

SUBARU magazín

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 027 – JARO/LÉTO 2016



Concept XV – horizont blízké budoucnosti



Nová soutěžácká posádka



Globální platforma

Vyzkoušejte si všechno. Dělejte cokoliv. Vydejte se všude.



SUBARU Forester 2.0i Active 6MT

JIŽ OD
7 419 Kč
MĚSÍČNĚ

Dopřejte si jistotu za každé situace, bezpečnost a uvolněnou pohodu, kterou může nabídnout jediná vůz Subaru Forester. Díky Subaru Finance navíc s nízkými měsíčními splátkami, které nezatíží váš rodinný rozpočet.

www.unicreditleasing.cz

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

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
UniCredit
Leasing

Reprezentativní příklad Subaru FREE PCP: Model SUBARU Forester 2.0i získáte za těchto podmínek: Pořizovací cena vč. DPH: 699 000 Kč, výše úvěru: 419 400 Kč, část kupní ceny hrazená klientem: 279 600 Kč, úroková sazba: 1,23 % p. a., RPSN: 8,6 % p. a., délka úvěru 4 roky, 1.–47. měsíční splátka úvěru: 4 792 Kč, 48. splátka úvěru: 209 698 Kč, 1.–48. splátka pojištění: HAV 1 893 Kč, POV 734 Kč, poplatek za poskytnutí úvěru: 0 Kč, celková částka k uhrazení: 561 018 Kč. Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy, a nelze z ní proto dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoli transakce.



Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

když na začátku března vedení mateřského koncernu FHI oznámilo, že z výrobní linky Subaru sjela už patnáctimilióntá čtyřkolka, měl jsem přirozeně radost a sváteční pocit. Ale byl to i impuls k osobnímu bilancování. Pracuji pro Subaru ČR od skromného vstupu značky na tuzemský trh v roce 1992 a z paměti se mi vynořují vzpomínky na všechny dílčí i zásadní milníky. Vybavuji si přesně větší či menší úspěch každého nově prezentovaného modelu i postupný růst sítě našich autorizovaných partnerů, kterých se v práci pro naši šestihvězdičkovou značku vystřídal více než třicet. Osmnáct nejvěrnějších a nejvýkonnějších pak zůstává ohniskem našich prodejních aktivit podnes. Jejich snahu podporuje nejen stále rostoucí počet značkových servisů, ale především to, co značku Subaru charakterizuje a odlišuje od všech ostatních nejen na českém trhu, ale i ve světě: rodina Subaru. Naše zákazníci a příznivci značky s námi nespojují jen obchodní vazbu, ale především vztah k jedinečným kvalitám našich aut a maximální porci radosti z jízdy, kterou vozy Subaru díky své konstrukci a špičkové technologické výbavě nabízejí. Dá se tedy bez nadsázky říci, že mezi subaristy panuje duch fandovského spříznění a to je hodnota, na kterou můžeme být právem pyšní.

Filosofie značky z toho vychází i v obchodních vztazích: k podnikání přistupuje odlišně, s maximální zodpovědností, neprahne po růstu za každou cenu, naopak cíleně kontroluje úroveň produkce a zisky investuje spíše do vývoje než do expanze. Podobně i Subaru ČR v rámci tuzemských podmínek nepodléhá tlaku žebříčků prodejní úspěšnosti, ale akcentuje komplexní kvalitu svých služeb. Počty prodaných vozů nás samozřejmě zajímají, ale nežene nás tlak za co největším počtem „čárek“. Metu jednoho tisíce prodaných vozů jsme poprvé překonali v roce 2008, což nepochybně souviselo s uvedením motoru boxer diesel, podruhé v roce 2010 a potřetí v roce právě minulém. Registrováno jsme měli dokonce 1032 aut, což představovalo meziroční růst o 26 %. V bilanci vyfakturovaných vozů jsme nakonec na hranici 1000 aut také dosáhli. A i když je to velmi příjemné konstatování, rozhodně nic nemění na tom, že naše odhodlání necílí na prvním místě na změnu statistických dat, ale jde nám především o zkvalitňování úrovně našich služeb a nabídky. Uvědomujeme si totiž také, že vaši přízeň nemáme předplacenou.

Nás i vás jistě potěšily letošní výsledky ankety Auto roku. V hlavní soutěži dobyl Levorg bronzovou příčku, v rámci soutěží Technologická inovace roku jsme se systémem EyeSight, druhýmá očima řidiče, dokonce zvítězili. Mnohé komentáře vážně spekovaly o tom, že kdyby Levorg nebyl na našem trhu nabízen jen v jedné specifikaci s jediným motorem, měl šance dosáhnout v soutěži na ještě vyšší stupně. To by jistě bylo báječné, ale my jsme vděční za to, že jsme vůbec dosáhli možnosti Levorga v ČR nabízet – vždyť model byl původně určen jen pro domácí japonský trh. To je i třeba důvodem, proč aktuálně nemá manuální převodovku – v Japonsku je již 92 % prodáváných Subaru s převodovkou automatickou, takže při vývoji manuál asi vůbec nepřišel v úvahu. Výhrady ke spotřebě benzínového turbo agregátu nechci obšírně komentovat. Jen konstatuji, že

já s ním jezdím s dlouhodobým průměrem 7,6 litru na 100 km. Pravda, když si chci za volantem trochu zařadit, na spotřebu nemyslím, a věřte mi, ten zážitek z jízdy je nezapomenutelný!

Novinky nás čekají i letos: v nové podobě nabízíme model XV (velký test si můžete přečíst na stranách 10–15), u Forestera se objeví například přepracovaná přední partie vozu, nový design kol, či **aktivní natáčecí světlomety s denním svícením**, které mají tvarem symbolizovat protiběžné písky boxeru. Možná jste již zaznamenali i informaci o super vyspělé nové globální platformě, kterou Subaru představilo, a z níž jako první bude těžit nová Impreza. Na obálce tohoto čísla prezentujeme koncept XV, který tolik zaujal v Ženevě (čtěte na str. 8–9).

Uznávanými přednostmi Subaru jsou symetrie a balanc. Takže dobré zprávy v tomto editoriu nutně vyvažují i zprávy trochu horší. Po 22 letech, kdy byli zákazníci i dealéři zvyklí objednávat auta z našeho importéřského skladu, se obchodní model musíme naučit opačně. Výrobce má stále silný převís poptávky v USA – každoroční nárůsty tu činí 25 %, a přirozeně proto tento trh preferuje. Kvůli nízkým alokacím z výroby se i naši autorizovaní partneři budou muset přizpůsobit novým podmínkám, stejným ostatně i jinde v Evropě, a objednávat si auta na své sklady. Na našem importéřském se nic neohřeje, vše okamžitě mizí do trhu. Znamená to bohužel, že i zákazníci budou muset být trpělivější, ale zkusme to s humorem a nadhledem brát tak, že se ze Subaru stává prémiovka ☺

A teď k dalšímu obsahu tohoto čísla: dvakrát vás v něm pozveme do Japonska, jednou s exkurzí našich dealerů, podruhé v rubrice Země původu. V přehledu úspěchu vozů Subaru na tuzemských i zahraničních tratích nebude chybět ani představení nové mladé posádky, která bude značku reprezentovat v Mezinárodním mistrovství ČR: Václav Kopáček–Barbora Rendlová.

Širší rodina Subaru přispěla do čísla reportáží z **off-roadové expedice na Sardinii**, velikonočního srazu na Severce, Levorg's games ve Velké Úpě a svědectvím několika zanícených vyznavačů jízdy za volantem vozů naší značky. Ta ostatně najdete i na našem facebookovém profilu a stránkách [zazijsubaru.cz!](http://zazijsubaru.cz)

Kéž vás akceptování pobídky, koncentrované v adrese webu, naplňuje takovou radostí z jízdy jako mě!

To vám srdečně přeje
váš **Petr Neuman**
ředitel Subaru ČR



← *Subaru*
Petr Neuman



8 Autoshow
V Ženevě zářil XV concept



24 Pevný základ
Všechny modely Subaru budou nadále využívat nové platformy



22 Jezdí v Subaru
Lékař MUDr. Jiří Nožička ani podnikatel Petr Voborník nedají na své vozy Subaru dopustit

34 Subaru or nothing



10 Superfacelift
Omlazené XVéčko nepřichází jen s kosmetickými úpravami, ale s mnoha zásadními proměnami



5 Zažij Subaru
Máme už 40 000 fanoušků na FB!

17 Sport
Po jedenácti sezónách střídá Vojtěcha Štajfa v roli jedničky týmu, podporovaného společností Subaru ČR, mladý pilot Václav Kopáček

18 Adventure
České posádce se na Tuareg rally napodruhé velmi dařilo

20 Reportáž
Čeští dealéři na poznávací cestě v Japonsku

26 Fascinace
Rozhovor s novým šéfdesignerem Subaru a představení konceptu XV

30 Off-road
Dva Forestry v terénech Sardinie

www.facebook.com/subaru.cze



Pro SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5, vydává OSMIUM s.r.o., Mistrůvská 393, 155 21 Praha-Zličín, subarumagazin@subaru.cz

Šéfredaktor: Zdeněk Zikmund ■ Editor: Otakar Štajf ■ Autorská a odborná spolupráce: Vojta Bednář, Petr Frýba, Petr Hanke, Martin Hůle, Míla Janáček, Vojta Kulhánek, Jaromír Kvičala, Josef Petrů, Adéla Průdková, Rudolfo, Jaroslav Salamon, Martin Sznepka, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Zdeněk Thoma, Soňa Thomová, Tomáš Vlasák, Michal Vítovec, Zdeněk Zikmund ■ Grafická úprava: Aleš Procházka ■ DTP: Business Media, dtp@bmczech.cz ■ Tisk: Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o., Přípotoční 10a, 101 00 Praha 10 ■ Číslo vyšlo: 29. 4. 2016 ■ Neprodejné ■ Registrační číslo MK ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X

f Máme 40 000 fanoušků na Facebooku!

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ

Na sociálních sítích pokračujeme v aktivním sdílení našich subaráckých zážitků. Stále více lidí fandí českému Subaru na Instagramu, naše facebooková stránka má již 40 tisíc fanoušků a dál vylepšujeme také komunitní stránku ZazijSubaru.cz.

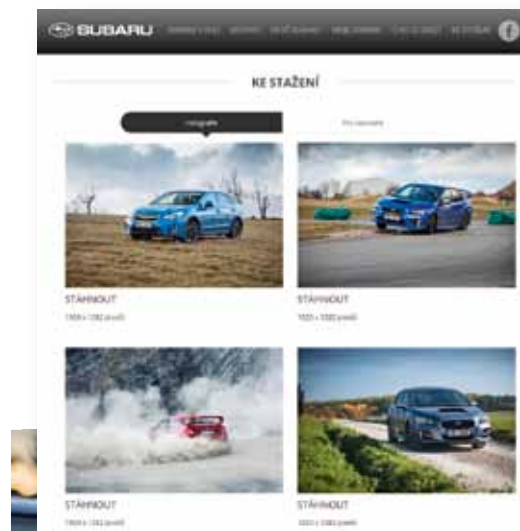
Protože 40 tisíc lidí už je pořádný dav, museli jsme překonání facebookového milníku samozřejmě oslavit. A k oslavě patří dárky! Na webu www.zazijsubaru.cz jsme proto spustili novou sekci Ke stažení. Najdete tam naše nejlepší fotky z uplynulých dvou let, které si můžete bez omezení stáhnout ve velkém rozlišení a ve znatelně vyšší kvalitě, než v jaké je najdete na Facebooku. Můžete je použít jako pozadí na plochu, námět na plakát nebo třeba do vlastní sbírky subaráckých fotek. Tak ať vám dělají radost! ☺

INSTAGRAM

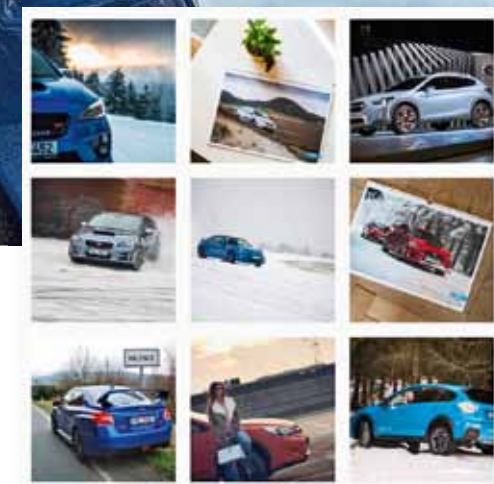
Snažíme se však jít s dobou, a tak již nějaký čas můžete profil subarucz sledovat také na Instagramu. Proč? Stále více z vás s námi komunikuje primárně ze svých mobilních zařízení. Dokonce už víc než polovina všech interakcí s naší facebookovou stránkou pochází právě z chytrých telefonů. Instagram je pro mobilní uživatele přátelské a intuitivní prostředí a umožňuje naplno si užít všechny ty krásné obrázky. Přestože jde v přímém porovnání s Facebookem stále o nesrovnatelně menší službu, naše fotky touto cestou sleduje již několik stovek odběratelů. Přidejte se k nim i vy!

SUBARUCZ

Po delším zvažování jsme také přistoupili k přejmenování naší facebookové stránky. Zatímco dosud se jmenovala prostě Subaru, nyní ji najdete pod názvem **Subaru CZ**. Původní označení působilo potíže při vyhledávání stránky a chtěli jsme také dát jasněji najevo, odkud pocházíme. Jsme totiž velice hrdí na to, že i český importér může vytvářet tak



Už víc než polovina všech interakcí s naší facebookovou stránkou pochází z chytrých telefonů



kvalitní obsah s auty, který zaujme fanoušky Subaru z celého světa. Přestože většina našich fanoušků pochází z Česka, další tisíce jsou z USA, Japonska, Velké Británie nebo Francie. A i oni si pravidelně užívají naše fotky a videa. Je totiž úplně jedno, jestli jste z Ameriky, Evropy nebo z Asie – všichni subaráci nakonec mluví stejnou řečí ☺.

Auto roku 2016: Vavřiny pro Outback, Levorg i EyeSight



FOTO: SPORT-PRESS, JIŘÍ KŘENEK



Úspěchy značky v anketě Auto roku vzbudily dobrou náladu nejen v řediteli Subaru ČR Petru Neumanovi a obchodním řediteli Zdeňku Zikmundovi, ale rozjařily i moderátora Jana Kovaříka

VÝSLEDKY ANKETY AUTO ROKU 2016 V ČESKÉ REPUBLICE

1. Škoda Superb	1422 bodů
2. Opel Astra	1125 bodů
3. Subaru Levorg	1042 bodů
4. Volvo XC90	851 bodů
5. Ford Mustang 8	10 bodů

Porota složená z odborných motoristických novinářů v letošním 22. ročníku ankety volila z celkem 30 nominovaných vozů. Nejprve vybrala kvinteto silných finalistů – Ford Mustang, Škodu Superb, Volvo XC90, Opel Astra a Subaru Levorg. Už to je samo o sobě pro značku velikosti Subaru velkým úspěchem.

Na slavnostním galavečeru, který se v polovině února konal v TOP hotelu Praha, se Subaru dostalo hned několika ocenění. Nejdůležitějším byla skvělá bronzová příčka pro model Levorg. V celkovém hodnocení ho předstihla jen domácí Škoda Superb a těsně i Opel Astra, vyhlášený o dva týdny později v Ženevě Evropským autem roku 2016. Levorg byl tedy anketou oficiálně označen za jedno ze tří nejlepších aut na českém trhu.

TECHNOLOGIE EYESIGHT TECHNICKOU INOVACÍ ROKU 2016 V ČR

Vyhlášeny byly také speciální kategorie. Technickou inovací roku 2016 v České republice je technologie EyeSight, použitá v Subaru

Outback. Své kvality ostatně EyeSight ukázal už nedávno v nezávislých testech, kde jako jediný ze systémů na podporu řízení dokázal skutečně zabránit například srážce s chodcem.

Své nadšení pro Subaru projevila také veřejnost. V jejím hlasování získalo Subaru hned dvě stříbrné příčky pro svá auta. Outback se stal druhým nejlepším vozem ve střední a vyšší střední třídě. Porazil tak například BMW 7 a překonal ho pouze domácí Superb, i druhé místo je pro nás tedy velkým vítězstvím. Na stejné umístění pak dosáhl také Levorg v nižší střední třídě.

Subaru v anketě Auto roku 2016 v ČR ocenila nejen odborná novinářská porota, ale ve svém hlasování i veřejnost

15 milionů vozů s AWD



Únor přinesl automobilce Subaru další významnou příležitost k oslavě. Její celková produkce vozidel s pohonem všech kol (AWD) dosáhla 15 milionů! Milníku bylo dosaženo po 44 letech od chvíle, kdy v září

1972 vyjelo z výrobní haly Subaru první sériově vyráběné auto s pohonem všech kol, Subaru Leone 4WD kombi Van.

Od té doby Subaru neustále zdokonaluje AWD technologii i další základní funkce svých vozů, aby jejich ovládání bylo bezpečnější a příjemnější. V roce 2015 představovaly čtyřkolky 98% z celkového objemu globálního prodeje Subaru.

Pro čtenáře Subaru magazínu je zbytečné opakovat výhody spojení symetrického AWD s plochými motory „Boxer“. Nízko položené těžiště, kombinaci vynikající stability a trakce, poskytující skvělý výkon, stabilitu ve vysokých rychlostech i při rychlém zatačení znají většinou z vlastní zkušenosti. Bezpečnost a potěšení z jízdy chce Subaru zákazníkům po celém světě nabízet i ve všech svých budoucích modelech a je odhodlána intenzivně zvyšovat jejich technickou dokonalost.

Subaru Outback vyhlášen nejlepším rodinným autem



U.S. News & World Report, mezinárodně uznávaný vydavatel v oboru spotřebitelského poradenství, hodnotil 256 vozidel v jedenadvaceti kategoriích.

Outback modelového roku 2016 byl oceněn zejména pro celkovou bezpečnost a spolehlivost, prostornou kabinu a velkorosý nákladový prostor. Bodovala i převodovka CVT, lineárním přenosem výkonu motoru a točivého momentu zřetelně převyšující konvenční automatické převodovky.

Subaru, proslulé důrazem na bezpečnost, tradičně získává v crash testech Institutu pro bezpečnost (IIHS) absolutní hodnocení. Maximální počet hvězdiček si z testů odnesl i Outback 2016, vybavený volitelně EyeSight® Driver – technologií, která v USA získala 2016 TOP SAFETY PICK award.

V kategorii Rodinný vůz byla pro triumf Outbacka důležitá i platforma SUBARU STARLINK™, která poskytuje hands free připojení díky smartphone integraci i téměř neomezenou škálu zábavy prostřednictvím různých aplikací.

Outback má významnou zásluhu i na tom, že v roce 2015 Subaru dosáhlo v Americe posedmé v řadě rekordní tržby, když poprvé překročilo hranici 580 000 prodaných vozů.

Zdroj: usnews.rankingsandreviews.com/

Nejlepší tradiční značka a vítěz tří segmentů ocenění od ALG

Subaru Kanada s nadšením přijímá zprávu hodnotitelské agentury ALG, že již podruhé po sobě jí přisoudila triumf v hodnocení zbytkové hodnoty vozů mezi všemi tradičními značkami. Vozy Subaru také získaly první místa v této klasifikaci ve třech segmentech: Outback ve střední třídě užitková vozidla, Crosstrek mezi kompaktními vozy a ikonické WRX a WRX STI mezi sportovními modely.

Vyhrát cenu pro Nejlepší tradiční značku druhý rok po sobě jistě znamená, že vozidla Subaru si zachovávají hodnotu lépe než všechny ostatní tradiční značky v Kanadě. Dokládá to také, že stále víc zákazníků hlavního proudu objevuje, co fanoušci vědí už léta: Subaru je nejen srdeční volba, ale i velmi racionální rozhodnutí.

Ostatně, plných 98 procent všech vozidel Subaru, prodaných v Kanadě za posledních 10 let, je stále v provozu.



Zdroj: www.alg.com/





TEXT: VOJTĚCH ŠTAJE, FOTO: AUTOR A ARCHIV

Hvězdy ženevské oblohy

Ženevský autosalon je považován za nejprestižnější přehlídku nových automobilů na světě. Koná se od roku 1905 s výjimkou druhé světové války každý rok na stejném místě, v metropoli francouzsky hovořící části švýcarské konfederace. Subaru je na tomto autosalonu vystavovatelem téměř domácím. Právě v této alpské zemi totiž sídlí firma Emil Frey, které se již mnoho let daří prodávat každé čtvrté Subaru, dovezené do Evropy.

je pohon 4x4 běžnou součástí nabídky snad u všech výrobců. Díky náskoku a zkušenostem s tímto systémem pohonu je však Subaru stále lídrem, jehož techniku není snadné napodobit. Když po projevu hosta z dalekého Japonska sjela z příkrytého exponátu plachta, dozvěděli se zástupci světových médií víc o nejbližší budoucnosti značky, kterou si celý automobilový svět spojuje s unikátním pohonem všech kol a motory boxer. Pan Tašimori neopomněl zdůraznit, že v letošním roce slaví motor s protiběžnými písty, neboli „boxer“, šedesáté výročí spojení se Subaru a že se značka chce i nadále profilovat především jako tvůrce unikátních technologických řešení. Nový koncept XV pak naznačil i vzhled nové generace modelu Impreza, představené později na autosalonu v New Yorku koncem března. Koncept XV popisujeme blíže na prostřední dvoustraně magazínu. Na ženevském stánku Subaru nás ale zaujaly i další exponáty.

Sportovní celebritou letošního 86. ročníku automobilového svátku se tak například stala závodní novinka Subaru, kterou našinec bohužel v akci naživo uvidí jen obtížně – dvorní příprave amerického rallyového týmu Subaru USA – společnost Vermont sportscar – spolu s divizí STI, předvedli v Ženevě nové WRX STI v úpravě pro světový rallykrosový šampionát. V této specifikaci dává dvoulitrový čtyřválcový přeplňovaný boxer, spojený se šestistupňovou sekvenční převodovkou, výkon 600 koňských sil a vůz dokáže zrychlit z klidu na 100 km/h za neuvěřitelné 2 sekundy. Dovedete si to vůbec představit? Na opač-



Usměvavé hostesky v modrých kostýmech patří neodmyslitelně k inventáři výstavního stánku Subaru

Na víc než 120 světových premiér se letos přijelo na ženevské výstaviště Palexpo podívat 687 tisíc návštěvníků. Jedním z nejoblíbenějších stánků byl jednoznačně ten s velkým znakem šesti hvězd, umístěný na tradičním místě uprostřed haly č. 2. Mnohé značky totiž již dopředu avizují hlavní taháky svých expozic a zvou novináře na „předpremiéry“ či alespoň uvolňují snímky novinek. Subaru však letos zachovávalo naprostou mlčenlivost až do dopoledne prvního novinářského dne, kdy proběhla slavnostní tisková konference za přítomnosti výkonného viceprezidenta koncernu Fuji Heavy Industries, Takeši Tašimoriho. Jeho hostitelem nebyl nikdo jiný než pan Roland Hüsser, ředitel švýcarského zastoupení Subaru – vždyť právě švýcarský trh je více jak 40 let pro značku Subaru v Evropě klíčový a zároveň nejvýznamnější i objemem prodeje. Celosvětově pak chce Subaru v roce 2016 poprvé přesáhnout milion prodaných vozů, jelikož světovým cílem je číslo 1.033.000.

