hranaté a placaté XT, prošípané technikou. Vstříkovaný motor, turbodmychadlo, čtyřkolka, automat, klimatizace, vše v elektrice, vzduchový podvozek...

Jaroslav Salamon, technický školitel vozů Subaru, své auto zná moc dobře. Koupil ho již v roce 2004 od českého majitele, který mu zelenkavé XT 4WD Turbo zanechal sice s pěknou karoserií, ale s „lehlým“ motorem. Vůz, který byl původně, tedy v roce 1987, prodán svému prvnímu majiteli ve Švýcarsku dealerstvem Emila Freye, neměl zkrátka jednoduchý život. A někdy kolem zmiňovaného roku 2004 byl bohužel jeho osud téměř zpečetěn svévolnými zásahy úpravce motorů.

Jaroslav začal jako správný praktik – otevřel kapotu do servisní polohy (90° úhel,

v podstatě vertikálně) a pustil se do toho. Chycená kliková hřídel, spálený píst, bylo toho víc... A když už měl motor rozdělaný, vyměnil také všechny důležité části uvnitř motoru: čerpadla, simerinky, těsnění, hydraulická zdvihátka a tak dále. Oprava zabrala většinu roku, a to hlavně proto, že mnoho dílů bylo dopravováno z Japonska. Tehdy se ještě daly věci sehnat...

„Dneska už je to horší, jsem rád, že jsem tehdy vyměnil i díly na podvozku, všechno rychle mizí z nabídky,“ popisuje známé téma majitel vozu. Každopádně Jaroslav dal své auto po technické stránce dohromady pěkně. Karoserie, která žije svou přirozenou patinou, dostala pouze ochranný zinkový nástřik spodní části, aby se zamezilo řádění koroze.

Jinak 25 let starý japonský lak vypadá přesně tak, jak má – není vybledlý, roky vystavení vlivům počasí prozrazují spíš jen místa s odloupanou vrchní vrstvou. Jaroslav je ovšem detailista, takže to hodlá řešit. Největší problém má u střechy. Celý střešní díl je totiž odnímatelný, dá se uložit do rozměrného zavazadelníku, a tím vznikne v podstatě variace tary. A právě kolem střechy, ve žlábcích, odkud nemá kam odejít voda, se chytá první koroze na jinak zdravém autě. A to perfekcionista pochopitelně nedokáže snášet, stejně jako

## Subaru XT 4WD Turbo (lahůdky)

čtyřstupňová elektronicky řízená automatická převodovka s elektronicky řízeným rozdělením točivého momentu ACT (Active Control Torque Distribution) a blokáci měniče (na 4. rychl. stupeň)

trvalý pohon s rozdělením točivého momentu prostřednictvím elektronicky ovládané vícelamelové spojky

standardní světlá výška je 155 mm, při zvýšení na maximum činí 190 mm





*„Při opravách mě potěšil zejména fakt, že cokoliv jsem povoloval, tak jsem i vyndal. Jakmile to uchopíte, tak to i povolíte.“ Jaroslav Salamon*

drobné škrábance a promáčkliny, kterých si sice na fotkách nevšimnete, ale tušíte je.

Některé plasty uvnitř jsou zlámané a nedají se sehnat. Originální rádio už majitel má, ale je těžké ho do palubní desky naimplantovat – opět problém s praskajícími plasty. Když už jsme u těch problémů, ani pověstně japonské kvalitě se nevyhnuly jisté komplikace s elektronikou. Kupě po faceliftu má totiž řídicí jednotku v kufru, což znamená, že celý svazek kabelů vede až dopředu, k ležatému motoru. A kontakty mají tendenci oxidovat. Ale jinak vše funguje.

Pokud v celkovém pohledu na auto hledáte něco kulatého, mrkněte se na kola a volant. Všechno ostatní jsou ostré linky, které jakoby do oceli vysekala katana. Tvar je jasný jako vycházející slunce a ostrý jako břit. Krátký rozvor, nízké, ale dlouhé převisy, jasná boční linie, bohaté prosklení a vyklápěcí světlometry.

Interiér zve k usednutí, je to jako vypočítaný pokojíček. Měkké čalounění, příjemné barevné sladění, tvrdé plasty, neskutečné tvary ovladačů. Asymetrický volant je nastavitelný ve dvou osách (vertikálně se pohybují celé budíčky) a boční „pádlá“ plná ovladačů společně se zahnutou řídicí pákou odkazují na inspiraci v letadlech. A sedadla? Měkouč-

ká, s nastavitelnými hlavovými opěrkami, což má v současnosti u Subaru až model XV. A další výbava – funkční klimatizace, elektrická okénka (tady opravdu fungují...), cyklovač mohutného stěrače, atd.... Když už jsme u toho sci-fi, některé modely uměly mít palubní počítač s ukazatelem spotřeby a dojezdem, ošťikovače světlometů a hill holder (asistent rozjezdu do kopce).

Subaru startuje na škrtnutí a ihned nás těší typickým zvukem boxeru. Turbo se moc neprojevuje, tedy alespoň pod hranicí 2800/min, pak se dává do díla spíše lineárně než drsným fouknutím. Je to sebevědomé zrychlování motoru o výkonu 100 kW (136 k) s točivým momentem 196 Nm. Podvozek žehlí díry a nerovnosti, ale je cítit relativně příjemná tuhost skeletu. Brzy si na specifický jízdní projev zvyknete, a když se odvážíte, zjistíte, že můžete jezdit opravdu rychle. XT bych vzal asi na nějakou náročnou zimní rallye, kde by bezesporu uspělo!

Ano, tohle je opravdu ujeté auto. Je celé jakoby poskládané v absolutní nespoutanosti drogového rauše z LSD a okořeněné znalostmi dobré techniky. Opravdu skvělé, jedinečné sportovní kupé, které zcela vystupuje z řady okoukaných evropských aut z 80. let. Jsem rád, že u nás jezdí!



Od roku 1985 se XT nabízel s přípojitelným pohonem všech kol u obou typů převodovek. Až faceliftované modely nabízejí novou techniku trvalého pohonu všech kol. U manuálních převodovek se jednalo o mezinápravový diferenciál a podtlakově ovládanou mechanickou uzávěrku, automatické převodovky dostaly lamelovou spojku ACT

# Od BRZ děte se!

*Vydat se začátkem března do Alp je skvělý nápad. Obzvláště, když k tomu máte připravené zbrusu nové lehounké Subaru BRZ se zadním pohonem. Nastal čas povolit uzdu emocím a nechat se unášet neředěným potěšením z jízdy.*

TEXT: PETR HANKE, FOTO: AUTOR



Subaru BRZ pod Mont Blancem vyráží vstříc dalším dobrodružstvím



Ve dvou kilometrech nad mořem se podmínky poněkud změnil



Přirozená vyváženost svádí k poněkud rozevlátějšímu stylu

Atmosférický dvoulitr s výkonem 200 koní – to pro tradiční příznivce značky Subaru nejsou vlastnosti vzbuzující přehnaná očekávání. V případě malého kupátka BRZ by však jakékoliv opovrhování bylo velkým zaváháním už jen proto, že má hmotnost jen něco málo přes 1200 kilogramů a ještě k tomu zadní pohon. Samozřejmě, dynamikou v přímém směru nebo na méně adhezním povrchu se nemůže rovnat přepřelňované ikoně s písmenky STI v názvu, nicméně je to vůz připravený nabídnout pozoruhodně specifické zážitky z jízdy.

Abychom s kolegou zjistili jaké, naplánovali jsme si se zbrusu novým BRZ více než dva tisíce kilometrů dlouhou cestu přes Ženevu, kde se zrovna konal tradiční autosalon, přes Chamonix a Brig do srdce švýcarských Alp, kde nás trochu překvapilo počasí a donutilo nás plány trochu poupravit. První den jsme měli v plánu rutinních asi 800 kilometrů po dálnicích do francouzského Besançonu. Auto ještě bylo docela syrové, a tak jsme se ani v Německu nesnažili trhat rychlostní rekordy, jeli jsme, tak říkajíc, v davu, kolem 160 km/h. Kupátko překvapilo pohodou, kterou dokázalo nabídnout. Příjemná sedadla, stabilita v přímém směru a malý aerodynamický hluk a dokonce ani motor se příliš akusticky neprojevoval. Na konci poklidného a příjemného

dne navíc palubní počítač vykazoval průměrnou spotřebu 7,9 l/100 km.

## PŘÁTELSKÉ SETKÁNÍ

Další den však byl veselejší. Přejezd do Ženevy znamenal první ochutnávku zatáček, pro které je tohle auto postavené. Již od prvního usednutí za volant k vám BRZ mluví jasnou řečí – je to auto postavené pro jízdu. Sedadla jsou umístěna hodně nízko a těsně obepínají tělo, současně ale nejsou nijak přehnaně omezující. Přístrojová deska je poměrně vysoká a budí dojem důvěry. Její design je sympaticky japonský, nicméně víc než to potěší kvalitní zpracování a zajímavé materiály použité v celém interiéru. BRZ patří k autům s nejlepší pozicí, jeho volant je hodně kolmý a skvěle padne do ruky, řadicí páska je jen těsně vedle, takže v tomto ohledu je vše v nejlepší pořádku. Nezbyvá tedy, než vyrazit.

Do Ženevy je to asi 160 kilometrů, z nichž je nejzajímavější poslední třetina. Do té doby postupně poznáváme náš stroj. Při řízení vás okamžitě zaujme ochota k zatáčení. Jestli máte doma WRX STI a jste na ně zvyklí, připravte se na to, že s BRZ budete ve vnitřku zatáčky dřív, než ta vůbec začne. Reakce automobilu na pohyby volantu jsou totiž okamžité. Jakmile se adaptujete, začnete si jich užívat. Ve zkratce lze říci, že čím je silnice

klikatější a náročnější, tím lépe se na ní BRZ cítí. Ostatně to dokazuje i naše zkušenost, kdy se v kopcích kdesi nad Ženevou dostáváme do závěsu za aktuální WRX STI sedan v černé barvě. Z jízdy se náhle stává přátelské klání, které ukazuje na jednu stranu sílu a schopnosti přepřlňované čtyřkolky, která ujíždí kdekoliv, kde se silnice narovná, ale na druhou stranu mrštnost BRZ, které se ve vracečkách a v sekcích, kde se v těsném sledu střídají utažené zatáčky, vůbec nedá zahanbit.

Po této zkušenosti je jasné, že když chcete z BRZ dostat maximum, je třeba přepnout jeho stabilizační systém alespoň do režimu Sport, kde povolí trochu kontrolovaného prokluzu. Ještě lepší je samozřejmě podržení odpovídajícího spínače, umístěného mezi sedadly, který systém zcela vypne. K dispozici jsou ještě další kombinace vypnutého VSC a sportovního režimu, ale nejdůležitější jsou právě zmiňovaná dvě nastavení.

#### INTIMNÍ ZPOVĚĎ

V Ženevě si prohlížíme kromě jiného zajímavý koncept Subaru Viziv, ale s nadšením opět usedáme do našeho BRZ a míříme k nejvyšší hoře Evropy – Mont Blancu. Překvapuje nás, že v údolích není žádný sníh, což nám dává naději, že by mohly být otevřené pasy v centrálním Švýcarsku. Jak jsme se ale mylili. Hned další den ráno se dozvídáme, že jsou všechny až na jeden zavřené. Dáváme si Col de la Forclaz mezi Chamonix a Martingny, který je skvělým budíčkem a dalším místem, kde je možné naplno okusit chování BRZe. Rychlé a plynulé zatáčky jsou zde protkané přehlednými vracečkami, v nichž je možné občas poněkud povolit uzdu fantazii zadních kol. Je až fascinující, jak snadno lze BRZ jemně odsadit a zatáčku projet v nádherně jemném power-slidu. Přístup, že jen šlápnete v zatáčce na plyn a zadní kola ztratí grip, na suchu absolutně nefunguje. Všechno si musíte připravit dopředu a je třeba do zatáčky vidět.

Za krásného jarního počasí pokračujeme dál a máme naplánovaný nocleh někde kolem průsmyku Simplon, možná až v Itálii. Je s podivem, jak vás tohle auto zapojí do děje, i když s ním cestujete v běžném provozu i na docela obyčejných silnicích. Neustále je z něj cítit, že má chuť se pohybovat, a to vlévá krev do žil i vám.

Situace se ale docela mění. Ve městě Brig, v němž se odbočuje na Simplon, se začíná měnit počasí. Vyjíždíme nahoru do výšky 1550 m a z mírného mrholení se rázem stává husté sněžení. Silnice je ale jen mokrá a místo obav si za volantem BRZe užívám snad ještě více než kdy před tím. Auto ožívá a já si vychutnám



Ani večerní vyjíždka panensky zasněženou horskou stezkou není BRZ se zadním pohonem zapovězena

vám jeho vyváženost, stabilitu, ale především sdílnost, s níž se mnou komunikuje, a která stojí za tím, že se dostávám do řídičského nebe.

To vše pokračuje i v další sekci, kdy přejíždíme v Itálii z města Domodossola do Locarna. Podobná silnička snad byla navržena právě pro BRZ. Je hladká, uzounká a je to změt neustálých zatáček a ohybů mezi skálou a svodidlem, pod nímž je jen propast. Počasí se nelepší, ba právě naopak, sněží už vytrvale. Jsou čtyři hodiny odpoledne a my se rozhodujeme, že se vydáme k domovu. Navigace ukazuje 775 kilometrů, takže bychom mohli být po půlnoci doma.

