

SUBARU *magazín*

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 029 – JARO/LÉTO 2017

Nové BRZ

Výsledek překonává představy



Premiéra nového XV v Ženevě
Japonci v létě rádi slaví

Přeřadil jsem na nižší splátky.



SUBARU Forester 2.0i Active

OD
7 109 Kč
MĚSÍČNĚ

Nastavte si výši splátek podle svých možností.

Využijte revoluci ve financování vozu Subaru, každé tři roky až pět let si můžete pořídit nový vůz!
Navíc bez nutnosti měnit výši svých měsíčních výdajů.

SUBARU
FINANCE

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

Vítejte v
UniCredit
Leasing

unicreditleasing.cz

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, jednorázová splátka hrazená klientem: 279 600 Kč (40 % z pořizovací ceny), pevná úroková sazba: 5,0 %, RPSN: 10,0 %, 1.–47. měsíční splátka úvěru: 5 006 Kč, 48. splátka úvěru: 251 639 Kč, 1.–48. splátka pojištění: HAV 1 310,50 Kč, POV 792,50 Kč, poplatek za poskytnutí úvěru: 0 Kč, celková částka (jistina, úroky, pojištění) k uhrazení: 587 865 Kč, délka úvěru: 48 měsíců, nájezd: 20 000 km/rok, HAV a POV pojištění – sazby platné u pojišťovny Allianz.

Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy, a nelze z ní proto dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce.

Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

srdečně vás všechny zdravím jako nový ředitel Subaru ČR. Po úspěšném čtvrtstoletí v čele naší společnosti ukončil pan ředitel Petr Neuman v prosinci odchodem do důchodu své působení. Zaslouženě sklídl úžasné „ovace vstojce“ celé dealerské sítě i všech kolegů z firmy. Přebírám tedy zodpovědnost po dlouholetém kapitánovi, který se těšil respektu, protože proplul mnoho bouří a vše zvládal s grácií zkušeného lodivoda. Víím, že nebude lehké navazovat, ale věřím, že azimut je nastaven dobře a že kormidlo budu držet ve správném kurzu a stejně pevně. Vážím si také profesionality všech mých kolegů na manažerských i operativních pozicích a spoléhám na jejich podporu.

Právě uplynulý rok znamenal pro značku Subaru významný milník. Popáté v řadě zaznamenala výrazný meziroční růst a tentokrát ho ozdobil překročením hranice jednoho milionu vyrobených vozů. Výroba automobilů postupně hrála v rámci mateřského koncernu Fuji Heavy Industries čím dál větší roli, až se díky úspěchům Subaru ve Spojených státech, Japonsku i jinde ve světě stala naprosto dominantní aktivitou. I proto bylo rozhodnuto, že koncern se letos přejmenuje na Subaru Corporation a postupně opustí ostatní aktivity, které zahrnují například výrobu zemědělských strojů nebo generátorů. Zvuk jména Subaru by se tak měl posílit.

Jak se značka dařilo v ČR? V roce 2016 obsadilo Subaru v českých statistikách registrací 24. pozici s tržním podílem 0,4 %. Podobně jako v předešlém období, také v roce 2016 výrobce směřoval výrobní kapacity prioritně na severoamerický trh. Nicméně jsme byli poměrně úspěšní při jednání o výrobních kvótách a podařilo se nám dosáhnout lepšího objemu výroby pro ČR, než to na počátku roku 2016 vypadalo a než se poměrově povedlo řadě okolních zemí.

Síť autorizovaných partnerů Subaru v ČR je již delší dobu stabilní a koncipovaná na prodejní kapacitu kolem 1 000 vozů ročně. Ani v roce 2016 nedoznala změn a zůstává na 18 prodejních a 27 servisních místech. Do roku 2017 se chceme zaměřit na další zkvalitnění služeb a prezentace u stávajících partnerů. Vzhledem k vývoji trhu a k jednáním o výrobní kapacitě plánujeme desetiprocentní meziroční objemový růst v tuzemských registracích.

Náš produkt vnímáme jako originální a výjimečný. Chceme se držet mimo mainstream, oslovovat individualistickou a náročnou klientelu s důrazem na jízdní zážitky za volantem. Tato pozice je nám bližší a spoluodráží i filozofii výrobce. Aktuálně asi i můžeme říci, že Subaru nabízí nejlepší modelovou skladbu pro Evropu, jakou kdy mělo. Pochlubit se můžeme zejména úspěchem zcela nového modelu Levorg, který po Outbacku jako druhý model dostal bezpečnostní technologii EyeSight, a nad očekávání plnil plány. To, že začátkem roku 2016 obstál v anketě Auto roku a dostal se mezi 5 finalistů, byla pověstná třešnička na dortu, korunovaná vyhlášením EyeSight Technickou inovací roku 2016 v doprovodné anketě odborné veřejnosti. Pro rok 2017 máme novinky a modelové face-lifty naplánovány spíše až na závěr roku, kdy se těšíme hlavně na novou generaci XV, kterou jsme měli možnost obdivovat při březnové světové premiéře na ženevském autosalonu. Nejpodstatnější asi je, že XV přijede již na nové podvozkové platformě SGP – Subaru Global Platform. O té výrobce tvrdí, že přináší další vylepšení jízdních vlastností. A to je pro Subaru prioritou.

Ale nesmíme zapomenout na nové BRZ, které jsme uvedli v lednu. Je o něm velký test v magazínu (str. 10–15) a dělá radost nejen nám, ale všem, kdo usednou za jeho volant. Vyznavači opravdové radosti

z jízdy po něm touží stále více, takže naše kvóta do výroby pro rok 2017 se již teď v dubnu blíží vyčerpání.

Snažíme se o větší dostupnost našich aut pro zákazníky rozličnými efektivními způsoby. Na finančních programech Subaru Finance a dalších nabídkách pro koncové klienty spolupracujeme partnersky se společností Unicredit Leasing s názvem Free PCP, což je zajímavý produkt, skýtající benefity pro všechny zúčastněné strany. Zákazníkovi nabízí například nejen zajímavé splátky, ale i možnost každý třetí rok sednout do nového auta.

Každý z vás, příznivců šestihvězdičkových vozů, jistě ví, že Subaru má sport v genech. Přestože jsme se letos nedomluvili na podpoře konkrétní posádky, jsme aktivní, sledujeme dění a přinášíme o něm zprávy, v tomto magazínu na stranách 16–19. I naše stránky na FB a webu se budou sportovním aktivitám subaristů věnovat zřetelněji a důsledněji. Jistě si v dnešním vydání s gusem počtete o tom, jak se za volanty našich modelů cítí top manažer velké banky nebo nejmladší český vysokoškolský profesor a v rubrice Fascinace oceníte Imprezu, která svému majiteli věrně slouží už 9 let a najela více než půl milionu kilometrů. A třeba si při četbě s hrdostí řeknete: „Jsem Subarista!“

Rozvojem programu s tímhle názvem bychom rádi podpořili vztah ke značce, a pocít sounáležitosti v rodině Subaru, jejíž členové se při setkání na silnici zdraví. Připravujeme pro vás i škálu dalších výhod, slevy v butiku značky, atd.

Rádi bychom pokračovali v partnerství s červnovou slavností Legendy, u které jsme od začátku v roce 2013. Líbí se nám filozofie slavnosti, kombinace krásného prostředí anglického parku a automobilových skvostů, stejně jako aktivní zapojení do prezentací až již starších, tak nových vozů. Srdečně zveme!

V rubrice Země původu prezentujeme jeden ze symbolů léta v Japonsku – větrné zvonky Furin. Poskytují akustickou a psychickou pohodu v japonském letním žáru a vlhku.

Přeji vám tedy ze srdce, abyste za volanty vozů Subaru, ale i v každé jiné chvíli, slyšeli v duchu jemný zvuk zvonků, které zvěstují, že vane dobrý a osvěžující vítr.



Ing. Jiří Pícek
ředitel Subaru ČR

8 Prožitky inspirují

Světová premiéra nové generace modelu XV dokazuje, že Subaru chce očekávání každého zákazníka nejen splnit, ale neustále překonávat



10 Stejně, a přeci jiné

Omlazení kupátka BRZ překonává načtené představy...

18 Sport: Přírodní úkaz

Posádka Jirka Strejc – Míla Janáček vyhrála s veteránským Subaru Leone Touareg rallye v Maroku



38 Subaru family: Souhvězdí Milan, Iva, Monika, Milan jr. a Plejády

Šestihvězdičkové vozy v rodině Samešů



28 Quo vadis, Subaru?

Subaru se daří jako nikdy předtím. Společnost změnila své jméno, přichystala novou platformu a také oznámila ambiciózní plány pro budoucnost.

5 Vavříny

Poprvé víc než milion vyrobených aut za rok

20 Technika v praxi

Druhy pohonů 4x4 u Subaru

22 Jezdí v Subaru

Generální ředitel Citibank Michal Nebeský pořídil Subaru na míru svému bicyklu

24 Fascinace

Impreza pana Petra Havrana najela už víc než 500 000 km

32 Adventure

Forestreem poprvé v Norsku

50 Země původu

Ve víru jarních a letních slavností

www.facebook.com/subaru.cze



Impreza Autem roku v Japonsku

Nová generace Subaru Impreza získala titul Auto roku 2016–2017 v Japonsku. S výrazným náskokem zvítězila před Toyotou Prius.

Subaru získalo toto prestižní ocenění už podruhé, předešlý triumf značka vybojovala s modelem Legacy v roce 2003.

Při slavnostním vyhlášení výsledků v konferenčních prostorách Tokyo International Exchange Centra už bylo jasné, že nová Impreza získala ve finále 420 bodů, což znamenalo náskok 49 hlasů před největším soupeřem Priusem. Třetí Audi A4 dostalo od porotců 149 bodů, jen o čtyři víc než čtvrté Volvo XC90.

Hlavní konstruktér Imprezy Kazuhiro Abe se při přebírání ceny cítil jako olympijský vítěz. „Když jsme před více než čtyřmi roky začínali s vývojem Imprezy, neuměl jsem si představit, že tu jednou budu stát s tímto prestižním oceněním. Myslím, že tak se musí cítit olympionik po zisku zlaté medaile. Nová globální platforma Imprezy



má velký význam pro posun naší značky vpřed, budou na ní totiž postaveny všechny nové modely v následující dekádě,“ zdůraznil šéfinženýr.

Japonské Auto roku volí 59 porotců. Každý z nich má 25 hlasů, přičemž 10 z nich musí dát autu, které považuje za nejlepší, zbylých 15 potom rozdělí mezi další čtyři modely. Po sečtení hlasů od 20 porotců vedla Impreza před Priusem o pouhých devět hlasů, což naznačovalo těsný finiš. Avšak po kompletním součtu byla převaha Imprezy zřetelnější: 420 hlasů pro Subaru v porovnání s 371 body pro Toyotu. Kromě nové podvozkové plat-

formy přinesla Impreza i řadu dalších technologických inovací, které zvyšují pocit kvality i bezpečnosti vozu. Je vůbec prvním autem japonské značky, které má airbag na ochranu chodců už v základním stupni výbavy.

Novou Imprezu ocenili nejen odborníci v anketě, ale i zákazníci: její prodej za první měsíc od uvedení na trh v Japonsku čtyřnásobně překonal cíle výrobce. A až 51% nových majitelů přešlo k Subaru od jiné značky, což signalizuje, že Impreza přitahuje stále širší spektrum motoristů. ■

Víc než milion!

Subaru v roce 2016 poprvé překročilo magickou hranici jednoho milionu prodaných vozů. S globálním tříprocentním růstem a prodejem 1,012 milionu vozů šlo už popáté v řadě o rekordní rok.

Největším trhem nadále pro naši značku zůstává region Severní Ameriky. V USA a v Kanadě prodalo Subaru víc než 665 000 vozidel a meziročně prodej vzrostl o 5,7%. Druhým nejúspěšnějším trhem je domácí Japonsko se 156 000 prodanými auty. Evropa je z globálního hlediska menším trhem: značka tu vloni prodala přes 40 000 vozidel, což je srovnatelné s prodeji v Číně nebo v Austrálii.

Až 82% vloni prodaných Subaru spadá do kategorie SUV a crossoverů. Ve srovnání s 25% podílu SUV na celosvětové produkci všech automobilek je to vysoké číslo, a potvrzuje dobré prognózy strategií Subaru, předpokládající razantní růst tohoto segmentu.

Pro zajímavost: u sousedů na Slovensku rostla značka Subaru ještě výrazněji než globálně. Meziroční zvýšení prodeje o 28% je historický prodejní rekord. ■



Subaru Outback je českým manažerským vozem roku!

I jinak těžko porazitelnou Škodu Superb se Outbacku podařilo překonat v prestižní kategorii manažerských vozů v nezávislé anketě Fleet Derby. Té se zúčastnilo 45 různých modelů.

Anketa FLEET DERBY je otevřená také širšímu okruhu flotilových manažerů, kteří vybírají nominované automobily ze čtyř tříd, a to referentské, manažerské, ekologické a užitkové.

V rámci ankety Fleet Derby flotiloví manažeři Subaru Outback odměnili prvním místem, především díky jízdním vlastnostem, velké míře komfortu a vnitřního prostoru. Ocenili i to, že se nejedná o masově rozšířenou značku, což nabízí určitou výjimečnost mezi manažerskými automobily, které mají reprezentovat.

Zajímavostí je, že oceněno bylo i nízké riziko odcizení či vykradení vozu a také vysoká zůstatková hodnota. V rámci testovacích dnů byla velmi pozitivně vnímána i skvělá funkčnost adaptivního tempomatu, který je součástí široce po-



jatého bezpečnostního systému EyeSight. Není bez zajímavosti, že Subaru bylo společně s Volvem S90 a Škodou Superb v rámci dvoudenního testování ankety Fleet Derby nejpůjčovanejším modelem. ■

f K čemu je Facebook? Přece na srazy!

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ

Subaristé drží při sobě a výzvu ke společné akci jen málokdy nevyslyší. A protože poslední březnový víkend bylo opravdu nádherně, rozhodli jsme se toho využít a svolat první facebookový sraz českého Subaru.



Velice si ceníme práce českých klubů, které sdružují majitele a fanoušky vozů Subaru. Nebylo proto naším cílem jejich práci suplovat, nahrazovat nebo snad drze vylepšovat. Ostatně mnohé klubové akce jsme už v minulosti podpořili účastí našich aut, povozili návštěvníky, zničili pár pneumatik původně určených pro novináře a s pomocí fotek i videa šířili jejich slávu prostřednictvím našich facebookových stránek nebo tohoto magazínu. A hodláme v tom také nadále pokračovat, protože o skvělé zážitky zpravidla není nouze.

Ne každý majitel Subaru však vyhledává organizované klubové akce, které zpravidla přitahují především tu neaktivnější skupinu zapálených příznivců značky. Běžný řidič se může ostýchat vyrazit se svým autem mezi ostřílené borce v upravených Imprezách STI, kteří jsou už dlouho přáteli. Bude pro ně moje „obyčejné“ Subaru dost dobré? Nevadí, že je v původním stavu a nejedí moc rychle? Nebudou se na mě dívat skrz prsty, když přijedu dieselovým SUV? A co když se mě budou ptát na technické věci, o kterých nemám vůbec ponětí?

A tak jsme si řekli, že čas od času zkusíme využít sílu našich více než 40 tisíc fanoušků na Facebooku, abychom oslovili co nejšir-



Rádi bychom pro myšlenku společných akcí nadchli i ty, kteří dosud nic takového nezkusili



ší skupinu českých subaristů. Bez ohledu na to, jakým autem jezdí, co mají našprtáno o subarácké technice a jaké zkušenosti mají. Abychom pro myšlenku společných akcí nadchli i ty, kteří dosud nic takového z nejrůznějších důvodů nezkusili. Aby na silnicích přibývalo majitelů Subaru, kteří se nejenom poctivě zdraví, ale třeba se i osobně znají ze společných výletů. A samozřejmě, aby bylo víc příležitostí navléknout na sebe všemožné oblečení a doplňky s logem Subaru a člověk si nepřipadal divně ☺.