V řeči pana Tašimoriho zaznělo, že když před více než 40 lety přišlo Subaru s pohonem všech kol v běžném osobním automobilu, stalo se tak vlastně vizionářem, protože dnes



Premiéra konceptu XV byla v Ženevě událostí vyhledávanou všemi automobilovými odborníky. Zástupci značky Subaru, včetně ing. Zdeňka Zikmunda, poskytovali jedno interview za druhým

Na stánku nechybělo ani zbrusu nové závodní WRX STI ve specifikaci „Global Rallycross championship“, což je disciplína velice populární hlavně v USA



né straně stánku nás pak zaujala limitovaná edice nového Forestera „Tabacco edizione“ s krásným interiérem v hnědé kůži. Nakonec zde byly i různé zvláštní edice modelu Levorg a Outback, nechyběla ani na vybraných evropských trzích stále nabízená Impreza. Systém Eye-sight pak byl představen na simulátoru Subaru 360° experience.



Edizione Tabacco je název pro luxusní akční výbavu modelu Forester pro vybrané trhy



Kromě novinek ve stánku Subaru samozřejmě nechyběla kompletní nabídka modelů

Subaru XV Superfacelift

Facelift, modernizace, omlazení. V automobilovém světě obvykle znamená nové světlomety, nárazníky, kola, barvy, někdy podvozek, jindy interiér a občas třeba navigaci. Subaru XV tyhle změny dostalo také, přidalo k nim ale ještě něco – zlevnilo o desítky tisíc korun! Stojí tedy za to!

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA



SUBARU XV 2.0i LINEARTRONIC

Motor	plochý zážehový čtyřválec, 1995 cm ³
Výkon	110 kW (150 kJ)/6200 min ⁻¹
Točivý moment	196 Nm/4200 min ⁻¹
Zrychlení 0–100 km/h:	10,7 s
Nejvyšší rychlost	187 km/h
Kombinovaná spotřeba	6,5 l/100km
Cena	669 000 Kč





Díky světlé výšce 220 mm si Subaru XV poradí s překvapivě náročným terénem

Sedadla mají nové oranžové prošívání



Přístrojová deska s novým multimediálním systémem a volantem je opět elegantnější než dříve



Dvoulitrový Boxer vyniká především kultivovaností a nízkou spotřebou paliva

Model XV je v nabídce Subaru de facto od roku 1997. Říkáte si, jak to, když mělo premiéru v roce 2011 na autosalonu ve Frankfurtu? Jednoduše proto, že svým pojetím navazuje na první dvě generace modelu Forester. Když Forester v roce 2008 při přechodu na třetí generaci zmužněl a stalo se z něj plnohodnotné „vysoké“ SUV, Subaru z nabídky rázem zmizel kompaktní hatchback se zvýšeným podvozkem, ale stále spíše nízkou a kompaktní karoserií. Japonská značka se tento hendikep snažila nejdříve zaplnit zvýšenou verzí Imprezy třetí generace s doplnkovým označením XV, na kterou navázalo odvážnější aktuální XV, které má v Americe a Austrálii dovětek Crosstrek.

Možná si na to vzpomínáte, XV byl, a vlastně dodneška je, na poměry Subaru velmi

odvážně navržený vůz. Jeho vzhled, podpořený výraznými pastelovými barvami, je hravě rozpustilý a zcela nezaměnitelný. Jakoby trochu maskuje svoji robustnost a univerzálnost. XV i nadále zůstává originálně pojatým vozem se zvětšenou světlou výškou, který se značně vymyká ze stále se rozšiřujícího segmentu crossoverů.

JEŠTĚ LEPŠÍ PODVOZEK

Dodnes si pamatuji, jak jsem měl Subaru XV 2.0i Lineartronic začátkem roku 2012, kdy se začalo prodávat, půjčené k testu. Byl to náročný den, během nějž jsem s tímhle autem projel polovinu republiky, zastavil jsem se v Mostě na okruhu a pokračoval na Šumavu. Ještě teď mám v paměti, jak příjemným společníkem tehdy nové XV bylo. Na zatáčkovitých silnicích jsem byl unešený z podvozku a jeho fungování, hlavně na hladkých površích. A tyto vzpomínky mi aktuální XV oživilo. I když v tiskových materiálech se píše hlavně o změnách designu a navigačního systému, k nimž se také dostaneme, u modernizované verze jsou jasně cítit změny v nastavení podvozku. A musím říci, že jsou jednoznačně k lepšímu.

Důležité je, že XV zůstala jeho přesnost a pocit dokonalé jistoty. K nim se ale přidala větší poddajnost podvozku, který na jednu stranu dokáže zamezit rozhoupání karoserie na nerovnostech, ale současně tyto nedokonalosti povrchu zcela přirozeně a s mnohem menším zvukovým projevem umí izolovat a pohltnout. Právě na méně kvalitních silnicích je XV celkově tišší, jemnější a dodává více jistoty. Toto nastavení se ukazuje jako vhodnější také pro jízdu v terénu nebo na prашných cestách. I zde je více měkkosti citelným přínosem nejen pro komfort, ale také pro rychlost jízdy, i když v terénu se samozřejmě nezavodí.

Specialita podvozku Subaru XV spočívala a vlastně stále spočívá kromě jiného v jeho tlumičích, vybavených vratnými pružinami, které vytvářejí pocit, jako když je automobil doslova přilepený k silnici. Ne zcela ideálně se toto řešení v minulosti projevovalo například při přejezdu vystoupných příčných zpomalovacích pruhů, které hlavně zadní náprava přejížděla velmi „skotačivě“. I v této specifické disciplíně se nové nastavení projevuje jednoznačně mnohem lépe a XV tak i v tomto ohledu dostojí svému terénnímu vzhledu. Samozřejmostí je pohon všech kol, který funguje tak přirozeně, že o něm vlastně ani nevíte. Spolu s nízkým těžištěm dodává při řízení jistotu na každém druhu povrchu. To je ale vlastnost, která u Subaru už ani nepřekvapí.

Při tak senzačních jízdách vlastnostech na silnici dokáže XV zaujmout i v terénu.



Světlá výška 22 centimetrů patří dnes ve světě osobních automobilů k největším. Překonávají ji vlastně jen ryzí off-roady, které byste v nabídce světových automobilek spočítali na prstech jedné ruky. Právě světlá výška vám dá jistotu na většině polních a lesních cest. Při toulkách přírodou je tak největším omezením hlavně delší přední převis, který se ale rychle naučíte odhadovat.

ZNÁMÁ KOMBINACE

Subaru XV se stále dodává se třemi motory Boxer. Když porovnáte dva zážehové čtyřválcové 1,6/2,0 litru a vznětový dvoulitr, vyjde vám, že nejširší skupinu lidí osloví zřejmě právě testovaný výkonnější ze zážehových motorů. Když se totiž porovnává ve verzích s převodovkou Lineartronic se svým menším sourozencem, vychází cenový rozdíl se stejnou výbavou na 20 tisíc korun, za což rozhodně větší dynamická suverenita stojí. Když do úvah zahrneme vznětový motor, zjistíme, že zásluhou snížení cen u zážehových motorů se rozdíl zvětšil u verzí s manuální převodovkou na více než sto tisíc korun. A to ani nižší spotřeba a síla ve středních otáčkách nedokáže ve většině případů plně vyrovnat. Vznětový motor navíc v modelu XV nelze kombinovat s bezestupňovou převodovkou Lineartronic, která je připravena jen pro zážehové motory.

Ještě ke spotřebě paliva. Během testu jsem s kombinací 2.0i Lineartronic jezdil se spotřebou pohybující se mezi osmi a devíti

Nové zadní světlíky mají originální design



XV zůstala jeho přesnost a pocit dokonalé jistoty. K nim se ale přidala větší poddajnost podvozku, který dokáže zamezit rozhoupání karoserie na nerovnostech, ale současně tyto nedokonalosti povrchu zcela přirozeně a s mnohem menším zvukovým projevem umí izolovat a pohltnout



Pro Subaru XV jsou charakteristická výrazná kola a černé plastové lemy blatníků



Zavazadlový prostor má průměrný a dostatečný objem



litry na každých sto kilometrů. Při vyrovnané jízdě do řekněme 100 km/h ukazoval palubní počítač hodnoty kolem 7 l/100 km. I při dálničních přesunech spotřeba nepřesáhla hranici 10 l/100 km. Rozptýl spotřeby paliva tedy není ani zdaleka tak velký, jak u některých přeplňovaných motorů.

Nejsilnější stránkou spojení zážehového dvoulitru a převodovky Lineartronic je nabízený komfort. Ve městě nebo v terénu XV plynule reaguje na pohyby plynového pedálu. Automobil neškube, má vždy připravený správný převod pro akceleraci a s výjimkou plného přidání plynu o motoru vlastně ani nevíte – je totiž nejen velmi kultivovaný, ale také tichý. Ve spojení s tišším podvozkem je běžná jízda ještě příjemnější.

V dnešním světě přeplňovaných motorů není atmosférický dvoulitr žádný dravec, což se projevuje hlavně na dálnicích a ukazují to i hodnoty zrychlení z klidu na 100 km/h. Když ale nemáte ambice řídit sedanu WRX STI, je dynamika dostačující. Stejně, jako je tomu u jiných modelů Subaru, skutečnou rychlost tohle auto dohání svým podvozkem, protože, jakmile se rozjedete, už nemusíte

do zatáček příliš brzdít. Když jedete po ne zcela rovné silnici, až pohled na rychloměr ukáže, jak dobré XV skutečně je. Motor v tomto voze hraje po podvozku a pohonu všech kol vedlejší roli. Když byste totiž chtěli, aby do celého projevu „zasáhl“ více, museli byste pod kapotou mít minimálně jeho přeplňovanou verzi z Foresteru XT a ještě lépe 300koňovou „dvouapůlku“ z WRX STI. To už by ale bylo docela jiné a ne tak pohodové auto za úplně jiné peníze.

OŽIVENÍ, KTERÉ PŘIJDE VHOD

Hodně si facelift Subaru XV užijete také uvnitř. Interiér je totiž mnohem kultivovanější, než dřív. Středovému panelu dominuje nový audiosystém. Všechny verze mají zařízení Starlink s lesklou čelní plochou a dotykovým displejem. V nabídce jsou tři verze. V testovaném voze bylo střední provedení, které sdílí displej a možnosti konektivity s nejvyšším provedením, jedinou odlišností je absence navigačního modulu. Navigace se dodává až s vyšším stupněm výbavy. Středový tunel je díky novému multimediálnímu systému nejen elegantnější, ale hlavně přehlednější a umožňuje snadnější ovládání funkcí rádia, přehrávání hudby z mobilního telefonu a samotného telefonování. Bezchybně funguje také možnost využití aplikace Subaru Starlink, kterou lze zdarma stáhnout do mobilních telefonů (vyzkoušeno s iPhone). Díky této aplikaci a připojení telefonu k internetu můžete na displeji vozu číst zprávy, získávat aktuální informace o počasí, prohlížet kalendář telefonu nebo aktivovat internetová rádia nebo hudební streamovací služby.

Systém Starlink doplňuje i upravená logika ovládání pomocí tlačítek na novém volantu,



který je spřízněný s modelem Levorg. Vnitřní prostor vhodně dokresluje oranžové prošívání čalounění sedadel, madla ruční brzdy a dalších povrchů. Z uživatelského pohledu se v rámci modernizace nezměnilo nic. Zůstává tedy vynikající pozice za volantem, dostatek prostoru na zadních sedadlech i snadno využitelný zavazadlový prostor.

Skutečnost, že se díváte na modernizované XV, je jasná zásluhou nově pojaté masky chladiče a upraveného předního nárazníku. Ten má kolem v rozích umístěných mlhovek ozdobně chromované prvky. Výrazná kola s průměrem 17 palců zůstala zachována a sama o sobě přispívají k originalitě tohoto modelu. Při pohledu lze modernizované provedení odlišit podle nových zadních bílých skupinových světlíků s integrovaným červeným páskem. Oko pečlivého pozorovatele a znalce rozliší také mírně upravenou podobu střešního spojleru a přítomnost stříbrné lišty na spodním okraji bočních oken, která, podobně jako u modelu Levorg, nepokračuje až do zadního okénka. Dobrodružnou povahu modelu XV může posílit speciální provedení Roofrail Edition, přinášející na střechu atraktivně navržené střešní ližiny.

Modernizace Subaru XV jednoznačně pomohla. Při zachování původní dravosti mu přidala více komfortu, lepší multimedia, která jsou stále žádanější, a decentně oživený vzhled včetně možnosti objednat novou světle modrou barvu Hyper Blue, jakou měl i testovaný vůz. Subaru ale v rámci modernizace tento model snížením ceny lépe začlenilo do své nabídky. Model XV je nyní citelně levnější, než větší Forester. V případě testované verze 2.0i Lineartronic Comfort je cena o 90 000 Kč nižší, než dříve.

Subaru XV je doma v terénu i na silnici



Mezi přístroji umístěný displej může zobrazovat různé druhy informací



Multimediální systém se dodává ve verzi s nebo bez navigace. Obsluha prostřednictvím dotykového displeje je snadná

Subaru i letos zahájilo „Evropu“ vítězně

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: JOSEF PETRŮ

Loni začalo Mistrovství Evropy rakouskou Jänner Rallye, kde kategorii ERC2 vyhráli Vojtěch Štajf s Františkem Rajnohou. Ti tak zahájili své úspěšné putování po celém kontinentu, které vyneslo velké pocty i značce s hvězdami ve znaku. Do sezóny 2016 vstoupilo Subaru obdobně – na Kanárech kategorii ERC2 ovládli Wojciech Chuchala s Danielem Dymurskim, i oni s vozem Subaru Impreza WRX STI.

Přestože rally už pozvolna opouští pozici prioritního sportu značky Subaru, mnoho jejích fanoušků i dealerů se této oblíbené a náročné disciplíny odmítá vzdát. Důkazem je nejen omlazení českého dealerského týmu mladým Václavem Kopáčkem, kterého podrobněji představujeme na protější straně, ale třeba i aktivity v Polsku. I tam došlo k výměně posádky v týmu Subaru Poland, když „hostujícího“ Litevce Dominykase Butvilase vystřídal za volantem špičkově připraveného vozu domácí Wojciech Chuchala. Tento talentovaný pilot není ani nám neznámý, vždyť



WOJCIECH „WOJTEK“ CHUCHALA

* 19. 2. 1989 Bielsko-Biala (Polsko)
Debut v rally: 2007 (Fiat Cinquecento Sporting)
 Člen týmu Subaru Poland Rally Team 2011–2013, 2016
Mistr Polska mezi produkčními vozy: 2011–2012 (Subaru Impreza)
Mistr Polska v absolutní klasifikaci: 2014
Rally Bohemia 2011: 5. absolutně (3. mezi produkčními vozy)
Rally Islas Canarias 2016: 1. v ERC2 (13. absolutně v ME)
Spolujezdec 2016: Daniel Dymurski

jsme jej v Subaru viděli již na Rally Bohemia 2011. Tehdy v týmu Subaru Poland vystřídal veleúspěšného Kajetana Kajetanowicze, na jehož tituly se mu ale navázat nepodařilo. Polským šampionem se pak Chuchala stal až v roce 2014 za volantem speciálu R5.

Pomineme-li jeho starty s Imprezou WRC na (spíše exhibiční) Barbórcce, vrátil se teď mladík do Subaru po dvouleté přestávce. A svůj návrat pojal pěkně zobra. Rally Islas Canarias – El Corte Inglés ovládl v kategorii ERC2 systémem start–cíl, když ani na jedné z rychlostních zkoušek nepoznalo jeho Subaru Impreza hořkost porážky! Vítězství v klasifikaci ERC2 si sedmadvacetiletý Chuchala vychutnal před pár dny také na další soutěži šampionátu Circuit of Ireland. Opravdu skvělý start do sezóny!

V době uzávěrky tohoto čísla sezóna motorsportu teprve začínala, a tak si jen stručně popíšeme, na co se letos ještě můžeme v podání značky Subaru těšit. Fanoušci rally budou jistě zvědaví také na další výsledky nového WRX STI připravovaného společností JRM – s ním se už na dvou soutěžích světového mistrovství 2016 představil Ir Boland. Diváci nepřehlédnou jistě ani to, že se v českém šampionátu představí (ač s jinou technikou) Petter Kristiansen, který na svých domácích šotolinových tratích dělá naši značce velkou čest a loni byl v Norsku suverénním vládcem kategorie produkčních vozů.

My v redakci se moc těšíme i na to, jaké výsledky se dozvíme z amerického kontinentu, kde Subaru rallysportu jednoznačně panuje. Jsme už také napnutí, jak si letos zástupci Subaru rally teamu USA povedou v seriálu Global Rallycross Championship. Rallycross je nicméně okruhová disciplína, a tak samozřejmě nemůžeme zapomenout ani na tradiční květnovou čtyřadvacetihodinovku cestov-

Ostrovní soutěže Chuchalovi s Dymurskim svědčí. Na Kanárech i v Irsku kategorii ERC2 vyhráli



Přejeme polské subaru posádce ještě hodně takových okamžiků

Závěrečný účet sezóny 2015 přinesl Vojtěchu Štajfovi titul prvního vicemistra ERC2, Františku Rajnohovi dokonce titul šampióna



ních vozů na německém silničním okruhu Nürburgringu – vždyť právě tam bude Subaru obhajovat prvenství ve své třídě. Budeme také držet palce na dálku do domovského přístavu značky – do Japonska. V tamním atraktivním vytrvalostním šampionátu Super GT Series totiž značkový tým plánuje konečně prolomit svou smůlu a s překrásným Subaru BRZ GT300 pravidelně bojovat o stupně vítězů. Jak vidno, čeká nás opravdu sezóna bohatá na zážitky a my v ní přejeme všem zástupcům značky Subaru hodně štěstí!



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ZDENĚK SLUKA

Osvěžení pro Subaru Václav Kopáček

Po jedenácti sezónách vyměnil tým podporovaný společností Subaru ČR svého prvního pilota. Vojtěcha Štajfa vystřídal Václav Kopáček, který bude barvy Duck Racing Subaru ČR hájit v kompletním programu českého národního šampionátu v rally.

Dlouhých a úspěšných jedenáct let byl v týmu dovozce Subaru ČR lídrem Vojtěch Štajf. Nastal čas na změnu a tento pilot se v týmu posouvá na pozici poradce. „Myšlenku najít mého nástupce jsme už delší dobu nosili v hlavě, a když nám na pozici mechanika v uplynulé sezóně začal pomáhat Václav Kopáček, nabraly věci spád. Věnda je nejen zručným mechanikem, ale i skvělým jezdcem. A protože loni startoval se svým vlastním vozem Subaru, nejprve jsme se mu snažili pomáhat s přístupem k náhradním dílům pro jeho vůz. Vybojoval s ním posléze dokonce titul vicemistra republiky ve třídě 3, a tak jsem začínal mít postupně jasno. Protože jsem poznal jeho lidské i sportovní kvality, navrhl jsem, aby právě Věnda dále reprezentoval značku Subaru v českém šampionátu,“ vysvětlil rošádu zkušený vicemistr Evropy kategorie ERC2.

Když dnes Václav Kopáček popisuje začátky své soutěžácké kariéry, vždy tak trochu váhá, zda název jeho prvního sportovního nářadí nebude budít až přehnané pobavení. Premiéru totiž talentovaný Západočech prožil roku 2005 ve voze Wartburg 353W, jehož design navíc díky jezdcově dravému stylu a zídčím kolem cesty doznal v průběhu první soutěže jistých „úprav“. Už ve dvaceti letech si ale pilot vyzkoušel první soutěže národního šampionátu ve sprintrally, přičemž hned z té úvodní si odvezl pohár za třetí místo ve své třídě. V roce 2011 pak Kopáček oslavil titul mezi čtrnáctistovkami a nastal pro něj čas postoupit do vyšší kate-

gorie. Hned na první soutěži se Subaru však přehnal své nasazení a havaroval, v podobně nervózním a nešťastném duchu se odehrál i zbytek sezóny. Postupně ale talentovaný jezdec našel správný rytmus a rok 2015 už pro něj byl opět velmi úspěšným. Dvě prvenství z Klatov a Hustopečí a k tomu i třetí příčka ve třídě 3 (za Štajfem a mistrem republiky Březíkem) z náročné Barum rally, to byly výsledky, které Kopáčka a jeho Subaru Impreza vynesly až k titulu vicemistra republiky v kategorii produkčních vozů. A co dnes tento jezdec říká o svém přístupu k motoristickému sportu?

„Závodíme proto, že chceme být nejlepší. Kdo říká, že ne, tak podle mě není závodník, nebo lže. A teď vážně – všichni děláme, co umíme a jak nejlépe to umíme. Já nechci bojovat o desátá místa ve třídě a celý tým moc dobře ví, jak dokážu být otrávený třeba jen sám ze sebe, když mi to nejde. Ale někdy to tak prostě je, jednou se daří mně a podruhé zase někomu jinému. To jsou závody. Proto se dnes už nesnažím vše tlačit na maximum. Když mi to nejde na 100 %, nejedu přes hranu a počkám si, dobře vím, že i ostatní soupeři nejedou všude na limitu, i oni dělají chyby. A jestli bych se nechal „vybláznit“? Myslím, že z toho už jsem vyrostl. Závodění je sice pořád velká zábava a radost, ale v první řadě vím, že to všechny stojí spoustu úsilí, práce i peněz,“ říká sympatický Západočech, který právě vyměnil svůj podomácku připravovaný vůz za špičkově sportovní nářadí týmu Duck Racing Subaru ČR.

