

SUBARU *magazín*

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 025 – JARO/LÉTO 2015



Vlajková loď Subaru: Outback 5. generace



Forester – diesel s automatem!



Levorg zamíří i do Evropy!

Rozjed'te atraktivní cenovou jízdu s novým Subaru Outback.



Splátky bez navýšení od 10 %.

Dopřejte si ideální vůz na pohodlné cestování na silnici i v terénu. Překvapí vás nejen novým, hravým designem, prostorným interiérem a pohodlím pro celou rodinu, ale hlavně možností pořídit si tento model již s 10% akontací a atraktivním 0% navýšením splátek.

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

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
UniCredit
Leasing

Reprezentativní příklad pro Subaru Outback 2,5i Lineartronic při ceně vozu 939 000 Kč: výše úvěru 610 350 Kč při 35% akontaci (328 650 Kč), úroková sazba: 0,00 % p. a., RPSN: 12,5 % p. a. (včetně havarijní pojistky), délka úvěru: 48 měsíců; 48 splátek, měsíční splátka úvěru: 12 716 Kč, měsíční splátka pojištění u pojišťovny Česká pojišťovna: havarijní: 3 067 Kč, povinné ručení: 516 Kč, poplatek za poskytnutí úvěru: 9 390 Kč, celková částka splatná spotřebitelem (jistina, úroky, havarijní pojištění, poplatek): 791 742 Kč, povinnost uzavřít havarijní pojištění.



Milý čtenáři, fanoušku Subaru,

na obálce minulého čísla Subaru magazínu jsme avizovali revoluční novinku, kterou jsou vybaveny vozy nové generace modelu Outback – inženýry Subaru čtvrt století vyvíjený systém preventivní bezpečnosti EyeSight. Právě jsme nového Outbacka uvedli do prodeje i u nás. Jeho majitelé budou tedy moci v praxi ověřit, čím systém, který pracuje jako lidské oči, protože jeho dva separátní senzory snímají obraz a ten pak slučují v jeden, dokáže řidiči pomoci. To, že EyeSight asistuje řidiči při předcházení kritických situací, snižuje rizika vyplývající z občasného rozptýlení pozornosti a únavy a zajišťuje celkově bezpečnější a pohodlnější řízení už důkladně prověřili řidiči v Japonsku, kde byl uveden na trh v roce 2008 a dnes tu Subaru prodává 80 % vozů, vybavených systémem EyeSight. 50 % majitelů tvrdí, že EyeSight v jejich voze zabraňuje minimálně jedné nehodě a 90 % majitelů ho doporučuje. V Austrálii byl systém představen v roce 2011, v USA o rok později a od letoška je i v Evropě Eyesight standardní výbavou u modelů OUTBACK s převodovkou Lineartronic. Všechny novinky, které Outback 5. generace přináší, v Editoriale nemohu vypočítávat. Detailně vás s nimi seznámí velký test uvnitř čísla. Já tu jen zdůrazním, že Outback má na to, aby se stal vlajkovou lodí značky a symbolem naplňování její mise: Přinášet řidičům radost z bezpečného řízení. Obálka dnešního čísla prozrazuje, že současně s novým Outbackem nabízíme příznivcům šestihvězdičkových vozů ještě jednu novinku. Oblíbený model Forester lze teď mít s kombinací diesellového boxeru a převodovky Lineartronic, pro modelový rok 2015 s vylepšenou výbavou, zdokonalenými funkcemi a v celkově vyšší kvalitě. Nu a třetí fotografie na obálce je příslibem pro nejbližší budoucnost – už na podzim začneme i v ČR prodávat zcela nový vůz, který vzbudil tolik zájmu na letošním autosalonu v Ženevě, model Levorg. Naše značka se v Ženevě pochlubila i oslnivými čísly: oslavila dosažení mety 15 miliónů vyrobených plochých motorů Subaru boxer i fakt, že v roce 2014 dosáhla rekordní produkce vozů, téměř 900 tisíc.

V prodeji vozů Subaru dominuje Severní Amerika. Sečteme-li prodeje v USA a v Kanadě, dostaneme desetkrát větší číslo, než je počet registrací nových vozů Subaru v celé Evropě. V tomhle kontextu je třeba posuzovat i údaje o prodeji v ČR. Naším loňským cílem bylo prodat 850 vozů, prodali jsme o deset více. Nárůst reality oproti plánu bychom rádi udrželi i letos, kdy náš minimální úkol je 900 vozů, ale věříme, že jich dokážeme prodat o padesát víc. Takový ambiciózní plán mohou vyslovit také proto, že se stále potvrzuje nadšení, vstřícnost a precizní práce našich autorizovaných partnerů a to nejen v oblasti prodeje, ale i poprodejní péče. V analýze příčin úspěchu Subaru v USA, kterou si můžete přečíst o pár stránek dále, se hovoří o nejvyšší loajalitě zákazníků ke značce – a tou se vyznačuje i rodina Subaru v ČR. Svědčí o ní čilý ruch a emotivní výpovědi fanoušků na našem Facebooku i rozhovory s dvěma významnými „subaristy“, prof. MUDr. Zdenkou Ulčovou-Gallovou, DrSc., i diplomatem a vysokoškolským pedagogem Tomášem Pojarem, stejně jako reportáž z výpravy šesti Forestrů

s českými nadšenci za volantem do krásné, ale drsné přírody Albánie a Černé hory.

V čísle připomínáme i významné sportovní úspěchy posádek Subaru: odhodlání, s nímž se Jiří Strejc a Míla Janáček vydali ve veteránu Subaru Leone na trať Tuareg rallye v Maroku i start prvního vozu Subaru na slavné rallye La Carrera Panamericana v Mexiku, na níž posádka Vojtěch Štajf–Vladimír Zelinka dovedla svého jedenačtyřicetiletého Leona Coupé hned při premiéře k vítězství ve třídě Historica A+. Ohlas, který příkladné sportovní vystoupení celého českého týmu v Mexiku vyvolalo, byl oceněn **v rámci ankety Zlatý volant udělením trofeje Motoristický čin roku**. S upřímnou radostí, ale obezřetně, abych to nezakřikl, tleskám výkonu posádky Štajf–Rajnoha na tratích letošního evropského šampionátu v rallye, kdy po třech odjetých závodech (Rakousko, Lotyšsko, Irsko) figurují se svou Imprezou v čele kategorie produkčních vozů.



A všem, kteří si v našem magazínu rádi počtou o charakteristických fenoménech japonského životního stylu, doporučuji tentokrát rubriku Země původu dvojnásob. Je totiž věnována japonské kuchyni, a pro tu mám i já sám velkou slabost. Vedení koncernu Fuji Heavy Industries zformulovalo pro svou automobilku Subaru šest iniciativ k posílení značky, vizi „Prominence 2020“.

- závazek zachovat základní přednosti SUBARU, výkon a jízdní vlastnosti
- stát se značkou číslo 1 v celkové bezpečnosti „Bezpečnost pro všechny“
- zdůraznit nový Subaru osobitý design vytvořený s konceptem „Dynamika & Solidnost“
- být ve špičce jak ve spalovacích motorech, tak v elektrifikaci vozidel s ohledem na ekologicky přívětivé technologie
- být důvěryhodnou značkou, která naplňuje očekávání zákazníků, jak v kvalitě, tak v poprodejní péči
- a budovat silné pouto se zákazníky pomocí takové komunikace, která bude dále vylepšovat a naplňovat myšlenku „Radost a klid v duši“.

A právě „Radost a klid v duši!“ vám za volanty vozů Subaru do nadcházejícího jara a léta srdečně přeje

Váš Petr Neuman
ředitel Subaru ČR

10

Cesta k dokonalosti

Outback páté generace nepřináší na náš trh jen originální, techniky Subaru vyvinutý systém EyeSight, ale spoustu dalších technologických inovací i prvků komfortu



20

Subaru na Tuareg rallye, Subaru na La Carreře

Dva veteráni úspěšní ve světě



22

Jezdí v Subaru

40

Subaru man

Profesorka MUDr. Zdenka Ulčová-Gallová ani někdejší velvyslanec ČR v Izraeli Tomáš Pojar nedají na svá Subaru dopustit

8

Ženeva Levorg

Na stánku Subaru v Ženevě dominoval model Levorg



5

Subaru jsou zážitky

Téměř bez pomoci placené reklamy je facebooková stránka českého Subaru jedna z nejúspěšnějších u nás

32

Reportáž

Šest Forestrů v drsné přírodě Černé Hory a Albánie

16

Subaru sport

Úspěchy šestihvězdičkových vozů na domácích i zahraničních tratích

50

Země původu

Sushi je skvělé, ale japonská kuchyně nabízí také mnoho jiných lahůdek

28

Další sameťák

SUBARU FORESTER poprvé s kombinací boxeru diesel a převodovky Lineartronic



24

Fascinace

O sbírce muže, který má doma 135 Imprez

53

Subarufanclub

Kompasy klubistů velí: Na Sever(ku)!

www.facebook.com/subaru.cze



f Subaru jsou zážitky

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

A na Facebooku je to (snad) vidět. Skoro 7000 pořízených fotografií (z toho 2000 povedených), 20 tisíc najetých kilometrů a nespočet setkání s dalšími subaráky. To je statistika naší facebookové stránky za poslední rok. Už 12 měsíců náš vlastní malý tým zkušených řidičů a fotografů pravidelně vyráží za zajímavým obsahem. Všem fanouškům tak přinášíme unikátní pohled do zákulisí a názorně ukazujeme možnosti našich aut ve skutečném světě, za hranicemi reklamních plakátů.

Autentické zážitky, hledání limitů, opravdovost a touha po objevování. O tom všem je Subaru a tím se poslední rok řídíme i na našem facebookovém profilu. Každý měsíc si auta z naší novinářské flotily vyhradujeme na pár dnů jen pro sebe, abychom s nimi mohli vyrazit do terénu. Prohrnout závěje v Krkonoších či na Šumavě, zdolat lom a pískovnu, pokořit okruh v Mostě, Sosnové či Písku. Tak, aby mohl každý alespoň zprostředkovaně okusit zážitky, které si spojujeme se Subaru. Kolegové novináři snad odpustí.

Nás subaráků asi v Evropě nikdy nebude tolik jako příznivců některých větších značek. O to silnější je to ale komunita a na silnicích je to vidět. A nejde jen o to, že se stále umíme pozdravit. Desítky lidí jsme v rámci našich cest za zážitky povozili, často bokem napřed, setkali se se stovkami fanoušků a členů fanklubů, popovídali si s nespočtem majitelů Subaru. Mnozí z nich nás přijeli podpořit na akcích, nebo se s námi alespoň podělili o fotky s vlastními čtyřkolovými zážitky.

Téměř bez pomoci placené reklamy je díky tomu facebooková stránka českého Subaru jedna z nejúspěšnějších u nás, některé měsíce dokonce ta nejúspěšnější vůbec – alespoň pokud jde o míru zapojení fanoušků. Mockerát děkujeme, že nám fandíte, a pokud ještě nejste našimi fanoušky, přidejte se na adrese www.facebook.com/SUBARU.CZE. Zaručeně pak nebudete pochybovat o tom, že jste si vybrali správnou značku. ■

Naše účty za myčku raději nechtějte vidět



Světlá výška 22 mm, nájezdový úhel 25°. Co to ale znamená v praxi?



Téměř bez pomoci placené reklamy je facebooková stránka českého Subaru jedna z nejúspěšnějších u nás

„Ale to je Subaru, kámo.“

TEXT: OTA ŠTAJF (S POUŽITÍM ČLÁNKU „JE SUBARU NEJLEPŠÍ AUTO, KTERÉ LZE ZA PENÍZE KOUPIŤ“ Z MAGAZÍNU FORTUNE, PROSINEC 2012), FOTO: ARCHIV



„Krokodýl Dundee“ byl naposledy středem zájmu médií, když se na konci roku 2014 po 23 letech manželství rozvedl se svou druhou ženou, herečkou partnerkou z „Krokodýla“, Lindou Kozlowski

Zamyslíme-li se nad tím, jak se značka Subaru prosadila v USA, na svém dnes nejvýznamnějším trhu, nutno říct, že to nebyl žádný úspěch typu mávnutí kouzelným proutkem. Subaru Amerika začalo dovážet vozy z japonské Fuji Heavy Industries už před 46 lety.

V roce 1968 firmu Subaru of America (SOA) založili dva podnikatelé, Malcolm Bricklin a Harvey Lamm, kteří uzavřeli smlouvu s Fuji Heavy jako importéři pro USA. První auto, které se pokoušeli uvést na americký trh, byl model 360, minivůz s motorem 25 koní, který potřeboval 37 sekund pro zrychlení z nuly na 50 mil za hodinu; novináři ho označili za nejnebezpečnější auto v Americe. V prvním roce činnosti se jim podařilo prodat 332 vozů. Navzdory pochmurným začátkům se Subaru na trhu drželo jako odvážný horolezec v malém výklenku strmé stěny El Capitan. Po úspěšném nástupu systému AWD v roce 1972 a stálém vylepšování plochého motoru boxer dokázali američtí dovozci chytrě využít těchto předností v marketingu a reklamě,

často nekonvenčními postupy. Reklamy Subaru, na kterých spolupracoval lyžařský tým reprezentantů USA v roce 1976, dokázal strhnout na značku (i její produkty) potřebnou pozornost.

Jen se začalo trochu dařit, přišly v druhé polovině osmdesátých let problémy, které završil strmý růst kurzu jenu na konci této dekády. Prodeje, které dosáhly v roce 1986 počtu 183 242 vozů, padaly až na 100 407 aut v roce 1995. Nikdo by se byl nedivil, kdyby značka Subaru opustila americký trh.

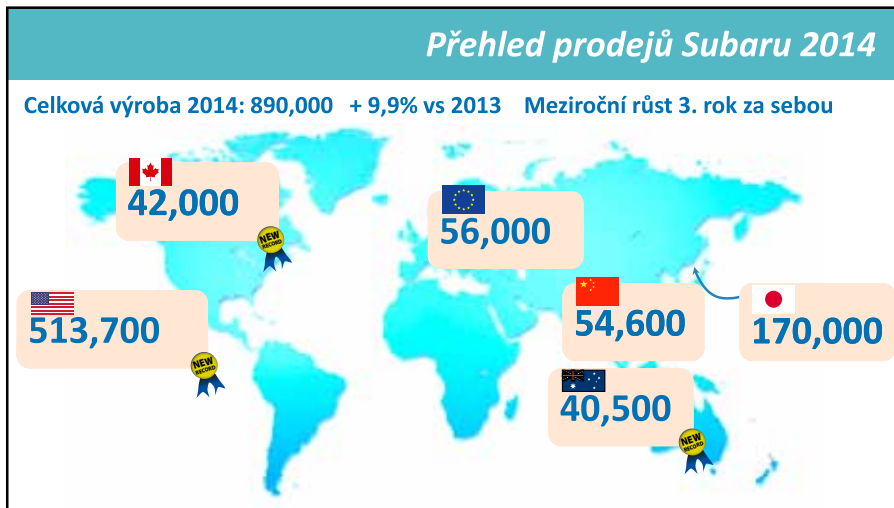
Jak to, že zůstala a prodej v posledním roce dosáhl 513 700 vozů, což je víc než polovina celé roční produkce Subaru, největší v dosavadní historii (890 000 aut)?

Subaru bylo léta pokládáno za v podstatě regionální značku – silnou na severovýchodě a severozápadě Unie, ale neznámou ve zbytku země.

Mínění odborníků i potenciálních zákazníků se začalo obracet, když nezávislé testy automobilové kvality a zejména všech prvků bezpečnosti pravidelně přisuzovaly Subaru lepší hodnocení, než většině produktů jiných výrobců. Podobně skvěle si Subaru tradičně vede i ve spotřebitelských anketách i v hodnocení zůstatkové hodnoty a ceny ojetých aut. A po náročných crash testech, podle metodiky IHS (Institutu pro bezpečnost silničního provozu), v nichž Subaru už tradičně získává nejvyšší hodnocení pro všechny své v USA prodávané modely, bylo o obratu rozhodnuto.

Přitažlivost Subaru znásobily v nedávných letech dva zcela odlišné modely. Kompaktní Subaru Impreza v provedení sedan a hatchback se základní cenou pod 18 000 dolarů oslovila mladé rodiny mimo jiné snížením spotřeby pohonných hmot, aktualizova-

Bezpečnost svých modelů podrobuje Subaru nejnáročnějším testům. Zde výmluvně výsledky z poslední japonské prověrky v JNCAP



Subaru LEVORG/WRX

Test vehicle LEVORG
Grade 1.6GT EyeSight
Engine (Options) 1,599cc

AEBS (Standard/Option) Detector Test Speed 10 ~ 60km/h
ASV+ Point 32.0/32.0

LDWS (Standard/Option) Detector Test Speed 60km/h ~
ASV+ Point 40.0/40.0

Point 8,0/8,0

Subaru IMPREZA

Test vehicle IMPREZA
Grade XV HYBRID 2.0i-L EyeSight
Engine (Options) 1,995cc

AEBS (Standard/Option) Detector Test Speed 10 ~ 60km/h
ASV+ Point 31.3/32.0

LDWS (Standard/Option) Detector Test Speed 60km/h ~
ASV+ Point 39.3/40.0

Point 8,0/8,0

Subaru FORESTER

Test vehicle FORESTER
Grade 2.0i-L EyeSight
Engine (Options) 1,995cc

AEBS (Standard/Option) Detector Test Speed 10 ~ 60km/h
ASV+ Point 31.9/32.0

LDWS (Standard/Option) Detector Test Speed 60km/h ~
ASV+ Point 39.9/40.0

Point 8,0/8,0

Od začátku importu dodnes se v USA prodalo víc než 7 500 000 vozů Subaru

ným stylingem a prostornějším interiérem. Prodej modelu se z roku na rok zdvojnásobil. Na opačném konci spektra nabídky je další žhavé žihadlo značky, Subaru BRZ. Moderní pojetí klasického sportovního vozu, dva plus dva kupé, na jaké dobře slyší muži, kteří chtějí zažít za volantem radost i vzrušení. Cena, začínající na 25 000 dolarů, vyvolala nečekaně vysokou poptávku. A to přitom patří Subaru mezi značky, které na propagaci modelu vynaloží na americkém trhu v poměru k počtu prodaných vozů druhou nejmenší sumu peněz, lepší poměr tu vykazuje jen Porsche.

Růstu značky v USA se postavily do cesty i dvě přírodní pohromy: zemětřesení a cunami v březnu 2011 uzavřely stovky továren v Japonsku a na čtyři týdny přerušily tok součástek americkému závodu Subaru v Lafayette, Ind. Prodejci nebyli zásobováni vozy

tak, jak potřebovali, ale nesnáze nakonec překonali. V mimořádně „bohaté“ hurikánové sezóně postihl desátý úder v řadě, hurikán Sandy, srdce zákaznické základny Subaru v USA. I z této rány se americký dovozce otřepal a na konci roku 2012 se s Fuji Heavy Industries dohodl na krocích, které měly do roku 2016 pozvednout úroveň prodeje na 350 000 jednotek ročně. Jak se to povedlo jste si už přečetli výše. Řadu podstatných důvodů toho superúspěchu také. Na závěr zbývá uvést ještě jeden, „last, but not least“.

Subaru je ve srovnání s koncernovými giganty vlastně malou automobilkou. S pouze omezenými zdroji ve srovnání s konkurencí musela tedy značka Subaru učinit mimořádně inteligentní kroky ve všech oblastech, od vývoje a aplikace technologických inovací až po originální marketing a reklamu, které ji odlišují od konkurence. Příklad za všechny – tvářil Outbacku byl v USA Paul Hogan, krokodýl Dundee.

Jeden z otců zakladatelů, Malcolm Bricklin, se později osamostatnil a založil si firmu, která navrhuje a produkuje originální vizionářské vozy



Subaru o svých zákaznících ví víc než jiné automobilky. A vybuodovalo nejlubší oddanost značce v automobilovém průmyslu. Pýchu majitelů „šestihvězdičkových“ vozů na jejich tradiční kvalitu a kultovní přednosti dobře zná, takže v propagaci užívá jako jeden ze stěžejních sloganů ten, který jsme vetkli do titulku tohoto článku. ■

Multimilionáři volí Forester XT



Představte si, že jste právě vyhráli 90 milionů dolarů v loterii. Jaké sny byste si splnili, jaké nákupy plánovali. A hlavně, jaké vysněné auto byste si šli rovnou koupit?

Většinu z nás se o takovém polibku štěstěny může jenom zdát, ale na konci roku takové překvapení zažil manželský pár Lisa a Everett Quamovi z Auburnu ve státě Washington na severu západního pobřeží USA. V Powerball jackpot nikdy nesázeli, ale na Den děkuvzdání si Lisa odskočila od vaření a společně s manželem, který si tam měl vyzved-

nout noviny, zaskočila do blízkého obchodu s potravinami. Potřebovala jen nějaké koření, ale když se na ni pokladník usmál a zeptal se, zda by si nechtěla koupit taky kupon Powerballu, dohodla se s manželem, a koupili dva. Doma je magnetem připevnili na ledničku a v podstatě na ně zapomněli.

Lisa Quam si na ně vzpomněla až v neděli pozdě večer. Poté, co je zkontrolovala a zjistila, že trefili všech šest vylosovaných čísel, vybuchla nadšením. „Zařvala jsem na svou rodinu: Vstávat! a všichni si mysleli, že jsem blázen a kvůli něčemu asi našťavaná. Dcera se otráveně zeptala: „Je to nezbytný?“ a já jsem vítězoslavně řekla, Ano, je!“

Národní institut pro finanční vzdělávání odhaduje, že až 70 procent Američanů, kteří neočekávaně zbohatnou, například právě výhrou v loterii, přijde o tyto peníze během několika let, a skončí na mizině. Ale pár z předměstí Seattlu, který spolu žije už 32 let, bude pravděpodobně patřit k těm 30 procentům lidí, kteří s překvapivou výhrou nakládají moudře. Šance na výhru v Powerball jackpotu je jedna ku 175 milionům. Hraje se ve 44 amerických státech a Quamovi jsou první vítězové Powerball jackpotu ze státu Washington.

Když jim vedení loterie výhru s blahopřáním oficiálně potvrdilo, rozeslali Lisa

a Everett kolegům z firmy Boeing, kde oba pracovali, mail na rozloučenou. Jak prozradila Lisa Quam na tiskové konferenci v Olympii, stálo v něm: „Přátelé, bylo nám velkou ctí a potěšením s vámi pracovat. Ale až si přečtete aktuální zprávy, pochopíte, proč se loučíme.“

Pár se nechystá nakupovat diamanty, kožichy a zámecká sídla. Podle mluvčí Washingtonské státní loterie Jennifer Carroll, se Lisa a Everett Quamovi zatím nerozhodli, zda budou chtít výhru vyplácet s daňovým zvýhodněním v 30 ročních splátkách, nebo jednorázovou paušální částkou, která by po zdanění činila 56,8 milionů dolarů. Ale těší se, že jakmile jim tak či tak přistanou na účtu ty veliké sumy, budou moci bez problémů splácet studentské půjčky celé rodiny, opraví si dům a jednomu z dětí asi pomůžou s pořízením nového.

A co dopřejí sami sobě? Budou prostě hodně cestovat a pořídí si na to auto svých snů. „Tipuju správně, že to bude Lamborghini, Lexus nebo Rolls Royce?“ zeptal se jeden z přítomných novinářů. Ale Everett mu odpověděl: Ne, bude to nový Subaru Forester XT s přeplňovaným motorem. Vůz naprosto ideální pro naše cesty tady na severozápadě i všude, kam se chystáme vypravit.“ ■



Bratři Jošidové předvedli na stánku Subaru vystoupení, které strhlo pozornost všech návštěvníků výstaviště

PLACHTU VZHŮRU!