HODINKA, KTERÁ SE PROTÁHLA

A tak jsme bez velkých cavyků a jen pár dnů předem vyhlásili sraz na neděli 26. března na střeše OC Šestka a čekali, co se stane. A byli jsme moc příjemně překvapeni. První desítka aut byla na místě už dobrou půlhodinu před startem a pořád přibývala další. Byly tu staré známé tváře se svými věrnými stroji, ale i lidé, s nimiž jsme se mohli seznámit vůbec poprvé. Sešla se první i poslední generace Outbacku, několik XV, maličké Justy, BRZ, Legacy, Forester a samozřejmě též mnoho zástupců STI, jejichž burácivý příjezd bylo vždy slyšet s minutovým předstihem.



Zatímco v minulosti bylo bratrskou značkou Subaru hlavně Mitsubishi, a to díky zdravé rivalitě mezi Lancerem a Imprezou, nyní tuto roli přebírá Toyota. Přidalo se proto i několik majitelů Toyota GT86, sourozence Subaru BRZ. Čeští majitelé těchto sesterských aut ostatně měli na stejném místě sraz ještě téhož večera (údajně s rekordní účastí), a protože jak už zaznělo, subaristé drží při sobě, protáhl se nakonec náš malý sraz mnohým účastníkům od brzkého odpoledne skoro až do tmy. Ale jak lépe strávit krásný víkendový den?

Obzvlášť, když jsme si mohli užít tak krásné silnice. S ohledem na místo srazu na střeše

OC Šestka jsme se takticky vydali směrem na blízký Ořech, kde jsou jedny z našich nejoblíbenějších cest kolem Prahy. Přes Chýněci jsme zamířili na Mořinu, kde jsme si ještě udělali malé sportovní kolečko přes Kozolupy kolem lomu Velká Amerika. Dál se pokračovalo na Karlštejn, přes Srbsko do Berouna a dál přes Nižbor a Sýkořice až na Křivoklát. Jelo se ve dvou skupinách, pomalejší a rychlejší, takže se pěkně projeli všichni. A z výrazů i komentářů řidiček a řidičů bylo znát, že láska k autům a řízení je blízká všem subaristům bez rozdílu. Tak zase příště!



Prožitky inspirují

Pro značku se šesti hvězdami má Švýcarsko zvláštní význam, právě zdejší řidiči totiž patří se svými požadavky mezi ty nejnáročnější zákazníky a na kvalitní automobily si potrpí. O skvělých jízdních vlastnostech a zpracování vozů z dalekého Japonska pak konzervativní Švýcary již několik desetiletí přesvědčuje rodinná firma Emil Frey, která je díky špičkovému přístupu k zákazníkům nejúspěšnějším evropským importérem značky Subaru. Právě proto je Ženevský autosalon pro Subaru jednou z nejvýznamnějších přehlídek vůbec a ani v letošním ročníku to nebylo jinak – právě zde byl představen nový model Subaru XV, který má ambice oslovit nejnáročnější zájemce o kompaktní SUV.



JASUJUKI JOŠINAGA,
prezident a předseda představenstva
Subaru Corporation

S. M.: Právě jste oznámil změnu názvu koncernu Fuji Heavy Industries. Co vás k tomuto v obchodním světě neobvyklému kroku vedlo?

J. J.: Máte pravdu, že se Fuji Heavy Industries od roku svého založení 1917 stalo úspěšnou korporací, známou po celém světě zejména díky výrobě leteckých motorů. Na první pohled to může vypadat zvláštně, že jako dárek ke svým narozeninám jsme se zbavili zavedeného jména, nový název Subaru corporation však jasně propojuje společnost s její nejúspěšnější značkou, což jsou již od roku 1958 vyráběné automobily Subaru. Od 1. dubna letošního roku se tak i ve svém názvu hrdě hlásíme ke značce, která nám přinesla největší úspěchy, a ty samozřejmě chceme dále rozvíjet.



Největší hvězdou stánku
Subaru byla nová generace
modelu XV

Ve městě na březích proslulého jezera se automobilka Subaru každoročně prezentuje rozsáhlou expozicí na nejvýznamnějším místě výstaviště Palexpo. To letos hostilo již 87. ročník svátku aut a celé expozici Subaru zde jasně dominovalo nové XV. Slogan „Jistota v pohybu“ dále doplnilo motto „Prožitky inspirují“ a obě tato kréda reprezentovaly stávající modely Outback, Forester, BRZ, WRX STI a Levorg. O novince XV lze říci, že první dojmy z představení jsme měli velkolepé – nový model je zvenku ještě více „sexy“, každého pak osloví zejména vysokou kvalitou zpracování a použitých materiálů v interiéru. Zcela nepokryté se jedná o model, který má nabídnout velmi dobrý poměr užité hodnoty za vynaložené peníze. V Ženevě bylo pak XV představeno zatím s jedinou kombinací motoru a převodovky: zážehovým čtyřválcem boxer s přímým vstřikováním o objemu dvou litrů

a samočinnou převodovkou Lineartronic, systém pohonu Symmetrical AWD je samozřejmostí.

KONCERN SLAVÍ STOVKU

Úctyhodné výročí bylo hlavním obsahem projevu Jasujuki Jošinagy, prezidenta a předsedy představenstva společnosti Fuji Heavy Industries, výrobce vozů Subaru. Ta se od 1. dubna 2017 po sto letech přejmenovala, nově se koncern nazývá Subaru Corporation. Už samotná přítomnost pana Jošinagy na zahajovací tiskové konferenci v Ženevě ukázala, jak i přes dominanci severoamerického trhu – v řeči čísel: značka Subaru tam prodává přes 60 % své produkce – záleží japonskému vedení na Evropě. Lodivod celého koncernu, jak se nejvyššímu představiteli FHI občas přezdívá, ve svém projevu zdůraznil, že cílem značky je stále zdokonalování jejich technologických pilířů – tedy motoru s protiběžnými písty,



Subaru musí každého zákazníka překvapit a jeho očekávání nejen splnit, ale neustále překonávat

V rozsáhlé expozici ženevského stánku Subaru značka ukázala všechny v současnosti nabízené modely v Evropě



Reklamní materiály rozdávaly nejen novinářům sympatické hostesky



Sportovní angažmá značky Subaru v Red Bull Global rallycross championship 2017 ohlásil speciál WRX STI o výkonu přes 600 koní

symetrického pohonu všech kol a unikátního asistenčního modulu Eyesight. Pan Jasujuki Jošinaga dále hovořil o tom, že výrobce si velmi cení loajality zákazníků, která je vyšší než u jiných značek a připustil, že to je pro Subaru zároveň velký závazek – Subaru musí každého zákazníka překvapit a jeho očekávání nejen splnit, ale zkoušet je neustále překonávat.

TROCHU JINÝ MOTORSPORT

I když aura modelu WRX STI své rallyové geny nezapírá, doba bublajícího modrého sedanu s velkým křídlem a zlatými koly je už poněkud nostalgickou historií. Automobilovým soutěžím se značka oficiálně věnuje jen v americkém šampionátu, který se nejede podle pravidel mezinárodní automobilové federace FIA, a tak zde používané závodní náčiní ani není možné v jiných šampionátech použít. O přípravu vozů amerického Subaru

týmu se stará firma Vermont SportsCar a ta se společností Subaru tecnica international (STI) připravila pro sezónu 2017 speciál WRX STI pro stále populárnější GRC – Global rallycross championship, který zaujal prestižní místo v čele expozice. Za volanty dvou vozů o výkonu přes 600 koňských sil a schopností dosáhnout stokilometrové rychlosti za dvě sekundy, pojedou Australan Chris Atkinson, někdejší jezdec Subaru World rally teamu a bývalý juniorský rallyový šampion Patrik Sandell ze Švédska. Oficiální angažmá značky Subaru v motosportu dále doplňují starty v závodech 24-h Nürburgringu a spolupráce s rallyovou legendou, Britem Markem Higginsem, který vloni překonal svůj vlastní rekord na ostrově Man, když zdejší motocyklový přírodní okruh zajel za 17 minut a 35 sekund s průměrnou rychlostí 207 km/h. O jeho aktuálním dalším husarském kousku píšeme na straně 41. ■



Interiér nového XV zdařile kombinuje sportovnost s prémiovými materiály a zpracováním



Modernizované provedení dostalo efektnější zadní LED světla. Nově řešený je také zadní spojler



Modernizované BRZ je první Subaru se světlometry tvořenými výhradně světelnými diodami (LED)

Stejně, ale přeci jiné

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Každý facelift je u Subaru trochu překvapení. Ne v tom směru, že by jej nikdo nečekal (americký trh je vždy jasnou anoncí), ale spíše kvůli tomu, že je pokaždé velkou neznámou, kam japonská značka vlastnosti inkriminovaného modelu posune. Nejnověji se omlazení dostalo kupátka BRZ a ukázalo se, že to opět stálo za to. Výsledek rozhodně překonává načtené představy...


SUBARU BRZ 2.0R SPORT

| | |
|-----------------------------|-------------------------------------------------|
| Motor | plochý zážehový čtyřválec, 1998 cm ³ |
| Výkon | 147 kW (200 k)/7000 min ⁻¹ |
| Točivý moment | 205 Nm/6400–6600 min ⁻¹ |
| Zrychlení 0–100 km/h | 7,6 s |
| Nejvyšší rychlost | 226 km/h |
| Kombinovaná spotřeba | 7,8 l/100km |
| Cena | 814 000 Kč |

Ozdoby za předními koly mají novou podobu



S BRZ si můžete vybrat, jakým způsobem zatáčku projedete



BRZ se tedy posunulo jak směrem k větší přesnosti, tak i každodenní použitelnosti. Díky tomu je nyní univerzálnější než dřív, ovšem bez toho, že by vyměklo

Subaru BRZ je zvláštní kombinací klasiky a neortodoxnosti. Má jednoduchou tradiční koncepci, zaměřenou na nízkou hmotnost, umožňující použití relativně malého atmosférického motoru a pohonu zadních kol. Toto řešení ale má v současném světě v dané cenové úrovni velkého soupeře hlavně ve sportovních verzích běžných modelů, které mají přední pohon a přeplňovaný motor. A to jsou automobily, u nichž je rychlost mnohem snadněji dostupná a dokáže si na ni sáhnout i řidič, kterému ještě nevychladla kartička řidičáku. I když se o BRZ mluví jako o sportovním autě pro mladé řidiče, spíše to vypadá, že jde o vůz, jehož vlastnosti dokáží využít a ocenit spíše zralejší řidiči, nebo přesněji ti, kteří už vědí, co chtějí a na prvním místě jim jde o vlastní zážitky.

A právě těch poskytuje tahle lehká zadokolka přehršel. Nedává je ale zadarmo, je

potřeba si je za volantem odpracovat. A o to právě jde. Když chcete být s BRZ opravdu rychlí, musíte se snažit, musíte držet motor v otáčkách a v zatáčkách maximálně využívat nízké těžiště a vynikající vyvážení auta. Musíte zkrátka zapojit všechny smysly. Když s tímto nasazením projedete hezky do krajiny zasazenou silnicí s převýšeními a mnoha zatáčkami, budete se plni nadšení bezudně smát. Neustále si budete zpětně přehrávat, jak tohle malé autíčko pod vámi pracovalo, jak citlivě přenášelo hmotnost, jak snadno se nechá zadek vyprovokovat k tomu, aby vám pomohl se zatáčením, a jak skvěle to je, když se pod plným plynem při akceleraci proplétáte sérií plynulých zatáček...

Přesně to jsou okamžiky, kdy tohle auto pochopíte, kdy si uvědomíte, že to byly dobře utracené peníze, protože prostě nic podobného, co by bylo schopné nabídnout tak fantastické propojení řidiče a jeho stroje, dnes jinde nekoupíte. Nebo vlastně ano, ale to si musíte připravit minimálně dvakrát tolik peněz na pořízení a alespoň čtyřikrát více na provoz.

DÁVKA INFORMACÍ O ZMĚNÁCH

Odpusťte mi poněkud delší úvod, berte ho trochu jako zpověď člověka, který za volantem původní verze strávil několik desítek tisíc kilometrů v různých situacích a na různých površích (vězte, že si stále nedokážu odpovédět, jestli je BRZ lepší v létě nebo v zimě). Asi i proto mě velmi zajímalo, jakým směrem Subaru své BRZ v rámci modernizace posunulo. I když pro evropského zákazníka to vypadá jen na výměnu nárazníku, instalaci LED světel vpředu i vzadu, nové rádio s možností připojení telefonu, žraločí anténu a efektní displej mezi přístroji, vězte, že změny šly mnohem více do hloubky.

Co se tedy změnilo? Rozhodně je toho mnohem více, než je naznačeno. Subaru dokonce sáhlo na samotnou karoserii. Výztuhami přidanými do oblasti středového tunelu kolem převodovky, u zadního uložení tlumičů a změnou upevnění šikmých výztuh v motoru ke karoserii se dosáhlo pevnějšího základu. A větší tuhost má vliv na mnoho dalších vlastností. U BRZ je nejdůležitější, že umožnila jinak naladit podvozek. Přepřepovaná byla především elastokinematika a použité jsou rovněž lepší tlumiče značky Showa, stejně jako tlustší zadní stabilizátor.

Součástí změn je také nově naladěný stabilizační systém. Již v zapnutém stavu zasahuje citlivěji a pomaleji, takže při běžné jízdě méně „obtěžuje“. Původní režim Sport ale dnes nahradilo nastavení Track, které se stalo

ideálním set-upem pro výuku řidičů. Funguje tak, že se aktivuje později, než v zapnutém stavu. O okamžiku a míře zásahu ale systém rozhoduje podle toho, jak řídíte. Proto když jedete smykem, máte nohu na plynu a vaše pohyby volantu jsou koordinované, dovolí vám docela velké úhly. Jakmile ale pocítíte ve vašich pohybech nejistotu, aktivuje se a zajistí stabilitu. Na učení je to skvělý mód. BRZ je ale samozřejmě nejlepší se zcela vypnutým VDC. V tomto nastavení z něj dostanete to nejlepší.

Hodně se u modernizované verze přetrásá motor. Prvotní informace mluvily o zvýšení výkonu na 152 kW (207 k), zkrácení stálého převodu ze 4,1 na 4,3 a z toho vyplývající lepší dynamice. V této konfiguraci je BRZ schopné z 80 na 120 km/h zrychlit dokonce o 0,8 sekundy rychleji. Ano, to sedí, nicméně ne pro evropské trhy, ale pro většinu ostatních. I přesto, že v Evropě zůstávají parametry stejné jako dřív, tedy 147 kW (200 k), motor prošel překvapivě velkými změnami. Došlo dokonce i na vyztužení bloku motoru v oblastech uložení klikového a vačkových hřídelů. Nové díly jsou také v rozvodovém mechanismu včetně nových ventilů. Cílem bylo omezení ztrát v motoru. Nové je například i palivové čerpadlo a upravena byla také geometrie sání s filtrem. Subaru přichystalo i mnoho dalších drobných úprav na systémů proměnného časování, výfuku, stejně jako nové generace nejrůznějších senzorů.

V přímém srovnání lze vyzorovat určité zjemnění chodu motoru, velké změny ovšem nečekejte. Možná došlo k mírnému omezení určitého propadu výkonu kolem 4000 min⁻¹ a větší lehkosti chodu boxeru pod touto hranicí otáček. Stále je ale BRZ nejlepší v otáčkách nad uvedenou hranicí, kdy postupně graduje jeho výkon.

Možná ještě dodejme, že zřejmě z důvodů emisí musely evropské verze Subaru BRZ zapomenout na další změny motoru vedoucí k avizovanému zvýšení výkonu. Jde hlavně o nové hliníkové sání s větším vnitřním průměrem, které je schopné do motoru přivést více vzduchu. S tím souvisí i sběrné výfukové potrubí se zvětšeným průměrem (ze 42,7 na 45 mm). Spolu se zvýšením výkonu americké, japonské a australské specifikace motoru použilo Subaru i písty se zesílenou povrchovou úpravou. Ale zpět do Evropy.

JAK TO CELÉ FUNGUJE?

