

SUBARU magazín

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 023 – JARO/LÉTO 2014



Nová generace ikony



Koncept VIZIV 2



Ambasadorka Anna Polívková

Financování bez navýšení: nulový úrok již od 10% akontace



Dopřejte si své oblíbené vozy SUBARU již s 10% akontací, s délkou financování až do 48 měsíců navíc **s nulovým navýšením**. Bližší informace o akčních nabídkách vám podá kterýkoliv autorizovaný prodejce SUBARU.

Nabídka se vztahuje na nové vozy a je určena podnikatelům a právníckým osobám. Nabídku pro spotřebitele žádejte u svého prodejce.

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

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
 **UniCredit**
Leasing



Milý čtenáři, fanoušku Subaru,

vítám Vás u stránek letošního prvního, v historii však už třidvacátého čísla Subaru magazínu. Bláznivý vývoj počasí už od Vánoc možná potěšil domácnosti, které protopily nezvykle málo, my subaristé jsme ale byli trochu zklamaní. Právě v nevlídném počasí, plískanicích a chumelenicích, můžeme nejlíp demonstrovat a ocenit kvality našich čtyřkolek a geniální symetrické AWD, které nám i na mimořádně kluzkých silnicích dopřává pocit bezpečí a jistoty, že se v každých podmínkách dostaneme, kam potřebujeme. Nezasťírám, že právě tyto schopnosti našich vozů jsou i významným prodejním argumentem a letošní zima-nezima nám je neumožnila náležitě prezentovat.

Navzdory tomu jsme v roce 2013 dokázali prodat celkem 803 vozy, což bylo sice oproti předchozímu roku o 9,6 % méně, korepondovalo to ale s celkovým vývojem trhu v ČR. Za daných okolností nelze tedy prodejní výsledek považovat za prohru. Naopak. Prodat 800 vozů byl i revidovaný prodejní úkol, takže lze předpokládat, že nad výsledkem o tři kusy vyšším vyjádří spokojenost i naši japonští přátelé.

Rok 2014 asi nebude pro naši republiku a její ekonomiku o nic jednodušší než rok minulý. Zase nás čeká nejistota, jak si reálně povede nová vláda, jak tržní prostředí ovlivní nové legislativní úpravy, s jakými dalšími intervencemi ČNB máme počítat a jaké změny kurzu koruny to může přinést. Obecně je ale možné s úlevou konstatovat, že předpovědi odborníků pro další období už nejsou tak pesimistické a česká ekonomika může těžit z toho, že má zdravé základy. Snad se tedy firmy i další zákazníci oprostí od přehnané opatrnosti a budou v roce 2014 přistupovat optimističtější k úvahám o nákupu nových aut. První zprávy z trhu už o tomto trendu svědčí.

Naše rodina Subaru nemá žádné podstatné důvody ke steskům. Žádné velké změny v dealerské síti neplánujeme, jsme nyní dobře zastoupeni v každém kraji, a tudíž i servisně snadno dostupní. O samostatných aktivitách a iniciativách našich partnerů s uznáním píšeme jako vždy v rubrice Dealerská síť live. Soudržnost našeho subarackého týmu je velkou předností. Každý článek řetězu je důležitý, zvláště když vody, v nichž plujeme, jsou stále rozbourané. Loď Subaru v ČR je třeba kormidlovat bezpečně a předvídavě. Musíme pořád zdokonalovat činnosti, kde ještě vidíme nedostatečně využívaný potenciál, zejména například tříbení našich služeb ke spokojenosti zákazníků.

K tomu nám dává prostor i dočasná odmlka v produktové nabídce pro rok 2014. Žádné převratné novinky letos neočekáváme, výrobce totiž nestihá vyrábět. Značka Subaru zažívá celosvětově nejlepší časy, 3 roky po sobě překonává výrobní i prodejní rekordy. Na americkém trhu vykazuje 20% nárůsty a vloni tu prodala víc než polovinu celé své produkce: 430 tisíc aut z celkem vyrobených 809 tisíc. Když uvážíme, že v celé Evropě prodalo Subaru 40 tisíc vozů, chápeme, že z globálního pohledu hrají pro značku prim jiné trhy než ten náš komplikovaný evropský, stále víc svazovaný a regulovaný ne vždy prozíravými předpisy EU. O to víc si vážíme spolupráce s výrobcem a těšíme se z každé novinky.

Velkou radost nám udělala převodovka Lineartronic v dieselovém Outbacku. Novináři i zákazníci ji vřele přijali a jistě přispívá k atraktivitě naší nabídky, stejně jako turbofoster. Návrat turba do modelové řady ukazuje, že se nehodláme vzdát jedné ze svých profilových předností, totiž faktu, že vozy Subaru jsou oprávněně vnímány nejen jako mimořádně bezpečné automobily, ale že nabízejí radost z jízdy i výrazně sportovního střihu.

Právě teď nás čeká nová generace kultovního modelu WRX STI, která jistě přitáhne k naší značce pozornost v celém světě i u nás doma. S prvními dojmy z reálných testovacích jízd se Petr Hanke svěříje na stranách 8–13. Na stánku v Ženevě se nové STÍčko dočkalo všeobecného uznání a znalci, novináři i fanoušci ocenili i **koncept Viviz 2**, jak si o tom můžete podrobněji přečíst na stránkách 6 a 7.

Kvality vozů Subaru popularizuje i přítomnost našich soutěžních posádek na domácích i zahraničních kolbištích, jak o tom píšeme v několika materiálech na stránkách 16–23.

A s velkou radostí vnímáme upřímný zápal pro značku, jak ho projevují například hokejista Michal Dvořák (14–15), fotograf Roman Pihan (32–34), manažerka Bibiana Navrátilová (38–39) nebo muzikant Michal Pavlík, který se v Outbacku vypravil poznávat **krásy Kanady** (40–43).

Posilujeme vztahy s fanoušky, jak o tom svědčí reportáž ze srazu Subaru fanclubu na straně 53 a snažíme se současně i potenciální zákazníky oslovit i novou reklamní prezentací Jistota v pohybu – Můj koncert pro Subaru (28–29).

Ostatně orchestr Subaru se stále rozrůstá i na Facebooku a já budu rád, když se mezi jeho hráče zařadíte i Vy.

Věřím, že se nám podaří najít uspokojivá řešení všech nových výzev, které nám rok 2014 přichystá. A že těch 900 prodaných aut letos už zase dáme a vrátíme se k růstu. Výkon v prvním kvartálu tomu nasvědčuje.

Přeji Vám hodně radosti z jara a léta, v showroomech i na akcích Subaru, ale zejména za volanty našich šestihvězdičkových vozů, které nepochybně milujete stejně jako já.

Váš **Petr Neuman**
ředitel Subaru ČR



**Značka
Subaru zažívá
celosvětově
nejlepší časy,
3 roky po sobě
překonává
výrobní
i prodejní
rekordy**





8 Na milimetr přesně
Petr Hanke pro vás otestoval
novou generaci Subaru WRX STI



**16 Po stopách Jaroslava
Juhana na Carreru
Panamericanu!**

14 Subaru man:
S plným nasazením
Plzeňský hokejista Michal
Dvořák si za volantem
Outbacka užívá pohody



20 Vzpomínky na Afriku
České posádky závodí nejen
v Evropě



**6 Vize budoucnosti
na druhou**
Subaru na autosalónu
v Ženevě představilo
v evropské premiéře WRX STI
i designérské a technologické
zdokonalení konceptu VIZIV

24 Technika v pohybu
Záchranná síť
Představujeme stabilizační systém VDC

30 Reverse: Začalo to 360kou
První sériový automobil Subaru
zahájil právě před padesáti
lety seriál sportovních triumfů
značky

32 Jezdí v Subaru
Skvělý fotograf Ing. Roman Pihan
je Tribece věrný už od roku 2008

38 Subaru woman
Život v pohybu
Marketingová koordinátorka
sportovních akcí Red Bullu Bibiana
Navrátilová žije dynamicky –
a Outback jí k tomu přesně sedí

35 V pohybu
Třetí ročník zimního freestylového
SKI & SNB závodu Subaru XV Snow
Session

40 Reportáž
Za krásami Kanady v Outbacku
Michal Pavlík,
multiinstrumentalista, ale
především violoncellista a jeden
z pilířů skupiny Čechomor se
s námi dělí o zážitky ze svého
kanadského putování

50 Země původu
Tradiční japonské slavnosti jara

53 Subarufanclub
Jarní sraz na Severce

www.facebook.com/subaru.cze



V testech IIHS opět nejlepší známky

Vozy Subaru obstály opět na výbornou v náročných testech respektované americké instituce, která podobně jako v Evropě EuroNCAP podrobuje automobily přísným zkouškám a vydává jim osvědčení o tom, jak obstály.

Už před koncem loňského roku vydobyl Forester 2014 vůbec nejlepší hodnocení v pozměněném crash testu čelního nárazu. V rychlosti 40 mil za hodinu (64,3 km/h), narazily vozy do pevné bariéry. Podle předešlé metodiky vůz do překážky narážel 40 procenty své přední části, při novém testu to bylo jen 25 procent.

Podle IIHS se totiž tyto podmínky nárazu objevují ve čtvrtině havárií, při nichž jsou cestující na předních sedadlech vážně nebo dokonce smrtelně zraněni.

Výsledky testu, který podstoupilo třináct nových modelů v kategorii, kterou IIHS označuje jako malá SUV, vyvolaly vrásky na tvářích inženýrů mnoha předních světových značek. Ukázaly, že jen velmi málo SUV

a crossoverů zajišťuje při takovém čelním nárazu spolehlivou ochranu cestujícím. Při zkoušce IIHS získal absolutní hodnocení jen Forester, jediný další model náročným kritériím vyhověl a neobstálo 11 vozů.

To, jak důsledně dbá Subaru na bezpečnost svých vozů prokázal i další test na přelomu let 2013 a 2014. IIHS prověřoval velké množství vozů všech tříd v podobně koncipovaném nárazovém testu čelního střetu. Subaru se zúčastnilo třemi modely a jak Outback a Legacy ve střední třídě, tak Forester v kategorii malých SUV si odnesly naprosto nejvyšší hodnocení.

O přínosu takových renomovaných testů a o tom, že je výrobci berou opravdu vážně, svědčí například fakt, že když před dvěma lety v USA velmi populární Toyota Camry v hodnocení neobstála, automobilka Toyota začala model zgruntu inovovat, takže v posledním hodnocení už získal druhou nejvyšší známku. Subaru je ale našťastí v těchto testech „chronickým jedničkářem“.



2014 TOPSAFETY PICK+

Auto roku 2014 v ČR: Subaru BRZ triumfovalo v hlasování veřejnosti

Na konci ledna byl slavnostním večerem završen 20. ročník ankety Auto roku v České republice 2014, který společně organizují Klub motoristických novinářů a Klub motoristických publicistů se Svazem dovozců automobilů SDA a Sdružením automobilového průmyslu AutoSAP. Byl vyhlášen nejen držitel titulu „Auto roku 2014 v České republice“, který vzešel z hlasování odborné novinářské poroty, ale i oficiální výsledky hlasování veřejnosti v anketě, která probíhala až do posledního dne loňského roku.

Nominované vozy byly rozděleny do pěti kategorií a 35 tisíc hlasujících v nich určilo vítěze. V kategorii „Sportovní vozy“ zvítězil vůz SUBARU BRZ. Po zahraničních oceněních je to další výrazný úspěch Subaru BRZ i na lokálním trhu, a zároveň



historicky první úspěch značky v dvacetileté historii ankety. BRZ se tedy nyní pyšní i českým oceněním „Vítěz kategorie v hlasování veřejnosti při anketě Auto roku 2014 v České republice“.

„Ocenění pro model BRZ od české veřejnosti je pro nás velmi milou zprávou. Považme, že díky přísnějším alokacím jsme se s vozem na náš trh dostali až v druhé vlně, s téměř ročním zpožděním, kdy celý rok 2012 BRZ získávalo po světě jedno ocenění za druhým. A přesto na něj i naše veřejnost myslela a vůz získával na oblibě.

Ostatně se nám rychle podařilo prodat 20 aut,“ říká Petr Neuman, ředitel dovozce SUBARU ČR, a s úsměvem dodává: „Je to trošku paradoxní, že první model, který přinesl takové ocenění v celé dvacetileté historii ankety naší značce Subaru – známé hlavně pro svůj vyspělý pohon všech 4 kol Symmetrical AWD – je vlastně ‚jen‘ dvoukolka – zadohrab. Nesmíme ale zapomenout poděkovat všem fanouškům a sympatizantům značky Subaru v České republice za hlas v této významné anketě a další náklonnost.“

Na celých jedenáct březnových dnů se světovou automobilovou metropolí stalo švýcarské výstavní město na březích stejnojmenného jezera. V té době se totiž návštěvníkům tradičně otevírají brány výstaviště Palexpo, aby se na zdejších 90 tisících čtverečních metrech prezentovalo 250 vystavovatelů z celého světa. Jedinečnost Ženevského autosalonu mezi ostatními světovými přehlídkami osobních vozů navíc podtrhuje skutečnost, že se jedná o jediný každoročně pořádaný autosalon „nejvyšší ligy“ v Evropě, navíc na neutrálním území Švýcarska, kde se až na zanedbatelné výjimky kusové výroby marginálních značek žádné osobní automobily nevyrábějí.

Odhalení konceptu VIZIV 2 předcházelo originální vystoupení japonských stepařů

Ženeva: Vize budoucnosti na druhou

TEXT A FOTO: VOJTĚCH ŠTAJF (ŽENEVA)

Letošní osmdesátý čtvrtý ročník byl skutečně místem neuvěřitelného počtu více než 160 světových, případně evropských premiér ve všech nomenklaturách výstavy, v nejsledovanější sekci osobních vozů jich bylo přes 100. I kvůli tomu poptávka po výstavní ploše převyšovala o 15 tisíc čtverečních metrů možnosti organizátorů, návštěvníků pak dorazilo přibližně 670 tisíc. Na scéně nemohla chybět ani značka Subaru, pro niž je právě švýcarský trh jedním z nejvýznamnějších a historicky neúspěšnějších na starém kontinentě.

PŘÍSNĚ TAJNÁ PREMIÉRA

I když většina automobilek dopředu avizovala, jaké modely budou v jejich expozicích k vidění, a někteří novináři měli tradičně v předvečer zahájení prvního dne Autosalonu možnost se s premiérovými novinkami seznámit na uzavřených prezentacích, hlavní hvězda japonské značky Subaru byla

pro mnohé velkou neznámou. Všichni se samozřejmě těšili na evropskou premiéru nového WRX STI, ale tisková informace značky o světové premiéře se omezila na jediný řádek: „Koncept – přísně tajné až do zahájení výstavy.“

Již od samého rána v první novinářský den se na tradičním místě uprostřed mezi horní a spodní halou výstaviště Palexpo na stánku Subaru srocovali zástupci médií a okukovali pod plachtou umístěný vůz, snažíce se odhadnout podle tvarů alespoň jeho charakter. Vyšší stavba napovídala, že se bude jednat o koncept, který si bude umět poradit i s jízdou mimo zpevněné cesty. Hodina H pak odbila těsně před jedenáctou dopoledne, kdy před natěšené auditorium předstoupil pan Tomohiko Ikeda, výkonný viceprezident Fuji Heavy Industries.

Jeho první slova ujistila přítomné, že pro značku Subaru stále platí životně důležitý zá-





Nejvýraznějším designérským prvkem u VIZIV 2 jsou dveře ve tvaru motýlích křídel

Vnitřnosti systému Symmetrical AWD mohli návštěvníci stánku Subaru prozkoumat na řezu modelem Forester



vazek dělat auta, která poskytnou řidiči nejen jistotu při jejich ovládní, ale taky jedinečný zážitek a radost z jízdy. Vše se samozřejmě u „šesti hvězd“ vždy točilo okolo symetrického pohonu všech kol a i představovaný koncept, který ukazuje vizi nejbližší budoucnosti podle Subaru, Symmetrical AWD samozřejmě využívá. Dost bylo slov, po krátkém vystoupení japonských bubenků je plachta stržena a koncept VIZIV 2 se ukázal v celé své kráse.

JASNÝ DESIGNÉRSKÝ JAZYK

VIZIV 2 není jen tuctovou studií, která po skončení autosalonu najde své místo někde v muzeu. Na tomto konceptu chce Subaru ukázat své směřování při vývoji nových modelů. Samozřejmě ne všechny atributy musí nutně dojít realizace, jako například krásné, do výšky výklopné dveře ve tvaru motýlích křídel. Interiér a celkový design však ukázaly moderní pojetí, které zcela jistě vybočuje z řady a dává Subaru na první pohled nezaměnitelný vzhled. Žádná automobilová konfekce, ale jasný designérský jazyk. Ocenili jsme, že tvary konceptu mají stále pojitko s tím klasickým vzhledem vozů se šesti hvězdami tak, jak je známe, přesto jsou velmi moderní a odvážné. I když se jedná o dvou-dveřové SUV, uvnitř je hodně místa a interiér je opravdu prostorný.

KONCERT MODERNÍCH TECHNOLOGIÍ

Jak se na koncept sluší, je nabitý moderními technologiemi, a to nejen co se týká hybridního pohonu, ale také bezpečnosti. Jedná se o plug-in hybrid, který si přes noc dobijete z běžné elektrické zásuvky, na holičkách vás ale nenechá ani po dosažení maximálního dojezdu na elektrickou energii. Zde se v praxi předvádí „koncert pro čtyři kola“, neboť dva elektromotory v zadní části vozu jsou propojeny se vpředu umístěným zážehovým agregátem, který začne pracovat v případě potřeby. Vše v duchu přesvědčení, že Subaru vás doveze všude, kam se chcete dostat a přitom zatíží životní prostředí co nejméně.

Novinka rovněž rozvíjí systém EyeSight, který již Subaru představilo v minulosti.

Jeho nová generace je vybavena kamerami, které monitorují celé okolí vozidla v rozsahu 360 stupňů. Kromě asistence řidiči v podobě hlídání nenadálých situací, jako například chodců ve vozovce či jiného prudce brzdícího nebo ve vedlejším pruhu vybočujícího vozidla, ukazují blízkou budoucnost: s tímto systémem je již jen krůček k funkčnímu autopilotu. U Subaru si ale můžete být jisti, že řidič je vždy na prvním místě – autopilot bude stále jen možností volby v případě, že vás řízení přestane bavit. Což snad u značky Subaru zůstane v blízké i vzdálenější budoucnosti málo pravděpodobnou eventualitou. ■



V Ženevě se fanoušci dočkali dlouho očekávané evropské premiéry nového WRX STI

Subaru plní svůj životně důležitý závazek: dělat auta, která poskytnou řidiči nejen jistotu při jejich ovládní, ale taky jedinečný zážitek a radost z jízdy



Na milimetr přesně

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Nová generace Subaru WRX STI má sice radikálně nový design, nicméně může se zdát, že pod kapotou se toho příliš nezměnilo. První kilometry za volantem ale ukazují něco docela jiného. Důkladnou úpravou i těch nejmenších detailů vzniklo STI, které znamená snad největší mezigenerační skok za celou historii tohoto modelu. Prostě a jednoduše, je to stále auto, které vás nenechá dospat a má duši, tentokrát ale funguje mnohem lépe jako jeden skvěle sladěný celek.



SUBARU WRX STI

Motor:
přepřínovaný plochý zážehový
čtyřválec, 2457 cm³

Výkon:
221 kW (300 k)/6000 min⁻¹

Točivý moment:
407 Nm/4000 min⁻¹

Zrychlení 0–100 km/h:
5,2 s

Nejvyšší rychlost:
255 km/h

Kombinovaná spotřeba:
10,4 l/100 km



Přístrojová deska je funkční a přehledná. Je potřeba něco dalšího?



Zvýrazněné blatníky, dva páry koncovek výfuku a neodmyslitelné přítlačné křídlo – to všechno má i nové WRX STI



Subaru se také u nového WRX STI drží osvědčeného přístupu s nízkým a krátkým motorem Boxer



Největší změna v projevu nové generace Subaru WRX STI: je to auto, které působí skvěle sladějším dojmem

Aby bylo jasno hned na začátku, nezáleží na tom, kdy tohle auto dostalo název STI v Japonsku a kdy v Evropě, nezáleží ani na tom, kdy se z jeho označení vytratilo slovo Impreza, všichni prostě víme, o co jde, když se řekne STI, nebo trochu familiárně „Estéičko“. Nevím, jak to máte vy, ale u mě tenhle sedan s křídlem (já vím, byl i hatchback a sedan s křídlem mít nemusel) vždycky dokázal vzbudit respekt. Už jen při pomýšlení na svezení s ním se mi v hlavě mísilo spojení neskutečného řídičského uspokojení, které vycházelo ani ne tak z čisté rychlosti, ale spíše z určitého souboje s hmotou, myšleno autem. Šílený záťah motoru se postupně spojoval se stále propracovanějším a chytřejším pohonem

všech kol. Řízení bylo vždy maličko odtažené a prvotní reakce na pohyb volantu byly, řekněme, trochu vláčné.