Nabídka stát se značkovým jezdcem je z těch, které se neodmítají



VÁCLAV KOPÁČEK

* 20. 9. 1987

Bydliště: Blovice, Plzeňský kraj
Stav: svobodný

První start: Rallye Hořovice 2006 s vozem Wartburg 353

Největší úspěchy: Vicemistr ČR ve třídě 3 v roce 2015, Mistr ČR ve třídě 7 v roce 2011, 4. místo absolutně Rallye Příbram 2014, 5. místo absolutně Rallye Šumava 2012, 1. místo ve třídě 7 Jänner Rallye 2012

Jeho spolujezdkyní bude stejně jako v minulém roce půvabná Barbora Rendlová, se kterou se sešel v závodním autě tak trochu náhodou: „Spolujezdkyni Bárů jsme loni doslova vhodili do auta na poslední chvíli před Šumavou a nechali ji v tom plavat. Neměla to se mnou asi moc lehké, chtěl jsem po ní okamžitě kvalitní výkon a dost jsem po ní šlapal, aby pochopila, že závodění není legrace. Je ale velice snaživá, obětavá a cílevědomá. Rychle se zapracovala a funguje spolehlivě, mám v ní plnou důvěru,“ říká Václav Kopáček, který se už naplno připravuje na sezónu 2016. A co si myslí o svém přestupu do týmu Duck Racing Subaru ČR? „Nabídka stát se značkovým jezdcem je z těch, které se neodmítají. Je to samozřejmě milník mé závodní kariéry a velká příležitost posunout se na profesionální úroveň. Zároveň si uvědomuji, že už nepojedu jen sám za sebe a to znamená velkou zodpovědnost. Jsem ale přesvědčen, že to spolu s Bárů zvládneme a navážeme na Vojtovy úspěchy,“ to jsou slova Václava Kopáčka, na kterého bude Subaru ČR spoléhat v letošní sezóně Mistrovství České republiky v rally.



Celý Czech Subaru OffROAD Team, včetně mechaniků a doprovodu na dunách ErgChebbi v Maroku po King stage



se auto během 20 min. do kupy a jelo se dál. Duny jsme dali s přehledem a užívali si, jak skvěle funguje na našem Subaru systém AWD... Před RZ3 jsme si ještě všimli poškozené a zuté manžety na zadní poloose a protože kluci byli na blízku, vše se stihalo a my vyrazili na poslední RZ. Prolétli jsme ji opět v nejrychlejší čas. Takže ze tří RZ dvě vyhrané – to není špatné. Hned po příjezdu do bivaku se kluci vrhli na auto. Nyní je vše připraveno na zítřejší etapu do Merzougy. Musíme poděkovat našemu týmu, bez nich by to dnes určo tak skvěle a rychle neklaplo... Takže díky Alešům, Bódovi, Markovi i Tomášovi...

...máme za sebou dnes 200 km „eRZetu“ do Merzougy a moc nás to bavilo... auto i my v cajku, snad jsme něco stáhli...

Je 6:15 ráno a bivakem zní jako budíček klasický Ramsteini... Na Touareg Rallye klasika. Je 5 °C nad nulou vylézáme ze spacáků a ze stanů... Za pár hodin bude 40 °C. Dnes Kingstage, což znamená, že máme před sebou dnes celou etapu v dunách...! Nejtěžší etapa závodu... Kdo s koho! Tady se bude lámat chleba!

Po startu super, chytli jsme se 4kolek a vyrazili za nimi... Ostatní auta jela větším obloukem, takže jsme po 10 km přijeli na CP1 jako vůbec první auto, jak mezi třídou Amatér, tak i mezi PROFÍKY... Pak se vjelo do velkých dun a pomalu se přes nás přehnali oba Bowler... Pak se sem tam někdo zakopal, my jsme taky asi 2x museli vytáhnout lopaty, ale nic vážného. První kolo jsme dokončili asi druzí s nevelkou ztrátou. Ale v druhém, delším kole, které mělo přes 60 km, se nám brzy podařilo zout pneu. Ale našťásti šla opět kompresorem dofouknout. Blížilo se poledne, a kdo někdy jel v dunách, ví co to znamená... Písek je extrémně sypký a terén nehází žádné stíny, tudíž se duny velmi špatně čtou... Ale kupodivu jsme vše zvládali bez větších problémů... Ale pak... Před CP10 asi 10 km do cíle, ve vysokých dunách jsme ucítili spálený olej a najednou velký oblak dýmu... Sakra! Zastavujeme a rovnou bereme s sebou

Jediná vážnější závada – prasklý spodní čep ramene – stála české Subaru možná celkové vítězství

ven hasičák... Zpod motoru se po ližině valí potok oleje... našťásti nechtěl... Nedaří se nám odhalit, odkud uniká z motoru. CP10 vidíme asi kilometr před námi dole v dunovém údolí. Máme u sebe litr oleje... Dojíždíme dolů z dun na CP jako velká dýmavnice. Dolitý litr oleje je zas pryč... Dochází na to, co jsme nechtěli... Lejeme do motoru postupně litr převodového a pak i litr oleje do serva... Stojíme co chvíli, aby se motor alespoň trochu ochladil. Víme, že jej nesmíme točit, ale měkký písek a ostré duny jsou proti... Už z nás ani není dýmavnice, což znamená, že z motoru už na výfukové svody nic neteče! Nemá co, motor je bez oleje... Modlíme se, už vidíme v cíli vlajky... Super... Jsme tu! Sice jsme díky této epizodě nabrali asi hodinu ztráty, ale mohlo to dopadnout i hůř... Od cíle se necháváme do bivaku u hotelu raději odtáhnout. V bivaku jsme zjistili, že to byla spadá hadice z olejového chladiče, bohužel to nebylo možné pod ližinou odhalit nebo opravit. Ale nevádí! I ostatní měli dost problémů, tak uvidíme večer, až budou výsledky!

Tak aktuálně hlásíme posun na druhé místo v celkovém pořadí... Bohužel, ale současně s tím se prohloubila ztráta na prvního Bowlera na cca 3:45 h... Ale ještě jsou tři etapy... Zítra lehce „odpočinkový“ okruh tady v dunách okolo Merzougy, dokupy jen cca 50 km, tak se toho asi moc stáhnout nedá, ale budou následovat náročné etapy zpět do Zagory a na závěr do Quarzazate, tak zbraně ještě neskládáme...



Fakt paráda a oproti loňsku nebe a dudy!

Dvě kolečka na pohodu, žádná zásadní chyba. Necelých 50 km v dunách a jsme zas zpět v bivaku... Zase druzí za Bowlerem, a stejně i celkově.

Při včerejší Kingstage šla hned dvě auta přes čumák... některé ty duny byly fakt zrádné a párkrát jsme si je museli taky skočit. Naštěstí však to vždy dopadlo na kola. Zítra nás čeká 270 km etapa zpět do Zagory... opět nepříjemné „fesh-feshové“ pole podél alžírské čáry, opět pár dunek a dlooooouhé šotolinové pláně a na závěr „oblíbená“ šturologie – rozuměj úsek s faaakt velkými a ostrými kameny rozházenými po cestě přesně tak, jak byste nečekali. Po cestě sem jsme ji vyhráli, tak uvidíme, jak nám to půjde nazpátek.

Zpět v Zagoře a předposlední etapa za námi... Druzí dnes a druzí celkově. Na zlato, sebekriticky musíme přiznat, nemáme. Jet

Tlak v pneumatikách je při jízdě v písku alfou a omegou. Přírodní „hroty“ tajnou zbraní ©



proti klasickému dakarskému závodáku prostě s našim veteránem nejde.

A JSME V CÍLI!

Třetí etapové vítězství je naše! Celkově samozřejmě druzí, šlo dnes o minutky. Tři etapová vítězství, tři druhá místa a jedno sedmé, když jsme opravovali, nezní vůbec špatně! A jen teda ještě musíme rádi informovat, že Machus neboli Pepa Macháček vyhrál 4 kolky! Díky všem za podporu...

Tak to byla Tuareg Rallye z „bezprostřední blízkosti“. Letos jsme si to hodně naplánovali a svým předsevzetím jsme dostáli. Slibovali jsme bednu a to se povedlo. Reparat opět úspěšně složen a máme čas se nadechnout pro další závod! Který to bude? To je zatím ve hvězdách... ale určitě dáme včas vědět!

Tuareg Rallye 2016 Tradičně napodruhé!

Pomalou se nám stává tradicí, že pro vavříny se musíme na každý závod vracet podruhé. A Tuareg Rallye nebyla výjimkou...

TEXT A FOTO: MÍLA JANÁČEK

Když jsme Rallye Budapest–Bamako jeli poprvé bylo to sedmé místo a další rok jsme závod vyhráli. Podobně letos při Tuareg Rallye: loni jsme po celkem slušném začátku museli vzít zavděk pátým místem, neboť nám v půli závodu odešla v náročné etapě převodovka a penalizace a ztráta z etapy již nešly dohnat. A tak jsme vyrazili do Maroka opět s výzvou ukázat co v našem „staříkovi“ (téměř sériové Subaru Leone z roku 1989) je a v cíli být pokud možno na bedně!

PO ROCE ZAS AFRIKA!

Zatímco Míla Janáček se nedávno vrátil z rallye Budapest – Bamako, Jirka Strejc se vracel do Afriky téměř na den po roce. V Quarzazate, kde byl start závodu, probíhaly v sobotu administrativní a technické přejímky a v neděli se konečně začalo závodit! Nejlepší pro vystižení atmosféry jsou jednotlivé týmové komentáře z facebooku...

TAK POJĎME NA NĚ PĚKNĚ POPOŘÁDKU:

...Tak prolog za náma... V něm vybojované druhé místo za ostrým Bowlerem do speciálky! Držte palce! :-)

Máme to dnes úspěšně za sebou. Etapa měla přes 200 km a v tom 3 RZ... (50 km;

40 km; 52 km). V RZ1 jsme i tak za chvíli dojeli Bowlera, protože trochu bloudil. Ale prášil nám a tak jsme si ho jen drželi na dostřel. Bohužel 10 km před cílem jsme dojeli oba velký MAN KAT 8x8, který bowlera pustil, ale nás už ne a my se za ním táhli přes 3 km...škoda no! Druhá RZ v pohodě bez rizika, a RZ3 strašná rozbíječka! Šutry jak na trialech, prvních 15 km víceméně „krokovačka“... Ale opatrná jízda se vyplatila, neboť asi na třicátém kilometru jsme předjeli Bowlera, když dělal defekt. Do cíle nás již nepředjel a dorazil asi minutku za námi. Takže uvidíme, ale bude to o minutkách možná spíše jen o vteřinkách!

...Tak už servisuje... Podvozek dostal hodně ran, odnesla to jedna manžeta na poloose, tak už jí kluci mění... Nicméně ta vyhraná etapa za to stála!

... Další shrnutí náročného dne... Ráno hned po startu trochu „motačka“ díky nepřesnému roadbooku, ztratili jsme díky tomu asi 8 min., ale i tak jsme RZ1 vyhráli s cca 2 min. náskokem. Druhá RZ slibovala kamenité cesty a duny. Bohužel po 18 km se auto svezlo k levé straně a zastavilo. Ustříhnutý spodní čep na rameni. Oprava trvala něco málo přes dvě hodinky. Mezitím než dorazili kluci s poloosou, už jsme měli náboj rozebraný, prasklý čep vytlučný a podfouknuté pneu na právě začínající dunová pole. Jak kluci přijeli, dalo

V českém rallysportu vozů Subaru přibylo

Právě ve chvíli, kdy vychází toto číslo Subaru magazínu, se chystá start prvního podniku letošního Mezinárodního mistrovství ČR v rallye – tradiční Šumava. Jsme samozřejmě zejména zvědaví, jak se povede Václavu Kopáčkovi s Bárrou Rendlovou, ale na seznamu startujících jsou i další posádky ve vozích Subaru, například bratři Michal a Martin Kramlové. Ti brázdí domácí podniky se svou starší Imprezou N12 již třetím rokem a jejich výkon byl vždy kvalitní. Na Šumavě jsou doma, a tak se určitě budou chtít poprat o medailové příčky ve své třídě 3. Často je ale limitují finance, a tak

jsme zvědaví, na kolika soutěžích jejich atraktivně zbarvené Subaru uvidíme. S novějším vozem se už několik sezón objevuje v českém národním šampionátu také plzeňská stáj Roto. Ta v poslední době sází na polské závodníky a i letos bychom opět měli v jejich hatchbacku vidět bratrské duo Jaroslav Szeja–Marcin Szeja.

Osvědčená jména uvidíme také v seriálu sprintrally. Právě ten by měl být letos těžištěm závodění Lumira Firly a Zdeňka Jůrky, kteří byli loni hlavními kandidáty ceny Smolařů roku. Letos se chtějí se starším vozem Duck Racingu (vítězným vozem



Bohemie 2005) pokusit plnit roli černých koní seriálu P2+. Opět pojedou také Karel Štochl s Adélovou Vackovou, na tratích se znovu objeví i Dan Suchý s Miroslavem Koutským, šeptá se cosi i o startech známého herce Davida Suchařípy, který se stal jednou z tváří nově natáčených instruktážních videí Autoklubu ČR. Tak trochu doufáme, že alespoň na některých soutěžích se objeví i Subaru Impreza WRC z nejslavnější éry naší značky. Tu má ve své garáži Jaromír Tomašík, přesný program jeho



startů ale zatím není znám.

Známo už ale je, že minimálně dva závodníci budou chtít navázat na dvojité titul Jiřího Kalisty, který opanoval domácí šampionát v rally historických automobilů v letech 2013–14. Na Historic Vltava Rallye jsou totiž přihlášení Filip Ballek a Štěpán Zabloužil, oba s vozy Subaru Impreza 555 z poloviny devadesátých let. Jak se bude dařit jim i ostatním závodníkům, to poznáme v průběhu sezóny a v podzimním čísle o tom budeme rádi referovat.

Dokud neuvidíš Nikkó

„Dokud neuvidíš Nikkó, nepoznal si, co je krásné“ – říká jedno staré japonské přísloví. Ve starobylém Nikku se Japonci obracejí ke své ztracené minulosti, v Nikku ožívají nepokořitelní samurajové.

TEXT: ZDENĚK ZIKMUND, FOTO: JAROSLAV SALAMON



Elektrické dráty a kabely jsou v Japonsku vedeny „horem“. V případě poškození v důsledku zemětřesení jsou tak mnohem snadněji opravitelné

Slova citovaná v perexu si mohli přečíst ve svých turistických průvodcích zástupci autorizovaných partnerů Subaru ČR jako první ochutnávku a pozvání do Japonska, za poznáním domoviny našich vozů. Když jsme tam v roce 2007 – po 15 letech spolupráce na Subaru – vypravovali první skupinu dealerů, slibovali jsme, že když se prodá přes 1000 aut za rok, pojedeme brzo znovu. To se v následujících letech povedlo hned dvakrát, a tak jsme na jaro roku 2011 připravovali nový zájezd. Překazila nám to ale příroda – tři neděle před naším odletem zasáhlo ostrovy ničivé tsunami. Trvalo nám pak až do podzimu roku 2015 akci znova naplánovat a uskutečnit. Jak se říká – trpělivost růže přináší...

Ačkoli se skupina „účastníků zájezdu“ obměnila, připravili jsme trochu odlišný program než v roce 2007. Samozřejmě jsme nemohli minout továrnu v prefektuře Gunma a nové sídlo FHI v Tokiu, kam jsme zavítali hned první, resp. druhý den. Jak v hlavním sídle v Ebisu, tak i v továrně v Gunně jsme byli velmi vřele přijati kolegy z FHI. Na setkání se zástupci managementu se našim dealerům dostalo ujištění, jak si výrobce jejich práce váží, každého z nich. V továrně všichni

hledali nějakou novinku, kterou by se povedlo vyfotit, ale na kolegy hostitele jsme byli krátkí, vše důkladně hlídali a pozorně nás provázeli celou dobu naší návštěvy až do oběda v centru odpočinku, kam nás zavezli a kde jsme mohli obhlédnout několik zajímavých japonských specifikací, které v Evropě nevidíme.

POZNÁVAT, CO JE KRÁSNÉ

Poznávací část zájezdu jsme tentokrát směřovali na sever od Tokia, do oblasti Nikkó. Právě ve stejnojmenném národním parku jsme strávili zbytek výletu. Město Nikkó, ležící asi 140 km severně od japonské metropole, patří mezi oblíbené cíle japonských turistů. Nejdůležitější místní atrakcí je svatyně a mausoleum Nikkó Tóšógú a svatyně Futarasan, které spolu s chrámem Rinnodži byly v roce 1999 zapsány na Seznam světového dědictví UNESCO. I horská oblast na západ od města je součástí Národního parku Nikkó, který se může pochlubit jedněmi z nejkrásnějších japonských vodopádů a mnoha naučnými stezkami. Mezi atrakcemi byl i výlet lodí po jezeru, a když jsme se večer vraceli do hotelu, přišla vhod i relaxace v místních lázních Onsen. Cesta šinkanzenem zpět do Tokia byl opět



„Účastníci zájezdu“ před jednou z recepcí v nové budově FHI v Tokiu – Ebisu

zážitek – tak přesnou organizaci na nádražích jen tak nevidíte, a vlaky odjíždějí stále téměř na vteřinu přesně...

Kdybychom se roze-psali o dalších zkušenostech a dojmech, nejspíš by to zabralo pár dalších stránek Subaru Magazínu. A tak šetřme slovy a zkusme raději spoléhat na výmluvnost výběru fotografií, dokumentujících některé z krás, které jsme v Japonsku měli příležitost vidět a obdivovat.



V horské oblasti Národního parku Nikkó jsme obdivovali jedny z nejkrásnějších japonských vodopádů



Takhle kreslí příroda podzim v parku Nikkó



Příběh Moudrých Opic, který demonstruje vývoj životní cesty a hlavně tři pravidla odvozená ze tří základních principů sekty Tendai „Neslyším zlo, nemluví zlo, nevidím zlo“, překonal i hranice Japonska. Možná i díky reklamě na Sony



Noční panorama Duhového mostu a Tokyo Sky Tree, nové telekomunikační věže v Tokiu. I tu jsme navštívili. Je vysoká 634 m a stala se tak nejvyšší věží svého druhu a druhou nejvyšší stavbou na světě (po dubajském mrakodrapu Burdž Chalífa). Je též nejvyšší stavbou v Japonsku



Člověk má být svobodný

Jedním z potěšení minulého léta byl dopis, který vedení Subaru ČR poslal pan MUDr. Jiří Nožička:



Pan doktor Nožička si se svým Forestrem rozumí

„Vážený pane generální řediteli, jsem zubní lékař 59 let a pocházím z Českých Budějovic. Dovolte, abych Vám vyprávěl příběh, který mne při mých životních zkušenostech natolik zaujal a udělal mi takovou radost, že jsem si řekl, že se musím o tuto radost podělit s někým, komu to jistě udělá radost také. Nikdy v životě jsem nekoupil ojeté auto a vždy kupuji jen nové. Pokaždé chci, aby bylo lepší než to původní. Auto mi vydrží cca 4–5 let a pak kupuji nové. Jedinou výjimkou bylo mé poslední Volvo XC 70, ve kterém jsem jezdil 7 let. Jsem rybář a navíc hodně jezdím přednášet po celé republice pro zubní lékaře. Řízení mi dělá radost, ale zároveň potřebuji automobil, kterým se dostanu nejen pohodlně do Ostravy, ale kterým projedu i rozbahněný svah na rybářských a do kterého naložím celou rybářskou výbavu. Když jsem se rozhodl vyměnit auto za nové, nastal problém. Nechci ani BMW ani Audi ani Mercedes, nedoháním si sebevědomí značkou, ale dělá mi radost, když mi auto sedí. V konečném výběru jsem začal uvažovat o Land Rover Discovery, Range Rover Sport a Subaru Outback.

Zašel jsem proto do Balkaru, kde se mnou ochotně absolvovali zkušební jízdu s Outbackem, ale nesedl mi. Domluvil jsem si proto zkušební jízdu s Roverem v Plzni. Mezi

PŘIPRAVILI: /MV/ A /OS/, FOTO: MICHAL VÍTOVEC

tím mi ale půjčili v Balkaru Forester XT, a měl jsem možnost se s ním svézt do Hradce Králové a zpět. Toto auto se mi zalíbilo natolik, že jsem šel do Balkaru, abych si ho objednal. Bohužel požadovaný typ a barvu neměli a termín dodání byl až koncem roku. Svěřil jsem se proto svému známému, že chci Forestra XT, ale ten není a on mi na to říká: „Kdysi jsem jezdil obchodně na Zlínsku a zašel jsem tam k Subaru. Je tam takový mladý kluk, obchodní ředitel, je úžasně vstřícný a nic není problém. Zavolejte si tam.“ Zvedl jsem telefon a zavola do Ivos Zlín panu Igoru Trávníčkovi. Svěřil jsem se mu se svým přáním a poprosil ho o řešení. Nic nebylo problém. Mého vytouženého Forestra mi slíbil do 1 měsíce. Když jsem ho poprosil o to, zda bych za ním mohl zajet ve svátek, protože jindy nemám čas, ochotně souhlasil a věnoval mi celé sobotní dopoledne 9. 5. 2015. Empatický, sympatický prodejce, který vůbec netlačil na pilu a zákazník při jednání s ním nabyde pocit, že tomuto řediteli snad nejde o to, aby vydělal peníze, ale spíše o to, aby zákazníkovi vyšel vstříc. Na své mládí 100% profík, upravený, vstřícný a na osobní čas nehledící. Perfektně informovaný o Subaru a pro Subaru hořící. Když někdo sám hoří nadšením, snadno zapálí ostatní. Když jsem odjížděl po obědě 9. 5. z Fryštáku, už jsem věděl, že na zkušební jízdu Roverem do Plzně nepojedu. Ten kluk z Fryštáku mne tak nadchnul, že jsem už nic jiného ani nechtěl slyšet ani vidět. Udělal mi cenovou nabídku, auto mi vytunil, jak jsme se domluvili u kávy na salonu. Ukázal mi krásný čistý salon, prošel se mnou všechna auta a předvedl čistou autodílnu. Jsem puntičkář a perfekcionismus mi vyhovuje. Věnoval se mi tak, jako bych byl jediný a poslední zákazník na světě. To mne úplně uchvátilo. Následující týden mi poslal zálohovou fakturu, kterou jsem zaplatil, a proces koupě se rozjel. Pro auto jsem si byl v pátek 26. 6. 2015. Pan Trávníček se vrátil ve středu 24. 6. z dovolené, a po 30 hodinovém cestování mi byl 25. 6. plně k dispozici. Ochotný, vstřícný. Vyzvedli mne v penzionu, zavezli autem na salon, průběžně mne informovali o tom, kde se auto, které cestovalo z Prahy, právě nachází. Auto mělo dorazit v 16.00. Ale ucpanou dálnicí se stalo, že kamion přijel až v 19.00. Nikdo ani okem nemrkl. Všichni mi byli k dispozici. Taxikáře mi dokonce dělal Ing. Huňu, majitel autosalonu. Mechanici montovali doplňky do půlnoci. V pátek ráno pro mne přijeli do penzionu autem a dovezli mne do Fryštáku, kde se dokončovala montáž doplňků.