Celkově je v chování BRZ znát více kultivovanosti. Při běžné jízdě v provozu si všimnete menší hlučnosti a citlivějších reakcí motoru na pohyby plynového pedálu. I následně se pak ukazuje přirozenější projev motoru v pře-



BRZ je schopné ve vás probudit piráta silnic



Interiér má stejný charakter, ovšem kvalitnější použité materiály



Nejdůležitější spínač interiéru: vypnutí stabilizace (vlevo). Vpravo se aktivuje nový režim Track s velmi dobrým nastavením pro začátečníky

chodových stavech a jeho bezprostřednější reakce. Jakmile se rozjedete, uvědomíte si, že BRZ lépe absorbuje nerovnosti silnice a působí na nich méně „zranitelným“ dojmem. Současně se ale ovládá přesněji než dříve. Je tedy celkově tužší a přímější, ale přitom i jemnější. Svými reakcemi a přesností se přibližuje předchozímu provedení, vybavenému podvozkovými pakety od divize STI, komfortem je na tom ale o dost lépe. BRZ se tedy posunulo jak směrem k větší přesnosti, tak i každodenní použitelnosti. Díky tomu je nyní univerzálnější než dřív, ovšem bez toho, že by vyměklo.

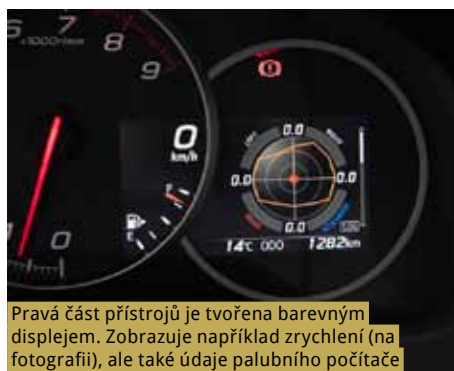
Když s ním zavítáte na uzavřenou trať a máte možnost zajít až na samotnou hranu jeho možností, výše uvedené poznatky z jízdy na běžných silnicích se potvrzují. Prvotní reakce na pohyb volantu je přímější a auto v zatáčkách působí ještě „placatějším“



Motor je hluboko zapuštěný mezi předními koly. Tím přispívá k optimálnímu rozložení hmotnosti i nízkému těžišti (jen 46 cm nad zemí)



Otočné ovladače majú kvalitnejší povrchovú úpravu



Pravá časť prístrojů je tvořena barevným displejem. Zobrazuje například zrychlení (na fotografii), ale také údaje palubního počítače



Modernější audiosystém Starlink umožňuje připojit chytrý telefon a dokonce i využívat aplikace v něm

dojem. Snadněji se potom pracuje s přesunem hmotnosti. Modernizované BRZ má také lépe vzájemně sladěné jednotlivé prvky podvozku, takže celkově působí homogennějším a jednodušším dojmem. Snad jedinou součástí, která v některých situacích dokáže z tohoto celku vystoupit, je samosvorný diferenciál Torsen. Ten v běžných driftech funguje spolehlivě, nevystraší vás při náhlém puštění plynového pedálu před zatáčkou a účinně zvyšuje trakci. Když se ale se svými driftovacími schopnostmi posunete, zjistíte, že například při přechodu z driftu z jedné strany na druhou pocítíte určitou nejistotu, protože diferenciál se v okamžiku přehození „bezpečnostně“ otvírá. To je ale skutečná drobnost.

LEPŠÍ TAKÉ UVNITŘ

U BRZ je samozřejmě zásadní, jak se chová při jízdě. Subaru ale vzalo omlazení oprav-

du komplexně, a tak se hodně soustředilo také na řešení interiéru. Základní koncepce s nízko umístěnými skvěle tvarovanými sedadly zůstala zachována. Hlavní novinkou je přirozeně menší volant doplněný multifunkčními tlačítky pro ovládání rádia a nového displeje integrovaného mezi hlavní přístroje. Nový volant se skvěle drží a je velkým posunem vpřed.

Displej mezi přístroji přechází z otáčkoměru do pravého přístroje. Je to překvapivě efektivní řešení, nicméně důležité je, že zůstala zachována funkce digitálního zobrazování rychlosti a zařazeného převodu přímo v otáčkoměru. Na displeji lze zobrazovat klasické informace palubního počítače, informační zprávy a je zde integrované i menu pro nastavení některých funkcí vozu. Jednou z nich jsou i otáčky, při nichž má bliknout červená kontrolka v otáčkoměru (to šlo i dříve, ale nepoměrně složitěji). Na první pohled velmi efektivní je zobrazení průběhu výkonu motoru nebo pavučinový graf přetížení, bohužel tento displej nelze mít zobrazen trvale i během jízdy. Novinkou jsou stopky a především také displej s teplotou oleje.

Subaru změnilo materiál pro různé povrchy uvnitř vozu, a to jak na palubní desce, na opěrkách pro kolena na středovém panelu, tak na dveřních výplních. Z praktického pohledu potěší také instalace nového audiosystému, který již umožňuje připojit pomocí Bluetooth mobilní telefon. Jde o zařízení Starlink, umožňující pracovat s aplikacemi v mobilním telefonu. Ani v nabídce příplatkové výbavy se stále neobjevuje integrovaná navigace, nicméně americká firma Magellan oznámila, že připravuje navigaci formou aplikace právě pro systém Starlink. Uvidíme tedy, zda se jí dočkáme i v Evropě.

ZA HRANICE FACELIFTU

V případě modelu BRZ Subaru opět ukázalo, že modernizace bere velmi vážně. Na tomto voze je jasně vidět, že se japonská značka soustředila na podstatná vylepšení. Nesáhla přitom pouze po jedné oblasti, na níž by pak postavila svůj marketing, ale automobil podrobila zlepšením téměř v každé jeho části. Když proto člověk neznalý věci bude mluvit o tom, že zbrusu nové LED světlomety, anténa, ozdoba na bocích za předními koly nebo nově pojatý černý spojler nejsou dost, jednoduše se mu vysmějte.

Modernizované BRZ je totiž opravdu jiné. Zachovává si svoji filozofii i základní atributy jízdy, jinak je to ale vyspělejší a ještě dokonaleji sladěný celek.

Nic, co by bylo schopné nabídnout tak fantastické propojení řidiče a jeho stroje, dnes jinde nekoupíte. Nebo vlastně ano, ale to si musíte připravit minimálně dvakrát tolik peněz na pořízení a alespoň čtyřikrát více na provoz



Zadní spojler zvyšuje přítlak ve vysokých rychlostech



Sportovní svět Subaru je stále pestřejší

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV

Ani v sezóně 2017 nikterak neutuchají aktivity Subaru na globálních sportovních kolbištích. Oč složitější je (při současných technických předpisech) pro značku uplatnění v rallysportu, o to zajímavější jsou její aktivity v dalších disciplínách.

Už několikrát jsme na těchto místech psali o aktivitách Rally Teamu USA v seriálu Global Rallycross a i letos mu budeme na dálku držet palce. Ve Spojených státech sezóna právě začala, a jak dokládá snímek, David Higgins a Travis Pastrana mohli se svými partáky po Rallye Perce Neige slavit dvojnásobný úspěch. V Rusku, kde v minulých dvou letech dokázal Maxim Černěv ovládnout se Subaru BRZ tamní šampionát Super Production, se začne závodit až v květnu.

Poslední květnový víkend mají červeným písmem v kalendáři zapsáni tradičně také okruháři v sousedním Německu. Pojede se opět oblíbená čtyřiadvacetihodi-



I letos by posádka Subaru ráda jásala stejně, jako po triumfu na NBR vloni



Colinu Turkingtonovi se v Subaru Levorg Sports Tourer opravdu daří

novka a Subaru se tohoto diváky milovaného závodu zúčastní už podesáté. A samozřejmě by s vozem Subaru WRX STI ráda znovu obhájila prvenství ve třídě SP3T. V tuto chvíli se pracuje na dalším zlepšení parametrů vozu, který by měl mít opět o něco vyšší výkon motoru než loni. Ladí se i geometrie a podvozek, což by dohromady mělo přispět k ještě lepšímu ovládnání vozu na náročné trati historického Nürburgringu. Posádku budou stejně jako loni tvořit Carlo van Dam, Marcel Lasée, Tim Schrick a Hideki Jamauchi.

Japonec Jamauchi si do Evropy jen odskočí, jeho hlavní náplní sezóny 2017 bude opět prestižní okruhový šampionát „Země vycházejícího slunce“, zvaný Super GT Series. V něm se naši značce daří rok od roku lépe, v kategorii GT300 zaznamenala už několik prvenství. Oblíbeným závodem je zejména nejdelší z nich – závod 1000km na okruhu Suzuka se letos bude konat 27. srpna. Tradiční duo Iguči–Jamauchi tu bude 27. srpna se svým Subaru BRZ obhajovat loňské vítězství.

Britské mistrovství cestovních vozů BTCC letos zahajuje už svou jubilejní 60. sezónu. V seznamu jeho vítězů najdeme tak slavná jména jako Jim Clark, John Fitzpatrick, Gabriele Tarquini či Yvan Muller. U ročníků 2002 a 2010 je zapsán jako šampión Angličan Jason Plato. Právě jeho zkušenosti byly významným důvodem pro to, aby jej angažoval tým Silverline Subaru BMR Racing do sestavy jezdců, kteří měli v sezóně 2016 naučit závodit zbrusu nový speciál Subaru Levorg Sports Tourer. Určitě to byl dobrý tah. Plato byl v konkurenci víc jak třiceti jezdců v konečném účtování sezóny sedmý, dokonce čtvrtá příčka patřila jeho týmovému kolegovi Colinu Turkingtonovi ze Severního Irsku. Ten hned při premiéře zaznamenal dvě vítězství na známém okruhu Brands Hatch, což pro Subaru Levorg znamenalo až neskutečně úspěšný vstup do sportovního světa. Další prvenství přišlo pár týdnů později v Oulton Parku. Turkington pak zvítězil také ve Snettertonu a znovu

v Brands Hatch, na okruhu Croft získal tým dokonce double. Zkušený Plato pro změnu dokázal vyhrát závod ve skotském Knockhillu, což jen podtrhlo skvělý zápis značky Subaru do seriálu BTCC. Pro sezónu 2017 Turkingtona vystřídá v týmu talentovaný anglický mladík Ashley Sutton, který by měl společně s Platem bělomodré vozy Subaru v každém závodě držet na těch nejvyšších příčkách.

Jak vidno, pro Subaru nabývá skutečně okruhové závodění rok od roku na významu, značka je nicméně stále pro velkou část veřejnosti synonymem jedné z nejtěžších disciplín motoristického sportu – rally. Už jsme si zvykli, že vozům této japonské značky se nejlépe dařívá na těch nejtěžších tratích. Za polárním kruhem i na rovníku. Jednou z nejzajímavějších evropských soutěží je finská Arctic Lapland Rally, která se pořádá v mrazivém lednu až na dalekém severu. Před pár lety se na její tratě vydal i Vojtěch Štajf v barvách Subaru ČR, ten sice letos chyběl, značka ale k přehlédnutí opět nebyla. Zasloužil se o to třicetiletý Jarkko Nikara (s japonskou spolujezdkyní Sajaka Adači), který dojel do cíle se svým Subaru Impreza WRX STI na skvělé čtvrté příčce celkového pořadí. Prohrál pouze se třemi drahými speciály kategorie R5 a zbytku produkčních vozů nadělal víc jak dvě minuty. Nikaru si určitě mnozí pamatují z účinkování v mistrovství světa, ale i ze startu na zlínské Barum rally 2012, kde s Imprezou R4 dokázal na těžké Pindule udolat i Václava Pecha či Juho Hänninena. Dalším známým finským jezdcem je Tapio Laukkanen. Britský šampión z roku 1999 se v posledních letech věnuje zejména závodění v Africe a letos se mu splnil dávný sen – po loňské třetí příčce letos konečně ovládl se svým vozem Subaru Impreza WRX STi 4D R4 legendární Safari Rally v Keni. Tato soutěž po letech stagnace opět nabírá na popularitě a usluje o návrat do kalendáře světového šampionátu. Totéž bychom samozřejmě přáli také soutěžním vozům značky Subaru...



Kopáček se Subaru zahájil novou sezónu vítězství

V českém národním šampionátu v rally má stále kategorie produkčních vozů dobrý zvuk. Tradičně velkou sílu v ní má značka Subaru, což se hned na úvod sezóny 2017 naplno projevilo.

V úvodním závodě letošní sezóny, Valašské rallye, se Václavu Kopáčkovi s Bárrou Rendlovou dařilo



Na start březnové Valašské rally 2017 se postavilo hned pět vozů Subaru Impreza WRX STI a od úvodu soutěže o nich bylo pořádně slyšet. Start vyšel nejlépe domácímu Pavlu Ševčíkovi, který premiérově startoval v barvách týmu Roto. Na první rychlostní zkoušce byl ve své třídě třetí a RZ 3 dokonce vyhrál. V té chvíli měl na dosah vedení v kategorii produkčních vozů (třída 3), bohužel hned vzápětí musel pro technickou závadu odstoupit a podobně se mu (ne)vedlo i druhý den.

Vlajku Subaru tak převzal Václav Kopáček, který závodí v letošní sezóně za tým Duck Racing v AČR. Smolař loňské Barum rally ani tentokrát nezahájil svou pouť soutěží příliš šťastně – hned na RZ 1 si připsal penalizaci za předčasný start, chyba při startovní proceduře jej navíc stála cenné vteřinky díky klouzající spojce. Poté se ale rozjel naplno! Už druhý test mezi produkčními vozy ovládl, a když mu výtečně vyšel i závěr prvního dne, chybělo mu v jeho cíli jen pár desítek vteřin na zkušeného domácího Jelínka. Hned v úvodu nedělní etapy už Kopáček převzal vedení ve své kategorii a pak už jen navyšoval náskok. Ten v cíli činil víc jak půldruhé minuty a mladý Západočech tak mohl být právem spokojen. „Po nepovedeném úvodu se nám našťástí na Valašské rally přece jen začalo da-

řit. Dokonce jsme si za celou soutěž nepřipsali ani žádnou penalizaci za nesprávný průjezd retardérem, přestože jich na celé soutěži bylo rekordní množství a někteří soupeři s nimi měli trochu potíže. Nám ale všechno vyšlo a já si vítězství vážím o to víc, že domácí moravští závodníci byli tentokrát skutečně hodně rychlí,“ usmíval se Kopáček v cíli.

Na slavnostní cílové rampě Valašské rally byl spokojen i Karel Štochl, který dovedl ve třídě 3 (produkční vozy) své starší Subaru do cíle na čtvrté příčce, hned za ním po potížích s prasklou poloosou dokončil soutěž nováček šampionátu soudobých vozů Štěpán Zabloudil. Se Subaru Impreza WRX STI závodil v okolí Valašského Meziříčí také herec David Suchařpa, který v konečném pořadí zmíněné třídy v těžké konkurenci uzavřel první desítku. V dalším pokračování sezóny má do vozu naší značky usednout také mladíčka amazonka Sandra Pokorná. O tom, jak se krásce za volantem Subaru bude v početné mužské konkurenci dařit, vás samozřejmě budeme rádi informovat v příštím čísle našeho magazínu.

PRAŽSKÝ RALLYSPRINT BYL OPĚT V BARVÁCH SUBARU

Už se stalo tradicí, že hlavním partnerem českého rozloučení se soutěžáckou sezónou

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK A ARCHIV



Lumír Firla si na Pražském rallsprintu zařadil jaksepatří

je společnost Subaru ČR. Nejinak tomu bylo i na konci minulého roku, kdy se opět (těsně před svátkem svatého Mikuláše) kroužilo před zraky desítek tisíc fanoušků v okolí Strahovského stadiónu. Vítězem klání se stal Tomáš Kostka se speciálem kategorie R5, nás ale tradičně zajímaly zejména výsledky vozů s hvězdami ve znaku. Na startu jich stálo celkem šest, přičemž historické vozy Impreza 555 v podání Filipa Ballka a Štěpána Zabloudila měly za úkol zejména bavit diváky krásnými smyky. To ale vlastně platilo i o většině ostatních. Václav Kopáček i Lumír Firla s „enky“ i Jaromír Tomašík s „wéercécem“ nádherně plachtili ve všech zatáčkách tak říkajíc po dveřích a na své výsledné časy příliš nehleděli. Prapor značky Subaru tak nejvýše držela polská bratrská dvojice Szejových. Ti se nedlouho před tímto závodem dozvěděli, že se po dodatečném vyloučení Martina Březika z Barum rally (nepovolené palivo) stali se svým vozem Subaru Impreza WRX STI mistry České republiky v kategorii produkčních vozů. Měli pochopitelně z titulu velkou radost (a my jim k němu dodatečně gratulujeme!), z Pražského rallsprintu si pak odvezli krásné poháry za druhou příčku ve skupině N.