V celkovém součtu ale STI bylo vždycky autem, které fungovalo tím lépe, čím rychleji se s ním jelo. Jeho řízení vyžadovalo při nájedzu do zatáčky hodně zkušeností a důvěry, ve výjezdu potom spíše hrubost. Bylo se zkrátka potřeba s ním sžít, což nějakou dobu trvalo. Nejdřív jste se naučili pracovat s řízením a odhadnout správnou nájezdovou rychlost, posléze jste vyladili meziplyny a zacházení s motorem, poté jste si ochočili pohon všech kol a naučili se využívat v několika posledních verzích dodávaný aktivní mezinápravový diferenciál DCCD. Zkrátka STI vždy

Aerodynamická optimalizace je patrná i na řešení detailů přední části



působilo jako auto poskládané z jednotlivých skvěle fungujících celků, mezi nimiž však chyběla větší interakce.

A proč tento poměrně dlouhý úvod? Zkrátka proto, že z mého pohledu je právě v tom největší změna v projevu nové generace Subaru WRX STI. Je to auto, které působí skvěle sladěným dojmem. Stále to není stroj typu německé digitální čtyřkolky, s níž jede rychle i slečna s řidičským průkazem týden starým. I nové STI je autem, se kterým se musíte sžít a bojovat o to, zda se přizpůsobíte vy jemu nebo ono vám. Toto sžívání je nyní ale mnohem komplexnější. Už to neděláte krok za krokem, ale auto si osedláváte postupně jako celek.

PEVNĚ POD KONTROLOU

První dojmy potvrzují to, co slibují technické informace, a sice, že došlo ke zmenšení převodu řízení. Auto nyní rychleji reaguje na pohyby volantu. Současně ale Japonci zvětšili tuhost tyče řízení o 125 % a čtyřnásobně zvýšili tuhost uchycení převodky řízení. Také došlo k vyztužení jednotlivých komponentů přední nápravy a její celkové tuhosti. Výsledkem jsou okamžitě reakce na pohyby volantu a jasně patrná větší přesnost při vedení vozu. S tím vším jsou skvěle sladěné tužší pružiny, větší stabilizátory a pevnější pouzdra jednotlivých ramen přední i zadní nápravy. Tyto změny umožnila aplikovat kromě jiného i zvýšená tuhost karoserie.

Zejména v rychle projížděných táhlých zatáčkách je jasně znát, že auto jede přesněji ve zvoleném směru a i na ne zcela kvalitní silnici ho můžete dokonale přesně ovládat. Ani náznakem nenastane situace, že byste měli pocit „pumpující“ zádi nebo jakéhokoliv jiného projevu značícího, že je auto na mezi svých možností. Naopak, přítomná je neustálá jistota, kterou vám precizní podvozek poskytuje. Přitom ale STI není nijak přehnaně tvrdé auto, jeho podvozek stále dokáže nerovnosti účinně pohlcovat, a tím fungovat i na ne zcela ideálně hladkém povrchu.

Kromě lepší kontroly pohybů karoserie na zvlněných silnicích je znát také intenzivnější zpětná vazba, která putuje k vašim dlaním prostřednictvím volantu. I na vlhké vozovce se poměrně snadno „trefí“ správná nájezdová rychlost, což vede k tomu, že se méně dostanete do styku s nedotáčivostí. Je skutečně až s podivem, jak obrovský přínos má zvětšení pevnosti a tuhosti, které lze pozorovat vlastně v celém autě. Rychlá jízda je teď více precizním souzněním, než souborem. Právě přesnější informace, které k vám z celého vozu putují, umožňují, abyste na ně citlivěji reagovali, a tím byli i rychlejší.

NEVTÍRAVÁ ELEKTRONIKA

Když jsem mluvil o tom, jak se u tohoto STI propojilo řízení s ostatními částmi podvozku, nelze nedodat, že to platí nejen o samotném zavěšení kol a odpružení, ale také o pohonu

TECHNIKA POD LUPOU

Nové Subaru WRX STI se samozřejmě drží osvědčené koncepce s přeplňovaným plochým čtyřválcem Boxer umístěným vpředu a stálým pohonem všech kol Symmetrical AWD. U nové generace typu WRX STI došlo k úpravám všech konstrukčních skupin.

KAROSERIE

Výrazně přepracovaný skelet karoserie se zesílenými hlavními nosnými a spojovacími body. Výsledkem je zvýšená tuhost v krutu o 40 % a v ohybu o 30 %. Tuhá karoserie je, jak známo, základem pro přesné naladění podvozku, a tím jízdní vlastnosti, komfort, bezpečnost a další aspekty jízdního projevu. Nové WRX STI měří 4595 mm a je o 15 mm delší než předchůdce, současně je postavené na rozvoru 2650 mm (prodloužení o 25 mm). Světla výška se snížila o 15 mm na 135 mm. Mírně se zvětšil vnitřní prostor.

PODVOZEK

Podvozek má v principu podobnou konstrukci jako dříve, byl však do detailů upraven. Pružiny jsou tvrdší vpředu o 22 %, vzadu o 6 %, zvětšil se průměr stabilizátorů z 21 na 24 mm vpředu a z 19 na 20 mm vzadu, upravena byla i charakteristika tlumičů. Odolnost vůči naklání se zvětšila o 24 %. Vpředu jsou použita nová tužší spodní příčná ramena se sníženým zadním uložením o 10 mm, větší tuhost má i nápravnice a pevnější jsou také silentbloky. Příčná tuhost přední nápravy se zvětšila o 14 %. Vzadu je použito víceprvkové zavěšení s tužší nápravnicí a upravenou kinematikou jednotlivých ramen, pevnější jsou i silentbloky, včetně unibalového vnějšího pouzdra příčného ramena, spodní uložení tlumiče je posunuto o 10 mm směrem ven. Příčná tuhost zadní nápravy se zvětšila o 38 %.

Řízení dostalo převod zmenšený z 15:1 na 13:1 a také pevnější uchycení převodky a hlavní tyč řízení je tužší. Standardem jsou 17palcové brzdy Brembo se čtyřpístkovými třmeny vpředu a dvoupístkovými vzadu. Je použitý zvětšený brzdový válec, stejně tak jako upravená konstrukce ventilů posilovače brzd.



Zadní křídlo WRX STI prostě sluší. K dispozici je i bez něj, není potom tak provokativní

všech kol a stabilizačním systému. To jsou další systémy, které jsou na vaší straně, aniž by se vám svojí činností snažily přehnaně mluvit do řízení. Samozřejmě, že do něj mluví, ale nevtíravou a zcela přirozenou formou. Je znát, že elektronika prošla celkovou obměnou a je nyní v duchu moderní doby rychlejší. Ovládání elektronicky řízené svornosti mezinápravového diferenciálu pracuje v součinnosti s jemně nastaveným stabilizačním systémem VDC, takže na suchu si dokážete auto vychutnat i se zapnutou stabilizací. V tomto nastavení je navíc aktivní i nová funkce vektorového řízení dynamiky, kdy automobilu pomáhá zatáčet jemně, pro řidiče neznatelné, přibrzdění vnitřního předního kola. K dispozici je i režim Traction, který nechává zapnutou stabilizační funkci systému VDC pomocí brzdové soustavy, při zásahů však nedochází k omezování výkonu motoru.

Po kompletním vypnutí systému VDC si můžete delikátnost podvozku užít naplno. Auto je i v tomto režimu ve srovnání s předchozí generací doslova hodné, což souvisí s jeho předvídatostí. Průjezd slalomu rychlostmi kolem 130 km/h, stejně tak jako intenzivní brzdění z tohoto kalupu v mírné

zatáčce – to byly průběžné momenty testovací trati. V každé z těchto situací bylo možné auto navést přesně tam, kam bylo potřeba, bez sebemenšího náznaku protestu nebo zaváhání.

I když byla jasně patrná změna chování vozu při jednotlivých nastaveních mezinápravového diferenciálu DCCD – v praxi se na suchých silnicích nejlépe osvědčil standardní režim AUTO, případně AUTO-, který pracoval s otevřenějším diferenciálem a STI s ním působilo nejživějším dojmem. Samostatnou kapitolou jsou brzdy Brembo. Jsou nejen lépe dávkovatelné, ale současně také mají vytříbenější zpětnou vazbu. Brzdový účinek posilovače je nyní větší, takže auto brzdí pocitově s mnohem větší ochotou. Požitkem je zpomalování z vysokých rychlostí, kdy máte pocit, že se auto předními koly jakoby rozkročí a nějakou zvláštní silou ukrajuje přebytečnou kinetickou energii.

MOTOR JE STARÝ ZNÁMÝ, ALE...

Objem 2,5 litru, výkon 300 koní a jedno turbodmychadlo – to odpovídá předchůdci. Došlo však k jeho drobným úpravám, které zjemnily průběh točivého momentu ve středních otáčkách a v různých přechodových sta-



Sedadla mají potřebné boční vedení, ale přitom jsou i dostatečně pohodlná

Kola nové generace WRX STI jsou o přibližně 1 kg lehčí



Nervové centrum vozu: kulatý přepínač motoru SI-Drive a obsluha diferenciálu DCCD



vech, s nimiž přijde do styku třeba během jízdy v městském provozu. Důležitou změnou ale je nové nastavení režimu Intelligent, který už není tak přehnaně korektní a může se s ním bez potíží normálně jezdit, aniž byste měli pocit, že motor něco dusí. Změna spočívá v tom, že při sešlápnutí plynového pedálu přibližně na úrovni 25 % došlo ke zrychlení reakcí motoru. Odezva pohonné jednotky se v tomto případě přiblížila nastavení odpovídajícímu 50procentnímu stisku pravého pedálu. Navíc jsou reakce v obou těchto pásmech rychlejší, než byly dříve.

Zatímco na zkušební okruhu se osvědčil režim Sport Sharp (S#), kde motor doslova ohromoval reakcemi a gradací výkonu až k nejvyšším otáčkám, na silnicích bylo příjemnější nechat čtyřválec v režimu Sport, kdy byl přeci jen méně agresivní a umožňoval citlivěji modulovat výkon motoru, což je pro proměnné prostředí běžných silnic více potřeba, než brysknost reakcí. Nastavení S# v tomto srovnání připomíná spíše vypínač zapnuto/vypnuto, což může mimo okruh působit až rušivě.

V souvislosti s motorem je třeba zmínit i přesnost řazení šestistupňové manuální převodovky. Dráhy jsou pořád stejně krátké, a to

je skvělé, jednotlivé rychlosti ale lépe zapadají, což je důsledkem použití nového způsobu aretace poloh řadič páky uvnitř převodovky. Řazení je tak jednoznačnější a v konečném důsledku i rychlejší. A současně tak opět lépe zapadá do „pevnějšího“ a „soustředěnějšího“ celku.

Možná to teď celé vypadá, jakoby nové STI trochu vyměklo a stala se z něj slečinka rozdávající rychlost na počkání. Tak to ale není. Je bezpochyby rychlejší než dříve. Také se s ním příjemněji jezdí v běžném provozu. Dokonce asi i nahání při skutečně vysokých rychlostech méně strachu. Současně je ale přesnější, takže dravá jízda je s ním příjemnější a vy si můžete daleko lépe vychutnat brzdění, zatáčení, akceleraci, stejně tak jako rychlé změny směru jízdy. Nabízí více potěšení i v situacích, kdy nejedete skutečně naplno, takže rozsah jeho přitažlivosti se zvětšil.

STI je nyní mnohem lépe fungující celek, z něhož už samostatně nevystupuje řízení, podvozek, motor či pohon všech kol. Je to jednotlivé a bezvadně sladěné auto, které se vám dokáže dostat pod kůži a vyvolat respekt. Teď ale tento respekt není tolik zastíněn oním souborem, ale je spíše opeřen bezchybnou funkčností.

POHON SYMMETRICAL AWD

Základem je trvalý pohon všech kol Symmetrical AWD s centrálním diferenciálem s elektronicky řízenou svorností DCCD (možnost automatického režimu nebo manuálního pevného nastavení svornosti). Vpředu a vzadu jsou mechanické samosvorné diferenciály. Stabilizační systém VDC pracuje s trojicí módů (zapnuto/režim TRACTION/vypnuto), novou funkcí je vektorové řízení dynamiky, které pro zlepšení ochoty k zatáčení přibrzděním vnitřního předního kola vyvolá stáčivý efekt. Standardem je šestistupňová manuální převodovka s přesnějším řazením.

MOTOR

Přeplňovaný zážehový čtyřválec Boxer 2,5 litru s elektronickou řídicí jednotkou SI-Drive. Upravená charakteristika režimu Intelligent má rychlejší odezvu při částečném sešlápnutí plynového pedálu.



Michal Dvořák: S plným nasazením

Jeden z nejrazantnějších útočníků loňského mistra hokejové extraligy HC Škoda Plzeň, Michal Dvořák, se nijak neostýchá přiznat, že začal hrát hokej především díky mamince. Ta rozhodla, že její malý školáček to má s hokejem v rodném Šternberku zkusit. Pustil se do toho s plným nasazením, tak, jak si zvykl v životě dělat všechno. V hokeji mu to přineslo už v juniorské kategorii dvakrát v řadě titul mistra české ligy s olomouckým týmem, dobré i špatné zkušenosti v kanadském Kitcheneru a německém Essenu a po návratu domů blažené roky v dresu plzeňských Indiánů.

Říkám správně „blažené roky“?

Nepochybně. Ne že by tu bylo každý den posvícení. Zažil jsem tu i velmi kolizní a možná nejdramatičtější okamžiky mé hokejové kariéry. Uvedu aspoň tři:

Někdy 2002–2003 jsme jako HC Plzeň byli úplně na chvostu ligové tabulky a najednou jako mávnutím kouzelného proutku, přišel do brány Roman Málek a my vyhráli asi deset utkání v řadě a nakonec jsme se probojovali až do semifinále play-off.

Tři sezóny zpátky jsme po činovníckých rošádách, které dodnes pokládám za projev zlomyslné svévole, přišli o takovou porci bodů, že jsme pak hráli každé utkání prakticky o přežití. Úžasné je, jak nás v téhle existenční bídě podrželi diváci. Návštěvy kolem 7000 lidí na každém utkání. Nádhera.

A za třetí, i když jasně významem nejvyšší, loňské sedmé rozhodující utkání se Zlínem o titul. Druhé prodloužení a vítězný gól Martina Straky. To je jako z pohádky, pořád mi z toho jde mráz po zádech, že se to zrovna takhle odehrálo. Klobouk dolů před Martinem, tím gólem symbolicky pečtil všechno to úsilí, které „své“ Plzni věnoval a kam to s ní dokázal dotáhnout.

Titul byl pro mne neuvěřitelný zážitek, vysněný úspěch, jak sportovní tak společenský, protože jsme si strašně přáli titul vybojovat kvůli našim věrným fanouškům. Plzeň mi

TEXT : OTA ŠTAJF, FOTO: AUTOR A HC ŠKODA PLZEŇ

přirostla k srdci nejen díky jim: potkal jsem tu svou ženu, narodili se nám tu dva synové, jsem tu prostě doma.

Nasbíral jste nějak podobně dramatické zážitky i za volantem?

Není to tak dávno, co mi tady vjela nějaká paní z vedlejší do cesty, rána veliká, ale protože jsme našťastí ani já ani ona nejeli velkou rychlostí, skončilo to bez zranění, jen poměrně velkou škodou na jejím voze. Záchraně složky i policie tam byly během pár minut, všechno se sepsalo a mohl jsem pokračovat v cestě. Pro mne to ale bylo hodně traumatizující zejména proto, že jsem měl v autě oba naše kluky. Starší osmiletý to přestál bez šoku, jen zavolal „Jé táto, to byla rána!“, ale ten mladší pětiletý se hodně lek a mlčel. To ticho mě vystrašilo, honem jsem se otočil a viděl jsem, že je kromě úleku v pořádku. Uklidnil jsem ho, ale dost ten zážitek oplakal. Doufám, že už se to nikdy nebude opakovat, protože i když nehoda dopadne takhle vcelku dobře, rozhodně netoužíte ten zážitek reprizovat.

Jste dobrý řidič?

To nechci hodnotit. Ale možná pro někoho překvapivě jsem řidič ukázněný a rozvážný, rozhodně od té doby, co vozím v autě děti. Nepotřebuju svůj temperament ventilovat za volantem. Hodně adrenalinu si permanentně užívám na ledě, takže na silnici v běžném provozu se projevují docela jako klidas. A když si to chci užít, vyřídím se při nějaké akci na mosteckém okruhu nebo se s některým z kamarádů z rozličných disciplín motosportu svezu na sedadle spolujezdce v jejich závodním voze.

Které disciplíny motosportu sledujete?

Téměř všechny, kromě okruhů, ty mě moc neberou. Ale kdykoli můžu, sleduju v televizi závody F1 a pokud je to možné, i rallye. Té ale média zvlášť u nás moc nepřejou, prostor jí věnují jen když se při závodech přihodí nějaká tragédie. Přitom je to nádherný sport s ohromnou diváckou podporou. Na Šumavu, Bohemku nebo Barumku se sjedou ze všech koutů republiky statisíce diváků a jejich angažovanost ve věci nekončí tím, že si zakoupí vstupenku a pasívně sledují, co se bude dít.



Dosud největší okamžik hokejové kariéry. HC Plzeň vítězem extraligy ročníku 2012/2013! Tu radost se zlatou medailí na prsou by si Michal Dvořák rád ještě někdy zopakoval



Na ledě nekompromisní ranař, za volantem pohodář

Mimochodem, můj otec má Forestra a nedá na něj dopustit, říká, a já mu v tom dávám za pravdu, Subaru, to je jiný auto než všechna ostatní a kdo si na něj zvykne, nechce už měnit

Musejí na svá divácká místa na vybraných erzetách dojet a pak ještě putovat velký kus pěšky. A nikomu to není zatěžko a fandí se naplno a pozor, nekonfrontačně! Ta divácká parta se samozřejmě skládá z fanoušků Honzy Kopeckého, Vaška Pecha a dalších konkrétních jezdců a týmů, ale především to jsou fandové toho krásného sportu, ve kterém panuje jistý typ určité vzájemné solidarity i mezi soutěžícími i mezi diváky.

Které konkrétní osobnosti vás v F1 a v rallye nejvíc zaujaly?

Tak Rosberg letos jede velmi pěkně a Hamilton je skvělý už několik sezón. Vettel jistě taky hodně umí, ale jeho dominance v minulých sezónách byla myslím daná hlavně technikou, Red Bull měly prostě náskok, který se projevil i v menší dramatičnosti těch závodů, myslím. Jsem rád, že v téhle sezóně je to už jinak. A v rallye můžu těžko jmenovat na prvním místě někoho jiného než Seba Loeba, to byl prostě fenomén desetiletí. A podle prvních výsledků se zdá, že mu to skvěle půjde i na okruzích WTCC.

Jak jste se stal majitelem a fandou Subaru?

No to už je dlouho, někdy v roce 2002 nebo 2003 jsem se vypravil tady v Plzni za panem Liškou, že si chci koupit Imprezu WRX. Kdysi mě v tom svezl kamarád a já si řek', to je auto jaké chci mít, až si na to vydělám, hned si ho koupím. V té době jsem hrál v Karlových Varech, tam jsem jezdil prakticky každý den tam a zpátky a moc jsem si to užíval, nádherný auto! Několikrát jsem měl příležitost si vyzkoušet i silnější verzi STI a fantastický zážitek. Pan Havel, prodejce od pana Lišky, mi občas půjčil k vyzkoušení i jiné modely a hodilo se to, když přišly děti a já potřeboval prostornější vůz. Mám teď Outbacka, žena v tom rozváží děti po školách a kroužcích, ale kdykoli si já sednu za volant, říkám úžasný auto, déšť neděš, sníh nesníh, to auto vás bezpečně doveze kdykoli kamkoli i za sebehorších podmínek. Když jsme si brali toho Outbacka v benzínu, měli jsme trochu strach ze spotřeby, ale nepotvrdil se, jezdíme za 8 litrů i po městě, což je asi hodně zásluha Lineartronicu, báječná věc.

Když se rodina po narození druhého syna rozrostla na čtyřčlennou, musel u Dvořáků Imprezu WRX nahradit Outback



Outback má dost prostoru i pro hokejovou výstroj obou Dvořáků juniorů (8 a 5 let), kteří už na ledě prokazují zděděný talent

Po stopách Jaroslava Juhana na Carreru Panamericanu!



Ambasadorka vzkříšení české stopy na slavné mexické rallye Anna Polívková a její dědeček Jaroslav Juhan

Čtyři české posádky s vozy tří značek vyrazí v říjnu tohoto roku na slavnou mexickou rallye La Carrera Panamericana. Nápad se zrodil v hlavě Vojtěcha Štajfa, úřadujícího mistra republiky v rallye v kategorii produkčních vozů. Protože prakticky celá Vojtova soutěžní kariéra je spjata s vozy Subaru, bude Carrera svědkem vůbec první účasti automobilu této značky ve slavném závodu, jehož historie se začala psát v 50. letech minulého století.