Již 85. ročník nejprestižnější světové přehlídky nových automobilů se v první polovině března uskutečnil na výstavišti Palexpo v metropoli francouzsky hovořící části Švýcarska, noblesní Ženevě. Samozřejmě jsme nemohli na Autosalonu, který veřejnosti ukázal více než 160 světových a evropských premiér, v žádném případě chybět, a byli jsme tak u evropské premiéry novinky Subaru pro druhou polovinu letošního roku.

TEXT A FOTO: VOJTĚCH ŠTAJE, ŽENEVA

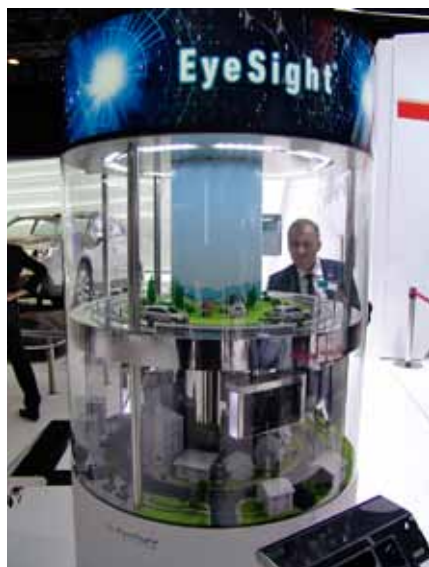
Poprvé jsme navštívili stánek den před jeho otevřením pro novináře, kdy většina modelů byla ještě pod černými plachtami. Mohli jsme si alespoň důkladně a nerušeně prohlédnout závodní verzi modelu WRX STI. Mnoho fanoušků by si mohlo myslet, že zde Subaru představilo novou zbraň pro rallye, ale to by byli vedle. I když novinka modelové řady GVB získala homologaci i pro automobilové soutěže, v Ženevě jsme viděli nový model v úpravě pro vytrvalostní okruhový závod 24 hodin na Nürburgringu. Nejen závodní oddělení divize STI totiž každý nový sportovní model testuje na zdejší slavné „Severní smyčce“, velkou výzvou pro výrobce je tak i zdejší slavný závod a tohle Subaru bude letos opět bojovat o vítězství ve své třídě.

O prvním novinářském dnu, tedy dva dny před otevřením pro veřejnost, bývá na pořadu dne uvádění novinek a tiskové konference. Ty nejprestižnější se konají hned v dopoledních hodinách a ani ta na stánku Subaru nebyla výjimkou. Na podium již ve čtvrt na deset vystoupili pánové Nobuhiko Murakami, senior vice-president koncernu Fuji Heavy Industries a Roland Hüsser, ředitel švýcarského zastoupení Subaru. Pozice pana Hüssera jako evropského hostitele pana Murakamiho by nemohla být lepší, vždyť právě švýcarský trh je více než 40 let pro značku Subaru v Evropě klíčový a zároveň nejvýznamnější i objemem prodeje.

V krátkém úvodu zaznělo, že rok 2014 byl pro značku Subaru celosvětově nejúspěšnějším v historii, když celkový objem prodeje atakoval hranici 900 tisíc automobilů. Pak se pánové chvíli věnovali vymoženostem a tech-

nické stránce nového systému EyeSight druhé generace, který byl dominantou pravé části expozice. Po několika minutách ale konečně dospěla tisková konference k vytouženému cíli. Na stánku Subaru se totiž neodhaluje nový model každý rok. Po dynamickém vystoupení japonských kytaristů bratří Jošidů odkryly připravené hostesky dlouho očekávaný model Levorg. Tohle auto, které kombinuje užitek a praktičnost s nebývalou sportovností, výkonem, ovladatelností a radostí z jízdy, bylo původně určeno jen pro japonský trh. Nakonec ale inženýři Subaru pochopili, že právě takový automobil s pohonem všech kol a kombinací moderního přeplňovaného zážehového motoru 1.6 s bezstupňovou převodkou Lineartronic by mohl mít na starém kontinentě úspěch. Vždyť svým způsobem navazuje na tradici kdysi oblíbené Imprezy WRX kombi. Subaru se i nadále chce profilovat jako výrobce automobilů, které je radost řídit a právě pro zvýraznění sportovního ducha takových modelů zachovává u přeplňovaných verzí nasávací otvor v kapotě. Spolu s novým modelem Outback je pak Levorg nejmodernějším vozem značky Subaru i co se týče technologií a bezpečnosti. Zmíněný EyeSight druhé generace je samozřejmostí, stejně jako aktivní tempomat a kolizní nouzové brzdění z rychlosti až 50 km/h, což je zatím světový rekord mezi výrobci aut. Skvělý je ale apetit moderního motoru, výrobce deklaruje akční rádius až 1000 km.

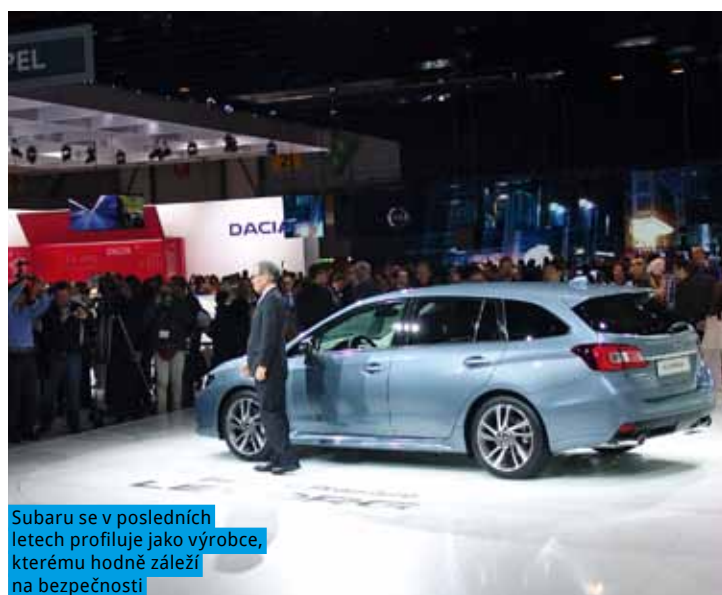
Na stánku Subaru samozřejmě nechyběly ani všechny ostatní modely značky, včetně jen na vybraných evropských trzích nabízené Imprezy.



Ve vývoji nových prvků si Subaru jde vlastní cestou, jak dokládá systém EyeSight



Závodní okruhový speciál WRX STI byl ve stále péči leštícího personálu



Subaru se v posledních letech profiluje jako výrobce, kterému hodně záleží na bezpečnosti

Nový Levorg přijde na náš trh letos na podzim



Viceprezident mateřského koncernu FHI Nobuhiko Murakami s hrdostí oznámil dosažení hranice 15 milionů vyrobených motorů typu boxer

Levorg kombinuje užitkovost a praktičnost s nebývalou sportovností, ovladatelností a radostí z jízdy



Cesta k dokonalosti

Recept na Subaru Outback je zdánlivě prostý: vezme se Subaru Legacy kombi, zvětší se mu o několik centimetrů světlá výška a přidá se několik plastů. Jak prosté. Jenže ze zkušenosti přece víme, že geniální myšlenky bývají často velmi jednoduché... Nový Outback ale vznikl jako samostatný model. A protože Legacy kombi dnes již neexistuje, lze říci, že tato původně odvozená verze plně převzala otěže.

TEXT: JIŘÍ KRÁL, FOTO: MARTIN SZNAPKA

ZÁKLADNÍ FAKTA K NOVÉMU OUTBACKU

- Důsledně předělané motory Boxer 2.5i (129 kW) a 2.0D (110 kW)
- Bezestupňová převodovka Lineartronic (2.0D na přání také s šestistupňovým manuálním řazením)
- Symetrický pohon všech kol AWD, světlá výška 200 mm
- Bezpečnostní a komfortní systém EyeSight (standard u verzí Lineartronic)
- Zvětšený vnitřní prostor
- Účinnější aerodynamika a izolace hluku i vibrací
- Tuhost karoserie zvýšená o 67%
- Nově naladěný podvozek
- Terénní režim X-Mode
- 5 hvězd v nárazových testech Euro NCAP, nejvyšší ohodnocení v amerických testech IIHS i japonských JNCAP
- Elektricky ovládaná zadní výklopná stěna
- Nové audiosystémy a navigace Subaru StartLink
- 8 barev karoserie, 3 interiéry, 3 výbavy

Pro Subaru byla stavba modelu Outback přirozenou cestou. Vždyť vlastně už první Leone kombi z roku 1972, které mohlo mít jako první velkosériově vyráběný osobní vůz na světě pohon všech kol, se představovalo jako univerzální vůz připravený nabídnout jízdu i mimo zpevněné silnice. S určitou nadsázkou se tedy kořeny Outbacku datují až k tomuto roku, který i mnoha větším automobilkám ukázal v daném segmentu cestu. Až o deset let později se začal pohon všech kol prvními krůčky dostávat i do osobních vozů jiných značek.

Subaru v devadesátých letech vyhodnotilo potenciální zájem o automobily s možností jízdy v terénu a s vyšší polohou sedadel. Nej-

jednodušší cesta v podobě zvýšení karoserie standardního kombi Subaru Legacy se následně ukázala jako ideální. Nabídku japonské značky sice dva roky nato ještě doplnil typ Forester, ale ten byl prapůvodně navržen jako kompaktnější poloterénní vůz. Ke své současné podobě urazil dlouhou cestu. Outback ale zůstal věrný svému původnímu konceptu, který si již oblíbilo téměř pět milionů zákazníků po celém světě. Úspěch Outbacku je tak velký, že v nejnovější, v pořadí již páté generaci, dokonce nahradil původní výchozí Legacy kombi – v současnosti je z velkých modelů na trzích mimo Evropu pouze Legacy s karoserií sedan a s ním technicky spřízněný, avšak marketingově oddělený Outback.





Interiér je nyní mnohem luxusnější. Sedí se příjemně vysoko a atmosféra je velmi uvolněná



Audiosystém Harman/Kardon s 12 reproduktory má na pravém boku zavazadlového prostoru subwoofer



Vlevo pod volantem je ovládací centrum asistenčních systémů a elektrického víka zavazadlového prostoru

OUTBACK NELZE ZKOPÍROVAT

I když po první generaci modelu Legacy Outback přispěchalo několik dalších výrobců s podobně pojatými vozy, jejich produkty takové obliby nedosáhly. A přestože jsou stále ve výrobě, jejich prodejní počty doslova převálcovala vlna nových modelů SUV. To se Outbacku nestalo možná i proto, že Subaru si prostě a jednoduše mohlo podobný typ automobilu dovolit postavit, aniž by příliš zhoršilo jeho jízdní vlastnosti: stačilo posunout o několik centimetrů výše jeho těžiště. Koncepte Subaru s nízkými plochými motory typu Boxer a symetricky uspořádaným pohonem všech kol má totiž v oblasti jízdních vlastností obrovské rezervy. Blízko země posazené těžiště a optimální rozložení hmotnosti mezi nápravami – tyto vlastnosti nejsou mantrou pouze u závodních automobilů, ale spolehlivě a přirozeně fungují v obecné rovině. Subaru je proto ctí u všech svých modelů bez výjimky.

A platí to také pro novou generaci modelu Outback, který jízdně zaujme na každém typu povrchu. Na suchu a hladké silnici poskytuje naprosto pohodový zážitek, jakmile přijde zatáčka, na pohyb volantu reaguje jednoznačně, přímo, ale přitom se zvláštní suverenitou a nadhledem. Vlastně ani nezáleží na tom, jak rychle jedete, když nepřekročíte Rubikon daný adhezí předních pneumatik, Outback nijak neprotestuje a ochotně reaguje. Ve srov-

nání s předchozí generací je jasně cítit, že je v zatáčkách „placatější“, méně se naklání a celkově je přímější. Přitom ale není nijak tvrdý nebo nepoddajný, ba právě naopak. Je to opravdu zvláštní kombinace vlastností, která vás prostě dostane.

Dobrou zprávou je, že vlastně podobného projevu se vám dostane i při cestování po rozbitých cestách. Outback maskuje hrboly, díry a vlny s nebyvalou jistotou a mnohem větší jemností, než dřív. Spojení tužší karoserie s pevnějším uložením náprav, přepracovaná kinematika a uložení jednotlivých prvků podvozku vytvořilo celek, který působí, jako by snad nový Outback nebyl o jednu, ale spíše o dvě generace novým vozem. Komfort, schopnost izolace podvozku a přitom stále zachovaná sdílňost řízení a ochota k zatáčení opravdu zaujmou, a vlastně i pobaví. Když máte štěstí a vaše cesta vede po šotolině nebo třeba po sněhu, zjistíte, že když chcete, tak si můžete po vypnutí stabilizačního systému s autem nádherně hrát. Pohon všech kol je ve spojení s převodovkami Lineartronic aktivní a posílá hnací sílu k oběma nápravám trvale. Současně umožňuje měnit její rozdělení mezi přední a zadní kola tak, aby se využil veškerý trakční potenciál. Když ale vypnete VDC, je jasně cítit, že na kluzkém povrchu je Outback nastavený tak, aby si řidič jízdu maximálně užil. Inu, geny se nezapřou. Ve standardním nastavení stabilizačního systému je přínosem jeho nová funkce aktivního vektorového řízení dynamiky (ATV), kterou Outback přebírá z modelu WRX STI. Pomocí cíleného jemného přibrzdění vnitřního předního kola pomáhá se zatáčením a zvyšuje pocit přesnosti reakcí na pohyby volantu. V praxi se projevuje zcela přirozeně a řidič si samotné zásahy nijak zvlášť neuvědomí, pouze přirozeně pocítí nevtíravou ochotu k zatáčení.

Pro náročné terénní podmínky je připravený režim X-Mode, který upraví reakce hnacího ústrojí a stabilizačního systému pro pohyb v obtížnějších podmínkách. Reakce motoru jsou jemnější a citlivěji lze modulovat sílu motoru, putující ke kolům. Tím lze přesněji reagovat na vlastnosti povrchu pod koly.

SENZAČNÍ KOMFORT

I přesto, že je nový Outback schopen v zatáčkách a na špatných silnicích deklasovat běžné „nízké“ automobily, jeho silnou stránkou je také pohodová jízda po dálnici. Jednoduše se rozjedete na limit daný předpisy, stisknete tlačítko adaptivního tempomatu a o nic se nestaráte. Vyztužená karoserie, účinnější izolace hluku i vibrací a pečlivě nastavené řízení – to

jsou důvody toho, že Outback při jízdě po dálnicích nebo i rychlostních silnicích jede naprosto suverénně. Špičková směrová stabilita a hlavně absence jakýchkoliv vibrací podvozku, to jsou hlavní vjemy, které si za volantem i na ostatních sedadlech ve voze jasně uvědomíte. Kdyby se měl projev Outbacku na dálnicích popsat, vhodně by pro ilustraci posloužil například vlak. Jsou situace, kdy v Outbacku sedíte, auto se jen jemně pohupuje a vy při sledování ubíhajícího okolí máte pocit, že je to součást nějakého představení, protože jinak si ani neuvědomíte, že jste v automobilu. Právě testujeme vznětovou verzi s motorem 2.0D o výkonu 110 kW, ale můžeme prozradit, že kultura projevu zážehového motoru, který již z podstaty svého pracovního principu má tišší a jemnější projev, je v této situaci ještě o stupínek lepší.

Když se aktivuje adaptivní tempomat, kamerový systém EyeSight, který neustále monitoruje prostor před vozem pomocí dvojice kamer umístěných po stranách vnitřního zpětného zrcátka, vypočítává vzdálenost a relativní rychlost od vozidel vpředu a podle nich upravuje rychlost jízdy. Když vám do jízdního pruhu přijede pomalejší vůz, EyeSight na něj zareaguje, podle potřeby zpomalí a vy se nemusíte o nic starat. Jakmile je jízdní pruh vpředu prázdný, Outback automaticky akceleruje na předvolenou rychlost.

Systém funguje opravdu skvěle a je znát, že si s jeho naladěním dali v Japonsku záležet. Jeho specialitou je, že dokáže rozpoznávat například i rozsvícení brzdových světel vozidla vpředu, tím může rychleji reagovat na jeho zpomalení a celá regulace rychlosti je plynulejší, než bývá obvyklé u těchto tempomatů, využívajících ke své činnosti radar. S EyeSight se můžete také „přetahovat“, nebo přesněji řečeno regulovat jeho činnost pomocí plynového pedálu. Když máte pocit, že zpomaluje příliš nebo vidíte, že automobil vpředu opouští váš jízdní pruh, můžete prostě sešlápnout plyn a Outback začne plynule zrychlovat. Jakmile se prostor před vozem skutečně uvolní, Outback plynule převezme vládu nad vozem. Skvělou funkcí adaptivního tempomatu EyeSight je také schopnost úplného zastavení. Když se následně automobil vpředu rozjede, Outback vás na to upozorní a vy pouhým stiskem plynového pedálu dáte pově k jeho následování. Až tuhle funkci vyzkoušíte, oblíbíte si ji. Najednou začnete adaptivní tempomat využívat nejen na dálnicích, ale také v mnohem rozmanitějších situacích. Jízda s ním je zcela nestresující a neunavuje.

Suverenitu Outbacku s převodovkou Lineartronic si uvědomíte také ve městě. Absence



SUBARU OUTBACK 2.0D LINEARTRONIC

Motor	plochý zážehový čtyřválcový turbodiesel Boxer, 1998 cm ³
Výkon	110 kW (150 k)/3600 min ⁻¹
Točivý moment	350 Nm/1600–2800 min ⁻¹
Zrychlení	0–100 km/h: 9,9 s
Nejvyšší rychlost	192 km/h
Kombinovaná spotřeba	6,1 l/100 km
Cena	2.5i Lineartronic ES od 939 000 Kč vč. DPH 2.0D Lineartronic ES od 1 019 000 Kč vč. DPH

pevně daných převodů zajistí, že z pohybu v hustém provozu a v městském prostředí se stává plynulý zážitek bez zbytečného škubání, řazení a vytáčení motoru. Bezestupňová převodovka má vždy připraven vhodný převod a zajistí, že vlastně zapomenete, že máte pod kapotou nějaký motor. Zkrátka přidáte plyn a Outback plynule akceleruje z klidu vlastně až do nejvyšší rychlosti. Vtipné je, že když začnete plynový pedál používat aktivněji a více jej budete tisknout k podlaze, řídicí elektronika začne řadit skokově, po předem nastavených převodových poměrech. Ve vyšších rychlostech se automobil díky tomu chová přirozeněji, než s běžnými převodovkami CVT, které drží motor vytočený na maximum a akceleraci zajišťují pouze plynulou změnou převodu.

NOVÝ TURBODIESEL

Subaru u nové generace zcela přepracovalo své motory. Základem celosvětové nabídky Outbacku je samozřejmě zážehový čtyřválec 2.5i, který je k dispozici výhradně s převodovkou Lineartronic. Ve srovnání s předchozí generací má přibližně 80 procent přepracovaných dílů. Výsledkem je mírně zvýšený výkon na 129 kW (175 k), ale především zlepšený průběh točivého momentu, ještě kultivovanější chod a nižší spotřeba paliva. Tento motor je současně výkonnější, ochotněji se vytáčí a je



Nahoře: Jedna z kamer systému EyeSight
Dole: Vedle voliče převodovky je tlačítko pro aktivaci terénního režimu X-Mode



1. generace (1995)



2. generace (1998)



3. generace (2003)



4. generace (2009)

20 LET UDÁVÁ TREND

Subaru Outback se vyrábí již 20 let. V roce 1995 stálo u zrodu segmentu zvýšených terénních vozů kombi, které byly mezi-
stupněm mezi osobními vozy a off-roady. V současnosti se charakter těchto vozů v zásadě nezměnil, musí však na trhu soupeřit s moderními tak zvanými crossovery. Ve většině případů to ale jsou automobily, které při jízdě na běžných silnicích omezuje vysoká karoserie a v terénu naopak malá světlá výška, která je jen o několik centimetrů větší, než u běžných hatchbacků či kombi. Subaru Outback se drží osvědčeného přístupu, který v průběhu pěti generací vypilovalo k dokonalosti.



Subaru nabízí pro chytré mobilní telefony aplikaci Starlink, která na displej přináší třeba aktuální předpověď počasí, zpravodajství nebo hudební služby



Zbrusu nový navigační systém Starlink se snadno ovládá, má jemnou grafiku a také skvěle vypadá

o 113 kg lehčí, než vznětová verze. Právě ta ale bude ve spojení s převodovkou Lineartronic nejvyhledávanějším provedením Outbacku na evropských trzích. Motor 2.0D v kombinovaném režimu vykazuje o 0,9 l/100km nižší spotřebu, což je spolu s větším točivým momentem jeho hlavní argument. Subaru uvádí, že u vznětového motoru přepracovalo přibližně 90 procent dílů. Nově řešený je například i blok motoru s tak zvanou otevřenou koncepcí, ale také turbodmychadlo, výfuk či vstříkací systém s o přibližně 10 procent zvýšeným pracovním tlakem. Zajímavostí vznětového motoru je plnění emisní normy Euro 6 bez nutnosti použití dalšího katalyzátoru, Subaru k tomu pouze zvětšilo systém zpětného vedení spalin.

Boxer Diesel je ve srovnání s jinými vznětovými motory příkladem kultury chodu a nízké hlučnosti. Jeho projev je ve spojení s převodovkou Lineartronic navržený hlavně na celkovou pohodu.

LUXUSNÍ ATMOSFÉRA

Interiér Outbacku byl vždy zaměřený hlavně na prostor a praktičnost. Na tom není potřeba nic měnit. Subaru ale přesto vnitřní prostor přepracovalo. Nejvíce je znát zvětšená šířka vnitřního prostoru o více než 4 centimetry. Přední sedadla mohla být díky tomu posunuta o 1 cm dále od sebe. Současně je spodní okraj čelního skla posunutý asi o 5 centimetrů více dopředu, což dále zvětšuje pocitovou velikost interiéru. Ke zvětšení došlo i vzadu, kde jsou již tradičně použita opěradla s nastavitelným sklonem. Nyní je lze sklápět i ze zavazadlového prostoru. Jedním z detailů promyšlené praktičnosti Outbacku je také stupátko inte-



grované v zadní prahu, které přijde vhod například při naplňování střešního boxu zavazadly.

Přístrojová deska je zbrusu nová. Působí velmi hodnotným a kvalitním dojmem. Vše je nyní povedeně sladěné – volant, přístroje i středový panel. Navíc tyto hlavní prvky pro komunikaci řidiče s vozem působí moderně a jsou navrženy velmi ergonomicky. Pochválit je třeba především logiku ovládání pomocí tlačítek na volantu, kde jsou jednotlivé spínače rozdělené na jednotlivé funkční celky.

Mezi hlavními tubusy přístrojů je umístěn velký barevný displej palubního počítače a informačního systému vozu. Srozumitelně zde k řidiči promlouvá i systém EyeSight, který například upozorňuje na nebezpečně rychle se přibližující překážku nebo na nechtěné vyjetí z jízdního pruhu. V nejvyšším stupni výbavy mohou přístroje měnit barvu svého okruží, a to například podle zvoleného jízdního režimu nebo nastavení převodovky. Jsou také dalším místem, kde systém EyeSight sděluje své informace řidiči.