Batři Szejové na Strahově oslavili dodatečně přiznaný titul mistrů České republiky v kategorii produkčních vozů

Přírodní úkaz

TEXT: MÍLA JANÁČEK – SUV MAGAZÍN, FOTO: AUTOR A RADKA VALOVÁ

Subaru Leone, zvláště toto ve verzi kombi, bylo vyrobené jako rodinné auto. Nemělo nikdy větší sportovní ambice. Dovézt rodinu bezpečně domů, třeba by to bylo v horské vesnici s cestou, kde je horší přístup. Jeho standardní světlá výška jej ani nepředurčovala k nějakým hrátkám v terénu...



POSTAV VŮZ!

Jiného názoru byl ale Jirka Strejc, když si jedno takové kombi opatřil. Tenkrát bylo již 20 let staré a mělo najeto přes 400 tis. km. Kastle byla však ve skvělé kondici a tak Jirka začal. Vyndal zadní sedačky, navařil bezpečnostní rám a místo těch zadních sedaček dal velkou 300litrovou nádrž. Sériový 1,8litrový čtyřválec nahradil 2,5litrovým motorem z novějšího Legacy Outback i s převodovkou. Motor je z americké verze, která má méně elektroniky, zatímco převodovka je ze švýcarského modelu, který má kratší převody, právě kvůli Alpám. Atmosférický motor je pro dálkové rallye plně dostačující a výkon kolem 150 k na váhu kolem 1250 kg celkem ujde. Snahou bylo udělat auto spolehlivé, a tak se Jirka vyhnul silnému motoru s turbem a větším výkonem. Auto totiž jezdí s originálními podvozky, a pokud by byl výkon ještě větší, jistě by se to zase projevilo negativně na poloosách, převodovce či jiných komponentech. Takto se podařilo vytvořit funkční kompaktní vůz s dobrým poměrem váha/výkon. Po prvním testu v Africe v roce 2010 se ještě zapracovalo

na tlumičích. Závodní tlumičí jednotky od FRT posunuly auto zase o kus dál a Jirka postupně zrychloval. Však jsme počínání dvojice Strejc-Janáček již několikrát v našem magazínu mapovali. Jirka Strejc vzal Subaru tam, kam asi zatím nikdo. Do vysokých afrických dun. Sahara prověří opravdu každý šroubek a potrestá každou chybu řidiče i mechanika. V roce 2013 posádka Jirka Strejc–Míla Janáček vyhrála v absolutním pořadí náročnou rallye Budapešť–Bamako. Závod dlouhý dvanáct tisíc kilometrů se rozhodoval právě v Mauretánských dunách a tady se ukázala skvělá souhra celého týmu. Auto fungovalo a posádka přivezla do té doby nevídaný úspěch. Za nimi zůstali soudobé terénní vozy a pick-upy. Od té doby je staré Leone bráno soupeři s respektem. Stále vykresluje na tvářích ostatních účastníků úsměv, ale již to není „posměch“ ve smyslu „co tady ten kombík dělá, mezi dospělými závodáky?“ Ale je to respektovaný úsměv s nádechem „...ááá zase tu jsou ti blázni, s tím rychlým Subaru!“

ZPLOŤ PROJEKT!

Poslední tři roky se dobrňanský tým účastní závodu Tuareg Rallye v Maroku. Jedná se

o velmi profesionálně organizovanou dálkovou rallye. Ostatně už jen fakt, že jej organizují Němci, nasvědčuje, že tu vládne řád a pořádek. Czech Subaru Offroad Team těží ze tří základních bodů. Váha a těžiště vozu, spolehlivost celého konceptu a zkušenost posádky. A bylo tomu tak i letos, kdy posádka v úvodu soutěže, která byla ve zrádných horských cestách plných velkého kamení Atlasu, držela druhé místo. Jirka s Mílou věděli, že jejich čas ještě přijde. Náročná navigace je na této soutěži tradicí a tvrdé etapy teprve čekají na více jak šedesát posádek. Třetí den a tradiční Kingstage je tu. Přišly náročné pouštní etapy. Navigace a zkušenosti s jízdou v písku jsou nadevše. Jediné naše Subaru v kategorii Expert zvládá náročných 120 km v dunách v limitu a se skvělým časem. Ostatní sbírají za neprojeté body hodiny a hodiny penalizací. Po třetím dni se ocitá český tým osamocen ve vedení o více jak čtyři hodiny. Další den se jede v náročných pistách a cestách podél alžírské hranice a opět zde nenalézá Subaru přemožitele. Náskok na druhého v pořadí je již více jak 4,5 hodiny. Ale ještě jsou tu tři etapy. Jedna krátká v dunách a poté dvě zpátky na sever přes Atlas v horách a polních a horských cestách severovýchodního Maroka. Zkušenost a velký náskok velí posádce i celému týmu jet více na jistotu a šetřit techniku. Přeci jen se u téměř třicet let starého vozu projevuje posledních 7 let v závodním tempu a „dědeček Leošek“ si občas zaskuhrá. Vytrhané šrouby a závity v podlaze z uložení předních ramen nevěstily nic dobrého. Naštěstí to Jirka odhalil včas a průběžně je posádka během další etapy dotahovala. To je sice zdrželo a zbylo výhry v této etapě, ale na druhého ztratili pouze 6 minut. Večer se vše opravilo a šlo se na vyhlášení. Bohužel ne každý den se můžeme smát. Na vyhlášení se účastníci dozvěděli, že dnes v dunách zahynul jeden motorkář. To samozřejmě otřese každým účastníkem závodu, i na Dakaru, a zvláště pak v menší rodinné komunitě, která soutěží tady na Tuareg Rallye. Dálkové rallye jsou extrémně náročné na fyzickou i psychickou odolnost posádek a ta je nyní hodně zkušena... Organizátoři jsou si toho vědomi a další etapa se ruší jako závodní a jedná se pouze o přejezd do dalšího bivaku, zpět do Atlasu na sever. Zde všechny přivítala nezvyklá zima. I když jsme ve výšce asi 1500 m n. m. připadá všem, že teploty pod nulou jsou opravdu moc. Ještě včera se honili

Dálkové rallye jsou extrémně náročné na fyzickou i psychickou odolnost posádek

po poušti a v poledne do nich páliło slunce s intenzitou 40 stupňů Celsia a dnes v noci budou mrznout ve stanech... i to patří k dálkovým soutěžím. Poslední etapa, a nejedná se o žádnou odpočinkovou záležitost. Je to více jak 600 km do cílového města Saidia na pobřeží Středoziemního moře. Mezitím ještě dva náročné terénní měřené testy a dva další navigační. Už tak unavená auta a posádky dostávají pořádně zabrat.

ZASAĎ SE O VÍTĚZSTVÍ!

Poslední den se dá vše ztratit. Jedna chyba a je po týdenním snažení. Nervozita je cítit a první motorky a auta vyrážejí na start již před úsvitem kolem páté ráno. I Jirka s Mílou jsou si vědomi, že náskok 4,5 hodiny je sice velký, ale může se během okamžiku promarnit. Podle zkušenosti je jim jasné, že limity na kartě budou hodně našponované. Jsou na trati a jedou sice rychle, ale s maximální opatrností. V první rychlostce, která má 70 km, opět vítězí, ale přichází náročná terénní pasáž. Není sice na čas, ale projet ji musíte. Někteří ji objíždějí a riskují penalizaci. Na start druhého testu přijíždí posádka s Leoškem 20 minut před vypršením limitu. Koncentrace na maximum a jde se na to! Start a hned začíná boj s navigací. Tato RZ byla hlášena jako extrémně navigačně náročná. Hned první okénko v roadbooku úplně nesedí, posádka se dvakrát vrací po trati a ztrácí asi 10 minut. Nervozita trochu stoupá, ale je třeba zachovat chladnou hlavu, náskok je slušný. Zpět na start, ano tady je ta nesrovnalost. Míla se chytá jako první auto, ostatní stále bloudí. Navigačně je to peklo, co sto, dvě stě metrů se mění kurz, křížení cest a jsou zde záměrné chytáky. Zkušenost vede a posádka Subaru míří k prvnímu skrytému bodu. Nemít jej v kartě znamená penalizaci 4 hodiny. Vše funguje a Subaru přijíždí i na druhý SCP asi 3 km před cílem RZ. I zde je jako první a jediné auto ze své kategorie... skvěle teď už jen dojet do cíle a pak... a sakříš! 500 m za kontrolou, hned za horizontem trefuje Subaru levým předním kolem díru od vymleté vody a urazil se při tom spodní kulový čep na rameni!!! Situace je rázem kritická. Do limitu v cíli zbývá asi 40 minut a následně další dvě kontroly... To by znamenalo celkem více jak



6 hodin penalizace. Posádka se našťástí dovoľá servisnímu autu, které bere potřebný díl a vyráží zpět po servisní trati na pomoc, mají to 60 km... minuty běží. Přes horizont je vidět na skrytý kontrolní bod, a i když zde Subaru stojí již přes 30 minut, zatím zde nikdo neprojel. Všichni se zamotali ve spleti marockých horských cestiček. To dává opět šanci na to ještě vyhrát, neboť pokud by tento bod nikdo v limitu neprojel, i ostatní dostanou penalizace. Půl čtvrtá odpoledne se blíží...ještě pár minut. Je po limitu a teď je to jen o tom, jestli se podaří dostat Subaru do cíle. Týmu je jasné, že může být poškozeno více věcí. Řízení, poloosa atd. Kulový čep ramene je na svém místě a posádka vyráží zpět na trať. Do cíle přijíždí hodinu po limitu, ale má jej v kartě. Jsou to sice dvě hodiny penalizace a další ještě budou, neboť se nedají stihnout další kontrolní body, ale určitý klid přináší fakt, že ani ostatní nebudou bez penalizace... snad vše dobře dopadne. Řízení je sice poškozené, geometrie je úplně rozhozená, ale jede to. Je to do cíle ještě více jak 200 km! Subaru přijíždí do Saidy se západem slunce. Posádka je strašně unavená a celý servisní tým, který

se objevuje za chvíli za nimi, nepochybně také. Čeká se na večerní vyhlášení. Všichni tuší, že by to snad mělo na vítězství stačit, ale určitá nervozita tu je.

KLAPLO TO!

Vyhlášení je tu. Dochází na naši kategorii a ředitel závodu Rainer čte: „... and the winner of this year Tuareg Rallye is Czech Subaru Offroad Team – Strejc and Janacek.“ Je to tam! Klaplo to, i když to věru nebylo zadarmo. Vydřeně vítězství a velká radost celého týmu. Respekt soupeřů je na maximální hranici, neboť zde startují i nedávné dakarské speciály a mnoho výkonnějších vozů. I přesto si proti nim subtilní, malé Subaru Leone, dovolilo vyhrát. Tým již přemýšlí, jak bude vypadat nástupce tohoto legendárního auta. Přejelo několikrát Saharu tam a zpět a zasloužilo by si místo minimálně v nějakém Subaru muzeu. Tohle se nepodaří jen tak někomu. Podívalo se několikrát do Maroka, Mauritánie, Senegalu, Mali či Guinea Bissau. Pokaždé dojel do cíle, pokaždé dělalo čest souhvězdí Plejád... ☺

Symmetrical AWD: principy zůstávají

Před více než čtyřiceti lety začalo Subaru do svých vozů montovat pohon všech kol. Ukázalo se, že je to nejlepší způsob, jak přenést výkon motoru bezpečně na silnici na jakémkoliv povrchu. I když dnes má pohon všech kol ve své nabídce i mnoho dalších značek, technické řešení Subaru je stále celosvětový unikát s mnoha jedinečnými přednostmi.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU



už závisí pouze na tom, jakým způsobem řidič toto chování dokáže využít. Může jej „spotřebovat“ na maximální stabilitu a bezpečnost při jízdě na kluzkém povrchu, anebo, když to zvládne a troufne si, také na zvětšení dynamiky.

Subaru má s vývojem systémů pohonu všech kol dlouholeté zkušenosti, a tak nepoužívá pouze jedno řešení, ale hned několik. I když, abychom byli přesní, všechny druhy pohonu všech kol, které ve vozech Subaru v současnosti najdete, mají mnoho společného – jednotlivé modelové řady japonské značky jsou postavené kolem nich a jejich unikátního řešení.

DOKONALE PROMYŠLENÝ ZÁKLAD

Specialita pohonu všech kol Symmetrical AWD od Subaru spočívá v tom, že to není jen technický doplněk konvenčních automobilů s pohonem předních nebo zadních kol, ale je to integrální součást celku. S pohonem všech kol totiž u Subaru úzce souvisí použití plochých motorů Boxer, stejně jako řešení zavěšení kol. Projdeme si nyní tuto promyšlenou konstrukci postupně.

Ploché motory znamenají, že má přibližně poloviční délku ve srovnání s řadovým a také vykazuje nepoměrně nižší těžiště. Je umístěn podélně v přídi, tedy symetricky v podélné ose vozu a na něj navazuje převodovka. Z konce převodovky putuje síla motoru do rozvodovky umístěné na jejím konci, která má v různých modelech Subaru různou podobu podle druhu vozu i jednotlivé verze – k detailům se ještě vrátíme. Z rozvodovky pokračuje hnací síla přímo dozadu k zadnímu

Představte si, že stojíte jednou nohou na ledu a pod vámi se vytvoří prasklina. Co uděláte? Můžete začít utíkat a doufat, že se dostanete na břeh, nebo si můžete lehnout a svoji hmotnost rozložit do větší plochy. A podobné je to s pohonem všech kol. Stojíte na sněhu nebo třeba projíždíte zatáčku s vlhkým povrchem a přidáváte plyn. U běžných vozů s poháněnými předními koly se snadno stane, že se kola protočí, síla motoru jimi „uteče“ a vy

musíte situaci „řešit“. S pohonem všech kol se ale síla motoru rozdělí ne mezi dvě, ale mezi čtyři kola, takže na každé z kol případně její poloviční množství. A díky tomu se všechna dostane na silnici a vykoná svoji práci.

Pohon všech kol je ale možné používat nejen pro zdvojnásobení trakce, ale také pro zlepšení chování v zatáčkách. Tím, že automobil umí cíleně upravovat rozdělení hnací síly mezi přední a zadní nápravu, dokáže měnit i celkové dynamické chování automobilu. Pak



Ploché motory Boxer se vyznačují malou délkou, a tím symetricky uspořádaný pohon všech kol vhodně doplňují

diferenciálu. K předním kolům jde spojovacím hřídelem, umístěným opět v podélné ose vozu pod převodovkou. Mezi motorem a převodovkou dorazí k diferenciálu přední nápravy, který ji stejně dlouhými poloosami rozdělí mezi přední kola. Opět si všimněte symetrického uspořádání a optimálního stranového vyvážení – toho jiné systémy pohonu (s výjimkou Porsche 911, vybaveného taktéž motorem Boxer) nedosahují. Malá délka motoru boxer a převodovka, situovaná za přední nápravou, navíc významně přispívají k optimálnímu vyvážení mezi přední a zadní nápravou.

Takže si to zopakujeme: nízké těžiště, optimální vyvážení jak stranové, tak podélné a k tomu symetričnost. To vše jsou vlastnosti, které se ve výsledku projevují přirozeným chováním ve všech jízdních situacích, absencí rušivých sil v řízení při přidání plynu v zatáčce, prvotřídní stabilitou, minimálním nakláněním karoserie a samozřejmě trakcí. Ať už tedy řídíte zvýšené Subaru Forester, Outback či XV, kompaktní Levorg nebo sportovní WRX STI, vždy si za volantem užijete spoustu zába-
vy kombinované s jistotou.

RŮZNÁ ŘEŠENÍ PRO RŮZNÁ POUŽITÍ

Řeč byla o různých způsobech rozdělování hnací síly mezi přední a zadní nápravu. Subaru v současnosti používá několik systémů, které se mění nejen podle druhu automobilu, ale také typu motoru a převodovky. Zřejmý je fakt, že stále častěji se využívá rychlosti a předvídativosti elektroniky, která nabízí z hlediska dynamiky zcela nové, dříve nemyslitelné možnosti.