Po cestě nás ale kromě dálnice čeká ještě přejezd průsmyku San Bernardino a následné dlouhé klesání do města Chur. Silnice se neustále zhoršují. Na dálnici ve vyjetých kolejkách mám stabilizační systém v poloze ON, nicméně jakmile dálnice končí, koleje mizí a já systém opět vypínám. Na vodě akcelerujeme, pohybujeme se poněkud nadstandardními rychlostmi a já si, opět zcela fascinován projevem tohoto malého kupé, uvědomuji, proč mám takový pocit jistoty i v daných na první pohled ne zcela ideálních podmínkách. Ve srovnání se svým dvojcetem Toyota GT86 má totiž BRZ tužší přední pružiny a naopak měkčí vzadu. V obou případech činí rozdíl přibližně 10 procent. Zřejmě to stačí k tomu, že BRZ není tak hyperaktivní, jak jeho sourozenec, což se projevuje oním klidem a stabilitou při jízdě na vodě a vlastně i při jízdě čistou stopou. Že by přitom nešly smyky, o tom nemůže být ani řeč...

Nebudu to moc protahovat. Do Čech jsme nakonec samozřejmě dojeli. BRZ je dokonce tak skvělé, že jsme se z Mnichova vydali do Prahy přes Šumavu a po francouzských, švýcarských, italských, rakouských a německých cestách jsme si v ten stejný den naplno užili i české okresky. Co vám budu povídat, během tohoto dne jsme ujeli celkem skoro 1200 kilometrů, z nichž byl každý metr fascinující zkušeností. Na konci nám na palubním počítači svítila spotřeba 9,2 l/100 km, a to i přesto, že jsme se v Německu často pohybovali kolem 200 km/h.

**Auto ožívá a já si vychutnám jeho vyváženost, stabilitu a sdílnost, s níž se mnou komunikuje, prostě se dostávám do řídičského nebe**



Zimní pneumatiky jsou v těchto podmínkách nezbytností



Sníh byl při naší cestě pouze ve vyšších polohách nad přibližně 1500 m n. m.

*Orly Kivity*





# NIRVÁNA Bé eR Zet

*U Emila Freye v Praze Stodůlkách byl v dubnu předán první vůz Subaru BRZ 2.0 Sport 6A/T. Marek Poch – šťastný a hrdý první český majitel tohoto modelu nám slíbil, že se podělí se čtenáři Subaru magazínu o své první dojmy. Netrvalo to ale déle, než pár hodin a už nám poslal link na internetový server, kde své okouzlení v diskusi motoristických fanoušků spontánně vyjádřil.*



TEXT: MD, OŠ FOTO: ONDŘEJ KROUTIL A LUKÁŠ PRŮDEK



a furt tam ještě není 7k – takže dál jen plyn, pak přeřadit na 5 a znova ... je to maniakální ... za cestu domů jsem se neudržel a tohle párkrát zkusil a pak zase piánko. Kašlu na to, kdo mě dojede nebo předjede, v tomhle autě se musíte začít smát.

Svezl a půjčil jsem to dnes třem lidem – můj otec, partnerka a kamarád. Nejdelsí doba, než se začnete za volantem tvářit jak retardovaný idiot s americkým úsměvem, je přesně 4 minuty – prostě najednou tam ten úsměv máte a říkáte si „tohle jsem fakt vždycky chtěl“. Kašlu na to, jak je to „tvrdý“ – mě to nepříjde – ale Oktávkaři a SUV budou tvrdit, že jo. Kašlu, jak je to má kufr, kašlu na navigaci, ALE KURŇA TEN MOTOR!!! A pak přijde to ještě lepší – zatáčky – ježiš marja, tam, kde jsem s předchozím autem se strachem nebo odvahou jezdil 70, tady úplně přirozeně jedete 85–90 a nic se neděje. Auto Vám jakoby říká „furt dobrý, seš OK?, tak jo – jedem, pořád dobrý? Ok – hele tohle si nezvládl, trochu Ti píchnu“ – a ono se srovná jakoby nic, prostě přimhouří nad Vámi oči a ani Vás nepokará, natož aby trestalo. Vracečka pod plynem NIRVÁNA, pohodí si prdelkou, DIF začne makat a jste z toho venku, opět nezáludné, žádná krize, žádný stres – odpouští a učí – je jako starej zkušenej pan učitel – s pousmáním se snaží Vás něco naučit. Chvějí se jak „prvníčka“ a sypu to ze sebe rychleji, než prsty stíhají cvakat písmenka. Interiér bez kůže – látka mooc hezká a neklouže. Jinak k debatě „kdo komu ujede“ – ujede mi moooore aut, akorát ti řidiči se u toho nebudou smát jako já ;-).

## PRVNÍ POCITY

Je to masakr, sice mám trošku hoňku se tam naskládat (192 cm, 105 kg), ale když už tam jsem, tak pohodlí, opravdu pohodlí. Mám rád auta, co jsou tak nějak kolem mě a přesto nejsem ve stísněném prostoru. Taky OK. Pocitově je před Vámi k čelnímu sklu strašná dálka a ještě delší k čumáku. Ten se jen „tuší“, takže jsem dneska už malinko lízátkem přihnul sníž, co byl na kraji u benzinky. Ale klid – jak to začalo drhnout, tak stop a vše OK. O předních kolech víte – díky tvaru blatníku a ta zadní ... úžasné. Klasický režim zajíždění – různé otáčky, zrychlování, občas výlet k 7k. Platí vše co bylo napsáno, piánko pohoda auto jede kolem 1500 až 2000 a ani o něm nevíte – podřadit o dva kvalty dolů a otáčky jsou nad 5000 a jede se. BOŽE ... to je zvuk ... měl jsem kdysi 600 Horneta a tohle se tomu blíží, aspoň v tom intervalu o kterém mluvím – prostě jede, jede, jede, jede, duní, pak vrčí, pak řve



## INTERIÉR

Jo jsou tam stříbrné plasty, ale když jedu, tak na ně ani nesahám, ani nekoukám. Myslel jsem si, jak mi bude chybět loketní opěrka, ale houby, snad poprvé v autě nemám chuť a nutkání odpočívat pravou rukou na loketní opěr-

ce. Prostě obě ruce na volant, oči tam kam chci jet, otáčkoměr jen periferním viděním a trooooošku tacho. A jedeeeee. Nakrmil jsem ho nějakým 100 oktanem a super. Spotřeba? – přiznám se, že mě to celou cestu ani nenapadlo zjišťovat. Prostě je to divný – to auto nějak samo odděluje důležité od nedůležitého.

Posez, volant, motor, šasí, proti tomu nedůležitě plasty, audio, spotřeba. Je to zvláštní. Nějak tuším, že piánko jezdí za hubičku a ani pořádná pila Vám nevysaje peněženku a kdyby přece, tak strelíte ledvinu (Vaší partnerky ;-)) a jezdí se dál. Jdu na další kolo jízdy. Chci aby už bylo těch 1500 až 2000 km za mnou.

Do toho auta si sednete a jedete naprosto automaticky, jako byste s ním žili už roky. Žádné složité nastavování, seřizování, studování, příprava, prostě as simple as possible. Je to jako jít se synkem na motokáry – helma, nasednout a závodit – a pak jen legrace a zábava a úsměv ve tváři.

#### ZÁVISLOST

První nádrž je skoro za mnou a musím říct, že jsem si vybudoval závislost jako prase. Dívám se, kochám se a pak sednu a jedu ... zastavím, dívám se, kochám se a znova ... Je to nesku-tečné. Bože – ten samosvor – kamínky v ostré zatáčce, bum bum dolů apex plnej a uaaaaaa – auto vyletí jak po kolejičkách ... a ručka má pouhé tři zoubky a kola zablokuje na počkání i v 60ti. A v zatáčce na normálním asfaltu se pomocí ní otočíte také bez problémů – jenom pink, plyn a jede se ... Sem feták – asi si budu muset zase šlehnout ;-).

A světla v noci jsou úžasná, svítí to luxusně a světla je jak ve dne – zase o kousek blíže rallye a nočním RZ, kdy auta mají ty mohutné světelné rampy. Už se těším na další kilometr ... počítám, že 2000 mám do týdne ;-).

#### A DNES?

Když jsme se s Markem Pochem po pár dnech sešli, bylo na tachometru jeho vozu 1800 km.

**Co vás přimělo zveřejnit své dojmy na webu?**

Zájem fanoušků. Horečka kolem GTéčka a Béerzetka panuje od chvíle, kdy se o nich objevily první zprávy. Pak konečně přišla do Čech verze Toyoty, ale Subaru BRZ tu pořád nikdo neviděl. Takže člověk chápe tu zvědavost a rád se podělí o své nadšení.

**Říkal jste, že s důkladnějším hodnocením přijdete, až budete mít natočeno 1500 až 2000 km. Ta chvíle nastala.**

Ano a já nemám, co bych na svém nadšení měnil. Řekl bych, že ani náhodou se ještě nedostavil jediný okamžik, kdy bych litoval své volby.



**Do toho auta si sednete a jedete, jako byste s ním žili už roky**

**A jak vůbec jste se pro BRZ rozhodl?**

Jednoduše. Já měl poměrně dlouho velké SUV, protože má situace vyžadovala mít velké auto a převážet moře věcí. Ta situace teď pominula, nejdřív jsem uvažoval zase o SUV, v hledáčku jsem měl Forestra i XVéčko, ale pak jsem si řekl, vždyť teď si můžeš koupit auto jenom pro sebe, tak si udělej tu radost. A BRZ je trefa do černého.

**Proč jste si vybral automatiku, když všeobecně převládá názor, že automat otupí potenciál zábavy s vozem? Vy tedy vypadáte, že vám to možnost užívat si nijak nelimituje. Čím to?**

Ročně najedu 45 000 km: 50 % okresky, 30 % Praha a 20 % dálnice. Nechtěl jsem v pražských zácpách trápit převodovku. Dále bude auto někdy řídit i přítelkyně, tak jsem jí to chtěl zjednodušit. Výhody: pohodlí, obě ruce vždy na volantu, řazení pádly, krásné meziplny při podřazování, při řazení nahoru drží otáčky a nepřeřadí, dokud mu nedáte pokyn. Osvědčená AT převodovka Aisin z minulé generace sportovního Lexusu is-f. Delší 5 a 6 – nižší spotřeba, přeřazení trvá jen 0,1 sec. A tak rychle s manuálem přeřadí

maximálně 1 z 10 řidičů. A proti tomu všemu jen dvě věci 1) pomalejší zrychlení z 0–100 km/h o 0,8 sec, nižší maximálka asi o 10 km/h a dogma, že takovéhle auto MUSÍ mít manuál. Auto není o rychlosti v přímce, takže není jediný důvod pro MT, navíc trend mezi automobily a sportovními zvlášť jsou automaty. Svezl jsem pár zapřísalých manuálistů – nikdo si nestěžoval. Prostě, až do reálného vyzkoušení jsou všechny řeči o MT jako jediné opravdové variantě jen snůška dogmat a nesmyslů :-)

**Rozumím tomu dobře, že BRZ je vaše první Subaru?**

Ano, ale protože auta mě baví, modelovou flotilu Subaru poměrně dobře znám. A třeba STÍčko v mém privátním „výběrovém řízení na nové auto jenom pro mě“ dlouho figurovalo na jednom z předních míst. Nakonec jsem se rozhodl pro BRZ. Ale renomé značky Subaru v té volbě určitě taky hrálo roli. Znáám řadu majitelů Subaru a od žádného jsem nikdy neslyšel slova zklamání. A tolik lidí se přece nemůžou mýlit...

# Tak trochu jiné Subaru...

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

*O BRZ se říká, že je to jednoduchý sporták klasické školy. Při pohledu na jeho techniku je ale jasné, že tak docela jednoduchý není. Subaru si na něm dalo opravdu záležet.*



Boxer, Rear wheel drive, Zenith – z tohoto spojení vznikla zkratka BRZ. Tohle Subaru je postavené s cílem poskytnout ryzi potěšení ze sportovní jízdy za rozumné náklady. Při vývoji tohoto vozu to znamenalo jít ke kořenům a z dnešního pohledu i poněkud se vrátit k jistým konvencím. Položme si nyní několik otázek. Co je pro sportovní automobil rozhodující? Tisíc koní? Široké pneumatiky? Karbonový monokok? Pro určitý typ automobilů, kde náklady na pořízení a provoz nehrají roli, určitě. Když ale chcete postavit sportovní automobil pro čistou radost z jízdy, potřebujete spíše nízkou hmotnost a její ideál-

ní rozložení mezi nápravy, samozřejmě zadní pohon, tak nízké těžiště, jak je to jen možné, a samozřejmě po otáčkách prahnoucí motor s rychlými reakcemi. A přesně v tomto duchu je postavené i kompaktní kupátko BRZ.

Standardní symetrický pohon všech kol od Subaru se vyznačuje nízkým těžištěm, automobilka jej proto vzala jako základ. Jelikož ale chybí pohon přední nápravy, mohl být krátký a nízký čtyřválec umístěný ještě níže a více vzad, než bývá u Subaru standardem. Protiběžné písty se tak pohybují doslova mezi předními koly. Na motor navazuje šestistupňová převodovka s manuálním nebo samočinným řazením a od ní pokračuje síla směrem vzad k zadnímu samosvornému diferenciálu Torsen (verze Sport). Při pohledu z boku je jasné vidět, že většina hmotnosti automobilu je situována mezi nápravy, což je předpoklad příkladné ochoty k zatáčení. Rozložení hmotnosti mezi přední a zadní osu činí 53 ku 47 procentům. Když se toto vyvážení spojí s nízkým těžištěm, které je jen 46 cm na silnici (níž než u Ferrari 458 Italia), vzniká zcela výjimečný základ pro emoce.