Forester plně vyhovuje při cestách na ryby v terénu i při služebních výjezdech na dálnicích



Ukázali mi Forestra, bez chybičky naleštěného a připraveného. Všude čisto. Všichni ochotní a vstřícní od posledního technika až po Ing. Huňu. Jedna rodina všichni i se mnou. Pak jsem auto přebíral. Pan Trávníček předvedl důkladný a přesný rituál. Vše mi vysvětlil, zabalil do dešek a připravil k odjezdu. Na zpáteční cestě jsem si liboval ve svém XT, jak pěkně ševelí, ale věřte mi, že větší radost než z toho úžasného auta jsem měl z přístupu těch lidí ve Fryštáku, kteří mne svou ochotou, vstřícností a profesionálnítou úplně odrovnali. Z nadšeného volavky se stal nadšený subarista a mohou za to ve Fryštáku. Moc jim děkuji za ten tanec, co předvedli a budu za nimi rád nadále jezdit.

OSOBNÍ SETKÁNÍ

Nedalo nám to, a panu doktorovi jsme napsali, abychom zjistili, zda je i po víc než půlroce Forestrem stále tak nadšený. Obratem přišla stručná odpověď: „Jsem ještě nadšenější.“

A protože pan doktor souhlasil s tím, abychom pro Subaru magazín pořídili pár jeho fotek, samozřejmě s Forestrem, vydali jsme se za ním a v průběhu fotografování zaznamenali řadu jeho dalších pozoruhodných výroků:

„Vše, co si člověk nakoupí, by mu mělo svobodu přinášet, ne brát. Tak je to i s autem. Při výběru auta jde většina cestou značky. Zmasírování reklamou vybírají to, co jim nulačí do hlavy reklama, aniž by se v autě svezli a na vlastní kůži si odzkoušeli, jaké je.“

Já hledám to, co mi poskytne svobodu. Jezdím na ryby, a proto potřebuji auto se kterým projedu terénem, mokrou loukou do kopce, mezi stromy a kameny, ale protože také

Já se řídím slovy Alberta Einsteina: „Jdeme-li s davem, dojdeme maximálně tam, kam došel ten dav. Pokud ale umíme dav opustit, dostaneme se i na místa, kde nikdy nikdo nebyl.“

jezdím po republice přednášet, nemohu mít 3tunového terénního mastodonta, se kterým se budu ukazovat, ale nikde s ním nezaparkuji, nákladák nepředjedu a dlouhá cesta bude utrpením. Nechci také značky, které patří k nejkrazenějším a které nemůžete zaparkovat jinde než v hotelové garáži nebo na hlídacím parkovišti.

Projel jsem se ale v Subaru Forester XT a to bylo přesně to, co potřebuji. Auto je skoro o 300 kg lehčí než Volvo XC 70 a výkon o 55 HP vyšší, akcelerace o 3 s lepší, kratší rozvor a větší nájezdové úhly jsou do terénu jako stvořené. Benzínový dvoulitrový turbo motor s 350 Nm krouticího momentu dělá z Forestra nabuzenou včelu, takže když potřebujete předjet, je to otázka skutečně 2 s a u nákladáku 3 s. Úžasně pohodlná jízda, nerovnosti v autě necítíte. Čtyřkolka vede auto, jak ve sněhu tak v dešti, jako po kolejkách. Pro ostatní nadšence – POZOR – brzdná dráha je pro všechny stejná. Tam to čtyřkolka nezachrání.

Je mi 60 let a rád nasedám do auta pohodlně a pohodlně vysedám. Také mám rád dobrý výhled jak dopředu tak dozadu a to přesně Forester splňuje. A to je ta svoboda. Mít dokonalý přehled o situaci před sebou i za sebou tak, aby mohl řídit jízdu předvídat a plánovat.

Ale ono to koupí auta nekončí. K tomu, abyste byli svobodní, potřebujete pro auto spolehlivý a vstřícný servis. Servis, o kterém víte, že má pečlivé mechaniky a hlavně člověka, na kterého se můžete kdykoliv s problémem na autě obrátit. To je právě to, co Vás činí jistým a klidným.

Já měl to štěstí, že jsem potkal ředitele prodeje Subaru z Fryštáku u Zlína pana Trávníčka, jehož ochotu a nadšení pro Subaru jsem vám popsal ve svém dopise. To je přesně ta svoboda, kterou zákazník potřebuje k tomu, že až jednou to auto prodá a bude kupovat nové, tak znovu zaklepe na dveře Subaru u svého prodejce, se kterým byl tak spokojen. Zaklepe znovu, protože mezi zákazníkem a prodejcem vznikla přátelská vazba, která je mnohdy víc než sebelepší značka sebelepšího auta. Víte, auta nejsou jen o značkách, motorech, spotřebách a výkonech, ale také o lidech, kteří to auto vyvíjejí a vyrábějí a o lidech, kteří to auto prodávají a kupují. A když výrobce dělá auto pro lidi a ne masovku pro výdělek a prodejce je hrdý na to, že takové auto může prodávat a snaží se zákazníkovi vyjít vstříc, pak je i zákazník nadšený. Z toho, jakou mu to auto dělá radost a v jakém klidu s ním může jezdit cestou necestou. Díky, pane Trávníčku.“

Pevný základ

Nedávno představená Impreza není jen další novou generací. Pro budoucnost značky Subaru má mnohem větší význam. Je to totiž první vůz postavený na zcela nové platformě, která se v průběhu několika let rozšíří do útrob každého z modelů japonské značky.

TEXT: PETR HANKE, FOTO ARCHIV

Automobily Subaru jsou postavené velmi chytře. Opírají se o unikátní koncepci s plochými motory boxer a symetricky uspořádaným pohonem všech kol. Tato technika má největší vliv na to, jak jedinečným způsobem se vozy Subaru řídí. Jejím důsledkem je samozřejmost, s níž se vrhají do zatáčky a jak jí následně projíždí. Ta lehkost, přirozenost a v neposlední řadě rychlost je přitom vlastní nejen modelům s nízkými karoseriemi, ale i zvýšeným crossoverům a SUV. A vlastně až kolem této unikátní hnací soustavy se následně staví samotný podvozek, podlahová plošina a celá karoserie. Jelikož Subaru je relativně malá značka, její modely vzájemně sdílí jednotlivé technické celky. A to bude pokračovat i nadále, ovšem ve větší míře.

Subaru představilo zcela novou platformu, která bude základem veškerých budoucích modelů s pohonem všech kol. Tento technický základ, který je na připojených fotografiích znázorněn zlatou barvou, je navržen modulárně a umožňuje proto potřebné změny rozměrů jak do délky, tak do šířky. Kromě flexibility ale hlavní cíl vývoje spočíval v dosažení maximální možné tuhosti tohoto celku. Subaru uvádí zvětšení torzní tuhosti o 70 procent ve srovnání se stávajícími modely. Kromě toho se podařilo zvětšit



Nová platforma Subaru, která se stane základem každého modelu s pohonem všech kol. Důraz byl kladený na tuhost a snížení těžiště



Protože všechny velké (= těžší) části platformy jsou umístěny dole, je těžiště o 50 mm níže



O 70 % větší tuhost zaručuje o 40 % lepší schopnost pohltnout náraz

pevnost spojení podvozku a karoserie o 70 až 100 procent.

Tato zlepšení mají zásadní vliv na mnoho vlastností výsledných automobilů. Tuhý základ umožňuje přesněji naladit podvozek a zajistit větší přilnavost pneumatik v celé délce odpružení a tedy i při jízdě na špatném povrchu. Přínos je samozřejmě také v jízdních vlastnostech, protože automobil dává svému řidiči přesnější zpětnou vazbu a umožňuje exaktněji reagovat na danou jízdní situaci. Hmotnost situovaná ve spodní části vozu navíc přispívá ke snížení těžiště o 50 mm, které samo o sobě zaručuje menší naklánění karoserie a ještě víc „subarácké“ chování. Zlepšuje se ale také komfort jízdy, a to jak snížením vibrací, procházejících strukturou vozu k tělům posádky, tak omezením hlučnosti. Výsledkem je více potěšení z jízdy jak na hladkých silnicích, tak na těch, které nejsou zrovna ideální, nebo v terénu. Tuhý a pevný automobil ochraňuje svoji posádku nejen lepšími jízdními vlastnostmi, ale také schopností lépe pohltnout energii nárazu. U nového podvozku činí zlepšení v této oblasti až 40 procent.

Na nové platformě Subaru z větší části používá vysokopevnostní za tepla tvářené oceli. Za pozornost stojí například i použití trojice hlavních podélných nosníků ve střední části podlahy, které tvoří s masivním středovým tuhelem jeden celek. Pozoruhodné je i masivní



Zbrusu nový design zvenčí i uvnitř

řešení horních úchytnů předních tlumičů. Platforma je navržena tak, aby mohla být použita nejen ve spojení s konvenčními spalovacími motory, ale také se do ní snadno implantují chystané hybridní systémy, stejně tak jako čistě elektrický pohon.

Použití jedné platformy pro celý výrobní program má v mnoha směrech nesporné výhody. Vzhledem k plánovanému rozsahu použití a výrobě v počtu přibližně jeden milion ročně bylo možné navýšit vývojové náklady, které se následně rozmělní mezi více kusů. Použití řešení současně umožní vyvíjet nové modely rychleji a efektivněji. Dalším přínosem je možnost vyrábět různé modelové řady na jedné výrobní lince, což má význam zejména pro americký výrobní závod, který bude moci flexibilněji reagovat na změny poptávky zákazníků.

ZAČNE SE U IMPREZY

Nedlouho po představení nové platformy Subaru ukázalo první vůz, který ji využívá. Pátá generace typu Impreza měla premiéru na autosalonu v New Yorku jako pětidveřový hatchback a čtyřdveřový sedan – tím navazuje na svého předchůdce. Kromě podvozku ale nová generace zaujme i svým designem, který je kompletně nový a ukazuje, jakým směrem se Subaru v budoucnu vydá. Charakteristická je šestiúhelníková maska chladiče obepnutá nízkými světlomety. Automobil sází na vyvážené proporce s delší kapotou motoru, než v předchozí generaci. Specifickým rysem designu nové Imprezy je originální prolis na bocích pod výraznou boční linií – ten by měl být charakteristickým rysem i dalších modelů.

Nová Impreza boduje nejen technikou a designem, ale také interiérem. Navazuje na řešení v novém Outbacku a přináší další generaci navigačního a multimediálního sys-



tému s modernizovanou logikou ovládání na volantu a 8palcovým displejem. Jeho součástí jsou komunikační protokoly Apple CarPlay a Android Auto, které usnadňují používání chytrého telefonu uvnitř vozu. Pro interiér je typický také vynikající výhled všemi směry.

Impreza se vyznačuje rozsáhlou nabídkou asistenčních a bezpečnostních systémů. Základem tohoto bezpečnostního balíčku je samozřejmě systém EyeSight, který pomocí dvou kamer monitoruje prostor před vozem a když je to potřeba, dokáže do rychlosti 50 km/h zabránit srážce s překážkou. Současně přináší funkci adaptivního tempomatu a systému udržování v jízdním pruhu. Nová Impreza je vybavena adaptivními světlomety s hlídáním mrtvého úhlu zpětných zrcátek. Novinkou je funkce zastavení před překážkou při couvání.

Impreza se představila v provedení pro severoamerické trhy zatím s jediným motorem a převodovkou. Pohání ji atmosféricky plněný čtyřválec Boxer s objemem 2,0 litru a výkonem 112 kW (152 k) spojený s bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Více než 80 procent všech dílů motoru je nových nebo významně upravených. Konstrukteři Subaru se zaměřili na snížení hmotnosti a hospodárnější provoz.



Mamoru Ishii zapozoval u konceptu Subaru XV vystaveném na autosalonu v Ženevě

TEXT A FOTO: PETR HANKE, ČASOPIS AUTOMOBIL

Dynamická robustnost

Po půlhodině strávené s šéfdesignérem Subaru Mamoru Ishiim bylo jasné, že chystané nové modely Subaru budou vypadat docela jinak, než na co jsme zvyklí. Do popředí se více dostane dynamika spojená s robustností. To bychom ale předbíhali...

Jak dlouho u Subaru pracujete?
Již třicet let.

Na jakém prvním voze jste u Subaru pracoval?

Po příchodu k Subaru jsem pracoval na několika dílčích projektech. Jedním z nich byl sportovně laděný pick-up a následně i na malém voze třídy Kei Car. Následně jsem koordinoval práce se společností Giugiaro, a to jak v oblasti exteriéru, tak interiéru. Poté jsem se přesunul do Kalifornie v USA, kde jsem byl v našem designérském oddělení tři a půl roku.

Po návratu do Japonska jsem měl na starosti exteriér třetí generace modelu Legacy a druhé generace Imprezy s kulatými světlomety, tak zvané Bugeye. Spolupracoval jsem také s šéfdesignérem Zapatinasem. Následně jsem působil v designérském studiu a měl na starosti různé modely, například čtvrtou generaci Imprezy a třetí generaci Foresteru. Před dvěma roky jsem se stal vedoucím designérského studia Subaru.

Automobily Subaru platily před deseti a více lety z pohledu designu za konzervativní. Nyní se podle představených koncepčních vozů zdá, že se situace mění. Co bude následovat?

Při mém příchodu do současné pozice jsem definoval designérskou filozofii nazvanou Dynamická robustnost. Tuto filozofii jsem ztělesňoval na koncepčních vozech Subaru. Prvním konceptem bylo Subaru Viziv GT pro hru Gran Turismo. V loňském roce jsme představili Subaru Viziv Future Concept (koncept malého SUV, pozn. redakce). Pak už následovala pětidveřová Impreza a poté od ní odvozený sedan a letošní XV. Ted tedy nastává čas přenosu prvků z koncepčních vozů do sériové produkce. A na tom nyní usilovně pracujeme.

Jaké budou typické designérské prvky budoucích vozů Subaru?

Přesně v duchu přístupu Dynamická robustnost. Dynamikou rozumím velmi emotivní design, robustnost znamená stabilitu. Chceme tvořit odlišné modely se specifickými proporcemi, které jsou velmi důležité. Karoserie našich vozů už nebudou působit krabicovitě, ale více trojrozměrně a přitom komplexně, podobně jako sochy.

Hlavními rysy bude specifický boční profil s výraznou prohnutou linií pod spodním okrajem bočních oken. Právě tento prvek dodává automobilu napětí, protože působí, jako by byl do robustního těla karoserie vyseknutý.

Co je pro Subaru dále typické?

Samozřejmě šestiúhelníková maska chladiče. Šestiúhelník působí velmi pevným dojmem, tedy stabilně a robustně. Tím vytváří dojem bezpečnosti. Masku potom doplňují světlomety ve tvaru písmene C, a to včetně světel pro denní svícení. Tímto pojetím symbolizují píсты plochých motorů boxer umístěných v přídi. To je takové mé tajemství. Toto řešení přední část opticky rozšiřuje, což vzdáleně připomíná letadlo s roztaženými křídly, tedy další symbol pro naši značku.

Jak těžké je adaptovat tento designérský styl na různé modely Subaru, které se liší svým charakterem a zaměřením?

U všech budeme používat stejný motiv. Budeme však měnit proporce a vyvážení těchto prvků. Standardem je rovnoměrné rozložení dynamiky a robustnosti. Třeba u Foresteru akcentujeme z 80 procent robustnost a z 20 procent dynamiku, oproti tomu Impreza je mnohem dynamičtější, takže u ní je 80 procent vyhrazeno pro dynamiku. U Imprezy tedy bude šestiúhelníková maska chladiče menší a jemnější, než u Foresteru.



Šéfdesignér vytvořil nejen nový styl exteriéru, ale zaměřil se také na vzhled vnitřního prostoru

Naše vozy mají shodnou filozofii, ale každý z nich má svůj specifický charakter.

Existuje v novém designérském stylu nějaký typický japonský prvek, který by na první pohled prozradil původ vozu? Některá japonská tradice?

Mým cílem není navrhovat japonská auta, mým cílem není ani navrhovat americká auta, mým cílem je vytvářet Subaru. Typické Subaru musí být na první pohled rozpoznatelné po celém světě. Je to automobil, který je kromě už zmíněných vlastností funkční, je z něj dobře vidět, je prostorný a ze světlé výšky 20 centimetrů je jasné, že není určen jen pro hladké silnice, ale může vyrazit kamkoliv – to je pro nás univerzálnost a funkčnost.

Jak moc se bude sériová podoba modelu XV lišit od představeného konceptu?

Ne tak moc, jako tomu bylo například mezi konceptem WRX a sériovým WRX. Tento koncept je téměř sériovým provedením, samozřejmě s přihlédnutím k výraznějším barvám konceptu a některým detailům.

Jak dlouho trvá, než se nový design od svého počátku dostane na silnice?

Nejdříve začínáme zákaznickými výzkumy. Poté si stanovíme koncept a začínáme kreslit první skici a stavíme první zmenšené modely, po nichž následují modely ve skutečné velikosti. Pak přichází digitalizace. To celé trvá asi dva roky. Následná příprava pro sériovou výrobu zabere přibližně 18 měsíců. Z toho vyplývá, že celý proces od návrhu po sériový vůz trvá tři až čtyři roky.

Jaké Subaru máte nejraději?

Chystanou generací modelu Impreza. Na tu se moc těším, je opravdu hezká. ■

Koncept nové generace Subaru Impreza v provedení sedan



Mým cílem není navrhovat japonská auta, ani americká auta, mým cílem je vytvářet Subaru. Typické Subaru musí být na první pohled rozpoznatelné po celém světě



Subaru Viziv GT Vision Gran Turismo je virtuální představou o designu supersportovního Subaru



Dalším konceptem šéfdesignéra Mamoru Ishii je Subaru Viziv Future Concept naznačující, jak by mohlo vypadat budoucí kompaktní SUV Subaru

Subaru XV Concept náznaky plné očekávání

Když byl na Ženevském autosalonu s velkou slávou konečně odhalen dlouho utajovaný nový koncept značky Subaru, podívali jsme se, co vlastně slovo koncept v automobilové branži znamená. Výkladový slovník jej popisuje jako automobil určený k prezentaci nové koncepce, technologie nebo designu. Dále říká, že občas jsou tyto vozy s velkými nebo malými úpravami zařazeny do sériové výroby, ale většinou se jí vůbec nedočkají. Koncepty jsou často vyrobeny z dražších a méně tradičních materiálů. Jsou většinou neúplné, a pokud je chce automobilka prodávat, musí je dále vyvíjet. Když koncepty zastarají, jsou zničeny nebo se stanou součástí muzea.

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF, ŽENEVA, FOTO: AUTOR A ARCHIV



SPECIFIKACE

Rozměry karoserie (celková délka × š × v)	4520 × 1920 × 1570 mm
Rozvor	2670 mm
Rozměr pneumatik	245/50 R19
Počet míst k sezení	5 osob

A co o představeném konceptu XV říká samo Subaru? Premián ženevské expozice prý ztělesňuje novou generaci designové filozofie DYNAMIC X SOLID prezentovanou na kompaktním crossoveru. Subaru také zcela jasně říká, že velmi pravděpodobně bude takto nějak vypadat příští generace Subaru XV. V tomto případě se tedy o zařazení vozu do sériové výroby, samozřejmě s dílčími úpravami, nemusíme obávat. Když jsme si vůz detailně prohlíželi, zaujalo nás propojení přední části vozu, boků i zádi téměř bez spár, a krásně vytvarované a dynamicky trojrozměrně stylizované karoserie kompaktního crossoveru. Záměrem designérů prý bylo vyjádření pocitu „potěšení a klidu v duši“, tedy hodnoty, na které si Subaru ve vztahu k zákazníkům zakládá. Stranou ale nezůstávají ty skutečně podstatné parametry, typické pro japonskou značku: dostatečná světlá výška, pohon všech kol a solidní zavazadlový prostor – tento koncept tedy ukazuje příkladnou kombinaci stylu a funkčnosti.

JAPONSKÁ ORANŽERIE

Velmi zdařile jsou pojaty ochranné prvky – černé plastové zakrytí se vine od předního nárazníku, přes podběhy a spodní lem předních blatníků, prahy a zadní blatníky až po zadní nárazník. U modelu XV jsme si již na jasně oranžovou barvu zvykli v minulosti, takže aby koncept nebyl usedlý a naopak zářil, oranžová tu opět pomáhá zvýšit atraktivitu

Ukázka příkladné kombinace stylu a funkčnosti



zejména u masky chladiče i obou nárazníků, litých kol a podélných střešních nosičů. Jelikož se tedy jedná i o „fintila“, je jasné, že Subaru XV bude doma stejně tak ve městě jako v drsné přírodě.

SUBARU JE NEJEN NA TECHNIKU, ALE UŽ I O DESIGNU

Co se týče přední části, záměrem bylo šestiúhelníkovou přední masku vzhledem propojit s ikonickým motorem boxer. Identita je v dnešním automobilovém světě alfou a omegou úspěchu a zajímavá a ctěná historie značky je k nezaplacení. Proto, když se podíváte na přední světlá spolu s dominantní šestiúhelníkovou maskou, musí vám být jasné, že tohle auto je osobnost. Taková jsou ale současná Subaru. Inspirace a dobrá řešení z minulosti a k tomu

koktejl nových technologií. Marná sláva, dnešní auta ale musí zaujmout v první řadě designem karoserie. Někteří kdysi kritizovali Subaru, že tento aspekt poněkud zaostával za technicky skvěle vymyšleným autem, které se ne každému líbilo. U nového XV se ale díky představenému konceptu dá očekávat, že karoserie bude opravdu dynamická a líbivá. Ostatně o aktuálním směřování Subaru v oblasti designu jste si jistě na předchozí dvoustraně přečetli rozhovor s Mamoru Ischiim, který u firmy za tento důležitý segment odpovídá. Nás zaujal koncept XV zejména díky bočním profilům. Crossover musí být hlavně zábavný a to v případě XV určitě bude. Přesvědčit se můžete ochutnávkou na webové adrese https://www.youtube.com/watch?v=vqkcpZk3_pU, dostanete se na ni i skrze připojený QR kód. ■



Forester a terén (to se to rýmuje)

Expedice dvou Forestrů na Sardinii

Proč na Sardinii? Je to italský ostrov s úžasnou přírodou, plážemi, rozlehlými planinami a množstvím neprozkoumaných míst. A skvělé je, že zatím zde není problém tábořit mimo oficiální kempy.