Většina prodaných vozů Subaru, a to jak z celosvětového, tak evropského i českého pohledu, je vybavena automaticky řídicí bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Tyto vozy na evropských trzích svěřují funkci rozvodovky robustní elektronicky regulované lamelové spojce, která určuje, kolik síly připadne na kola zadní a přední nápravy. Specialita systému Subaru spočívá v tom, že k zadním kolům spojka vždy posílá alespoň část hnací síly, a to i v případě, že to není nezbytně nutné. V závislosti na konkrétním modelu se toto minimální množství síly pohybuje od pěti do deseti procent.

Silnou stránkou elektronicky řízené spojky je její proaktivnost, kterou běžné mechanické systémy nejsou z podstaty svého fungování schopné nabídnout. Když například řidič sešlápně plynový pedál, tak elektronika spojku sepne ještě dříve, než motor s převodovkou stihnou ke kolům doručit hnací sílu. Elektronika pohonu všech kol, propojená se stabilizačním systémem, navíc dokáže aktivně zasahovat do dynamického chování

Subaru má s vývojem systémů pohonu všech kol dlouholeté zkušenosti, a tak nepoužívá pouze jedno řešení, ale hned několik

automobilu komplexně, tedy jak rozdělováním hnací síly mezi přední a zadní nápravu, tak variabilní distribucí mezi levou a pravou stranou vozu pomocí brzd. Tento v současnosti nejvyspělejší systém regulace chování vozidla se označuje jako vektorové řízení dynamiky. Zjednodušeně řečeno funguje tak, že automobil podle natočení volantu a aktivity na pedálech ví, kam a jak chce řidič s vozem jet, a tomuto požadavku se snaží regulací různých systémů co nejefektivněji napomoci. Výsledkem je ve všech běžných situacích přirozenější chování a lepší přizpůsobení danému okamžiku.

Navíc právě elektronika umožňuje nabídnout také speciální režimy pohonu všech kol. Jedním z nich je X-Mode, jenž náleží do standardní výbavy modelů Subaru se zvětšenou světlou výškou a převodovkou Lineartronic. Toto nastavení upravuje kromě jiného rozdělování hnacího momentu mezi nápravy, stejně jako činnosti stabilizačního systému, ABS a charakteristiku hnací soustavy. Není pochyb o tom, že v různé podobě elektronických systémů připojování pohonu všech kol je budoucnost.

Druhou skupinou pohonů všech kol jsou vozy vybavené manuálními převodovkami. Běžné modely rozdělují sílu trvale mezi nápravy v poměru 50:50. V případech vzniklého prokluzu některé z náprav, je připravena viskózní spojka zareagovat a spojit obě nápravy napevno. Tím zajistí v extrémním případě pevné rozdělení hnacího momentu mezi nápravy v poměru 50:50. Mimochodem, stejného poměru dosáhne i systém s elektronicky řízenou lamelovou spojkou v uzavřené pozici.

Na tento systém navazuje řešení použité u sportovně zaměřeného Subaru WRX STI. Díky elektromagneticky řízené svornosti dokáže pracovat, podobně jako lamelová spojka, proaktivně a „být připraven“ na přicházející jízdní situace. Subaru tento diferenciál ozna-



V Subaru WRX STI si může řidič nastavovat pohon všech kol individuálně



čuje zkratkou DCCD (Driver Controlled Central Differential) a jelikož model WRX STI je určen pro zkušené řidiče, jsou připraveny různé možnosti jeho nastavení od automatických, až po manuální. Model WRX STI je vybaven ještě mechanickými samosvornými diferenciály na přední i zadní nápravě.

Není pochyb o tom, že vozy Subaru jsou připraveny na všechny možné nástrahy, které vás mohou na cestách potkat. Symetricky uspořádaný pohon všech kol je samozřejmě klíčovým prvkem aktivní bezpečnosti vozů Subaru, současně je ale v těchto vozech také zdrojem potěšení z řízení. Jelikož je integrální součástí každého vozu, řidič ho vnímá a využívá zcela přirozeně. Jeho vlastnosti si často uvědomí, až když usedne za volant automobilu jiné značky než Subaru...

Součástí převodovky Lineartronic je také spojka rozdělující hnací sílu mezi přední a zadní nápravu



Michal Nebeský: Subaru jsem pořídil svému bicyklu



Citibank je jednou z nejstarších světových bank a i když už sice není se svými 250 tisíci zaměstnanci tou největší, určitě je vzhledem k působení ve více než stovce zemí tou nejglobálnější. Když se v roce 1991 stal jejím zaměstnancem čerstvý absolvent pražské VŠE Michal Nebeský, zřejmě by ho tehdy nenapadlo, že se o dvaadvacet let později stane prvním českým generálním ředitelem pro Českou a Slovenskou republiku. I když vzděláním ekonom a finančník, má k technice osobní vztah. Možná i proto, že jeho dědeček býval tramvajákem, sám dříve spojil svůj profesní život také s kolejovými vozidly, když se na čtyři roky stal finančním ředitelem a členem představenstva Českých drah. Kromě toho, že doposud rád jezdí vlakem, miluje také řízení a automobily s duší, mezi nimiž má značka Subaru zvláštní místo.

Dostanete se jako ředitel banky vůbec za volant?

Divili byste se, ale za loňský rok jsem sám najezdil přes čtyřicet tisíc kilometrů. I když mám k dispozici služební vůz s řidičem, pokud je to možné, rád řídím. Nejradši naložím své silniční kolo, vyrazím třeba sto kilometrů někam za Prahu, tam auto nechám a vyrazím domů. Krásně si přitom vyčistím hlavu, druhý den pak auto vyzvednu a cestu domů si opět užívám. Zkrátka nákup vozu podřizuju tomu, aby se mi dovnitř vešlo kolo. Jestli za říditky nebo za volantem, moc si tenhle relax užívám.

Jaká byla vaše cesta k Subaru, říká se, že je to značka automobilových znalců...

Byl jsem ortodoxním Saabistou. Stále vlastním kabriolet, z roku 1998, který je už dnes tak trochu veterán, ale na léto je perfektní. Po krachu švédské automobilky jsem ale hledal nějakou jinou značku, která neprodává jen auta, ale která reprezentuje určité hodnoty a životní styl. Kamarád mě přivedl k Subaru a hned mně do oka padl Outback. Je to podle mě jedno z nejlepších a nejuniverzálnějších aut na trhu. Můj současný nový Outback s motorem boxer diesel je už třetím v pořadí, předtím jsem měl dva benzinové, nejprve model s třílitrovým boxerem a posléze novější generaci s motorem 3,6. Toho třílitra nakonec stále vlastním, protože jsem ho kdysi přenechal svému tatínkovi, a po jeho úmrtí se ke mně mé první Subaru zase vrátilo. A už jsem ho neprodal.

Rozhodl jste se naposledy pro boxer diesel. Co vás k této volbě vedlo?

Jsem spíš příznivcem zážehových motorů, a velmi lituji, že v novém Outbacku není

v Evropě šestiválec k dispozici. Jsem také přesvědčen, stejně jako spousta dalších milovníků aut, že emisní norma Euro 6 zabila v podstatě kvalitní, výkonné a spolehlivé motory. Zvolil jsem tedy diesel pro jeho úspornost a jsem spokojen. Samozřejmě vzhledem k velikosti Outbacka je to motor spíš pro klidnější jízdu, ale pro mě je v autě nejdůležitější hlavně kvalitní audio, protože za volantem relaxuji při poslechu klasické hudby. Rád jezdím občas i rychle a v tomto ohledu umí mé auto po německé dálnici v pohodě pádit i dvoustovkou. Většinu víkendů trávím na Šumavě, takže i na tyhle víkendové cesty je Outback nejlepší volbou.

Máte nějaké zajímavé zážitky z cest?

No tak samozřejmě jsem pár lidí už z příkopu v zimě tahal, to zná asi každý subarista. Napadá mě teď ale jedna historka, která vypovídá o kvalitě motorů Subaru. Když jsem přenechal otci toho třílitrového Outbacka, byl to pro něj první vůz s automatem. Na okraji Prahy posunul omylem volič do polohy 2 a na tu dvojku projel celou plzeňskou dálnicí, jen si trochu stěžoval, že to auto dost rve. Myslím, že u jiné značky by se ten motor minimálně uvařil.

Máte nějaké vysněné auto?

I když jsem v podstatě bankovním úředníkem, jsem také automobilovým nadšencem. Auto mám rád, a vyzkoušel jsem už kdeco. Léta se nemůžu dočkat kvůli vyjížděnkám s kabrioletem, a jednou si možná koupím „estéičko“ a harleje. Zatím jsem k tomu ještě nedospěl, ale i ve zralém věku by se měly plnit klukovské sny. Svého Outbacka se ale jen tak nevzdám, koupil jsem ho v dealerství Liška v Plzni a jejich přístup k zákazníkovi je



Úsilí o „polovičního Ironmana“ by bez plného nasazení nemohlo být úspěšné

Spousta věcí je u Subaru jinak, po chvíli používání ale zjistíte, že Subaru rovná se logika a spolehlivost

mi správné a smysluplné se trochu zasloužit o obnovu šumavských tradic.

Máte vůbec čas na nějaké další záliby, hodně manažerů ve finanční branži se věnuje třeba golfu...

I když jsem chvíli s golfem koketoval, je to koneckonců sport někdy důležitý i pro obchodní vztahy, nakonec jsem ho odložil na dobu, až budu starší. Všechny mimopracovní chvíle se totiž snažím dělit mezi své nejbližší a zatím mi více vyhovuje fyzicky náročnější sport. Sice jsem nikdy v mládí moc nesporto-oval, ale pak jsem před čtyřicátkou v rámci postupující krize středního věku začal běhat. Po zvládnutí nejprve desítky a posléze půlmaratonu a maratonu jsem si jako cíl stanovil zdolat polovičního Ironmana, což se mi také podařilo. Nyní mám ale nějaké potíže s kolenem, takže vidina zdoání celého Ironmana se mi zatím trochu vzdálila, přesto věřím, že jednou i na tuhle metu dosáhnu.



MICHAL NEBESKÝ (50)

Je absolventem Vysoké školy ekonomické, oboru mezinárodní obchod a finance. V letech 1991 až 2008 působil v české Citibank na různých manažerských pozicích, od roku 2002 pak jako risk manažer pro oblast Střední Evropy. V letech 2008–2012 byl finančním ředitelem a členem představenstva Českých drah, následně se vrátil k původnímu zaměstnavateli na pozici generálního ředitele Citibank v České republice. Hovoří plynule anglicky a rusky. Mezi jeho koníčky patří jízda na silničním kole, běh a Šumava. Je ženatý a má tři děti.

opravdu jedinečný. Cítím se dobře vždycky, když jedu na servis, protože není nad to znát osobně svého mechanika. Průměrně jsem měnil auta jednou za tři roky a u Outbacka zůstávám proto, že je to i přes nezbytnou elektroniku pořád auto mechanické. A i když se už nejmenuje „Legacy“ (anglicky dědictví, pozn. aut.), pořád v něm cítím ten zavazující odkaz historie značky. Spousta věcí je totiž u Subaru jinak, po chvíli používání ale zjistíte, že Subaru rovná se logika a spolehlivost.

Jako ředitel jedné z národních poboček Citibank asi hodně cestujete, kde se vám nejvíc zalíbilo?

Naježdím toho po světě hodně, nejraději mám ale přírodu, a tak oblíbenou zahraniční destinací je Kanada. Mám tu kamaráda subaristu, vždy když přiletím, půjčí mi své Subaru a recipročně já poskytnu jednoho ze svých Outbacků jemu, když zavítá do Čech. Jinak mě asi nejvíce naplňují toulky Šumavou. Když jdu běhat, obvykle s sebou neberu nic k pití, protože tady se kdekoli můžete napít přímo z potoka. Mám možná trochu utopický sen tu jednou vybudovat nebo obnovit sklárnu. To je obor, který sem historicky patří a přišlo by



Rekordní Impreza

Petr Havran pracuje pro TipCars a s jeho úkolem je spojeno i hodně cestování. Před devíti lety si proto pořídil Imprezu s pohonem na LPG, najezdil s ní přes půl milionu kilometrů a stále se jí nehodlá vzdát.

TEXT A FOTO: OTA ŠTAJF



Podle mých informací je tahle Impreza vaše první Subaru, ne ale první vůz. Proč jste se pro naši značku rozhodl?

Jezdím pracovním po celé republice, klienty mám i v Jeseníkách nebo Krkonoších, a tak jsem při přemítání o novém voze stanovil priority: potřebuji spolehlivou čtyřkolku, která zvládne i nejnáročnější horský terén. A pokud možno s automatem, protože hodně času trávím v autě i v Praze a v těch stálých kolonách se automat hodí. Prodejce vozů Subaru AutoEmistar sídlí ve Frýdku-Místku a já na ni slyšel z několika zdrojů samou chválu. Tak jsem tam zašel a pro volbu Subaru jsem získal další silný argument. Navíc se ukázalo, že právě odstartovali akci, v níž významně přispívali na zabudování alternativního LPG pohonu – a ekonomika provozu je při nájezdu více než 50 000 km ročně hodně důležitá.

Kdy jste měl poprvé pocit, že vás Impreza dokáže v náročných podmínkách opravdu podržet?

No, když přišly první sněhy. Já předtím jezdil s předokolkama a tohle byl na sněhu a v kopcích ohromný rozdíl. Třeba u Kopřivnice je takový kopec, který se stane kalamitní zátokou provozu skoro vždycky, jakmile je chumelenice a kluzko. Jeden tam zůstane viset a ostatní stojí za ním v řadě, čekají, až se znovu rozjede a pak třeba mají s rozjetím potíže sami. Kdežto já je v subárku pohodlně předjížděl jako kuželky, obrovské potěšení na mé straně.

Devět let za volantem téhož vozu, to je opravdu hodně. Lidé zpravidla mění vozy rychleji. Čím to, že vy zůstáváte své Impreze věrný?

No protože mě to auto pořád baví, všechno funguje jak má, se servisem jsem naprosto spokojený, tak proč bych měl. Pravda, když měl vůz najeto přes 200 000 km, nabízel mi v AutoEmistaru nový vůz, ale když jsem namítl, že mi dosavadní Impreza slouží pořád skvěle a nebyly ani nejsou s ní zatím žádné potíže, uznali to. A teď, když jsem s ní najel už víc než půl milionu kilometrů, jsou tou výdrží fascinováni stejně jako já a fandí mi, abych to rekordní číslo bez problémů posouval dál.

Já na tachometru vašeho vozu čtu 533 755 a skoro vás začínám podezírat, že stejně jako mnoho prodejců ojetých aut přetáčíte tachometr, jenže na obrácenou stranu než oni.

No, takové podezření už v žertu vyslovilo víc lidí. Když má Impreza měla najeto půl milionu, domluvil jsem se s jedním ze svých klientů, který má v Praze kromě jiného válcovou zkušebnu na testování výkonu, a prověřili jsme, jak se to projevilo na ztrátě výkonu. Výsledek byl příjemně šokující. Ztráta byla mnohem menší, než se očekávalo.

A jak se ten rekordní nájezd podepsal na tlumičích, nápravách, zavěšení a podobně?

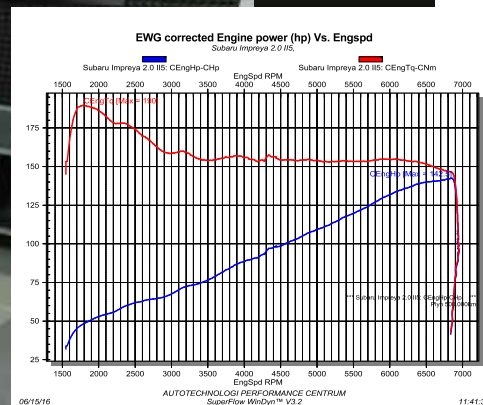
Tlumiče, ty sériové, odešly po 200 000 km, hlavně pružiny vzadu. To bylo z větší části dáno tím, že plynová nádrž je umístěná vzadu místo rezervy a já navíc vozím pro jistotu vždycky benzínovou nádrž plnou aspoň z půlky, takže to zadní nápravu zatěžuje dost na doraz a zadní kola mají tendenci se „roz-kročit“ víc, než je zdravo. Kamarád Michal Sedláček z Lanškrouna, který staví i závodní auta, mi doporučil, abych ty standardní tlumiče nahradil stavitelnými, a na těch jsem najel k plné spokojenosti dalších tři sta tisíc a teprve vloni jsem je vyměnil za další sadu.