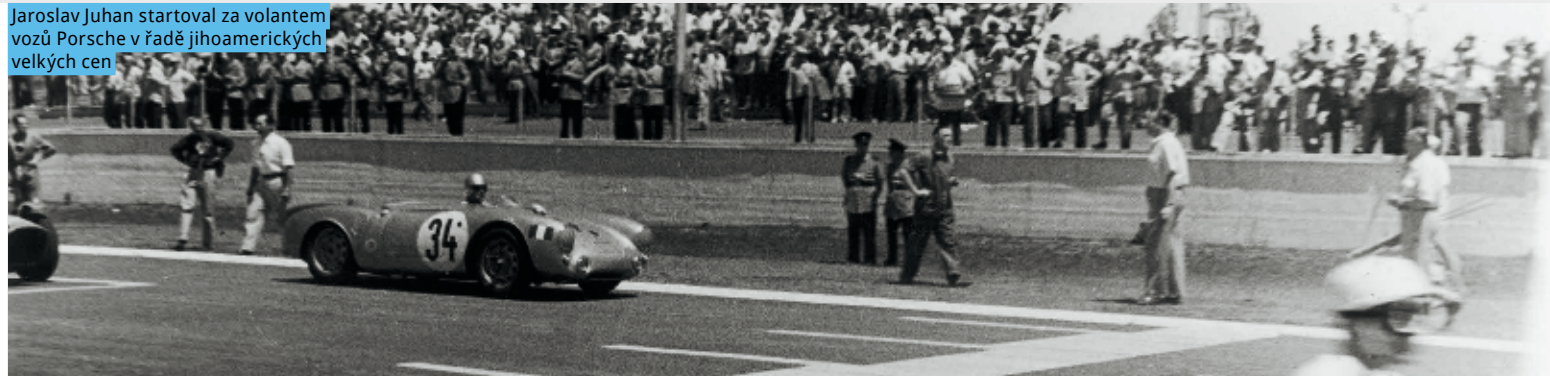
Dnešní Carrera Panamericana je vypsána pro vozidla s ročníkem výroby 1972 a starším. Proto i Štajfovo Subaru bude pocházet z této doby – v dílnách Subaru Czech Rally Teamu se rodí unikátní závodní speciál Subaru GL Coupé z roku 1972. Lehké elegantní kupé, původně vybavené motorem o objemu 1,4 litru, dostane atmosférický motor z Imprezy vyladěný na 160–170 koní. Rallye bude dlouhá 3500 kilometrů, jež budou rozloženy do sedmi etap mezi mexickými městy Veracruz a Zacatecas. Všichni účastníci budou muset vystoupat až do nadmořských výšek 3500 metrů.

Štajfovým spolujezdcem bude zkušený navigátor Vladimír Zelinka. Dalšími členy týmu jsou Petr Kačírek s navigátorem Jaroslavem Jugasem, kteří pojedou na BMW 2800 CS a dvojice vozů Porsche, vzácný typ 912 s Josefem Vyštejnem a Jiřím Vackem a větší 911 s Jaroslavem Petráskem a Karlem Jirátkem. Tým bude při rallye čítat na 29 lidí a půjde o jednu z nejkompexnějších a logisticky nejnáročnějších účastí v historii českého motoristického sportu.

Historie Carrery je nerozlučně spjata s českým rodákem Jaroslavem Juhanem,



Jaroslav Juhan startoval za volantem vozů Porsche v řadě jihoamerických velkých cen





Závodní posádka Subaru Coupé -
Vojtěch Štaf a Vladimír Zelinka
s patronkou týmu Annou Polívkovou

Půjde o jednu z nejkomplexnějších a logisticky nejnáročnějších účastí v historii českého motoristického sportu

významným podnikatelem v oblasti motorismu, mezi jehož přátele se radil i pětinasobný mistr světa formule 1 Juan Manuel Fangio a jehož bratr František byl nejvýznamnějším českým motocyklovým závodníkem. „Jerry“ Juhan na Carreře startoval v letech 1953 a 1954 s vozy Porsche. Právě on inspiroval Porsche k tomu, aby svoje slavné modely začalo nazývat právě Carrera. Český tým zamíří do Mexika v roce šedesátého výročí Juhanovy poslední účasti. Juhanovou dcerou je herečka Evelyn Steimarová a vnučkou rovněž herečka Anna Polívková – právě ona bude patronkou české účasti na Carreře, ke svému dědečkovi měla velmi vřelý vztah v době, kdy už Juhan působil v Evropě.

Slavnostní křest všech závodních vozidel proběhne v červnu na festivalu Legendy v pražských Bohnicích za účasti jak Anny Polívkové, tak i velvyslance Mexika v Česku pana J. E. Pabla Maceda, který nad českou účastí na Carreře převzal záštitu. ■

Český tým pro Carreru Panamericana
bude čítat celkem 29 lidí, včetně čtyř
závodních posádek s vozy tří značek



Jaroslav Juhan byl velkou osobností
motoristického sportu, a to nejen
v Latinské Americe



Subaru nemělo moc šancí se předvést

Zimní přestávka byla letos pro český rallysport obzvlášť dlouhá a navíc ani ne moc zimní. Vlastně jediné soutěže, kde mohly být aspoň částečně uplatněny přednosti vozů Subaru při jízdě po nezpevněném povrchu, byly tentokrát předvánoční sprinty v Praze a Slušovicích.



Razantní útok manželské posádky Štajf-Štajfová na stupně vítězů si vyžádal i drobné šrámy na soutěžním voze



První společný start a rovnou „bedna“

CHUCHLE SE PROMĚNILA V SUBARU RALLY ARENU

Hned sedm vozů značky Subaru se tentokrát účastnilo Pražského rallysprintu a rozhodně na tomto tradičním podniku nehrály druhořadou roli. Nově složená manželská posádka Štajf-Štajfová dokonce zdárně bojovala o stupně vítězů a v konkurenci vozů kategorií WRC, S2000 a R5 získala skvělou třetí příčku absolutního pořadí. Z rodinného dua tak sálala v cíli spokojenost. „Bylo poznat, že jsme byli na závod dobře připraveni,“ usmíval se mistr republiky produkčních vozů Vojtěch Štajf a později pokračoval: „Ač nešlo o body, naše třetí příčka mne samozřejmě zahřála, potvrdili jsme jí příslušnost ke špičce, vlastně se téměř zopakovaly i výsledky ze Setkání mistrů, kde jsme byli taktéž v první trojce produkčních vozů společně s dvojicí Martiniů, Hudcem a Semerádem. Nikdo nejede na závody, aby na nich prohrál, a proto jsem moc rád i za to, že na chuchelské trati panoval (alespoň mezi špičkou) gentlemanský duch.“

Zkrátka a dobře, mně se chuchelské závody líbily a pěkně jsme si je užili. Chyběla nám sice kvůli svým povinnostem ve StarDance původně plánovaná spolujezdkyně Anna Polívková, ale té se v taneční soutěži dařilo natolik, že ji posléze dokonce ovládla. Na druhou stranu, takhle dostala možnost vystoupat na stupně vítězů Pražského rallysprintu moje žena, a z toho jsem měl také velkou radost,“ uzavíral své hodnocení jezdec a šéf týmu Vojtěch Štajf. Ten byl spokojen i s výkony dalších týmových vozů, které pilotovali Lumír Firla, Petr Kačírek a Dan Suchý, kteří všichni soutěž zdárně dokončili. Ještě lépe než zmíněné trio si ale vedl ostřílený Marcel Tuček, který oslnil tribuny také brilantním manévrem, při kterém předjel dva soupeře najednou. V cíli pak domažlický pilot se starším Subaru Impreza WRX STI obsadil šestou příčku.

O týden později ve Slušovicích se dokonce místy jelo na sněhu a ledu. Podobně jako v Praze byl i tentokrát favorizovaný Jaromír Tomašík se starším Subaru Impreza WRC obsazen spíše do role smolaře, čest značky s hvězdami ve znaku tak zachraňoval zejména Zdeněk Zdráhala, který obsadil desátou příčku.

MISTROVSKÉ SOUTĚŽE BEZ POSVÍCENÍ

Jak již bylo řečeno, letošní zimní pauza byla v českém motorsportu velmi dlouhá. Od minulého vydání našeho magazínu se tak o mistrovské body soutěžilo vlastně pouze na závěrečné sprintrally sezóny 2013 ve Vsetíně, a pak v Rakousku na lednovém prologu Mezinárodního mistrovství České republiky. Ve Vsetíně naší značce dělal čest zejména domácí Jaromír Tomašík, jenž srdnatě válčil o post nejrychlejšího vozu kategorie WRC. Bohužel v závěru jej zklamal motor jeho vozu, obdobně navíc těsně před cílem skončil i Josef Zimmermann, který pro změnu na těžké soutěži dlouho usiloval o umístění na stupních vítězů v kategorii produkčních vozů.

Lednová Jänner Rallye byla letos poznamenána nejen absencí sněhu a ledu, ale i malým

Až do svého odstoupení kraloval Jaromír Tomašík s Imprezou WRC absolutnímu pořadí Valašské rally



Jan Černý si s Imprezou porozuměl velice rychle



zájmem českých posádek. Největší senzaci na startu však mezi nimi zaznamenal talentovaný Jan Černý, který i se svým spolujezdcem Pavlem Kohoutem usedl do mistrovského hatchbacku Subaru Czech Duck Racing Teamu. Své rakouské účinkování zahájili fantasticky a ve třetině soutěže se drželi na osmé příčce absolutního pořadí, což znamenalo třetí pozici mezi českými posádkami. Poté je bohužel zklamala technika, čest značky Subaru tak v cíli opět hájili zkušení Chodové Marcel Tuček s Petrem Dufkem, kteří dojeli v rámci českého národního šampionátu šestí.

JARNÍ VLAŠTOVKA

Letošní rallysprintovou sezónu otvírala Valašská rallye, která se po roční přestávce vrátila do kalendáře českých soutěží. Tradiční podnik přilákal velké množství po zimě nadržených posádek, když se jich na startu včetně historiků sešlo 117. Náročná tratě v okolí Valašského Meziříčí celé startovní pole

Lumír Firla se Zdeňkem Jůrkou svým výkonem na Valašce přesvědčili, že odchodlání získat produkční mistrovský titul ve sprintrally berou opravdu vážně

prověřily, kromě několika havárií byla i řada odstoupení pro technické závady, cíl tak vidělo jen 74 dvojic. Stoprocentní úspěšnost značky Subaru pak zhatila pouze technická závada na převodovce (do té doby absolutně první!) Imprezy WRC Jaromíra Tomašíka na předposlední rychlostní zkoušce, na cílovou rampu tak dojelo šest vozů Subaru z celkových sedmi. A rovnou zaznamenaly skvělé výsledky ve svých třídách. Mezi produkčními vozy si pro stříbrný věnec dojeli Lumír Firla se Zdeňkem Jůrkou s Imprezou stáje Duck racing/Subaru Czech a skvěle tak zahájili cestu za avizovaným cílem získat produkční mistrovský titul ve sprintrally. I když si Lumír na Imprezu teprve zvyká, podal velmi kvalitní a konzistentní výkon, když se v celkovém pořadí umístil na 11. příčce a na prvenství ve třídě 3 mu chybělo jen 9,4 sekundy. Za obhajobou titulu mezi historiky pak nejlépe vykročili Jiří Kalista s Michalem Šofrem se svým krásným Legacy RS.



Jednoznačné vítězství mezi historiky vybojoval na „Valašce“ Jiří Kalista s Legacy RS





Intercontinental Rally 2014

Vzpomínky na Afriku

TEXT A FOTO: MÍLA JANÁČEK

Je měsíc poté... jsme už skoro měsíc doma a pomalu se mi přestává z různých kapes, záhybů na kalhotách či z tašek sypat všudypřítomný saharský písek, zacelují se popraskané rty, konečky prstů již nemají strukturu smírkového papíru, a za týden si z kontejneru vyzvedneme zpátky naše Subaru...

Pomaloučku se opět dostávám do reality šedého pracovního shonu a začínám si uvědomovat, jak jsem na Africe a dálkových rallye obecně závislý... Je jedno jestli je to velký slavný Dakar, Africa Eco Race, Bamako rallye či právě Intercontinental Rallye... společným jmenovatelem je čtrnáctidenní adrenalin, nesukutečná denní porce kilometrů v terénu, únava člověka i techniky, stopky měřící neúprosně čas každému závodníkovi na trati či mechanikovi, který bojuje celou noc s odstraněním závady... Mnohdy je to ale boj s tím vším dohromady! Naštěstí ne však mezi členy dua Strejc-Janáček. I přes vypjaté chvíle, které během závodu prostě přijdou, udržujeme v kokpitu dobrou a pohodovou atmosféru. Nicméně pojďme na začátek...

KOMBÍK ZNOVU V AFRICE...

Než se dostaneme do Almerie ke startu letošního čtvrtého ročníku této soutěže, je třeba se vrátit ještě o pár měsíců zpátky... Po vítězství na rallye Budapešť – Bamako 2013 jsme si řekli, že je třeba se posunout dál, udělat zas krok vpřed. Prvotní plán jet další soutěž s novým vozem vzal brzy za své. Dlouhá zima, pracovní vytížení a rodinné starosti nás pohltily do jakéhosi tornáda, které nás vyplivlo někdy v srpnu, a my jsme zjistili, že postavit

nové auto, kterým mělo být samozřejmě další Subaru, tentokrát však Impreza GT v Safari úpravě, na další Afriku prostě nestíháme.

V září tedy padlo definitivní rozhodnutí, že starý dobrý „Leoš“, jak našemu Leone důvěrně říkáme, bude muset zvládnout Afriku ještě jednou. Dával se do kupy už od jara, nicméně v létě se začalo s intenzivní přípravou. Kompletně se opět zrepasoval celý podvozek. Na repas šly tlumiče FRT a velké shánění nastalo, když jsme řešili poloosy. Přeci jen sehnat 25 let staré, ale nové originální poloosy Subaru je trochu oříšek. Nakonec nám s tím pomohl náš kamarád Bóda, který je vystrachal někde ve Švýcarsku. Repase dál čekala i převodovka a hloubkové kontrole se nevyhnul samotný agregát. Původní čtyřválec 1,8 litru nahradil již předloni silnější motor o objemu 2,5 litru, který bylo nutno také vyndat a věnovat mu potřebnou péči. Ostatní zůstalo téměř beze změny, téměř i na polep, neboť máme stabilní a věrné partnery a sponzory, a tak jsme spíše řešili kam přidat ty nové. Vedle starosti se závodákem, jsme se museli věnovat shánění doprovodných aut a náboru dalších členů týmu. Opět jsme sáhli po osvědčených Toyotech Land Cruiser 95 a nakonec jsme se domluvili se zkušeným Zdeňkem Kubešou, který do party přizval ještě Radima Baculíka a Pavla Pažebřucha. Zdeněk náš tým dlouhodobě podporuje dodáváním pneumatik a již dříve se účastnil rallye Dakar a dalších podobných soutěží, takže jasná volba. Po náročných podzimních a zimních přípravách jsme po Novém roce mohli konečně vyrazit! Kam? Opět do Afriky, ale letos jsme zvolili soutěž Intercontinental Rally.

Asi málokdo by věřil, že toto Subaru Leone 2,5 Africa Special bylo původně osobním kombi, které před přestavbou na závodáka najelo 380 000 km. My jsme za poslední 4 roky přidali dalších skoro 40 000 km, najetých v terénu nehostinné Afriky...



TROCHU JINÁ KÁVA...

I když by se mohlo zdát, že jsou si soutěže Bamako a Irko podobné, jde o zcela jiné akce. Zatímco Bamako je založené na „záměrném chaosu“, delších až „vyštavujících“ etapách, Intercontinental rally je závodem s jasnými pravidly, organizací a systémem. Etapy jsou kratší, neboť se závodů účastní hodně motorkářů, převážně amatérských jezdců, tak aby nedocházelo ke zranění z důvodu únavy či zhoršené viditelnosti v pozdních hodinách. Do bivaku se přijíždí za světla a je celkem i čas na servis a trochu rekonvalescence mezi jednotlivými etapami. Přejímky jsou již v závodním duchu, lepíme startovní čísla a hurá do Afriky za teplem!

A TEPLŮ NIKDE...

Teplu, na které jsme se i tak trochu těšili, letos stále ne a ne přijít... Standardně přejedete Atlas, kde bývá i v těchto měsících sníh, ale dole u písečných dun Erg Chebbi je již teplo. Ne však letos. Silný vítr, oblačnost a nižší teploty nás provází přes celé Maroko a Západní Saharu. Těšíme se, že se to zlomí přejezdem do Mauretánie, ale zas nic. Večer co večer navlékáme mikiny a bundy, a ráno se nám nechce z vyhrátých spacáků! Tohle jsem tady ještě nezažil. Když nám v jedné či dvou etapách na poušti začne pršet, už se ničemu nedivíme. Celou Afrikou, ať již to bylo Maroko, Mauretánie či finální Senegal nás provázely teploty o nějakých 5–10 stupňů nižší, než známe z předchozích ročníků. Ale počasí nebylo to, co nás trápilo nejvíc.

PRAVIDLA JSOU PRAVIDLA...

Přestože nejsme v Africe poprvé, tady na „í-erku“ jsme nováčci. Za celou dobu závodu jsme si pořádně nezvykli na nový systém této rally, která tak trochu nahrává nesporným spekulacím a manévřům. Mnoho posádek záměrně na trati projede jen některé kontrolní body, jiné vynechá a cestu si zkrátí mimo trať po asfaltu a podobně. Nahrává tomu systém, kdy navigační waypoints jsou pouze orientační a volně průjezdné, a zaznamenávány jsou pouze 2 až 4 kontrolní body na celé etapě. Ty jsou buďto osobně kontrolovány formou razítka či pouze GPSkou tak, že musíte bod projet v okruhu padesáti metrů. Stalo se nám tak několikrát, že hned za startem se závodní auto soupeřů otočilo a uhánělo „neznámo kam“ po asfaltce pryč. Druhé odstartovalo a po stejné asfaltce odjelo druhým směrem, a třetí se vydalo do pouště směr první průjezdné bod. My jsme se snažili v tomto směru maximálně držet stanovené, nebo chcete-li spíše doporučené trasy. Průjezdné body (takzvaná „Wé-pěčka“ – waypoints), které

Štelovací šrouby na odklon zadních kol jsme po pár dnech zavařili „natvrdo“

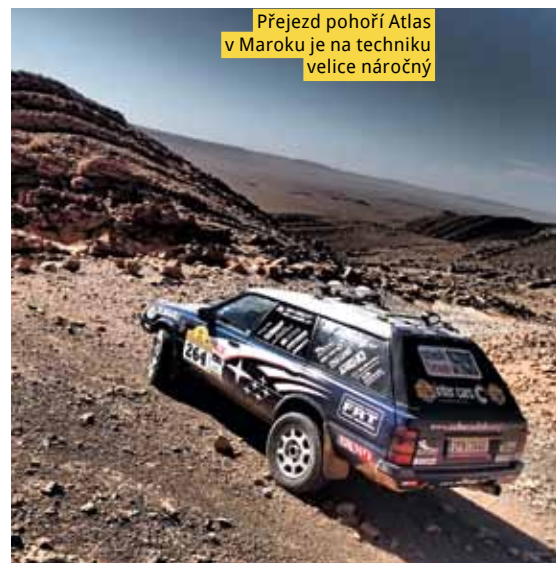


navádí optimální cestou k dalšímu bodu, ať již průjezdnému či kontrolnímu. Tak se mohlo stát, a stávalo se, že auto, které startovalo za vámi, se najednou, aniž by vás na trati předjelo, objevilo před vámi. Paradoxně může docházet i k tomu, že si někdo „nabliží“ trať natolik, že se na kontrolní bod bude vracet po trati v protisměru. Přijde nám to nelogické, někdy až nebezpečné. Ale pravda je jedna – je to pro všechny stejné. Výhodu mají ti, kteří jeli již v minulých ročnících, neboť trať se dle informací některých týmů zas tolik nemění, a tak někteří jedou čistě po svých loňských trasách, které mají nahrané v GPS-kách. Organizátorovi jinak nelze nic vytknout, vše funguje parádně, celý organizační tým je vstřícný, od zdravotníků, až po samotného ředitele závodu Jirku Vašátka. Však i to byl jeden z důvodů, proč jsme se pro Intercontinental Rally rozhodli.

PROKLETÁ LEVÁ TĚHLICE

I přesto jsme se v první polovině závodu drželi na čtvrtém a následně třetím místě absolutního pořadí. Opět byl náš kombík tak trochu raritou. Mezi terénními speciály, které mnohdy v minulosti brázdily tratě slavného Dakaru, vypadal ten náš osobák trochu ztraceně, ale ti, kteří nás znají z jiných soutěží, vědí, že umíme „mást“ tělem. Pod kabátem čtvrtstoletí starého Leone se ukrývá silnější motor z Legacy o objemu 2,5 litru s výkonem okolo 160 koní. Taktéž převodovka je z lehce novějšího modelu a má také redukci. Ta je pro rozjezd v písku stěžejní, abychom co nejvíce šetřili spojku. Podvozek je osazen profesionálními tlumiči FRT. Bohužel nám opět hned z kraje závodu jeden přední odešel, nicméně náhradní od značky Protlum zastal svou práci také na jedničku. Mimo tlumičů však zůstalo na podvozku vše sériové. Ramena, závěsy, těhlice, řízení... vše z poctivých materiálů, vše „made in japan“.