TEXT SEPSAL A FOTIL RUDOLFO



Cesta v pohorí Supramonte



Písečné duny u řeky Rio Piscinas

CESTA TAM

Trajekt na Sardinii z Livorna do Olbie trvá 6 až 8 hodin. Lístky na trajekt je třeba koupit mimo víkendy a nejlépe v lednu v slevových akcích – to jsou lístky nejlevnější. Cestu (1216 km) jsme rozdělili na dva dny a první noc jsme kempovali u řeky Tagliamento nedaleko městečka Amaro. Jeli jsme po dálnicích, čili v nákladech je nutno počítat s italskými dálničními poplatky a rakouskou dálniční známkou. Další den jsme dojeli do hor nad Livornem a ráno vyrazili na trajekt.

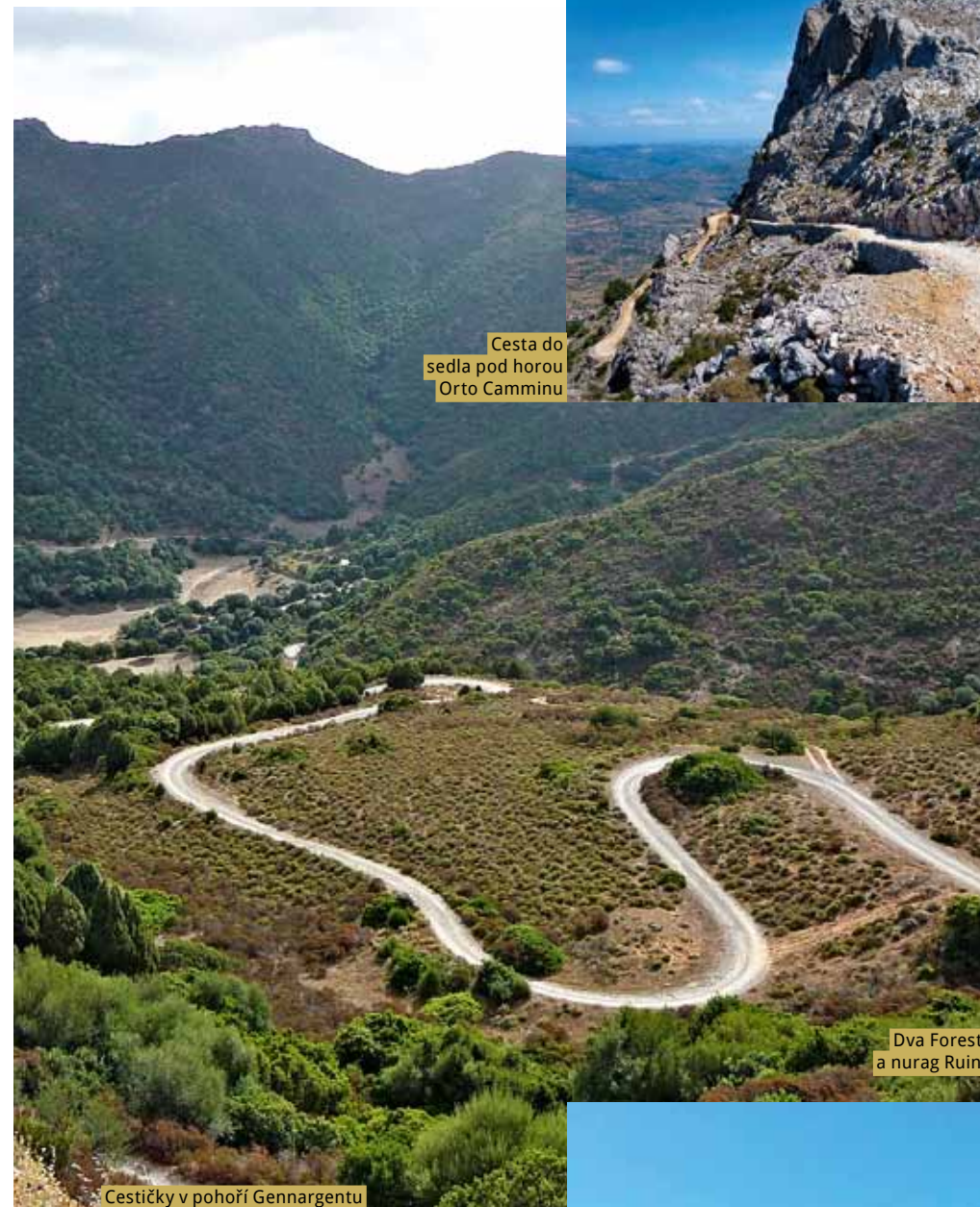
CÍL EXPEDICE

Objet Sardinii kolem dokola a prozkoumat dosud neznámá místa. Celkem jsme za 21 dnů na Sardinii najeli 1653 km. Severnímu

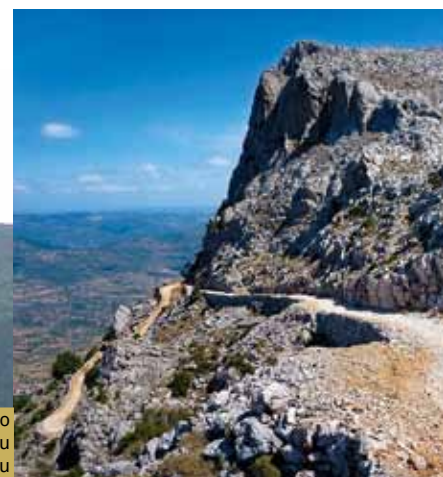
pobřeží jsme se vyhnuli, nedá se tam tábořit mimo kempy. Chtěli jsme poznávat přírodu, písečné duny, pláže, hory a také místní lidi a zvyky. Expedice to byla průzkumná. Podklady a mapy z internetu. Stávalo se, že cesta nebyla průjezdná, nebo ji uzavírala závora, nebo vůbec nebyla. A tady doleva vede cesta dle satelitních snímků – a hele – ona je to vyschlá řeka. Taky někdy byla cesta označena jako „privátní“ a my nechtěli riskovat „nedorozumění“ s místními. Prostřílené dopravní značky podél cest jsou dostatečnou ukázkou horkokrevnosti Sardů.

HISTORIE – PAMÁTKY

U městečka Luras jsme obdivovali dolmeny, což jsou na sobě položené ploché kameny.



Cestičky v pohorí Gennargentu



Cesta do sedla pod horou Orto Camminu



Dva Forestry a nurag Ruinas

Cestou kolem jezera Liscia jsme navštívili rezervaci s 2000 let starými olivami. Podél západního pobřeží jsme mířili k jihu. Zde jsme narazili na náš první „nurag“ Nuraghe Tesoru, což jsou kamenné kruhové stavby z doby bronzové. Dodnes vědci přesně neví, k čemu tyto objekty sloužily. Na Sardinii jich bylo objeveno přes 4000. Po jedné horské cestičce jsme dojeli k zbytkům řeckému chrámu Tempio di Antas a udělali zde společné foto. Navštívili jsme také městečko Orgosolo, které je známé svými kresbami na domech tzv. „murales“.

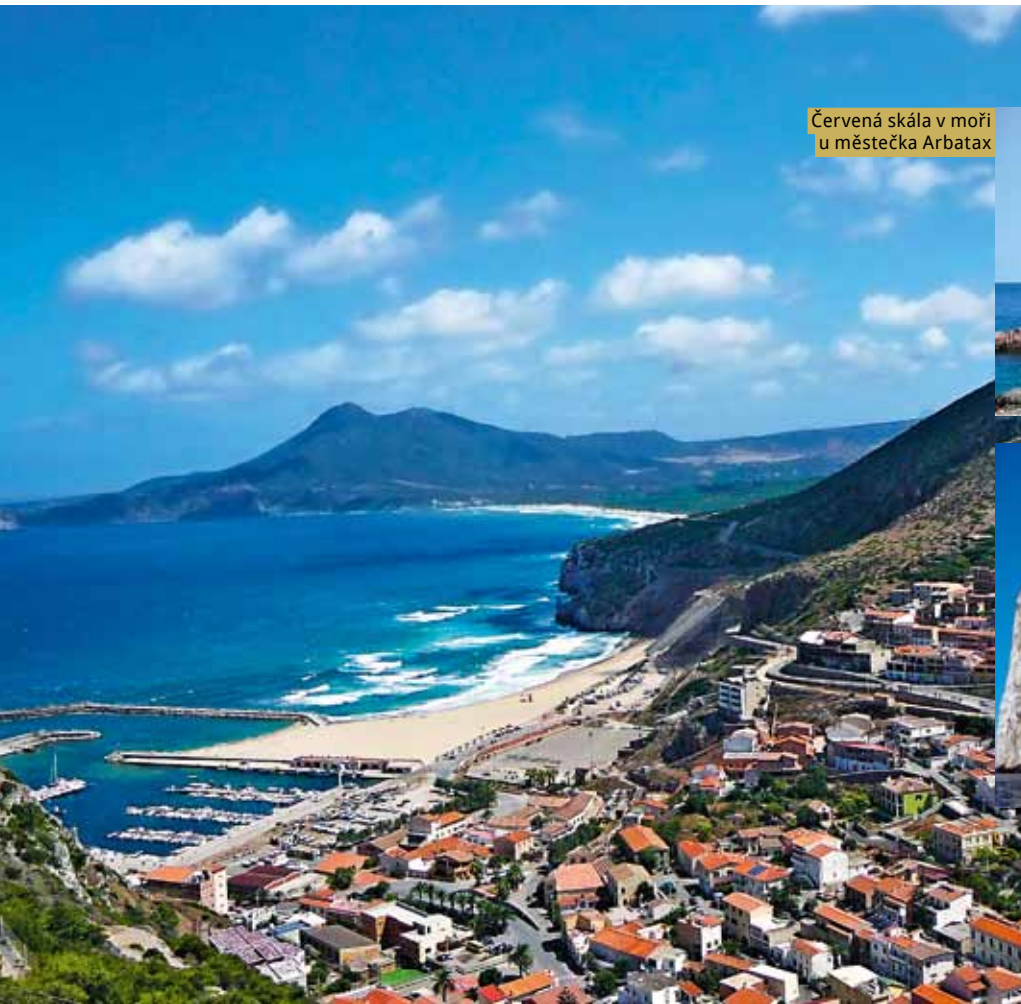
PLÁŽE

Obecně platí, že západní pobřeží je divočejší, romantičtější, s velkými vlnami a je tu méně turistů. Na východním pobřeží jsou velké



Pozůstatky řeckého chrámu Tempio di Antas

Offroadových cestiček je na Sardinii bezpočtu. Jsou plné výmolů a lemované ostnatými keři. V nejhorším úseku byly v zatáčce kamenné „schody“, na které jsme se museli s autem vyšplhat. Navíc hluboké srázy. Couvat, otáčet se v takovém terénu nešlo, jen vyjet nahoru



Červená skála v moři u městečka Arbatax

Pohled na moře a městečko Buggero



Na moři u ostrůvku Pan di Zucchero



HORY A HORSKÉ CESTIČKY

Vždy jsme se snažili vyjet v pohoří na nejvyšší horu. U Městečka Burcei jsme vyjeli na vrch Punta Serpeddi, za nímž se rozprostírala krajina s nesčetnými prашnými cestičkami. „Tady můžeme jezdit 14 dní,“ zasnul se Dušan. Tolik času jsme však neměli. Najít tu správnou cestu pohořím se nakonec ukázalo nemožné. Cesta vždy skončila u nějaké salaše nebo zkratka nikam nevedla. Nakonec jsme se museli vrátit po vlastní stopě. V pohoří Gennargentu jsme v dálce zahlédli nurag Ruinas, ke kterému jsme nakonec dojeli. Noc s námi tehdy sdílel i statný býk, kterému jsme našťastí nevadili.

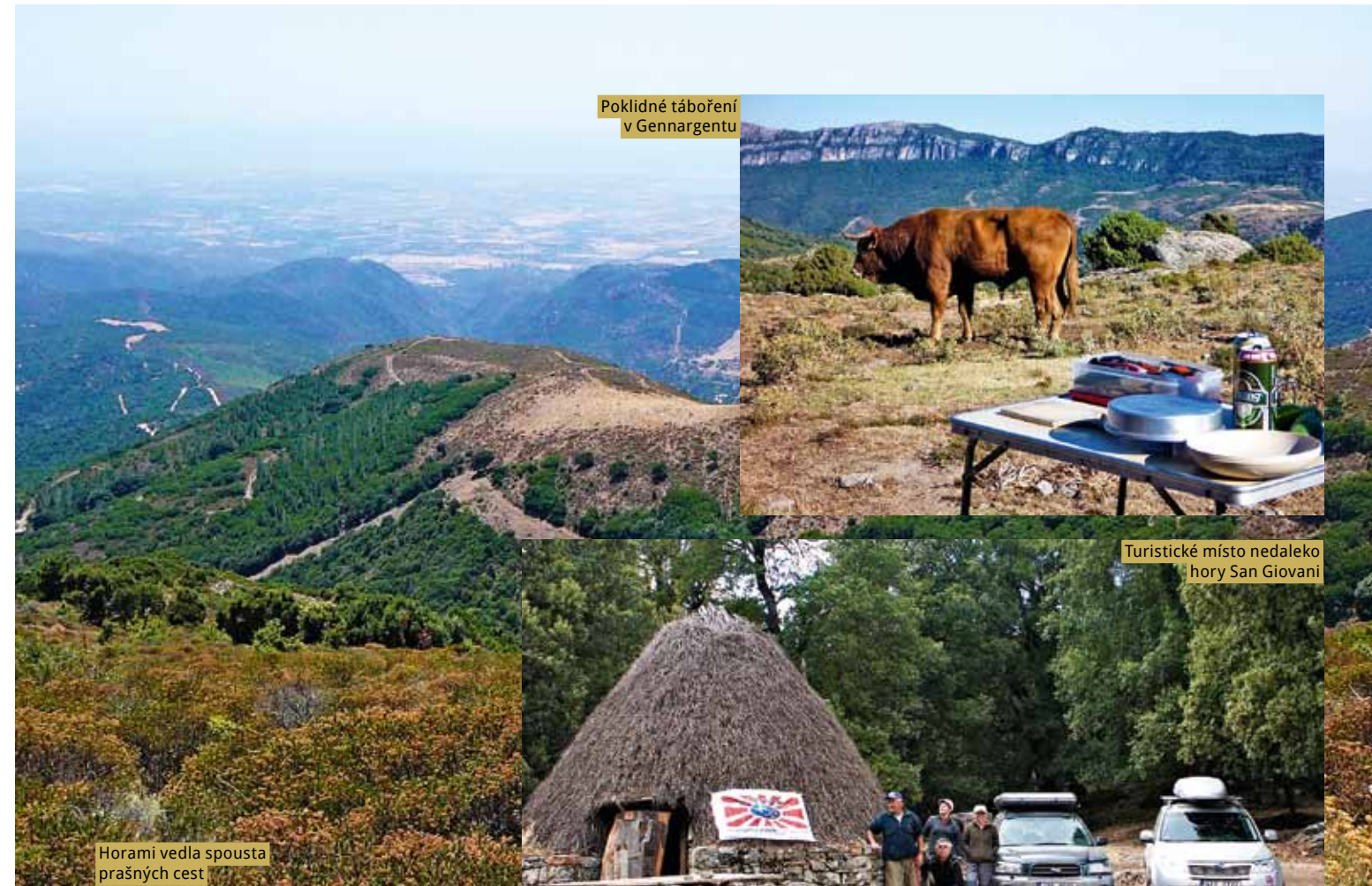
PŘÍRODA

Jedním slovem úžasná. Takové souznění s přírodou jsem dlouho nezažil. Na náhorních plošinách i jinde je přímo ráj volně pasoucích se domácích i divokých zvířat.

Oslíci se nechali pohladit, prasátka nám zase chtěla sníst snídaní i svačinu. Úžasné bylo koupání v průzračné říčce Rio Flumineddu v údolí Gorropu. Na plážích se vždy dalo najít klidné místo.

NEJVĚTŠÍ ADRENALIN?

Offroadových cestiček je na Sardinii celá řada. Cesty byly plné výmolů, lemované ostnatými keři, které často škrábaly naše plechové miláčky. Největším zážitkem byl výjezd do sedla pod horou Orto Camminu v pohoří Supramonte. Cesta byla s velkým



Poklidné táboření v Gennargentu

Turistické místo nedaleko hory San Giovanni

Horami vedla spousta prашných cest

stoupáním, plná výmolů a ostrých zatáček. V nejhorsším úseku byly v zatáčke kamenné „schody“, na které jsme se museli s autem vyšplhat. Navíc hluboké srázy. Couvat, otáčet se v takovém terénu nešlo, jen vyjet nahoru. Nakonec se to podařilo a my si ještě ze sedla vyšlápli pěšky na vrchol, odkud byl úžasný výhled na městečko Oliena.

SARDOVÉ A JEJICH ZVYKY

Místní obyvatelé se tváří nepřístupně, až odmítavě, ale pokud se s nimi dáte do řeči (což v našem případě znamenalo pár slovíček a ruče), jsou přátelští a pohostinní. Například na stolové hoře San Giovanni nás strážce hory (dle mne sledoval, zda někde nehoří) pozval na víno a ukazoval nám svou strážní chatku. My mu na oplátku věnovali české pivo. Je vidět, že se místní snaží podpořit s pomocí EU turistický ruch, avšak turisté do vnitrozemí zavítají jen málokdy. Ovšem Sardinie si to svou krásou určitě zaslouží a my ji rádi zase jednou navštívíme.

Podrobnější informace o cestě naleznete na webu www.subarufanclub.cz



Trasa expedice po Sardinii

písečné pláže s teplejší vodou, ovšem s více turisty.

Všechny pláže jsou zde nádherné. Na poloostrově Sinis jsme hledali a nakonec našli nejkrásnější pláž Sardinie. Jedná se o pláž z kamínků o velikosti rýže a voda je křišťálově čistá a průhledná. Na liduprázdné pláži Feraxi jsme si užívali po dvě noci romantiku ve stínu borovic. Ovšem nejkrásnější místo bylo nedaleko městečka Masua. Tábořili jsme zde více dní v borovicovém lesíku s výhledem na skalnatý ostrůvek Zucchero. Ten jsme si obepluli na gumových kajacích. Nedaleko známé červené skály u městečka Arbatax jsme chtěli kempovat, avšak od moře nás vyhnala požární hlídka. Piknikovat bylo dovoleno, ovšem kempovat ne.

PÍSEČNÉ DUNY

Nedaleko řeky Rio Piscinas, která se zde vlevá do moře, se nacházejí největší písečné duny v Evropě. Vyzkoušeli jsme si jízdu na písku. Ale jen opatrně, protože se nám nechtělo vyprošřovat auta z písku v 40 °C horku. Nakonec jsme rádi utekli z té sahary do stínu k malému potůčku, kde se dalo koupat.



Strávníků se našlo vždy dost



Orgosolo – městečko s kresbami

Sedlat v 50 letech divoké STI? „Je mi jedno, co si lidé myslí. Žiju svůj sen.“

500 tisíc kilometrů za volantem STI

Petr Voborník si splnil životní sen. Jeho autem pro každý den je už 10 let ostré Subaru s označením STI. Najezdí s ním 50 tisíc kilometrů ročně a vystřídal už tři. Jedno z nich mu zřejmě zachránilo i život.

„Z motoristického sportu mě vždy táhla nejvíc rally. Když mi bylo 40, Solberg vodil Imprezu WRC na čele šampionátu a v produkčních vozech se přetahovaly STI a EVO. A já zjistil, že je na čase splnit si nějaký sen. Firmě se dařilo, EVO bylo sice dobré a u nás rozšířené, ale STI - to bylo srdíčko! Tak jsem se v dubnu 2006 vydal pro vysněné auto. Modrá metalíza, zlatá kola, na tu dobu syrové auto bez elektronických zbytečností. Úžasná chvíle!“ vypráví Petr Voborník v sídle své firmy v Chotěboři na Vysočině.

Mnoho lidí sní o WRX STI jako o svém ideálním autě na víkendy, on to však má přesně naopak. I ve svých 50 letech stále věnuje prakticky každý víkend závodům v orientačním běhu a na divoké projížďky mu nezbyvá čas. Imprezu si proto koupil jako „služebák“ na každý den a dlouhé cesty. A protože jeho zákazníci jsou například v Lotyšsku, s autem najezdí přes 50 tisíc kilometrů ročně.

„Od malička mě zajímala auta, jen jsem nikdy nenašel dost odvahy věnovat se jim na 100 procent. Tak jsem vystudoval na ČVUT chemické a potravinářské stroje a nastoupil do fabriky. Po revoluci jsem pak měl štěstí, že jsem se stal společníkem malé firmy, která dodává technologie do mlékáren. Vydržel jsem v ní přes 20 let, před dvěma lety jsem se však rozhodl, že bych to rád zkusil znovu na vlastní pěst. A tak jsem založil firmu novou,“ popisuje Voborník.

MILOVAT ZNAMENÁ ODPOUŠTĚT

Jeho prvním STI se stal Hawkeye, ryzí mechanické auto, kde se také poprvé představil boxer o objemu 2,5 litru. Nová jednotka byla krásně divoká, při intenzivním záprahu se jí však nevyhnuly problémy – motor nakonec měnil hned třikrát, byť pomohla i záruka. Když zarachtal naposledy, měl najeto 202 700 kilometrů. „Když takové auto milujete,



Hawkeye byl nejvíc poruchový, přesto na něj majitel vzpomíná nejvíc



Všemi obávaný čelní střet s malým překrytím zvládlo STI na jedničku

Než hatchback vystřídá nová generace STI, čekají ho ještě desítky tisíc kilometrů

odpustíte mu spoustu věcí. Samozřejmě to ale něco stojí. Jsem rád, že jsem měl v životě štěstí, a mohl jsem si to dovolit. A je asi jenom dobře, že k tomu došlo až ve zralejším věku. Ve 25 letech bych se v něm také mohl krásně zabít.“

Náhradou se stalo STI s karoserií hatchback v roce 2010 a nový model už byl znatelně spolehlivější. Tentokrát však zasáhl osud. „Užili jsme si spolu jen necelý rok a 60 tisíc kilometrů. Hned v říjnu 2011 jsme měli v Lotyšsku moc ošklivou bouračku. Čelní střet, obě auta jela kolem 100 km/h. Auto nás našťestí ochránilo, i když z něj zbyl vrak. Nikomu ze tří lidí na palubě se nic nestalo, já měl jen otlučenou nohu. Řidič ve druhém autě, který přešel do našeho pruhu, bohužel dopadl hůř,“ vzpomíná Voborník.