Mimoходом, pohon LPG jste zvolil hlavně z ekologických pohnutek?

Klidně se přiznám, že hlavní důvod to nebyl. Ochráně přírody fandím, třídím odpad atd., ale pro LPG pohon jsem se rozhodl hlavně z ekonomických důvodů. Mám s ním už zkušenosti, i má předchozí dvě auta jezdila na LPG, vím, že s ním nejsou žádné potíže a věřím mu. A hlavní argument: já ujeďu 100 km podle aktuální ceny plynu za nanejvýš 150 Kč. Za kolik vy?

Ale něco přece stála taky přestavba, tu částku je třeba do nákladů také započítat, že?

Já mám instalovaný systém Viale, tzv. LPI. Montovala to do Subaru jako smluvní partner firma Coubal z Butovic, a to je systém, kdy se ten kapalný plyn nezplynuje najednou jaksi „v předsálí“, ale vstříkuje se pro každý válec zvlášť. A celé to přišlo na 60 tisíc a Subaru to tenkrát dotovalo snad ze dvou třetin. Takže



Testování výkonu a kroutáku při benzínovém pohonu a diagram z něho. Z původních 150 koní je tam teď 142 a z původních 196 Nm je tam 190

Motor Imprezy rekordmanky si uznání opravdu zaslouží, stejně jako technici a mechanici z AutoEmistaru, pánové Rydzoň, Lhoták a Burger



Auta, která se na sněhu v kopci nemůžou rozjet, v subárku pohodlně předjízím jako kuželky. Obrovské potěšení na mé straně



mě ta přestavba stála 20 000 korun. Když si to vydělíte nájedem půl milionu kilometrů, představuje to komické 4 halíře na 1 km, tedy 4 koruny na 100 km.

Častým argumentem odpůrců alternativních pohonů je úbytek výkonu. Jaké s tím máte zkušenosti vy?

Výhrady dobře znám. Dokonce jednou, když jsem u plynového stojanu tankoval, jela kolem parta výrostků a křičeli na mě „Hanba, ty vrahu, do kultovní Imprezy láduješ plyn!“ Ale já můžu zodpovědně říct, že na výkonu mé Imprezy to není vůbec znát. A to není jen subjektivní dojem. Když jsem měl najeto 100 tisíc, víc lidí do mě hučelo, že to na výkonu

musí být znát a jeden známý řekl, no jestli se nebojíš, já zařídím test a uvidí se. Zařídil to v Okříškách a výsledek udivil všechny. Nejenže Impreza měla po najetých 100 tisících stejné hodnoty výkonu a kroutáku jako ve velkém techničáku při benzínovém pohonu, ale měla naprosto totožné i při pohonu LPG.

Dřív nebo později ale i tuhle rekordmanku vyměníte, nejspíš? Pro jaký vůz se rozhodnete?

Já myslím, že ještě nějaký čas zůstanu téhle Impreze věrný. A pak se ukáže, jaký model vhodný pro přestavbu na LPG a s jakou převodovkou bude zrovna mít Subaru v nabídce.

Správné místo pro všechny Subaristy!

TEXT: JAROSLAV MACNAR, FOTO: JIŘÍ MOCHAN

Díky vám, všem Subaristům, kteří si od začátku otevření Subaru Butiku v loňském roce udělali nějakou tu radost, rosteme každý den. Proto se snažíme pro vás vybírat a připravovat další zajímavé kousky. Vaše radost a zapálení pro značku Subaru nás velmi inspiruje.

CO NAJDETE NA WWW.SUBARU-BUTIK.CZ NOVÉHO?

Výrazně jsme rozšířili nabídku triček, modelů vozů Subaru, hrníčků a lahví nebo klíčenek. Každý si určitě také vybere ze široké nabídky doplňků, jako jsou sponky, magnetky, tužky nebo podložky pod SPZ.

Pro všechny správné Subaristy jsme rovněž připravili program „Odznamy Pravého Subaristy“. Nyní máte i vy možnost unikátním způsobem dát vědět dalším Subaristům a i ostatním, co vás baví a čemu fandíte. Sdílená radost je dvojnásobná radost! Stačí si jen v butiku vybrat ty své.

A pro ty, co si ještě neudělali žádnou radost, máme malou motivaci ☺ – slevový kupón ve výši 10 %. Při dokončení vaší první objednávky zadejte jeho číslo 94669324 a okamžitě dostanete slevu 10 % z celkové ceny (bez dopravy a případné ceny dobírky).

CO PRO VÁS DÁLE CHYSTÁME?

Již brzy v butiku najdete další nové kolekce oblečení, kryty pro váš mobilní telefon, zápisníky, peněženky nebo samolepky. Sledujte pravidelně nabídku butiku nebo se registrujte na našem emailu info@subaru-butik.cz pro zaslání novinek.

NÁPADY NA ROZŠÍŘENÍ SORTIMENTU BUTIKU

Máte nějaký nápad, co můžeme do butiku přidat? Nebo ve vaší společnosti vyrábíte zajímavé produkty, ze kterých by všichni Subaristi měli radost? Napište na náš email info@subaru-butik.cz a my rádi nabídku butiku rozšíříme. A navíc: tři nejzajímavější návrhy odměníme. ■



SUBARU BY MOTUL PARTNER Z PŘESVĚDČENÍ



Od července roku 2012 začala oficiální spolupráce mezi MOTUL a Subaru Deutschland v oblasti automobilních olejů. Následně se tato spolupráce rozšířila do ostatních zemí Evropy. Společnost MOTUL vyvinula speciálně formulovaný olej pro vozy Subaru splňující požadavky pro veškeré benzinové a dieselové motory značky Subaru.

Olej „Subaru by MOTUL“ je 100% syntetický-nízkoviskózní olej v kategorii olejů FE (Fuel economy = spořicí palivo) viskozitní třídy 5W-30. Na míru vyvinuté aditivační balíky odpovídá technologii Mid SAPS a specifikace dle ACEA C2, vyhovující všem motorizacím SUBARU a zejména pak motorům generace EURO 4 a EURO 5.

Velikou výhodou tohoto prvotřídního motorového oleje je tedy možnost jeho použití pro všechny motory SUBARU, aniž by uživatel musel přemýšlet o vhodnosti oleje a studovat jeho normy a výkonnostní specifikace maziv a obávat se nevhodné aplikace.

Kromě komerčního světa vozidel podporuje společnost MOTUL i divizi Subaru motor racing a může se tak vzájemnou kooperací pochlubit třeba vítězstvím SUBARU WRX STI ve skupině SP3T na ADAC ZURICH 24H-RACE v Nürburgringu a dalších prestižních soutěžích.

Chcete-li to nejlepší pro Vaše SUBARU, dopřejte mu „Subaru by MOTUL“. Olej je totiž krev Vašeho motoru! Tento produkt zakoupíte u Vašeho nejbližšího autorizovaného dealera. Více naleznete na www.motul.cz a www.motul.sk.

Ing. Lukáš Bělín, Business Development Manager ČR & SK
Mobil: +420 604 170 126
MOTUL Deutschland GmbH

MOTUL

Quo vadis Subaru?

Subaru se daří jako nikdy předtím. Společnost změnila své jméno, přichystala novou platformu a také oznámila své plány pro nejbližší budoucnost. Pojďme si to celé trochu přiblížit více. Jedno můžeme říct rovnou: ničeho se nebojte, Subaru zůstane Subaru.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU CORPORATION



Nová generace Subaru XV měla světovou premiéru letos na autosalonu v Ženevě. Do prodeje se dostane na sklonku roku

Prvního dubna letošního roku je to přesně sto let od založení společnosti Nakajima Aircraft Company, která byla předchůdcem koncernu Fuji Heavy Industries, pod nějž výroba automobilů tradičně patří. Vzhledem k tomu, že právě automobilová produkce se stala nejsilnějším pilířem společnosti, rozhodla ještě loni správní rada o přejmenování. Od 1. dubna 2017 se tedy celý koncern nově jmenuje SUBARU Corporation.

I když Subaru patří spíše k menším samostatným automobilkám, jeho produkce v loňském roce překročila hranici jednoho milionu vyrobených kusů (přesně 1,012 mil. vozů). Jen pro představu to je stejné množství, jaké opouští ročně výrobní linky našeho domácího výrobce. Subaru navíc plánuje pro rok 2017 navýšení výroby o dalších osm procent. I přesto ale japonská značka oznámila, že zvyšování produkce není jejím dlouhodobým strategickým cílem. Ambicí tedy nejsou například dva miliony nových Subaru ročně. Metou je zdravé posilování v oblastech, kde má značka silnou pozici, tedy zejména ve vozech označovaných jako crossovery či SUV. Ostatně jim v minulém roce patřilo více než 80 procent celkové produkce.

Subaru se proto nehodlá vydat cestou často bezhlavého představování vozů, radících se do pro značku nových segmentů. To by totiž znamenalo rozředění vlastního charakteru a nutnost tvořit kompromisy z hlediska použité techniky i vlastností. Unikátní technická řešení vozů Subaru prostě něco stojí a jejich aplikace například do vozů nižších segmentů by nedávala ekonomický smysl. Výjimkou jsou pouze minivozy prodávané na specifickém domácím japonském trhu, které jsou ale pouze modifikovanými



konstrukcemi Toyota (Toyota vlastní 16,77 % akcií Subaru Corporation).

Vzhledem k tomu, že Subaru prodá přibližně dvě třetiny své produkce na severoamerických trzích, není pochyb o tom, že i nadále bude strategické plánování směřovat na tento hlavní region. S odstupem z tohoto pohledu stojí Japonsko (156 tisíc vozů) a dále s přibližně stejnými 40 tisíci vozidly Evropa, Čína a Austrálie.

NOVÉ MODELY

I tak ale automobilka oznámila, že do roku 2020 představí každý rok nový model. V letošním roce to bylo nové Subaru XV, jež měla premiéru na autosalonu v Ženevě, a příští rok by to měla být nová plug-in hybridní verze zmíněného crossoveru. V přípravě jsou samozřejmě nové generace stávajících modelů. Plány hovoří o premiéře prvního elektromobilu Subaru, který bude představen v roce 2021. Spolu se zmíněným plug-in hybridem to bude pro japonskou značku velmi důležitý model i z důvodu požadovaného flotilového snižování produkovaných emisí CO₂.

Z výroků automobilky je zřejmé, že se i nadále bude opírat především o následující čtyři technologie: Symmetrical AWD, motory boxer, převodovky Lineartronic a v neposlední řadě o systém EyeSight. Cílem tak bude i nadále stavba robustních a spolehlivých automobilů určených do nejnáročnějších podmínek, ovšem nově s ještě intenzivnějším zaměřením na komplexní bezpečnost. Tedy bezpečnost nejen chrání posádku až při samotném nárazu, ale také zejména na aktivní způsoby, jak nehodám předjet.

Ostatně tento trend je jasně patrný také z již představené zbrusu nové globální platformy,

kteřá měla premiéru v nové generaci modelu Impreza a následně v odvozeném typu Subaru XV. Jejím základem je extrémně tuhá struktura karoserie (nárůst tuhosti o 70%) a také schopnost pohlcování o 40 procent většího množství energie. S níže umístěným těžištěm a samozřejmou instalací motorů boxer a symetrického pohonu všech kol nové vozy nabídnou ještě podmanivější jízdní vlastnosti, než v současnosti.

Na snižování počtu nehod vozů Subaru má již nyní významný vliv i systém EyeSight, který automobilka neustále zdokonaluje a rozšiřuje jeho použití. Již nyní jsou tyto „druhé oči řidiče“ instalovány ve více než jednom milionu prodaných vozů Subaru. V evropské nabídce jsou ve výbavě modelu Levorg a Outback s převodovkou Lineartronic. Není pochyb, že se zanedlouho objeví i v dalších modelech, a to nejen v novém Subaru XV. Statistiky ukazují, že systém EyeSight dokázal upozorněním na překážku nebo automatickým zastavením před ní snížit počet čelních nárazů o 61 procent.

JAKÁ TEDY BUDE BUDOUCNOST?

Spolu s novou podlahovou plošinou automobilka představila i nový designérský styl, který má za cíl kombinovat v sobě dynamiku a robustnost. Kromě sériových modelů již byl

tento nový styl k vidění také v nejnovějším konceptu Subaru Viziv-7, který měl premiéru na letošním autosalonu v Detroitu a ukazoval představu automobilky o americkém „full-size“ (plnohodnotném) sedmimístném voze SUV, s délkou přesahující hranici pěti metrů. Byl by to vůz stojící nad oblíbeným Foresterem, který se v evropských měřítkách řadí mezi středně velká SUV. Na druhou stranu ale Subaru představilo také koncept Viziv Future, jenž se naopak řadil pod aktuální Forester.

Zatímco se směřováním automobilky máme jasno, na konkrétní rozšiřování výrobního programu si budeme muset ještě počkat... ■



Subaru různými koncepty naznačuje svoji budoucnost. Půjde dříve menší nebo větší sourozenec modelu Forester?

Cílem bude i nadále stavba robustních a spolehlivých automobilů určených do nejnáročnějších podmínek, nově s ještě intenzivnějším zaměřením na komplexní bezpečnost



Na výlety za během

Největší tuzemská série běhů v terénu, Kilpi Trail Running Cup, lehce mění trasy. „Vycházíme z připomínek a postřehů běžců. Chceme je ještě víc zatraktivnit, vymazat maximum zbylých asfaltových pasáží a také sjednotit vzdálenosti,“ vysvětluje Martin Dvořák, ředitel KTRC. A Subaru bude stejně jako loni při tom.



Herci televizního seriálu Modrý kód na běžeckém okruhu závodu KTRC Motolské jamky na golfovém hřišti v Praze



Účastníci závodů KTRC si užijí v tuzemských horách parádní traily, krpály i drsné seběhy

KALENDÁŘ KILPI TRAIL RUNNING CUP 2017

- 29. 4. sobota Ostrava – **TRAIL OSTRAVA** 10/5 km
- 28. 5. neděle Praha Strahov – **TRAIL PRAHA** 10/5 km
- 10. 6. sobota Dolní Morava – **KRALICKÝ PŮLMARATON** 21/5 km
- 5. 8. sobota Špindlerův Mlýn – **KRKONOŠSKÁ 50** (i 21/5 km) Skyrunning
- 19. 8. sobota Lipno nad Vltavou – **LIPENSKÝ PŮLMARATON** 21/5 km
- 17. 9. neděle Horní Hanychov – **JEŠTĚDSKÝ PŮLMARATON** 21/5 km Skyrunning
- 7. 10. sobota Pstružín/Čeladná – **BESKYDSKÝ PŮLMARATON** 21/5 km Skyrunning
- 22. 10. neděle Lísková/Nemanice – **ČESKO-NĚMECKÝ PŮLMARATON** 21/5 km
- 5. 11. neděle Praha Motol – **MOTOLSKÉ JAMKY** 10/5 km

„Běžci tu zažívají výjimečné zážitky, stejně jako pasažéři a řidiči vozů Subaru, a to se nám líbí,“ říká Zdeněk Zikmund, obchodní a marketingový ředitel Subaru ČR.

Městské traily v Praze a Ostravě budou mít deset kilometrů, dalších pět závodů tvoří horské půlmaratony a velehorské Krkonoše nabídnou královskou padesátku. Bohatý doprovodný program chce naplnit heslo: „Zaběhejte si prima s celou rodinou a objevte místa, kde jste ještě nebyli.“ Už teď si můžete napláňovat letošní běžecko-výletně-zážitkový víkendový kalendář.

HLAVNÍ ZMĚNY

Běhy v městských terénech se tedy mírně změní. Úvodní Trail Ostrava (29. 4.) se zkrátí o necelé tři kilometry, ale o hřejivý dým haldy Ema ani výhledy na hrad či zoo nepřijdete. Na pražském Petříně se Trail Praha poběží o kilometr méně opět na dvouokružové (s převýšením 240 m v jednom) trati. Naopak na zelených greenech golfového hřiště si Motolské jamky užijete o jeden okruh navíc, tedy celkem 5x2.