Skvělou novinkou je nová generace audiosystémů a navigace. Především nejvyšší specifikace navigačního systému StarLink stojí za pozornost. Je vybavena 7palcovým kapacitním dotykovým displejem s jednoduchou a přehlednou grafikou. Jeho pomocí se obsluhuje telefon, audiosystém, informační rozhraní a samozřejmě také navigační systém. Až když s tímto zařízením jedete, uvědomíte si, že to není jen další systém převzatý od některého z velkých výrobců navigace. Je to systém, který Subaru s důsledností sobě vlastní přizpůsobilo pro bezproblémové použití ve voze. Mapa má

střízlivou grafiku, ukazuje pouze potřebné věci a vyznačuje se rychlými výpočty trasy nebo vyhledáváním. Systém navíc umí pracovat i s aplikací StarLink v mobilním telefonu (je k dispozici zdarma pro operační systémy iOS a Android) a dokáže do vozu přinést například informace o počasí nebo třeba program služby internetového rádia Aha či zpřístupnit profily na sociálních sítích Facebook a Twitter.

Zavazadlový prostor s objemem 512 litrů lze označit jako dostatečný. Novinkou je elektrické otevírání jeho víka, které pracuje rychleji, než v modelu Forester. Když například vystupujete z vozu, stačí jen stisknout tlačítko na přístrojové desce, a než dorazíte k zádi, prostor pro zavazadla je otevřený. Platí to i naopak, při zavírání stisknete tlačítko a než sedíte za volantem, víko je zavřené a vy můžete vyrazit na cestu. Praktická je i možnost nastavit výšku otevření do paměti. Díky tomu tak můžete předejít odření víka při jeho otevírání v garáži.

STEJNÝ, ALE MNOHEM LEPŠÍ

Je jasné vidět, že se Subaru u nového Outbacku nesnažilo příliš měnit jeho charakter. Cílem bylo postavení celkově lepšího auta. A to se určitě povedlo. Nový model je vyladěnější a propracovanější. Při jízdě je kultivovanější a přítom zábavnější. Uvnitř je pohodlnější, lépe vybavený a lze říci, že i luxusní. Přitom si ale zachovává typickou praktičnost a hlavně obrovskou univerzálnost. Popravdě řečeno, na trhu se automobil v takové míře spojující jízdní vlastnosti na silnici a v terénu s tak mimořádnou praktičností hledá jen velmi těžko. Jestli vůbec nějaký existuje... ■





Závodní speciál Subaru BRZ GT300 se od premiéry na autosalónu v Tokiu na konci roku 2011 stále vylepšuje

David Higgins doslova létá i v této sezóně



Subaru na prahu sportovní sezóny 2015

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: JOSEF PETRŮ A ARCHIV

Vojtěch Štajf–František Rajnoha



I v roce 2015 potvrzuje značka Subaru tradiční pověst výborného sportovního náčiní. Celou zimu se už v servisním zázemí automobilky pilně připravuje vůz Subaru WRX STI pro oblíbenou květnovou čtyřicetihodinovku na německém Nürburgringu, v Japonsku se zase postupně rozjíždí sezóna vytrvalostních závodů, kterých se znovu účastní tovární tým s vozem Subaru BRZ GT300. Právě tento speciál dostane letos vylepšený motor tak, aby mohl ještě lépe konkurovat silným soupeřům, s nimiž soutěží v prestižní sérii Super GT. Novým pilotem vozu je Hideki Yamaguchi, který se letos bude ve voze střídat s Takuto Igichim. Vůz Subaru WRX STI pro 24 hodin Nürburgringu prošel důkladnými testy v japonském aerodynamickém tunelu tak, aby značka odčinila loňský výsledek, který vnímá jako nepřesvědčivý. Inženýři dostali za úkol téměř nemožné – zlepšit nastavení vozu tak, aby podvozek dobře vyhovoval

složitým podmínkám v tzv. Nordschleife, ale aby bylo auto zároveň aerodynamicky vyváženo pro dlouhé rovinky na trati Grand Prix. U vozu se proto změní tvary předních a zadních blatníků i systém proudění vzduchu motorovým prostorem, odlišný bude i tvar zadního přítláčného křídla vozu. Konstrukteři věří, že toto všechno přispěje k dosažení dobrého výsledku vozu při prestižním květnovém závodě v Německu.

ERC2 – NOVÁ ŠANCE PRO SUBARU I V RALLY

Značka Subaru je nicméně neustále spojována zejména s rally. Úvod roku naznačil, že i v Mistrovství Evropy letos mohou hrát vozy s Plejádami ve znaku velmi významnou roli. Důležitým podnětem k tomu byla skutečnost, že Mezinárodní automobilová federace FIA letos vypsalala v rámci evropského šampionátu také kategorii ERC2, která je vyhrazena pouze pro ryzí produkční vozy. Po ukončení programu WRC jsou právě „pěvčička“ živnou půdou pro největší soutěžní úspěchy značky Subaru, a tak se její fandové patřičně zaradovali. A začalo se pěkně zostra. Hned v prvním lednovém víkendě se závodilo v Rakousku a tam se představily dva vozy této značky. Českým barvám udělala velkou radost zejména posádka Subaru Duck Czech National Teamu, konkrétně Vojtěch Štajf s Františkem Rajnouhou. Ti v Rakousku s přehledem zvítězili právě v rámci ERC2, nadto si ale domů odváželi také ocenění za osmou příčku celkového pořadí, a to i v konkurenci speciálů R5 a S2000. Pár bodíků získal v rámci ERC2 také Polák Kabaciński, který poté bodoval

také na lotyšské Rally Liepaja. Útrapy naší posádky na pobaltské soutěži popisujeme na jiném místě našeho magazínu, připomeneme tedy pouze, že i přes nepřilíš vydařené lotyšské vystoupení po dvou soutěžích seriálu ERC2 Vojtěchu Štajfovi patřila v seriálu druhá příčka průběžného pořadí. Na Rally Liepaja naopak zazářil Litevec Dominykas Butvilas, kterému byly tamní podmínky jako ušité na míru a v „éerc-dvojkách“ obsadil (na svých téměř domácích tratích) stříbrnou příčku. Na třetím podniku ERC v Severním Irsku získali Štajf s Rajnouhou stříbro a navíc zvítězili v samostatném hodnocení druhé etapy. Stali se tak po první třetině Evropského šampionátu průběžnými lidry hodnocení ERC2. V době uzávěrky tohoto čísla se nicméně soutěžní sezóna 2015 teprve rozbíhala, a tak zatím nemůžeme referovat o velkém množství sportovních výkonů. Za zmínku však určitě stojí skvělá sedmá příčka Sandro Wallenweina a jeho Subaru Impreza R4 na úvodním podniku německého šampionátu, Saarland-Pfalz Rally. Ale také vítězství Jerkera Axelssona (Subaru Impreza WRC) při prvním zastavení švédského národního mistrovství. Co ale přehlédnout určitě nelze, to je pokračování úspěšné série naší značky v USA. O velkých úspěších Davida Higginse jsme již psali předtím, jeho prvenství ale asi nemají konce – také první dvě rally na americkém kontinentu tento Brit se svým Subaru WRX STI zcela ovládl, jen měl pokaždé jiné sekundanty. Robertse, O'Sullivanova, Stercxe i Fetule ale něco spojovalo – vesměs i oni závodí s vozy Subaru! Jak vidno, úspěšná série pokračuje nejen v podání Higginse, ale také pro naši značku... ■



V týmu Subaru WRC 2001 se Markko Märtin sešel hned s dvěma mistry světa, Petterem Solbergem a Richardem Burnsem. Ten v sezóně 2001 v tomto voze získal titul světového šampióna



ESTONSKO, LOTYŠSKO, LITVA – TAM JE DOMA MOTORSPORTU BITVA

Není náhodou, že se letos hned dvě soutěže evropského šampionátu konají v Pobaltí. Už v tuhých dobách Sovětského svazu se právě tady nacházela bašta motoristického sportu, což souviselo mj. i s technologickou vyspělostí právě této části socialistického impéria. Není náhodou, že sovětské formule tehdy jezdily pod značkou Estonia, ani to, že nejrychlejší žigulíky upravené do skupiny B (pod názvem Lada VFTS) vznikaly v litevském Vilniusu. Tam pracovala konstruktérská skupina pod vedením i u nás dobře známého Stasyse Brundzy, díky tehdejšímu šampionátu zemí východního bloku (tzv. Poháru míru a přátelství) jsme se však učili vyslovovat i další pobaltská přízviska. Bylo pro nás dost nezvyklé, že SSSR v motosportu reprezentovali jezdci se jmény natolik exoticky a neslovansky znějícími, jako Ivars Caune, Jaanus Ligur, Vallo Soots, Vello Yumppuu, Toomas Napa či třeba Kastytis Girdauskas a Eugenijus Tumalevičius. Mnozí z nich vodili vozy východních značek dokonce i na slavné britské RAC Rally či ještě častěji na Rally 1000 jezer, která jim byla díky zeměpisné blízkosti Finska asi nejmilejší.

Po rozpadu SSSR se ve světě nejrychleji prosadili piloti z Estonka. Je to dáno samozřejmě blízkostí jejich národa finskému naturelu, navíc právě šotolinové cesty v hlubokých lesích obou těchto zemí na březích Finského zálivu, to jsou místa pro rally jako stvořená. Dnes je z estonských pilotů nejvíce známý tovární jezdec Fordu Ott Tänak, který sbíral své první mezinárodní úspěchy za volantem vozu Subaru Impreza a ještě i v roce 2013 se s tímto vozem stal vicemistrem své země. Prvním Estoncem, který se ve světě rallysportu stal známým, byl ale nesporně Markko Märtin. Pátá příčka na Finské Rally 2001 pro tehdejšího nováčka továrního týmu Subaru byla velkou senzací a když dokázal vzápětí dojet šestý i na asfaltové Korzice, zdálo se, že vychází velká hvězda. Sympatický jezdec pak v dalších letech dosáhl dokonce pěti vítězství v soutěžích MS. Pak sice Märtin kariéru ukončil, otevřel ale dvířka do světa svým dalším krajanům. Z nich byl (pochopitelně před příchodem Tänaka) nejúspěšnější dvojnásobný

juniorský vicemistr světa Urmo Aava, dnešní ředitel Rally Estonia. I pro něj bylo prvním „velkým“ závodním autem Subaru Impreza, hned ve své úvodní sezóně s pohonem 4WD s ním vybojoval titul estonského šampióna produkčních vozů (2001).

Dost ale psaní o minulosti, důvodem zmínky o Pobaltí je zejména žhavá současnost. O tom, že součástí evropského soutěžního šampionátu 2015 jsou hned dvě soutěže u Baltského moře (tedy Rally Liepaja a Rally Estonia), píšeme jinde. Teď ale pár slov také o jednom talentovaném jezdci. Je jím Dominykas Butvilas, který se svým STI WRX obsadil letos na lotyšské soutěži skvělou třetí příčku v absolutním pořadí. Je mu 25 let, pochází z hlavního litevského města Vilniusu a jeho kariéra je z velké části propojena se značkou Subaru. Do vozu Impreza GT usedl na slalomových závodech už ve čtrnácti letech a nedlouho poté se s ním vydal i na tratě svých prvních rally. Mladíkovi tehdy radil i u nás dobře známý Johnny Haugland a možná i díky jeho radě tehdy sedmnáctiletý junior startoval i na české Rally Bohemia 2006. Bylo to tehdy zejména o sbírání zkušenosti na asfaltových tratích, nicméně na závěrečné rychlostní zkoušce (kde slavilo Subaru double díky pilotům Štajfovi a Flodinovi) už vystrkoval růžky a dostal se v silné konkurenci až do první dvacítky pořadí. Poté se ale talentovaný pilot opět vrátil do Pobaltí, kde začal sbírat své první výraznější úspěchy. V letech 2012–3 se stal litevským šampiónem, v zahraničí na sebe upozornil na Rajdu Polském 2013, kde v silné evropské konkurenci zvítězil v kategorii produkčních vozů. Právě tento úspěch byl důležitý pro jeho další kariéru. Subaru Poland Rally Team totiž v té době hledal pro sezónu 2014 náhradu za Wojtka Chuchalu a protože Litva je Polsku v mnoha směrech hodně blízká země, volba byla jasná. Butvilas chytil příležitost za pačesy a přestože do té doby polské (především asfaltové) tratě de facto neznal, na všech soutěžích se držel bezprostředně za speciály kategorie R5 a nakonec dobyl titul polského vicemistra své třídy. Úspěšné představení jeho Subaru na Rally Liepaja pak už nikoho nemohlo překvapit...

Dominykas Butvilas–Kamil Heller



Łukasz Kabaciński–Grzegorz Dachowski



Tomasz Kasperczyk–Damian Syty

Česká Subaru touží navázat na loňské úspěchy

Poslední měsíce roku 2014 dokonale završily rekordně úspěšnou sezónu pro české piloty vozů Subaru. Dva tituly mistrů republiky a k tomu dvě „bedny“ v mezinárodních seriálech, to byla až nečekaná úroda radosti pro japonskou značku. Sladkou odměnou pro jezdce pak byly tanečky na trati Pražského rallysprintu, který měl opět sponzorskou podporu společnosti Subaru ČR. Domácí tratě poté tradičně na pár měsíců osiřely a týmy se většinou stáhly do útrob svých dílen, aby své miláčky dobře připravily i na patnáctou sezónu nového tisíciletí. Pouze několik odvážlivců se v zimě vydalo i k sousedům, kde se již na počátku ledna roztočila kola při tradiční Jänner Rallye. Ta byla opět součástí evropského šampionátu, jehož se letos rozhodl účastnit i Subaru Duck Czech National Team.

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: JOSEF DUŠEK, JOSEF PETRŮ, PETR JENÍČEK A ARCHIV



Tým Subaru Duck racing se na Pražském rallysprintu předvedl v plné sestavě

PRAŽSKÝ RALLYSPRINT SE VRÁTIL NA STRAHOV

Spousta spokojených diváků, příznivé počasí a především vytoužený návrat na zkoušky vedené okolo strahovských stadiónů – takové byly hlavní znaky prosincového Pražského rallysprintu. Na trati soutěže se mezi početnou konkurencí neztratilo ani devět vozů značky Subaru, z nichž dokonce dvě byly ve specifikaci WRC. V konečném pořadí však obsadil nejlepší pozici Vojtěch Štajf, který na sedadle spolujezdce ve svém produkčním voze vezl Karla Janečka. „Byl fascinován rychlostí, jakou jsme kolem Strahova uhaněli, a mám pocit, že jsme spolu v závodním autě nešli naposledy,“ popisoval v cíli zážitky svého navigátora pražský pilot. „Propříště mu ale už vysvětlím systém čtení rozpisu, protože když nepojedu ‚na oči‘, mohli bychom spolu být možná ještě o něco rychlejší. Takhle jsem se ale zase mohl lépe soustředit i na několik širších smyčků pro diváky, které nás však také pochopitelně ve výsledku připravily o pár vteřinek. I přesto jsme ve skupině N skončili na skvělém druhém místě jen dvanáct vteřin za tradičním soupeřem Martinem Semerádem, vešli jsme se i do první patnáctky celkového pořadí, což byl náš cíl. Radost nám samozřejmě udělala i skutečnost, že jsme tu byli prvním Subaru ve výsledkové listině, vždyť jsem jako značkový jezdec Subaru právě završil desátou sezónu vzájemné spolupráce. Potěšilo nás i sto procentní zastoupení našich týmových vozů na cílové rampě, což vypovídá o spolehlivosti našich aut a kvalitní přípravě. Zejména herečka Anička Polívková, kterou vezl Lumír Firla, v cíli doslova zářila a závod si moc užila,“ usmíval se Štajf.



Spolujezdcem Lumíra Firlu byla na Strahově herečka Anna Polívková

Firla se týden po Pražském rallysprintu představil také na Mikulášské Rally ve Slušovicích. Tam byl mezi produkčními vozy vůbec nejrychlejší a v celkovém pořadí obsadil pátou příčku. Závěr sportovní sezóny se mimořádně vydařil také Firlu krajanovi ze severní Moravy, Jaromíru Tomaštkovi. Ten si už mohl závěrečné volné soutěže jen užívat a na své výsledky tolik nehledět. Měl na to plný nárok, poslední mistrovské rallysprinty roku 2014 se mu předtím vydařily dokonale. Už v minulém čísle jsme popsali jeho prvenství na vyšovské a šternberské sprintrally, doma ve Vsetíně pak Tomaštk se svým Subaru Impreza WRC dokončil fantastický hatrick. Tři vítězné závody v řadě pro něj navíc znamenaly zisk nečekaného, ale zcela zaslouženého titulu absolutního mistra České republiky ve sprintrally! Připočteme-li titul mistra republiky, který získal již v předstihu Jiří Kalista se svým Subaru Legacy RS také v národním mistrovství historických vozů, musela být z reprezentace své značky v české rally nadšena i generalita automobilky v dalekém Japonsku.

ŠTAJF VÍTĚZEM HODNOCENÍ ERC2 NA JÄNNER RALLYE

Domácí šampion produkčních vozů z roku 2013 Vojtěch Štajf se v sezóně následující po zisku titulu soustředil zejména na své zahraniční starty. Již jsme v minulých číslech popisovali jeho účinkování na těžkých soutěžích zařazených do Evropské rally-trofeje, v níž nakonec pražský pilot obsadil třetí příčku, přičemž mezi piloty produkčních vozů na tom byl vůbec nejlépe. Třešničkou na dortu byla pro něj ještě i stříbrná pozice v rámci Zóny Střední Evropy 2014. Letos je ale jeho Subaru WRX STI k vidění v šampionátu, který je ještě o stupínek výš.

Sezónu 2015 se totiž Vojtěch Štajf rozhodl propojit s účinkováním v Mistrovství Evropy, ve kterém mezinárodní federace FIA nově vypsala kategorii ERC2, „ušitou“ pro produkční vozy. Úvodním podnikem seriálu byla již tradičně Jänner Rallye, která se konala hned od prvním lednovém víkend. A leden tentokrát dostal svému jménu. Ještě před startem rakouské tratě kompletně pokryl sníh a led, takže nebylo pochybností o volbě pneumatik. Závodit bylo potřeba na úzkých sněhových pryžích s hřeby, otázkou byla jen volba značky. „Ta byla nakonec důležitější, než jsme čekali. Ale vlastně nešlo ani tak

o volbu, pneumatikáři od Pirelli nedovezli dostatek pneumatik pro všechny a ani na nás tedy nezbyly, přestože je používáme už dlouhá léta," povzděchl si Vojtěch Štajf: „Museli jsme tedy vzít zavděk konkurenční značkou, což byl nakonec výrazný handicap – pirellky měly výrazně lepší přilnavost než naše pneu. Na druhou stranu, alespoň jsme měli shodné obutí jako naši soupeři v ERC2, byli jsme tím pádem v tomto směru všichni na stejné startovací čáře.“

V úvodu soutěže drželi čeští reprezentanti druhou příčku v kategorii ERC2 a když jejich maďarský soupeř Hideg přehnal své nasazení a havaroval, posunuli se Štajf se spolujezdcem Rajnouhou dokonce do čela tohoto hodnocení. Jejich náskok před dalším Maďarem Botkou poté postupně narůstal, a to až do cíle soutěže. Po nasazení nových pneumatik pro závěrečnou sekci soutěže uzmuli svým dobrým výkonem Štajf s Rajnouhou další bodíky Botkovi i za druhou etapu, jejich bodové konto se tak zastavilo po rakouské soutěži na hodnotě 38. Odjížděli tím pádem z Freistadtu nejen s osmou příčkou celkového pořadí soutěže a s vítězstvím v hodnocení ERC2, ale také s dobrým pocitem a s bodovým náskokem, který „by se mohl později hodit“.

Že tomu tak skutečně bude, o tom se přesvědčila posádka Subaru Duck Czech National Teamu už na příští soutěži v Lotyšsku. Tam konkurenci značně rozšířila zejména horda pobaltských jezdců se zkušenostmi se zdejšími specifickými podmínkami. Při Rally Liepaja se totiž závodilo na rychlých šotolinových tratích pokrytých sněhem a ledem, jaké si Středoevropan doma vyzkoušet vlastně ani nemůže. Přidalo se i počasí, kdy sobotní oblevu vystřídala vichřice spojená se studenou frontou, která na tratě nedělních rychlostních zkoušek přinesla pořádnou vrstvu čerstvého sněhu. „Pro nás byla jednou z nejtěžších zkoušek RZ 4,“ popisoval zážitky Vojtěch Štajf. „Úvod z jejich třiceti sedmi kilometrů kropil déšť, ten se po pěti kilometrech proměnil na husté sněžení. A to vše jsme zažívali potmě a na povrchu, na který nejsme zvyklí. Díky počasí se nám rozpíjel světelný paprsek ve sněžení, takže jsme místy raději jeli jen na potkávácí světla – což ale ve stopadesátikilometrové rychlosti také nebylo právě bezpečné. Tedy alespoň pro nás – například domácí jezdec Vorbjovs se nám snažil některá těžká místa poradit, ale jak se ukázalo, zatímco on znal celou dlouhou erzetu de facto z paměti, my z jeho slov neuměli vůbec rozeznat, o které části trati mluví...“

K náročným podmínkám se přidaly potíže s turbodmychadlem a s nimi spojená časová ztráta, výsledkem pak byla v lotyšském cíli

až osmá příčka v rámci ERC2. To samozřejmě znamenalo trochu týmového zklamání z náročných výprav do dalekých krajin.

ČESKÉ SUBARU VĚVODÍ EVROPĚ

Zatímco český domácí šampionát se ještě ani nerozeběhl, „Evropané“ vyrazili o velikonočním víkendu již na třetí štaci, do Severního Irsku. Tato nejvzdálenější část Velké Británie hostila třetí dějství kontinentálního mistrovství a Vojta s Františkem se sem hodně těšili. Vždyť i přes neznalost místních tratí jeli poprvé na svém oblíbeném asfaltu. Ještě před tím se ale Vojta věnoval pečlivému testování zcela repasované Imprezy WRX STI na trati někdejší zkoušky Rally Bohemia v Březovicích. Zdejší rychlejší úsek je svým klouzajícím hrbolatým asfaltem podobný tratím na ostrově Svatého Patrika a tak byl pro Vojtu dobrou příležitostí dostat své Subaru na pevném povrchu opět do ruky. V Irsku se pak na start kromě nejvážnějších soupeřů Bótky a Hidega postavil další rychlý Maďar Tibor Érdi jun., všichni tři na vozech Mitsubishi. Posádka Subaru Duck Czech national teamu však na tratích vzdálených 2000 km od domova ostudu nedělala, po vyhrané kvalifikaci česká posádka sváděla po celý závod soubor s nejrychlejším z Maďarů – Hidegem, po celou soutěž však musel Vojta stahovat ztrátu způsobenou defektem pneumatiky z první zkoušky. Dvojice českého Subaru sice vyhrála samostatné hodnocení druhé etapy, na druhém místě ji na Hidega stále chybělo 24 sekund. Patnáctá příčka v celkovém pořadí se ztrátou pouhé minuty a jedné sekundy na nejlepšího z Čechů – Jaromíra Tarabuse se Škodou Fabia S2000 na osmém místě – je ale kromě průběžného vedení v šampionátu ERC2 jasným důkazem, že se s Vojtou a Františkem v Evropě musí počítat i na dalších soutěžích.