Přejezd pohoří Atlas v Maroku je na techniku velice náročný



VÝSLEDKY INTERCONTINENTAL RALLY 2014

1. FRIRIAD Ing. Friedl, Rainhard/Friedl, Pauline Mitsubishi Pajero EVO	35:15:00
2. TEAM GLAD.DK Glad, Jacob/Volmer Hansen, Philip Bowler Wildcat 500	35:58:00
3. WINGS TEAM Rezny, Pavel/Semenov, Alexandr Toyota LC 70	39:23:00
8. CZECH SUBARU Strejc, Jiri/Janacek, Miloslav Subaru Leone 2,5 Africa Special	48:26:00



S asfaltem se na celé závodní trati příliš nepotkáte až do cílového Dakaru. Zde jeden z přejezdů mezi dvěma RZ v jedné z etap na Západní Sahaře



Jirka Strejc si právě lepší startovní číslo... bude pro posádku šťastné? To se dozví již za 14 dní v Dakaru

Mechanici Jarda a Aleš zvládali roli asistenčního vozu na jedničku. A ještě s úsměvem...

Subaru Leone v plné rychlosti na trati. V písku se cítí, díky své váze, jako doma!

Poté co měl vážnější technické problémy se zadní nápravou favorizovaný dánský Bowler, jsme se posunuli o příčku výše a další tři etapy jeli „na bednu“. Cítili jsme, že oproti Bamaku jsme výrazně zrychlili. Denní etapy kratší, ale o to rychlejší. Větší zátěž na techniku si však vybrala svou daň. Nejdříve se ostřejší tempo projevilo na povolování štelovacích šroubů geometrie zadní nápravy, a i když je Aleš s Jardou večer dotáhli, další den jsme dojeli opět se zadní nápravou „do štaflí“. Vyřešilo se to až zavařením těchto šroubů natvrdo. V posledních marockých etapách do Smary jsme ohnuli přední levou těhlici. Litinová záležitost, která se za normálních podmínek ohnout nedá, se prostě ohnula... Naštěstí se na ní dalo odjet, a tak jsme ji vyměnili při večerním servisu. 25 let používání přineslo „své ovoce“, a tak přišla na řadu náhradní. Nebyla o nic mladší, ale nevykazovala žádné větší opotřebení. Je potřeba si však uvědomit, že tato součástka je zcela sériová a zavěšení kola je primárně děláno na osobní auto jezdící po silnici. Těm my jsme se v posledních 5 letech života tohoto speciálu zdárně vyhýbali a většinu kilometrů „Leoš“ najel mimo silnice, převážně v těžkém terénu. Další den, opět zamračený se silným větrem, startoval ze Smary a končil v kempu u Atlantiku na Západní Sahaře. Etapa byla rozdělena na dva měřené úseky, servisní auta jela velkým obloukem po asfaltkách. Na začátku prvního speciálu potkala smůla Wings Team a jejich Toyota, a jejich ztráta zhruba hodinu a půl nás posunula před ně na druhé místo v celkovém pořadí. Bohužel jsme se na něm dlouho neohřáli. Krátce po startu druhé RZ jsme za prvním kontrolním bodem museli zastavit. Tentokrát na hodně dlouho. Rozlomená přední levá těhlice a vyložené kolo nedovolovalo pokračovat. Než se k nám dostala asistence, než jsme auto provizorně opravili montáží původní ohnuté těhlice, než jsme se dostali do cíle... hodiny běžely a poté co jsme za nesplněný limit k hrozně vypadajícímu času dostali ještě další porci 4,5 hodin penali-

zace, bylo vymalováno! Zvažovali jsme, jestli vše nesbalit a vrátit se po ose domů. Okolnosti a hrdost nás však donutili závod dojet do cíle. Ještě v noci, poté co jsme se dostali do bivaku, se rozhodli kluci prasklou těhlicí provizorně opravit a druhý den jsme stáli opět na startu. V tu chvíli jsme se však pohybovali okolo desátého místa absolutně a prakticky nebyla šance se již někam výrazněji posunout.

LEHCE DEMOTIVOVÁNÍ...

Druhou polovinu závodu jsme jeli bez šance na nějaké umístění. Pokud se bojuje o vavříny nejvyšší, člověk se jinak soustředí a jinak do toho jde. My si nyní dali za cíl důstojně dojet do cíle, ale i tak jsme se zanedlouho opět objevovali v etapových časech na druhých až čtvrtých místech. Vzali jsme tedy druhou část závodu spíše jako takové menší testování. Zbytečně jsme neriskovali další poškození, ale i tak jsme soupeře s dvojnásobkem koní a tlumičů stále dokázali udivovat, neboť jsme prakticky celou druhou půlku jezdili ve stejných časech jako oni. Před dánským Bowlerem posádky Jacob Glad-Philip Volmer Hansen, který pomalu ale jistě smazával manko z marockých hor, jezdil ještě rakouský manželský pár Rainhard a Pauline Friedloví s velmi pěkně udělaným vozem Mitsubishi Pajero Evolution. Auto s původem z RalliArtu s motorem V6 3,5 litru a výkonem 280k jezdilo bez zbytečných chyb a oba věděli, že když se nedopustí zásadní chyby či karambolu, vítězství je jejich. Nás těšilo, že v těch nejnáročnějších etapách jsme dojžděli do cíle se ztrátou pár minut za těmito speciály či dokonce před nimi. Třetí místo si držel bez větších problémů český Wings team ve složení Pavel Režný-Saša Semenov. A takto jsme se dokodrcali až k Růžovému jezeru! Senegal byl před finišem ve znamení jízdy v písku, ať již v dunách při pobřeží nebo přímo po pláži Atlantiku při odlivu. Finálovka u dakarského Růžového jezera má své kouzlo. Ano, tady se končilo mnoho starých tradičních Rallye Dakar, tady se psala historie Stephane Peterhansela, Karla Lopraise a dalších slavných jmen. To místo tímto závodem žije a tradice je cítit dodnes. Projíždíme cílem na pláži a i přes jistou hořkost v podobě osmého místa celkové, zažíváme opojné pocity, že už to máme za sebou a že jsme to dokázali dotáhnout až do cíle. Neboť i to je takové malé vítězství. Osmé místo se může zdát po loňském vítězství na Bamako jako menší zklamání, my to tak necítíme. Závody jsou jedna velká loterie a my se o to více budeme snažit v následujícím ročníku vrátit a ukázat jaký je potenciál našeho SUBARU a nás samotných. Těšte se pánové, za rok vám to natřem! :-)) :-))

Sportovní vozy Subaru sbírají další úspěchy

Není tomu tak dlouho, kdy značka Subaru představila dlouho očekávaný zbrusu nový vůz modelové řady WRX STI. Tento model se svým pojetím pochopitelně nabízí k použití v motoristickém sportu a tvůrci jej také od počátku chystají například pro start na tradičním čtyřadvacetihodinovém závodě na okruhu Nürburgring. Souběžně ale nadále na mnoha závodech i soutěžích startují i starší vozy značky Subaru a i jim se daří.

SUBARU BUDE ZBRANÍ PRO DÍVČÍ VÁLKU

Již tradičně je dominantním kolbištěm značky Subaru (a zejména jeho vozů vycházejících z modelu Impreza) jedna z nejobtížnějších disciplín motorsportu, tedy rally. V něm však nové předpisy a nové rozdělení kategorií dosti upozadují tzv. produkční vozy, v jejichž kláních posbíraly v nedávné minulosti vozy Subaru nepřehledné množství úspěchů. Přesto ale na naši značku nadále sází mnoho týmů. Nově do vozu Subaru usedla také Ekaterina Stratieva. Této sympatické jedenatřicetileté Bulharce loni těsně uniklo vítězství v dámském poháru v rámci ME, letos už ale o prvenství přijít nechce, a proto patřičně přezbrojila. Její první účinkování s Imprezou na lotyšské Rally Liepaja zastavila neposedná technika, slavnou Rally Acropolis ale již dokončila a posbírala první cenné body v cestě za svým snem.

V prvních dvou podnicích Mistrovství Evropy se ještě lépe než Ekaterině dařilo Hermannu Neubauerovi. Talentovaný rakouský mladík se svým vozem Subaru Impreza dojel „doma“ na Jänner Rallye v první desítce celkového pořadí (v rámci ERC PC byl druhý) a poté si odvezl několik bodů také z Lotyšska, kde jej však zdržel defekt. Na



Nezvykle světlovlásá Bulharka Stratieva si postupně zvyká na kokpit Subaru



Atraktivní design Hadikovy Imprezy byl na loňské Barumce k vidění jen krátce

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV



ANDRÁS HADIK

- *6. 8. 1974 Miskolc (Maďarsko)
- Debut v soutěžích: 1997 (Trabant)
- První mistrovský titul: 2004 (třída N3)
- Rally Košice 2009: 2. (Subaru Impreza STI)
- Chorvatská Rally 2013: 6. (Subaru Impreza R4)
- Rally Miskolc 2014: 3. (Subaru Impreza R4)

Rally Liepaja se dobře ukazoval také Maďar András Hadik, o jehož úspěších jsme se již zmiňovali v jednom z minulých čísel našeho magazínu. Tento jmenovec (či potomek?) slavného uherského polního maršála začíná v současnosti skvěle roky a i na své domácí Rally Miskolc dokázal v těžké konkurenci speciálů R5 a S2000 obsadit s vozem Subaru Impreza R4 vynikající třetí příčku konečného pořadí. Hadik často startuje i na Slovensku (na Rally Miskolc klasifikaci slovenského šampionátu vyhrál) a letos bude určitě chtít napravit dojem ze svého neúspěšného debutu také na zlínské Barum Rally, která pro něj loni skončila havárií.

Tradičně úspěšné bývají vozy značky Subaru také na zimních severských soutěžích. I tam ale poslední dobou stále razantněji pronikají drahé speciály kategorií S2000 a R5, takže i skvělí jezdci, jakým je třeba Nor Anders Grondal, mají stále složitější boj o přední příčky. Grondal přesto dokázal na domácí Rally Finnskog či Mountain Rally Norway dovézt své Subaru do cíle na medailových příčkách. Nelze opominout ani dobré výsledky zkušeného Ira Bolanda v mistrovství světa či double starších vozů Impreza WRC na úvodním podniku právě

irského asfaltového šampionátu, nejvíce slávy pro značku Subaru ale v současnosti získávají jezdci v pro nás trochu exotických koutech světa. Z afrických zemí vybereme například Rwandu, kde na úvodním podniku letošní sezóny získala značka Subaru hned hat-trick. Na prvních podnicích sezóny v Ugandě či Tanzanii obsadily vozy s hvězdami ve znaku dvě třetiny pozic na stupních vítězů. Ale to bylo spíš pro zpestření – podobně se totiž značce Subaru vedlo i na národním šampionátu USA, kde David Higgins vyhrál hned úvodní podnik sezóny a šoumen Travis Pastrana dovezl svou Imprezu o měsíc později ke stříbrné příčce. V době uzávěrky tohoto čísla se sezóna 2014 v celém světě teprve rozbíhala, a tak se lze dál těšit na důkladné rozšíření výčtu úspěchů i pro značku Subaru. A nejen v rally. Netrpělivě totiž čekáme také na to, jak si ve své druhé sezóně dobře obsazeného japonského vytrvalostního okruhového šampionátu povedou vozy Subaru BRZ. Vždyť už loni dokázala trojice Yamano–Sasaki–Iguchi v závodě na 1000 km vybojovat na okruhu Suzuka své premiérové vítězství! ■

Záchranná síť

TEXT: PETR HANKE, FOTO: ARCHIV

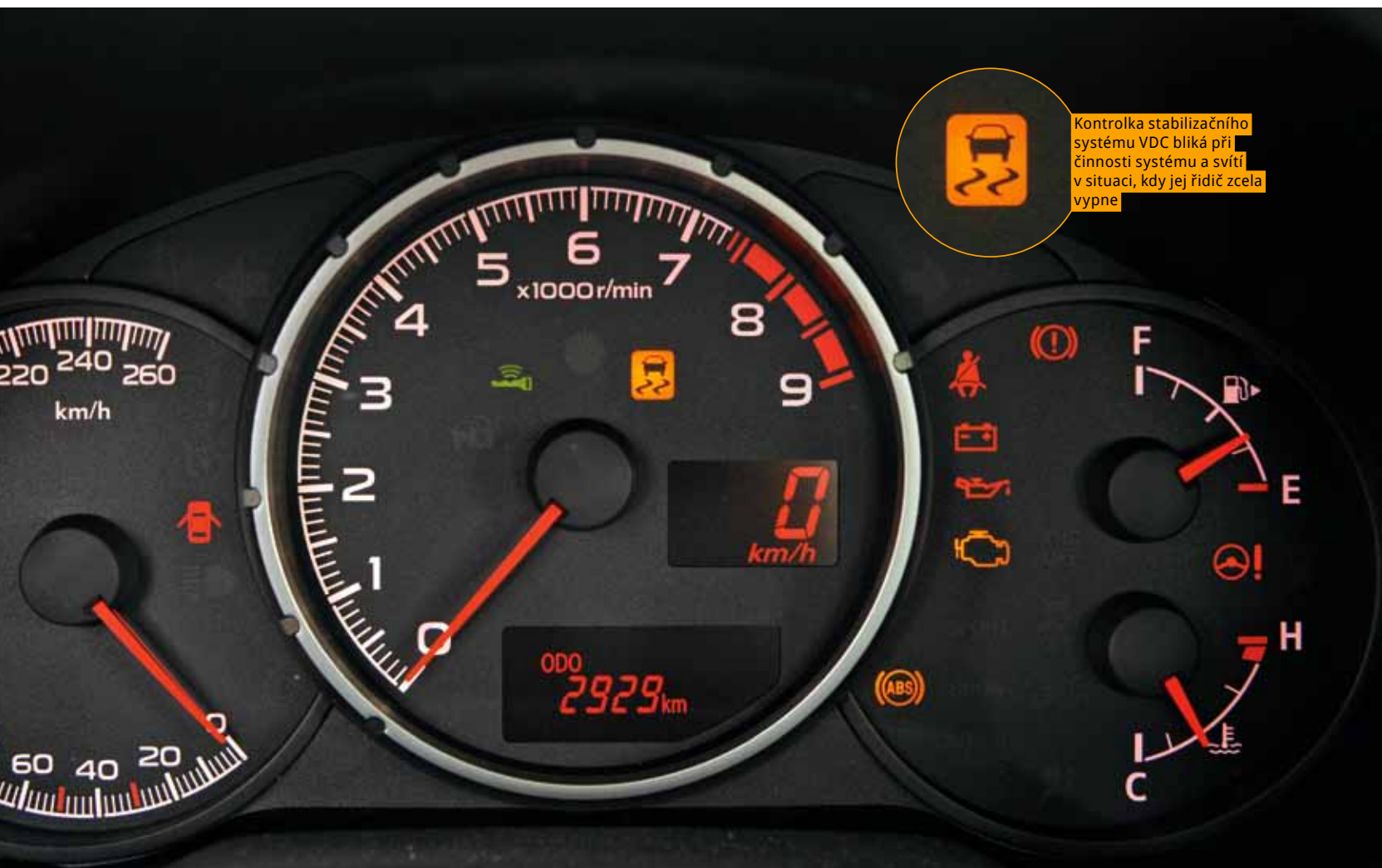


Stabilizační systémy jsou neodmyslitelnou součástí aktivní bezpečnosti každého nového automobilu. Vozy Subaru jsou vybavené systémem VDC, který je navržen tak, aby účinně spolupracoval s pohonem všech kol Symmetrical AWD. Nejnovější generace použitá v modelu WRX STI se svojí činností dokonce podílí na dalším zvýšení jízdní dynamiky.

Když pomíneme vysloveně sportovní modely WRX STI a BRZ, u nichž je situace ze zřejmých důvodů poněkud specifická, jsou automobily Subaru navrženy především s cílem maximální jízdní stability ve všech situacích. Vyhýbací manévry ve vysoké rychlosti, nenadálé náledí v zatáčce nebo výjezd do zasněženého příkrého svahu – to jsou situace, s nimiž si automobily Subaru, vybavené pohonem všech kol Symmetrical AWD, dokáží s nadhledem poradit již po desetiletí. Nicméně neustálé zdokonalování vedlo k aplikaci stabilizačního systému VDC (Vehicle Dynamic Control), který dále posunuje úroveň bezpečnosti a stability v mezních situacích.

PRINCIP ČINNOSTI

Dříve, než se zaměříme na představení konkrétních verzí stabilizačního systému VDC pro jednotlivé modely Subaru, přiblížíme nejdříve



samotný princip jeho činnosti. Srdcem celého systému je elektronická řídicí jednotka, která zpracovává údaje z mnoha čidel. Patří sem především informace o rychlosti otáčení každého z kol, podélném a příčném zrychlení, stáčitosti vozu kolem svislé osy, ale také o úhlu natočení volantu a poloze plynového pedálu. Na základě těchto údajů dokáže systém VDC přesně spočítat směr, kam si řidič přeje, aby se automobil pohyboval, a současně také reálnou situaci, tedy skutečný dynamický pohyb automobilu.

Když jsou tyto kalkulece ve shodě, zůstává systém v pozadí, jakmile však dojde k rozkolu, okamžitě zasahuje. V zásadě nastávají dvě nestabilní jízdní situace – nedotáčivost (automobil přesáhl hranici přilnavosti předních pneumatik a má tendenci pohybovat se po tečně směrem ven ze zatáčky) a přetáčivost (přilnavost naopak ztrácí zadní pneumatiky). Tyto

situace systém VDC rozpozná již v zárodku, takže je dokáže v mnoha případech eliminovat snížením výkonu motoru a aplikací cílených brzdových zásahů na jednotlivých kolech. V případě nedotáčivosti krátce přibrzdí vnitřní zadní kolo, takže vyvolá stáčivý efekt, který automobil vrátí do zvoleného směru. Naopak při přetáčivosti se brzdový účinek po omezení výkonu motoru aplikuje na vnější přední kolo. Činnost systému VDC je okamžitá a pracuje v dokonalé součinnosti s různými typy pohonu všech kol. Výhodou stabilizačního systému VDC oproti sebezkuše-nějšímu řidiči je především schopnost ovládat brzdy všech čtyř kol samostatně.

KOMPLEXNÍ OCHRANA

Stabilizační systém VDC je komplexním zařízením, které bdí nad dynamickým chováním automobilu. Jeho součástí jsou i další funkce,

Reakce systému VDC je okamžitá a pracuje v dokonalé součinnosti s různými typy pohonu všech kol



U Subaru BRZ je ze zřejmých důvodů tlačítko pro vypnutí stabilizačního systému ideálně po ruce těsně před řadicí pákou...

mezi které patří například protipokluzový systém TCS, jenž cíleným přibrzdováním protáčejících se kol de facto supluje funkci mechanických samosvorných diferenciálů. Opomenout nelze ani brzdovou soustavu v čele s protiblokovacím systémem ABS a jeho doplňkovými funkcemi brzdového asistentu, kontrolovaného rozdělení brzdného účinku v zatáčkách či při změnách zatížení nebo tzv. Hill Holder, který krátkým podržením tlaku v brzdové soustavě po přechodu z brzdového na plynový pedál zabrání couvnutí automobilu při rozjezdu do svahu se stoupáním větším než 5%. Ve Forestru je systémem VDC řízen také speciální režim pohonu X-Mode, který maximalizuje trakci v obtížných terénních podmínkách a jehož součástí je též funkce pro kontrolované sjíždění příkrých svahů HDC (Hill Descent Control). V tomto případě dochází ke komplexní regulaci motoru, převodovky, pohonu všech kol, brzd a dalších systémů.

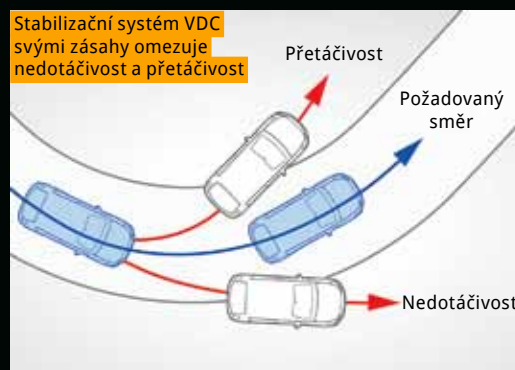
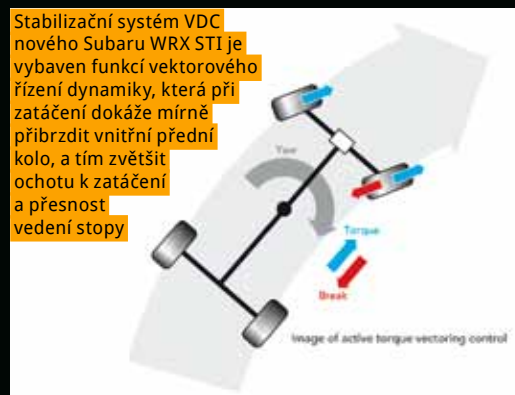
SPECIÁLNÍ POUŽITÍ

V jednotlivých modelech Subaru se používá odpovídající systém VDC. V případě vozů, vybavených bezestupňovými převodovkami Lineartronic, VDC pracuje v součinnosti s elektronicky řízenou lamelovou spojkou, rozdělující točivý moment mezi nápravy.