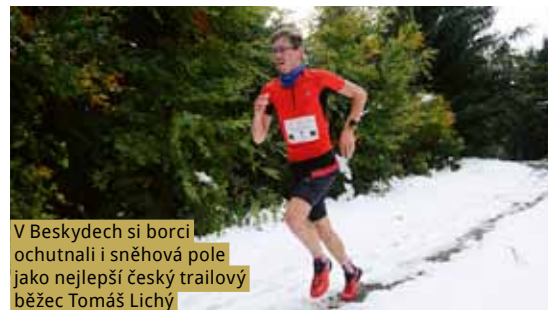
V kopcích čeká nejzásadnější změna na Dolní Moravě, která se zkracuje ze třicítiky na Kralický půlmaraton. „Zachováme všechny horské a přírodní pasáže. Hned po startu se vystoupá ke Stezce v oblacích a odpadne také závěr po asfaltu podél říčky s posledním stoupáním,“ popisuje Dvořák. Tím pádem se stává tahle trasa v průměru nejvýše položeným závodem v zemi.

Loňský závěrečný nováček v Českém lese se prodlužuje o pět kilometrů na Česko-německý půlmaraton a téměř celou trasu nabídne po měkkém přírodním povrchu. Ještě zajímavější se stává i mapa Krkonošské padesátky. „Půjdeme blíž ke Klínovkám a ukážeme další nádherné kouty našich velehor,“ dodává Dvořák. Padesátka má výjimečnou jedenapůlnásobnou bodovou odměnu. Tady zůstává ještě kratší verze 21 km, která se taktéž započítává „normálně“ do žebříčků, mírní se loňské drastické krpály po sjezdovkách, víc se poběží.

Na všech závodech se koná doprovodný pětikilometrový závod, který zvládne i „zbytek rodiny s dítětem“, zatímco se její nejsportov-



O flotilu Subaru je zájem. V epicentru každého závodu najdete vozy Subaru, které si můžete důkladně prohlédnout



V Beskydech si borci ochutnali i sněhová pole jako nejlepší český trailový běžec Tomáš Lichý

Subaru opět partnerem největšího seriálu přírodních běhů v zemi

Také maskot hlavního partnera seriálu si naše vozy oblíbil



nější reprezentant bude tužit na hlavní trase. „Pro děti zajistíme hlídání i atletické školičky,“ doplňují pořadatelé.

KTRC má obcerstvené webové stránky (www.ktrc.cz), na nichž najdete podrobné mapy závodů a můžete se už registrovat, sezonní pas na všech devět podniků stojí 2 500 Kč. Ceny patří k nejpřívětivějším, které na českém trhu najdete, porovnáte-li nabízený závodnický servis.

**nokian[®]
TYRES**

**DOKUD SVĚT NEBUDE
DOKONALÝ.**



NOKIAN TYRES[®]

ZASTAVÍ VÁS VČAS.

Cesty i počasí se mění a příroda je plná překvapení. Dokud svět nebude dokonalý, buďte připraveni na nečekané a zvolte prémiové pneumatiky Nokian Tyres. Bezpečnost za všech podmínek.

nokiantyres.cz

TEXT A FOTO: RUDOLFO

Poprvé do Norska s Forestrem



Fjord nedaleko městečka Odda

Naše první výprava do Norska v roce 2009 měla původně směřovat až na úplný sever – na Nordkapp. Bohužel druhá posádka Forestru výpravu odvolala a nám to přišlo líto. Tak jsme vyrazili sami, alespoň na malou 15 denní průzkumnou výpravu. Neměli jsme žádnou představu ani zkušenosti, co se nám podaří v místních podmínkách stihnout.

Pohled na Geiranger fjord

Cílem cesty bylo poznat lidi, přírodu, krajinu, nasát atmosféru a zkrátka zjistit, jak se v Norsku vlastně žije. Taky jsme se chtěli potkat se subaristou s nickem Bonboniera, který žije nedaleko Bergenu. Značnou nevýhodou Norska však je pro naše cestovatele velká vzdálenost z ČR (jen Ostrava–Oslo = 2100 km).

Norsko je pro Čechy poměrně drahou zemí, kde musíte počítat (díky kurzu CZK) minimálně s trojnásobkem našich cen. Zvolili jsme tedy cestu autem (Subaru Forester MY2009 s LPG) s vlastní lůžkovou úpravou. Na noc jsme zajížděli do kempů, kterých je v Norsku dostatek, a jsou na velmi dobré úrovni. Je však oficiálně dovoleno kempovat i ve volné přírodě.

TRANZITNÍ ZEMĚ

Cesta Polskem a Německem probíhala rychle a nebyl ani problém tankovat LPG. První nocleh byl v Dánsku v městečku Aabenraa v městském kempu. K přenocování nám po-



Řeka nedaleko městečka Valldal



Pohled na Trondheim z pevnosti

stačilo parkoviště před recepcí a sociálkami. Prvním velkým zážitkem byl průjezd mosty z Dánska do Švédska. Jsou dva a na obou se platí mýtné. Všude se dá platit eury nebo platební kartou. Je však třeba platit menšími bankovkami, protože nazpět se vrací jen místní měna.

Cesta Švédskem po dálnici (110 až 120 km/hod), je poměrně jednotvárná, ale rychlá. Přestože jsme na trase měli vytipovány stanice s LPG, nebylo snadné je vždy najít. A když se našly a byly samoobslužné a komunikovaly jen norsky, bylo trochu dobrodružstvím LPG natankovat. Na hranici Švédska s Norskem nás upozornila mýtná brána a osvětlenou dálnicí jsme jeli 100 km až do Osla.

METROPOLE

Hlavní město Oslo nepůsobí jako velkoměsto. Vládne zde atmosféra malých ospalých městeček. Poklid zde jen trochu narušují tramvaje a turisté. Špatně se zde parkuje,

všude jsou jen parkovací hodiny. Čím blíže ke středu města, tím je parkovací doba kratší a cena vyšší. Zážitkem bylo pozorovat jízdní policistky, poslouchat české turisty v malých krámcích, nebo sedět v královském parku na trávě. Zažili jsme, jak královská stráž u zámku ukazuje turistovi dle mapy, kam má vlastně jít. Nasát atmosféru Osla a poznat jeho památky chce mnohem více dní. My však tolik času neměli a pokračovali v cestě.

ÚCHVATNÁ PŘÍRODA A LIDSKÉ STOPY V NÍ

První naše setkání s velkými přejemi bylo v městečku Kongsberg, kde se nachází královská mincovna. Cestou jsme pak nacházeli další řeky a vodopády, které nás vždy uchvacovaly svou krásou a divokostí. Při západu slunce jsme se kochali prvním historickým dřevěným kostelíkem Heddal. Další dřevěných kostelíků na cestě byla celá řada, ale tenhle se nám líbil nejvíce.



První velké vodopády Latefossen

Fascinovala nás norská pohostinnost a důvěra v lidi. V Norsku je minimální kriminalita. Norové domy nezamykají, odjedou do práce a garáže nechají i s věcmi dokořán otevřené

Pokud by tady tak hodně nepršelo, nebylo by vše tak krásně zelené. Příroda je zde prostě úžasná



Most se zatáčkou na Atlantské cestě



Známé obchodní domy v Bergenu



Pasoucí se losi nedaleko Vestby



Houby rostly opravdu všude...

MALÁ REKAPITULACE

Celkem ujeté za 15 dní 7 211 km, průměrně za den v Norsku 299 km. Náklady na spotřební hmoty (LPG+BA95) 19 800 Kč. Noclehy – 11x kemp 5 990 Kč (v průměru 544 Kč/noc). Další poplatky – trajekty 2 316 Kč, dálnice, tunely, mýta, parkovné 6 000 Kč. (ceny jsou z roku 2009)

Cesta pohořím Telemarku byla zajímavá přírodou, ukázkami historických obydlí, ale také i výskytem mnoha vodních elektráren, které v přírodě ani nepostřehnete. Po cestě do Oddy jsme narazili na náš první velký vodopád u cesty Latefossen. Pohled na sílu padající vody fascinuje, ale také nahání strach. Pád nepozorného fotografa do proudu ledové vody vytékající z ledovců by určitě byl jeho posledním zážitkem.

Na cestě Norskem jsme projížděli velkým množstvím tunelů. Dělalí jsme si legraci, že jsme třetinu Norska neviděli. Nutno říci, že jen minimum jich bylo zpoplatněno. Je zde

zásada, že se za tunel platí, dokud se neuhradí jeho výstavba, a pak se poplatek zruší.

Cesta trajektem mezi fjordy nás napoprve trochu znejistila, ale pak se trajektování stalo běžnou rutinou. Poprvé nás překvapilo, že některá auta vyjíždějí výtahem do 1. patra na jakousi rampu. Nás se střešním boxem nechávali v přízemí. Další zajímavostí na cestě byl vodopád Steindalsfossen v Skeile. Je to údajně jediný vodopád v Evropě, který lze chodníkem podejít.

POHOSTINNÝ BERGEN

Samotný vjezd do Bergenu i jiných měst se platí a je zde jen automatické mýtné AUTO-PASS. Funguje to tak, že se registrujete, vložíte nějaký paušální poplatek a dle SPZ se vám za průjezdy poplatky strhávají. Pro současné cesty už doporučuji si AUTOPASS vyřídít, protože v poslední době se ručně vybírané mýtné rychle utlumuje a nahrazuje jen mýtným AUTOPASS. Bergen je krásné město a zažít ho se sluníčkem je zážitek. My to štěstí měli. Údajně zde 300 dnů v roce prší. Krásný výhled jsme měli z kopečku nad Bergemem, kam vede lanová dráha.

Setkání s Vífou (Bonbonierou) ve vesničce Manger (cca 40 km severně od Bergenu) bylo velmi příjemné. Předali jsme české dary (slivovice, plzeňské pivo a tvarůžky) a celý večer jsme u vína vykládali, co a jak v Norsku funguje. Fascinovala nás norská pohostinnost a důvěra v lidi. V Norsku je minimální kriminalita. Norové domy nezamykají, odjedou do práce a garáže nechají i s věcmi dokořán otevřené. Různé stroje, nářadí, materiál ležící u rozestavených silnic, staveb – to by tedy v Česku vůbec nebylo možné. Je otázkou, zda s příchodem cizinců se tato situace nezmění. Sami jsme zažili v horách opuštěný stánek s jahodami, kde fungovala samoobsluha. Vzali jste si kelímek s jahodami a do krabičky jste dali peníze. U nás by patrně zmizelo vše i se stánkem...

A DÁLE NA SEVER

V Aurlandu jsme odbočili a projeli nejdelším tunelem v Norsku 25 km (bez poplatku). Raritou je, že vždy po třetině tunelu je v tunelu vybudováno odpočinkové parkoviště ve velkém, modře osvětleném prostoru. Přespali jsme v kempu u vesnice Laerdal a další den se vracíme místo tunelem po staré horské cestě s délkou 44 km. Bohužel další den hustě prší a slibované výhledy do fjordů se nekonají. Mlha a mraky se trochu trhají, ale výhled z Dalsnibby na Geiranger fjord není ideální. Bohužel i Cesta Trollů byla v mracích a zahalená deštěm. Bohužel nemůžeme čekat a jedeme dál.

NORMÁLNÍ POČASÍ

Jelikož již 3 dny prší, je trávník v kempu nacucaný jako mycí houba. Člověk šlápne do trávy a stojí v 5 cm vody. Zde se osvědčily naše gumové sandály do sprchy. Voda vteče, vyteče a škody nenadělá. Tenisky si v suchu ležely v autě. Ranní teploty se pohybovaly kolem 6 – 10 stupňů. Pršelo s malými přestávkami několik dnů. Norové déšť neřeší a berou ho jako normální stav. Sledoval jsem Nora jak v tom velkém lijáku jen ve svetru venčí psa. Tvářil se šťastně, usmíval se a nikam nespěchal. A tak bylo lehce poznatelné, kdo je turista – ten měl pláštěnku. Jen Jana a já jsme byli trochu raritou – my měli deštníky, aby nám nepršelo do objektivů při focení. Faktem je, že pokud by tady tak hodně nepršelo, nebylo by vše tak krásně zelené. Příroda je zde prostě úžasná.

Ráno ještě prší, ale směřem k moři se to již začíná trhat. Hrajeme na čas a ještě projíždíme pobřeží, než vjedeme na tzv. Atlantskou cestu. Máme štěstí a známý most fotíme už se sluníčkem. Vjezd lodí do Kristiansundu je impozantní. Podjíždíme vysoký obloukový most a před námi se rozprostírají čtyři hlavní ostrůvky, na kterých se město rozkládá. Dopravu zde zajišťují nejrůznější motorové čluny.

Poslední úsek naplánované cesty na sever komplikují prováděné opravy cesty, ale nakonec po různých objíždkách dorážíme do Trondheimu, kde se ubytujeme v kempu. Tam si otevíráme víno a připijíme na dosažení cíle cesty. Další den se kocháme městem Trondheim a jeho katedrálou. Využíváme příležitosti a vystoupáme až na věž katedrály, odkud je pěkný výhled na město a okolí.

ZPÁTEČNÍ CESTA

Protože se objevilo sluníčko a my máme ještě čas, vracíme se zpět na Cestu Trollů. Nocujeme v kempu u Geiranger fjordu. Ráno kolem nás pluje fjordem velká výletní loď. Rychle nahoru na Dalsnibbu (1500m) dokud jsou výhledy. Shora bylo konečně vidět Geiranger fjord v plné kráse a zrovna do něj připlula další velká výletní loď. Bohužel žádné fotografie, ani filmové záběry nejsou takové, jako když to vše vidíte na vlastní oči.

Ve vesnicích Lom a Ringeby nakukujeme do dalších dřevěných kostelíků. Příroda úžasná, řeky, hory, fjordy, moře, stromy a mezitím v trávě velké množství hub, které nikdo neshbírá.

Krátká prohlídka městečka Lillehammer, muzea norských historických staveb, radnice, centrální uličky s občůdky netrvá dlouho. Užíváme si posezení v kavárničce nad šálkem kávy. Nechce se nám, ale musíme popojet dále k domovu.

Pohled na Geiranger fjord a Stezku Orlů



Známý vodopád Steindalsfossen u Skeile



Trajekt z Cesty Trollů na Geiranger



Na vrcholku Dalsnibby 1500 m

Cestou se už začíná šerit a my hledáme kemp. Najednou zpozorníme – na cestě stojí auto a lidé koukají k lesu. Přes ovesné pole u lesa zahlédneme dva statné losy. Vidět losa ve volné přírodě u lidských obydlí je prý i v Norsku velkou vzácností. V špatných podmínkách fotografujeme. Kemp už za tmy nacházíme po dvou kilometrech.

Projedeme Švédskem a se západem slunce přejíždíme přes mosty na „pevninu“ do Dánska. Dále míříme po dálnici k domovu. Přespáváme na dálničním odpočívadle a další den jsme po 7211 km doma. Hned po návratu ale víme zcela jistě, že to naše cesta do Norska určité nebyla poslední...

Podrobnosti o cestě na www.subarufanclub.cz

Měníme sny ve skutečnost

Na funkcích proděkana pro vědu a strategii Fakulty elektrotechnické Západočeské univerzity a ředitele Regionálního inovačního centra elektrotechniky (RICE) byste si určitě představovali někoho staršího. Prof. Ing. Zdeněk Peroutka, Ph.D. překvapí nejen svým mládím (nar. 1976), pro působení v tak vysokých postech ne zcela obvyklým. Při osobním setkání váš dojem umocní neskutečně mladistvý vzhled, zaujetí pro práci a elán klíčového vědeckého pracovníka instituce, která se svými výsledky v mezinárodní konkurenci prosadila mezi nejrespektovanější.



Pane profesore, vy jistě víte, že jsme za vámi přijeli na „příbuzenskou“ návštěvu, totiž jako za členem rodiny Subaru. Kolik aut a jakých značek jste „sedlal“ předtím, než jste usedl za volant „šestihvězdičkového“ vozu?