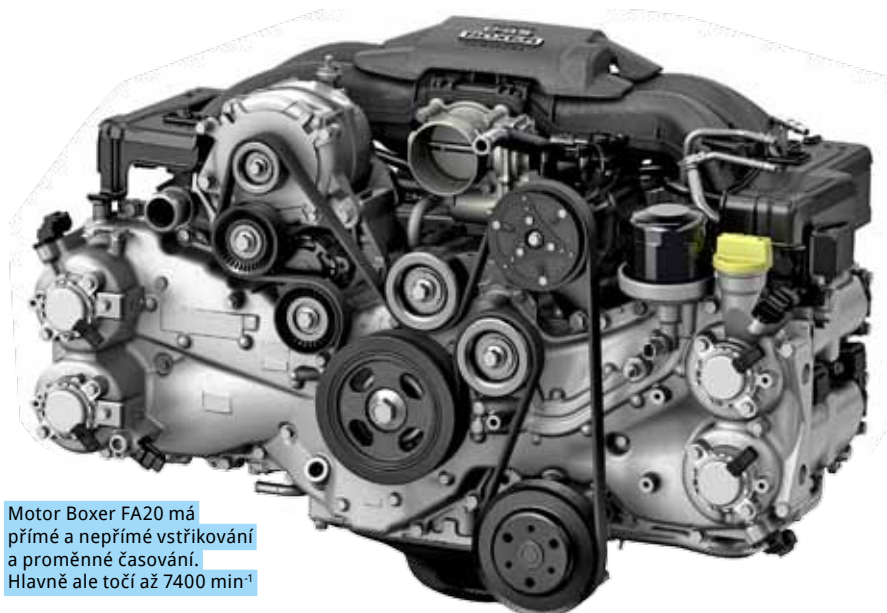
Pak už to všechno stačí zabalit do tuhé a lehké karoserie, použít vyspělý podvozek, který s určitými úpravami drží na silnici i jiné modely Subaru, a automobil je na světě. Celé to samozřejmě není tak jednoduché, ale v principu to funguje skvěle.

## TECHNICKÉ ZAJÍMAVOSTI

- Karoserie Subaru BRZ je vyrobena s promyšleného mixu materiálů. Používají se různé typy ocelí, hliníků, ale také plasty. Zatímco kapota motoru je hliníková, střecha je vyrobena z tenké vysokopevnostní oceli a podběhy předních kol jsou plastové – to vše pro snížení těžiště i hmotnosti jako takové. I proto má základní BRZ pohotovostní hmotnost pouze 1202 kg.

- Dvoulitrový motor Boxer FA20 vychází z nejnovější generace pohonných jednotek Subaru (FB), prošel však dalším vývojem. Pro zajištění vysokootáčkové koncepce má čtvercové spalovací prostory. Samozřejmostí je proměnné časování všech čtyř vačkových hřídelí, stejně tak jako plastový sací trakt doplněný rezonančním potrubím pro zdůraznění zvukového projevu. Novinkou je použití přímého i nepřímého vstřikování paliva, které pro Subaru vyvinula značka Toyota.

- Šestistupňová samočinná převodovka je alternativou pro manuální skřín. Kromě automatického režimu samozřejmě umožňuje i sekvenční řazení pomocí páček na volantu nebo voliče umístěného mezi sedadly. Zajímavostí této převodovky je schopnost automatických meziplýňů při podřazování. Řazení



Motor Boxer FA20 má přímé a nepřímé vstřikování a proměnné časování. Hlavně ale točí až 7400 min<sup>-1</sup>





Ovladače jen pro BRZ, jak z letadla...

Když chcete postavit sportovní automobil pro čistou radost z jízdy, potřebujete nízkou hmotnost a její ideální rozložení mezi nápravami, nízké těžiště, jak je to jen možné, a po otáčkách prahnoucí motor s rychlými reakcemi. A přesně tak to má kompaktní kupátko BRZ



převodovky je zejména ve sportovním režimu doslova bryskní.

■ Aerodynamika byla další z klíčových oblastí při vývoji tohoto vozu. Výsledkem je koeficient čelního odporu vzduchu jen  $c_x = 0,27$ . Optimalizováno bylo řešení zadní odtrhové hrany víka zavazadlového prostoru, ale BRZ se může pochlubit také takřka kompletním zakrytváním spodku vozu.

■ To nejdůležitější nakonec: podvozek. Subaru BRZ má oproti svému dvojčeti od značky Toyota specifické naladění. Používá o přibližně 10 procent tužších pružin vpředu (25 oproti 23 N/mm) a o 10 procent měkčích vzadu (34 ku 37 N/mm). Tím se dosahuje stabilnějšího chování, které se projeví zejména na mokru a při jízdě čistou stopou. ■

#### SUBARU BRZ SPORT

Motor: **atmosférický plochý zážehový čtyřválec Boxer, 1998 cm<sup>3</sup>**

Výkon: **147 kW (200 k)/7000 min<sup>-1</sup>**

Točivý moment: **205 Nm/6400-6600 min<sup>-1</sup>**

Zrychlení 0-100 km/h: **7,6 s**

Nejvyšší rychlost: **230 km/h**

Kombin. spotřeba: **7,8 l/100 km**

Cena: **809 000 Kč**

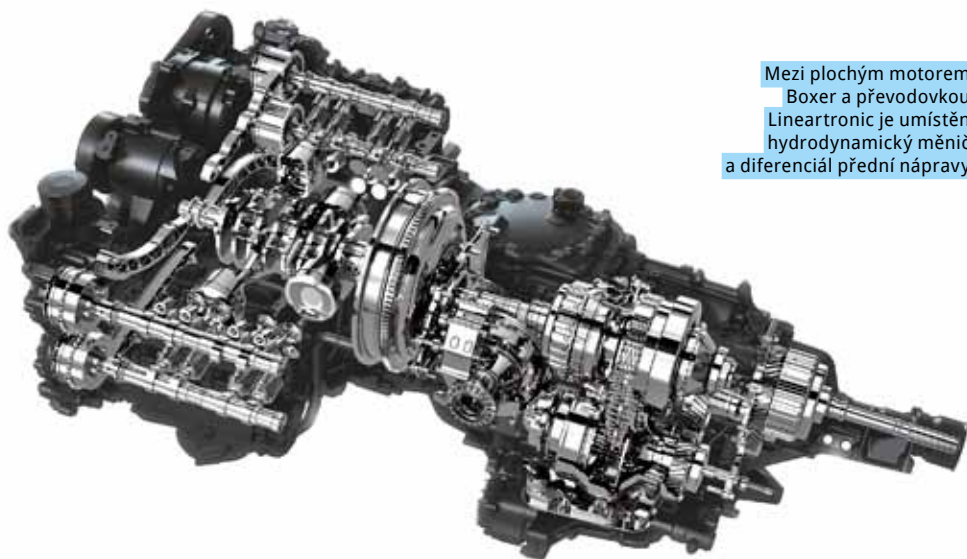
Tento průhled do nitra modelu BRZ naznačuje ideální rozložení hmotnosti



Podvozek s víceprvkovou zadní nápravou a samosvorným zadním diferenciálem Torsen

Zakrytý spodek vozu účinně snižuje aerodynamický odpor





Mezi plochým motorem Boxer a převodovkou Lineartronic je umístěn hydrodynamický měnič a diferenciál přední nápravy

# Převodovka Lineartronic

TEXT: PETR HANKE

## Nekonečné možnosti



Jádro bezestupňové převodovky Lineartronic – řetěz spojující řemenice s proměnným aktivním průměrem

*O bezestupňové převodovce Subaru Lineartronic je možné ve zkratce říci, že má pro každou jízdní situaci připraven vždy optimální převodový poměr. Ve své druhé generaci prošla důkladným přepracováním a je tedy plynulejší, rychlejší a ještě účinnější. I proto je k dispozici pro stále větší počet modelů.*

Pro bezestupňové převodovky s plynule měnitelným převodem se obecně vžil pojem CVT (Continuously Variable Transmission). Ačkoliv dnes máme v souvislosti s automobily docela jasně daný princip její činnosti, ve skutečnosti si pod tímto spojením můžeme představit mnohdy i docela překvapivá technická řešení, která se nemusí spojit výhradně se světem automobilů. Avšak právě zde se v různých podobách používají již od roku 1886.

Subaru začalo své samočinné převodovky nahrazovat bezestupňovými v roce 2009. Tomuto kroku samozřejmě předcházela rozsáhlý vývoj, který zajistil, že tento druh převodovky svoji robustností vyhověl spojení se symetrickým pohonem všech kol, nabízejícím jedinečnou trakci. Subaru pro bezestupňové převodovky používá označení Lineartronic.

Příklon k převodovkám, nabízejícím teoreticky nekonečné množství převodových poměrů je pro Subaru logickým pokračováním vývoje. Převodovky Lineartronic z vlastního vývoje jsou navíc ideálním základem pro další krok ke snižování spotřeby paliva. Dokáží totiž pro každou jízdní situaci poskytnout optimální převod, který je dokonale sladěn s charakteristikou konkrétního motoru.

Silnou stránkou nové generace převodovek Lineartronic, které se objevují například v modernizovaných modelech Outback a nové generaci SUV Forester, je také velmi široký rozsah převodových poměrů. Poměr největšího a nejmenšího převodu totiž vykazuje hodnotu 6,3, což je více, než u běžných šestistupňových manuálních převodovek. Tím je na jednu stranu zaručena potřebná síla při jízdě v terénu a při tažení těžkých přívěsů a na straně druhé nízké otáčky, a tím i nižší hlučnost a spotřeba, při dálničních přesunech vysokou rychlostí.

Na své si přitom přijdou také řidiči libující si ve sportovnějším stylu jízdy. Standardní výbavou modelů s převodovkami Lineartronic jsou totiž řadicí páčky umístěné na volantu, které umožňují sekvenční manuální řazení přednastavených převodových poměrů. Větší na verzi má k dispozici šest převodů, Forester 2.0 XT se zapnutým režimem Sharp Sport disponuje dokonce osmi převody a schopností řazení během pouhých 100 ms.

### NOVÁ GENERACE – VÍCE ROBUSTNOSTI

Princip bezestupňové převodovky Lineartronic spočívá v tom, že dvě řemenice, které spojuje v tomto případě řetěz, mohou měnit svůj aktivní průměr. Tím dochází i ke změně převodového poměru. Aktivní průměr řemenic se mění axiálním posunem jedné z jejich stran. Hladký chod celého ústrojí a zejména

rozjezd umožňuje hydrodynamický měnič, který je umístěn mezi samotnou převodovkou a motorem.

Nová generace převodovky Lineartronic má kompaktnější stavbu a vyznačuje se použitím nového ocelového řetězu s menšími články namísto konvenčně používaných různých typů řemenů. Tímto řešením se podařilo dosáhnout přenosu i velkých točivých momentů, což je pro automobily s pohonem všech kol nesmírně důležité. Nyní je možné převodovku Lineartronic kombinovat například i s přepínaným motorem modelu Forester 2.0 XT, který disponuje točivým momentem 350 N.m. Zanedlouho se tento typ automaticky řadičí převodovky objeví také ve spojení se vznětovým motorem 2.0D. Subaru převodovku Lineartronic představilo také v hybridním provedení s integrovaným elektromotorem/generátorem – toto spojení pracuje v hybridním modelu Subaru XV Crosstrek Hybrid, určeném zatím pro severoamerické trhy.

Jízda s vozem Subaru, vybaveným bezestupňovou převodovkou Lineartronic, je velmi příjemným zážitkem. Zaujme totiž neobyčejnou plynulostí celého hnacího ústrojí, která značně zvyšuje komfort jízdy. Další přínos spočívá v současném snížení spotřeby paliva, které například u nového Foresteru 2.0i činí 0,4 l/100 km (6,5 ku 6,9 l/100 km) oproti manuální převodovce. Nová převodovka Lineartronic poskytuje řidiči doslova nekonečné možnosti.



Převodovka umožňuje i sekvenční řazení předprogramovaných 6 nebo 8 převodových poměrů pomocí voliče...



...a také prostřednictvím řadicích páček umístěných na volantu

**Jízda s vozem Subaru, vybaveným bezestupňovou převodovkou Lineartronic, je velmi příjemným zážitkem**

#### SPOTŘEBA A EMISE VOZŮ S PŘEVODOVKOU LINEARTRONIC

Model	Spotřeba l/100 km	Emise g/km	Cena vč. DPH v Kč
XV 1.6i Lineartronic	6,3	146	684 000
XV 2.0i Lineartronic	6,9	160	709 000
Forester 2.0X Lineartronic	6,6	153	819 000
Forester 2.0XT Lineartronic	8,5	197	989 000
Legacy kombi 2.5i Lineartronic	8,1	188	899 000
Outback 2.5i Lineartronic	7,6	175	879 000
Outback 2.0D Lineartronic	6,3	166	939 000



Nádherný kousek strojního inženýrství. Kompaktní převodovka Lineartronic je nedílnou součástí pohonu všech kol Subaru Symmetrical AWD

## GRAND AUTO 3/2013

TEXT: MICHAL BUSTA

## Rychlejší a dokonalejší!

Nové Subaru Forester rozhodně nesnižuje terénní schopnosti úspěšného předchůdce třetí generace. Kromě jedné z největších světých výšek na trhu (220 mm) nabízí také nový přeplňovaný zážehový dvoulitr (177 kW) a nové převodovky.

Subaru dodržuje krátké pětileté cykly generačních obměn Foresteru. Nový Forester se nejdříve objevil v Japonsku a USA, nyní si ho mohou koupit i evropští zákazníci.

## SVĚBYTNÝ DESIGN, MOHUTNĚJŠÍ PŘÍŘ

Subaru se nijak neodchýlilo od svěbytného designu svých vozů. Subaru Forester už sice není takový drsník jako kdysi, svými tvary celkově zjemnil, stále ale dokáže ukázat svoji drsnější tvář. Na celkových proporcích se změnila především před, která je nyní znatelně vyšší a mohutnější. Naopak boky vozidel doznaly jen mírné retuše.