V Subaru BRZ, vybaveném pohonem zadních kol, má stabilizační systém, zejména pro méně zkušené řidiče, mnohem větší bezpečnostní přínos, než je tomu u tradičních modelů Subaru s pohonem všech kol. V tomto případě však Subaru nabízí možnost několika speciálně navržených nastavení systému VDC, které umožní vychutnat si možnosti tohoto lehkého sportovního vozu podle schopností každého řidiče. Vypnout lze třeba pouze protipokluzovou funkci (regulaci výkonu motoru) celé soustavy, například pro vyprošťování vozu ze sněhu nebo pro efektní rozjezd s protáčejícími se zadními koly. K dispozici je ale také speciální sportovní režim systému VDC, který pracuje tak, že posunuje jeho zásahy na pozdější okamžik a nechává více prostoru pro korekce řidiče. Když však dojde k překročení určité meze, systém pro zajištění potřebné bezpečnosti zasáhne.

VEKTOROVÉ ŘÍZENÍ DYNAMIKY

Nejmodernější generací systému VDC je vybaveno nové Subaru WRX STI. Jde o výkonnější systém, který kromě standardních bezpečnostních funkcí dokáže svými cílenými zásahy zvyšovat i dynamiku vozu, konkrétně agilitu a přesnost reakcí na pohyby volantu. Jak tento systém, označovaný jako vektorové



řízení dynamiky, funguje? V principu tak, že během zatáčení je schopen velmi přesně dávkovat brzdný účinek na vnitřních kolech. Tím se pomocí diferenciálů přenesou více síly na vnější kola, což vytvoří stáčivý efekt, který se řidiči projevuje větší ochotou k zatáčení a exaktnějším následováním směru, daného natočením volantu.

Studie, zabývající se přínosem stabilizačních systémů na zvýšení bezpečnosti, mluví jasnou řečí. Ukazují například, že jejich zavedením došlo na amerických silnicích k omezení počtu vážných nehod o 34 procent. Není pochyb o tom, že v případě vozů Subaru není zásluhou jejich podvozku a pohonu všech kol toto číslo tak výrazné, nicméně i tak je dobré vědět, že máte v případě krizové situace k dispozici další záchrannou síť, která vás může, v mezích daných nepřekročitelnými fyzikálními zákony, ochránit od nejhoršího.

VÍCE JAK 150 LET

MOTOROVÝ OLEJ PRO NEJVYŠŠÍ NÁROKY

MOTUL umožňuje každému vozidlu maximální výkon se správným olejem. Vynikající produkt pro optimální výkon, větší bezpečnost a menší spotřebu paliva. MOTUL - Váš specialista na prvotřídní maziva.



SUBARU doporučuje MOTUL

MOTUL je výrobce maziv, který vyvinul olej speciálně pro plnění požadavků firmy Subaru pro všechna vozidla s benzínovými a naftovými motory - „SUBARU by MOTUL 5W30“

MILUJU SVÉ SUBARU XV A ELECTRO SWING! TO JE MŮJ KONCERT PRO 4 KOLA!

Míša P.,
studentka



A jaký je váš recept na ten pravý
Koncert pro 4 kola? Dejte nám vědět třeba
na facebooku: [facebook.com/SUBARU.CZE](https://www.facebook.com/SUBARU.CZE)



Miluju své Subaru
XV a electro swing!
To je můj koncert pro 4 kola.

Míša P., studentka

Subaru XV je spolehlivý partner do města i na výlety do přírody. Už se ne
máte bát deště, neboť s výhledem do přírody můžete vyjet přímo do lesa. Díky Symmetrical
AWD je tu ještě další přednost – bezpečnost. Díky Symmetrical
AWD je tu ještě další přednost – bezpečnost. Díky Symmetrical
AWD je tu ještě další přednost – bezpečnost.

Subaru cena od 589 000 Kč

AKČNÍ NABÍDKA -15%

SUBARU
Confidence in Motion

s podvozkem Symmetrical AWD je k nezaplacení. Již po prvním usednutí za volant vozu vycítíte, že pověst, která „šestihvězdičkové“ vozy předchází, pramení z něčeho hlubšího, než je designové pozlátko. Díky inovativnímu přístupu vývojářů máte bezvadný výhled do všech stran a když se po nastartování rozbuší srdce systému – ležatý motor Boxer – charakteristickým chraplavým zvukem Vás vyzve k napsání prvních taktů Vaší vlastní ódy na radost z řízení...

Využijte příležitosti k novým zkušenostem a zážitkům z řízení zdokonaleného pohonu všech 4 kol – v podání Subaru Symmetrical AWD je tu ještě další přidaná hodnota aktivní bezpečnosti a skvělých jízdních zážitků. A pozor – řídit Subaru je nakažlivé!



Mám rád své Subaru FORESTER
a country folk. To je můj koncert pro 4 kola.

Zdeněk M., farmař

Mám rád šití a vlnu, na které se můžu spolehnout, proto řídím FORESTER. A s ním vyrazím s obalem na pole, nebo i rodnou vlnu, ale, že díky kvalitě pohonu všech kol Symmetrical AWD pokračám bezpečněji.

Podvozkem od 699 000 Kč

AKČNÍ NABÍDKA NA MPTD -15%

* Symmetrical AWD – přidaná hodnota Subaru pro aktivní bezpečnost a pro skvělé jízdní zážitky
Subaru.cz | info@subaru.cz

SUBARU
Confidence in Motion



V přední i zadní řadě měla 360ka po dvou samostatných sedadlech. Pod zadní kapotou byl motor, přední prostor vyplňovala pouze rezerva. Na žádná větší zavazadla místo nezbývalo

Začalo to 360kou

V roce 1958 koncern Fuji Heavy Industries rozšířil své portfolio o produkci automobilů a pod značkou Subaru, model 360, představil svůj první velkosériový automobil. K nástupu do nové oblasti výroby si vybral dobu příhodnou i nepříhodnou zároveň.

TEXT: OTA ŠTAJF, FOTO: SUBARU

Příznivou okolností byla velká poptávka: po druhé světové válce byla na většině trhů světa shánka po autech levných při pořízení a hospodárných provozně. V Japonsku reagovala na tuto potřebu i většina dnes už světově proslulých tuzemských automobilů a ve velkém vyráběla hlavně malá auta.

Nebyla to ale jenom reakce na potřeby trhu. Striktní japonské zákony v té době limitovaly výrobu aut požadavky, které dnešním uším znějí až kuriózně. Malé vozy směly být

maximálně 3 m dlouhé a osazeny motorem o objemu nejvýše 360 cm³. Zákon stanovil i nejvyšší možnou cenu na 400 000 jenů (cca 1150 USD). To ovšem umožňovalo „motorizaci“ milionů japonských domácností, které si dřív nemohly automobil dovolit.

BERUŠKA BODUJE

Rok, v němž automobilka Subaru reagovala na tuto výzvu prezentací modelu Subaru 360, lze bez nadsázky označit za předělový. Model





byl velmi oblíbený, o čemž svědčí i jeho předzdvíka „beruška“ a jeho výroba pokračovala v závodě Subaru až do roku 1971.

Čtyřmístná Beruška přinesla některé pokrokové konstrukční prvky, ve kterých automobilka využila koncernových zkušeností ve stavbě lehkých stabilních konstrukcí. Samonosná karoserie měla střechu ze skleněného laminátu, dveře byly zavěšeny vzadu a otevíraly se proti směru jízdy.

ORIGINÁLNÍ MOTOR

Oficiální číselný název modelu se nevztahuje k úplné úhlové škále, jak by mohlo nezasvěceného napadnout, nýbrž k zdvihovému objemu motoru vozu.

Dvouválcový, vzduchem chlazený dvou-
taktní agregát, umístěný napříč nad zadní poháněnou nápravou využíval svým objemem 356 cm³ téměř celou kvótu vládou pro danou kategorii stanovenou. Volba dvouválce přinesla několik výhod: nižší hmotnost motoru, snazší startování a vysoký výkon v poměru ke zdvihovému objemu. Ten byl nejdřív 16 koní (12 kW), postupně vzrostl na 25 koní (19 kW) a pokud jste si později zvolili z dvojice sportovně vyladěných verzí Young S a Young SS dvoukarburátorovou verzi SS motoru EK 32, mohli jste pohánět až 36 koní (27 kW) a na trojku (nejvyšší kvalita třístupňové, manuálně řazené převodovky) uhanět až rychlostí 100 km/h.

ŠKÁLA UŽITKOVÝCH VERZÍ

Model Subaru 360, který byl později nabízen i jako odkrytý valník a uzavřená dodávka pod názvy Custom a Sambar, není milníkem jen v historii automobilky Subaru. Měl velký význam i pro poválečnou obnovu Japonska. Do roku 1971 bylo vyrobeno 392 000 vozů Subaru 360. Ale protože také díky těmto levným, snadno ovladatelným a hospodárným automobilům japonská ekonomika sílila, trh postupně začínal volat i po větších vozech s větším výkonem.



Točivý moment 29 N.m při 3000 otáčkách přenášela třístupňová převodovka na zadní kola, už v té době průkopnický nezávisle zavěšená



Tenhle elegantní minivůz vybojoval pro Subaru i první sportovní vavříny: na druhé japonské Grand Prix na okruhu Suzuka Circuit v prefektuře Mie v květnu 1964 získaly 360ky dvě první místa ve třídě T 1 (do 400 cm³)



Pomocí tohoto QR kódu si můžete připomenout počátky sportovních úspěchů vozů Subaru



Ing. Roman Pihan Můj pohled



Když se kdekoliv na světě koukáte na cokoliv, co se vám líbí či nelíbí, ale rozhodně ve vás vyvolává nějaké emoce, tak většinou stojíte o to, tu skutečnost zaznamenat. A tak jsem se já kdysi jako kluk dostal k fotografii – tenkrát samozřejmě ještě klasické filmové.

SKRZE HLEDÁČEK FOTOAPARÁTU

TEXT A FOTO: ROMAN PIHAN

Táta mi tehdy půjčoval svůj fotoaparát – starou Praktinu a později mi koupil ruský Ljubitel na svitkový film 6×6 cm. No, a když chcete to, co vidíte, zaznamenat dobře a ne jen jako prostý dokument z dovolené (takhle to tam babičko, tetičko, či strýčku vypadalo), tak zjistíte, že to není legrace a že to mnohdy malými dnešními fotoaparáty či dokonce mobily ani nejde. A proto s sebou tahám velkou

a těžkou digitální zrcadlovku se spoustou dalších krámů.

Před pár lety se na poli fotografie stalo malé zemětřesení – film se vyměnil za digitální senzor. Spousta věcí sice zůstala (např. práce s objektivy, kompozice snímku atp.) ale spousta věcí byla najednou úplně jinak. Míchání vývojek a práce s ustalovačem v temné komoře se najednou vyměnili za problema-



Roman Pihan – s Tribecou k sobě patříme od léta 2008. A je to dobrý parták, a to zejména na sněhu a ledu

Reportáž o životě
v chudinských slumech
v Asii



Krásná anebo
dramatická
či dokonce
zlověstná krajina
ve mně vyvolává
silné emoce: úctu
k přírodě a její
majestátné krásě

Magická krajina na azorském
ostrově Lanzarote
v národním parku Timanfaya

tiku komprese JPEG souborů, práci v Adobe Photoshopu, správu barev atd. A přesně v této době jsem společně s Institutem digitální fotografie vydal dvě knihy, věnované právě práci s digitálními zrcadlovkami neboli DSLR – to jsou ty velké, obvykle černé fotoaparáty klasického vzhledu. Obě knihy jsou stále na trhu, první se jmenuje „Mistrovství práce s DSLR“ a je věnovaná práci přímo s fotoaparátem jako s přístrojem a druhá, s názvem „Mistrovství práce se světlem“, se věnuje práci se světlem ve fotografii. Obě knihy se staly bestsellerem v ČR a SR, první se dokonce nyní prodává jako 8. vydání a dočkala se i překladu do angličtiny, kde se prodává pod názvem „Nuts and bolts of DSLR photography“. Současně působím jako lektor fotografie např. pro Institut digitální fotografie a další.

VNÍMAT A TLUMOČIT VÝPOVĚĎ KRAJINY

Ze všeho nejráději cestuji a věnuji se fotografii krajin, i když komerčně to dnes moc dobrý artikl není. Krásná a/nebo dramatická či dokonce zlověstná krajina ve mně vyvolává silné emoce a úctu k přírodě a její majestátné krásě. Navíc, zaznamenat alespoň část té krásy a přenést někam jinam, je výzva. A v neposlední řadě – toulat se sám krásnou a tichou krajinou a nechat na sebe působit celou tu krásu je pro mě druh meditace – fyzicky je to sice díky všemu vybavení poměrně náročné, ale psychicky mě to velmi nabíjí. Proto také čas od času působím jako lektor fotoexpedice např. na severský Island. Fotoexpedice je skupina asi 12 zapálených fotografů a 2 lektoři, kteří dobře znají lokalitu a dokážou uspořádat fotograficky zajímavou cestu. Na místě potom pomáhají získat dobré fotografie účastníkům, nastavit fotoaparát, najít zajímavou kompozici atd. Tam kde běžný turista stráví 20 minut, my na fotoexpedici dokážeme být i 4 hodiny – a i to je mnohdy málo! Podobná



Perla severského Islandu,
ledovcové jezero Jökulsárlón



výzva jako krajina je také reportáž – ta je hodně o prchlivosti okamžiku a lidských emocích a navíc o perfektně a rychle zvládnuté digitální technice – od ostření přes expozici až po vyvážení bílé a kompozici. A také o odvaze jít do děje, být akční.

KAMARÁDKA TRIBECA

Pokud je to v dosahu auta, rád cestuji svým Subaru Tribeca. Jak výlet po krásách Evropy či prostý přesun na zakázku po Čechách vyžaduje dochvilnost a spolehlivost. Svatba se kvůli nepřítomnosti fotografa neodloží, ale vám zpoždění dobrou reklamou neudělá. Zakázky bývají často časově i emočně náročné a tak přesun autem je zhusta jediný možný relax. A proto potřebuji spolehlivý a pohodlný vůz. Rád řídím a se svou Subaru Tribeca jsem tak nějak srostlý, takže až jednou přijde čas ji vyměnit, bude se mi po ní hodně stýskat. Tak doufám, že vydrží dlouho, již jsme spolu asi 6 let a zatím jí praskla jen párkrát žárovka! ■

Ing. ROMAN PIHAN

- narozen 1963
- **Studia** – ČVUT Fakulta elektrotechnická, záhy však začal působit v reklamě, marketingu a následně při využití digitální fotografie v praxi.
- **Zaměstnání** – podnikatel, spolujednatel 3 firem
- **Výstavy a soutěže** – 1. místo ve fotografické soutěži firmy Canon
- **Publikace** – Mistrovství práce s DSLR, Nuts and bolts of DSLR photography, Mistrovství práce se světlem, Svět kolem nás, Czech Nature Photoannual
- **Pravidelné přednášky** – Institut digitální fotografie, Digifórum, Univerzita Hradec Králové
- **Životní krédo** – Žádná vize či plán není malý. Jsou jen takoví podnikatelé a lídři, kteří nechtějí být větší. Proto zůstávají malí bez ohledu na velikost toho, co vedou.



Jak vypadal 3. ročník závodu Subaru XV Snow Session?

TEXT: DENISA ŠTULÁKOVÁ, FOTO: JIŘÍ PETR

Protože celá letošní zima připomínala spíš chladnější jaro, málokdo by věřil, že v sobotu 8. února 2014 se ve skiareálu Skiport Velká Úpa konal už potřetí v řadě zimní freestyleový SKI & SNB závod Subaru XV Snow Session. Ale věřte, bylo tomu tak. Potom, co v areálu dostatečně zasněžili všechny sjezdovky, stihli fouknout i trochu sněhu na platformu skoku. A tak mohl vzniknout air s tablem úctyhodných 13 metrů a jeden menší, sedmimetrový!

Počasí, jako už tradičně, zařídil Krakonoš na sobotu naprosto excelentní. A do Velké Úpy se opět sjeli zástupci toho nejlepšího, co český snowboarding a freeskiing nabízí. Diváci tak mohli vidět v akci špičku české freestyle scény (s výjimkou vítěze dvou minulých ročníků v kategorii SKI, Marka Skály, který v té době reprezentoval české barvy na olympiádě v Soči).

Během dne byly na akci připraveny stánky partnerů akce, kde si mohli diváci prohlédnout vozy Subaru, které jsou v extrémních podmínkách jako doma. Návštěvníci měli také možnost ochutnat nové příchutě ochucených voděk Amundsen, a to za poslechu pohodových beatů DJ Mc Quacka a DJ Bastiena z BassBeasts, kterým poskytl přístřešek hotel Horizont. Zapomenout nesmíme ani na trutnovský pivovar Krakonoš, který na akci zajistil posezení a postaral se o zásobu piva na večerní afterparty. Každý, kdo byl na svahu, se mohl také zapojit do soutěže o vyhlídkový let nad Krkonošemi, který darovala společnost Greenhouse z Trutnova. Stejně jako minulý rok pak celým dnem provázal speaker Robin Sobek.

Do závodu se přihlásilo celkem 29 závodníků. V kvalifikaci měl každý čtyři pokusy, z nichž nejlepší dva se počítaly. Hodnotila se náročnost triku, čistota dopadu a styl. Z každé kategorie pak do finále postoupilo 8 nejlepších.

A výsledky závodu? Vypadaly následovně:

SNB – MUŽI

1. MÍSTO: **PETR HORÁK**
2. MÍSTO: **MARTIN MIKYSKA**
3. MÍSTO: **JAN NEČAS**



Jezdci na lyžích i prknech, jakoby netrpělivě čekali na první velký závod letošní (na sněh mizerné) sezóny, to v Úpě pořádně rozbalili.

Foto Přemysl Vida

Vítězové obou kategorií si mezi sebou rozdělili prizemoney ve výši 40 000 Kč. Radost z výhry v kategorii SKI mají zleva: 2. Šimon Bartík, 1. Pepé Kalenský, 3. Jirka Volák



SKI – MUŽI

1. MÍSTO: **PEPÉ KALENSKÝ**
2. MÍSTO: **ŠIMON BARTÍK**
3. MÍSTO: **JIRKA VOLÁK**

Za best trick si odnesli láhev Amundsen a **LUKAS BERRO** (SKI) a **PETR HORÁK** (SNB).

SKI – ŽENY

Jako jediná se do závodu přihlásila **ISABELA KYSELOVÁ** a odnesla si tak cenu za první místo – lyže LUSTI a také věcné ceny od Representu.

SNB – ŽENY

Žádná riderka se bohužel ani letos do závodu nepřihlásila, a tak zůstaly příčky v této kategorii neobsazené.



Jediná riderka, která se letos do závodu přihlásila, Isabela Kyselová, zatím nevynechala žádný ročník. Bez soupeřek brala první místo

Vítězům patří gratulace ke skvělým výsledkům a všem zúčastněným díky za účast. Všem riderům pak patří respekt za to, co na svahu předvedli.

Po závodech se již tradičně konala afterparty na hotelu Úpa. O muziku se tam už od čtvrtka starali DJs ze Snow&Bass a vyvrcholením byl sobotní lineup v podání DJs: Saym, Pixie, Bastien, Rich, Sayuz. Těžko bychom v ČR hledali lepší DJs na kvalitní party až do rána.

Závěrem nezbyvá než pográtulovat organizátorům k dobře odvedené práci a hlavně poděkovat všem, kteří se na akci podíleli. Zejména pak společností Subaru a skiareálu Skiport, rozhodčím, členům organizačního teamu a lidem ze Snow & Bass. Zkrátka, všem, bez kterých by nemohl vzniknout třetí ročník Subaru XV Snow Session. Díky!

AUTO7 3/2014

TEXT: FRANTIŠEK VÁHALA

TEST SUBARU FORESTER 2.0i

Projede

Subaru Forester je povedené SUV, které důstojně navazuje na svého předchůdce. Vyzkoušeli jsme již různě verze, ale v modelu 2.0i s manuálem jsme našli zatím nejvyváženější kus.

Forester je auto, které se nezalekne terénu, o tom není pochyb. Samotné papírové hodnoty ukazují na jeho schopnosti: minimální světlá výška činí nadprůměrných 22 cm, nájezdové úhly 25° a 26° jsou také velmi dobré a přejezdový úhel 23° vyhoví všem požadavkům. V terénu oceníte také pohon všech kol, v našem případě obsahující mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou. Tento systém, spojený výhradně s manuální šestistupňovou převodovkou (verze CVT má trochu odlišnou čtyřkolku), funguje bezvadně. Forester skoro neprotočí kola, i při zkřížení náprav nezaváhá a nabízí velkou stabilitu při jízdě terénem.