Karel Janeček si s Vojtou Štajfem dojel pro poháry za stříbrnou příčku v „enkách“



Petr Kačírek se na tratě exhibičního závodu vydal se svou dcerou Petrou



Jaromír Tomašík představitel v Praze dvě krásná Subaru Impreza WRC



Vojtěch Štajf se díky druhému místu v Irské rally posunul do čela šampionátu ERC2

TEXT: MÍLA JANÁČEK FOTO: ARCHIV AUTORA

TUAREG SE STOPKAMA

Ne vždy, když se jedná o vytrvalostní pouštní závod, musí nutně jít o rallye Dakar. I závod, o kterém nyní budeme psát, má ve znaku hlavu tuarega. Je to totiž Tuareg Rally!

Již 17. ročník pod německou taktovkou se konal na jihu Maroka, kam se po třech letech tato soutěž vrátila. Celá organizace je „německy precizní“. Závodů se mohou účastnit jak profici, tak úplní amatéři. Je tak sympatické, že nováček se může na stejných tratích poměřit se zkušeným jezdce.

Tento ročník startoval z města Quarzazate, kam se dostanete od Marakéše po zdolání asi 200 km přes horské průsmyky Atlasu. No s vlekem naloženým díly a závodním autem to není nijak poklidná projížďka, ale jiná cesta sem prakticky nevede. Přejímky administrativní i technické se nesou v přátelské náladě, ale vše je pečlivě kontrolováno. Na trati je rozeseto několik kontrol. Minutí skrytého kontrolního bodu znamená penalizaci 4 hodiny.

UČÍME SE...

Závod tohoto typu jedeme s jirkou Strejcem poprvé. Jsme s naším Subaru ve skupině Car Amater. Jezdíme totožné tratě jako třída Car PRO, jen jsou pro nás některé RZ průjezdové. Ve třídě Car PRO startuje i rodinný klan Tošenovských, Vlasta mladší za volantem a Vlasta starší jako navigátor. Na Tuareg Rally přijel testovat i Svoboda Tatra Team.

Startujeme hromadně do cca 4 km dlouhého prologu. Vede ve vyschlém řečišti, plném velkých a ostrých kamenů. Kontrolujeme si po prologu 3. místo do úvodní RZ. V té vše funguje skvěle a první RZ vyhráváme s náskokem několika minut. Poté přichází velmi náročná navigační zkouška, a vyrážíme do druhé RZ. Než jsme pochopili systém, navigátor v tom trochu plaval. 11 km najetých navíc v 45 km dlouhém testu je moc!

PŘEVODOVKA ŘEKLA NE...

Druhý den byla před námi velmi náročná etapa asi 250 km po nepříjemných a rychlých pistách a finálně přes feš-fešová pole a lehké duny. Hned po startu jsme sjeli náskok dvou aut a dostali se před ně. Asi po 100 km jsme předjeli i doposud vedoucí auto. V těchto pasážích má naše Subaru

navrch. Je dostatečně rychlé, má skvělé tlumení od FRT a nízké těžiště pro manévrování ve větší rychlosti. Na šotolinových pláních dosahujeme rychlosti okolo 130 až 140 km/h. Po dalších 40 km volíme riskantní přejezd po jedné z cest přes vrcholky písečné hory. V tu chvíli jsme věděli, že se dostáváme do pohodlného vedení v celkovém pořadí. Sjíždíme z duny dolů, zastavujeme, vybíhám pro podpis na etapovou kartu, sedám rychle zpět, Subaru se rozjíždí a najednou se ozve kovový rachot. Něco se přímo v převodovce utrhlo. Končí naše dnešní a vlastně i celotýdenní naděje na dobré umístění. Organizátorský kamión MAN 8x8 nás převezl do Merzougy. Náhradní převodovku s sebou máme a ve dvě ráno je vše hotové.

KRÁLOVSKÁ ETAPA PŘED NÁMI

Vypadá to ok, ale druhý den ráno nás čeká „Kingstage“ a královská se této etapě neříká pro nic za nic... Zatím tento závod nikdo s osobním autem nezvládl dokončit. V posledním kole zůstáváme na jedné duně vykřížení a zkopaní asi na půl hodiny... slunce nám pere do zad, vše musíme dělat v rámci bezpečnosti v helmách. Venku je teplota asi 35 stupňů a navíc jsem si zpod auta vyhodil rozpalený písek od výfuku na ruku! Sakra to pálí! Dojíždíme do cíle, ale dnešek nám vzal hodně sil...

DALŠÍ DEN TO SAMÉ...

Další etapa, Dun Race, je také celá v dunách. Vykopávat Subaru z bezedného písku už jsme zvyklí. Podfukujeme kola na minimum, tak abychom je neodrazili od ráfků. Nejdříve na jednu atmosféru, ve finále na 0,6 baru. Auto se v tu chvíli pohybuje o něco lépe, ale stále to není žádný zázrak. I když to dáváme, je to opět okolo páteho místa a opět jsme unavení jako psi... a pak nám to večer asi došlo. Mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou prostě nepracuje správně. Na vyměněné převodovce není ve 100% kondici a my to musíme vzít jako fakt.

ZPĚT NA ZÁPAD PODÉL ČÁRY

Přesunujeme se po rychlých pistách a nepříjemných feš-fešových polích zpět do Zagory.



Hlavní zásluhu na tom, že jsme dojeli do cíle, měli naši mechanici Aleš Vaněk a Aleš Drnec



Hromadné starty do některých etap jsou vítaným zpestřením jak pro jezdce, tak pro diváky

Díky charakteru trati se opět brzo dostáváme přes všechny soupeře před námi a zhruba po 100 km vedeme etapu. Pak ale v převodovce zůstává zařazena dvojka a nejde s ní hnout! Ztrácíme v první půlce tratě těžce najeté minuty. Nakonec se dostaneme do cíle, a i když jsme v druhé půlce trati ztratili, etapu jsme vyhráli! Etapové vítězství je na Tuareg Rally ceněné, takže i my jsme si užili svou minutku slávy. Večer naši kluci jakýmsi zázrakem opět rozhýbali řazení. Závěrečná RZ byla v kamení a horských cestách, a nám vše vycházelo. Ale na dvacátém kilometru jsme při předjíždění motorkáře zadním levým kolem zavadili o kámen. I když jsou závodní šotolinové Pirelli, co máme obuté, téměř nezničitelné, boční ostrý kámen jedna nevydržela. O 6 kilometrů dále zastavujeme, neboť pneumatika začíná skoro hořet. Házíme ji do kufru našeho Leone a se ztrátou asi osmi minut vyrážíme do cíle. V sobotu 14. března jsme přeci jen hrdě projeli cílem této náročné rallye! Skvělý pocit, i když trochu s nádechem hořkosti, neboť dobře víme, že celkové 5. místo mohlo být bez trucování techniky minimálně o dvě pozice lepší. No alespoň máme co příští rok dohánět!

TEXT: /JIVI/, FOTO: PETR FRÝBA

SPANILÁ JÍZDA MEXIKEM

Od triumfu českého týmu v závodě La Carrera Panamericana (LCP), o kterém jsme vás vzhledem k uzávěrci minulého čísla Subaru magazínu stihli informovat jen telegraficky, uplynulo už bezmála půl roku, ale jeho dozvuky stále neutichají. Všechny tři posádky s díky přijaly pozvání do rezidence velvyslance Spojených států mexických v České republice pana Pabla Maceda ke slavnostnímu koktejlu, který mexický ambasador uspořádal exkluzivně na jejich počest a u příležitosti jejich úspěchu.



Mexický velvyslanec měl o dokumentaci účasti českého týmu na LCP opravdový zájem

OSLAVA NA DIPLOMATICKÉ PŮDĚ

Na setkání, jemuž byli přítomni krom členů týmu i hosté z řad týmových partnerů a zástupci nejen mexické, ale hned několika dalších ambasad zemí Latinské Ameriky, vyslovil pan Macedo velké potěšení nad výsledkem první české účasti v novodobé éře Carrery. „Děkuji vám všem za skvělou reprezentaci České republiky v mé zemi a za to, co všechno jste pro přátelské vztahy našich zemí udělali. Těší mne, že jsem mohl mít záštitu právě nad tímto projektem a rád sděluji, že máte moji plnou podporu i v dalším snažení o úspěch v příštím ročníku La Carrery Panamericana,“ řekl Pablo Macedo.

Za tým poděkoval panu velvyslanci Vojtěch Štajf a předal jemu a radovi mexického velvyslanectví v České republice panu Robertu Diegovi del Corralovi jako dar unikátní knihu fotografií, dokumentující úspěšné tažení tří českých posádek legendární mexickou soutěží. „Dobrá věc se zdařila, všechny naše vozy soutěž dokončily a my jsme vyhráli třídu. Je to krásné zakončení celého projektu a my už usilovně pracujeme na druhé účasti našeho týmu na Carrere. Atmosféra mexické soutěže nás totiž naprosto nadchla,“ dodal pilot vítězného Subaru č. 281 Vojtěch Štajf, který se svým Subaru GSR Coupé vyhrál třídu Historica A Plus a v absolutním pořadí vybojoval 11. místo. Petr Kačírek v BMW 3,0 CS skončil na 4. místě ve třídě Historica B a celkově získal 14. místo. Jaroslav Petrásek s Porsche

911 skončil na 8. místě ve třídě Historica B a celkově obsadil 34. místo.

ZLATÝ VOLANT

I 38. ročník motoristické ankety Zlatý volant se letos nesl ve znamení české účasti na Carrere Panamericaně. Vojtěch Štajf, Petr Kačírek i Jaroslav Petrásek si na pódiu převzali zvláštní ocenění za Čin roku z rukou obou dcer Jaroslava Juhana, herečky Evelyny Steimarové a její sestry Julie Juhanové. Celým večerem navíc spolu s Petrem Dufkem provázela přítomné obecenstvo Juhanova vnučka a patronka projektu, Anna Polívková.

A nejen to. Všechny vozy pro Carreru Panamericanu se dostaly z Mexika v pořádku domů, a tak mohlo Štajfovo Subaru GSR Coupé, které na Carrere vyhrálo svou třídu, a BMW 3,0 CS Petra Kačírka ozdobit velký sál pražského Top Hotelu spolu s dalšími závodními speciály.

„Ocenění Čin roku nebývá uděleno každý rok a o to více si ceníme toho, že jej získal právě náš projekt. Je skvělé, že jsme mohli být takto dekorováni právě tady, při vyhlášení nejtradičnější motoristické ankety u nás, mezi kolegy závodníky, kterým je nejlépe známo, jak obtížná bývá cesta k úspěchu, ale také před zraky našich partnerů a zástupců společnosti, které se podpoře motoristického sportu dlouhodobě věnují,“ shrnul své dojmy Vojtěch Štajf.



Při předávání trofeje Čin roku byla na Zlatých volantech první gratulantkou moderátorka večera a zároveň patronka českého týmu na LCP, Anna Polívková



Všechny tři posádky spolu s partnery týmu, Robertem Baborem ze společnosti APM Automotive a Karlem Janečkem slavnostně pokřtily nástěnný kalendář La Carrera Panamericana s fotografiemi Petra Frýby, dokumentujícími spanilou jízdu českého týmu v Mexiku



Všechny tři české posádky měly v cíli LCP důvod k radosti. Vojtěch Štajf s Vladimírem Zelinkou dvojnásobný, díky vítězství ve třídě Historica A plus



Paní profesorka má ke svému Outbacku viditelně citový vztah

Holka od Bobří řeky

První novoroční týden zpřijemnil celému redakčnímu týmu dopis z Plzně. Profesorka MUDr. Zdenka Ulčová-Gallová, DrSc., nám společně s novoročním přáním napsala pár vlídných slov o našem magazínu, zejména se nám ale svěřila s tím, jak se stala sama „subaristkou“.

„Začalo to vlastně v prosinci 2007, kdy jsem zajela k panu Milanu Liškovi, plzeňskému prodejci japonských vozů. Po dlouhé rodinné diskuzi jsem si totiž původně jela prohlédnout Toyota Avensis. Pan Liška ale prodával i vozy značky Subaru. Na skladě měl právě auto barvy tmavě modré oblohy s velkými bílými Subaru hvězdami na obou zadních dveřích. Už při první projížďce mi auto prostě „sedlo“ – pro mě, z pohledu prostého řidiče – auto jednoduché, silné, prostorné a přitom bezpečné. Měla jsem jen jednu zásadní podmínku, aby se do prostoru jeho kufru vešel invalidní vozík. Podmínka splněna – teď jen zbývalo přesvědčit zbytek naší rodiny o nákupu sice japonského vozu, ale jiné značky. I to se nakonec po zkušební projížďce ostatních členů rodiny podařilo.“



Kufr Outbacka v případě potřeby pojme i víc než obvyklou dávku dvou psů



Z každoročního pobytu s kamarádkami v Jizerských horách

V táborových podmínkách a situacích, kde se jeden musí opravdu bez obav spolehnout na druhého, se rodí ty nejtrvalejší vztahy, ta nejpevnější přátelství

INFORMACE Z WEBOVEK

Než jsme se za paní profesorkou do Plzně rozjeli, načerpali jsme zásadní informace o jejím životě a práci na <http://www.ulcovagallova.cz/>. Velestručně shrnuto: Zdenka z Hořovic po maturitě na tamním gymnasiu vystudovala Lékařskou fakultu UK v Plzni, od IV. ročníku se pilně věnovala vědě a výzkumu na Gynekologicko-porodnické klinice LF UK a už před Listopadem 1989 zvládla absolvovat zahraniční stáže v Itálii, Bulharsku a v Dánsku. Takže není divu, že už v roce 1983 si prodloužila jméno o titul kandidát věd (CSc.), a v roce 1991 se stala nejmladším doktorem věd v oboru gynekologie a porodnictví (DrSc.). Docentkou je od roku 2001, profesorkou od roku 2007.

Kromě pedagogické činnosti (vede odborné semináře na Gynekologicko-porodnické klinice, na Ústavu klinické imunologie a alergologie, i na jiných ústavech a klinikách), se zabývá studentskou vědeckou odbornou činností, přednáší často v zahraničí, od roku 1982 byla vedoucí řešitelkou celé řady výzkumných úkolů s tuzemskými týmy a od začátku devadesátých let také spoluřešitelkou

mnoha mezinárodních studií. V tom jí kromě odborného renomé pomáhá i to, že aktivně komunikuje rusky, francouzsky a anglicky a domluví se základy němčiny, italštiny, španělštiny a arabštiny.

GENETIKA PLZEŇ

Když jsem paní profesorku v moderním ústavu, kde působí poslední tři roky, navštívil, zeptal jsem se hned úvodem:

V seznamu vědeckých prací máte téměř 500 položek. Smím se za čtenáře Subaru magazínu úvodem zeptat, jak byste shrнула hlavní zaměření své práce?

Dvěma slovy: Imunologie reprodukce. Já jsem poradnu s tímhle zaměřením založila už v roce 1985. A samozřejmě se naše tehdejší možnosti nedají srovnávat s tím, jak dnešní laboratoře pro reprodukční imunologii a celé naše **pracoviště Genetika, s.r.o., Plzeň** dokáže dnes párům se sníženou plodností pomoci najít cestu ven z mnohdy jen zdánlivě slepé uličky. Spojení praktických zkušeností z gynekologie a porodnictví s imunologií umožňuje mně i mým kolegům větší možnosti komplexního pohledu na diagnózu a především na úpravu a na způsob stávající léčby.

Pomáháte tedy bezdětným párům k rodičovství. Prožíváte s nimi v případě úspěchu léčby naplnění jejich touhy?

Rodičovství je dar a zážitek. A dětství v době fungující rodině základem štěstí a bezpečí pro celý život. Nepřestávám být vděčna svým rodičům, že mi tenhle pocit umožnili prožít. A doufám, že páry, které s naší odbornou pomocí nakonec mohou mít vlastního potomka, jsou odhodlány pro své děti vytvořit stejně optimální podmínky.

To si ale mnozí dnešní rodiče vykládají jen v kritériích materiálního blahobytu: módní oblečení, poslední model mobilu a tabletu, exotická dovolená...

Máte bohužel pravdu. A přitom je tak zřejmé, že dítě potřebuje od rodičů především jiný typ štěstí: lásku, zájem,



společně trávený čas, pochopení pro jeho přátelství s vrstevníky a radost ze sdílených dobrodružství. Já i můj muž, také lékař, jsme v minulém režimu pravidelně tlumočili na mezinárodních letních táborech, což byla v té době jedna z mála možností jak si pěstovat a udržovat jazykové znalosti konverzací s rodilými mluvčími. Ale nedělali jsme to jen proto. Oba jsme se přesvědčili, že právě v přírodě, v improvizovaných táborových podmínkách a situacích, kde se jeden musí opravdu bez obav spolehnout na druhého, se rodí ty nejtrvalejší vztahy, ta nejpevnější přátelství.

Svému synovi jste umožnili tuhle zkušenost také udělat?

Samozřejmě. Z důvodů, které jsme nemohli změnit, zůstal bohužel jedináčkem. Ale využívali jsme každou možnost, aby byl s dětmi našich přátel a pravidelně jsme pořádali tábory, kterým jsme říkali Pirátské, protože jejich programem bylo umožnit dětem nespoutané dovádět. Já sama se v takovém prostředí cítím dodnes nejvíc ve své kůži. Po pár hodinách se tam vždycky otřepu z pracovních starostí a z důstojné paní profesorky se jako ze zakletí vyloupne indiánka Zdenka, nebo řečeno foglarovsky, holka od Bobří řeky.

Už v říjnu 1996 jste hostovala s přednáškami o výsledcích české reprodukční imunologie na Univerzitě v Nishimoni a v Kyotu a získala jste tam renomované ocenění za svou práci. V Japonsku jste od té doby byla ještě několikrát. Rozhodl váš vztah k zemi vycházejícího slunce také o tom, v jakém voze jste se rozhodla jezdit?

Jak jsem se stala subaristkou jsem vám už popsala v dopise. Fakt je, že „šestihvězdičkové“ vozy jsou pro pohyb a pobyt v přírodě, kterému pořád holduju, naprosto ideální. Z tábornických časů našeho mládí jsme si já a dvě mé přítelkyně zachovaly pevné kamarádké pouto, že spolu pravidelně vyrážíme na výlety. Jedna z těch kamarádek má skvě-

lého syna, bohužel po dětské mozkové obrně s velkým fyzickým handicapem. Ale mně se do Outbacka vejde nejen jeho invalidní vozík a další nezbytná výbava, ale také dvě mé belgické ovčáčky, které jsem postupně vycvičila trochu i jako asistenční psy.

Všiml jsem si, že za volantem Outbacka záříte radostí a snad i jistou hrdostí. Je to tak?

Ovšem. A důvody jsou nasnadě. Každý subarista ví, že řídí auto, které si poradí s kdejakou nerovností nebo výmolem, bezpečně překoná i jiné nástrahy cesty za každého počasí, fantasticky drží v zatáčkách, je ideální do hor a nabízí prostor, do kterého třeba složíte turistickou výbavu pro celou posádku. Subaru vás prostě nikdy nenechá ve štýchu. Konkrétní příklad: jednou jsem přednášela někde v Jeseníku, byl to už konec března, prostě přelom zima/jaro a řekla jsem si, že si ještě zalyžuju v Červenohorském sedle. Na silnici strašlivá břecha, jadrně se to dá říct ještě výstižněji. Dole pod serpentinami všichni odstavovali auta a trochu závistivě po mně pokukovali: No vy jedte, se subaru to vyjedete. A já jsem jenom spokojeně přikývla. No vždyť já to vím.

Užíváte si za volantem i dynamických schopností vozu?

To se ptáte kulantně. Někdo vám prozradil, že miluju rychlou jízdu? Přiznávám, je to tak, párkrát jsem za rychlou jízdu dokonce platila pokutu. Ale jinak jsem ukázněný řidič a sílu boxeru pod kapotou užívám sice s chutí, ale obezřetně. A jsem s Outbackem spokojena i provozně. Jezdím bez problémů za přibližně 9 litrů benzínu a to mi na velkou čtyřkolku nepřipadá nijak moc.

V prosinci minulého roku jste Japonsko navštívila už počtvrté. Tuší někdo z vašich japonských kolegů, že jezdíte v Subaru?

Teď už to vědí všichni. Návštěva na pozvání profesora Hiroaki Shibahary na Univerzitu v Kyotu byla odborně velmi zajímavá a zakončoval ji velkolepě pojatý večer. Japonci



nás oblékli do tradičních krojů, rozdali nám takové dřevěné naběračky a otevřeli sudy se saké, jímž jsme se měli po libosti „osvěžovat“.

A úplně nakonec večírku vyzvali čtyři řečníky k závěrečnému zhodnocení celé akce. Kolegové z USA, Korey a Číny pochválili odbornou úroveň sjezdu, výbornou možnost vyměnit si odborné poznatky a ocenili mj. i diskusní aktivitu mladých japonských účastníků akce. Když jsem dostala slovo já, vyznala jsem se z lásky k Japonsku, kde jsem už počtvrté a pokaždé obdivuji přírodu, rezervace, bonsaje, okouzující zahrady. Oceňuji vitalitu a pracovitost, preciznost a vzájemnou úctu lidí. Miluju japonskou kuchyni, zvláště sushi. Ale, řekla jsem nakonec, nejlíp pochopíte můj vřelý vztah k vaší zemi, když vám řeknu, že doma máme tři auta, samé Japonce. Já sama řídím Subaru Outback. Pravda, záměrně jsem nezdůraznila stáří našeho vozového parku: 15, 14 a 7 let. A potlesk jsem měla ze všech největší. ■

Okouzlení Imprezou

Název modelu jsme měli napsat v množném čísle. V hodně množném. Člověk, o němž bude řeč, má doma úhledně zaparkováno přesně 135 Imprez.

TEXT A FOTO: OTA ŠTAJF



Ve sbírce Imprez si pan Bureš hýčká i modely vozů konkrétních posádek



Kulturní modrá barva převažuje – ve sbírce i v šatníku sběratele

Prozradíme rovnou, že jsme ho v Plzni navštívili a mezi jeho modrými miláčky fotili v malém sídlištním bytě. A bude vám jasné, že Petr Bureš není výstřední multimilionář, ale fanoušek, který svůj dlouholetý vřelý vztah k značce Subaru a jejímu kultovnímu modelu naplňuje modelářskou zručností a sběratelstvím.

Tak Petře, jak to začalo?

Nijak převratně. Jako asi každý kluk jsem měl mezi hračkami oblibence: vláčky, letadýlka, auťáky.

Zhruba od šesti let jsem měl funkční modely vláčků, kolem osmi let první model letadla L 29 Delfín, a také první modely tenkrát velice těžko dostupných a o to žádanějších „angličáků“ – starý kabrio Mercedes a Rolls Royce Silver Ghost.

Když mi bylo dvanáct, otec vláčky prodal a koupil mi autodráhu s Fordy GT. Vyřádl jsem se při vlastních úpravách podvozků, rozšíření rozchodů, a stavbách vlastních karoserií rally aut podle dřevěných kopyt. Stačí na to být zručný a trpělivý, materiál (hlavně papír na draka a škrób) se dal pořídit v zásadě za babku. Za větší obnosy a tedy postupně, jsem dokupoval díly autodráhy, dnes má už délku asi šest metrů.

Vláčky jste prodal, ale letadýlka ne?

S letadly jsem se loučil zvolna někdy kolem puberty. Do té doby jsem se kitům letadel v měřítku 1:72 hodně věnoval. Převažovaly modely bojových letounů z 2. světové války, později i stroje novější.

Dospívání a tzv. vstup do reálného života bývá u sběratelských vášní momentem zlomu. Čím to bylo u vás, že jste modelům neprestal holdovat ani pak?

V době, kdy jsem absolvoval odborné učiliště, poté SPŠE v Plzni a pak šel na vojnu, nastalo v mých zájmech určité třibení a postupně jsem se rozloučil s modely letadel.