Vysoká variabilita zadních sedadel zůstala zachována. I nadále lze měnit sklon opěradel v nadprůměrně velkém rozsahu. Při převážení rozměrnějších zavazadel lze zadní opěradla sklopit pouhým stiskem tlačítka ze zavazadlového prostoru. Základní objem zavazadlového prostoru stoupl o 55 l na 505 l. V řeči čísel to znamená, že délka zavazadlového prostoru narostla o 20 mm, výška o 21 mm a šířka mezi podběhy zůstala shodná (1073 mm).

## BENZINOVÝ PŘEPLŇOVANÝ BOXER OPĚT V NABÍDCE!

Nový Forester znatelně zrychlí. Kromě prověřeného a mírně upraveného atmosférického zážehového (110 kW) a přeplňovaného vznětového boxeru (108 kW) bude možné zvolit i znatelně temperamentnější, zcela nový přeplňovaný zážehový dvoulitr s přímým vstřikováním benzínu. Nabídne výkon 177 kW a točivý moment 350 Nm. K dispozici však bude pouze ve spojení se samočinnou bezestupňovou převodovkou Lineartronic, která je speciálně upravena

Grand  
**Auto**  
CASOPEL ŽOJANNA PRO ŠIROKOU MOTORISTICKOU VĚKOVOST



pro přenos vyššího točivého momentu. Přeplňovaný dvoulitr nyní nabízí znatelně nižší spotřebu (kombinace: 8,5 l/100 km).

## SRDCEM SUBARU JE SYMMETRICAL AWD

Tím nejcennějším klenotem každého Subaru je precizní pohon všech kol nazvaný Symmetrical AWD (All-Wheel Drive). Ve čtvrté generaci ještě o něco lépe zohledňuje nejrůznější adhezní podmínky, které mohou v praxi nastat.

Stále platí, že v závislosti na typu převodovky jsou k dispozici dva typy centrálního diferenciálu, který je základem systému AWD.

První typ reprezentuje stálý pohon všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu u verze se samočinnou bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Tento systém pohonu umožňuje maximálně zužitkovat všechny výhody při zachování vysoké úrovně bezpečnosti jízdy. Elektronicky řízený systém stálého pohonu zahrnuje lamelový diferenciál (MP-T) pro přenos hnací síly na kola zadní nápravy. Jednotka řízení převodovky používá základní nastavení s rozdělením točivého momentu mezi přední a zadní nápravu v poměru 60:40. Rychle reaguje na změny jízdních podmínek, například zrychlování, výjezd do prudkého svahu nebo zatáčení, a v reálném čase mění rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní kola. Pokud je zaznamenán prokluz předních kol, systém okamžitě zvýší točivý moment přenášený na kola zadní nápravy, aby byla zajištěna dostatečná trakce.

Druhý typ stálého pohonu všech kol s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou je určen pro verze s ručně řazenou převodovkou. Tento systém spojuje centrální diferenciál s kuželovými koly se základním rozdělením hnacího momentu v poměru 50:50 a viskózní spojkou pro diferenciál s omezenou svorností. Pokud dojde k prokluzu předního nebo zadního kola, viskózní spojka upraví rozdělení hnacího

momentu tak, aby zůstala zachována co nejvyšší trakce. V obou typech stálého pohonu všech kol pracuje vylepšený elektronicky řízený systém, který nabízí lépe vyladěnou a citlivější kontrolu díky využití informací z řídicí jednotky stabilizačního systému VDC, monitorující jízdní podmínky a stav povrchu vozovky.

## REŽIM Pohonu kol X-MODE STANDARDNĚ VE VYŠŠÍCH VÝBAVÁCH

Režim „X-Mode“ bude standardně k dispozici pro výbavy Premium a XT se samočinnou převodovkou Lineartronic. Nové nastavení „X-Mode“ bylo vyvinuto s cílem zajistit lepší jízdní vlastnosti na všech površích a za špatného stavu vozovky díky optimálnímu spojení řízení motoru, převodovky Lineartronic (CVT), pohonu AWD, stabilizačního systému VDC a ostatních systémů stiskem jediného tlačítka. Součástí tohoto systému je i nastavení pomocníka pro sjíždění svahů (Hill Descent Control), který udržuje stabilní rychlost vozidla při sjezdu z prudkých svahů. Řidič dokáže bez problémů cestovat i v případě náhlé chumelenice nebo neočekávaných změn prostředí.

## TRAKCE OPĚT O KRŮČEK DÁL...

Opět se zlepšila trakce kol, a to především v situacích, kdy má každé kolo jinou přilnavost k vozovce. Zvláště patrné je to při rozjezdech ve strmých stoupáních, kde především verze s bezestupňovou převodovkou Lineartronic předvádí špičkové záběrové vlastnosti a kde elektronika může při rozjezdu maximálně pomoci. Právě v tomto parametru překonává svého předchůdce, který využíval klasickou samočinnou převodovku s měničem. A dokonce při rozjezdech na velmi kluzkých površích je verze s převodovkou Lineartronic ještě účinnější, než verze s ručně řazenou převodovkou.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)



## AUTOHIT 19/2012

TEXT: TOMÁŠ ENGE

# Miluju tohle Subaru

**AUTOHIT**

Subaru ve svých reklamách využívá označení „BeSTie“. Tohle auto už dávno není zákeřné, tak jak tomu bylo u některých předchůdců, zde je BeSTiální už pouze výkon. Tak hurá na start!

### SUBARU WRX STI

PARÁDA, kluci mi tímto restem udělali obrovskou radost. Mohl jsem totiž zavzpomínat na svoji rallyovou „kariéru“ a navíc srovnávat s dalším sportovním náčiním, které jsem testoval nedávno. Na rozdíl od Toyoty GT86 mi Subaru WRX STI přišlo jako mnohem praktičtější pro každodenní využití, a to nemluvím ani o tom, že je na úplně jiném levelu. Tohle auto je zkrátka boží. Milovat ho musí každý kdo má rád řízení. Pochválit musím i Subaru jako takové, protože cena decentně

nad milion se mi zdá jako naprosto adekvátní. Subaru WRX STI poznáte na první pohled. Design se totiž s postupem času příliš nemění, pouze vyvíjí. Mně se moc líbí, zmlouvají se mi muskulaturní proporce, masivní koncovky výfuků i mohutné křídlo.

### ZAMĚŘENO NA ŘIDIČE

Důležitou roli v tomto případě nehraje ani kabina. Chválím, jak už jsem předeslal, možnost každodenního využití, vzadu je dostatek místa, stejně tak v kufru. Palubní deska je jednoduchá, bez jakýchkoliv extravagancí, vše je přehledné a udělané tak, aby řidič nebyl rozptylován. Pozice za volantem je přesná, jak má být, jediné, co bych vyměnil, jsou sedadla. Neříkám, že jsou špatná, to rozhodně ne, ale k tomu vozu patří Recara (ve vyšší výbavě Top). A motor? Dokonalost. Gradace výkonu ve vysokých otáčkách je dechberoucí.

Shrnutí: „Subaru WRX STI je parádním silničním sporťákem. Stejně tak se jedná o dokonalé náčiní pro rally v kategorii N. Tohle auto zkrátka nadchne.“

(REDAKČNĚ KRÁCENO)



## AUTOMOTORSPORT 2/2013

TEXT: VLADIMÍR LÖBL

# Hon na lišku

**auto  
motor  
sport**

Subaru nalíčilo další návnadu. Outback má nový motor, větší mlhovky a řadu dalších vylepšení.

Outback se opět více odlišil od modelu Legacy. Má novou masku chladiče a rozměrnější mlhovky. Novinkou je i další generace ležatého čtyřválcového s protiběžnými písty, opět o objemu 2,5 litru. Je o 2 kW výkonnější a také úspornější.

Spolupracuje výhradně s novou převodovkou CVT, a to harmoničtěji, než předchozí provedení. Spotřeba se nadále pohybuje kolem

8,5 l/100 km, ve městě i o dva litry výše. Jde přeci jen o velký vůz.

Na silnici Outback působí díky upravenému podvozku ještě suverénněji. Ovládá se lehce a posádce zajišťuje v prostorném interiéru komfortní svezení.

Dál se zlepšilo i provedení interiéru. Pokrokem je přesunutí elektronické parkovací brzdy z prostoru vlevo vedle volantu na středový panel. Audiosystém a navigace komunikuje v češtině a přístroje působí luxusněji.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

## SVĚT MOTORŮ 1/2013

TEXT: JIŘÍ BABORSKÝ

### TEST SUBARU XV 2,0I EXECUTIVE

# Úspory naruby

V případě Subaru XV odpovídáme na věčnou otázku „Nafta nebo benzín?“ nečekaně. Benzín. Vážně jsme se nebláznili...

Není to tak dlouho, co bývala benzinová Subaru hladová, diesel v nabídce chyběl a jedinou cestou k úspoře provozních nákladů byla přestavba na LPG.

V roce 2008 přišel toužebně očekávaný boxer diesel a okamžitě bodoval: silný, pružný, tichý, úsporný. Živá voda pro stagnující prodejní čísla Subaru v Evropě. I my jsme si jediný plochý nafták světa oblíbili a chválili jej. Přesto se najdou důvody starý dobrý benzín neztratit.

Svezení v poveném zážehovém dvoulitru nové generace nás přimělo k zamyšlení – opravdu člověk potřebuje naftu? Startujeme, žádné chrochtání, jen tiché ševlení čtyřválcového, doprovázené typickým šustěním

boxeru s protilehlými válci. Po vytočení má hezký sportovní zvuk, při jízdě potěší sympaticky měkkým projevem, v nízkých otáčkách je pružný jako proutek... A teď to hlavní: nikam nechvátáme a spotřeba se ustálila na sedmi litrech. Před deseti lety by nám tohle číslo ve spojení s benzinovým Subaru nikdo nevěřil. Nesmíme totiž zapomenout, že Subaru = unikátní stálý pohon všech kol s centrálním diferenciálem. Na motor je sedm litrů parádní výsledek. Jízda po dálnici a větší podíl města spotřebu trochu zvedly, i tak jsme se ale pohybovali kolem nijak dramatické hodnoty 8,5 l/100 km.

Tím máme pohromadě zásadní hodnoty pro naši finanční rozvahu. S naftovým dvoulitrem jsme sice jezdili za pěknějších 6,8 l, pohled do ceníku ale vrhne na srovnání jiné světlo – testovaný benzinový motor je ve stejné výbavě o rovných 100 000 Kč levnější! Naše rada tedy zní: chcete XV a zároveň šetřit? Jděte do benzinového dvoulitru!

(REDAKČNĚ KRÁCENO)



# Móda je obrazem každé společnosti

*Setkání s úmyslem uskutečnit tento rozhovor jsme si telefonicky domluvili do kavárny na pražském Andělu, tématem mělo být zejména vlastnictví vozu Subaru. Veškerá nejistota, zda v typicky dopoledně přeplněné kavárně v blízkosti kancelářských komplexů spolumajitelku módní značky Katarínu Král poznám, vzala okamžitě zaslavé. Manažerka a majitelka módního obchodu Mona, a také hrdá majitelka Subaru Outback, se v šedé mase manažerů absolutně nedala přehlédnout. Z davu nevyčnívala pouze svým neotřelým outfitem, ale vzorek jednoho ze svých modelů si nesla na ramínku dokonce s sebou.*



FOTO: MILAN CHRDLÉ

**Když vidím, jak zajímavě jste oblečená, pohyb po ulicích vás jako módní návrhářku musí inspirovat...**

Zcela jednoznačně! V každém státě jdou odlišné trendy a mentalita národa ruku v ruce. Vezměte si takové Rusko nebo Polsko a srovnajte to s Českou republikou. I mezi Čechami a Slovenskem je velký rozdíl. Češi jsou v oblékání dost konzervativní, volí spíš jednodušší tvary a barvy, což platí pro ženy i muže. Dokonce bych řekla, že pro ženy ještě víc. Ke škodě vjemů na českých ulicích je fakt, že pro nás ještě není úplně důležité, jak člověk navenek vypadá a přitom se tím dá úžasně vyjádřit vnitřní pocit.

**Jak se Katarína Král podílí na tom, aby Češi v oblékání změnili zaběhnutý stereotyp?**

Když pojedete na dovolenou do Itálie a uvidíte, jak se umí obléci třeba jen řidič autobusu, praští vás to do očí. U nás to není o prémiovosti a exkluzivitě. My sami designujeme a hlavně vyrábíme všechno lokálně. Cílem je vytvořit domácí alternativu rozšířené konfekci za přijatelnou cenu. Určitě nejsme Pařížská, nechceme se s těmito takzvaně superluxusními značkami srovnávat nebo je napodobovat. Chceme působit na to, aby se měnily postupy. Podobně jako se to děje s potravinami. V Česku pořád existují textilky a dá se říci, že mají to nejhorší za sebou. Nejsou to samozřejmě ty velké fabriky, jako za minulého režimu, trh se mění a je potřeba se mu pružně přizpůsobit. Lidé, kteří v branži dělají dlouho, někdy obtížně reflektují změny. Zákazník dnes nakupuje módu jinak než před 10–12 lety. Dřív všichni s nadšením kupovali oblečení v supermarketech, teď už ale ne. Potíží je v tom, že náklady na výrobu jsou nízké, a tak se víc vyrábí, než se spotřebuje. Až tohle začnou dělat velké země jako Indie, budeme mít problém. A my se tady vyráběnou módou snažíme přispět k narovnání tohoto paradoxu.

**Jak se vlastně tvoří vnímání toho, co je vkusné a pěkné?**

Tak hlavním posuzovatelem je vždycky ta která společnost, její kultura a způsob života to vnímání vytvářejí. Vliv návrhářů je velký, ale ne jediný. Celý proces vzniku nových kolekcí a trendů vypadá tak, že si největší módní domy ve Francii kupují tzv. Trend booky – to je velká kniha, kterou vytvářejí asi jen dvě



firmy na světě a ty zpracují výhled podle politického, ekonomického a kulturního vývoje společnosti a předloží jakousi představu toho, co bude „in“. Poté tuto inspiraci každá značka pojme trochu jinak, ale ta východiska bývají společná. Finální dojem samozřejmě každé kolekci vtiskne návrhář. Móda je ale každopádně obrazem společnosti.