Báječný pocit při jízdě mimo silnice umocňuje přesné řízení s příjemně nastaveným posilovačem a také komfort podvozku. I na silnici zvládá Forester nerovnosti bez rušivých zvuků či zbytečných dramát, ale pečlivě naladěný podvozek se projevuje až v terénu. Míra komfortu a neustálá práce tlumičů (ty zadní neustále vyrovnávají světlost výšky) je obdivuhodná, i po zmrzlé půdě s výraznými nerovnostmi se Forester pohybuje plynule, a to i přes použití velkých kol s relativně nízkými pneu. Osobně doporučuji zvolit menší, ne tak efektní disky kol, které ještě minimalizují jistý pocit napruženosti auta, který je cítit při jízdě po silnici.

Výrazný je pocit lehkonožnosti, který z auta sálá, jako by snad pohonné ústrojí ani nekladlo odpor. Motor se probírá až ve středních otáčkách, dynamika je průměrná, ale dostatečná, rychlosti velmi dlouhé. Celkově má ale hladký charakter a takový přirozený, příjemný projev. Co mi po týdenním testování vadilo, jsou plochá sedadla, která mi nepřišla příliš pohodlná. Je to daň vyšších výbav, kožená sedadla prostě téměř nikdy nepřekonají lépe tvarovaná a příjemnější látková.

Subaru je výjimečná automobilka (i technikou), a proto se nebojí podle toho své vozy ocenit. Forester je o něco dražší než japonská konkurence v podobě například Mazdy CX-5 nebo Hondy CR-V, ovšem Subaru má propracovanější čtyřkolku s mezinápravovým diferenciálem a výraznější terénnější schopnosti. To jsou pro mě argumenty, které umí přesvědčit.

Zatím nejlepší verze Foresteru, se kterou jsem měl tu čest. Celé pohonné ústrojí funguje báječně a jistota a radost z jízdy s vozem rozmění vaše pochybnosti.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)


AUTO7

SPEED 10/13

TEXT: JAN ČERVENKA

TEST SUBARU BRZ

Jablko sváru

Ocelově šedá obloha obtěžkaná mraky plnými vody. A jedno Subaru BRZ, dvojče s nesporným talentem a lehce kontroverzní pro všechny milovníky výkonu. Ten večer sliboval mnohé.

Nakonec byl kratší, než by se mi líbilo, protože o co byl ten očekávaný déšť vytoženější, o to byl silnější. Spláchl ulice, zahnal lidi domů a vyprázdnil silnice. Už dlouho jsem se neprojížděl uprostřed noci...

BRZ je nesmírně talentované auto. Nevzpomínám si na žádné jiné, s výjimkou Porsche 911, které by mělo tak skvělou pozici za volantem. Sedíte nízko, pedály jsou poskládané tak, že při brzdění hrnou chodidla snadno dosáhnete na plyn, volant nemá zbytečně tlustý věnec a je bez jakýchkoli tlačítek.

Nemusíte se s ním sžívat. Srostete spolu od prvního okamžiku, kdy otočíte klíčkem a s typickým zachrapláním

roztočíte dvoulitrový boxer. A právě motor je nejdiskutovanější částí auta. Mnohými je odsuzován pro nedostatek síly. Včetně mě. Protože podvozek tohoto auta je tak fenomenální, že by GT86 i BRZ snesly (a zasloužily si) o šedesát koní víc. Jenže dnes přší. A jak je všeobecně známo, na vodě se vlastnosti auta projeví v nižších rychlostech...

BRZ je s GT86 blízký příbuzný, ale má tvrdší pružiny vpředu a měkčí vzadu. A víte proč? Aby bylo rychlejší. Většina řidičů umí lépe pracovat s lehkou nedotáčivostí, než když se jim zadek překotí do jednoho lehkého, druhého ostřejšího a vzápětí třetího kolosálního smyku, při kterém určitě neskončíte dobře. Když elektronické strážné anděly pošlete sosat nebeský nektar, z BRZ se stává ochotný driftovací nástroj. Bože, je tak snadné s ním skotačit na kruhovém objezdu, propojovat dvě i tři zatáčky v jednom plynulem driftu, ale opravdu nesmíte mít přilnavosti nazbyt. Jinými slovy, musí být mokro.

Řízení BRZ je naprosto fantastické. S výjimkou Caymanu asi není jiné auto, které má tak kouzelnou vlastnost informovat řidiče o všem, co se děje pod předními koly. S tímhle Subaru je naprosto přirozené brzdit do zatáčky, pak podřadíte s meziplýnem


SPEED

o kvalt dolů, užijete si ten charakteristický zvuk boxeru, srovnáte si přední kola a pak prostě začnete přidávat. Na suchu a na vyšší rychlosti než dvojku můžete tohle auto do zatáček vysloveně házet. Je to pečlivě vyvážená hra, jemný nástroj, a když na to přistoupíte, budete ho milovat. Kdyby byl výfuk uštvanejší a odezva na plyn ostřejší, BRZ by se mi líbilo ještě víc.

Na vodě bylo úžasné – zábavné a vstřícné. Na suchu bych si přál více vzrušení a o vteřinu rychlejší sprint na stovku. I tak jde o jedno z nejlepších řidičských aut na trhu napříč celým spektrem od hot hatchů až po supersporty. BRZ působí jako ze staré školy – mechanické, s poctivým samosvorem. Musíte to zažít.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

SVĚT MOTORŮ 05/14

TEXT: JIŘÍ BABORSKÝ

TEST SUBARU OUTBACK 2.0D
LINEARTRONIC EXECUTIVE

Hádej třikrát



Co je na mě nového? Co je na mě unikátního? Čím porušuji tradici? Odpovídá Subaru Outback modelového roku 2014.

Že by děja vu? Vždyť stejné subaru se po stránkách Světa motorů prohánělo v loňském čísle 42. A psali tam o modernizaci. Krátce nato se ale začalo terénní kombi prodávat v decentně upravené podobě pro rok 2014, a tak jsme za volant jedinečné kombinace plochého dieselu boxer, variátoru CVT a pohonu 4x4 usedli ještě jednou. **Tím máte zodpovězenou druhou otázku** – takové puzzle techniky jinde nenajdete.

První dotaz vyřeší jen znalec. Mas-ka chladiče se leskne v novém lakování, designéři také lehce pozměnili světlometry a oplastování karoserie – na prahových nástavcích najdete sérii prolisů. Nová jsou kola, nejvýraznější změnu ale představují vyšší a masivnější střešní ližiny vtipné a praktické konstrukce. Prostřední, tenčí část lze jednoduše vytočit do strany a příčně ukotvit. Během vteřiny tak máte kompletní střešní nosiče.

A jak je to s tou tradicí? Subaru si vybudovalo slávu a respekt stálým symetrickým pohonem všech kol s třemi diferenciály. Pod ekologickým tlakem ale zavedlo diesel, variátor Lineartronic a taková kombinace vyžaduje odlišný přístup. Proto v testovaném spojení (a také u benzínu 2.5i, dodávaného výhradně s CVT) najdeme účinný, přesto méně sofistikovaný pohon všech kol s elektronicky řízenou mezinápravovou lamelovou spojkou. Slavnému systému Symmetrical All Wheel Drive zůstává věrný už jen naffák s manuálem, což v ceníku představuje jen tři položky z devíti možných.

Tradice netradice, důležité je, že se v případě potřeby čtyřkolka aktivuje bleskově, jízdní vlastnosti jsou rychlé a díky předváděcí elektronice stále příjemně neutrální. A když kombík s nadprůměrnou světlostí 20 cm vyženete do terénu, nechá za sebou kdejaké sebevědomé SUV.

A na silnici? Tam je outback trochu tvrdší, zato naprosto jistý v kramflecích. Málokdo chápe, jak mrštné tohle nemalé subaru tančí v zatáčkách. Ať je na asfaltu sucho, mokro,

TEST Subaru Outback 2.0D Lineartronic Executive

listí, bláto či sníh, outback si zachovává chladnou hlavu a precizní ovladatelnost. Kdo tomu jednou propadne, rád hodí za hlavu drobné ergonomické přešlapy, pomalou navigaci nebo mělký kufr. Naopak se bude těšit z nízké spotřeby (6,5–7,0 litru) a nejnovější generace komfortního variátoru Lineartronic, který při razantním sešlápnutí plynu začne řadit sedm virtuálních stupňů, což přináší lepší akustický doprovod než dříve. Celkově můžeme sladění poháněcího ústrojí jen pochválit.

HODNOCENÍ

+ Dobře sladěný hnací řetězec
Nízká spotřeba, Výborné jízdní vlastnosti
Trakce, Průjezdnost terémem
Prostorný interiér, Komfortní sedadla
– Tužší odpružení, Mělký kufr
Lacinější dojem z interiéru

ZÁKLADNÍ ÚDAJE
MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Ploché vznětové čtyřválec typu boxer uložený vpředu podélně. Zdvihový objem **1998 cm³**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **110 kW** při 3600 ot./min, točivý moment **350 N.m** při 1600–2400 ot./min. Pohon všech kol s variabilním rozdělením točivého momentu pomocí elektronicky ovládané lamelové spojky. Variátorová bezstupňová převodovka.

Nejvyšší rychlost 195 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 9,7 s. Emise CO₂ 166 g/km. Spotřeba město/mimo město 7,6/5,6 l/100 km. **Kombinovaná spotřeba 6,3 l/100 km.**

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

AUTOFORDRIVE 6/2013

TEXT: JOSEF ŽÍDEK

TEST SUBARU XV

Rodinný přítel

Autodrive

Auta, na která je spolehnutí, nabízí japonská značka Subaru, která téměř u všech svých modelů používá osvědčený symetrický pohon všech kol a ploché motor Boxer. Vyradí skutečnou zátěž v terénu a přitom splňují parametry pro vaše pohodlí. Mají zvýšený podvozek, ale ne tak, aby se vám špatně nastupovalo. Jejich délka je přijatelná pro dobré manévrování a nabízejí také dostatek vnitřního prostoru pro cestující i náklad.

Model Subaru XV představuje kompaktní crossover se sportovními rysy, který nabídne k osvědčenému stálému pohonu všech kol ploché motor boxer.

Subaru XV se výrazně věnuje pohodlí pro cestující: usnadňuje například nastupování a vystupování díky tomu, že kromě větších dveřních otvorů má větší také úhel v rámu předních dveří, čímž se celkově zvětší prostor mezi horní částí rámu a karoserií. Také se snížila výška, do které musejí cestující zvedat nohy při nastupování. Zkrátila se i vzdálenost mezi podlahou a horní hranou dveřního prahu. Tento model nabídne vlastnosti osobního vozu ve spojení se všemi výhodami vyššího sezení za volantem.

Proč rodina využije XV?

Pokud žijete na vesnici, pak moc dobře víte, jaké to je, když začne trochu pršet. Asfaltové cesty ještě zdaleka nevedou ke každému domu a nebo jejich stav není kdovíjaký. XV nedělá kompromisy, co se týče jízdních vlastností na zhoršeném povrchu, přitom je ale dobře přizpůsoben i pro použití ve městě.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

Život v pohybu

FOTO: MILAN FORMÁNEK A RED BULL

Půvabná, sportovní, akční, usměvavá a přátelská. Tak už na první pohled vnímáte dívku s křestním jménem, českým uším znějícím trochu netradičně. Bibiana Navrátilová řídí svůj vůz Subaru Outback stejně jako svou práci v odpovědné manažerské pozici ve slavné nadnárodní firmě. Cílevědomě, zodpovědně, kreativně a se zřejmým vnitřním zaujetím. Překládat libozvučnou slovenštinu jejich odpovědí by nám přišlo nešetrné k autenticitě sdělovaných názorů.



Sama sebe označuje Bibiana za požitkáře. Miluje dobré jídlo a pití, posezení s partou přátel v kvalitních restauracích a samozřejmě chvíle za volantem svého Outbacka



Nerozlučný parták, fenka Charlie

Outback je prostě neskutočně komfortný, stabilný a příjemný voz, z kterého po desiatich hodinách nevystupujem dolámaná

Bibi, jsi hlavním koordinátorkou Red Bullu pro podporu sportovců a akce v České republice. Pro mnoho lidí povolání snů. Popiš svůj typický pracovní týden.

Ano, mám na starosti športovú stratégiu Red Bull pre Českú i Slovenskú republiku, čo zahrňuje prioritne athletes management a eventový program. Práca je to viac než dynamická, hodne akčná a som neustále v pohybe. Typický pracovný týždeň neexistuje, každý je iný, náročný i zábavný niečím iným. Napríklad posledných sedem dní som strávila 4 dni v Chorvátsku na druhej zastávke Red Bull Air Race, kam som pozvala niekoľko našich športovcov a ľudí, s ktorými spolupracujeme, aby zažili tento jedinečný zážitok. Deň po návrate som sa na dva dni presunula do Adršpachu, kde sme dva dni s väčšinou našich športovcov kreovali nápady na projekty a eventy na rok 2015 a v piatok nás čaká v klube Roxy filmová premiéra bikového filmu Signatures, v ktorom figuruje väčšina našich bikerov a my ju pomáhame spoluorganizovať.

Každý pobyt v teréne či v zahraničí je samozrejme vykúpený stovkami emailov a desiatkami telefonátov, ktoré k mojej práci neodmysliteľne patria.

Red Bull byl zcela jistě první globální značkou mezi energetickými nápoji

a ve sportovním marketingu zcela jednoznačně dominuje. Rozsah sportovních odvětví, kde se značka prezentuje je velmi obsáhlý. Jaká disciplína nebo sport je ti nejbližší?

Nie som si istá, či dokážem takto jednoznačne odpovedať. Obecne športový svet ma veľmi fascinuje a baví a úsilie a námahu, ktoré stoja za výsledkami, ktoré sú schopní napríklad naši športovci už dosahovať, nesmierne cením a obdivujem. Ja osobne vnímam, že každá disciplína má svojho špecifického ducha, zvláštnu atmosféru, ktorá medzi športovcami panuje a je teda pravda, že sú disciplíny, ktoré sú mi preto bližšie. Asi hodne inklinujem k bikovej a snowboardovej scéne, veľmi ma baví prostredie vodných disciplín, predovšetkým vodný slalom a rada sledujem dobrý skateboarding.

S jakým jsi se setkala poprvé až v současné pozici (myšleno o kterém jsi do svého angažmá u RB netušila, že existuje)?

Myslím, že som v rámci mojho posobenia v Red Bullu nenarazila na šport, ktorý ma prekvapil, že vobec existuje. Z čoho mám ale veľkú radosť je, že som mala možnosť poznať bližšie svet aviatiky. Díky famoznym pilotom, ktorých v českom teame máme, sa s jednotlivými špecifikami napríklad akrobatického lietania zoznamujem čím ďalej tým viac a mu-



Red Bull Letecký den



Red Bull Nordix Špindlerův Mlýn

sím povedať, že to je nejskutočne fascinujúce prostredie.

Během svého působení u Red Bullu jsi se setkala se spoustou osobností ze světa adrenalinových sportů. Kdo konkrétně ti byl za celou dobu nejsympatičtější a proč?

Pre Red Bull je osobnosť športovca nemenej dôležitá než jeho výsledky. Skauting mladých talentov a ich prípadný následný sponzor je súčasťou mojej každodennej práce a naozaj na aspekt osobnosti veľmi dbám. Mám pocit, že tento cieľ sa nám globálne hodne darí, pretože som naozaj nikdy nestretla športovca podporovaného Red Bull-om, ktorý by vo mne vyvolal nejakú negatívnu emóciu. Práve naopak. Ja mám to šťastie, že sa starám o 22 športovcov v Čechách a na Slovensku, ktorí majú od nás najvyššiu formu podpory a naozaj je nemožné povedať kto je najsympatickejší. Sú tām úžasné osobnosti ako Tomáš Kraus, Vávra Hradílek, Evka Samková, Martin Šonka či legenda českej bikovej scény Michal Maroši a ďalších sedemnást úžasných ľudí.

Nedávajú ti niekedy muži najevo, že práve ten jejich sport je jen „pro chlapy“ a ty jako ženská mu nemůžeš pořádně rozumět?

Našťastie som sa s takým postojom vo svojej práci nestretla. Možno to, že som ženská je naopak i výhoda. Moja práca nie je nutne o nejakom výkone, ale často napríklad o psychológii a empatii, stránkach, ktoré ženy majú asi silnejšie. Obecne sa mi vypláca vždy fair play a jasne formulované možnosti a očakávania a verím, že i díky tomu sa mi darí predchádzať situáciám, kde by si niekto musel dokazovať, že má navrch.

Vyzkoušela sis některou adrenalinovou disciplínu na vlastní kůži a jaké jsi při tom měla pocity?

Asi najadrenalinovejší zážitok bol let v dvojsedadlovom aeru s jedným z pilotov z Red Bull Flying Bulls teamu. Priznám sa, že

som bola dosť vydesená, obzvlášť keď mi bol na chvíľu predaný knipl a pár momentov som sa pokúšala o pilotovanie.

Red Bull se významně angažuje i v motoristickém sportu, od Formule 1 přes rallye, Dakar až k freestyle motokrosu. Která z motoristických disciplín tě nejvíc zajímá a jakému z vašich závodníků nejvíc fandíš?

Hodne ma baví prostredie F1 či znovu rozbehnutej série Red Bull Air Race, ale z diváckeho hľadiska si asi najviac užívam motocross či enduro. Aktuálne veľmi fandím českému jazdcovi Karlovi Hanikovi, ktorý práve vstupuje do veľmi našlápnutej sezóny.

Outback je autem pro cestování i pro jízdu mimo asfaltové silnice. Jak jsi dobrá v jízdě terénem?

Myslím, že celkom áno. Hlavné je, že ma to strašne baví a díky mojej pracovnej náplni sa s terénom stretávam naozaj často. Neustále navštevujeme rozne eventy napríklad na horách a tiež hľadáme zaujímavé lokality pre eventy v budúcnu, takže mi Outback už mnohokrát veľmi usnadnil život.


Kolik najezdíš se svým Outbackem ročně kilometrů a co na svém autě máš ráda nejvíc?

Najazdím tak 80 000 km ročne a Outback je rozhodne to najlepšie auto, ktoré som doteraz mala. Najviac asi cením priestornosť a to nie len ja, ale i naša nemalá fenka Charlie. Často absolvujem dlhé cesty a Outback je proste neskutočne komfortný, stabilný a príjemný voz, z ktorého po desiatich hodinách nevystupujem dolámaná. Moj aktuálny Outback je už moj druhý v poradí a to nie len kvôli tomu, že ma ho proste teší šoférovať, cítim sa v ňom bezpečne, ale i kvôli estetickému stránke samozrejme. Mne sa vyložené páči jeho trochu hranatejší surový look. ■

Bibiana Navrátilová

Narodila se v Dolním Kubíně na Slovensku a region Orava pokládá za nejkrásnější část rodného Slovenska. Je dcerou veterináře a dlouho si myslela, že to bude i její povolání. Dnes říká, že ji to prostě nějak zaválo jinak.

Do Prahy přesídlila před 11 lety kvůli studiu – přijali ji na Vysokou školu obchodní, obor Mezinárodní teritoriální studia. Od prvního semestru ale vedle studia také pracovala, život v hlavním městě je prostě nákladný. Při zpětném pohledu soudí, že od prvních příležitostných přivýdělků vlastně už tihla k oblasti marketingu – působila jako hosteska při rozličných promo akcích a podobně. Přes různé obory kulturního a sportovního marketingu, jimž se věnovala osm let (působila i jako produkční na hudebních festivalech, pracovala pro hudební magazín, organizovala sportovní akce) byla připravena pro roli marketingové manažerky ve velkých firmách. V té době působila u značky Horsefeathers, pak pro hudební label Big Boss a odtud už její cesta vedla do Red Bullu. Začínala jako Athletes Manager pro ČR a SR a k tomu pak přibrala ještě pozici Country Sports Manager v obou zemích, kde je teď zodpovědná za účast značky v celém sportovním programu. Loňskou svatbou završila desetiletý vztah s partnerem, který se věnuje podobným pracovním oblastem a působí i v produkčním týmu Red Bull Air Race. Aby si manažerského vzrušení užili i mimo zaměstnání, pustili se do stavby domu. Na tom, že ani tak neztrácejí dobrou náladu má lív (psi) podíl osmiletá fenka bernského salašnického plemene Charlie.



Pro pádlování
po vodních
plochách určitě
nedoporučuji
motorový člun!



Za krásami Kanady v Outbacku

Michal Pavlík, multiinstrumentalista, ale především violoncellista a jeden z pilířů skupiny Čechomor (a pro nás zejména zanícený Subarista) se v loňském roce rozhodl navštívit se svou ženou Kájou a šestiletým synem Mikešem některé krásné regiony Kanady. Následující Michalovo vyprávění a snímky dokumentují, jak si to tam užili.