Ikonicou modrou barvu pak vystřídala černá. Po katastrofě ve Fukušimě v roce 2011 došlo v Japonsku k omezení výroby a jiná

barva proto v tu chvíli k dispozici nebyla. Teď má najeto 210 711 kilometrů a stále drží, byť už majitel koutkem oka pošilhává po aktuální generaci. Měnit se mu ale příliš nechce. „Najezdil jsem hodně přes milion kilometrů a vystřídal desítky aut. Každé mělo něco, ale STI je prostě láska, se všemi pro a proti. A můžu říct, že třeba z Octavie jsem po dlouhé cestě mnohem víc rozlámaný. Sedačky v mém STI jsou skvělé, i když hlava mi z něj trochu třeští.“

Pochvaluje si i několik úprav, ke kterým se postupně rozhodl – přidal například vzpěru mezi předními tlumiči a mezinápravovou řídicí jednotku. O každodenní využitelnosti svého auta přitom ani v nejmenším nepochybuje – odstěhoval v něm skříně z Ikey, odvezl rodinu na dovolenou, ale také projel několik českých okruhů nebo dováděl na sněhu v Lungau.

Nyní se chystá na mistrovství světa veteránů v orientačním běhu do Estonska, a tím, že



ve zralém věku řídí každý den do práce auto se čtyřmi výfuky a dírkou na kapotě, se nenechává rozhodit. „Už dost dlouho se nebojím o to, co si lidé myslí. STI je můj splněný sen a těžko bych se srovnával s tím, kdybych ho neměl. Prohánět ho po lotyšských šotolinových cestách je vždycky zážitek.“

Občas si zadivočí i na okruzích, nejradši má ale lotyšskou šotolinu



Najezdil jsem hodně přes milion kilometrů a vystřídal desítky aut. Každé mělo něco, ale STI je prostě láska, se všemi pro a proti



OFF-ROAD MAGAZÍN 1/2016



XV po faceliftu

TEXT: JINDRA LASÍK

Při premiéře modelu XV v roce 2011 Subaru prohlasovalo, že je určený spíš do města, proto jsou některé verze vybaveny bezestupňovou převodovkou a systémem startstop. Ale považte sami, dokazali byste s ním jezdit opravdu jen po ulicích a neměli zásluku na zatáčkovitě silnici, případně na prašné cesty, nebo zdolat i středně těžký terén?

Nyní přichází modernizovaná verze s novými osvěžujícími prvky. Osvědčená technika pohonu doznala jen dílčích změn zejména za účelem plnění přísnějších emisních norem. Větší pozornost věnovali Japonci spíš exteriéru a interiéru a komfortu. Nejvýraznější designovou změnou je přepracovaná přední část vozu, respektive mřížka chladiče s robustním logem, tvar předního nárazníku včetně ozdobných lišt a nové světlomety. Při bočním pohledu je zřejmá změna v designu kol, dveřních lišt u oken, tvaru klik, přičemž u nejvyšší výbavy Executive zaujmou také nové dřevěné ližiny. V zadní části vidíme nové sdružené svítlny s technologií LED.

V interiéru určitě potěší volant obdobný jako u modelu Levorg, s ideální tloušťkou věnce. Nejvýraznější změnou je použití nových audiosystémů Starlink s dotykovými obrazovkami a přístupem k internetovým rádiím a dalším aplikacím. Dotykový 7" displej je spárován se zadní zpětnou kamerou (rozšířený úhel na 160° pro ještě lepší viditelnost) a ve vyšším stupni výbavy i se satelitní navigací (SD).

Optimalizace se dočkal dvoulitrový vznětový motor, jehož vývoj se zaměřil na omezení vibrací a další snížení spotřeby paliva. Kromě jiného byla změněna konstrukce bloku na tzv. otevřenou s vodními kanály, procházejícími přímo do hlav válců. Nový řetěz není tak hlučný a navíc snižuje tření, čímž přispívá k vyšší hospodárnosti. Všechny verze XV tak splňují emisní normu Euro 6b bez nut-

nosti použití technologie AdBlue. Palivová soustava používá čtvrtou generaci systému common rail, která pracuje s vyššími tlaky než předchozí verze. Kromě toho byl zvýšen tlak vstříkovacího čerpadla, a to o cca 10 procent na nynějších 2000 barů.

Zájemce potěší skutečnost, že nové modely jsou dostupné za nižší katalogové ceny. Lze vybírat ze tří motorizací – 1.6i, 2.0i a 2.0D – a tří stupňů výbavy, přičemž základní model 1.6i Active s manuální převodovkou a redukcí Dual Range se prodává od 549 000 Kč. Bezestupňová převodovka je k dispozici pouze u zážehových motorů 1.6i a 2.0i s pohonem všech kol. U všech modelů Subaru dovozce nabízí zdarma rozsáhlý balíček prodloužených záruk po dobu pěti let nebo do ujetí 200 000 km.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)



AUTOBOX 12/2015



10 věcí, které jsem si zamiloval na Subaru BRZ

TEXT: DOMINIK VALÁŠEK

1. FILOZOFIE: Když se řekne puristické a řidičské auto, co si představíte? Za mě je to klasická koncepce s podélně uloženým motorem vpředu, ideálně samozřejmě atmosférickým, manuální převodovka a pohon na zadek. A přesně o tom všem Subaru BRZ je. Zapomeňte na hi-tech výmysly a na tlačítka, která se mačkají v pořadí podle toho, jak dobrým chcete být řidičem. BRZ nemá jízdní módy a jediný čudlík, kterého se budete muset dotknout, je vypínatelná stabilizace. Všechno je tu jako ze staré školy a tomuto epesnímu návratu do minulosti velím jen já sám. Neřeším které nastavení čeho zvolit, ani nečekám, jak se zachová elektronicky řízený diferenciál. Vše je mechanické, reaguje ihned, zkrátka je to v pravém slova smyslu řidičské.

2. MOTOR: Ještě před tím, než přišla turbodmychadla a nadělila nám obrovský přísun točivého momentu v nízkých a středních otáčkách, byly tu staré dobré atmosférické motory. A jeden takový je i v BRZ. Plochy dvoulitr v přední části jakmile překročí magickou hranici čtyř a půl tisíce, rozpoutá koncert pro čtyři válce. Vůz s chraplavým zvukem pálí vpřed a nezalekne se šesti, šesti a půl, ba ani sedmi tisíc otáček. Teprve potom se přede mnou rozbliká kontrolka řazení, dávající najevo, že přišel ten správný čas.

Jistě vám budou říkat, že je BRZ se svým skromným, dvouseťhlavým stádem pomalé, ale nemají pravdu. Dřív sportovním autům stačily i mnohem menší počty koní a hádejte co – bylo s nimi tolik zábavy, že si o tom leckterá moderní a mnohem silnější auta nechávají jen zdát. Pokud se vám zdá BRZ pomalé, jedete po málo zatočené silnici.

3. PŘEVODOVKA: Převodová skříň v BRZ je malým kouskem mechanické dokonalosti přímo mezi vámi a spolujezdcem. Jednotlivé rychlosti zapadají v kratičkých a dokonale přesných drahách, po kterých posouváte páku s tuhým, mechanickým odporem. Mohu s klidným srdcem prohlásit, že takhle přesné řazení (které je do sportovního auta nejlepší, jaké může být) jsem ještě nikdy nezažil.

Neztrácí se ani nastavení samotných převodů. Uspořádání je relativně krátké, poplatné potřebám motoru, jenž nachází zalíbení ve vysokých otáčkách. Na okreskách je nastavení převodovky nedostižné.

4. PODVOZEK: „Sportovní auto není o rychlosti v přímce, ale hlavně o tom, jak rychle umí být v zatáčkách.“ Přesně na tuto dávnu poučku jsem si vzpomněl ve chvíli, kdy jsem brilantně přesným a strmým řízením vyslal BRZ do první rychle projeté zatáčky. Existuje-li něco jako Nobelova cena za nastavení podvozku, měli by si jí ve vývojovém oddělení Subaru vystavit do kuchyňky. BRZ je excelentně vyvážené, ostře reagující a poskytne takovou odezvu, o které se mi ani nesnilo. Ve všech zatáčkách, ať už dokonale hladkých, nebo typicky českých, měl jsem vždy pocit naprosté jistoty a kontroly. BRZ můžete vzít na samou hranici přilnavosti jeho úzkých gum a dopředu přesně víte, co udělá. Překročíte-li limit, nedočkáte se ani sebemenší nedotáčivosti, místo ní přijde čitelná a plynulá přetáčivost, kterou kombinací řízení a plynu brzy ovládne každý, i méně zkušený řidič. Obrovskou roli zde hraje samosvorný diferenciál, poskytující rovnoměrnou trakci pro obě kola. Právě díky němu auto s chutí utahuje zatáčky a dojde-li na onu přetáčivost, není problémem ani driftování.

5. TĚŽIŠTĚ: Těžiště, které má BRZ díky nízkému ležícímu motoru 460 mm nad zemí, je znát zásadním způsobem. I přes odpružení, které je tuhé, ale nikoliv tvrdé, naklání se karoserie jen zcela minimálně a vůz briskně reaguje na pohyby volantu. Ani při rychlých změnách směru ze strany na stranu, není nikde cítit přesun váhy a pocit toho, že by auto „dokmitálo“ ještě chvíli po provedení manévru.

6. ŘIDIČSKÁ POZICE: Otevírám bezrámové dveře a upadnu do prokleté nízko položeného sedadla. I bez přehnaných možností nastavení, sedí mi tuhá sedačka s bočním vedením jako na míru a já sedím přesně tak, jak se na sporták sluší a patří. Plochy volant mám blízko k tělu, nohy směřují podél podlahy kamsi k pedálům. Vše je perfektně po ruce, orientováno kam jinam než na řidiče.

7. VELIKOST: Neexistuje jediný důvod, proč by měl být sporták velký. Naopak jedná-li se o takový kousek, který je na okresních silnicích třetí třídy jako doma, je nadměrná velikost vysloveně nežádoucí. Nikdo nechce mjet auta z protisměru na centimetry a s BRZ se vejdete všude. S velikostí kompaktní se jedná o ideální auto na okreskové ježdění i bez



Vítejte na webových stránkách motoristického magazínu časopisu AUTOBOX

10 věcí, které jsem si zamiloval na Subaru BRZ

23.12.2015 Dominik Valášek Okomentovat



1) Filozofie: Když se řekne puristické a řidičské auto, co si představíte? Za mě je to klasická koncepce s podélně uloženým motorem vpředu, ideálně samozřejmě atmosférickým, manuální převodovka a pohon na zadek. A přesně o tom všem Subaru BRZ je. Zapomeňte na hi-tech výmysly a na tlačítka, která se mačkají v pořadí podle toho, jak dobrým chcete být řidičem. BRZ nemá jízdní módy a jediný čudlík, kterého se budete muset dotknout, je vypínatelná stabilizace. Všechno je tu jako ze staré školy a tomuto epesnímu návratu do minulosti velím jen já sám. Neřeším které nastavení čeho zvolit, ani nečekám, jak se zachová elektronicky řízený diferenciál. Vše je mechanické, reaguje ihned, zkrátka je to v pravém slova smyslu řidičské.



2) Motor: Ještě před tím, než přišla turbodmychadla a nadělila nám obrovský přísun točivého momentu v nízkých a středních otáčkách, byly tu staré dobré atmosférické motory. A jeden takový je i v BRZ. Plochy dvoulitr v přední části je sice v nižším a středním pásmu lehece letargický, ovšem jakmile překročí magickou hranici čtyř a půl tisíce, rozpoutá koncert pro čtyři válce. Vůz s chraplavým zvukem pálí vpřed a nezalekne se šesti, šesti a půl, ba ani sedmi

strachu z toho, že si s někým v protisměru přátelsky plácnete zrcátkem. Koneckonců, ani kdybyste byli takhle blízko, stejně si neplácnete, to v BRZ je totiž o podstatný kus níž...

8. ABSENCE OTRAVNÝCH PRVKŮ: Přijedu na světla, vyřadím a pustím spojku. A ejhle, ono to nechcíplo! Zprava míjím auto, které přede mnou odbočuje doleva. A ejhle, nic na mě neřve a neupozorňuje mě, že se vybouřím! Na rozdíl od mnoha a mnoha jiných aut, není BRZ otravnou tovarnou na zvuky, která zapiští a za něco zbuzeruje řidiče v průměru každé tři kilometry. Můžete sice namítat, že všechny aktivní bezpečnostní prvky mohou pomoci odvrátit případnou kolizi, ale skutečně chceme být pohlavkování od aut, která máme hlavně řídit?

9. PŘÍSTROJOVÝ PANEL: Když jedete rychle (a teď nemyslím tavení po dálnici s plynem v podlaze) je takovým drobným paradoxem, že vás faktická rychlost, kterou se pohybujete, vlastně až tak moc nezajímá. Mnohem podstatnějším údajem jsou totiž otáčky. Kdy máte řídit, jestli ještě můžete pořídit a kolik otáček budete mít na výjezdu, to vše vám prozradí letný pohled na otáčkoměr. A je potom krajně pitomé, když je otáčkoměr jen prťavý budíček o velikosti lentilky, krčící se v rohu přístrojové desky. Proto stejně jako v japonských sportáčkách ze zlaté éry, je i v japonském BRZ ze současné éry otáčkoměr dominantou toho, co se odehrává před řidičem. Budík otáčkoměru nejen, že je pořádně velký, ale je i správně postavený tak, aby byly maximální

otáčky nejlépe viditelné. A rychloměr? Ten se krčí v rohu, není moc dobře čitelný, ale to vůbec nevadí, protože je přítomen ještě jeden digitální.

10. SPOTŘEBA: Celý test srdnatě vyprávím o řídičském zaměření, odevzvě a kážu automobilový purismus, abych náhle řešil spotřebu? Copak už jsem se dočista zbláznil? Vězte, že zatím ještě stále ne. Prostě mě jen zaujala možnost toho, cestovat v BRZ dlouhé cesty za cenu, za kterou jezdí i moderní naftové motory. Díky nízké váze a střídání velkému motoru, ucucává na delší cestě BRZ z nádrže jen něco přes 6 litrů každých sto kilometrů. A když začnete jezdit tak, jak se sluší a patří? Při klasické projížďce byste dřív prošlápli podlahu, než abyste viděli na palubním počítáči dvanáct litrů.

ZÁVĚR: Nad závěrem tohoto článku jsem přemýšlel dlouhosáhle, až jsem vymyslel, že vám prostě napíšu, jak blbě mi bylo při vracení BRZ. Když jsem ono osudné ráno předával klíče, což mi dopředu zkazilo úplně celý den, bylo mi jasné, že se prostě musíme znovu sejít. A za jak dlouho se sejdeme, rozhodne se podle toho, kdy poskládám dohromady ceníkových 799 tisíc. Právě tolik si totiž Subaru účtuje za jeden z nejlepších sportovních vozů současnosti. A i když jsou jiné rychlejší, nebo i ostřejší a charakternější, jen málokterý tak tak pobaví a řidičsky potěší, jako právě tento.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

MOTOR:

Typ motoru: atmosférický, zážehový
Válce / ventily: 4 / 4
Zdvihový objem (ccm): 1998
Nejvyšší výkon (kW / ot/min):

147 / 7000

Nejvyšší toč. moment (Nm / ot/min):
205 / 6400

PROVOZNÍ VLASTNOSTI:

Maximální rychlost (km/h): 226
Zrychlení 0 – 100 km/h (s): 7.6
Spotřeba – město/mimo/kombi (l/100 km): 8.5 / 6.5 / 7.5

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Zavazadlový prostor (l): 243
Objem nádrže (l): 50
Pohotovostní hmotnost (kg): 1305
Délka (mm): 4240

AUTOJOURNAL.CZ 28. 1. 2016

TEST Subaru Levorg – Nový král

TEXT: ONDŘEJ DAŇA

MOTOR:	95 %
PŘEVODOVKA:	85 %
PODVOZEK:	100 %
ZPRACOVÁNÍ:	85 %
PRAKTIČNOST:	85 %

Subaru se jednoduše vrátilo ke svým kořenům a místo zbytečně velkého Legacy postavilo vůz podle klasického receptu ze staré školy, kde hlavní roli hraje podvozek. Nový přírůstek má však také velmi schopný motor s vynikající převodovkou. Levorg je vůz, který svým projevem nadchne i zapálené řidiče, shánějící kombinaci praktického a zábavného auta.

Verdikt:

Subaru ho popisuje jako revoluční sportovně-cestovní vůz a ve své podstatě má pravdu. Není revoluční svým vzhledem, přeci jen je to rodinné kombi. Levorg však bourá zažitý standard tím, jak jezdí. Ohromí vás tak, že z něj nebudete chtít vystoupit. Jaká by to byla škoda, kdyby si jej Subaru nechalo jen pro domácí Japonsko.

A to i přesto, že tu nejlepší verzi nám odepřeli – STi s 300 koňmi. K nám Evropanům se tak dostává Levorg vypadající sice přesně stejně, ovšem s poněkud jiným pohonným ústrojím. Pod kapotou je tak stále přeplňovaný plochý čtyřválec dopovaný turbem, ale o nižším objemu 1.6 litrů. Ten je výhradně spojen s bezestupňovou převodovkou Lineartronic a posílá svou sílu dále všem čtyřem kolům. A jeho výkon? 170 koní, což v kombinaci s točivým momentem 250 Nm. rozhodně není málo.

Teď si asi klepete na čelo a přemýšlíte, proč jsem v úvodu zmínil revoluční jízdní vlastnosti, když to ani nemá manuální převodovku... Levorg je přesně to auto ze staré školy, které jasně ukazuje, že výkon není vše a už vůbec ne tou nejhlavnější veličinou auta. Dokonce to není ani manuální převodovka, ale prostě a jednoduše podvozek! Ten je totiž mnohem dále před zbytkem auta a je naprosto geniální. Umí za každé situace a na jakémkoli povrchu nabídnout ukázkový komfort a dechberoucí přilnavost. Opravdu je jedno, jestli jedete po krásné okresní silnici v Alpách, nebo uskákané silničky uprostřed Severních Čech.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

AUTOJOURNAL.CZ

TEST Subaru Levorg – Nový král

Text: Ondřej Daňa

28. 1. 2016 - Nový, lesklý, rychlý...
 PŘEVODOVKA: 85 %
 PODVOZEK: 100 %
 ZPRACOVÁNÍ: 85 %
 PRAKTIČNOST: 85 %

Subaru se jednoduše vrátilo ke svým kořenům a místo zbytečně velkého Legacy postavilo vůz podle klasického receptu ze staré školy, kde hlavní roli hraje podvozek. Nový přírůstek má však také velmi schopný motor s vynikající převodovkou. Levorg je vůz, který svým projevem nadchne i zapálené řidiče, shánějící kombinaci praktického a zábavného auta.

Verdikt:

Subaru ho popisuje jako revoluční sportovně-cestovní vůz a ve své podstatě má pravdu. Není revoluční svým vzhledem, přeci jen je to rodinné kombi. Levorg však bourá zažitý standard tím, jak jezdí. Ohromí vás tak, že z něj nebudete chtít vystoupit. Jaká by to byla škoda, kdyby si jej Subaru nechalo jen pro domácí Japonsko.

A to i přesto, že tu nejlepší verzi nám odepřeli – STi s 300 koňmi. K nám Evropanům se tak dostává Levorg vypadající sice přesně stejně, ovšem s poněkud jiným pohonným ústrojím. Pod kapotou je tak stále přeplňovaný plochý čtyřválec dopovaný turbem, ale o nižším objemu 1.6 litrů. Ten je výhradně spojen s bezestupňovou převodovkou Lineartronic a posílá svou sílu dále všem čtyřem kolům. A jeho výkon? 170 koní, což v kombinaci s točivým momentem 250 Nm. rozhodně není málo.

Teď si asi klepete na čelo a přemýšlíte, proč jsem v úvodu zmínil revoluční jízdní vlastnosti, když to ani nemá manuální převodovku... Levorg je přesně to auto ze staré školy, které jasně ukazuje, že výkon není vše a už vůbec ne tou nejhlavnější veličinou auta. Dokonce to není ani manuální převodovka, ale prostě a jednoduše podvozek! Ten je totiž mnohem dále před zbytkem auta a je naprosto geniální. Umí za každé situace a na jakémkoli povrchu nabídnout ukázkový komfort a dechberoucí přilnavost. Opravdu je jedno, jestli jedete po krásné okresní silnici v Alpách, nebo uskákané silničky uprostřed Severních Čech.

To je bod, kterým se Levorg odlišuje od zbytku produkce. Rychlý a dobrý podvozek totiž nalezneme i u konkurence, ale jen toto Subaru nabízí konstantní jízdní vlastnosti a komfort kdekoli. Je to skoro neuvěřitelné, ale nikdy jsem nejel běžným autem, které by mělo takto fantasticky odladěný podvozek. Díky tomu, že kola udržují stoprocentní kontakt s vozovkou, je samotný grip naprosto nevídaný. Občas si budete připadat, že máte strach a neumíte jet s autem pořádně rychle. Jednoduše přijedete do zatáčky nabrzdníte a Levorg nenuceně vykrouží oblouk a upaluje dál. Dobře, zkusíte to příště rychleji, ale lehkonošý kombík se vám opět vysměje. Limit ztráty přilnavosti je tak daleko, že na to prostě na okrese nebudete mít koule.