**Jak se dostane člověk vašeho ražení k tomu, že otevře v centru Prahy módní obchod a kdo k vám vlastně chodí?**

Je to rok, co jsme otevřeli první obchod. Za tu dobu jsme na velmi dobré cestě, dosud jsme jediný obchod s tímto konceptem, kdy nabízíme módu od různých návrhářů. Letos v květnu pak otevíráme další. Nejdůležitější je naše krédo, kdy to není o hadrech, o kalhotách a svetrech, ale o životním stylu. Každý kus oblečení něco vypovídá o člověku, který si ho vybere a nosí. Člověk s uměleckým vzděláním to vytvoří, my tomu pak dodáváme duši. Dřív jsme pracovala v konfekci, takže vím, jak se prodává a vyrábí „masovka“. Neustále se ale ptám, proč ty věci musí až sem letět tisíce kilometrů? Máme tu kopec levných věcí z Asie, to je současný trend, ale záleží jen na nás, jestli s tím chceme něco dělat. Podle úspěchu našeho obchodu bych řekla, že podobně nesmyslím sama.

**Co vás v průběhu let inspirovalo?**

Po studiu na národohospodářské fakultě vysoké školy jsem pracovala jako ekonomická reportérka TV Markíza v Bratislavě. Nejvíc mě bavilo vymýšlení dramaturgie a scénářů.



Od toho byl jen krůček k marketingu. Měla jsem štěstí na pracovní nabídky, které vždy přinášely velkou míru možnosti seberealizace. Ale v bankovním sektoru, kde jsem pracovala, to bylo dokola jen o hypotékách, účtech a kampaních na nové produkty. Když jsem dostala nabídku od jednoho velkého módního řetězce nastoupit na pozici, kde jsem se mohla spolupodílet na expanzi a otevírání nových obchodů, mohla jsem vymýšlet strategie uvádění nových značek na trh a být u mnoha přehlídek, neváhala jsem. K módě jsem měla blízko vždycky, ale časem jsem díky své filozofii zatoužila nabídnout podobně smýšlejícím lidem alternativu a jsem velmi ráda, že jsem to mohla uskutečnit. Proč nenabídnout lidem lepší produkt, navíc z domácích zdrojů. Mám ráda to, co dělám.

#### **Má vaše nepřechýlené příjmení souvislost se světem módy?**

U nás je z prvního jména naprosto evidentní, jestli se jedná o ženu nebo muže, venku je to složitější. Takže nevidím problém, naopak každý si nepřechýlené příjmení lépe zapamatuje. Určitě to ale nedělám kvůli trendu, který je například vidět u některých televizních reportérek, každá žena by měla mít možnost si sama zvolit formu, jak to cítí. Odpor některých lidí proti nepřechýlování ženských příjmení zřejmě souvisí s tou zdejší konzervativností. Jsme příliš upnutí na to, na co jsme zvyklí, potlačujeme individualitu.

**Ta individualita vaší osobnosti je ale vidět i na výběru automobilu. Málokterá**

#### **žena si zvolí Subaru v kombinaci s tím nejvýkonnějším motorem...**

To máte asi pravdu, i když uvažovat o Subaru mě přiměla kamarádka, která dělá v automobilové branži. Potřebovala jsem větší auto a měla jsem různé zkušenosti s většími i sportovními vozy. Postupovala jsem ryze racionálně: sepsala jsem si seznam podmínek, které musí auto splňovat, tedy že se nebude krást, bude spolehlivé, vejde se do něj náš retrív a nebudeme se s ním bát vyjet do přírody a na lyže. S manželem jsme si udělali jakési výběrové řízení a Outback skončil na prvním místě. Když jsme vyzkoušeli i ta ostatní auta na seznamu, bez emocí jsme vyhodnotili Subaru jako jasně nejlepší. A svého rozhodnutí doteď nelituji. Jízdní vlastnosti, stabilita a pocit bezpečí mě utvrdily v tom, že je to nejlepší auto, které jsem doposud měla. Jako své příští auto bych taky chtěla Subaru. Jen se těším, až bude v nabídce hybrid. Přeci jen, při vši radosti z výkonného motoru mě jeho vyšší emise trochu mrzí.

#### **Můžete na závěr prozradit nějaký zaručený obchodnický trik?**


V centru Prahy do obchodů s módou často zamíří i skupinky příslušnic východních národů – Korejky, Japonky, Číňanky. U nich hraje velkou roli skupinová psychika. Když si něco koupí jedna, většinou si něco koupí i ty další. Je dobré se na jednu zaměřit a pak je velká šance, že koupí i ty druhé. ■

**Děkuji za rozhovor**



#### **Katarína Král**

Strategická marketérka a manažerka. Vystudovala Ekonomickou univerzitu v Bratislavě a Trnavskou univerzitu v Trnavě. Čtyři roky byla reportérkou TV Markíza, poté pracovala osm let jako manažerka marketingu a komunikace, mj. pro společnosti mBank, ČSOB, UniCredit a Marks & Spencer. V současnosti žije v Praze a je majitelkou módní společnosti Czechoslovak Originals. Spolu s módním návrhářem Pavlem Břejchou založila módní značku PBL.



Šotolinová cesta  
vedoucí pustinou  
na jihozápadě  
ostrova Saaremaa



„Stařec a moře“ :) Forester fungoval na 100 %



Ledovcové kameny  
lemují pobřeží celého Estonska

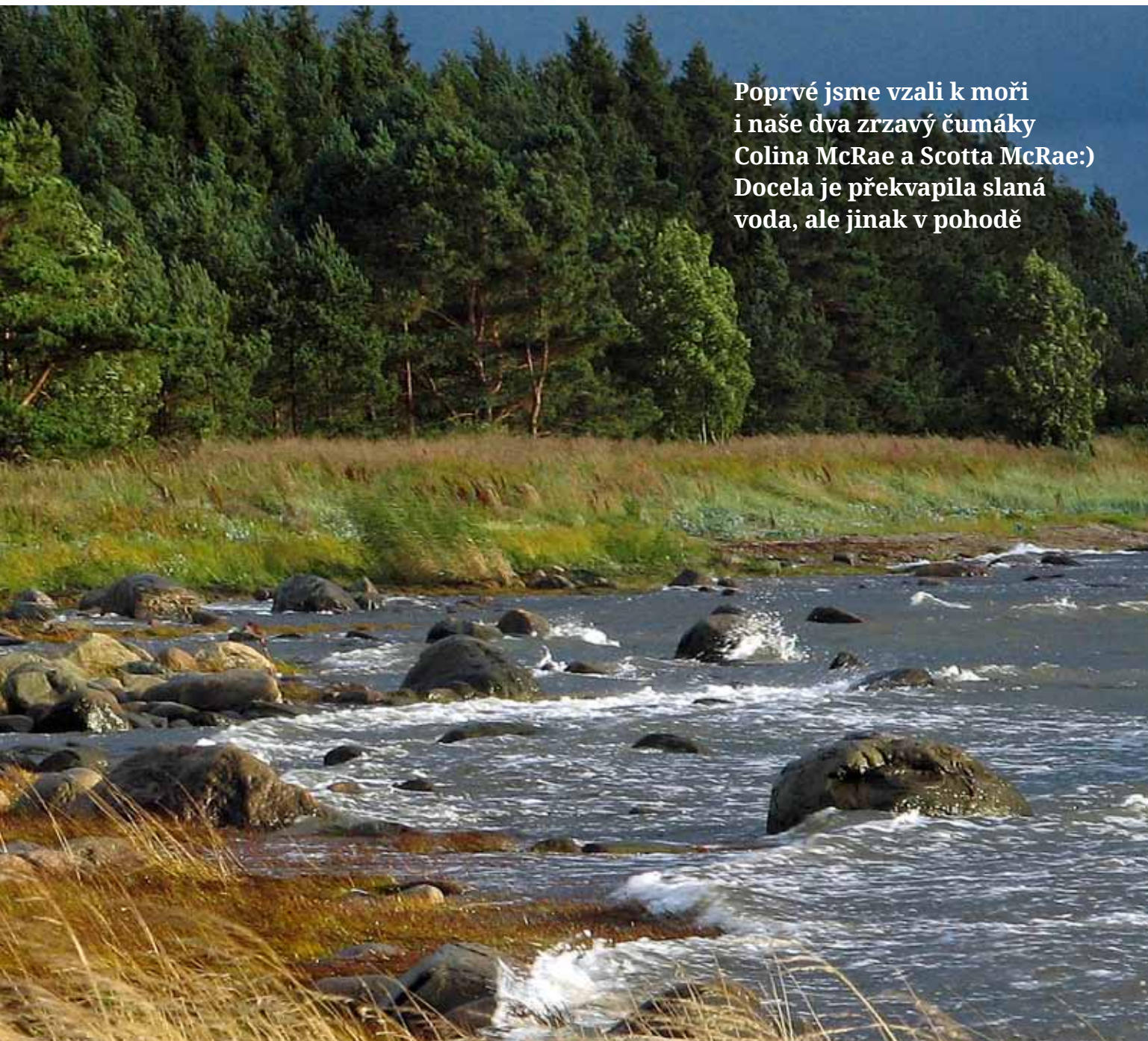
# Forestream do Estonska

TEXT A FOTO: RALLYCAD

*Letos se nám s Lenkou konečně podařilo realizovat cestu do Estonska, a tak podám report, jaké to tam je. Dnes ale především o tom, jak se cestuje Pobaltím, na co se těšit a na co ne.*



**Poprvé jsme vzali k moři i naše dva zrzavý čumáky Colina McRae a Scotta McRae:) Docela je překvapila slaná voda, ale jinak v pohodě**



Typické pobřeží Baltu v kraji Läänemaa

#### **PŘÍPRAVA FORESTERA**

Za poslední rok jsem neměl čas se kromě vyložených hořáků starat o auto, takže jsem ještě před cestou musel dodělat opomenutou údržbu + nějaké ty výměny dílů. Měnil jsem všechny čtyři ložiska v kolech, čímž jsem konečně došel k závěru, že mohou hučet už jen zadní hřídele. Hřídele jsem ale nestihl vyměnit a vezl jsem si je připravené s sebou „kdyby náhodou“ a také kompletní nářadí. Udělal jsem všechny brzdy, čiliže vyčistil a rozhybal třmeny, vyměnil kotouče a obložení. K tomu všechny

filtry, olej, svíčky, atd... Podařilo se mi i opravit uvolněné táhlo stěračů a další drobnosti, které už mě otravovaly. Měnil jsem i lambda sondu a dodělával jí v 01:00 ráno před odjezdem.

V 9:00 jsem při nakládání auta ještě přehodil nesprávně zapojené piny v konektoru lambdy a mohlo se vyrazit směr Náchod:)

#### **CESTA NA SEVEROVÝCHOD POLSKO**

Celková vzdálenost našeho cíle v Estonsku byla cca 1500 km, a tak jsem trasu rozdělil na



Vzácný pohled z „výšky“ – dělový post na mysu Sõrve. Estonsko je ploché a každé převýšení je tu atrakce :)



Kaali. Největší meteoritický kráter v Evropě

Veselý rybář s rybářkou v Kuressaare



Výsledek zadání „Nejkratší trasa“ v navigaci. 10 km dlouhá houpající se panelovka přes rašelinný důl. Super!



dva dny jízdy. První den jsme měli zamluvený nocleh v Polsku na Mazurských jezerech u Augustowa, což je nedaleko hraničního trojmezí Polsko–Bělorusko–Litva. Celkem to vycházelo na 800 km. Druhý den byl plán cesty přes Kaunas v Litvě, Rigu v Lotyšsku a Pärnu v Estonsku na severozápadní pobřeží do malé vesničky Rannakülla. Čili dalších 700 km. Polské silnice jsou opravdu různorodé. Od perfektních nových úseků dálnic, přes velice kvalitní silnice 1. třídy mezinárodního významu, dále pak od tiráků rozježděných silnic s 10 cm hlubokými kolejeama až po totální šrot, připomínající tatrovácký polygon. Poláci mohutně posílili svou dálniční síť vzhledem k EURO2012 a je to znát. Mají místy dálnice, o kterých se nám ještě dlouho zdát nebude. Zhruba někdy za soumraku jsme přijeli k Varšavě. Tam mě vcelku iritovaly semaforey na dálnici – nemají ještě dodělané mosty. Vždycky jsme se rozjeli na 120 km/h a hned zas brzda do nuly. V autě jsme byli tři lidi, dva psi a kufr plnej až po střechu, takže ty nové brzdy jsem fakt ocenil. Docela utahaný jsme pak dorazili na Mazury po 11 h večer, ubytovali se v pěkném a levném hotelu a okamžitě usnuli.

#### LITVA

Nuda, nuda, šed, šed... Nevím bohužel, jak vypadá zbytek Litvy, protože jsme jí jenom projeli přímo na sever, ale soudě podle okolí E67 a části Kaunasu který opisuje, je to fakt cholera. Vesnický domky jsou slepený ze všeho možného a vypadaj jak opuštěný. Z dvou měst cestou, jsou vidět převážně paneláky. Jediný krásný a zajímavý úsek je těsně za polskými hranicemi. Je to zajímavě zvlněná krajina s neuvěřitelně zelenou trávou na pastvinách. Připomínalo mi to jedno velký golfový hřiště.

Bohužel po 15 km skončí a pak už jen nudná, chudá rovina. Silnice E67 je přes Litvu výborně znovupostavená z EU fondů a kromě jednoho úseku před lotyšskými hranicemi je celá hotová.