TEXT A FOTO: MICHAL PAVLÍK

Na koncertních cestách, při nichž jsem po silnicích absolvoval ke dvěma milionům kilometrů a polovinu z nich za volantem, se sice občas poštěstí navštívit krásné scenérie (např. USA, Čína, Mongolsko, Austrálie), ale co naplat, většina kulturních dění se koná v chaosu přehluštěných aglomerací, a proto mé úniky od davů do klidné přírody jsou nevyhnutelné a působí na mou duši spolehlivěji než pět psychologů. To jsem očekával i od rodinného výletu do Kanady.

Odletěli jsme zrelaxovat do její přírody začátkem září po sérii velkých koncertů v Čechách, na Moravě a Slovensku za účasti vzácných hostů k 25. výročí vzniku skupiny Čechomor. Koncert je zdokumentován na DVD natočeném v Českém Krumlově.



Algonquin



**Příroda působí
na mou duši
spolehlivěji než
pět psychologů**

Ve dvou na Gerryho kanoi
při průzkumu divočiny
v okolí Haunting Campu



Všude dobře, v Subaru
nejlépe (i v Kanadě)

Češi v té době museli mít při vstupu do Kanady platná víza. I přes tento splněný požadavek s námi na letišti v Torontu dvě a půl hodiny imigrační úředníci zacházeli jako s nežádoucími přistěhovalci. To bylo první a zároveň poslední negativum naší kanadské cesty. Hluboká noc přikryla mrakodrapy Toronta, letmo jsem vzpomněl na zde odehrané koncerty s Čechomorem v červnu 2009, a po několikahodinové noční cestě autem má rodinná minivýprava dorazila do lůna přírody v Ontariu. Idea našich výletů byla z 90% toulání se kanadským venkovem a návštěva národních parků. Niagarské vodopády jihovýchodně od Toronta jsme cíleně vynechali; jejich návštěva v roce 2009 ve mně totiž zanechala pocity spíše komerční, než roman-

tické, a tak jsme putovali opačným směrem. Měli jsme před sebou dva týdny vandrování, a to při rozloze Ontaria není mnoho času. Naplnění mé odvěké touhy po dobrodružství na severozápadě Kanady by nebylo pro rodinnou výpravu našeho typu vhodné, a tak se tam žijící medvědi-grizzly museli nasytit jinak, než námi.

SUBAREM ZA INDIÁNY

Přijali jsme laskavou nabídku kanadských kamarádů a jejich sídlo na jezeře Mountain Lake poblíž vesničky Wilberforce jsme zvolili jako základnu, z níž jsme vyjžděli všemi směry za poznáním Ontaria. Součástí velkorysosti našich přátel byla možnost využití jejich Subaru Outback. Coby fanda



Krása střídá nádheru...

a uživatel této značky v jedné osobě jsem zajásal. Jediné, čím se americký Outback kromě barvy lišil od mého tuzemského modelu, byla automatická převodovka a benzínový motor; pro Ameriku příznačné, pro mne zanedbatelné. Šlo především o komfort, pocit bezpečí a dobré jízdní vlastnosti, které jsou u všech těchto vozů samozřejmostí.

Záříjová příroda hrála všemi barvami a my jsme cestou za jejím poznáním v průběhu dvou týdnů najezdili asi tři tisíce kilometrů. Vyjžděli jsme zrána, abychom mohli časně vstoupit do vybraných míst a rezervací, jež nás naplňovaly krásou a energií. Svému odvěkému zájmu o indiánské kultury, který sdílím s oběma svými kluky, jsme dali průchod návštěvami vesnic a území, na nichž Indiáni žili nebo dosud žijí. Při prohlídce jejich maleb na kamenech (Petroglyphs) vzniklých před tisíci lety je působivé dozvědět se informace přímo od indiánského průvodce z kmene Ojibwe. Po takovém zážitku se jen těžko ubráníte nákupu čelenky a tomahavku v Ojibwa centru, v němž jsme se později se synkem ocitli. Za zmínku jistě stojí i rozsáhlá rezervace Algonquin se všemi vodními plochami, lesy a přírodními úkazy.

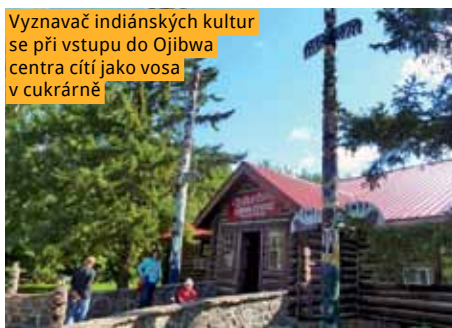
PIKNIK S TRAPEREM

Při mnoha kilometrových výpravách jsme se městům zcela nevyhnuli. Nejenže jsme viděli spousty zajímavostí, namátkou nejvyšší lodní hydraulický výtah na světě v Peterborough, či plavební kanál Rideau z 19. století, jímž se dá plout z Kingstonu do Ottawy přes různá jezera a řeky, a z Ottawy po řece téhož názvu až do Atlantiku. Města nám někdy posloužila přes noc hotelem a mnohdy i skvělými restauracemi, do nichž jsme rádi zavítali se svými přáteli, abychom jim pozváním na chutnou krmi alespoň trochu poděkovali. Spoleh na odpočinek při návratech z výletů v úžasném domácím prostředí v lůně přírody a neúnavné Subaru nebyly jediným důvodem vděku. Během relativně krátké doby pobytu bychom jen stěží navázali úzké osobní vztahy s Kanadany společných zájmů. Od začátku bylo jasné, že dobrodružství upřednostňují. A tak nám je naši přátelé Nadia a Joseph servírovali:

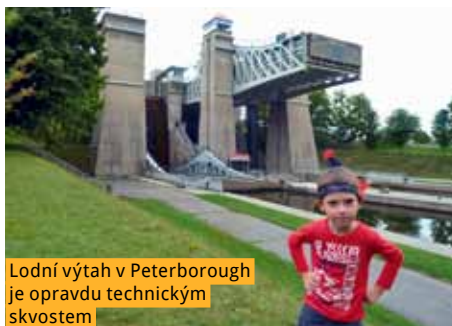
Gerry Lee je po dědečkovi, jenž osidloval poměrně rozsáhlé kanadské území, třetí generací traperů, farmářů a lovců kožešinové zvěře. Nabídl piknik ve své lovecké chatě uprostřed divoké přírody, do níž se z jeho farmy do Haunting Campu dostávalo dříve jízdou na koni, nyní čtyřkolkou. Na dotaz, zda jsem s ním zvyklý jezdit, jsem coby „subaruman“ přikývl, ale opak byl pravdou. Naštěstí jsem jízdou na ATV (Auto-



Dva válečníci



Vyznavač indiánských kultur se při vstupu do Ojibwa centra cítí jako vos v cukrárně



Lodní výtah v Peterborough je opravdu technickým skvostem



Tee-pee za dětský pokoj – sen téměř každého kluka



V tuto chvíli ještě netuším, že v kanystru je pro nás nepoužitelný benzín s olejem pro dvoutakt...



Pseudogoticky opravený Parlament Hill v Ottawě

mated Transfer Vehicle) vzal ihned za svou. Asi hodinová cesta hlubokými lesy, močály, přejezdy řeky a podobné kousky nutily moji ženu sedící s mnou k občasnému výskání. Jednalo-li se o projev štěstí nebo hrůzy mi po sesednutí bledá nebyla s to sdělit. Malého Mikeše mezi sebe nafasovali raději zkušenější jezdcí dalších čtyřkolek. V okamžiku, kdy vprostřed lesa před námi vyvstala mnohametrová stěna, Gerry poručil, aby spolujezdcí slezli ze strojů a pokračovali pěšky přílehlou pěšinou. My za říditky strojů jsme pak vyjeli daný terén kolmo. A já od té doby vím, že nejen mouchy jsou schopny udržet se na stěnách. Rázem jsme se ocitli na hrázi mezi dvěma jezery obklopenými hustými lesy, na níž stála Gerryho chata, a zatímco se jeho přátelé dali do grilování steaků, obepluli jsme s Kájou v kánoi část území panenskou přírodou. Ticho a záběry pádel přerušil výkřik severoamerické volavky Great Blue Heron udivené tím, že si dovolujeme vplout do jejího teritoria. Mohutnost ptáka vyvolávala při startu nad naše hlavy dojem přeletu pterodaktyla. Po návratu z plavby jsme při steaku a sklenkách vína poznávali naše nové kanadské kamarády a při pozdní cestě zpět na Gerryho farmu jsme zcela asimilováni onu příkrou terénní vlnu zdolali volným letem na ATV, jehož účinnost brzd byla v té chvíli srovnatelná s brzdami Šemíka při skoku z Vyšehradu.

BURLAKEM NA GRACE LAKE

Právník Roy a vrchní sestra Linda jsou velmi příjemní a pohostinní postarší manželé. Pozvali nás do svého sídla na břehu Grace Lake na párty a vyjížďku motorovým člunem. Nejprve jsme obdivovali sídla movitějších Kanadanů při plavbě kolem pobřeží, ale pak výstavba zmizela a Roy k mé radosti oznámil, že už bude jen volná příroda bez civilizačních stop. Po chvíli Yamaha motor prsknul a zmlknul. Opakované pokusy nahoďte ho nikam nevedly a Roy oznámil: „We´ve run out of fuel!“ Mé podezření o jeho žertování s došlým palivem vyvrátil slovy: „No joke, but our problem...“ a vrazil mi do ruky

jedno ze dvou pádel. Rázem ze mne byl burlak. Naslinil jsem prst jako pravý Indián a zjistil, že vzduch proudí našťestí příznivým směrem. Plavba na motorovém člunu pro 8 lidí pomocí dvou pádel není nic moc, ale proti větru bych ji absolvovat nechtěl už vůbec. Zvolna jsme se tak sunuli zpět ke břehu, na němž jsme očekávali pár srubů, u nichž si Kanadané nechávají čluny někdy i s plnými kanystry, neboť tamní společnost nekrade. Ani my jsme neměli v úmyslu benzín ukrást – v případě úspěšnosti bychom ho později vrátili. Kanystr s benzinem jsme dokonce našli, ale byl ředěný olejem pro dvoutaktní motor, tudíž pro nás nepoužitelný. Z původně plánované maximálně hodinové projížďky po jezeře se urodila několikahodinová akce v sálajícím slunci, jež se mezitím vyklubalo z mraků. Bez čepice a tekutin jsme pili vodu z jezera. A tak jsem spolu s Josephem dopádl bez střídání a se spálenou hlavou do 3 km vzdáleného přístavu, abych dokázal, že český hudebník z boje neutíká. Později jsem se dozvěděl, že člun byl už „zazimován“, neboť tou dobou měli být Roy s Lindou na Floridě. Z toho z nějakých příčin sešlo a dolít benzín prostě zapomněli. Roy měl nakonec pravdu – chtěl jsem dobrodružství, a to přišlo. Alespoň prý bude co vyprávět...

A tak jsem se o nepatrný zlomek zážitků z báječného kanadského putování rád podělil i s vámi, čtenáři Subaru Magazínu. ■



Indiáni znali divoké toky propojující mezi sebou jezera velmi dobře a bílí dobyteli se s tímto faktem dlouho nemohli vyrovnat

**Uprostřed
vodních hladin,
z nichž se lze
bez obav napít**



Jedna z mnoha vodních ploch na území Algonquinu



CHALUPA MOTORS

Jako „nejnovější“ autorizovaný partner Subaru se snažíme zvát řidiče za volant kde můžeme, ale i doháníme částečné restíky – například aby nás zákazníci v Pardubicích snáze našli, přidělali jsme po městě další navigační cedule, takže teď už nás opravdu nemůže nikdo minout. Zaujmut a pozvat k předváděcím jízdám a na prodejnu chceme i pomocí výstav, ať už v lokálních obchodních

centrech OC Futurum v Hradci nebo OC AFI Palace v Pardubicích, tak třeba i před kongresovým centrem v Hradci při stavebním veletrhu, i tam jste nás mohli vidět. Zábavu s našimi Subaru jsme si užili i snad o jediném pořádném letošním zimním víkendu v rámci 3. ročníku freestyleových a snowboardových závodů SUBARU XV SNOW SESSION ve SkiPortu Velká Úpa – bylo totiž

potřeba zajistit prezentaci aut přímo na sjezdovce pod hlavním skokem. Přítomným jsme dokázali, že ani takových strmých podmínek se se Subaru bát nemusí a naše vozy do určených míst dorazily bez větších potíží. Holt Symmetrical AWD ... Zastavte se za námi, rádi vám o něm vše odprezentujeme a ukážeme všechny jeho výhody!

CHALUPA MOTORS s.r.o., Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice, www.chalupa-motors.cz

C & K

Protože se během letošní zimy museli naši klienti za sněhem vydat trochu dál a trochu do vyšších poloh, mohli ocenit nejen skvělé terénní schopnosti vozů Subaru, ale zároveň i pohodlí a bezpečnost na dlouhých cestách za lyžováním. Nicméně zima skončila a my už vyhlížíme, co nás čeká na jaře a v létě.

Samozřejmě se už všichni těšíme na zahájení prodeje nového WRX STI a svezení v tomto klenotu. O tom, že se máme opravdu na co těšit, snad nepochybuje žádný alespoň trochu zorientovaný motorista. Květen, jako již tradičně, zahájíme výstavou na Znojenském auto-moto-salonu, který se bude konat v upravených prostorách zimního stadionu. Součástí naší prezentace budou i zkušební jízdy a nabídka atraktivních výstavních cen. V červnu podpoříme posádky Subaru teamu mezi moravskými vinicemi na rally Hustopeče – věříme, že vozy Subaru navážou na úspěchy z minulých let a my některému z našich klientů opět umožníme svezení na horkém sedadle spolujezdce.

Radostí okolo našich aut plánujeme a prožíváme hodně a je pro nás potěšující, že se k nám naši klienti stále vrací a radost ze svezení s vozy Subaru prožívají s námi. Subaru totiž není jen auto, ale především vášeň!



ILOS

„Už to vědí i holky u baru, že nejlepší auta má Subaru.“

A není to žádný šprým, že Subaru ILOS má nejlepší servisní tým.“

Týmová spolupráce a soudržnost je to nejdůležitější. Právě proto se naše společnost stala velmi hrdým sponzorem dvojnásobných juniorských mistryň ČR ve florbalu. Tím jsou hráčky FBC Liberec, které jako „outsider“ dokázaly obhájit mistrovský titul. Floorball Club Liberec stejně jako naše společnost letos oslavil 20 let své existence. Budeme tedy velmi rádi, když naše hvězdy na dresech pomohou mladým hráčkám k tomu, aby se samy hvězdami staly.



ILOS, s.r.o., Letná 646/13, 460 01 Liberec XII-Staré Pavlovice, www.subaru-liberec.cz



SRBA SERVIS

V našem prodejním a servisním centru Srba Servis & Subaru jsme pro vás připravili prodejní akci na nové vozu Subaru, kdy vám nyní stačí jen 70% cenikové ceny. Po výběru vhodného modelu připravíme zajímavé financování, kde vás požádáme o složení zálohy ve výši 30% z ceny vozu, dalších 40% vám rozložíme na splátky po dobu 36 měsíců. A co dále? Velmi jednoduché – vozidlo nám můžete dát zpět a my za vás doplatíme zbylých 30% nebo se můžete rozhodnout a vozidlo si po doplacení nechat pro další užívání.

Využijete-li naši nabídky – máte vždy nový vůz po 3 letech provozu a zajistíte si tak optimálně nízké náklady na jeho provoz.

Srba Servis s.r.o., Jíloviště 188, 252 02 Praha – západ, www.subaru.srba.cz



AUTOVERO

Subaru BRZ a Subaru Forester ozdobou pražského veletrhu For Caravan? A proč ne? Auto Vero Sedlčany oba vozy na veletrhu představilo a návštěvníkům se moc líbily. Přijďte si je k nám také prohlédnout a projet. V okolí našeho autosalonu v Sedlčanech můžete aktuálně všechny modely Subaru vyzkoušet na různých typech silnic a samozřejmě také mimo ně. S námi poznáte, co je to radost z jízdy v Subaru.

A pokud se nevidíme u nás v Sedlčanech, můžete naše vozy potkat a důkladně si je prohlédnout na různých akcích a prezentacích v rámci Středních Čech.

Na pátek 6. 6. 2014 pak pro naše zákazníky i ostatní subaristy a fanoušky značky chystáme tradiční den otevřených dveří, který bude tentokrát spojen s představením nového Subaru WRX STI, kterému je v tomto čísle věnován velký prostor. Tak nezapomeňte – pátek 6. 6. 2014 odpoledne v Sedlčanech.

Těšíme se na vaši návštěvu.

AutoVero s.r.o., Na Červeném hrádku 759, 264 01 Sedlčany, www.autovero.cz

EMIL FREY ČR

Krystalickou radost z práce s vozy Subaru jsme zažili na Mini Auto Salonu v Europarku v Praze Štěrboholích. Vystavovali jsme Subaru BRZ s čerstvým vavřínem z diváckého hlasování v anketě Auto roku 2014. I tady se náš skvělý sportovní vůz těšil nejen očividně obdivnému zájmu návštěvníků výstavy, ale přímo na autosalonu si našel svého nového majitele. V našem showroomu se ale uznalé pozornosti návštěvníků těší i všechny ostatní vozy modelové nabídky Subaru.

Emil Frey ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14 – Černý most, www.subaru-emilfrey.cz



Společnost Emil Frey ČR, s.r.o. úspěšně spolupracuje s půjčovnou luxusních vozů DreamCars, kde si zájemci o zajímavé svezení mohou vybírat z různých exkluzivních značek včetně Subaru. Díky této spolupráci jsme se mohli zúčastnit jejich každoroční akce „Den otevřených dveří“, na které si zájemci mohou na vlastní oči prohlédnout téměř všechny vozy, společností DreamCars nabízené. My jsme se prezentovali naším zábavným příjemným atraktivním modelem BRZ, který je u klientů půjčovny v oblibě a rádi si ho zkouší. A byt bylo na dni otevřených dveří k vidění spousta krásných sportovních rychlých vozů zvučných značek, které měli pod kapotou 8mi, 10ti či 12ti válce, přesto bylo naše BéeRZetko obdivované a bylo jedním z nejhezčích vozů na výstavě – také si to myslíte ? :-)

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



AUTWEC

V našem autosalonu jsme slavnostně přivítali našeho zákazníka, majitele vozu Subaru Forester 2,0l s LPG, který s tímto vozem najel více jak 500 000 km. Forester si pořídil v roce 2008. Jako provozovatel taxi služby musel mít jistotu, že se na svůj vůz může 100% spolehnout. Získali jsme jeho důvěru a jsme rádi, že i my v AUTWECu můžeme oslavovat. Na tomto kilometrovém rekordu má zásluhu hlavně zkušený team našich mechaniků pod vedením p. Jaroslava Webera.

Takže přejeme tomuto „Forestříku“ ještě hodně najetých km a připojujeme i další blahopřání:

Jiný náš zákazník – hrdý dědeček nám poslal fotku svého vnoučka a k ní text:

„Aby se stal člověk subaristou, musí k tomu dospět. Anebo se tak narodit – Ondrášek Plášil zvolil tu druhou cestu.“

A my v AUTWECu přejeme malému Ondráškovi, aby své subaristické rodině dělal jen radost.



AUTWEC s.r.o., Útušická 541/3, 301 00 Plzeň, www.subaruplzen.cz

LIŠKA PLZEŇ

Když se nás vždy jednou za půl roku Subaru magazin zeptá co je u nás v Plzni nového a co jsme se Subaru za uplynulé období zažili, vždy dlouho přemýšlíme. Ne proto, že bychom neměli o čem psát, ale zcela naopak, my totiž nevíme kde vlastně začít. S takovou značkou, jako je právě Subaru, se nenudíte nikdy, ať už jste v roli majitele nějakého z našich modelů a nebo jste v pozici prodejce, tak jako my. Nás to prostě u Subaru pořád baví a i díky svému nadšení máme mnoho stejně natěšených zákazníků, kteří s námi radost ze Subaru sdílí. Ať už na všech námi pořádaných akcích, či jen, že se u nás zastaví v salonu, aby se podívali co je nového a prohodili pár slov. I proto je prostě zákazník a majitel vozu Subaru středem všeho. Poprosili jsme tedy naše zákazníky, aby nám posílali své fotky z různých výletů či zážitků se svými vozy a na našem Facebookovém profilu jsme jim založili galerii. Asi nejoriginálnější fotku nám zatím poslal pan Petr, s názvem „Najdi svého Forestera“. Jedná se o krásný zimní obrázek s trochu smutným hlavním hrdinou...nicméně Forestera jsme pánovi opravili a nyní si u nás pro Forestera koupil ještě menšího, hbitějšího a modrého bratříčka SUBARU BRZ.

A jaké jsou tedy naše zážitky se Subaru? Nového Outbacka si od nás odvezl loňský hokejový mistr Michal Dvořák, kterého najdete na stránkách tohoto magazínu v samostatném rozhovoru. A ještě jednou pan Dvořák,

tentokrát Jan, dnes už bývalý trenér českého národního střeleckého týmu si odvezl nového naftového Forestera. Velké nadšení u nás panuje z výrazné zelené barvy na novém XV, dokonce už i odjelo k prvnímu zákazníkovi. Máme za sebou speciální den otevřených dveří, při kterém jsme pro klienty připravili 10 předváděcích vozů Subaru a vytyčili 2 trasy pro zkušební jízdy. Velkou parádou byl terénní okruh kolem Plzně, sami jsme do té doby nevěděli, že tu takové polní cesty vůbec jsou.