Oceňuji také to, s jakou lehkostí spolupracuje motor s převodovkou. /.../ Sám nejsem velkým fanouškem variátorových převodovek, ale musím uznat, že subarácký Lineartronic je to nejlepší mezi CVT systémy na trhu. /.../ Sdílená platforma a majoritní podíl karoserie s WRX STi také znamená výbornou torzní tuhost a minimální náklony karoserie do všech směrů. Je až neuvěřitelné, jak subtilní a tuhé auto je. Ve spolupráci s efektivně přesným a příjemně strným řízením je to jedna velká radost z dokonale sladěného celku. Zatočíte, auto okamžitě zareaguje a zatočí. A to jsme pořád v segmentu rodinných kombiků za 3/4 milionu korun. /.../ S autem jsem většinu týdne jezdil v těžkých zimních podmínkách v Krkonoších, kde se z něj čas od času stal spíše sněžný pluh a Levorg ani jednou nezaváhal, natož aby někde zůstal zapadlý. Je to prostě klasické Subaru, na které se můžete za všech okolností a podmínek plně spolehnout. /.../ Celkové pojetí interiéru je velmi povedené a Subaru v tomto ohledu udělalo obrovský pokrok. Pochválit musím i nový multimediální systém a krásnou grafiku budíků v přístrojové kapličce. Moc dobře se mi také sedělo v příplatkových sportovních sedadlech, která jsou komfortní a nabídnou skvělou oporu pro tělo.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

AUTANET.CZ 20. 11. 2015

Subaru Impreza Concept 2016 – Modlíme se za novou Imprezu, ať vypadá takto

Subaru se na americkém trhu daří. Na autosalonu v Los Angeles se právě představil koncept ukazující na vývoj chystané páté generace typu Impreza. Stejně, jako je tomu v té aktuální, i pro následující se chystá karosářská verze sedan. Jak ukazuje představený koncept, v novém provedení vsadí na výraznější sportovní styl.

Nová generace modelu Subaru Impreza s pořadovým číslem pět, vyjede na zcela novém podvozku, který se objeví i v dalších budoucích modelech značky.

Přední část vozu odpovídá v hrubých rysech představené nové Impreze, v zadní části má však koncept plynule klesající střechu, která připomíná moderní pojetí tak zvaných čtyřdveřových coupé.

I když je zatím z jednotlivých detailů jasně patrné, že jde o koncept, základní tvar karoserie by se podle dostupných informací již měnit neměl. Výroba aktuálních modelů Impreza probíhá v domácím Japonsku, od konce roku 2016 se ale její produkce rozběhne také v americké továrně značky v Indianě, jejíž produkce se má z aktuálního počtu 200 tisíc vyrobených vozů navýšit na dvojnásobek. Toto zvýšení výroby si vyžádá investice ve výši 500 milionů dolarů a zajistí pracovní místa pro dalších 1200 zaměstnanců.

Samozřejmostí budou ploché motory boxer, stejně tak jako symetricky uspořádaný pohon všech kol. Nechme se překvapit, zda se Impreza, a to jak v provedení hatchback, tak také jako sedan, objeví i na evropských trzích. Toto rozhodnutí bude možná záviset i na úspěchu kombi Levorg, jehož prodej začal před měsícem.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

Subaru Impreza Concept 2016 - Modlíme se za novou Imprezu, ať vypadá takto

Publikováno: 20. 11. 2015

Subaru se na americkém trhu daří. Na autosalonu v Los Angeles se právě představil koncept ukazující na vývoj chystané páté generace typu Impreza. Stejně, jako je tomu v té aktuální, i pro následující se chystá karosářská verze sedan. Jak ukazuje představený koncept, v novém provedení vsadí na výraznější sportovní styl.



Nová generace modelu Subaru Impreza s pořadovým číslem pět, vyjede na zcela novém podvozku, který se objeví i v dalších budoucích modelech značky.

Přední část vozu odpovídá v hrubých rysech představené nové Impreze, v zadní části má však koncept plynule klesající střechu, která připomíná moderní pojetí tak zvaných čtyřdveřových coupé.

I když je zatím z jednotlivých detailů jasně patrné, že jde o koncept, základní tvar karoserie by se podle dostupných informací již měnit neměl. Výroba aktuálních modelů Impreza probíhá v domácím Japonsku, od konce roku 2016 se ale její produkce rozběhne také v americké továrně značky v Indianě, jejíž produkce se má z aktuálního počtu 200 tisíc vyrobených vozů navýšit na dvojnásobek. Toto zvýšení výroby si vyžádá investice ve výši 500 milionů dolarů a zajistí pracovní místa pro dalších 1200 zaměstnanců.

Samozřejmostí budou ploché motory boxer, stejně tak jako symetricky uspořádaný pohon všech kol. Nechme se překvapit, zda se Impreza, a to jak v provedení hatchback, tak také jako sedan, objeví i na evropských trzích. Toto rozhodnutí bude možná záviset i na úspěchu kombi Levorg, jehož prodej začal před měsícem.

Freestylový závod nejen o freestylu

Subaru Levorg Games, závod s pohodovou atmosférou a opět vydařeným počasím, proběhl letos již popáté v areálu Skiport Velká Úpa. Zimní pohoda, parádní polety riderů, saxofonisti na svahu, taneční vystoupení, hromada soutěží – tak vypadal letošní ročník.

Počasi při stavbě skoku vůbec nepřálo a ještě ve středu zžil již skoro hotový skok pořádný liják. Nakonec se ale snad sám Krakonoš smiloval a dopřál organizátorům dostatečné množství sněhu. O stavbu Big Airu se letos starali Honza s Pepou z Parks.cz, a i přes nevídné podmínky vykouzlili parádní skok. Za to jim patří obrovské uznání a díky.

Akce Subaru Levorg Games probíhala už od pátku 27. 1. až do neděle 7. 2., kdy se ve Skiportu Velká Úpa uskutečnila řada workshopů, koncertů, parties a samozřejmě velké finále v podobě samotných závodů. Kromě možnosti seznámit se blíže s dokonalou čtyřkolkou Subaru Levorg, již odborná porota přiřkla třetí místo v anketě Auto roku 2016 v ČR, potěšili návštěvníky svým vystoupením Kapitan Demo, MoveBreakers, Rusty Hello nebo DJ Bica. Se svým workshopem se účastnil také vicemistr Evropy v barmanské disciplíně flair David Neumann, kterého můžete znát z pláže Windy Point na Lipně.

Pro letošní ročník závodu byla nově otevřena také kategorie GO! pro mladé a nadějně nespponsorované ridery, kteří bojovali o věcné ceny a vouchery od společnosti ESPERIA.

V kategorii PRO byly mezi lyžaři k vidění triky jako Cork 720 a 720 tail grab nebo FS i BS 900 mezi snowboardisty. Součástí závodu byl i Represent Best Trick, který za SNB vyhrál Honza Nečas s trikem Double front flip a za SKI Fanda Jetmar za Cork 900.

VÝSLEDKOVÁ LISTINA VYPADALA NÁSLEDOVNĚ:

SKI/PRO

1. Dan Hanka
2. Šimon Bartík
3. Patrik Kříž

SNB/PRO

1. Honza Nečas
2. Martin Mikyska
3. Dušan Kříž

SKI/GO!

1. Tomáš Vich
2. Vojta Ševeček

SNB/GO!

1. Václav Toman
2. Jirka Vachtl

Neohrožený jezdec Vojta Ševeček (2. místo kategorie SKI/GO!)



Co spojuje subaristy s freestylisty? Skutečná radost z jízdy!

TEXT: VOJTA KULHÁNEK, FOTO: MARTIN HŮLE

Vítězné kategorie SNB/PRO, (zleva) Martin Mikyska, Honza Nečas, Dušan Kříž



Vítězné kategorie SKI/PRO, (zleva) Patrik Kříž, Dan Hanka, Šimon Bartík

Pro návštěvníky byl připraven bohatý doprovodný program. Přimo na platformě skoku předvedli své taneční vystoupení Brotherz Territory a u stánků probíhaly různé zajímavé hry a soutěže, například o poukazy od společnosti Represent, Smith nebo Rip Curl, testovací jízdu vozem Subaru nebo soutěž o nejlepší instantní fotku ze závodu, kdy vítěz získal kameru GoPro. Návštěvníci mohli přímo na svahu otestovat lyže LUSTI české výroby.

Akci Subaru Levorg Games zakončila afterparty, kde hasil žízeň zlatavý mok Svijany a bujaré veselí nejen na afterparty rozdmýchal Capitan Morgan. Jako půlnoční překvapení roztočili ohnivou show Tribo Fuego. K poslechu a tanci hrála kapela The Move Breakers, které vystřídali DJ Swing Garden a DJ MaxW a zábava jela až do rána.



Paterčata

Motoristický novinář Petr Hanke už více než dvacet let testuje automobily všeho druhu a publikuje o nich. Mezi zápujčkami nových automobilů různých značek se vždy rád vrací za volant vozů Subaru. Svým nadšením „nakazil“ i další členy rodiny.

PRVNÍ

S vozy Subaru jezdí naše rodina od roku 2006. Tehdy totiž bratr sháněl náhradu za svůj kombík s německou technikou a vznětovým motorem, s nímž měl neustále problémy. Po několika reklamacích během prvních dvou let už nechtěl trávit čas cestami do servisu a riskovat náklady na opravu po tom, co přestane platit tovární záruka. Já měl jednu na test půjčené Subaru Legacy sedan s motorem 2,5 litru a manuální převodovkou, a právě o něm jsme se dali s bratrem do řeči. Následovalo svezení, prohlídka ceníku a nabízených verzí. Pak bylo jasno, volba padla na Legacy kombi 2.0R, který byl v roce 2006 čerstvě po faceliftu. Zpočátku to chtělo od bratra trochu odvahy k překročení konvencí, protože Subaru není zrovna běžná značka. Postupně mu bylo stále jasnější, jak správné rozhodnutí to bylo. Auto doplnil lehkými koly OZ Ultraleggera a pak už jen jezdil a jezdil. V prvních letech přidával na počítadlo každý rok 25 tisíc kilometrů, později se nájezdy zmenšily, takže dneska má jeho kombík na tachometru přes 180 tisíc kilometrů. Kromě jedné záruční

opravy nějaké drobnosti v řízení za celou dobu změnil pouze věci běžného opotřebení a několik žárovek. Právě letos se bratr rozhodl, co s Legacy dál. Po zralé úvaze se rozhodl investovat do nových pružin, tlumičů, výfuku a dalších podobných součástí a auto si hodlá dalších pár let ponechat. Nemá totiž důvod jej měnit, když opět funguje jako před deseti roky...

DRUHÉ

Druhým Subaru v naší rodině bylo další Legacy, s nímž jezdí moje žena. Koupili jsme ho v roce 2010, když mělo čtyři roky a najeto 70 tisíc kilometrů. Je to dvoulitr s automatem. Za šest let tenhle stroj najezdil ani ne 40 tisíc kilometrů. Po prvotním zaváhání, kdy se z nějakého důvodu zadřel zadní diferenciál (jelikož jsme ho koupili přímo od jednoho z prodejců Subaru, tak nám ho na záruku vyměnili za nový), auto jen slouží a slouží. Jezdí za 10 až 10,5 litru a nechce nic jiného, než benzin a jednu za rok vyměnit olej. Vlastně o tomhle autě není co psát, protože je to prostě dokonalý sluha, který po vás



Subaru má pro každého správné auto(a)

nic nechce, nikdo vám ho nezávidí a přitom skvěle jezdí. Se čtyřstupňovým automatem to samozřejmě není žádný dravec, ale převodovka je překvapivě inteligentní a reaguje na váš jízdní styl. Když napadne sníh, tak se s ním dá jezdit i smykem – má totiž vypínatelnou stabilizaci a čtyřkolku, které když pomůžete ruční brzdou, tak vám s sklouzáváním pomůže. Když se do prodeje dostal nový Levorg, který je přesným pokračovatelem našeho auta, uvažovali jsme o výměně. I když z jeho řízení byla žena nadšená, nakonec jsme si řekli, že naše Legacy bude bez problémů sloužit dál, takže proč dělat zbytečný rozruch. A za pár let, až děti odrostou, tak už nebude potřeba kombi a budoucí generace Subaru XV vypadá moc zajímavě...



K Subaru se musíte projezdít a prožít, ale pak je to trvalá láska

TŘETÍ

Mé Subaru-story pokračovalo v roce 2014. Na jaře tohoto roku jsem měl na test půjčené Subaru BRZ, s nímž jsem se vydal na autosalon do Ženevy. Už dopředu jsem věděl, co je tohle auto zač, protože na podzim jsem řídil jeho dvojčce od Toyoty. Subaru mi ale sedlo





Kombík Legacy s automatem si se zimou náramně rozumí



Praktická kombi doplňuje méně praktická, ale fantastická hračka jménem BRZ



Šestiválcový Outback H6-3.0 těsně potom, co dorazil z Německa

lépe. Nejen kvůli duchu značky, ale také podvozkem s klidnějším nastavením. Mám pro lehká auta se zadním pohonem slabost. Jsem nadšený z německé klasicky BMW M3 E30, jenže to už je dneska drahé auto a v mém případě se s ním, vzhledem k věku, nesluší jezdit úplně naplno. A BRZ má stejných 200 koní i 1200kg! Takže to všechno dohromady u mě rozhodlo. Byla to skvělá volba. Trošku jsem si pohrál s podvozkem (výrazně lehčí kola OZ Alleggerita, tlumiče Bilstein a sada od STI) a protože rád a často driftuji, vyměnil jsem diferenciál Torsen za lamelové dvoucestné Cosco. S touto konfigurací už jezdím rok a půl a budu ještě nějakou dobu pokračovat. BRZ je senzačně nenáročný sportovní auto, jak spotřebou paliva, tak hlavně spolehlivostí a náklady na spotřební materiál. Mám najeto 20 tisíc kilometrů a měnil jsem zatím pouze brzdové destičky. Největší spotřebu má moje BRZ v pneumatikách, za dobu, co ho mám, jsem už koupil snad třicet pneumatik – většínou těch zadních...

ČTVRTÉ

Když jsem pořizoval BRZ, tak se o Subaru začal zajímat i můj táta, který se v průběhu let

vždy svezl s některým z testovaných Subaru. Bohužel prožil krátký čas, co se kolem roku 2010 prodávalo Legacy 2.5GT, a tak měl zastřešeno na Outback 3.6R. Dokonce už ho měl objednaný, ale po zemětřesení v Japonsku a následné katastrofě v elektrárně Fukušima objednávku na poslední chvíli zrušil. Pak ale loni přišel nový Outback a možnost svezení s oběma nabízenými motory. Nebudu to prodlužovat, verze 2.5i to vyhrála a táta už půl roku brzdí silnice v Subaru.

PÁTÉ

Na fotkách je ještě jeden Outback, je to H6-3.0 z roku 2001, který ještě nemám ani rok. Loni na jaře jsem psal článek o šestiválcích Subaru. Dozvěděl jsem se přitom o nich spoustu zajímavých věcí, které jsem promixoval se vzpomínkami na testování tohoto auta. Výsledek ve mně vzbudil zájem. Myšlenka na nějaké takové auto, které bude připravené odvézt hodně nákladu, utáhnout přívěs, posloužit jako pojízdný stan a hlavně v komfortu cestovat, mě nadchla. Po nějaké době hledání jsem si tuhle červenou „há-šestku“ se 180 tisíci kilometry na tachometru pořídil. Po výměně mnoha dílů podvozku, rozvodů, baterky a výfuku se nechávám konejšit dokonalou kulturou běhu plochého šestiválce, který, jen když opravdu chcete, tak za to dokáže pořádně vzít. Neustále mě fascinuje pohodlí a suverenita, se kterou se tohle auto na silnici pohybuje. Stejně jako u ostatních Subaru (možná s výjimkou BRZ) je to auto, v němž si vás nikdo nevšimne, které vám nikdo nezávidí a které prostě a jednoduše funguje.

A že jsou Subaru drahá auta, jak se občas říká? Když vezmete v potaz jejich životnost (nejen tu fyzickou, ale hlavně morální) a také cenu na trhu ojetin, zjistíte, že to rozhodně není tak zlé. ■

P ZERO™

VYBAVTE JE SVÝM
OBLÍBENÝM AUTEM.

(AUTO NENÍ SOUČÁSTÍ)



PŘEDSTAVUJEME NOVÉ PNEUMATIKY PZERO™

Pirelli P Zero™. Výkon podle požadavků od roku 1986.

Více než 30 let jsou pneumatiky Pzero™ volbou prominentních výrobců aut pro své nejlepší modely. Nyní na základě těchto zkušeností a vyspělé technologie může Pirelli představit novinku Pzero™. Pneumatika vyvinuta pro nejmodernější auta, která může rozšířit spektrum emocí při řízení. Pro požadovaný výkon již hledejte pouze Pzero™. Zjistěte více na pirelli.com.

P ZERO™

PIRELLI
SÍLA POD KONTROLOU

C & K

Letošní mírná zima přiměla naše klienty vyjet za sněhem trochu dál a trochu do vyšších poloh. Nicméně i naše rozbité silnice beze sněhu dávají vyniknout výborným podvozkům našich vozů.

První šťastlivci, kteří si mohli pořídit nový Levorg, jistě potvrdí úžasně tichý a zároveň jistý podvozek této povedené novinky od Subaru. Samozřejmě se už všichni těšíme ze zahájení prodeje faceliftovaného modelu XV a rovněž nového Foresteru, který získal trochu agresivnější vzhled a elegantnější interiér.

Na podzim jsme tradičně podpořili dnes již mezinárodní akci Bachův varhanní podzim, koncerty v brněnském Sono centru a samozřejmě jsme nechyběli na mnoha výstavních a prezentačních akcích. Letos opět podpoříme některý z jezdeckých a skokových závodů, protože ušlechtilost živých koní i těch ještě živějších pod kapotami Subaru – to jde přece k sobě.

Především ale stále usilujeme o individuální přístup k našim stávajícím i potenciaálním klientům, kdy se především širokou paletou předváděcích vozů a bohatou skladovou zásobou snažíme maximálně uspokojit jejich požadavky.

Subaru totiž nestačí jen vidět na obrázku, to musíte zažít!



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

BALKAR

S příchodem jara se to na našem salonu krásnými auty jen hemží, a jelikož nejlepším lékem na jarní únavu je samozřejmě projížďka v Subaru, můžeme vás srdečně pozvat na návštěvu. Naši prodejci vám důkladně nová auta představí a navíc se můžete i svést a zažít na vlastní kůži komfort a vynikající jízdní vlastnosti vozů Subaru, které jim propůjčuje stálý pohon všech kol a nízko položené těžiště díky plochému motoru boxer.

O tom, že Subaru nevyrábí vozy jen na silnici, se naši zákazníci mohli přesvědčit například při akci v ševětínském lomu, kde byla připravena i speciální dráha na testování jízdních vlastností a odolnosti našich vozů. Mimo náš salon také vystavujeme žhavé novinky naší šestihvězdičkové značky a vy tak můžete naše vozy často vidět vystavené v Českých Budějovicích a okolí, kde v současné době prezentujeme především nejnovější verze modelů XV a Forester.

Neváhejte a přijďte se přesvědčit o kvalitách vozů Subaru na náš salon v Českých Budějovicích.



Balkar s.r.o., Novohradská 70, 370 08 České Budějovice, www.balkar.cz

ILOS

Abychom našim zákazníkům mohli i nadále poskytovat komplexní služby, rozšířili jsme náš tým o novou asistentku prodeje. Základními předpoklady pro tuto pozici byly láska k vozům, pracovitost a sympatické vystupování.

Všechny tyto vlastnosti Hanka má, a proto velmi rychle zapadla do našeho kolektivu. Navíc se ihned zamilovala do červeného Levorga, čímž se prokázalo, že její srdce již bije pro Subaru. Stejně jako Vám, našim váženým zákazníkům.

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



CHALUPA MOTORS

Máme za sebou zimní sezónu. Protože osvětu o značce Subaru ve východočeském regionu provádíme již třetím rokem, dostává se nám stále častěji zpětné vazby od našich zákazníků. Ti, obvykle po návratu z lyžařských dovolených a cest do hor obecně, nešetří superlativy a nadšením, jaký komfort a bezpečí jim vozy Subaru poskytují a kam všude se nyní autem dostanou. Vedle toho samozřejmě oceňují jízdní vlastnosti v „normálních“ podmínkách, stejně jako praktičnost a funkčnost využívaných technologií. Pro čtenáře Subaru magazínu tedy nic nového ;-). Také v letošním roce budeme aktivně prezentovat vozy Subaru na různých místech. Po již tradiční únorové akci Subaru Games ve Velké Úpě (více na straně 39), zahájíme letní výstavní sezónu v rámci úvodního dostihového dne na pardubickém závodisti. Naše koně pod kapotou představíme v sobotu 7. května, pokud se rozhodnete prožít zde příjemné odpoledne, zastavte se za námi na kus řeči. Všechny stávající i budoucí příznivce vozidel Subaru také rádi přivítáme v našem autosalonu, kde si mohou vozy nejen prohlédnout, ale také vyzkoušet. Naše flotila předváděcích vozidel zahrnuje aktuální modely OUTBACK, LEVORG, WRX STI a také nejnovější specifikace vozů XV a FORESTER, u kterých došlo počátkem roku 2016 k zajímavým faceliftům. Aktuální informace o dění kolem značky naleznete pravidelně na našem webu a stále více sledovatelů má také náš facebook.

CHALUPA MOTORS s.r.o., Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice, www.subaru-pardubice.cz



AUTOBOND

Na začátku letošního roku jsme v naší firmě připravili největší změnu pro zákazníky našeho servisu. Byl vybudován zbrusu nový centrální příjem tak, aby měli zákazníci svého servisního technika po ruce přímo v prostoru mezi autosalony a nemuseli jezdit se svými vozy až k příjmu v zadních servisních halách. V novém centrálním příjmu naleznou zákazníci mnohem větší prostor a pohodlí při čekání na provedení zakázek, je zde k dispozici počítačové pracoviště a občerstvení.

Místnost centrálního příjmu se nachází v bývalých prostorách našeho autosalonu Subaru, s čímž souvisí také přestěhování autosalonu Subaru do protější budovy, do ještě krásnějších výstavních prostor s výrazně lepšími světelnými podmínkami.

Přejeme všem našim zákazníkům krásné jarní dny a než vyrazíte na dovolenou, přijďte vyzkoušet náš nový příjem servisu a nechte si zkontrolovat svůj vůz.

AUTOBOND GROUP a.s., Krmelinská 762/12, 720 00 Ostrava-Hrabová, www.autobond.cz



IVOS

Stejně jako v celé dealerské síti SUBARU, tak i u nás byl nový model SUBARU Levorg netrpělivě očekáván. Toužebně jsme vyhlíželi okamžik, kdy budeme moci tento vůz vidět na vlastní oči a hlavně si jej na vlastní kůži vyzkoušet. A výsledek? Jsme nadšení. Nový model jsme úspěšně v našem dealerství přivítali, stejně jako netrpěliví zákazníci, kteří si jej chtěli hned odvézt domů.