#### LOTYŠSKO

Na rozdíl od Litvy je už od hranic znát větší kupní síla. Domy jsou hezčí a modernější. Krávy u silnice čisté a podojené, celkově větší pořádek i úroveň lidí i aut. Docela mě překvapil jejich systém předjíždění. Nejdříve mě vyděsilo pět tiráků předjíždějících středem, ale pak mi došlo, že je to tam asi standard a navíc legální. Via Baltica je tu sice pořád dvouproudová, ale o něco širší, resp. má široké krajnice oddělené přerušovanou čarou. Pokud chcete předjet, nemusí se čekat až bude volno (a to



První zastávka u Baltského moře nad Rigou

není skoro nikdy, protože je to hlavní tah tíráků celým Pobaltím).

Stačí vykouknout, jestli někdo nepředjíždí proti a dát blinkr. Auta před vámi i proti vám se automaticky rozjedou na krajnice a pustí vás. Lotyšsko vede statistiky mrtvol v dopravě a tipuju, že to bude asi důsledek tohoto systému. Občas totiž někdo neuhne včas, nebo začne předjíždět ve stejnou chvíli auto proti... První třetina Lotyšska je vcelku nuda, ale jak se cesta blíží k Rize, vjede se konečně do krásného lesa a taky se zahuštuje osídlení. Rigu jsme objeli po obchvatu, který vede po okraji obrovské sypané přehradní hráze. Od Rigy nahoru už se jede víceméně pořád lesem. Po cca 30 km se po levé straně ukáže poprvé Baltské moře. Zastavili jsme na čumendu na jednom z krásných parkovišť v borovém lese, který odděluje silnici od pláže. Tam jsme vzali poprvé k moři i naše dva zrzavý čumáky Colina McRae a Scotta McRae:)

Docela je překvapila slaná voda, ale jinak v pohodě. Prostě idylka, ale my jsme chtěli dorazit do Estonska na chatu za světla, tak jsme zase vyrazili.

## ESTONSKO

Estonsko je krásné hned od začátku. Silnice jsou v super stavu a vypadají jak před půl rokem postavené. Provoz je minimální. Až k přímořskému letovisku Pärnu byl malý provoz, potom už skoro žádný. Odhaduju to tak 1 auto za minutu. Všude jsou krásné lesy, křižovatky mají perfektní značení a odbočovací pruhy. Všude je čisto, ani papírek. Podél silnic je spousta hezkých dřevěných autobusových zastávek a od nich cesty do lesa. Silnice v Estonsku mají hrubší asfalt a auto na nich perfektně sedí, i když „ostřejší“ zatáčky jsme projeli asi jenom čtyři. Stejně jako v celém Pobaltí jsou silnice většinou přímé a jen lehce se vlní. Silnice první třídy jsou lepší než u nás – rovné, široké a přehledné. Žádné záplaty a žádné díry. Viděl jsem asi dvakrát značku „hrboly“, ale nepoznal jsem proč – snad jen perfektně zarovnané napojení starého a nového asfaltu. Podél většiny hlavních cest je asi 8 m široké vykáčené a vysekané pásmo až k lesu, takže pokud by z lesa vylezl los, byl by dobře vidět.

**Estonsko je krásné. Silnice jsou v super stavu a vypadají jak před půl rokem postavené. Provoz je minimální. Všude je čisto, ani papírek**



Kamenné pomníčky pro šťastný návrat u Ohessaare



„Naše“ chata v Rannaküla

Estonci nepospíchají – dodržují rychlost. Rusáci jedou o něco rychleji, ale taky žádná kudla.

Když jsme se přiblížili k „naší“ vesnici, jelo se posledních pár km po jejich šotolinových silnicích, na které jsem se nejvíc těšil. Do cíle jsme dorazili kolem osmé večer a ještě bylo světlo až do skoro devíti hodin. Ubytování jsem stejně jako všude po cestě sháněl přes [www.booking.com](http://www.booking.com) a po příjezdu do Rannaküla jsme s potěšením zjistili, že je to tam ještě lepší než na fotkách. Ale o tom až příště. ■

## TRENDCAR

Velice rádi bychom poděkovali touto cestou všem našim zákazníkům za to, že ocenili úsilí, které vyvíjíme pro jejich spokojenost a zůstali věrni jak nám, tak také naší značce. Současná situace nás přesvědčuje o tom, že je to jediná možná cesta a také i klíč k úspěchu.

Na jaro připravujeme prezentace vozů v regionu při různých kulturních a sportovních akcích. A rýsuje se nám také hlubší spolupráce s partnerem, se kterým bychom rádi pomohli růstu ikony WRX STI a dostali ji tak do širšího podvědomí veřejnosti, jelikož je to trochu neprávem opomíjený kus našeho portfolia a přitom jedinečné povtové auto svého typu na trhu.

Skladem máme stále k dispozici 20 vozů, abychom mohli vám zákazníkům nabídnout maximální možný komfort při výběru nového vozu. Těšíme se na vás a ještě jednou velké díky vám všem, kteří čtete tyto naše kmenové aktuality a náš rodinný magazín!

**Subaru zdar a těšíme se na vás!**



Trendcar a. s., I. P. Pavlova 120, Olomouc 779 00, [www.subaru-morava.cz](http://www.subaru-morava.cz)

## AUTOBOND GROUP

Když jsme loni v březnu zahájili postupné stěhování Subaru z již nevyhovujících prostor v Mariánských Horách do nových v Hrabové, byl to začátek téměř dvouleté cesty. Letos jsme na ní udělali další významný krok. V Hrabové byla začátkem letošního roku otevřena zbrusu nová servisní hala se supermoderním technickým vybavením. Nachází se hned vedle před pár lety zprovozněné haly se špičkovou karosárnou,

lakovnou a myčkou vozů. Pro naše kolegy ze servisního oddělení to znamenalo další stěhování za poslední rok, ovšem tentokrát již definitivní. Celý servisní areál je tímto krokem dokončen a je schopen nabídnout našim zákazníkům nejvyšší možnou úroveň komplexních servisních služeb, prakticky vše pod jednou střechou.

Další dobrou zprávou pro naše zákazníky je intenzivní pokračování stavebních prací

v areálu Hrabová, tentokrát v oblasti prodejních prostor. Vše směřuje k tomu, abychom se opět po čase mohli všichni Subaráci, servis i prodej, potkávat s našimi zákazníky na jednom místě. Naše firma Autobond Group a. s. si vytýčila v areálu v Ostravě Hrabové smělý investiční projekt a v letošním roce již vše směřuje k jeho úspěšnému naplnění.



AUTOBOND GROUP a. s., SUBARU Ostrava, Grmelova 2069/9, 709 00 Ostrava-Mariánské Hory, [www.subaru-ostrava.cz](http://www.subaru-ostrava.cz)

## C & K

Jaro letošního roku na sebe nechalo sice dlouho čekat, nicméně tato situace byla jako stvořená pro představení nové generace Subaru Forester. My jsme měli možnost ukázat našim klientům tento vůz v opravdu náročných podmínkách, a to při terénních jízdách v kamenolomu. Tato prezentace samozřejmě potvrdila vedoucí pozici Foresteru mezi opravdovými SUV, ale hlavně jsme si to všichni náležitě užili ☺. Samozřejmě, i když je pro nás model Forester stěžejní, nezapomínáme ani na ostatní vozy ze stáje Subaru: probíhá doprodej modelového roku 2012 vozů Outback, Legacy kombi a XV, na všechna auta nabízíme velmi zajímavé produkty financování a v neposlední řadě se věnujeme individuálním požadavkům každého klienta. Nezapomínáme ani na výkup či zprostředkování prodeje ojetých vozů.

Naše společnost měla tu čest zastupovat značku Subaru na Autosalonu Brno v rámci soutěže Auto, které bych si koupil. Jaro a léto se opět ponese v duchu praktických ukázek našich aut v terénu, na okruhu i v běžném provozu.

Zima a jaro, kdy jsme ostatním ukazovali, že Subaru vyjede všechno, jsou už za námi. Teď se opět těšíme na léto, abychom naopak všem předvedli, že každá zatáčka je pro Subaru výzvou k pornění fyzikálních zákonů...

C & K, a.s., Vídeňská 100, 619 00 Brno, [www.subarubrno.cz](http://www.subarubrno.cz)



## M. LIŠKA

SUBARU bylo, je a doufejme i dlouho bude hlavně o emocích. Emoce a zábava patří k sobě a my se snažíme zákazníkům Subaru ve volných chvílích zajistit obojí. Jelikož už dnes patří náš výrobce prakticky k posledním, kteří nám vozy vyrábějí pouze v Japonsku, rozhodli jsme se navázat spolupráci s někým, kdo by nám pomohl vtáhnout majitele a fandy značky alespoň trochu do atmosféry japonské kultury. Spojili jsme se s luxusní Sushi Restaurací ZEKE v Plzni. Japonsko a Sushi patří k sobě, Subaru a Japonsko také... jak jinak to udělat. A proto i na naší další akci, pořádané pro zákazníky, bylo Sushi hlavním prvkem cateringu, a nutno podotknout, že to bylo opravdu stylové. Řeč je o právě proběhlé akci, kterou jsme poprvé nazvali „Setkání zákazníků SUBARU Liška“, a to při příležitosti představení hned dvou nových modelů. BRZ už byl celkem známý, i když v ČR zatím nedostupný, a proto se jednalo hlavně o představení nového FORESTERA 2013, od kterého nejen my prodejci očekáváme hodně. Akce se konala typicky pro Forestera v terénu, v areálu

lomu a pískovny. Každý, kdo přijel svým Subaru, s ním mohl otestovat několik typů připravených tras, od rychlostní zkoušky až po překonání těžšího terénu. Každý samozřejmě mohl vyzkoušet i naše nové modely, a k tomu třeba i navíc zkusit truck trial s auty na dálkové ovládání. Prostě zábavný den pro všechny, co mají rádi Subaru. Je pravda, že následné umytí vozů bylo trochu složitější, nás konkrétně pozlobila ještě zima a voda nám při mytí zamrzala na autech ☺.

Společně se zákazníky se těšíme z nového Forestera, jehož první exemplář jsme těsně před sepsáním tohoto našeho příspěvku předávali šťastnému majiteli. Nový Forester už je nyní pojem a jsme rádi za tak skvělý vůz, který můžeme našim stávajícím i novým zákazníkům nabídnout.

Subaráckého počasí jsme si v letošní zimě užili dosyta, a tak asi všichni potřebujeme už trochu sluníčka. Ale na další zimu a sněh se společně se Subaru budeme za chvíli zase těšit. Přejeme všem fandům značky hodně bezproblémových kilometrů a pohodové jaro i léto.



## AUTO VYSOČINY

Zimní sezona přináší do aktivního života lidí jiné příležitosti sportovního využití. Pro majitele našich vozů také nemalou radost a „jistotu v pohybu“ za každého počasí. Z tohoto spojení již druhým rokem vzešla spolupráce s lyžařskými středisky na Vysočině. V Jihlavě se skiareálem Šachberk a v blízkosti Třebíče s SK Jalovec u obce Čichov. Po celou lyžařskou sezonu jsme zákazníkům představovali naše vozy, a to přímo u sjezdového svahu. Rádi bychom touto analogií přivedli lidi, kteří se nebojí zimy ☺, k vozům Subaru,

kteří, dovolte nám to přirovnání, se zimy také rozhodně nebojí. Radost a dokonce snad i nadšení z bezpečného a rychlého zdolávání přírodních živlů a nástrah, se tak může stát každodenní rutinou třeba při cestě do zaměstnání.

Pro zákazníky v letošním roce chystáme celkovou rekonstrukci našeho dealerství, což se na první pohled projeví zejména rozšířením plochy pro vystavování vozů. Ale již nyní se zákazníkům vyplatí nás navštívit. Test nového forestera ve všech 3 motorizacích za to určitě stojí.

AUTO VYSOČINY, s. r. o., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava, [www.subaruvysočiny.cz](http://www.subaruvysočiny.cz)

## ILOS

Jako největší mimopražský prodejce vozů Subaru jsme letošní opravdu dlouhou zimu měli tu čest vystavovat vozy při Subaru Snow Session 2013. K vidění byly naše úžasné vozy XV a Forester 2013 v kombinaci s velkou odvahou závodníků a závodnic, kteří předváděli (se Subaru korespondující) hvězdné výkony. Diváci se s velkou chutí účastnili soutěže inspirované dlouhou historií naší společnosti. Nejšťastnější ze správně tipujících pak vyhrál výlet horkovzdušným balónem a prohlédl si Krkonoše z ptačí perspektivy. Cenou útěchy pro některé soutěžící pak byl sjezd ze sjezdovky v našich vozech. Ty to zvládly stejně dobře jako cestu nahoru. Celý den pak provázela skvělá nálada, kterou je náš autosalon široko daleko vyhlášený. Více o akci na straně 23 tohoto čísla SM.



ILOS, s. r. o., Letná 646/13, 460 01 Liberec XII-Staré Pavlovice, [www.subaru-liberec.cz](http://www.subaru-liberec.cz)



## DANCARS CZ

Věříme, že i vám letošní dlouhá zima znovu potvrdila správnost vaší volby při výběru vozu. I zima na cestách může být krásná, pokud řídíte SUBARU. A aby Váš miláček stále fungoval na 100 %, rozhodli jsme se po určité pauze obnovit naše tradiční jarní a podzimní prohlídky ZDARMA. Aktuálně vám provedeme celkovou kontrolu vozu a připravíme jej na hlavní motoristickou sezónu. Objednejte se ještě dnes a dopřejte svému vozu potřebnou odbornou péči. Náš team zkušených mechaniků se těší na Vaši návštěvu.