Zima nás letos opravdu nepotěšila, ale přesvědčili jsme se, že Subaru vyrábí lidem úsměv na tváři, i když zrovna moc sněhu není.

Naše vozy od nového roku často zkrášlují prostory v obchodním centru Olympia v Plzni a naši prodejci jsou často přítomni u vozu, aby mohli potenciálním zájemcům ihned poradit.

A nyní se ještě, stejně jako v loňském roce, připravujeme na plzeňskou výstavu Autosalon, která má pro letošní rok podtext sportovní a závodní vozy...a kde jinde bychom tedy měli ukázat nové WRX STI? Na které se mimo jiné obrovským způsobem i my těšíme. A nejen my, díky našemu dlouholetému zaměření právě na vozy STI máme poměrně silnou základnu majitelů těchto STIhaček a i pro ně plánujeme představení nového STI v netradičním duchu.



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



AUTO VYSOČINY

Skončila zima, která i u nás na Vysočině připomínala sychravý podzim, plný nástrah v podobě ranního náledí a všudypřítomného bláta. Tak jako každý rok jsme naše vozy prezentovali v oblíbeném lyžařském středisku Šachberk. Ten zůstal v Jihlavě po celé 3 měsíce jediným místem připomínajícím zimu. Také díky tomu návštěvnost a počet konaných akcí předčila minulou sezonu. Za zmínku stojí zejména Olympiáda dětí a mládeže a závody tradičního celorepublikového seriálu Ski Serie Masters.

Máme také velkou radost z pozitivních reakcí zákazníků na náš nový více jak 300 metrový showroom. Jeho netradiční samonosná dřevěná konstrukce připomíná ekologické trendy v automobilovém průmyslu. Velkorysý prostor dává vyniknout neotřelé kráse našich vozů.

Zákazníkům již od uvedení na trh předvádíme nového FORESTERA ve všech motorizacích a ve všech podmínkách na silnici i v terénu.

Plní očekávání a nadšení vítáme příchod nového WRX STI. Rádi přivítáme každého, kdo se přijde na novou generaci legendy byt jen podívat.

AUTO VYSOČINY, s.r.o., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava, www.subaruvysociny.cz

MIJA AUTOCENTRUM

V posledním vydání SUBARU magazínu zmínil pan ředitel SUBARU ČR ing. Petr Neuman s trochou nostalgie počátky činnosti této značky v ČR. Jako historicky druhý dealer Subaru jsme byli vedeni k tomu, abychom byli vždy pokorní, čestní, uvážene investovali a drželi se při zemi, nejlépe oběma nohama.

Myslím si, že se od této filosofie nic do dnešních dnů nezměnilo a naopak právě v době tak dlouhodobé a rozsáhlé recese, platí tento přístup jako dvojnásob moudrý a důležitý.

Zmiňuji se o tom z toho důvodu, že za celou dobu naší existence jsme s výjimkou celoplošné televize vyzkoušeli reklamu ve všech možných médiích a zjistili jsme, že naprosto neúčinnější je forma veřejných prezentací našich vozů, kdy se velký počet návštěvníků seznamuje nejenom s jednotlivými modifikacemi, ale mohou využít také naší přítomnosti a objasnit si v přímém rozhovoru velmi všetečné otázky, na které žádná z reklam není schopna reagovat. Navíc nedílnou součástí těchto akcí je také možnost svezení a tento způsob je jistě při srovnání s jinou uvažovanou značkou určitě nejpřesvědčivější.

Přejeme vám všem mnoho krásných zážitků a bezpečně najetých kilometrů v blízkých se letních měsících.



MIJA AUTOCENTRUM, s.r.o., Provazníkova 90, 614 00 Brno, www.subaru-mija.cz

IVOS - FRYŠTÁK



IVOS

Zdar SUBARU!

Spokojení zákazníci jsou naše hlavní priorita. Osobní vztahy a osobní přístup ke každému je to, co vytváří naši SUBARU rodinu. Přijďte k nám a začněte i vy svůj SUBARU příběh, stejně jako my před 18 lety.

Snažíme se prostě naplňovat zásadu „Hvězdná kvalita služeb“, tak, jak je stručně ale výstižně popsána v kanadské příručce „Proč si koupit Subaru“:

Prodejci Subaru mají k dispozici ochotný a připravený personál, techniky vyškolené přímo výrobcem, ale i moderní procesy pro skladování a dodávky dílů – abyste byli pokaždé rychle a efektivně obslouženi.

IVOS Zlín s.r.o., Zlínská 390, 763 16 Fryšták, www.subaruzlin.cz

DANCARS CZ

V našem dealerství v Opavě jsme se i nadále snažili co nejlépe prezentovat naše výjimečné vozy na různých akcích v regionu.

Zimní období jsme využili k dalšímu vylepšení a zkrášení našich prodejních a servisních prostor. Především jsme vylepšili zákaznickou zónu přejímky servisu. Tak, abyste se u nás cítili co nejlépe a čas potřebný pro servis vašeho vozu jste strávili v příjemném prostředí.

Neustále se pro vás snažíme držet nadstandardní počet připravených předváděcích vozů k demonstraci jejich skvělých jízdních vlastností.

V neposlední řadě nyní finišujeme s naší novou webovou prezentací, která kromě nové, vylepšené

grafiky přinese především e-shop s nabídkou butiku. V době, kdy listujete tímto Subaru Magazínem, již jsou v plném provozu. Těšíme se na vaši zpětnou



vazbu v podobě námětů a připomínek co byste ještě v naší prezentaci uvítali. Samozřejmě se těšíme na vaše objednávky našich produktů.



DanCars CZ s.r.o., Krnovská 82, 746 01 Opava, www.dancars.cz

ALM

Hned v úvodu bychom všem klientům Subaru rádi poděkovali za přízeň a náklonnost nejenom k nám ALM, ale k celé rodině značky Subaru. Vaší přízeň si velmi vážíme, a tak neustále pracujeme na zlepšování našich služeb a šíření dobrého jména značky. Po zimě, ne moc pro subaristy zajímavé, nám nyní nastává letní sezóna, do které pro vás připravujeme několik zajímavostí. Kromě různých akčních nabídek, individuálně připravovaných pro každého zákazníka zvlášť, dle jeho požadavků a přání, jsme dále připravili zvýhodněné ceny servisních prohlídek pro starší vozy Subaru. To z toho důvodu, abychom vás, věrné zákazníky, odměnili úsporou za servis, a také abychom nabídli kvalitní autorizovaný servis zákazníkům, pořizujícím si starší vozy.

Pro podporu jména značky letos pokračujeme ve spolupráci se závodníkem Jiřím Kalistou v rallye, jako jeho hlavní partner v Mistrovství České republiky v historických automobilech (MČRHA). Po loňském triumfu a získání mistrovského titulu bude cílem titul obhájit a dokázat, že byl zasloužený. První krok se již podařilo udělat na první letošní soutěži na Valašské rallye, kde Jiří Kalista se svým spolujezdcem Michalem Šofrem vyhráli. Letošní sezóna bude ještě obsahovat dalších šest soutěží, a tak se již těšíme na spousty dech beroucích průjezdů rychlostními zkouškami.

Na našich webových stránkách a FB profilu máte možnost se dovídat aktuální informace a novinky. Jednou z nich bude v blízké době WRX STI nové generace, které budete mít možnost u nás vyzkoušet. Proto až budete mít cestu kolem, neváhejte se zastavit.



SUBARU HOSTIVAŘ ALM, Hornoměřolupská 4/531, 102 00 Praha 10, www.subaru-alm.cz

www.subaru-morava.cz



TRENDCAR

Abychom nějak vykompenzovali fakt, že letošní zima našim zákazníkům nepřipravila dostatek možností k využití potenciálu jejich šestihvězdičkových vozů, máme v plánu je pozvat na autodrom do Vysokého Mýta a udělat si tak hezké společné adrenalinové a pro někoho možná jen odpočinkové odpoledne a trochu se sklouznout, alespoň tímto způsobem. K tomu by nám mělo dobře posloužit nové BRZ a snad už i nové kladivo na čarodějnice z dílny STI, na které se všichni moc těšíme a jsme už jako na trní...

Rádi bychom tento vůz zviditelnili opět na trati nadcházejícího místního závodu do vrchu ECCE Homo ve Šternberku v rámci propagačních promo jízd. Držet pěsti tam budeme hlavně našemu místnímu, již několikanásobnému vicemistrovi Evropy Vašku Janíkoví, aby se mu už konečně letos to první místo podařilo. Podpořili jsme také našeho oblíbeného regionálního fotografa Radka Bartoše, který brázdí už více jak 20 let Dolomity křížem krážem, aby nám z nich mohl to nej nabídnout, zachycené v téměř neuvěřitelné atmosféře. Již šestým rokem mu k tomu napomáhá jeho již druhý Forester, a to co dělá, je opravdu dech beroucí. Je to příběh s odpovídajícím výsledkem a doporučuji při návštěvě Olomouce jeho výstavu na náměstí navštívit.

Všem čtenářům Subaru magazínu zdar!

Tradiční japonské slavnosti

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: MIROSLAV MATĚJKA (BUSIDOCZ)

Návštěvník Japonska se během celého roku může setkat s řadou působivých místních slavností macuri, poodkrývajícími tradiční podstatu Japonska, dnes poněkud zakrytou slupkou supermoderních technologií a supervýkonného managementu. Tyto původně náboženské slavnosti, související s japonským domácím náboženstvím šintó i v šestém století importovaným buddhismem, se stejně jako pouti na českém venkově sekularizovaly a staly se prostě vítanou příležitostí se setkat a pobavit, utužit skupinové povědomí komunity, popít nějakou tu číšku alkoholu.



Duchovní u zvonu v chrámu v centru Tokia

Proto jsou *macuri* slavnosti většinou veselé a bujaré. Některé z nich jsou slavné a navštěvované stovkami až tisíci návštěvníků, přenášené po celé zemi televizním vysíláním, jiné jsou mnohem komornější. Středobodem těchto slavností bývá nejčastěji lokální svatyně, obklopená v čas *macuri* stánky a atrakcemi, ne nepodobnými Matějské pouti. Na své si přijdou nejmenší návštěvníci, kteří si mohou vyzkoušet atrakce jako lov zlatých rybek *kingjó*, je možno zakoupit pochoutky jako rýžové koláčky *mandžú* či chobotnicové knedlíčky *takojaki*.

Macuri mají přinést dobrou úrodu, hojnou kořist pro rybáře, ochranu před nemocemi

či negativními silami. Často se při nich nosí posvátná nosítka *omikoši* či alegorický vůz, v obou případech představující přítomnost božstva.

Nezasvěcené zámořské návštěvníky by mohl překvapit alegorický vůz slavnosti Kanamara *macuri* v Kawasaki ve formě obřího falu. Stejný námět se objevuje i v nesčíslných formách cukrátek. Není v tom nic pornografického, příslušná slavnost má zabezpečit hojnou úrodu, úspěšnost v obchodu a rodinnou harmonii.

Tradice některých *macuri* je delší než tisíc let, jiné jsou novější, mohou pocházet i z dvacátého století, protože specifické japonské



Pozorování sakur „Hanami“
v parku Ueno, Tokio



Mladé slečny a holčičky
oblečené do tradičních
jukat při slavnosti džidai
macuri, hrad
v Kumamotu

šintoisticko-buddhistické duchovno není přes úctu k tradici nic strnule rigidního, spíše se jedná o dynamický proces vývoje, vzájemné interakce, propojení s každodenním životem a jeho novými podněty.

Z velice významných slavností s tradicí již od sedmého století je třeba jmenovat *Aoi macuri* v Kjótu, pojmenované podle topolovky *aoi*, rostliny, již byly odedávna přisuzovány magické schopnosti ochrany před zlými silami, nemocemi a podobně. Účastníci procesí slavnosti si tradičně příslušnou bylinou dekorovali oděv, součástí oslav byly v době dvořanů a samurajů i koňské dostihy a lukostřelecké turnaje.

I v současnosti jsou účastníci slavnosti oděni do dvorských rouch období Heian (794–1183), což působí velice majestátně a vznešeně.

Po celém Japonsku se v letních měsících slaví dušičky, *o-bon*, původně buddhistický svátek, během něhož se vracejí duše mrtvých navštívit své rodiny. Mohlo by se zdát, že *o-bon* je pochmurný, kontemplativní svátek, ale ve skutečnosti se jedná o oslavy vcelku veselé. Charakterizuje je temné dunění bubnů *taikó*, oděni do *jukaty*, lehkého letního kimona, a tanec *bon odori*, který se krajově liší lokalitu od lokality. Třídenní svátek je ukončen pouštěním lodiček s lampičkami

Specifické japonské šintoisticko-buddhistické duchovno není přes úctu k tradici nic strnule rigidního

Dětské slavnosti v tokijské čtvrti zahrnují i zvyk podobný našemu koledování



Kanamara macuri v Kawasaki pro prosperitu a rodinné blaho – veškeré vybrané peníze za jídlo a suvenýry na této slavnosti jdou na boj proti HIV



Ukázka tradičního oblečení samurajů při slavnosti džidai macuri, hrad v Kumamotu

po řece *tóro nagaši*, což symbolizuje návrat duší mrtvých na onen svět.

Specifickou formou *macuri* jsou historické slavnosti *džidai macuri*, odkazující na dávno historickou událost. Během tohoto typu slavnosti, tentokrát bez apriorně náboženského významu, se účastníci převléknou do dobových kostýmů z minulých staletí. Například na jaře se v Kumamotu koná slavnost *oširo macuri*, upomínající na založení místního hradu vojevůdcem Kató Kijomasou počátkem sedmnáctého století. Troubení na lastury *hóragai*, bubnování na tradiční bubny *taikó* a průvody účastníků v tradičních samurajských zbrojích vyvolává

úžasnou atmosféru, nehledě na fakt, že se slavnost koná ve skvělých kulisách největšího japonského dochovaného hradu a v době kvetoucích sakur, vysázených v jeho okolí. Půvab japonských dívek, vyšňořených pro tuto příležitost v tradičních kimonech pod rozkvetlými sakurami je nevýslovný. ■

TEXT: TOMÁŠ VLASÁK, FOTO: DANIEL RYCHLÝ

Severka v souhvězdí Plejád

Poslední březnový víkend byl nejenom termínem, ve kterém jsme si zase na půl roku přesunuli ručičky na svých hodinkách na letní čas, ale také již v podstatě tradiční datum Jarního srazu Subaru fanclubu.

Po loňském setkání, které proběhlo v nejnáchodnějším cípu republiky na Kohútce, jsme se letos vrátili do oblasti Jeseníků. Konkrétně na Severomoravskou chatu, ležící v kopcích nad vesničkou Malá Morava.

Vzhledem k průběhu celé letošní zimy není žádným překvapením, že tentokrát nebylo po sněhu ani památky. Tentokrát byl sraz opravdu ryze jarní. A počasí nám vyšlo jako na objednávkou.

První účastníci, kteří v pátek dorazili kolem poledne, se po příjezdu ujali role spoluorganizátorů srazu a s panem majitelem Severky ladili sobotní ježdění. K chatě Severka patří malá sjezdovka a tu jsme měli k dispozici na sobotní dopoledne. V pátek odpoledne se tedy plánovala a vytyčovala trať na sjezdovce.

Ostatní účastníci, kteří se nemohli pátečním pracovním povinnostem vyhnout a začínali přijíždět až k večeru, měli už jen jeden záměr: posedět s přáteli a probrat jak jde život.

Sobotní ráno nás přivítalo lehce mlžným oparem, který se ovšem během dopoledne rozpustil a vládu nad počasím převzalo slunce. Po půl desáté byla provedena obligátní prezence účastníků, rozdány upomínkové předměty, připravené pro každého majitele vozu, a v 10 hodin předseda klubu sraz oficiálně zahájil. Pak majitelé všech vozidel, kteří se na to cítili, vyrazili na sjezdovku, projížděli vytyčenou trať a zkoušeli, co jejich Subaru zvládnou. Prvních několik průjezdů bylo vysloveně na trénink, než se v zatáčkách vytrhala tráva a začalo to trochu klouzat. Pak

už to byla větší zábava a vysmáté obličejy za volanty to jen potvrzovaly.

Ježdění po sjezdovce bylo plánováno jako dopolední zábava a ty dvě hodiny, které na to byly vyčleněny, utekly jako voda. Před odchodem na oběd proběhlo hromadné focení účastníků srazu a jejich aut. Těch se tentokrát sjelo 42. Nechybělo mezi nimi ani unikátní kupé SVX. Nikoho asi nepřekvapí, že si ho všichni s neskrývaným obdivem prohlíželi a žasli, jak nádherně provedený vůz to je.

Na čas po obědě byla naplánována hromadná vyjížďka účastníků srazu, pod vedením majitele Severky. Ten naplánoval vyjížďku po okolních kopcích, cestách a lukách a dle jeho slov měla být průjezdná v pohodě pro všechny naše vozy. Ve 14:30 jsme tedy vyrazili na vyjížďku. Tak jako vždy při takových jízdách, bylo spojení mezi účastníky udržováno pomocí PMR radiostanic. Přece jen 40 aut už je slušný štrůdl. Ze začátku jsme se pohybovali po úzkých klikatých silničkách. Po pár kilometrech jsme vyjeli do luk a stráni a cesty se pomalu začaly stávat obtížnějšími. Majitelé Forrestrů a Outbacků byli v pohodě a velmi si to užívali, ale majitelům několika nízkých WRX a především pak kupé SVX pomaloučku začínal tuhnout úsměv na tvářích. Když jsme dojeli k prvnímu malému potůčku, majiteli SVX ztuhl úsměv zcela. Že bude se svým mazlíkem někdy „brodit“, ho opravdu nikdy nenapadlo. A nakonec ho to potkalo ještě několikrát. Jen upřesním, aby nedošlo k mýlce, že hloubka potůčku byla opravdu minimální, ale prostě to, co řidičům vyšších modelů Subaru přijde jako v pohodě překonatelná překážka, řidič tak nízkého vozu s dlouhými převisy, jako je SVX, vnímá jako past téměř nepřekonatelnou.

Nakonec to všechno dobře dopadlo, některé nerovnosti byly překonány za asistence mnoha kontrolujících a navigujících kolegů, kteří dávali pozor, aby se nic nepoškodilo, případně lehce upravili nerovnosti lopatou.

V tu chvíli byla trasa vyjížďky zhruba ve své polovině, ale na chvíli se vrátila na silnici. Zde bylo rozhodnuto, že nízké vozy se oddělí

a vrátí k chatě a zbytek bude pokračovat, tentokrát již bez nervů dál. Druhou část vyjížďky už si užili všichni v klidu a pohodě.

Závěr vyjížďky byl opravdu nádherný, po strmých loukách s nádherným výhledem do krajiny, celá kolona dorazila na kraj lesa, který lemují sjezdovku pod Severkou. Tímto lesem vede nahoru k Severce opravdu krásná offroadová cesta plná kořenů a výmolů. Tenhle výjezd byl stylovým zakončením vyjížďky.



Byla to velká zábava a vysmáté obličejy za volanty to jen potvrzovaly

Ta se nakonec protáhla na zhruba tři hodiny, takže čas večere se přiblížil velice záhy. K večeri jsme kromě několika teplých jídel mohli využít i nabídky specialit z grilu, což bylo příjemné zpestření.

Pak už následovala na sobotním srazovém večeru tradiční zábava, tedy tombola. Po ní jsme se zájmem sledovali promítání filmu z loňské Forestřtí expedice do Rumunska.

Nedělní slunečné ráno bylo už pouze ve znamení balení, loučení a odjíždění, ostatně tak, jako vždycky. Na Severce nám bylo opravdu dobře. Díky skvělému zázemí pro děti si víkend užili i ti nejmenší. A protože míst, kde je nám dobře, je třeba si vážit, tak se za rok na Severce těšíme na shledanou. Možná i s vámi!



„A jak jsem
asi měla vědět,
že je to
jednosměrka?“

› Pro život jaký je



Kooperativa

VIENNA INSURANCE GROUP

☎ 841 105 105
www.koop.cz

Miluju své Subaru

BRZ a garage punk!

To je můj koncert pro 4 kola.

Braňo K., obchodník



Můj ideální recept na **radost za volantem** je stejný od chvíle, kdy jsem se naučil řídit. Motor vpředu a pohon zadní nápravy. A Subaru BRZ má další lahůdkové ingredience: unikátní motor **Boxer** o výkonu 147 kW (200 k), **nízko položené těžiště**, zrychlení z 0 na 100 km/h jen za 7,6 s a hlavně nízkou hmotnost - jen 1 220 kg. Žádný heavy metal, ale skvěle znějící garage punk!

Radostná cena **od 709 000 Kč**

subaru.cz | koncertpro4kola.cz



SUBARU

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba paliva 6,9 l/100 km, emise CO₂ 159 g/km.