Aby toho pozitivního v uplynulém období nebylo málo, dostali jsme také vynikající příležitost se podívat do rodné země SUBARU – Japonska a vidět všechno zblízka. Poznat místní kulturu, okusit lahodné japonské pokrmy a hlavně být nadšení z toho množství všech SUBARU, která v Japonsku jezdí. Člověk je v údivu, jak v této asijské zemi všechno klapě jako hodinky, v továrně vše vymyšlené do posledního detailu, lidé neustále usměvaví a opravdu velmi pracovití. Už teď se těšíme na další zážitky, které nám i našim zákazníkům vozy SUBARU přinesou v budoucnu.

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



AUTO VERO

Během zimy a začátku jara 2016 jsme našim zákazníkům věnovali prezentaci naší úspěšné novinky Subaru Levorg. Součástí našich prezentací byly tradiční ukázky vozů Subaru v předvánočním Táboře a také účast na veletrhu For Caravan v pražských Letňanech. Zde jsme ukázali návštěvníkům novou verzi Subaru Forester, která se velice líbí.

Zajímavou novinkou pro nás bylo partnerství se závodním týmem Bonver Dakar Project. V rámci spolupráce se s logy Subaru objevil na jarní soutěži Baja Drawsko v Polsku závodní speciál Tatra T815 Terra. Díky této spolupráci s Bonver Dakar týmem připravujeme pro naše zákazníky zajímavou soutěž o svezení v tomto závodním speciálu. Pokud se jí chcete zúčastnit, navštivte náš showroom v Sedlčanech, vyzkoušejte jízdu v jednom z našich předváděcích vozů Subaru a budete zařazeni do slosování o tento unikátní zážitek.

Těšíme se na Vás!



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

LIŠKA PLZEŇ

Půl roku od minulého Subaru magazínu uběhl jako voda, tak co se za tu dobu u nás stalo?

Prodalo se nad očekávání hodně Levorgů, musíme uznat, že se prodává skoro sám. Dokonce i paní profesorka Zdeňka Ulčová (se kterou byl rozhovor dvě vydání magazínu zpátky) už dnes jezdí svým novým Levorgem a svého předešlého Outbacka si nechala v rodině, takže rozšířila subaří rodinku.

Pokračujeme v pořádání malých plzeňských srazů, zvaných „káry a kafe“, ve spolupráci se subarufanclub.cz, už nás bude čekat čtvrté pokračování.

Na velký zimní sraz subarufanclubu jsme jeli ukázat nové STI model 2016. Bylo krásné vidět dvacetiletou evoluci Subaru, když vedle sebe stálo GT z roku 1996 a model STI 2016 obojí v bílé barvě. A rádi bychom klubu a jeho předsedovi Tomáši Vlasákovi vysekli poklonu za pořádání těchto akcí, skvělou atmosféru a dobrou náladu. Je to o velké lásce ke značce Subaru, a nám se tam moc líbilo.

A z toho co nás čeká, snad jen zmínka, že jeden z nás se bude brzy ženit a Subaru určitě nebude chybět. A tak Vám zase v příštím magazínu ukážeme nějakou fotku.

Chtěli bychom také SUBARU ČR poděkovat, že jsme se všemi ostatními dealery z ČR mohli navštívit Japonsko. Děkujeme. Více na stranách 20–21.

Přejeme všem fandům Subaru krásné jaro a léto a těšíme se na Vaši návštěvu u nás v Plzni.

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





TRENDCAR

Půlrok utekl jako voda a jsme rádi, že se můžeme opět v tomto magazínu pochlubit dalšími akcemi pro podporu prodeje značky SUBARU.

Jaro 2016 nám přináší spoustu možností se zviditelnit v našem regionu a jedna z mnoha povedených akcí byl koncert Ondřeje Brzobohatého Symphonium Tour 2016 v NH Hotels v Olomouci, kde byla naše společnost Trendcar hlavním partnerem této události. Všichni fanoušci oblíbeného hudebníka mohli obdivovat také naše nablýskané vozy.

Užili jsme si to i na akci, která je nám „subaristům“ vlastní. Totiž jednoho krásného dubnového víkendu se na valaško-mezříčském náměstí rozburácely nažhavené motory v oblíbené Rallysprint serii. Šlo o 35. ročník Rocksteel Valašské rallye, jedné z nejtěžších a zároveň nejkrásnějších automobilových soutěží v České republice. Naše modré Estéičko a Levorg nemohly chybět u startu, aby připomínaly všem divákům sportovního ducha a tradici šestici hvězd ve znaku. Diváčky nejatraktivnější „erzeta“ se jela na kopřivnickém polygonu, který navštívilo cca 5000 nadšenců rychlých vozů, a ani tam jsme nemohli chybět. Je vidět, že zájem o naše vozy každým rokem roste a výstavy přinášejí své ovoce. Snad se brzy na podobných akcích uvidíme.

Na nadcházející prázdninové období přejeme všem pohodové kilometry a vždy šťastný návrat domů.

Za kolektiv Trendcar – Subaru zdar!

TRENDCAR, a.s., Dukelská 91, 742 42 NOVÝ JIČÍN – Šenov, www.trendcar.cz



MIJA

Vážení přátelé, členové rodiny SUBARU, také v letošním roce se zúčastníme několika propagačních a reklamních akcí. První z nich je Prima Fresh festival konaný ve dnech 7.–8. května 2016 na brněnské Riviéře. Na této akci bude k vidění vedle našich vystavených skvělých vozů také umění špičkových kuchařů celé ČR v čele s panem Pohreichem. Další neméně zajímavou akcí bude den dětí na brněnském letišti, který se koná 29. května v rámci projektů „BRNO-MĚSTO UPROSTŘED EVROPY“. I zde budeme vystavovat naše vozy a pevně věříme, že se i letos podaří uspořádat akci s nezapomenutelnou atmosférou, plnou zábavy a skvělých atrakcí nejen pro děti. Budeme velmi rádi, když se na těchto akcích sejdem a společně si je užijeme.

Do blížícího se léta vám všem přejeme hodně bezpečně najetých kilometrů a příjemně prožitých dnů dovolených.



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



EMIL FREY ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5, www.subaru-emilfrey.cz, EMIL FREY ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, www.subaru-emilfrey.cz

EMIL FREY

V letošním roce slaví Emil Frey ČR několik kulatých výročí. Před dvaceti lety byl dokončen a slavnostně otevřen areál v Praze 5-Stodůlkách a deset let už existuje také pobočka na opačném konci Prahy, na Černém mostě.

V rámci těchto oslav proto ve dnech 4. 4.–7. 4. proběhly v prodejnách Subaru ve Stodůlkách a na Černém mostě čtyři dny mimořádných výhod na vozy 4x4.

Kromě atraktivní akční nabídky na Subaru Outback mohli hosté obou prodejen využít i bohatý doprovodný program. Nabídlí jsme testovací jízdy na speciální dráze Emil Frey i možnost soutěžit o víkend s Outbackem a plnou nádrží.

Díky akci 4x4 jsme nejen získali nové kontakty, ale mohli se při této příležitosti setkat i s našimi dlouholetými zákazníky, kteří naše pozvání využili.

Propagovali jsme značku i na mezinárodním kosmetickém veletrhu Interbeauty na pražském Výstavišti, který během 2 víkendových dnů navštívilo asi 13 000 návštěvníků. Akce byla připravena ve spolupráci s zenavaute.cz pro čtenářky a řidičky, které vyhledávají poslední trendy a informace pro své podnikání spojené s krásou, a mohly si tak „osahat“ krásu nového Subaru XV na vlastní oči.

DANCARS CZ OPAVA

Přestože letošní zima opět nebyla nijak arktická, příležitosti pro zimní radovánky se Subaru bylo dost. Naposledy jsme si jízdu na sněhu mohli užít při stoupání k Severomoravské chatě na Malé Moravě v překrásném prostředí Jeseníků při cestě na tradiční jarní sraz Subaru Fan Clubu. A i když jsme to trochu podcenili a vyjeli si s našimi DEMO vozy již na letních pneumatikách, nové Subaru XV i Forester MR2016 nás znovu a opět přesvědčily o své suverenitě a s naprostou lehkostí a jistotou tuto situaci zvládly. A když pak člověk vidí naše přátele a zákazníky jezdit s úsměvem na tváři se svými Subaru po zasněžené sjezdovce, tak je hrdý a šťastný zároveň, že může být součástí tohoto světa Subaru. Jak se podrobněji dočtete na straně 53, sraz se tedy opravdu vydařil, všichni obdivovali faceliftované XV i Forester a řadou vylepšení a jistě mnohé účastníky potěšily i naše drobné dárečky a ceny do soutěže či tomboly.

Nyní už nás čeká letní motoristická sezóna a pro případné zájemce o nový či prověřený ojetý vůz Subaru hlásíme, že jsme v Opavě připraveni. Neváhejte nás navštívit, nebo se podívejte na naši akční nabídku vozů na www.subaru-opava.cz. Naleznete zde také e-shop se Subaru butikem, kde si určitě vyberete ze široké nabídky oblečení a různých doplňků či dárkových předmětů.

Nově nás můžete navštívit a sledovat také na našem firemním facebookovém profilu: www.facebook.com/SubaruOpavaDanCars/, který jsme zřídili náhradou za původní „osobní“ profil, jenž nám přestal svými možnostmi vyhovovat. V novém profilu Vás budeme pravidelně informovat o všech novinkách, zajímavostech a akcích Subaru.

Tak tedy přejeme krásné léto všem příznivcům a přátelům světa Subaru!



DanCars CZ s.r.o., Krnovská 82, 746 01 Opava, www.subaru-opava.cz

Suchá zahrada Rjóandži patří ke kóanům – hádankám, jimiž si vyznavači zenu třbili svou mysl



Zenová písečná kreace Kógecudai neboli Pláň obrácená k měsíci tvarem napodobuje horu Fudži

Stezka s kamenným můstkem v zahradě Kacura vede k pavilonu Borovice a loutny



Buddhistický chrám Tódajdži v Naře je častým cílem školních výletů



Scenérie ze zahrady Kacura. V popředí zminiaturizovaná kopie písečné kosy Ama no hašidate



Do japonských kulturních dějin se zapsal i Stříbrný pavilon – Ginkakudži – postavený v druhé polovině 15. století. Šógun Ašikaga Jošimasa v něm obklopen sborem význačných umělců, básníků, malířů, mistrů čajového obřadu i herců divadla nó položil základy estetickým ideálům japonského výtvarného umění a literatury. V zahradním areálu objevíte dvě slavné písečné kreace: téměř dva metry velký kužel z písku s poetickým jménem Kógecudai, v překladu Pláň obrácená k měsíci a šedesát centimetrů vysokou plošinu Ginšadan, což znamená Stříbrné vlny písku. Jsou ztělesněním zenové filozofie, která dala impuls k tvorbě meditačních zahrad.

Japonské meditační zahrady jsou pozoruhodným světem, tak vzdáleným našemu západnímu způsobu myšlení, že by se při troše fantazie dalo říct, že jejich tvorba byla inspiro-

vána návštěvníky z vesmíru. Vznikaly pod vlivem zenbuddhistického učení, jež do Japonska přišlo z Číny a naplno se rozšířilo ve 13. století, kdy se vlády nad ostrovy chopili císařští vojenští zmocněnci – šógunové. K nadčasovým dílům, které myslí umožňují vstoupit do člověkem vytvořeného obrazu přírody, patří suchá zahrada (kare-sansui) u zenového kláštera Rjóandži v Kjótu. Byla vybudována na počátku 16. století neznámým zahradním umělcem a je v ní zašifrováno poselství, jež zůstává věčnou hádankou. V obdélníkové ploše o rozloze 337 m² je zdánlivě nahodile rozhozeno 15 kamenů, oživených stuhou z mechů. Písek, jinak uhrabaný vodorovně, vytváří kolem kamenů kruhy a elipsy. Rám působivé scenerie zobrazené tak, aby mohla být sledovaná z klášterního ochozu, tvoří hliněná zeď pokrytá prejzy. Kameny jsou sestaveny do tří kompozic (7-5-3) a z míst určených k pozorování jich můžete spatřit nanejvýš čtrnáct. Jeden z nich zůstane pro diváky vždy skrytý...

KACURA ANEB DOTEK VĚČNOSTI

Ke konci 16. století se po letech chaosu a bojů Japonsko sjednotilo a nastala vrcholná éra kultury, zvaná Momojama. V zahradní architektuře se toto období projevilo budováním okružních zahrad – *kaijū*. Zahrada u císařské vily Kacury v Kjótu patří k vrcholům této tvorby. Vytváří téměř ideální životní prostředí bez zřetelného předělu mezi budovami a zahradou. Celý prostor je dokonale vyvážen, každý detail harmonuje s celkem. Vila, stejně jako zahrada, která ji obklopuje, vznikla v první polovině 17. století na podnět prince Tošihita a bývá pokládána za poslední mistrný tah štětcem, kterým se uzavírá vývoj umění císařského dvora. Záleží jen na vás, zda dokážete vychutnat nenápadný půvab této zahrady, která má co říci i modernímu člověku a může napomoci jeho hledání, jak obnovit rovnováhu vztahů mezi člověkem a přírodou. ■

Velikonoce s diagnózou Subaru

TEXT A FOTO: TOMÁŠ VLASÁK

Na Velký pátek, kdy se letos nemuselo do práce, se desítky srazuchtivých subaristů vydaly na Severomoravskou chatu, již tradiční místo konání jarního srazu Subarufanclubu.

Dopolední řádění na sjezdovce



Severomoravská chata



Tohle ani pro Forestru není žádná zívka

na prezence a rozdávání srazových dárků účastníkům.

Do zahájení srazu se sjelo 54 vozů Subaru. Mezi nimi i pan Jan Havel, ze Subaru-Liška Plzeň, který přijel s novým STI a pan Dan Hromada s parťákem ze Subaru-Opava, kteří přivezli na ukázkou dva nové Forestry.

V 10 hodin byl sraz oficiálně zahájen a následně všichni vyrazili na sjezdovku pod chatou. Ti co neměli dostatek odvahy prověřit schopnosti svého stroje, nebo už před srazem přezuli na letní pneumatiky, šli alespoň fandit. Na sjezdovce leželo okolo 10 cm sněhu, do kterého přes noc ještě napršelo. A tak bylo vidět, jak dokonale funguje AWD u Subaru, i když tentokrát to nutně vyžadovalo i kvalitní pneumatiky.

Dvě hodiny, určené pro tuto zábavu, utekly jako voda a bylo poledne.

Na oběd jsme měli vyhrazenou zhruba hodinu a přesto, že bylo třeba nakrmit 100 hladových krků, personál Severky vše zvládl na výbornou.

Po polední se počasí umoudřilo a nad mračky se vyhouplou slunce.

Úderem 14 hodiny vyrazily dvě skupiny Subaristů na odpolední vyjížďku. Jedna skupina, čítající zhruba 30 vozů Impreza, Legacy, Forester XT, legendární SVX a jedno staříčké Leone, se vydala po silničkách, vinoucích se Jeseníky a Orlickými horami, na přibližně 120 kilometrů dlouhou trasu.

Druhá skupina 22 strojů, především Forester a Outback, zvolila kopcovitý terén v neďalekém okolí Severky, pod vedením pana

Volný pátek využila většina účastníků a vyrazila na Severku mnohem dříve než obvykle, kdy musí v pátek ještě do práce. Díky tomu bylo již v brzkém odpolední kolem Severky Subaru, kam se podíváš.

V Subarufanclubu se za těch sedm let fungování, vytvořila celá řada přátelství a srazy jsou místem, kde se přátelé z různých koutů republiky mají šanci potkat. Letos dorazilo i mnoho nováčků a ti měli během pátku možnost se seznámit s ostatními, stejně postiženými diagnózou Subaru.

Od brzkého odpoledne se tedy diskutovalo o životě a o autech. V okolí Severky ještě všude ležela vrstva sněhu. A to včetně příjezdové cesty, na které to pěkně klouzalo. Na to doplatila jedna z účastnic, jejíž Forester sklouzl při vyhýbání s protijedoucím vozidlem do poměrně hlubokého příkopu. A tak neplánovaným pátečním zpestřením bylo asi hodinové vyprošťování, kterého se mnoho zachránců radostně zúčastnilo.

Bílá sobota dostala svého jména a po ránu byla hustá bílá mlha. To nebyla žádná komplikace a po deváté hodině byla zaháje-

domáčího. Přibližně 3 hodiny zábavy v terénu zakončilo nejtvrďší jádro „offroadůků“ výjezdem sjezdovky k chatě. Zdatní ji po dopoledním řádění a odpoledním působení slunce, bylo opravdu výživné! Návrat na Severku byl radostný. Na chatě už na nás čekalo hotové grilované prase, které pro nás celé odpoledne připravovali. A masíčko bylo jako dort. ☺

S příchodem večera jsme nachystali tradiční tombolu. V té se opět sešlo velké množství krásných cen. Samotné losování je provázáno nejen napětím, ale hlavně spoustou legrace.

Závěr večera byl věnován promítání filmů ze Subaru expedic po Balkánu, organizovaných některými našimi členy.

Probuzení do Velikonoční neděle bylo okouzující. Nebe bez mráčku zalité sluncem bylo tím pravým balzámem na smutný okamžik loučení.

Sraz skončil a lidé se pomalu začali rozjíždět do svých domovů. Kdo mohl, odkládal odjezd, jak to jen šlo. Ale nakonec jsme museli domů všichni...

Ale za rok na Severce na shledanou... ■



Téma soutěže v minulém čísle souviselo s nástupem modelu Levorg a rozšířením škály motorů SUBARU BOXER. Ptali jsme se, díky jaké kombinaci turbomotor 1,6 litrů DIT garantuje, navzdory menšímu zdvihovému objemu, vysoký výkon a nízkou spotřebu paliva. Z vás, kteří jste správně odpověděli

a) přímého vstřikování a turbodmychadel „Twin-Scroll“

vybral los jako výherce čepice a trička Subaru Pavla Klofáče z Řevničova.

Tajenka křížovky skrývala dva ze tří pojmů, které byly inspirací jména modelu Levorg. Z úspěšných luštitelů tajenky Revolution a Touring přísoudil los výhru, čepici Subaru, Beatě Konderlové z Hrádku nad Olší a Ing. Jiřímu Káplovi z Veselí nad Lužnicí.

Tentokrát se soutěž týká dvoulitrového

vznětového motoru boxer. Jeho optimalizace se zaměřila na omezení vibrací a další snížení spotřeby paliva a emisí CO₂. Kromě jiného palivová soustava používá nyní čtvrtou generaci systému common rail, která pracuje s vyššími tlaky než předchozí verze.

Tlak vstřikovacího čerpadla byl zvýšen:

- a) o cca 5 procent na nynějších 1850 barů
- b) o cca 10 procent na nynějších 2000 barů
- c) o cca 15 procent na nynějších 2200 barů

Správné odpovědi na soutěžní otázku, stejně jako řešení křížovky a sudoku, za které můžete jako vždy získat výhry Subaru, nám pošlete nejpozději do 9. září 2016 na adresu:

OSMIUM s.r.o., Mistrínská 393, 155 21, Praha-Zličín.

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

Subaru XV modelového roku 2016 přichází s mnoha novými osvěžujícími prvky v exteriéru i interiéru. Osvědčená technika pohonu kombinující Symmetrical AWD a motorizace Boxer*1 doznala jen dílčích změn zejména za účelem plnění přísnějších emisních norem. Jednou z nich je i **(pokračování v tajence)**, které přineslo nižší teploty spalování. Všechny verze typu XV tak splňují emisní normu Euro 6b bez nutnosti použití technologie AdBlue.

POMŮČKA: ODHLED, PÍÁR, VALK, VU	VÝVOJ K LEPŠÍMU	VOJSKO	ZNAČKA RUBIDIA	POLOVINA KMITU	ŠEDOBÍLÝ KOV	KOPIE	DROBNÉ ZÁVAŽÍ	INICIÁLY REŽISÉRA LIPSKÉHO	NIZO-ZEMSKY „SOKOL“	PRUŽNÉ ŽELEZO	NOVINY	SOLMIZAČNÍ SLABIKA	ZNAČKA OSMIA	NAPADAT ZOBÁKEM	FOTBALOVÝ OBRÁNCE
SADY				AKVADUKT								PODSTAVEC			
POLNÍ PRÁCE				SODNÍ ODVOLÁNÍ 1. DÍL TAJENKY								LICHOKO-PYTNÍCI 2. DÍL TAJENKY			
INICIÁLY AUTORA VINNETOUA			ZROD RYCHLE SNÍST					TENISTA ČESKÉHO PŮVODU					PŘEDLOŽKA LYŽAŘSKÁ VĚTROVKA		
CHARAKTER			SVALOVINA NEODBORNÍK					LÚNO				KLEKÁNÍ ASIJSKÝ STÁT			
ÚCHYLKA PŘI VÝSTŘELU										ČESKÝ BÁSNÍK					
MOŘSKÁ VDRA					SMYSLNÝ ČLOVĚK					TUDÍŽ SLOVENSKY „PŘEMET“					
TRÍDA	NEHLUČNĚ ČÁST DNE									PRACOVNÍK PUBLIC RELATIONS DRINA				DRAHÝ KÁMEN	JMÉNO HEREČKY CHÝLKOVÉ
ČLEN PROTĚSTANTSKÉ SEKTY						ASIJSKÝ STROMOVÝ SAVEC	KORÁLOVÝ OSTROV	PLIVATI NANSENOVA LOĎ							
CESTA VZDUCHEM			ZNAČKA PRO TÓN TLUMOK					MEDVÍDKOVITÁ ŠELMA				ŽELEZO TĚTÍ			
TŘEBAŽE			ZDRAVIT PŘI PŘÍCHODU TUMÁŠ					HLUK CELNÍ KÓD VANUATU					SBOHEM TOHLE		
SENOSEČ					MODERNIZACE							ALKAN			
LIHOVINA Z RÝŽE					INDIÁNSKÁ DÝMKA MÍRU							NÁSTROJ ŽENCE			

„Přišlo mi, že to dobrzdím.“

Pro život jaký je
už 25 let



Kooperativa

VIENNA INSURANCE GROUP

☎ 841 105 105
www.koop.cz



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

SUBARU OUTBACK. PAN VŠESTRANNÝ.

Rodinný typ, který o víkendech vyráží za dobrodružstvím na hory, k vodě a na dosud neobjevená místa. S unikátním pohonem všech kol Subaru Symmetrical AWD a technologií EyeSight dojedete pohodlně a bezpečně až na konec těch nejrozbitějších cest.

Jste všestranný typ? Zažijte Subaru Outback ještě dnes.



5 let
prodloužená
záruka

**SUBARU
FINANCE**

subaru.cz | zazijsubaru.cz


SUBARU

Confidence in Motion