Prodejní tým vám pak rád představí kompletní aktuální nabídku SUBARU na českém

trhu. K dispozici je vám nespočet předváděcích vozů v čele s novým FORESTEREM. U nás jej můžete otestovat se všemi typy motorů a převodovek. Tak neváhejte a spojte návštěvu servisu s tímto příjemným zážitkem z testovací jízdy. Budete mile překvapeni, o jaký kus dále k naprosté dokonalosti se naše vozy opět posunuly. Třeba zjistíte, že i v době tzv. ekonomické krize si člověk musí umět udělat radost a domluvíme se na výměně vašeho stávajícího vozu za nové SUBARU a společně tak oslavíme krásné 55. výročí výroby našich výjimečných automobilů.

DanCars CZ s. r. o., Krnovská 82, 746 01 Opava, [www.subaru-opava.cz](http://www.subaru-opava.cz)

## AUTWEC

Dne 12. března 2013 13:58 AUTWEC s.r.o.  
<info@autwec.cz> napsal(a):

*„Subaru Forester je ztělesněním volnosti a svobody. Důvěryhodný partner pro každý moment, pro život“*

*Naši vážení a milí Subaristé, nadešel nám krásný den a můžeme Vám s radostí představit nového FORESTERA MY13 a s ním spojený „koncert pro 4 kola“ Rádi bych Vás tímto pozvali do našeho autosalonu v Plzni-Doudlevcích, kde si můžete nový model prohlédnout, ale hlavně vyzkoušet jeho nové jízdní vlastnosti. Více informací o novém, dnes již 15letém Foresteru najdete na: [www.SubaruPlzen.cz](http://www.SubaruPlzen.cz)*

*Těšíme se na Vás  
Za kolektiv AUTWECu  
Libuše Alblová*

### A týž den přišla také tato odpověď:

*Děkuji za pozvání... opustil jsem sice Vaše služby, kdy jediným důvodem bylo převzetí autorizovaného servisu Algonem v Sokolově. Jistě chápete, že pro nás je servis v Sokolově daleko přitahavější než v Plzni. Zatím jsme s nynějším prodejcem spokojeni. Chtěl bych Vám poděkovat, za Vaše vždy perfektní služby a opravdu špičkovou odbornost. Pořád sleduji Vaše konání a aktivity a jsem i nadále Vaším příznivcem. Byli jste první, kdo mě a vlastně celou naši rodinu zasvětil do skvělé značky Subaru. Starší syn má Outback 3,6 – rok 2012 – úžasné svezení, najíždí služebně cca 10–15 tis. km/měsíc a tak se mu vyplatí. Mladší syn dokončil práva a a chystá se koupit nějakou ojetinu, samozřejmě Subaru. Já mám pořád stejného Forestra (najeto 165 tis. km) a zatím nemám důvodu ho měnit. Přeji Vám pevné postavení na trhu v Plzni a širokém okolí.*

**M. Dušek**  
Cheb

## EMIL FREY ČR

Ačkoliv jsme na Pekařské v uplynulém půlroce měli spoustu zajímavých akcí a tiskovek, jeden den význam všech ostatních převážil. To, co z obyčejného všedního dne udělalo v očích všech subaristů svátek, byl fakt, že jsme v ten den „D“ předávali zákazníkovi první exemplář modelu BRZ konkrétně BRZ 2.0 Sport 6A/T. Je trochu symbolické, že ten první předávaný BRZ byl v klasické Subaru barvě – rallye modré. Šťastný klient pan Marek Poch se opravdu hodně těšil, a tak pár hodin před převzetím klíčků od nového vozu dal průchod svým emocím na jednom automobilovém serveru takto:

*Já už to nevydržím! Tak ještě 14 hodin a přebírám si klíčky od BRZ – musím se pochlubit. Šest měsíců složená záloha, objednáno aniž byly známé ceny, možnosti výbavy, prostě nic. Termín dodání byl také nejistý, ale ... zítra je ten den!! Když nebudu počítat novinářský vůz importéra, tak moje*



*Barunka bude první BRZ prodané v ČR. Uaaaaaaa – ten čas se vleče...*

Na Pekařské jsme to střídme oslavili, pan Poch odjel a užíval si. Že rozhodně nestřídme se můžete přesvědčit na dvoustraně 30–31, kde se s vámi dělí o své první dojmy.

Emil Frey ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5

Zastoupení firmy Emil Frey na opačném konci Prahy přesunulo prodej Subaru do novějšího centra na Černém mostě. Promyšleně koncipované a skvěle vybavené prostory nabízejí našim zákazníkům možnost pohodlně a odpovědně přemýšlet o koupi některého z krásných nových „šestihvězdičkových“ vozů. Komplexní

služby garantuje vysoce kvalifikovaný tým pod vedením Antonína Laufky. Zkušený prodejce pan Vaněk má k dispozici moderní zázemí, a je proto připraven prezentovat vám libovolný model Subaru opravdu důkladně. Těšíme se na vás, neváhejte. Vždyť naše centrum na Černém mostě je jen pár kroků od metra linky B...



Emil Frey ČR, s.r.o., Skorkovská 1 585, 198 00 Praha 14, [www.subaru-emilfrey.cz](http://www.subaru-emilfrey.cz)



## AUTWEC

Rozlučková párty před odjezdem na rally Budapešť-Bamako.

Stalo se již tradicí, že těsně před odjezdem na start závodu Budapešť-Bamako se v našem autosalonu AUTWEC v Plzni-Doudlevcích posádka závodního speciálu SUBARU Leone Jírka Strejc a Míla Janáček loučí se svými partnery, kamarády a také rodinnými příslušníky.

Snažíme se připravit všem zúčastněným příjemné prostředí, ke kterému patří dobré jídlo a pití. Pan Janáček i pan Strejc živě vypráví o zajímavých zážitcích z minulých ročníků této soutěže.

Přáli jsme celému teamu šťastný návrat a tak trochu jsme doufali, že přivezou vítězství.

A oni nezklamali a motto, které si pro tuto akci zvolili: „Nevyřízené účty...aneb bez umístění na bedně se nevracíme!“ splnili na jedničku.

My z AUTWECu jim touto cestou k letošnímu vítězství blahopřejeme a do dalších ročníků přejeme hodně sportovního štěstí k obhájení titulu.

AUTWEC s. r. o., Útušická 3, 301 00 Plzeň, [www.autwec.cz](http://www.autwec.cz)

## ALM

Banner nad naším showroomem prezentuje model XV a novou generaci Forestera. Jelikož si uvědomujeme významnost tohoto modelu, nabízíme zákazníkům možnost vyzkoušet si všechny motorizace, které jsou v novém Foresteru na trhu. Neustále připravujeme pro naše zákazníky akční nabídky, které je možné nalézt na našich nedávno modernizovaných webových stránkách.

Naši zákazníci a především fanoušci rally se mohou těšit na déle připravovanou spolupráci, o níž se v tomto čísle Subaru magazínu podrobněji píše na straně 22. Díky ní vzniklo zbrusu nové závodní Legacy RS, které je věrnou kopií vozu Colina McRae z devadesátých let a bude startovat v Mistrovství české republiky historických automobilů. Vůz bude pilotovat Jiří Kalista a co-pilotem mu bude Michal Šofr. Věříme, že nejen účast tohoto legendárního vozu bude významnou událostí v českém mistrovství, ale že posádka svými výkony řádně promluví i do výsledků. Aktuální informace nejenom o tom se můžete dozvědět na našich facebookových nebo webových stránkách.



SUBARU HOSTIVÁŘ ALM, Hornoměřolupská 4/531, 102 00 Praha 10, [www.subaru-alm.cz](http://www.subaru-alm.cz)





## MIJA AUTOCENTRUM

*Jak šel čas aneb 20 let v Brně*

*Když jsem před 20 lety přemýšlel o založení firmy, věděl jsem, že to bude automobilový obor a při svých znalostech ze zkušebny osobních vozů jsem také věděl, že to bude značka SUBARU. V té době to byla opravdu výzva.*

*Již v samém počátku jsme společně s nejméně společními spolupracovníky (K. Piskorová, S. Švábenský), věděli, že jedna značka, byť takovýchto kvalit, bude především po stránce ekonomické velká řehole. A byla. Pouze velká skromnost, pokora a srdeční vztah nám umožnil překonat nemalé problémy, se kterými jsme začínali. Velkým dílem nám pomohl zakladatel této značky v tehdejší Československu a to importér a první český prodejce SUBARU Praha dnes SUBARU ČR, s.r.o. Nemohu nejmenovat pana ing. Neumana s kolektivem tehdejších spolupracovníků. Všichni jsme začínali, učili se a my čerpali poznatky z půlročního předstihu našich pražských kolegů. Posuďte sami: prodej, reklama, organizace sám ředitel a posléze jeden či dva prodejci, jeden technik, účetní, skladník a navazující zásobování – osobní odběry, mnohdy 2–3× Brno–Praha a zpět. Nic nebylo nemožné a všichni pracovali a přemýšleli srdcem.*

*Netrvalo dlouho a pochopili jsme, že vozy Subaru opravdu kupují lidé výjimeční, a tak vznikla rodina SUBARU, dnes už nesrovnatelně početnější, neustále se rozšiřující, ale stále rodina.*

*Je jednoduché si říci – výjimečný zákazník = výjimečný přístup, ale není vůbec jednoduché tuto filozofii naplňovat. Jak se nám to daří bych nechal posoudit naše klienty. Jejich názory pro nás vždycky byly motivující, a směřovaly nás k ještě lepší a kvalitnější spolupráci.*

*Čas neúprosně utekl a ze „zakládající sestavy“ jsme již tři v důchodě. Přestože dnes obecně chladnou mezilidské vztahy, pro nás bylo, je a doufám, že i zůstane každé poděkování a spokojenost našich majitelů těchto vynikajících vozů pohlazením a satisfakcí.*

*Míja slaví dvacetiny. A já bych rád od srdce poděkoval celému kolektivu SUBARU ČR bez výjimky za vstřícnost, a za to, že nám naše vztahy v rodině Subaru závidí nejméně dovozce ostatních značek. Tyto vztahy se nedají koupit penězi. Pramení ze srdce. Je to dar, který se více či méně úspěšně snažíme rozdávat dál.*

*Přeji jménem celého našeho kolektivu všem subaristům, aby vám vaše vozy dělaly jenom a jenom radost a vy jste si mohli „koncert pro čtyři kola“ naplno užívat.*

*Těšíme se na vás – jsme tu pro vás.*

*Za kolektiv věrných spolupracovníků  
Zbyněk Janouš*

## AUTO VERO



I u nás se hlavní událostí minulých i nadcházejících týdnů stalo uvedení nového modelu Subaru Forester. Představili jsme ho také návštěvníkům veletrhu For Caravan v pražských Letňanech a oprávněně zde sklízel obdivné pohledy a pochvaly.

Pro letní sezonu pro vás chystáme několik nových venkovních prezentací nového Foresteru a ostatních našich modelů. Budeme dále prohlubovat spolupráci se společností Bisport, díky které značka Subaru zdomácněla ve vodáckých centrech na řece Sázavě. Přípravujeme také již tradiční spolupráci s pořadatelem Rally Příbram i spoustu novinek.

U nás v Sedlčanech je rodinný přístup k zákazníkům samozřejmostí. Navíc máme k dispozici také jednu z největších flotil předváděcích vozů Subaru, díky které si u nás můžete vyzkoušet opravdu všechny aktuální modely. Nově jsme pro vás modernizovali naše servisní prostory a rozšířili sklad náhradních dílů, takže budete určitě spokojeni i s našimi servisními službami.

Těšíme se na Vaší návštěvu.

# Wabori – tradiční japonské tetování

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: ARCHIV

*V jedné povídce génia japonské literatury Džun'ičiró Tanizakiho (1886–1965) se změní čistá mladá dívka v osudovou temnou Femme fatale, když se nechá přesvědčit, aby si na záda nechala vytetovat velkého pavouka džorogumo. Víra, že se člověk změní nebo je přinejmenším ovlivňován tím, co má na sobě vytetováno, byla v zemi vycházejícího slunce velmi živá. Jaká je vlastně historie a současnost wabori, tradičního japonského tetování?*



Historie tetování v Japonsku započíná snad již v období Džómon (10 000–300 př. n. l.), v každém případě je doloženo v následujícím období Jajoi (300 př. n. l.–300 n. l.), jak ve svých letopisech zmiňují čínské letopisy, jako Wej č. Podle nich se nechávali Japonci tetovat, aby odstrašili velké ryby a ptáky, kterých se báli.

V následujícím období Kofun (300–600 n. l.) mělo tetování, snad dle čínského vzoru, funkci zcela odlišnou – byli jím označeni zločinci. Tato stigmatizující funkce tetování v určité formě přetrvávala i v následujících staletích.

Velkou změnu přineslo mírové období Edo (1603–1868). Za osvíceného osmého šóguna (vojenského vládce) Tokugawa Jošimuneho (1684–1751) bylo v rámci reformy soudnictví zmírněno útrpné právo a menší zločinci přestali být vizuálně označováni odříznutím nosu a uší a na místo toho byli označeni drobným jednoduchým tetováním, jako pásy či kříže přes paže. Pro tento typ tetování se používal termín itezumi („vložená tuž“), případně bokukei.

Zločinci se snažili tento ekvivalent cejchu ukrýt a nechávali ho obtetovat dekorativním tetováním, v němž se značky poněkud ztratily. Kurtizány si někdy nechaly neodstranitelně vytetovat na tělo jméno svého milého, což s sebou přinášelo nepříjemnost, pokud Amor nasměroval jejich city jiným směrem. Oblibu již čistě dekorativního tetování posílil překlad čínského zbrojnického románu Suikoden (Příběhy jezerního břehu) koncem padesátých let 18. století. Hrdinové jeho dra-



Víra, že je člověk ovlivňován tím, co má na sobě vytetováno, je v zemi vycházejícího slunce velmi živá



matického děje bývali velmi často tetováni, a tak bývali zobrazováni i na dřevorezových ilustracích tehdejších nejpřednějších umělců, jako Hokusai či Kuniyoši.