Víc jsem se věnoval modelům rally aut a když na světová kolbiště vyjelo Subaru Impreza v r. 1993, okamžitě jsem se „zamiloval“ do modré metalízy se žlutými „banánky“ nebo kódem 555 a ze zlatými koly. A začalo soustavnější shánění modelů, to už byly na trhu i modely rally jiných značek, takže jsem kupoval bez rozdílu měřítka, co se mi líbilo. Ovšem nejvíce Imprezy. Nejvíce jsem jich koupil mezi roky 2001–2005, kdy byli mistry světa R. Burns a P. Solberg (2001, 2003). Později už se modely soutěžní Imprezy sháněly hůř.

Vy jste ovšem svou sbírku dokázal rozšířit na velmi úctyhodná čísla.

Nyní mám celkem 135 ks Subaru Impreza, 1 Legacy a dalších 124 modelů rally aut různých značek a měřítek. Také mám 2 šanony výstřižků, fotografií, reklam vozů Subaru, 10 klíčenek apod.

Z čeho vlastně vznikl váš zájem o rally-sport?

Odmala jsem sledoval dění kolem rally. Má babička bydlela ve vesnici Chudenice, a tam se v blízkosti jezdily v sedmdesátých letech automobilové soutěže. Když jsem třeba při Rally Wiesbaden viděl, jak nedaleko našeho diváckého místa shořel po havárii Ford Capri, byl to hodně silný zážitek. Pravidelně jsem navštěvoval Rally Vltava, později jsem s kamarády objížděl Rally Šumava, Pačejov, Blovice, Plzeň, Příbram. Jako dítě jsem obdivoval závodníky L. Pavlíka, V. Blahnu, V. Pecha st., mám i jejich podpisy. Otec kupoval Svět motorů, ještě mám doma číslo z r.1972 s novou Škodou 110, kterou jsme později měli. Svět motorů si kupuji stále, občas i jiný motoristický časopis, a čtu tam přednostně všechno o Subaru. Dění kolem automobilových soutěží doma i v cizině sleduji stále, těší mě nové úspěchy někdejší subaristické ikony Pettera Solberga v rallycrossu a radoval jsem se samozřejmě i z vystoupení Vojty Štajfa a celého českého týmu na soutěži La Carrera Panamericana.

Jste stejně vášnivý řidič jako sběratel?

Benzín mi voní od dětských let. Jezdit jsem



Na zvláštních policích má sběratel modely slavných soupeřů posádek subaru na světových závodních tratích



Impreza kam se podíváš

začal na dědově mopedu Stadion 11, později jsem mu vyjízďel z garáže s Octavií Super, to mi bylo asi 13 let. První vlastní auto jsem získal až po vojně od rodičů, Škodu Š 110L. Teď mám Favorita.

Srdcem jste ale nesporně subarista, kdy tedy budete i vlastníkem takového vozu v měřítku 1:1 ?

Doufám, že se dočkám už brzy. Mým snem byla nejprve Impreza, nyní se poohlížím po ojetém Forestru. ■

S modelem žlutošedočerné Imprezy (koupené u Vietnamce za cca 300 Kč), jsem na ulici závodil s kamarádem, který měl ve stejném měřítku 1:10 Mitsubishi. A přišla nám vynadat sousedka přes ulici, stará paní, jak to, že honíme její kočku. Ukázali jsme jí auto, barevně podobné jejich kočce. Tak jen mávla rukou a šla



ACTIVE TORQUE VECTORING TAJNÁ SÍLA

Nejnovější modely Subaru jsou vybavené funkcí s tajemným názvem Active Torque Vectoring. Funkce jako tajemná síla, která pomáhá zatáčet. Tím se potěšení z jízdy dostává na novou úroveň.

TEXT: JIŘÍ KRÁL, FOTO: ARCHIV

Jisté a přitom podmanivé jízdni vlastnosti jsou nedílnou součástí DNA každého vozu značky Subaru. Základem pro ně je především optimální rozložení hmotnosti s nízkým těžištěm a samozřejmě i vyspělý symetricky uspořádaný pohon všech kol. Neustálý vývoj techniky ale umožňuje do vyzkoušeného a funkčního celku vkládat nové možnosti. Nejnovější modely značky Subaru, konkrétně WRX STI a Outback, jsou vybavené aktivním řízením rozdělení točivého momentu Active Torque Vectoring (ATV). Tato funkce je nedílnou součástí nejmodernější generace stabilizačního systému Vehicle Dynamic Control (VDC) a zásluhou zvýšené rychlosti výpočtu i reakcí umožňuje aktivně zasahovat do jízdni dynamiky automobilu.

Funkce Active Torque Vectoring má za cíl zpřesnit reakce vozu na pohyby volantu a omezit především nedotáčivost, která může vzniknout při příliš agresivním výjezdu ze zatáčky, při němž mohou odlehčená přední kola snadněji ztratit adhezi. Tím funkce ATV umožní zvýšit rychlost průjezdu zatáčkou.

Pracuje tak, že v zatáčce mírně přibrzdí vnitřní přední kolo. Tím se pomocí diferenciálu přeneše více točivého momentu na vnější kolo. Tento rozdíl síly mezi předními koly vytváří dodatečný stáčívací moment kolem svislé osy automobilu, který mu „pomáhá“ zatáčet.

Na rozdíl od standardních zásahů stabilizačního systému, který se prostřednictvím snížení výkonu motoru a brzdové soustavy snaží automobil v krizových situacích udržet ve směru zvoleném úhlem natočení volantu, funkce ATV výkon motoru neubírá a zajišťuje maximálně efektivní rozdělení hnací síly mezi kola. Tím opět posunuje dynamické limity daného modelu. Výsledkem je pro řidiče jasně patrná větší ochota k zatáčení a především ještě přesnější akcelerace ze zatáček. Tím se dále posunuje potěšení z řízení nových modelů značky Subaru.

PRINCIP ČINNOSTI STABILIZAČNÍHO SYSTÉMU VDC

Standardní výbavu všech modelů Subaru je vyspělý stabilizační systém VDC, který v každém okamžiku jízdy monitoruje chování automobilu. Na základě rychlosti jízdy, rychlosti otáčení jednotlivých kol, podélného i příčného zrychlení, rychlosti otáčení kolem svislé osy (stáčívost) a dalších informací systém vypočítává skutečný pohyb automobilu. Ten neustále porovnává se směrem, který požaduje řidič (pozná jej podle úhlu natočení volantu). V případě rozpoznání odchylky zasahuje s cílem vrátit vůz do stabilizované polohy. V praxi se rozlišuje buď přetáčivé nebo nedotáčivé chování, na něž systém VDC aktivně reaguje.

Vehicle Dynamic Control je komplexní regulační systém podvozku, jehož součástí jsou i další funkce. Z těch hlavních jmenujme například ABS (protiblokovací), EBD (elektronické rozdělování brzdového účinku), protipokluzová funkce, brzdový asistent, asistent rozjezdu do svahu a nejnověji také



Funkce vektorového řízení dynamiky ATV pracuje prostřednictvím zásahů brzdové soustavy



Vozidlo bez ATV má sklony k nedotáčivosti

Aktivní vektorové řízení dynamiky



Vypnuto
Zapnuto

Přibrzdování kol

Přibrzdováno je pravé vnitřní kolo, což má za následek zvýšenou stáčitost a ochotnější zatáčení.



Přední náprava modelu WRX STI. Přední brzdy regulují dynamiku vozu

Funkce ATV výkon motoru neubírá a zajišťuje maximálně efektivní rozdělení hnací síly mezi kola



aktivní vektorové řízení dynamiky ATV (Active Torque Vectoring). Systém VDC má speciální nastavení při aktivovaném terénním režimu X-Mode (modely Forester a Outback), jehož součástí je kromě jiného i kontrolované sjíždění příkrých svahů.

U stabilizačního systému VDC lze pomocí tlačítka zcela vypnout funkci kontroly trakce.

V případě sportovního modelu WRX STI nabízí také speciální funkci Traction, která posunuje zásahy stabilizačního systému bez omezování výkonu motoru. Tím umožní řidiči vychutnat si model WRX STI v blízkosti limitů a přitom stále pod kontrolou elektronické záchranné sítě. Anebo v případě WRX STI lze tento systém úplně vypnout. ■

Za volantem Foresteru si užijete, i když je poháněn novou kombinací vznětového motoru a převodovky Lineartronic



SUBARU FORESTER 2.0D LINEARTRONIC

TEXT: JIŘÍ KRÁL, FOTO: ARCHIV

Další sameták

Subaru uvedlo na trh novou verzi modelu Forester.

Po vzoru Outbacku kombinuje vznětový boxer s bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Vznikla tak atraktivní kombinace pro rozmanité použití. Forester navíc dostal i nejnovější generaci multimediálního a navigačního systému. Jak to celé funguje?



Je zvláštní, jak moc se jednotlivé světové trhy liší. V něčem je napřed Evropa a jsou věci, v nichž vede Amerika nebo Japonsko. A protože Subaru je aktivní na všech těchto hlavních světových trzích (ponechme nyní stranou Čínu, která je v současné době víc o objemech prodaných vozů, než o jejich kvalitě), dokáže srovnávat a následně pro své produkty i vybírat to nejlepší. Jedním z těchto příkladů může být i Forester

se vznětovým motorem a převodovkou Lineartronic. Tato kombinace, která měla v roce 2013 premiéru v modelu Outback, se nyní dostává i do plnohodnotného SUV a spojuje tak evropské specifikum v podobě vznětových motorů a americko-japonskou preferenci automaticky řadicích převodovek. A nebylo by to Subaru, kdyby současně se zavedením nové verze nesáhlo i k dalším úpravám. Jejich rozsah je skutečným překvapením.

Modelová řada Forester vycházela již před zavedením nové kombinace Boxer Diesel-Lineartronic vstříc mnoha rozličným přáním svých zákazníků. Zážehový dvoulitr je skvělým univerzálem z pohledu kultury projevu a pořizovacích nákladů. K dispozici je s manuální nebo bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Její posílená varianta je standardem u výjimečné verze Forester XT, která s výkonem 177 kW (240 k) tento vůz staví zcela mimo zavedené tržní škatulky. Opomenout nesmíme ani vznětový Boxer



Vznětový boxer má stejný výkon jako dříve, ve spojení s převodovkou Lineartronic je však rozsáhle přepracován



Nový Forester pro rok 2015 poznáte podle antény ve tvaru ploutvičky na střeše



Vysoko umístěná sedadla jsou praktická, elegantnější interiér přispívá k příjemnější atmosféře uvnitř

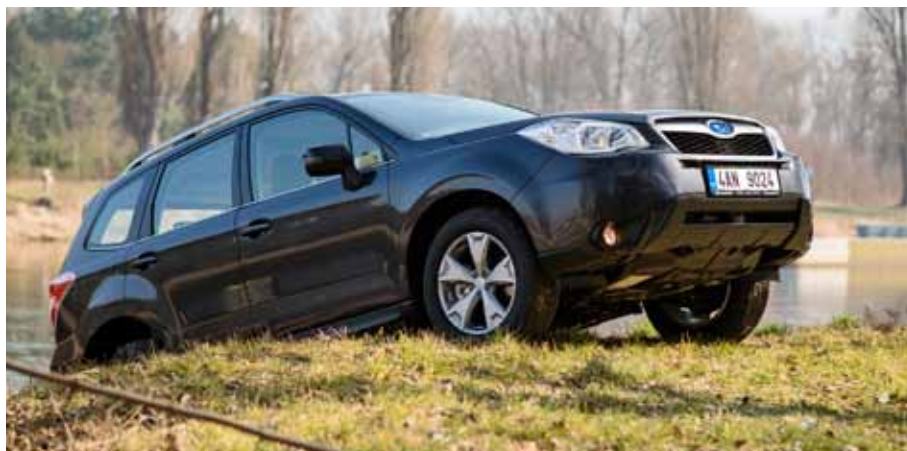
Elektronická řídicí jednotka má několik pracovních režimů. V tom základním, kdy se plynový pedál sešlapuje přibližně do dvou třetin svého chodu, pracuje zcela plynule. To se osvědčuje především ve městě, kdy Forester proplouvá ulicemi a provozem naprosto sametově bez sebemenších rázů. Převodovka reaguje dostatečně rychle, přitom umírněně, aby nepůsobila příliš aktivně. Subaru se zkrátka podařilo najít optimální kompromis pro dané podmínky a aktivitu řidiče. Když se ale sešlapuje plynový pedál intenzivněji, přejde převodovka na postupné řazení sedmi přednastavených převodových poměrů. Zajímavostí je, že automatický Forester 2.0i má přednastavených rychlostí šest a nejsilnější Forester XT dokonce osm. Použitím přednastavených převodových poměrů se dosahuje přirozenějšího projevu během akcelerace, protože spolu s rychlostí stoupají přirozeně i otáčky motoru. Řidič může samozřejmě

řadit mezi danými sedmi převody i manuálně pomocí páček na volantu. Manuální řazení se osvědčuje nejen například při předjíždění, ale také při jízdě v terénu, kdy manuální režim dokáže udržet daný převodový stupeň tak dlouho, jak je potřeba. V terénu se vhodně osvědčuje i speciální režim X-Mode, který zpomaluje reakce celého hnacího ústrojí na pohyby plynového pedálu. Tím má řídicí více citu při pohybu na náročných podmínkách a zejména na kluzkém povrchu.

Automaticky řídicí převodovka ve spojení se vznětovým motorem ale není jedinou novinkou Subaru Forester. Všechny verze tohoto modelu přijíždějí s dílčími novinkami. Tou největší je možnost objednat moderní navigační a komunikační systém Subaru Starlink, který se představil v novém Outbacku. Systém s kapacitním displejem o úhlopříčce 6,1 palce má nejen elegantní design, ale také špičkovou funkčnost a snadné ovládání.



K tomu je použit i volant s nově koncipovanými tlačítky. Pod leskle černým displejem nové navigace je trojice otočných ovladačů klimatizace. Ty mají nyní stříbrné obroučky s působivě navrženým vroubkováním, které je velmi podobné tomu, jež se používá v luxusních vozech Bentley. Paletu novinek dokresluje i nová grafika uprostřed přístrojové desky umístěného displeje, zejména hodinky mají nyní novou podobu. Aby byl výčet novinek u Foresteru pro rok 2015 kompletní, je třeba zmínit také novou funkci zpožděného vypínání světlometů. Díky ní vám Forester po vystoupení a uzamknutí ještě několik desítek sekund posvítí na cestu k domovním dveřím. Zdokonalení vnitřního prostoru Foresteru dokresluje i nově navržený klíček od vozu s kovovým rámečkem a opět barevným logem značky. A víte, jak modernizovaný Forester poznáte na první pohled? Podle antény na střeše – klasickou prutovou nahradila efektnější ploutvička. ■



Forester se nezalekne ani náročnějších jízdních situací. V režimu X-Mode se velmi jemně dávkuje síla putující ke kolům

6 Forestrů na expedici Monte Negro a Albánie

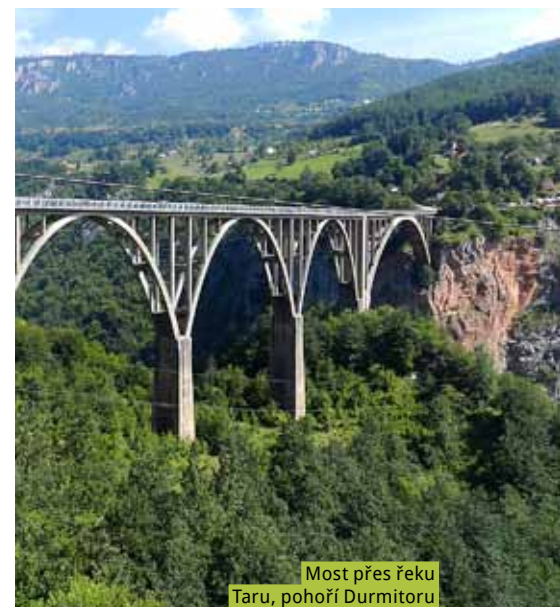
TEXT A FOTO: ÚČASTNÍCI EXPEDICE (HLAVNĚ DUŠAN A RUDA)

Když nám náš expediční náčelník Dušan sdělil, že nás v roce 2014 čekají silné zážitky vysoko v horách i v dalekých přímořských krajích, věděli jsme, že to o odpočinku rozhodně nebude. Přesto jsme neváhali ani chvíli a začali se na expedici připravovat.





Pod vrcholkem
Vasojevičky Kom, pohoří Komovi



Most přes řeku
Taru, pohoří Durmitoru



Na vrcholu Vasojevičky Kom
(2 461 m n. m.), pohoří Komovi

Hlavním cílem bylo poznání zapomenutých horských koutů a přírody nejen v Černé Hoře, ale také v Albánii, kde pravé horské, kamenité cesty rychle zanikají pod vrstvou asfaltu. S nimi však mizí i civilizací dosud nedotčená příroda.

Expedice se účastnilo celkem 6 vozidel značky SUBARU Forester a to od ročníku 1998 až po 2010. Podmínkou účasti bylo zvednutí a oplechování podvozku vozidla a obutí poloterénních AT pneumatik. Kempovali jsme vždy ve volné přírodě ve 4 střešních a 2 „normálních“ stanech. Mapové a navigační podklady se sháněly jen velmi obtížně a skutečně to byla expedice průzkumná. Plánovanou trasou se nakonec podařilo projet, byť už to bylo na hranici našich sil i možností našich aut.

Člověk se rodí unaven a žije proto, aby si odpočinul (staré černohorské přísloví)

Že prý to dále neprojedeme. Ale to neznali schopnosti Forestrů, ani našich řidičů



Off-road „zkratka“
k Albánskému moři



Oběd
u Šiško jezera

Společné foto
u vodopádu Skakavica



Přejezd albánského mostu
„na čestné slovo“

Opravdová cesta začala až na hranici s Černou Horou. Z městečka Foča vedla trasa přes ofroudákům známý lesní přechod „U tři veteránů“ do Černé Hory. Celnice vypadala jako ve známé stejnojmenné pohádce. Hovornější ze dvou celníků se zajímal hlavně o to, jestli s námi třeba nejede nějaká žena navíc. Asi si tady připadají hodně opuštěně. Trochu pošpásujeme a jedeme dál.

U mostu na řece Tara se svezeme v závěsu na laně – údajně nejdelším přímém úseku v Evropě – 824m dlouhém „Zip Line“ přes kaňon a získáváme tak první velký zážitek. Odpoledne odbočujeme do severní části pohoří Sinjajevina. Mírně zvlněná krajina, malebná údolí, osamělá stavení, všude jen tráva. Najít správnou cestu je obtížné. Potkáváme místní s terénním Pinzgauerem, že prý dále neprojedeme. Ale neměli pravdu, neznali schopnosti Forestrů, ani našich řidičů. Nakonec na planinách i táboříme.

Zajíždíme do Durmitoru a z Čurovace se kocháme výhledy na tyrkysově zelenou Taru. Krásné šotolinové cestičky u kaňonu Sušice však rychle nahrazuje asfalt. Nepříjemným překvapením pro nás byl denní poplatek 20 euro na auto za jízdu v rezervaci (po tzv. „Džíp tour“) – že by příspěvek na to asfaltování? Projíždíme napříč kaňonem, dále Trsou a pak přes sedlo k Žabljaku. Táboříme nedaleko městečka Šavnik. Večer se setkáváme s místními domorodci. Jejich národním zvykem je sledovat nově příchozí. Jen sedí, koukají, někdy ani nemluví. Od nás dostanou pivo, my si vaříme, chystáme spaní, a zbude-li čas, tak s nimi posedíme a probereme, jak jde život. Odmítnout pak jejich pohostění, nebo pozvání domů, by pro ně bylo velikou urážkou.

Ráno se fotíme u vodopádu Skakavica a vyrážíme na další cestu. Projíždíme Šavnikem a u Bare znova vjíždíme do jižní části pohoří

Sinjajevina. Zde zachraňujeme „domorodce“, kterému odešla spojka na autě. Připraveni na vše, vytahujeme skládací tažnou tyč a auto zapojíme za Rudova Forestra. Doufáme, že „kuča“ nebude ve strmém kopci. Auto dotáhneme až k jeho domu. Přijímáme pozvání do domu a jsme pohostěni rakijí a sýrem. Projíždíme polanami, které jsou mnohem rozsáhlejší a méně obývané než jsme čekali. Kempujeme mezi horami, přichází bača Rado, dostává pivo a usedne na kámen. Nakonec dorazí i jeho děti a jsme pozváni večer na návštěvu do salaše. Naše čtyřčlenná „delegace“ se seznamuje s životem na salaši. Bačova žena vaří, synové si hrají s puškou, kterou má otec na vlky. Veliká hromadu sněhu (11. srpna) v proláklíně přikrytá senem slouží jako lednička. Vydrží až do nové zimy. Pivo je jako křen. Vychází měsíc v úplňku. Chvilí sedíme, vykládáme si zážitky, než nás noční chlad zažene do spacáků...

Míříme do pohoří Žijovo k Bukumirskému jezeru, které se rozprostírá mezi úžasnými horami. Pokračujeme dál a sjíždíme strmou cestou k jezeru Rikavačko 1313m. Cesta je dost rozbitá, přemýšlíme, zda tudy půjde vůbec vyjet zpátky nahoru. Naštěstí má vést z údolí druhá cesta. Doufáme, že bude sjížděnější. Kempujeme nedaleko jezera.

Ráno s obavami vyrážíme opačným směrem vzhůru údolím. Relativně dobrá cesta, ale hodně strmá. Traverzuje skalami a poslední úsek s volným hrubým makadmem dává našim Forestrům i řidičům hodně zabrat. Naštěstí cesta nevyžaduje větší křížení náprav. S úlevou si vydechujeme až v sedle – vyjeli jsme. Údajně největší stoupání bylo 31% (dle Google Earth).

Ráno vyráží Pavla s Petrem k domovu, nemají tak dlouhou dovolenou. Do Albánie pokračujeme už jen v 5 autech. Objíždíme Skadarské jezero a přechodem Sukobin – Muriqan vjíždíme do Albánie. Provoz je zde jako v Orientu, člověk musí být pořád ve střehu. Hlavním úkolem policistů je zde popohánět řidiče, aby se křižovatky neucpaly. Dnešním cílem je poloostrov Rodonit. Odbočujeme na zkratku, která nás vede přes železný, lanový most přes řeku. Již při pěším průzkumu se most houpe a hrůzostrašně skřípe. Určitě má ten most nedávno „revizi“, prohlašuje Jarek. Nakonec bez problémů přejíždíme. Cesta k moři se stává obtížnější a ten pravý off-road teprve začíná. Děláme pěší průzkum a pomalu sjíždíme k moři. „Cesta“ se zhoršuje a tak není divu, že došlo k bočnímu proražení AT2 pneumatiky. Pokračujeme těžkým terénem dále. Dojíždíme na louku a již za šera kempujeme. V dálce je vidět moře...

Druhý den část výpravy relaxuje u moře a druhá shání po albánských „pneuservisech“ opravu defektu. Plášť je však neopravitelný, takže úspěchem je sehnání pláště stejného rozměru. Bude sloužit jako rezerva. Ostatní pohostili místního baču obědem a ten na oplátku podojil na louce krávu a ovce a nabídnul jim mléko. Bylo výborné.

Odjíždíme od moře a našim cílem je vesnička Theth uprostřed albánského pohoří Prokletije. Až do Shkodëru je velmi silný provoz. Vjíždíme do údolí a pak už začíná náš nejdelší off-road. Za 4 a ½ hodiny jsme ujeli 27 km a máme za sebou sotva polovinu trasy. Z rozbité horské cestičky jsme značně vytřepaní. Jede se většinou na redukovanou jedničku. Za hodinku se začne stmívat, takže přivítáme pěkné rovné místo na táboření.

Ranní bouřka nás v balení popohnala a vyrážíme tak dříve na cestu. Před Thethem odbočíme k vesničce Nderlytai, kde jsou krásné kaskády v narůžovělém vápenci. Skutečně je to moc pěkné místo. Dojíždíme do Thethu a jdeme na procházku, která končí v místním „café-baru“. Nafotíme neuvěřitelné kreace obecních elektrických rozvodů a je nám okamžitě jasné, proč ČEZ v Albánii neuspěl. Odjíždíme „hlavní“ silnici na Koplík, která je podstatně kvalitnější. Nacházíme kempovací místo s krásným výhledem na štíty hor.

Ráno vyrážíme do civilizace. Dalším údolím zamíříme na přechod do Černé Hory. Pokrok se nedá zastavit a tak kouzelné horské cestičky jsou nahrazeny betonem a asfaltem. Projíždíme stavbou silnice. Všude plno strojů a čilý ruch. Tam, kde měla být horská cestička, už je široká, asfaltová „dálnice“. Nakonec se dočkáme a jedeme údolím po kamení a šotolině k hraničnímu přechodu Vermosh – Gusinje. Na hranicích bez problému vjíždíme do Černé Hory. Chvilí trvá, než nalezneme to správné údolí. Hledáme vývěr – jezírko Oko Skakavice. Kempujeme poblíž.

Ráno je hodně zima (4,7 °C). Vjíždíme na malý off-road k Ropojansku jezeru. Vjíždíme až téměř k němu, ale jezero je vyschlé. Je zde úžasný pohled na hory. Sjíždíme k Oku Skakavice a silní jedinci se v 5 °C teplé vodě koupou. Další zastávka je u vodopádu Grlja, kde voda mizí v podzemí, aby po pár kilometrech zase vyvěrala do pěkných jezírek – Alipasini izvori. Opuštíme Prokletie a míříme do pohoří Komovi. Dojedeme až do sedla pod Vasojevički Kom (2461 m), na který chceme zítra vylézt. Kempujeme přímo na sedle a kocháme se západem slunce.

Na túru vyrážíme ráno co nejdříve, čeká nás převýšení cca 600 metrů. Fouká silný vítr

Cesta do Thetu v Albánii



Nová albánská cesta k přechodu Vermosh–Gusinje

a blíží se změna počasí. Chodníček vede úbočím hory a po 2 hodinách výstupu jsme nahore. Vrcholové foto a studený vítr nás rychle zažene dolů. Odjíždíme do pohoří Bjelasica (NP Biogradska Gora), a nakonec kempujeme nedaleko turistické ubytovny „Planinarski dom Krivi do“. Přes noc nás hlídají, jako už několikrát, pastevečtí psi.

Ráno se vydáváme na cestu ke dvěma vrcholům Bjelasice, Zekova glava (2117 m) a Crna glava (2139 m). Vjíždíme do sedla pod Crnu glavu a mění se počasí, blíží se déšť. Hluboko dole vidíme vrak auta. Je to český Jeep XJ – na offroadové výpravě se tady zřítil přesně před čtyřmi týdny. Neriskujeme a vracíme se zpět. Mokrý tráva a bláto je nebezpečné. Jedeme dál a svačime nedaleko Šiško jezera. Cestou k známému tábořišti nedaleko kaňonu Nevideo projíždíme bouřkou s přivalovými dešti a musíme dávat pozor na kameny na silnici.

Předposlední den expedice. Ráno je ještě bouřka, ale na balení stanů přestává pršet. Projíždíme Durmitorem k Pivskému jezeru a míříme na hranici s Bosnou a Hercegovinou. Cesta probíhá klidně a v Chorvatsku naposledy přespíme na louce za obcí Migalovce.

Další den za velké bouře a silného deště, že stěrače nestíhají, projíždíme Bratislavou a za chvíli jsme po 16 dnech a 3641 km zase doma. Bližší informace o expedici naleznete na www.subarufanclub.cz.



Expedice předčila naše očekávání. Poznali jsme nová místa, úžasnou přírodu, pohostinné domorodce a zážitky z cest určitě nebudou ještě dlouho zapomenuty

AUTOBOX 12/2014

TEXT: DOMINIK VALÁŠEK

TEST

Subaru
BRZ 2.0 AT

Svět je plný velmi rychlých aut. Při vši té rychlosti se však zapomělo na jednu zásadní vlastnost, která by měla každé auto, označované jako sportovní, doprovázet. Řeč je o schopnosti zprostředkovávat zážitky. Zatímco mnoho aut umí bez zadýchání dosahovat rychlostí okolo 200 km/h, velmi pečlivě bychom vybrali těch několik, která nás umí bavit i bez toho, aby byla přehnaně rychlá. Když se před pár lety oznámilo, že Toyota spojila síly se Subaru, aby společně vykouzlili opravdově sportovní auto, svět byl vzhůru nohama. Dva japonské giganti, reprezentující věhlasnou sportovní historii a tradici na jedné straně, technickou vyspělost a historii sportovních modelů na straně druhé. Zatímco Toyota pojmenovala svojí verzi GT86, Subaru zvolilo název BRZ. Trojice písmen v sobě ukrývá podstatu a uspořádání celého vozu, je to totiž zkratka pro Boxer Rear-wheel drive Zenith.

A o tom to celé je. Motor vpředu, dvoulitrový boxer o výkonu rovných 200 koní, pohání zadní kola, spojená se samosvorným diferenciálem. A uprostřed toho všeho je trošku netradičně šestistupňová samočinná převodovka s hydrodynamickým měničem. Že je to svatokrádek? Ale kdeže, jak uvidíte záhy, není vše tak černé, jak se může zdát. Ještě než jsem nasedl a nastartoval, celý vůz jsem s obdivem obešel. Na BRZ je prostě radost pohledět...

Malé modré kupé má pouze 4 240 mm na délku a 1 775 mm na šířku. Ostře strižené hrany doplňuje ještě sada doplňků, nesoucí dobře známé označení STI. Jedná se o odtrhovou hranu zadního křídla, boční spojler zadního nárazníku, nástavce prahů a spojler předního nárazníku.

Konečně tedy usedám dovnitř. Mé pozadí spočívá ve sportovní sedačce pocitově až na asfaltu pode mnou, nohy směřují kamsi daleko dopředu k pedálům. Volant po ruce, blízko u sebe. Vše vypadá jednoduše, účelně, přesto však nenastává pocit, že by se jednalo o narychlo polepené plastové výlitky. Zpracování je na důstojné úrovni a materiály nejsou vůbec špatné. Před řidičem se nachází především velký otáčkoměr, rychloměr se jako ta méně

Test: Subaru BRZ 2.0 AT



podstatná část krčí v rohu. Po dobu jízdy budete stejně koukat jen na ten digitální, umístěný u otáčkoměru. Tisknu tlačítko pod panelem klimatizace a motor za zlostného zavrčení naskakuje. Při zvýšeném studeném volnoběhu zní hutně a dunivě. Standardem tento zvuk tak úplně není. U námi testovaného vozu totiž výfukové plyny proudí skrze nerezový tlumič od STI a následně se linou ven dvojicí obřích koncovek o průměru 114 mm. Zmínil jsem, jak dobře vypadají? Ne? Tak vypadají zatraceně dobře. První zařazení D na voliči a rozjezd. Převodovka už po prvních metrech rozptýluje obavy z chování měniče. Ten je okamžitě uzamčen a během jízdy o něm ani nevíte. Řazení je rychlé, stejně jako reakce na pádla pod volantem. Jak je u Subaru zvykem, mluvit do řazení můžete začít kdykoliv, manuální režim se sám ukončí, jakmile to bude vhodné a uprostřed manévru se s vámi převodovka nezačne dohadovat. /.../ BRZ rozhodně nedostatkem výkonu netrpí, je však potřeba si pro něj zajít do vysokých otáček. Teprve v rozmezí pěti a sedmi tisíc plochý dvoulitr předvede, co se v něm ukrývá a vůz zrychluje s velmi pěknou dynamikou, danou i nízkou hmotností 1364 kg. /.../ Konečně se však přesouváme tam, kde to společnému produktu Toyoty a Subaru sluší nejvíc. Okresky, a čím klikatější, tím lepší. Zde BRZ předvádí ten pravý koncert. Náklony karoserie jsou díky extrémně nízkému těžišti zcela minimální i bez přehnaně tvrdých tlumičů. Auto na nerovnostech neodskakuje a podvozek je spolu s řízením dokonale čitelný. Už po několika prvních zatáčkách se dostavuje naprostá řídičská euforie. Vůz v oblouku hbitě reaguje na povely plynem, na limitu může přijít i lehká nedotáčivost, ale stačí lehce povolit a navýšená hmotnost na předku utáhne auto k apexu. Když už něco

ujede, je to samozřejmě záď, která předvede čitelně a plynule přicházející sklouznutí. Ani tady se přitom není třeba strachovat, lehké kontra volantem a BRZ pokračuje svojí show za plné stability. Už od prvního uvedení na trh, či dokonce ještě před ním, klade si laická i odborná veřejnost jednoduchou otázku. Bude to driftovat?

Samozřejmě že ano...

Zatímco za sucha vyžaduje driftování spíše pokročilé techniky a na jednoduché utrnutí zadku plynem chybí skokový přísun točivého momentu, za deště je situace docela jiná. Teprve v poslední den testování se dostavil vytoužený déšť a s ním mokré silnice. A právě tehdy se Subaru začalo klouzat, jako by se nechumelilo. Skoro každé přidání plynu vetavalo BRZ utržením záďe, opět zcela poklidným a kontrolovatelným.

V celkovém ohlednutí je BRZ vůz, který jsem si naprosto zamiloval. Co do rychlosti v přímce, určitě by pomohla kratší manuální převodovka nebo pár koníků navíc, ale dojde-li na zatáčky, bude co do zábavnosti horko těžko hledat konkurenci. /.../

Během testovacího týdne, zhruba 90 litrů projetého benzínu a nájezdu přes 1000 kilometrů, čítala spotřeba velmi milých devět litrů na sto kilometrů, na delší jízdy klidně až o litr a půl méně. A cena? Za vyšší výbavu Sport, která vedle prvků výbavy jako jsou větší kola, startování tlačítkem nebo duální automatická klimatizace, nabídné hlavně samosvorný diferenciál, zaplatíme 809 tisíc. Za automatickou převodovku dalších 40, za modrou metalízu 12 a konečně celkem 100.268 korun za doplňky z dílen STI. Suma sumárum za testovaný kus tedy 961.268 korun. To sice není málo, ale těžko nabídně nějaký vůz v této cenové relaci větší zábavu.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

AUTOBOX
INZERNÍ ČASOPIS A SERVER

SVĚT MOTORŮ 3/2014

TEXT: MARTIN FREI

SUBARU XV 2.0D COMFORT

Zarputile vlastní cestou



Evropská SUV snižují emise CO_x variantami s předním pohonem, které mnoha uživatelům stačí. Jaký smysl má ortodoxní přístup Subaru?

Japonská legenda si získala respekt spojením sportovních dovedností se suverénním pohybem v obtížných podmínkách. Obojí vycházelo ze stálého pohonu všech kol, který před příchodem elektronických stabilizačních systémů znamenal nepřekonatelnou výhodu.

S jejich rozšířením přestala být zasněžená silnice tak dramatickou výzvou a mnoho uživatelů, kteří používají SUV jen ve městě a mimo hory, pořízuje levnější varianty s pohonem 4x2. Subaru se k uvedení takového vozu nechystá, všechna kola měla poháněná dokonce i loňská studie plug.in hybridu Viziv.

Testovaný model XV po lehké modernizaci ukazuje, že tento přístup má své opodstatně-

ní. A to z důvodů daleko hmatatelnějších než image čtyřkolkového specialisty.

VÝHODA ODJINUD

Na druhé straně Atlantiku totiž čtyřkolkka prodejům naopak pomáhá: spolu s přiměřenou světlostí a nájezdovými úhly je u crossoverů a SUV nutná k zařazení do tamní kategorie „light truck“, ze které se motoristům milosrdněji zdaňují emise CO_x. Předokolka se jako pracovní náradí neuznává a daně má vyšší, proto by si ji nikdo nekoupil. A jelikož Subaru v USA prodává desetkrát víc aut než v Evropě, komplexní a drahé úpravy pro přední pohon by se mu jednoduše nevyplatily.

Masivní lichoběžníkové zavěšení, na němž drží zadní kola našeho XV, váží jistě dost, ale na druhou stranu přispívá k charismatičtým jízdám vlastnostem, bez nichž už by to nebylo Subaru. Snižuje spotřebu o necelý litr by proto sotva obhájilo instalaci vlečené nápravy, jakou dnes ve verzi 4x2 používá Nissan Qashqai.

PAN NEZAMĚNITELNÝ

Z toho plyne jednoduchý závěr. Snižování spotřeby evropské verze nejlépe pomůže diesel. Pro letošní rok nebyl nijak modernizován, znovu nás však přesvědčil tichým chodem, pružností a sportovně ostrou reakcí na plyn. Spotřeba paliva při úsporně-



ší jízdě klesá pod šest litrů a ani při svižnější nestoupá vysoko přes sedm.

Navzdory zvýšenému těžišti, plynoucímu ze světlosti 220 mm(!) si XV nechá líbit velmi prudké změny směru i rychlé průjezdy zatáčkami, asfaltu se drží jako přilepené a nic si nedělá ani z hrbolů v oblouku.

Po technické stránce nemáme ke svéráznosti diesellového Subaru XV výhrady.

Unikátní řešení mu po stránce jízdni dynamiky dává jasný náskok před všemi konfekčními crossovery. (REDAKČNĚ KRÁCENO)

AUTO4X4.CZ 2/2015

TEXT: LUKÁŠ DITTRICH

SUBARU OUTBACK 2.0D

Outback po páté

SUBARU OUTBACK je v České republice pro tuto značku velmi důležitým modelem.

Pomineme-li speciality typu BRZ a WRX STI, pak právě tohle oplastované kombi táhne spolu s Foresterem tuzemské prodeje. A tahoun to letos bude pravděpodobně dost silný, protože přichází v nové generaci, která se hodně povedla.

Ne, vyložené revoluci nečekejte. Proporce outbacku zůstaly nezměněny. Rozvor náprav je shodný s odstupujícím vydáním, totéž platí o výšce, a délka i šířka auta vykazují jen drobné rozdíly. Přesto se nebojím napsat, že je pátá generace výrazně lepší, respektive, že vás zajisté osloví.



Důvody pro to mám dva. Tím prvním je design, který se vážně povedl, tím druhým je interiér.

VÝRAZNĚ LEPŠÍ INTERIÉR

Na mezinárodní prezentaci dorazily kromě řady nejnovějších exemplářů také čtyři generace předchozí.

Jak jsem si je tak prohlížel, nemohl jsem se ubránit dojmu, že ta poslední, pátá, nava-



zuje na generaci třetí. A právě třetí vydání outbacku považuju za nejhezčí ze všech, a proto jsem rád, že zrovna k němu novinka odkazuje. Nejnovější Subaru vypadá decentně a elegantně. Svým způsobem jde o velmi přitažlivý vůz.

Ještě více argumentů ovšem najdete v interiéru, který je zhruba o dvě třídy lepší. Subaru říká, že si dalo záležet na vnímání kvality a já mu musím dát za pravdu. Outback, alespoň podle prvních dojmů, je uvnitř výborně zpracovaný a může se chlubit kvalitními materiály.

Potěší i velice pohodlná a široká sedadla s dostatečně dlouhým sedákem, vzadu pak najdete mnoho místa a můžete mít třeba dva metry. U zavazadelníku rekordy nečekejte, ale základních 512 litrů postačí ur-

čítě víc než bohatě. Sklopit zadní opěradla můžete opět za pomoci páček na stranách zavazadlového prostoru.

V interiéru najdete ještě jednu věc, která zlepšuje dojem. Je to nový multimediální systém. Také o něm lze napsat, že je to něco naprosto jiného než to, co bývalo v outbacku dříve. Sedmipalcová dotyková obrazovka má kvalitní grafiku, systém funguje velmi rychle, nechybí možnost používat Mirrorlink, a navíc je vše český. Tedy až na hlasové pokyny.

DIESEL TAK AKORÁT

Nabídka motorizací bude zahrnovat na českém trhu opět benzinový čtyřválec o objemu 2,5 litru a naftový boxer 2.0D. Právě ten se stal na mezinárodní prezentaci předmětem našeho zájmu. Diesellový agregát musel projít řadou změn, aby se vešel do norem Euro 6, což se mu podařilo bez nutnosti používat systém vstříkávání močoviny a při zachování parametrů. Pořád tak máte k dispozici 148 koní a 350 Nm. /.../

S automatickou převodovkou Lineartronic nebudete mít nejmenší potíže, přestože jde o bezstupňovou záležitost. Jakmile přišlápnete pedál plynu více, převodovka začne řadit skokově a vyhne se tak projevu přerostlého skútru.

Velkou pochvalu si zaslouží podvozek, který je prostě ideální. Zkoušeli jsme lehký terén, nebyl problém. Na osmáctipalcových kolech auto perfektně tlumí nerovnosti. V zatáčkách se ale outback zároveň naklání mnohem méně a díky strmějšímu řízení si za volantem docela užijete.

Celkově je nové Subaru outback pěkný a velmi komfortní automobil s více než dostatečným vnitřním prostorem. Novinkou pro evropskou pobočku této japonské značky je pak nástup systému EyeSight, který přichází právě s pátou generací testovaného modelu. Jde o instalaci dvojice kamer, které se využívají pro adaptivní tempomat, hlídání jízdních pruhů, nouzové brzdění, ale také pro šikovní funkce typu upozornění na situaci, kdy jste v koloně, auta před vámi se už rozjíždějí, ale vy ještě stále stojíte.

Asi jste už poznali, že se mi pátá generace outbacku líbí. Je to funkční auto, které má svou image, a hlavně se moc příjemně řídí.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

AUTODRIVE 11/2014

TEXT: JOSEF ŽÍDEK

NÁŠ TEST

Vyztužený ve všech směrech

Otřepané úsloví o tom, že vítězný tým se nemění, by znělo na úvod jako pěkné klíše, ale náhodou se výborně hodí. Subaru WRX STI je totiž vůz ikonický, který jeho příznivci milují někdy až nekriticky. Takže se nabízí otázka, co vlastně může Subaru na takovém autě ještě zlepšovat?

Protože si ale Subaru vytklo za cíl naplnit slogan „Absolutní výkon plně pod kontrolou“, změnil se na novém STI skutečně pozeňhaně.

Nejjednodušeji by se to dalo shrnout do jedné věty – adrenalin v zatáčkách, klid ve městě. Tomu ovšem předcházelo dlouhé ladění každého detailu. Než se do nich pustíme, podívejme se na design.

Tady nebudou fanoušci „velkého křídla“ nikterak zklamáni, na svém místě je i nasávací otvor na kapotě a STI je samozřejmě sedan! Upravené jsou tvary předních světlometů, o 20 cm směrem vpřed se posunul A sloupek. Zadní světlý jsou přepracovány tak, aby byla opticky zvýrazněna šířka zádi. Pohledu zezadu ovšem dominuje difuzor s dvěma dvojicemi koncovek výfuků. WRX STI měří na délku 4595 mm, rozvor je prodloužen na 2650 mm.

Interiér nezapře styl značky, pro WRX STI má ale vyhrazen impozantní červené číselníky, karbonové detaily a červené prošívání. Jinak vnitřnímu prostoru dominuje černá, v případě testovaného vozu ještě displej multimediálního systému, který je ve vyšší výbavové verzi Sport ve standardu. Novinkou je zploštělý volant, který se v STI objevuje vůbec poprvé.

Pod kapotou zůstává benzinový Boxer Turbo s aktivním časováním ventilů Dual AVCS s nezměněným výkonem 300 koní a řazený šestistupňovou manuální převodovkou, mimochodem s řadicí pákou s provokativně červenou hlavicí. Čímž se konečně dostáváme ke zmíněnému podvozku, na němž se toho odehrálo rozhodně nejvíce. Změny by se daly

Autodrive
PROSTOR ČASU MĚSÍCŮM



charakterizovat jedním slovem – vyztužení. Zkrutná tyč řízení má tuhost vyšší o 125 %, tužší jsou pouzdra úchytných převodky řízení a teď už to jde popořadě zepředu dozadu – na přední nápravě tužší příčné vzpěry, tužší pouzdro spodního ramene, tuhost pružin vyšší o 22 %, přibýly vyztužující plechy u předních závěsů, pro další vyztužení je silnější spodní rameno. Boční tuhost tak narostla o 14 % a celková klopná tuhost o 24 %. U zavěšení zadních kol je to podobná písnička.

Ruku v ruce s úpravami podvozku jde i nárůst tuhosti karoserie, na niž je použita vysokopevnostní ocel. Torzní tuhost se zvýšila o 40 % a odolnost vůči ohybu o 30 %. Pokud vás už výčet inovací trochu unavil, vězte, že pro řízení WRX STI budete potřebovat pozornosti mnohem víc a také dost sil, a to fyzických. Žádný elektrický posilovač řízení, nýbrž tradiční hřeběnové řízení s hydraulikou, jen se změnil převod řízení od 15:1 na 13:1, takže je ještě rychlejší a přesnější. A to musíte být vy také, chcete-li z něj dostat jeho úžasný potenciál. Mohutný výkon motoru je v novém STI výrazně víc pod vaší kontrolou, takže s lechtáním plynu přinutíte auto i k docela ladné jízdě, která už netrpí nedočkavými záškuby minulého modelu.

Jestli si na STI troufáte, připravte si na jeho pořízení 1 089 000 Kč, eventuálně na vyšší výbavový stupeň 1 179 000 korun. A můžete si připlatit za metalický perleťový lak, který je v ceníku za 12 000 Kč. Adrenalin a emoce jsou přibaleny jako bonus.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

Subaru FORESTERide 2015

*Kdo v sobotu 6. února nezůstal sedět doma a vyrazil do Velké Úpy, určitě nelitoval. V místním lyžařském středisku **Skiport Velká Úpa** se totiž konal čtvrtý ročník zimního freestylového **SKI & SNB** závodu **Subaru FORESTERide 2015**. A že bylo na co koukat!*



TEXT: VOJTĚCH KULHÁNEK, FOTO: JOSEF ŠULC

Adrenalin na plné otáčky!
Rider: Jan Balcar

Už od brzkého rána bylo ve Skiportu slyšet vrnění motorů nových modelů vozů Subaru FORESTER, které na sjezdovku hravě vyvezly hudební aparaturu, vybavení stánků a další nezbytnosti. Moderátorského mikrofonu se chopil speaker Robin Sobek, DJ's Swing Garden a Max W z Electro Swing Bohemia spustili tu svoji, a přímo na svahu je navíc doprovázeli hned dva saxofonoví virtuosové Honza Korbel a Rudy. Zbývalo už jen pořídit společné foto závodníků, a po krátké poradě jezdců s rozhodčími mohla akce začít.

Aby byl závod pro jezdce i diváky více atraktivní, rozhodli se letos organizátoři pro slopestyle, což je kombinace překážek a skoků, na kterých závodníci předvádějí nejrůznější triky. Podle složitosti a preciznosti provedení triků pak závodníci sbírají od rozhodčích cenné body, které v součtu určí vítěze. Set-up trati se ve Velké Úpě skládal z kovové dvoutrubky, následoval skok s dřevěnou kládou, potom závodníky čekala kovová lámačka, a nakonec si mohli jezdci vybrat ze dvou skoků s 12 a 7 metrů dlouhým tablem.