Druhý z uvedených umělců, žijící v letech (1767–1867), je patrně až do současnosti nejhojnějším námětovým zdrojem pro tradiční japonské tetování, zvané wabori. Znak Wa v této složenině znamená Japonsko, -bori znamená tetování, ale i rytinu (horimono), kterou tetování svými náměty mohlo připomínat. Původní termín irezumi měl příliš velké konotace s označováním zločinců, proto se pro umělecké a dekorativní tetování příliš nepoužíval. I v současnosti používají japonští tatéři ve svém uměleckém jméně vždy znak Hori-, jako např. Horiyoši etc. Moderní tetování se do Japonska pochopitelně dostalo též, ale není námětem tohoto článku.

Tetovat se nechávali lidé, kteří často chodili dosti nalehko, jako nosiči palakýňů kago či hasiči. A podsvětí, pochopitelně.

Tetování v Japonsku se často zmiňuje v souvislosti se zdejší mafií Jakuza. O ní si více povíme v příštím čísle Subaru magazínu. Jako závdavek nabízíme malý slovníček výrazů ve spojitosti s yakuzou:

#### IREZUMI

tetování v japonském stylu (wabori). Typický atribut členů yakuzy, jehož původním účelem bylo skrýt vytetované značky o odsouzení – obdobu evropského „cejchu“.

#### JUBICUMI

useknuté části prstů, nejčastěji malíčku. Je otázkou, jestli zvyk omluvit se šéfovi (oyabun) odříznutím vlastního prstu pochází od hazardních hráčů bakutó, kdy tímto zákrokem byla ztížena jejich možnost „čarovat“ s vrhcáby, nebo jestli tím měla být umenšena dovednost při zacházení s mečem. Dříve se odsekané části prstů považovaly za mužné symboly příslušníka yakuzy, dnes jsou spíše vnímány jako symbol selhání, a proto si yakuzové odsekávají raději prsty na noze.

#### SAKAZUKI

obřadné pití saké, souvisí s přijímáním nováčků i jinými obřady. Bratrství se mezi dvěma členy yakuzy uzavírá výměnou číšek na saké.

#### DŽINGI

humanita a spravedlnost, původně Menciovův filozofický koncept, převzatý yakuzou do jejího vlastního morálního kodexu. Kaligrafie s těmito dvěma znaky často visí vyvěšena v kancelářích yakuzy.



Zajímavé tetování v době Edo měli i příslušníci původního protijaponského obyvatelstva Ainu, postupně vytlačení na nejsevernější ostrov Hokkaidó. Například Aínské ženy mívaly vytetovaný knír, což mělo příslušnice tohoto menšinového a poněkud diskriminovaného etnika chránit před únosem a prodejem do nevěstince.

Kvůli společenské potřebě tetování zakrýt je často vyvedeno ve formě jakési vestičky, ukryitelné tradičním kabátkem s krátkými rukávy happi. V japonských lázních bývá někdy nápis „Tetovaným osobám vstup zakázán, v případě výskytu budou vyvedeny“. To se ale netýká cizinců, kteří se nechávají tetovat wabori čistě z estetických důvodů.



**Oblibu čistě dekorativního tetování posílil překlad čínského zbojnického románu Suikoden (Příběhy jezerního břehu). Jeho hrdinové byli hrdí na své tetování**

Ostatně částečně díky cizincům tetování přežilo, počátkem období Meidži (1868–1912) se stalo ilegálním, a to až do roku 1948, a kromě podsvětí se nechávali tetovat především evropští a američtí námořníci.

Tradiční tetování, možná po technické stránce díky skvělému stínování etc. nejdokonalejší na světě, se neprovádí elektrickým strojkem, ale jehlami, což je bolestivé, nákladné a časově náročné, takže úplné potetování těla může trvat až roky. V současnosti působí ve stovacetišestimilionovém Japonsku cca tři sta mistrů tatérů (horiši), cena kompletního tetování představuje ekvivalent 30 tisíc USD i více.

/Pokračování příště/

# Sraz v arktických podmínkách

TEXT: TOMÁŠ VLASÁK, FOTO: DANIEL RYCHLÝ

*Sraz příznivců značky Subaru proběhl letos nedaleko severního pólu. Tak by mohlo začít vyprávění o právě skončené tradiční akci SubaruFanClubu. Počasí o prvním jarním víkendu roku 2013 totiž rozhodně více připomínalo severní pól než oblast mírného pásma.*



Naštěstí srdce subaristů jsou nepřízní počasí nakloněna, především tehdy, projevuje-li se nepřízeň dostatečnými přívaly sněhu. A to se nám tentokrát splnilo měrou vrchovatou.

Po třech jarních srazech, které se konaly nedaleko Králického Sněžníku, jsme se rozhodli, že je na čase změnit lokalitu, abychom poznali zase další hezké místo naší domoviny.

Tentokrát bylo rozhodnuto, že místem konání srazu bude jedno z nejnáchodnějších míst naší republiky, a to Valašsko. Konkrétně Horský hotel Kohútka, který leží ve výšce 913 metrů nad mořem, na hranicích se Slovenskem.

První účastníci srazu začali přijíždět k horskému hotelu Kohútka během pátečního odpoledne. Už příjezd k hotelu potěšil srdce subaristů, neboť k hotelu, rozlehlé roubené stavbě, vede zhruba 3 kilometry dlouhá, úzká klikatá silnička, tentokrát zcela pokrytá sněhem. Pátek je vždy příjezdový den, takže není plánován žádný specifický program, jen se večer sedí a povídá se, jak to komu vrčí, prostě všeobecná pohoda.

Probuzení do sobotního rána vykouzlilo na našich tvářích úsměv. Pohled z okna, na modrou oblohu a sluncem zalitá panoramata, byl okouzující. V 10 hodin byl sraz oficiálně zahájen. Na zbytek dopoledne bylo naplánováno předvádění nových Subaru a také střešních stanů.

Jako již tradičně nám pánové ze Subaru-Opava přivezli ukázat novinky. Kromě XV nám předvedli všemi očekávaného nového Forestera. Ten byl pochopitelně předmětem velkého zájmu. Naši přízní se ale těšil také zmíněný střešní stan. Český výrobek, novinka na trhu.

Nebylo vůbec na škodu, že prezentace probíhala nedaleko zdroje teplých nápojů a vytopených prostor hotelu. Ačkoli bylo krásné slunečno, teplota se pohybovala okolo  $-8^{\circ}\text{C}$ .

Brzký oběd byl naplánován na 12. hodinu. Poté jsme rozvášnili naše milá Subaru a vyrazili do zasněžené krajiny. Rozdělili jsme se na dvě skupiny. 35 vozidel vyrazilo směrem k Velkým Karlovicím a dále na rozhlednu Miloňová. Měli jsme povoleno vyjet na silničku, vedoucí směrem k rozhledně, takže jsme se dostali na místa, kam se běžně motorista nedostane. Až k rozhledně to ale nejde, takže část cesty jsme museli pěšky. To samozřejmě nikomu nevadilo, trocha té fyzické námahy byla vykoupena nádherným výhledem z rozhledny. Protože bylo stále dost času a do večera daleko, Romíka

napadlo, že vyrazíme ještě na Kasárna. To je místo, nacházející se pod hřebenem Javorníků na území Slovenska. Vede tam krásná klikatá silnička. Ta byla zasněžená, lemovaná bariérami sněhu. Romík jel jako předjezdec, zkontroloval, zda je na silničce volno a dal zbytku skupiny echo. Především majitelé „turbín“ toho využili a v dostatečných rozestupech si užili výjezd nahoru. Od Kasáren jsme vyrazili zpět na Kohútku.

Druhá skupina, v čele s horským kamzíkem Dorem, složená z pěti Forestrů, vybavených řetězy, zimními offroad pneumatikami a ochrannými kryty podvozků, vyrazila zdolávat nástrahy těžšího terénu. Doro je totiž v této oblasti doma, a tak zde má najeté úžasné terénní trasy.

Po návratu na Kohútku vypukl závěrečný společenský večer, povídání, zpívání s kytarou i bez ní, dětská tombola i tombola pro dospělé.

A když jsme se v neděli ráno rozjížděli k domovům, věděli jsme, že ten víkend – nejen v tombole – vyhráli všichni. ■



**Srdce subaristů jsou nepřízní počasí nakloněna**

Jedním z článků Subaru magazínu podzim/zima 2012 byla vzpomínka na závodníka, který získal pro Subaru první titul mistra světa ve světovém šampionátu v rallye. V zadání soutěže jsme se vás ale neptali, v kterém roce se Colin McRae stal mistrem světa, nýbrž v kterém roce slavil své první vítězství v některém ze závodů seriálu WRC. Z těch, kteří správně odpověděli **b) 1993**, vybral los jako vítěze hlavní ceny, čepice a trička Subaru, **MICHALA POCHOBRADSKÉHO** z Prahy 8. Mnozí jste si jako vždy hravě poradili také s křížovkou a správně z tajenky doplnili konstatování, že kultovní model

WRX STI je prostě **sporták, který vás rozmazlí**.

Los přisoudil výhru, značkovou čepici Subaru, **JAROSLAVU HAVLÍKOVÍ** z Jičína a **DANIELE IGLÁROVÉ** z Krnova.







S odpovědí na otázku dnešní soutěže si určitě budou vědět rady hlavně čtenáři, kteří v našem magazínu rádi čtou články o špičkových technologiích Subaru.

**Ptáme se, kolik modelů Subaru celkem (různé motorizace nepočítáme) bude v letošním roce na českém trhu dostupných s převodovkou Lineartronic:**

**a) 2 b) 3 c) 4**

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

Automobily Subaru jsou konstruovány a vyráběny tak, aby Vám při minimální údržbě sloužily dlouho, spolehlivě a bezpečně. Japonská automobilka standardně nabízí záruku na 3 roky nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Importér SUBARU ČR prostřednictvím svých autorizovaných míst nově nabízí **(pokračování v tajence)**

POMŮCKA: KOTUL, LAZ	SLOVENSKY „STRÍH“	ZAMOŘIT	JMÉNO HERCE PACINA	POLE NA SVAHU (NÁREČNĚ)	SLOVENSKY „PŘÁVNĚ“		HOCH	BEČKA	ZKRATKA UMĚLECKÉ ŠKOLY	NĚMECKÝ FILOZOF	ÚTOK		JARNÍ MĚSÍC	DOUT	INICIÁLY TENISTY LENDLA	ÚPADEK MRAVŮ	ČISTIDLO NA SKLA	
INDIÁNSKÁ TROFEJ						PLACENÝ POTLESK						MUŽSKÉ JMÉNO						
STARÁ STŘÍBRNÁ MINCE						TŘÍŠTIT MADRIDSKÝ KLUB						VÁLEČEK NA TĚSTO ČESKÝ TENISTA						
ZNAČKA RADONU			1. DÍL TAJENKY ČÁSTI VĚT													SPZ-MĚLNÍKA MALÁ OPICE		
ANGLICKY „JEHO“				ŽEMLOVKA ŽENSKÉ JMÉNO					YVRÁBĚT NA STAVU					ČIN (ŘÍDCE) BUŠENÍ				
BLŮZA						 <b>SUBARU</b>					POVAHA							
	PŘEDLOHA MALÍŘE POHOVKA															JMÉNO ZPĚVAČKY LANGEROVÉ		
NOVO-ZÉLANDSKÝ PTÁK					PŘÍTOK VLTAVY	MĚKKÝŠ						ŠPATNĚ	TEP ČESKÝ ZPĚVÁK					
ZNALEC STAVBY TĚLA							DVAKRÁT SNÍŽENÝ TÓN	PODSVINČE		DOVEDNÁ	VYBRÁT PALICE							
INU			SOUBOR MAP PŘÍBLIŽNĚ						ROZDRTIT NAJEMNO ČÁST TÝDNE							PŘEDLOŽKA ŠKODLIVÝ MOTÝL		
ZNAČKA ČISTIČHO PRAŠKU				2. DÍL TAJENKY INICIÁLY KAISERA											ŠACHOVÁ PORÁŽKA SPZ MOSTU			
NĚMECKÉ MĚSTO						JMÉNO HERECKÝ VRÁNOVÉ							CITY					
MRAVOUKA						HORNÍ KOMORA PARLAMENTU							CENINA					

Správné odpovědi na soutěžní otázku, stejně jako řešení křížovky a sudoku, za které můžete jako vždy získat výhry Subaru, nám pošlete nejpozději do 30. srpna 2013 na adresu: **OSMIUM s.r.o., Mistřínská 393, 155 21, Praha-Zličín.**

# P ZERO

C L U B

Kupte letní pneu, staňte  
se členem exkluzivního  
klubu a vyžijte výhod!



TYRE *Life*



[www.pzeroclub.cz](http://www.pzeroclub.cz)

**PIRELLI**  
SÍLA POD KONTROLOU

# BREAKIN'Z RULEZ [ZBOUREJTE PRAVIDLA!]



**SUBARU**

*Confidence in Motion*

Kombinovaná spotřeba paliva 6,9 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 159 g/km.

Radostná cena  
**od 709 000 Kč**

## NOVÉ SUBARU BRZ

### Óda na radost z jízdy

Dva jsou někdy více než čtyři. Když jde o opravdovou radost za volantem, recept je už desítky let stejný – motor vpředu a pohon zadní nápravy. Subaru BRZ ale přidává další nezbytné spoluhráče: nízko položené těžiště díky unikátnímu motoru Boxer o výkonu 147kW (200k), maximální rychlost 230 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/hod jen za 7,6 s a především hmotnost jen 1220 kg. Těšte se na parádní nářez. Jen vy a hravý sportovní stroj ve vašich rukou.

**SUBARU**  
FINANCE

[www.subaru.cz](http://www.subaru.cz)