Do závodu se sice přihlásilo méně závodníků než v minulých ročnících, ale o to pohodovější atmosféra na svahu panovala.

VÝSLEDKOVÁ LISTINA VYPADALA NÁSLEDOVNĚ:

SKI

1. místo: **Dan Hanka**
2. místo: **Robin Holub**
3. místo: **Jan Balcar**

SNOWBOARD

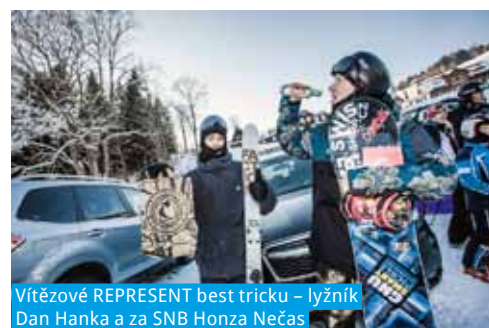
1. místo: **Jan Nečas**
2. místo: **Miki Pajer**
3. místo: **Vašek Toman**

Cenu za best trick od Representu si odnesli za SNB Honza Nečas a v kategorii SKI nejlepší trik předvedl Dan Hanka. Zástupkyně něžného pohlaví se letos do závodu bohužel žádná nepřihlásila.

Během závodu mohli diváci testovat lyže, zahrát se horkou vodkou Amundsen nebo soutěžit o věcné ceny od společností Smith Optics, Represent, Rip Curl a LEVEL. Ti, kdo



Dan Hanka opět nezklamal a lital nad vozy Subaru, jako by se nechumelilo



Vítězové REPRESENT best tricku – lyžník Dan Hanka a za SNB Honza Nečas

rádi soutěží, mohli také vyhrát testovací jízdu vozem Subaru nebo vyhlídkový let nad Krkonošemi, který věnovala společnost STAVYBO. Mezi kvalifikací a finále se o zábavu postarala taneční skupina For-See-4C-Chocolate City Chicks Crew, která předvedla parádní synchro street dance taneční sestavu. Obrázek o tom, jak celá akce vypadala, si můžete udělat z nabídnutého výběru snímků. Rozsáhlejší fotogalerie je na oficiálních stránkách závodu: <http://foresteride.cz>

Grandiózní afterparty se konala v hotelu Úpa, kde to DJ's z Electro Swing Bohemia spolu s duem saxofonistů a DJ Nimandem pořádně roztočili. O zásoby zlatavého moku se postaral pivovar Černá Hora a zásoby kořalky dodala společnost Amundsen.

Velký dík patří všem závodníkům, rozhodčím i divákům, kteří pomohli vytvořit tu správnou pohodovou horskou atmosféru. Stejně tak patří dík i všem výše zmíněným partnerům akce a zejména společností Subaru a Skiport Velká Úpa, bez kterých by tato akce nemohla vzniknout. Dále pak také společností GoPro, Freeride.cz, měšťům Trutnov a Pec pod Sněžkou, všem mediálními partnerům, obětavým pomocníkům, barmankám a barmanům a členům organizačního týmu. Prostě všem, kteří se na této parádní akci jakýmkoliv způsobem podíleli. Sportu zdar!



Za volantem Outbacku Tomáš Pojar

TEXT A FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

Tomáš Pojar (1973) český diplomat, bezpečnostní analytik a prorektor soukromé vysoké školy CEVRO dříve cestoval hlavně letadlem po zahraničí, dnes jezdí po zemích českých v Subaru Outback.

Váš otec byl historikem, spisovatelem a po revoluci i politikem... Co vám předal profesně a co lidsky?

Otec byl povolán do diplomatických služeb a pracoval jako velvyslanec v Izraeli a na ministerstvu zahraničí, pak ze státních služeb odešel. Takže byl aktivní, ale politikem přímo nebyl. Já jsem jím byl jistě velmi ovlivněn. On byl v osmdesátých letech v opozici a i to mě někam nasměrovalo do budoucnosti. Z toho, že jsem sám zažil protikomunistické demonstrace, žiju doteď, z toho zážitku. Nepochybně mě ovlivnilo i to, co dělal a čemu se věnoval.

Já v zásadě dělám podobné věci, takže není úplnou náhodou, že i já jsem se pak stal velvyslancem v Izraeli.

Měl pro vás nějaké konkrétní rady, když jste nastupoval do stejné funkce, kterou on zastával zhruba o dvacet let dříve?

Konkrétní rady v tu chvíli ne, jeho pomoc byla spíš ohledně kontaktů. Jelikož jsem byl v Izraeli jako malý kluk, nebo gymnazista v letech, kdy on byl velvyslancem, tak jsem tam z té doby znal spoustu lidí a na další mě otec nasměroval. Jakým způsobem dělat velvyslance mi neradil, to zas není tak složité.

Studium politologie jste si tedy vybral

na základě inspirace otcem. Neměl jste v té formativní, pubertální době přece jen chuť vydat se jiným směrem?

Já jsem neměl žádné výrazné období vzdoru. To že jsem šel studovat politologii, byla do určité míry shoda náhod, protože jsem chtěl studovat, ale vlastně jsem nevěděl co. Počátky devadesátých let byla doba, kdy se dalo dělat spoustu různých věcí. Otevřelo se mnoho nových možností a studium politologie mě v zásadě umožnilo dělat úplně cokoliv.

Já jsem v té době vlastně víc pracoval, než studoval.

Před dvaceti lety jste začal pracovat pro nadaci Člověk v tísni, jaký byl vývoj lidských práv v ČR tehdy a jak jsme na tom dnes?

Myslím, že jsme na tom, co se týká lidských práv dobře. V posledních pětadvaceti letech nejlépe, jak jsme kdy byli. Rozdíl mezi devadesátými lety a současností není nijak zásadní nebo podstatný. Prostě našťastí patříme k té svobodnější, nebo nejsvobod-

Naštěstí patříme k té svobodnější, nebo nejsvobodnější části světa a já doufám, že tam budeme patřit i nadále

nější části světa a já doufám, že tam budeme patřit i nadále.

Když jste se stal velvyslancem v Izraeli, překvapilo vás tam něco? Jaký je život v Tel Avivu?

Já jsem Izrael znal, protože jsem tam vlastně strávil něco přes dva roky s rodiči, počátkem devadesátých let a pořád jsem tam jezdil. Takže když jsem se tam vracel na diplomatický post, nebyla to pro mě země neznámá. Izrael leží na průsečíku Evropy, Asie a Afriky. Velký je sice jen asi jako dva české kraje, ale je velmi zajímavý a nesmírně inspirativní. Je to země, kde si každý najde něco zajímavého, ať už z pohledu historického, přírodního, nebo s ohledem na její současnost. Tel Aviv je moderní vzkvétající západní hi-tech město a pokud v něm žijete, do určité míry si ani nemusíte všimnout, že jste na Blízkém východě.

Jak jste se jako obhájce lidských práv cítil v zemi, která podle OSN a Amnesty International lidská práva porušuje?

Amnesty International nemá pravdu. Izrael je nejsvobodnější a jediná demokratická země na celém Blízkém východě. To je prostě fakt, který se nedá popřít. Má samozřejmě spoustu různých problémů, podobně jako jiné země, navíc je od svého vzniku de facto ve válce, což není volbou Izraelců, ale otázkou složité situace na celém Blízkém východě. Na druhou stranu je to vzkvétající a bohatá liberální demokracie, jakou tam nikde jinde široko daleko nenajdete.

Máte děti, které strávily část svých životů v oblasti zcela značně odlišné od té naší. Dá se popsat, jak je to lidsky „nastavilo“ v kontextu s vrstevníky, kteří kromě dovolených jiná prostředí fakticky nepoznali?

Těžko říct, my jsme se vrátili před rokem, ale v zásadě, tak jak děti zapadly do té americké školy v Izraeli a do toho izraelského prostředí, tak zase zapadly jednoduše zpátky. Ono je to dnes koneckonců jednodušší než před dvaceti lety. Jsou levnější letenky, existuje internet, facebook a levné volání, takže pro ně bylo daleko snazší udržovat kontakt s kamarády doma. Je tedy otázkou co si vlastně budou z Izraele pamatovat a jakým způsobem je to formovalo. Mě pobyt v Izraeli formoval zcela nepochybně v těch letech, kdy jsem tam byl jako student a je to jeden z důvodů, proč se tam vždycky rád vracím.

Přivezl jste si ze života v Izraeli nějaké špatné vzpomínky? Je ohrožování Palestin-

skými radikály tak bezprostřední, jak nám servírují média?

Je to země žijící ve válce a v napětí, na druhou stranu země, kde se můžete po většině území pohybovat naprosto bez problémů. Pokud se někde něco děje, tak se tam stejně nedostanete. Spíš hrozí, že vás přejede na silnici auto, než že se dostanete do nějaké přestřelky. Já jsem tam nikdy netrpěl strachem, že se mi něco stane. Oblasti válečných konfliktů a míst, kde se něco děje, jsem ale za posledních 25 let projel celou řadu, takže možná nemám úplně to správné měřítko. Žádný z našich kamarádů, kteří po Izraeli cestovali, se tam ale nebál.

Překvapil vás výsledek nedávných izraelských voleb? Domníváte se, že politika Benjamina Netanjahua tamní situaci ještě vyostří, nebo je nějaká naděje, že nastane klid zbraní?

Překvapilo mě, jak výrazným způsobem Netanjahu zvítězil, a myslím, že to překvapilo i jeho samotného i všechny Izraelce. Kdybych si měl před těmi volbami vsadit, dal bych mu tak 52 procent. Já si nemyslím, že nastane nějaký zásadní zvrát. Izrael, který teď oslaví 67. narozeniny, nikdy nežil v míru, takže se nedá očekávat, že by žil v míru v následujících letech. Pro Izraelce je v první řadě důležité přežít, teprve pak řeší, co si o nich myslí okolní svět a podle toho se řídí i v těch samotných volbách. Uvidíme, co ty následující roky přinesou. Snad to bude méně váleku.

Jak vnímáte naši pozici v současné Evropě? Máme nějaký důvod cítit se ohroženi expanzivními sklony Ruska, nebo je pro nás větší hrozbou takzvaný Islámský stát?

Situace ve světě se celkově změnila a mění. Je chaotičtější, než byla před deseti a dvaceti lety a i naše evropská bezpečnostní situace je horší. Porovnávat, zda je pro nás větším nebezpečím situace na Ukrajině nebo to co se děje na Blízkém východě, asi nelze. Obojí představuje relevantní nebezpečí, které nás může zasáhnout a které se nás nějakým způsobem dotýká. Měli bychom je brát vážně a dělat všechno proto, aby se nám co nejméně přiblížilo, abychom si co nejvíce uchovali vlastní svobodu.

Kde vlastně leží naše relativně malá země na šachovnici světa? Jakou máme pozici v rámci Evropské unie a co naše vztahy s dominantními velmocemi jako je třeba USA?



TOMÁŠ POJAR

*1973

Od roku 1995 působil v nevládní humanitární organizaci Člověk v tísni, o dva roky později se stal jejím ředitelem. V roce 2005 začal pracovat na Ministerstvu zahraničních věcí. V letech 2010 až 2014 zastával pozici českého velvyslance v Izraeli. Vystudoval politologii na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy a je členem Občanské demokratické strany. Je ženatý a s manželkou Martinou má tři děti.



Myslím, že pro velmocí jsme v zásadě nepodstatní, protože jsme desetimilionovou zemí ve středu Evropy a to je ta naše váha, kterou můžeme trošku zvyšovat a trošku snižovat, ale v zásadě se z toho nějak nevymaníme. Naše vztahy se Spojenými státy jsou dobré, ale spíš záleží na tom, jak moc budou mít Spojené státy zájem o Evropu. Já osobně doufám, že zájem mít budou. Kdykoliv to tak bylo, Evropě se dařilo lépe a když ten zájem ztratily, tak tady byly horší časy. Kdybychom byli trochu sebevědomější, bylo by naše postavení určitě lepší. V posledních letech se trochu propadáme do takové provinčnosti a nečitelnosti a to samozřejmě na té naší váze nepřidává.

Jedním z témat, kterými se zabýváte, je kyberterorismus. Jak si coby republika stojíme v zabezpečení proti případným útokům?

To je velmi relativní. V porovnání s okolními a srovnatelnými státy jsme na tom lépe, což ale neznamená, že jsme na tom dobře. Vývoj na poli kybernetické bezpečnosti se rapidně posunuje. Nejrůznějších útoků přibývá a ty hrozby se zvětšují. Je ještě dlouhá cesta k tomu, abychom se mohli cítit komfortně a říkat si, že jsme schopní se bránit, případně, že jsme schopní ten útok vrátit.

Jak se dnes cítíte, když se s vámi lidé baví o zahraniční politice? Jste rád, že jste momentálně jen komentátorem, nebo vám chybí funkce spolutvůrce?

Já posledních 25 let dělám v zásadě pořád to samé. Věnuju se zahraniční a bezpečnostní politice, ať už to bylo z pozice Člověka v tísní, příležitostného novináře nebo pak z pozice státního úředníka

na ministerstvu zahraničí. Ve státní správě jsem byl skoro deset let a té doby rozhodně nelituji, ale věděl jsem, že se musím občerstvit a potřebuji dělat něco trochu kreativnějšího. Opustit státní správu bylo dlouhodobé, bezbolestné a zcela dobrovolné rozhodnutí, protože se necítím a nikdy se nechci cítit celoživotním státním úředníkem, to bych nevydržel. Takže si nestěžuji a na práci ve státních službách vzpomínám v dobrém, ale ten poslední rok co jsem mimo, mě baví a nelituji ani vteřinu, že jsem se rozhodl odejít.

Takže ten důvod proč jste se rozhodl pro kariérní přesun ze státního sektoru do soukromého, byla kreativita?

Působím jako prorektor liberálně-konzervativní akademie CEVRO a zároveň dělám na několika dalších projektech. Děláním s jednotlivými institucemi i s více subjekty, dělám věci nové, které jsem předtím nikdy nedělal. Nejsem součástí žádného velkého systému ať už státního byrokratického nebo nějaké velké firmy a to je něco, co mě prostě baví. Mimochodem po dvaceti letech nemám žádné podřízené, což je nesmírně osvobozující.

Mělo by se za vysokoškolské vzdělání platit?

Myslím, že mělo, protože když člověk za něco platí, víc si toho váží. To neznamená, že by to měly být vysoké poplatky a zároveň že by z toho mohlo být vysoké školství živo. Motivačně je to ale jednoznačně pozitivní.

Mohou soukromé školy konkurovat zavedeným státním vzdělávacím institucím?

Konkurovat myslím mohou a konkurují, ale nahradit veřejné vysoké školy nemohou. Záleží, na co se zaměří a zda nabídnou větší kvalitu. Soukromé vysoké školy jsou obecně menší a díky tomu mohou nabídnout větší kreativitu a přímočarost. CEVRO se například zaměřuje

Kamarád mi jednoznačně doporučil Subaru. Ptal jsem se ještě dalších kamarádů, kteří mají Subaru, zda jsou spokojení. Všichni byli

na bezpečnostní studia a tam rozhodně může konkurovat veřejným školám, protože nabízí něco, co ony nenabízejí. Zároveň jsem ale zastáncem toho, aby všechny školy, veřejné i ty soukromé, byly patřičně kontrolovány, nikoliv buzerovány. Jen tak se dá zjistit, kde jde o kvalitu studia a kde o peníze.

Hodně pracovně cestujete, strávíte více času v letadle nebo za volantem? Jste dobrý řidič?

V minulosti jsem rozhodně strávil víc času v letadle než za volantem, to se našťásti změnilo, protože teď vlastně cestovat moc nechci. Mimo Českou republiku vyletím tak jednou za měsíc, možná za dva. Po více jak čtyřech letech v cizině se hlavně snažím jezdit tady, po zemích českých. Takže teď jezdím více autem a zároveň jsem i víc doma. Hlavně kvůli přírodě a kamarádům, co tady jsou. Jelikož jsem jezdil na různých místech světa a v různých prostředích, myslím, že jsem zkušený a dobrý řidič. Své první kilometry po autoškolě jsem najezdil na Kavkaze za Čečenské války, takže mám nejrůznější školy kreativity řízení. Řízení mě navíc baví a často si při něm i odpočinu. Pustím si k tomu nějakou hudbu, zapálím fajfku a přemýšlím o tom, co bylo a co bude.

Jak jste spokojen s autem, které momentálně používáte?

Mám teď Subaru Outback a jsem s ním nesmírně spokojený. Jsem spokojený s tím, že za jakéhokoliv počasí vyjedu na naši chalupu, což je takový polorozbořený špejchar, který opravujeme, a já nemusím řešit, jestli je bláto nebo sníh. Prostě tam vyjedu a to je bezvadné.

Subaru jste si vybral podle konkrétního modelu, nebo máte nějaký vztah k téhle značce?

Já jsem si Subaru vybral v zásadě náhodou. Věděl jsem, že chci auto s pohonem všech kol, a když jsem se vrátil z Izraele, zjišťoval jsem, co je tady na trhu. Kamarád mi jednoznačně doporučil Subaru. Ptal jsem se ještě dalších kamarádů, kteří mají Subaru, zda jsou spokojení. Všichni byli, tak jsem skončil u Subaru.

Kdybyste měl vybrat jednu vlastnost, kterou na Outbacku máte rád, která by to byla?

Myslím, že schopnosti v terénu a taková ta celková solidnost. Je to prostě takové mechanicky poctivé auto. ■

ZVOLTE PIRELLI A ZÍSKEJTE KONTROLU



P ZERO™ SOFT



P ZERO™ MC

**RŮZNÉ PNEUMATIKY, STEJNÁ TECHNOLOGIE.
VYBRÁNO FORMULÍ 1 A NEJLEPŠÍMI VÝROBCI AUTOMOBILŮ.
NÁSLEDUJTE JEJICH PŘÍKLADU.**



C & K

Zima je pryč a my se těšíme na období, kdy budeme našim klientům dokazovat, že pohon Symmetrical All Wheel Drive, použitý u vozů Subaru, rozhodně není určen jen pro zimní podmínky, ale že má své opodstatnění i na suché silnici. Opět to dokazuje skvělý podvozek u již páté generace crossoveru Outback, který byl u nás představen právě teď na jaře.

Květen je pro nás tradičně dobou, kdy vystavujeme na Znojemském auto-moto-salonu, kde budeme opět bojovat o čelná umístění v soutěži o Nejkrásnější vůz Autosalonu. Červen se ponese v duchu rally Hustopeče – věříme, že vozy Subaru navážou na úspěchy z minulých let. Navíc pro letošní rok chystáme trochu jiný pohled na tuto rally. Během horkých letních měsíců se chystáme na golfová hřiště.

Radostí okolo našich aut plánujeme hodně, ale nejdůležitější aktivitou je pro nás každodenní péče o naše stávající i potenciální zákazníky. Proto jsme výrazně rozšířili flotilu našich předváděcích a náhradních aut a je pro nás potěšující, že se k nám naši klienti stále vracejí a radost ze svezení s vozy Subaru prožívají s námi.



C & K, a.s., Vídeňská 100, Brno, +420 547 136 215, www.subarubrno.cz



CHALUPA MOTORS

V sobotu 7. února jsme se opět zúčastnili již 4. ročníku freestyleových lyžařských a snowboardových závodů SUBARU FORESTERide 2015. Akce se tradičně konala v lyžařském areálu SkiPort Velká Úpa, jehož je SUBARU hlavním partnerem. O akci se v tomto čísle Subaru magazínu píše podrobněji na straně 39, takže jen dodáme, že Jemnostpán Krakonoš umožnil připravit organizátorům a místním rolbařům za pomoci výkonného zasněžovacího systému parádní podmínky, které zvýraznila slunečná obloha. Návštěvníci akce obdivovali vedle výkonů české freestyle špičky také vozy SUBARU Forester, které nejprve hravě vyvezly po sjezdovce hudební aparaturu a další nezbytné vybavení pro organizaci závodů, aby následně zaujaly čestné místo pod hlavním skokem. Součástí programu byla i divácká soutěž, vítězové se mohou těšit např. na bezplatné zapůjčení vozidla SUBARU na víkend, nebo na vyhlídkový let s možností poznat krásu Krkonoš z nevhledního pohledu.



Chalupa Motors s.r.o., Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice, www.subaru-pardubice.cz



IVOS ZLÍN

Stejně jako značka SUBARU přivítala v novém roce několik novinek, čeká na návštěvníky nejedna novinka i ve Fryštáku v autosalonu IVOS Zlín, u jediného autorizovaného prodejce se servisem ve Zlínském kraji. Na začátku roku jsme dokončili kompletní rekonstrukci autosalonu, takže si tu teď svou návštěvu užijete ještě lépe. Zpříjemnit si ji nyní můžete také díky bezplatnému občerstvení v podobě např. alkoholického či nealkoholického sektu, pečiva, snídaně s kávou, sladkostí pro vaše ratolesti, apod.

Užijte si svůj výběr nového vozu naplno. Ať už si vyberete Forester, Outback, XV, BRZ či STI, bez pochyb se vám dostane pod kůži. Přijďte se přesvědčit na vlastní oči! Budeme se těšit na vaši návštěvu.



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

SRBA SERVIS

Objevte nový unikátní věrnostní program ViP All Inclusive!

Srba Servis přináší program ViP All Inclusive plný slev a výhod pro naše zákazníky Subaru. Ihned od momentu registrace můžete využívat výhody programu:

- Slevy na produkty a služby
- Nadstandardní služby jako bezplatné benefity
- Bezúročná prodloužená splatnost v případě přečerpaného kreditu

Srba Servis, to je nejen prodej, ale i servis vozidel Subaru, kde můžete za služby zaplatit až za 30 dní. Staňte se členy ViP All Inclusive a následující úkony budete mít pro svůj vůz vždy ZDARMA: doplnění kapaliny do ostřikovačů, seřízení světlometů, test tlumičů, test autobaterie, umyjeme Váš vůz. Vítejte ve světě Srba Servis!



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

TRENDCAR

Jaro 2015 je tu a s ním i další meta v našem „jiném“ subaráckém světě. Tolik očekávaný příchod vlajkové lodi Outback, na který jsme se těšili stejně jako asi vy všichni ostatní.

S příchodem této nové generace si uvědomujeme, že náš výrobce opět přesvědčil, že vozy Subaru po právu patří ke světové špičce. Opět musíme s úctou konstatovat, že jsme moc hrdi na to, že vám tyto vozy můžeme nabízet.

Rádi bychom vám také nabídli více komfortu při výběru nového vozu, a proto se chystáme k přestavbě resp. přestěhování našeho autosalonu na důstojnější místo. Doufáme, že v příštím čísle vám už budeme moci přinést více informací nebo dokonce rovnou fotku z nového prostředí. Ať je každý den dnem „D“!



Trendcar a.s., I.P. Pavlova 120, 779 00 OLOMOUC – Horní lán, www.subaru-morava.cz



SUBARU OPAVA

Letos nás čeká rok plný zajímavých novinek SUBARU, a tak jsme si čekání na ně zpříjemnili zajímavou akcí, na kterou nás pozval náš tradiční partner Subaru Fan Club. V areálu Centra Bezpečné jízdy LIBROS v Ostravě jsme se zúčastnili akce, kdy měli subaristé možnost vyzkoušet limity své i svých vozů v terénu i na cvičišti s kluznými fóliemi. Akce byla pro všechny přínosná, za nás jsme představili nové Forestery a WRX STI modelového roku 2015. Další akce, tradičního jarního setkání, jsme se bohužel nemohli osobně zúčastnit pro školení a představení nové generace Outbacka MR2015, ale alespoň jsme přispěli do tomboly a vyslali utajeného spolupracovníka s dárečky z našeho Subaru Butiku. Již nyní se těšíme na další setkání s nadšenci s geny Subaru v krvi!

Subaru-Opava, Krnovská 82, 746 01 Opava, www.subaru-opava.cz

AUTWEC

My, subaristi z Autwecu v Plzni Doudlevcích, jsme vystavovali v Nákupním centru Olympie 3 vozy WRX STI 2015, v barvě bílé, černé a modré. V tomto termínu jsme se také trefili na svátek svatého Valentýna, kdy byla naše STička v obležení převážně zamilovaných párů a teenagerů. Pro celodenní návaly se nedalo ani fotit. Zaznamenali jsme dokonce přítomnost příznivců Subaru až z Ostravy. Několik našich zákazníků zhodnotilo výstavu jednoho modelu v různých barvách jako výborný nápad a příležitost, jak si vybrat právě tu svou barvu. Po této přehlídce jsme dvě STi prodali a třetí, bílé, si nového majitele určitě brzy najde. Také proto, že bílá novému modelu STi opravdu moc sluší.

VESELKA VE STYLU STI

Na vědomí se dává, že moje kolegyně Libuše Alblová, která pro Subaru pracuje již celých 14 roků, vdávala 14. března 2015 svoji dceru. Svatbu pojala skutečně ve stylu STi. Nejenže se svatebčárné na plzeňskou radnici přepravili v osmi vozech značky Subaru,

ale navíc ženich v bílém STi a nevěsta v černém STi. Novomanželé Tereza a Chris po obřadu před těmito nazdobenými krasavci zapózovali. Přejeme jim hodně zdraví, štěstí a spokojenosti.

Za AUTWEC Plzeň, Jarda Weber



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



ALM – LADISLAV MARČÍK

V našem rodinném autosalonu je team Subaru Hostavař ALM hrdý i na čest prodávat skvělé vozy skvělé značky Subaru. A jsme hrdí i na vás, na příznivce Subaru, a těší nás důsledně se s plným nasazením starat o splnění všech vašich přání a požadavků. Víme totiž, že tímto způsobem vám dokážeme přinést do života klid, bezpečí a radost z jízdy kdekoli, kam se vydáte. Proto se neustále snažíme přicházet s vylepšováním služeb, které jsou vám plně k dispozici... levné pojistky u důvěryhodných pojišťoven, dlouhodobé zapůjčení vozů Subaru za výhodných podmínek, rychlý a flexibilní servis, výměna starého vozu za nový a mnoho dalších... Vaše přání jsou pro nás výzvou a snažíme se dokonce překonat vaše očekávání. Těšíme se na vás.

ALM – Ladislav Marčík, Hornoměřolupská 4, 102 00 Praha 10, www.subaru-alm.cz

AUTO VERO

Veleúspěšnou premiéru si v rámci naší prezentace na veletrhu For Caravan v pražských Letňanech odbyl nový model oblíbeného vozu Subaru Outback. Všichni návštěvníci ho hodnotili velmi pozitivně a to s ním ještě nejdli... Velice rádi vás uvítáme u nás v Sedlčanech a nový Outback vám rádi předvedeme. Naše nabídka demo vozů je však mnohem širší a tak si můžete vyzkoušet třeba další novinku Forester s dieselovým motorem a bezstupňovou převodovkou Lineartronic a samozřejmě také další vozy z naší nabídky. Na začátku letošního roku jsme také rozšířili náš tým o nového prodejce a chystáme se stejně jako v loňském roce na spoustu akcí a prezentací, kde budete mít možnost naše vozy vidět (někde si je i vyzkoušet) i mimo areál našeho moderního autosalonu. Termíny jednotlivých prezentací najdete na našem Facebooku. Těšíme se na vás v Subaru Sedlčany.

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



EMIL FREY ČR

Snažíme se dbát na povzbuzující výrok pana Emila Freye, že my tady v české kotlině přidáváme k práci s japonskou kvalitou a švýcarskou pečlivostí ještě trochu nadšení českých srdcí. A proto neleníme a vystavujeme i jinak propagujeme hlavně naše nové produkty. Aktuálně seznamujeme zákazníky s novým Outbackem a jeho úžasnou výbavou, zejména systémem Eyesight, jak dokumentuje třeba snímek z výstavy na Černém mostě.

Snažíme se o co neúčinnější formy oslovení našich klientů, vylepšujeme postupy prezentace a služby zákazníkům, a letos na jaře jsme se intenzivně věnovali vytváření nové podoby našich webových stránek.

A abychom zakončili zcela konkrétním apelem: nabízíme mimořádně širokou paletu předváděcích i skladových vozů – přijďte se přesvědčit!



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

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



MIJA AUTOCENTRUM

Nedávno jsme za účasti zástupců ministerstva vnitra v Předklášteří u Tišnova zahájili celoroční reklamní akci s názvem „Ve jménu zákona“. Ta bude mít v průběhu roku několik doprovodných programů, na kterých se budeme podílet prezentací a předváděcími jízdami našich vozů. O některých vás budeme podrobněji informovat v příštím vydání.

Jsou skutečnosti, které považujeme za samozřejmé a ony přitom zdaleka samozřejmé nejsou. Na nedávné pečlivě připravené a zajímavě koncipované prezentaci páté generace Outbacku na letišti v Letňanech jsme měli my dealeri, několik desítek novinářů a také nejvěrnější subaristé, příležitost důkladně se s novinkou seznámit. Mohli jsme také osobně otestovat funkčnost originálního systému EyeSight i další technologická vylepšení nového Outbacku a prověřit jeho kvalitu na silnici i v terénu.

Nevím, kolik z nás si přitom uvědomilo, jak malý tým Subaru ČR dokázal tak náročnou akci zorganizovat po všech stránkách skvěle. A když se v mnoha projevech vedoucích pracovníků děkovalo nám, dealerům, říkal jsem si, že bychom si měli uvědomit, jak skvělé je, že u naší značky panují mezi importérem a autorizovanými partnery tak všestranně dobré vztahy. Zvláště ve srovnání s jinými značkami v ČR.

Nelze si přát nic lepšího, než aby toto srdcařské nadšení k naší značce Subaru bylo stále tak intenzivní, pozitivní a motivující k ještě lepším výsledkům, než kterých nyní dosahujeme. Ať se nám všem daří!

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

M. LIŠKA

Outback, Outback, EyeSight, Outback ... Tohle jsou teď u nás nejpoužívanější slova ☺ Dlouho očekávaný model 2015, navíc s novým asistenčním systémem EyeSight, je pro nás horkou novinkou letošního jara a díky prvním ohlasům našich stávajících, ale i nových zákazníků, je vidět, že tento Outback bude mít velký úspěch. Máme za sebou mnoho zkušebních jízd, předáno již i několik těchto modelů novým majitelům a zatím ze všeho máme skvělý pocit. Hned, jak to bylo možné, jsme také nového Outbacka vystavili v obchodním centru Olympia v Plzni. Tento model na sebe poutá hodně pozornosti, a to je dobře, Subaru ji potřebuje a potenciální zájemci si konečně koupí pořádné auto oproti autíčkům od konkurence ☺

Ale nemůžeme zůstat jen u Outbacka 2015. V našem autosalonu máme samozřejmě kompletní modelovou řadu a podnikli jsme několik dalších výstav. Během Vánoc se naše auta nacházela v dalším plzeňském obchodním domě, a to přímo pod vánočním stromem, krásné to dárečky. Naše STI se také objevilo vystavené v útrobách motokárové dráhy KartArena Plzeň.

Dále se účastníme akce rádia Kiss Proton a jejich Autoshow, kam vezmeme minimálně 3 vozy. A čeká nás první léto s novým Outbackem. Věříme, že se vám všem bude tento model líbit. Protože to auto je opravdu BOMBA.

Dále pro naše sportovně založené zákazníky organizujeme různé motoristické akce, např. ježdění na okruhu v Písku a koncem března jsme vyrazili i na okruh do Mostu. Všichni si ježdění moc užili, což nás vedlo k myšlence naplánovat koncem května společný výlet na Nürburgring. Od všech nadšenců Zelené peklo dostalo zelenou ☺ Takže se nenudíme, naši zákazníci už vůbec ne, a to je důležité, protože SUBARU je o radosti a je jedno, jestli jezdíme na okruhu, na okresce nebo v lese, v pískovně či na blátě. Jedním ze stavebních kamenů naší i vaší DNA je SUBARU.

Celý tým Subaru Liška vám přeje krásné jarní i letní měsíce, mnoho spokojených kilometrů za volanty Subaru, pokud už nějaké máte, a pokud ještě ne, pak přejeme co nejkratší cestu k tomu, abyste za volant těchto skvělých japonských aut mohli brzy zasednout.



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



ALGON PLUS – AUTO

Již od poloviny roku 2010, kdy začala naše spolupráce se Subaru, „pomáháme pokračovat v jízdě tam, kde musí jiní pěšky“. Jsme jediným autorizovaným prodejcem a servisním střediskem v Karlovarském kraji a každý rok se nám daří prodávat víc a víc vozů této legendární japonské značky.

Nejenom, že vám všechny modely značky SUBARU rádi představíme, ale také vám nabízníme zkušební jízdu na velice zajímavé trati. Navíc pro vás máme připravenou opravdu nevšední nabídku, kterou je OFF ROAD TRATĚ. Postavili jsme ji tak, abyste si mohli vyzkoušet extrémní stoupání a klesání s vozy SUBARU, ale také náklon a jízdu v těžko průjezdném terénu, kde jiné značky nikdy neprojedou.

Navštivte náš autosalon SUBARU, těšíme se na vás.

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: IVANA MATĚJKOVÁ-HAVLÍKOVÁ

Cukemono takenoko sašimi udon soba rámen

Pod pojmem japonská kuchyně si každý nejspíše představí sushi, ale ve skutečnosti je japonská strava mnohem pestřejší a barvitější a mezi její důležité prvky patří mj. i potraviny, vyjmenované v titulku. Jídelníček Japonců formuje řada faktorů, především skutečnost, že žijí na souostroví, a proto se dary moře staly součástí jídelníčku již od nejstarších dob, jak dokládají archeologické nálezy tzv. mušlových jam. Do skladby jídelníčku se promítlo i buddhistické učení, zapovídající požívání masa. Věřilo se, že pokud někdo jí čtvernožce, přetělí se v něj v příštím životě a opékání masa popudí bůžka domácího krbu. Proto se zvyk konzumace masa, mléka a mléčných produktů rozšířil ze zahraničí až koncem 19. století, poté se Japonsko začalo otevírat západnímu světu.

RÝŽI VEZDEJŠÍ DEJŽ NÁM DNES

Základní složkou stravy Japonců je rýže, nejčastěji kulatozrný typ s větším obsahem lepku. Rýže se nestává pouze nejrozšířenější přílohou, ale zhotovuje se z ní i řada cukroví, koláčků i rýžové víno saké.

S rýží se konzumují ryby, mořské plody, zelenina včetně nakládané zvané *cukemono*, bambusové kořeny *takenoko*, naložené kyselé švestky, mořské řasy, ředkev a mnoho dalších pochutin. Obecně je japonská kuchyně zdravá, protože se zelenina často podává v syrovém stavu. Je lehká, i když maso si již v jídelníčku obyvatel země vycházejícího slunce našlo své místo. Přestože ale například hovězí z nejsevernějšího ostrova Hokkaidó bývá označováno za nejlepší na světě, Japonci ho požívají střídavě. Mnohem více konzumují ryby, někdy dokonce ve formě syrových plátek zvaných *sašimi*. Jedná se o tuňáka magoro, lososa, úhoře, máslovou rybu, velrybu, kraby, krevetky a dokonce i mořské ježky.

SUSHI – ANO, ALE NEJEN

Sushi se nejčastěji v moderním Japonsku podává v podobě tzv. *kaiten sushi*, tedy jezdící sushi. Svačinou ve škole, práci či na výletě může být primitivní forma sushi zvaná *nigiri*, sestávající z koule rýže zabalené do chaluhy, v jejímž středu se nachází třeba kus vařeného lososa či kyselá slivoň *umeboši*, nebo box zvaný *obentó*, obsahující tradičně rýži, nakládanou zeleninu, rybu, a další složky včetně malých sladkostí.



Japonské bistro rychlého občerstvení v podchodu metra

Pestrost a čerstvost nabídky ryb se dá posoudit na tokijském rybím trhu „Tsukiji market“, na němž každé ráno skupují restaurace a další subjekty čerstvé úlovky rybářů v největší rybí dražbě. Z bezpečnosti úprav ryb a darů moře si jako japonská originalita získala celosvětovou proslulost ryba *fugu*, jejíž jikry, vnitřnosti a další části obsahují velice silný neurotoxin. Proto je nutné ho před zkonzumováním z ryby odstranit. Každý rok se několik lidí pokrmem z *fugu* otráví, jedná se však o amatéry, kteří si rybu chtějí připravit sami. Pokud rybu připravuje zkušený profesionální šéfkuchař s licencií, blíží se riziko selhání limitně nule. Existují různé druhy *fugu*, např. *hako fugu*, nejdražší je druh zvaný *tora fugu*. Ryba *fugu* se loví především v Šimonoseki a pokrm z ní stojí v nejluxusnějším provedení v přepočtu až několik desítek tisíc korun.

ČÍNSKÁ (I KOREJSKÁ) STOPA

Další charakteristickou formou běžné stravy jsou různé nudlové polévky podávané jako hlavní chod, zvané *udon*, *soba*, *rámen*. I v tomto druhu pokrmu existuje velká krajová variabilita, pro nejjihnější ostrov Kjúšú je typická varianta *tonkocu rámen* s plátky vepřového, Nagasaki *čanpon* chuťově nezapře vliv kuchyně říše středu, neboť v Nagasaki byla tradičně usazena velká komunita Číňanů. Nudle jsou podávány ve vývaru se zeleninou, masem, vajíčky, houbami, krevetami, sépiemi, mořskými řasami a mnoha dalšími ingrediencemi.

Smažená ryba s krevetou a lotosovým plodem



Syrové koňské maso „basashi“

Bentó s krevetami v tempuře (obalované v těstíčku) čerstvé nudle, salát s omáčkou



V horkých letních dnech se nudle servírují v míse z bambusu a pouze s kostkami ledu.

Velice vysokou úroveň mívají čínské kuchyně nazývané *čúka*, jsou ve všech ohledech nesrovnatelně kvalitnější než většina obdobných podniků v Čechách. Pouliční stravování umožňují stánky *jatai*, které patří ke koloritu některých městských částí. Prodávají se v nich různé charakteristické potraviny rychlého občerstvení: například *jakitori* představují různá masíčka či mořské plody, opečené na špejli jako ražničky, *takojaki* koule z těstíčka s nasekanou chobotnicí, pečené mušle nebo šépie na grilu.

V japonské kuchyni se také usadilo tzv. japonské barbecue. Jde o druh stolování, který byl převzat z Koreje v době, kdy japonská knížectví koncem 16. století bojovala na tomto poloostrově. Tento druh stolování najdete poblíž Kyóta a Ósaky. Ósaka bývá často označována za kulinařské město, kde najdete nespočet různých malých restaurací nebo stánků se všemi druhy japonské kuchyně.

INSPIRACE Z EVROPY

Zahraniční vlivy v japonské kuchyni mají své kořeny i v Evropě. V roce 1543 k říši vycházejícího slunce dorazili jako první ze starého kontinentu Portugalci. Kromě mušket, tabáku a dalších vymožeností s sebou přivezli jídlo, které v Japonsku brzy zdomácnělo – *tempuru*, obalování krevet, ryb, krabů a všemožné zeleniny včetně cuket a lilku v těstíčku. Z Indie počátkem 20. století dorazilo kari, zdomác-



Stloukání uvařené rýže pro přípravu sladkých rýžových koláčků, plněných sladkou fazolovou pastou



Zapečené kousky chobotnice v těstíčku s čerstvým salátem, podávané s několika druhy omáček

Japonská kuchyně je zdravá, lehká a lahodná, a může být jedním z důvodů tradiční japonské dlouhověkosti



Dřevěná krabička bentó s mnoha pokrmy, v restauraci na pobřeží Tichého oceánu na ostrově Okinawa



Prodej ryb na největším rybím trhu v centru Tokia Tsukiji market



Naporcované kusy čerstvě uloveného tuňáka

nělé pod názvem *karé raisu*. Budeme možná udiveni, že příloha k masu kombinuje rýži s bramborami.

Pro doplnění je třeba dodat, že není problém kdekoliv sehnat restauraci s mezinárodní kuchyní vysoké kvality, i když být v Japonsku a ignorovat možnost seznámit se s místní stravou by bylo určité škoda.

NÁPOJE

Alkohol kromě rýžového vína saké či pálenky šóču zahrnuje kvalitní piva Asahi, Kirin nebo Sapporo, která jsou často zhotovená z českého chmele. Pije se i whisky, jako například Yamazaki, Suntori nebo Hibiki.

Samostatnou kapitolou jsou tradiční dezerty *wagaši*, často vycházející z rýže a sladkých bobů *azuki*. Rýžové koláčky plněné pastou ze sladkých bobů si Japonci často vyrábějí sami doma. Zejména na jihu Japonska na ostrově Kjúšú lze ještě najít mnoho míst, kde se připravuje japonská kuchyně tradičním způsobem.

Zapíjí se nejčastěji zeleným čajem, v horkém a dusném létě pak studeným čajem *mugiča*, který je zhotoven z obilí.

Ukázka japonské snídaně v tradičních penzionech Ryókan



Kompasy klubistů velí: Na Sever(ku)!

Poslední březnový víkend není zajímavý pouze tím, že se v jeho průběhu mění zimní čas na letní, ale pro subaristy je především tradičním termínem jarního klubového srazu Subarufanclubu. Tradiční můžeme nazvat i oblast, ve které se jarní sraz klubu koná, protože v oblasti Jeseníků jsou jarní srazy pořádány již 8 let, byť ne vždycky na stejném místě. Letos jsme po dobré zkušenosti z loňska opět zvolili jako základnu Severomoravskou chatu Severka, poblíž obce Malá Morava.

Přípravy na sraz byly letos trochu s otázkou, protože zimní sezóna se na horách povedla a ještě dva týdny před srazem ležel v oblasti sníh. Nakonec vše vyšlo zcela optimálně, silnice už byly bez sněhu a okolo Severky, a především na sjezdovce pod chatou, bylo sněhu tak akorát na to, aby byly ukojeny veškeré touhy Subaristů. Průstupnost terénu a sjezdovkou otestoval předseda klubu hned při příjezdu v pátek odpoledne. Mínil odbočku, která vede po silnici přímo k chatě, a tak se dostal sice asi 2 km pod chatu, ale silnice zde končila. Pokračoval pouze strmý výjezd pastvinou k lesu. Kolemjdoucí chlapík ho zrazoval, že tudy vede pouze terénní cesta lesem a pak se musí po sjezdovce a že to jeho auto asi nevyjede. Samozřejmě pochybnost, zda Subaru něco vyjede je tou největší výzvou... Předsedův Outback H6 to zvládnul, i když zdolat posledních asi 100 metrů sjezdovky, na které ještě ležel velmi těžký mokřý sníh, nebylo úplně snadné. Dobytí vrcholu a vyplaveníendorfiny ovšem byly odměnou, za kterou to rozhodně stálo. :-)

Ti, kteří dobyli Sever(ku)



TEXT A FOTO: TOMÁŠ VLASÁK

PÁTEČNÍ PŘÍPRAVY

To už na chatě čekali první účastníci, především Doro, člověk s velkými zkušenostmi v terénu. Bylo třeba využít zbývajících času do tmy k přípravě na sobotní dopoledne, kdy byla plánována zábava na sjezdovce. A jak jsem již zmínil, terén v mokřím a těžkém sněhu nebyl vůbec jednoduchý. Čas do večera jsme využili beze zbytku a nachystali vše na sobotní dopoledne. Mezitím se Severka plnila. Vítání starých známých, seznamování s nováčky a hovory o životě, to je hlavní páteční program.

SOBOTNÍ PROGRAM

V 9:30 chladného sobotního rána byl sraz zahájen. Tomu jako vždy předcházela prezenze účastníků. Po zahájení se všichni odebrali za chatu na sjezdovku. Ovšem nastartována byla v tuto chvíli pouze Subaru těch nejdůležitějších. Vrstva hlubokého sněhu budila respekt. Postupně se ale přidala většina milovníků terénu. Kdy jindy lze beze strachu vyzkoušet možnosti vozu, než ve chvíli, kdy je okolo jeden zachránce vedle druhého. Dopolední zábava byla zajímavá hned z několika důvodů. Bylo hezky patrné, jak se ve sněhu chovají jednotlivé druhy pneumatik a jak dramatický rozdíl v záběrových vlastnostech je mezi kvalitními zimními pneumatikami a těmi celoročními. Neméně zajímavé bylo sledovat, jak rozdílně se chovají lehké Forestry s manuálními převodovkami a Outback H6 s automatickou převodovkou. Zatímco Forestry v závějích poskakovaly a od kol jim lítaly gejzíry sněhu, H6 s automatem a VTD se po sjezdovce pohybovala klidněji a jako ledoborec se sunula vpřed.



Dorovi neříkejte „to nevyjedeš“...



Učíme sniž létaat...



I turbíny milují sniž...

VYJÍŽDKY

Po obědě už zavrčely motory téměř všech 44 přítomných Subaru. Jelo se na odpolední vyjížďku. Aby si to ovšem užili všichni vrchovatou měrou, vymysleli jsme letos vyjížďky dvě. Jednu po silnicích pro nízká auta a druhou terénem. Silniční vyjížďku, dlouhou zhruba 150 km, naplánoval náš člen Zhor, který bydlí v této oblasti a zná místní silničky a druhou terénem naplánoval pan majitel Severky, znalý okolních kopců. Rozdělit auta bylo dobré rozhodnutí, všichni se z vyjížďek vrátili nadšení.

VEČERNÍ HRÁTKY A NASHLE PŘÍŠTĚ

Po návratu z vyjížďek uspořádal náš klubový dědeček Rudolfo soutěže pro děti a dětskou tombolu. A úderem osmé hodiny večerní byla zahájena tombola pro dospělé. Naše tradiční zábava na klubových srazích. Zbytek večera po tombole se nesl v cestovatelském duchu, promítal se film z předsedovy podzimní cesty po Nepálu. Nedělní loučení a odjezd k domovu byl provázen jemným deštěm, který cestou částečně smyl nánosy bláta z ježdění. Co naštěstí smýt nedokázal, je nesmírné množství skvělých zážitků, které nám tenhle sraz přinesl. Tak zase za rok na Severce na viděnou...

VĚTŠINĚ
SPORTOVNÍCH AUT
200 KONÍ
K ZÁBAVĚ
NESTAČÍ



JINÝM ANO

BRZ 2015
od 699 000 Kč



SUBARU

Confidence in Motion

Subaru BRZ je jiné. Lehké sportovní kupé s pohonem zadní nápravy. Atmosféricky plněný vysokootáčkový motor boxer a extrémně nízko položené těžiště. 17-palcová kola, komunikativní řízení a neuvěřitelně vyvážený podvozek. Užívejte si zábavu za volantem každý den, nejen o víkendu na okruhu.

Dnes je den D. Den vašeho rozhodnutí pro Subaru. Objednejte si testovací jízdu ještě dnes.

subaru.cz | zazijsubaru.cz

Kombinovaná spotřeba paliva 6,1–8,5 l/100 km,
emise CO₂ 150–197 g/km