ZP: Řídil jsem hodně aut, soukromých i služebních. K naší práci patří velká porce cestování a po celém světě najezdíme tisíce kilometrů. Mám rád vozy, které jsou něčím výjimečné. Z těch, které jsem vlastnil před Subaru, bych zmínil třeba Citroën C5, jehož hydropneumatické pérování bylo ve své době opravdu fenomén. Když jsem se rozhodl pro Subaru a koupil si jetého Forestra, oceňoval jsem zejména jeho výborné jízdní vlastnosti na mokru, ve sněhu a hůře prostupném terénu. Můj vztah ke značce však prošel hned několika zatěžkávacími zkouškami. Měl

jsem potíže s boxerem dieselem, měnil jsem mezinápravovou viskózní spojku a ve 180 tisících kilometrech mi na německé dálnici v rychlosti 180 km/h praskla kliková hřídel a zadřel se motor. Pracovníci plzeňského dealerství Autwec měli tedy dost práce, aby mě u značky udrželi. Když jsem zvažoval koupi nového vozu, vybíral jsem z několika premiových značek. Nakonec jsem se rozhodl pro Outback, u kterého mě přesvědčily zejména výborný dvouapůllitrový atmosférický motor v kombinaci s automatickou převodovkou Lineartronic a bezpečnostní systém EyeSight. A zatím nelituji, že jsem značce Subaru dal druhou šanci.

Čím vám váš Outback tu důvěru oplácí?

Rád jezdím na sněhu, obecně v extrémnějších podmínkách. Čtyřkolka vám v nich umožňuje úplně jiné zážitky. Když začne pršet, padá sníh, prostě počasí, které jiní řidiči pokládají za špatné, vnímám to jinak. Stejně jako ostatní jedu samozřejmě opatrně, ale náročné jízdní podmínky mě netrápí, naopak si je užívám. Mám rád prázdné cesty, třeba lesní úseky, kde si můžu dovolit projíždět zatáčky smykem, projíždět hůře přístupným terénem a vychutnat si naplno pohon 4x4. Máme s rodinou rádi hory a přírodu a Outback nás zatím vždy dovezl, kam jsme potřebovali, i když cesta na první pohled nevypadala jednoduše sjízdna. U Outbacku se mi líbí robustní atmosférický motor, který jde velmi ochotně a rychle do otáček a v kombinaci s bezestupňovou automatickou převodovkou dokáže velmi dobře přenést moment na kola. Výborné zkušenosti mám také s bezpečnostním systémem



EyeSight, který funguje spolehlivě. Kdybych mohl na Outbacku udělat nějaká, byť drobná, vylepšení, tak bych trochu zvýšil moment motoru a zvětšil nádrž tak o 10 litrů, aby dojezd byl spolehlivě přes 700–800 km. Jinak jsem s Outbackem spokojen.

Laická veřejnost si s prací RICE spojuje podíl vaší instituce na zprovoznění Třebechovického betlému, zasvěcenější možná zaznamenali úspěch inteligentního zásahového hasičského obleku, který vám přinesl nejen ocenění Zlatý Ampér, ale také potenciální zakázky za milióny eur. Mohl byste nám přiblížit další témata, jimiž se vaše vědecké týmy a laboratoře zabývají v souvislosti s dopravními prostředky?

Plzeňská elektrotechnická fakulta a její výzkumné centrum RICE má v oblasti elektrických pohonů, výkonové elektroniky a řídicích systémů pro dopravní prostředky dlouhou tradici a patříme v této oblasti mezi pět největších skupin v Evropě. Mezi naše nejznámější výsledky patří zejména elektrické pohony vozidel hromadné dopravy. Podíleli jsme se na vývoji a stavbě řady tramvají, trolejbusů, hybridních či plně elektrických autobusů, souprav metra, příměstských jednotek i lokomotiv. Když jedete v Česku ve vozidle hromadné dopravy, je velká pravděpodobnost, že je v něm minimálně jedna komponenta, která pochází z našich laboratoří – většinou to bývá ta nejdůležitější část vozidla, tj. elektrický pohon vozidla a jeho řízení.

A co automobily?

To je pro nás samozřejmě velmi důležitá oblast výzkumu. Zejména obrovský boom

elektromobility nám přinesl v posledních letech velmi mnoho práce. Podílíme se na výzkumu a vývoji nových komponent a pohonů pro přední světové automobilky. Co se týče projektů, na kterých právě pracujeme v našich laboratořích, o tom je velmi obtížné hovořit. Vývoj každého nového modelu automobilu, zvláště je-li spojen s přelomovým technologickým řešením, je velmi přísně střežen. Takže se zastavte za nějakých pět až deset let a my se vám s radostí pochlubíme, které nové komponenty, které máte v autě, pocházejí z našich laboratoří.

Rozumím tomu správně, aniž bych chtěl vyzvídat, že vy jste v zásadě optimista, pokud jde o perspektivu elektromobilů?

Při diskuzích o vozidlech s elektrickým pohonem se často míchá několik věcí dohromady.

To, že elektrický pohon vozidla má naprosto výjimečné vlastnosti a v automobilech bude masově nasazen, je podle mého názoru jistota. Elektrický pohon umožňuje dosáhnout plný moment od nulových až po jmenovité otáčky, z čehož plyne famózní akcelerace vozidla. Umožňuje elektrodynamické brzdění, tj. brzdění elektrickým motorem, kdy kinetickou energii vozidla můžeme přeměňovat zpět na elektrickou. Pohon má skvělé regulační vlastnosti a rychlou dynamickou odezvu. Elektrickým pohonem je možné řešit jak nápravový pohon, tak i pohon jednotlivých kol, včetně účinného elektronického diferenciálu. Uvedené vlastnosti neumíme dnes jinou technologií zajistit. Elektrický pohon umíme navíc postavit jednodušší a levnější, než pohon se spalovacím motorem.

To, co je hlavním problémem elektromobilů, je zdroj elektrické energie. Jednoduše řečeno, hlavním problémem je vyřešit z čeho a jak získáme na palubě vozidla dostatek elektrické energie potřebné pro pohon vozidla. Nejčastěji elektromobily používají jako zdroj energie baterie, u kterých nás dnes významně limituje jejich kapacita, rychlost dobíjení, životnost a také jejich bezpečnost. Obvykle jsou využívány baterie s alkalickými kovy, většinou s lithiem. Problémem je jednak dostupnost lithia a také jeho vysoká reaktivita, z níž plyne nebezpečí hoření či výbuchu baterie. Nedávno byly publikovány zajímavé pokusy s bateriemi s pevným elektrolytem umožňujícími použití elektrod z lithia nebo alternativně z dostupného sodíku. Ty by mohly dosáhnout vyšší kapacity, rychlejšího nabíjení i vyšší bezpečnosti. Jako o alternativě k bateriím se často hovoří o technologiích využívajících vodík, např. palivové články. Domnívám se, že v nejbližších pěti až deseti



letech jinou životaschopnou alternativu než jsou baterie, nemáme.

Nových konceptů baterií, nebo obecně zdrojů elektrické energie, se objevuje celá řada a pracují na nich přední výzkumná pracoviště ve světě. Jsem přesvědčen, že některý z již existujících či jiných nových nápadů dokážeme dotáhnout do aplikovatelné podoby a můžeme očekávat, že mezi lety 2020–2025 budeme mít elektrické auto s dojezdem kolem 700 km při maximální rychlosti okolo 150 km/h. To pak bude zcela srovnatelné s vozy se spalovacím motorem.

Je příjemné sledovat, jaké z vás číši zaujetí prací a nadšení pro ni. Odpovídá erbovnímu heslu RICE, které jsme použili v titulku. Platí i pro váš život motoristy a vědce?

Určitě ano. Líbí se mi, že jako vědec si dokážu plnit své sny. Líbí se mi také, že si dokážu plnit i své motoristické sny. Jako asi většina kluků jsem už od dětských let měl rád auta. Rád vzpomínám na okamžiky, kdy si mě táta za volantem posadil na klín a dovolil mi „řídít“ vůz od vrat až na parkovací stání. Byl a jsem fanouškem motorsportu – mám rád zejména Formuli 1 a rallye. Jako kluk jsem si samozřejmě přál v autech závodit. Mám rád jezdce, kteří umí nejen dobře řídit, ale jsou i technicky zdatní, a jsou tak schopni poskytnout svému inženýrskému týmu, svým konstruktérům, detailní technické informace o chování vozidla a spolupracovat na jeho úpravách. Takovými jezdci byli např. Lauda, Schumacher nebo Loeb. Závodním jezdce rallye ani Formule 1 sice nejsem, ale své klukovské sny o motorsportu si dnes plním jako



Unikátní halová laboratoř a zkušebna dopravní techniky v plzeňském výzkumném centru RICE, která je v pozadí snímku, patří k nejmodernějším laboratořím na světě

vědec. Vyvíjíme a dodáváme speciální komponenty pro závodní týmy a pracujeme na řadě nových technologií pro motoristický sport. Z našich aktuálních projektů mohu zmínit například vývoj zcela nového vozidla kategorie superkart s plně elektrickým pohonem, který nese kódové označení NeoFELis a který má ve své technické výzbroji nasazeny technologie, které jsou na hranici současných technických možností.



Souhvězdí Milan, Iva, Monika, Milan jr. a Plejády

PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJE, FOTO: ADÉLA PRŮDKOVÁ

Milan Sameš patří mezi uznávané odborníky v oblasti informačních technologií. Působil v nejvyšších manažerských funkcích na republikové i evropské úrovni v nadnárodních společnostech zvučných jmen (NOKIA, Oracle, Ness Technologies). V devadesátých letech vybudoval úspěšnou IT společnost a nedávno se k soukromému podnikání vrátil. Možná také proto, aby měl víc volného času na svou rodinu a své koníčky: fotografování, skládací kolo Brompton, golf, běh a rallysport.

Fanoušci motorsportu dobře vědí, že se Milan Sameš na závodních tratích objevoval v Impreze WRX STI N11, ale my jim i vám dnes prozradíme, že vozy Subaru vyzbrojil i celou svou rodinu.

Začneme tým, v jakém pořadí se ve vaší rodině postupně objevovaly vozy Subaru a jaké.

Milan: V roce 2004 jsem si pořídil prvního zelenošedého Outbacka, dvouapůllitra, toho jsem pak vyměnil za stejný model černé barvy, ale s třilitrovým motorem, protože mám zásadu, že lepší než velký objem motoru je ještě větší objem motoru. Zeleného po mně převzala žena Iva. První STÍčko jsem si opatřil v roce 2006, žena si mezitím koupila černého třilitrového Outbacka, kterého v roce 2013 vyměnila za Outbacka 3,6. V té době jsem já měl už druhé STÍčko (první skončilo, jak už to tak bývá, s neopravitelnou poruchou karoserie díky betonovému mostku), které jsem na konci minulého roku vyměnil za stávající model STI. A vloni osedlala Subaru i dcera Monika, vybrala si model XV. Suma sumárum včetně závodáka deváté Subaru v rodině.

Citlivá otázka: všechny ty vozy se dostaly do rodiny z vašeho rozhodnutí, Milane?

Iva (zasměje se): Ano, dostaly jsme to příkazem, já předtím jezdila ve vozích jiné značky...

Milan: Dobrá, jemně jsem tě přesvědčil, ale jak jsi teď ráda, že máš Subaru...

Iva: To je pravda, už bych neměnila ani za nic.

Monika: Já jsem jezdila ve voze slovně německé značky, který mi vůbec nevyhovoval, překvapivě zejména kvalitou zpracování a poruchovostí. Takže jsem ráda využila tátovy pobídky k přestupu do Subaru a vybrala jsem si model XV, protože mi připadal pro mé potřeby optimální. A předpoklad se potvrdil.

Milan: No a já se pro Subaru rozhodl už před mnoha lety, když jsem si v britském časopise Top Gear přečetl, jak Subaru P1 proháněla v Silvestonu supersporty. Řekl jsem si, na těch autech musí něco být a začal o tom přemýšlet. A pak jsem, mluvíme o začátku devadesátých let, pyšně (byl jsem ještě typický mladý vůl – ředitel zeměkoule) trůnil ve svém Mercedesu a kdesi mě předjel chlápek v jakémsi autě s obrovskými mlhovkami. Nechtěl jsem si to nechat líbit, ale neměl jsem sebemenší šanci. A já poznal, že to je Subaru, naprosto ohromující v pružnosti a jízdních vlastnostech. A později mě dorazil na horách chlapiček v Subaru Forester XT, který mi na sněhu ujel, přestože jsem měl sportovní Audi s pohonem čtyř kol a snad zas takové střevo na řízení nejsem.

Iva říká, že Subaru je pro ni i pracovní auto, které odveze úplně vše, ale že pro účely focení si velký kufr Outbacka uklidila



Interiér XV snese kvalitou a designem srovnání s čímkoli, říká Monika



A tak se v naší rodině objevilo první Subaru – a dál tu historii už znáte.

Museli jste si na jízdní vlastnosti Subaru zvykat nebo vám padlo do ruky rovnou?

Milan: No, nám se to sešlo náhodou tak, že jsme si toho prvního Outbacka koupili ve stejném roce, kdy jsme začali jezdit pravidelně na chalupu do Jizerských hor. A hned v tom roce 2004 bylo strašně sněhu, dvouapůlmetrové bariéry podél silnice. Outback mi přes noc zapadl, řekl jsem si, že s tím zkusím vyjet, zařadil jsem zpátečku a naložil jsem tomu, co jen šlo. No a vylít jsem z té závěje tak rychle, že jsem se zarazil až o ledovou bariéru na druhé straně. Proklínal jsem se: týden staré auto a ty mu z blbosti zdemoluješ zadek! No, ale ukázalo se, že to odnes jen nárazník, takže když jsem dojel do firmy, řekl jsem garážmistroví, aby zavolal do Subaru a ob-

jednal mi na Outbacka nový nárazník. On řekl, že se na to ještě podívá. A když jsem večer k autu přišel, bylo na něm všechno v pořádku. Deformace toho plastového nárazníku se v teple „opravily samy“. Velmi pozitivní první zkušenost se Subaru, to uznáte, ne?

Podrželo vás Subaru v nějaké krizovce tak, že si to pamatujete?

Milan: No, hlavní přednost toho auta je v tom, že vás podrží v hraničních situacích tak samozřejmě, že si to ani neuvědomujete. Byly doby, kdy jsem já najezdil nějakých 60–70 tisíc km ročně a počítám, že za volantem jiného vozu než je Subaru, bych se přitom potýkal s mnoha krizovkami. V Subaru jsem je prostě mohl nevnímat. Ale jistě bychom mohli jmenovat řadu konkrétních zkušeností, kdy jsme si říkali, za-

Hlavní přednost Subaru je v tom, že vás podrží v hraničních situacích tak samozřejmě, že si to ani neuvědomujete



Pravidelným pasažérem Subaru je terénní jorkšír Agátka, která údajně uběhne půlmaraton



platpámbů, že jedem v Subaru. Třeba jsme jednou vyrazili k sousedům do vyšších hor na lyže a 600km jsme jeli ve vánici jak z Apokalypsy. Subaru to zvládlo a projždělo okolo zapadnutých aut s takovou převahou, že to byla mnohasetkilometrová reklama na Subaru s neohým publikem zapadáným ve sněhu v jiných autech.

Iva: Subaru totiž zvládne prakticky všechno. Třeba jsme Outbackem vyjžděli nahoru na Ještěd a dole byl v závěji zahraibaný pán ve Fordu Mustangu. Zastavili

jsme a nabídli mu, že ho vytáhneme. Děkoval, ale říkal, že to je vyloučené, že Mustang je moc těžký a cesta moc kluzká. Pak se ale ze zoufalství nechal přesvědčit, a nevěřil svým očím. Vytáhli jsme ho nejen ze závěje, ale další dva kilometry až úplně nahoru prakticky stejnou rychlostí, jak po suché silnici. Pán pak stále jen kroutil hlavou a říkal „teda co je to za auto...“

Moniko, pro dívku ve vašem věku je jistě auto i něco jako módní doplněk, přinejmenším vaši vrstevníci jistě hodnotí, zda se to auto k vám hodí. Tak co, říkají, že vám XVěčko sluší?

Monika: Podstatné je, že jsem spokojená já. A i můj přítel a kamarádi mi XVěčko jen chválí. A také dávám dobré reference. Jeden můj kamarád momentálně studuje v USA a právě si mimo jiné na mou skromnou radu koupil XV. Zajímavé je, že ani v USA nejsou XV moc k sehnání. Tento kamarád si koupil model z roku 2014, ale za skoro stejnou cenu jako nový. To je při tamějším auty přeplněném trhu téměř neuvěřitelné. A ještě jedna moc hezká věc. Subaristi se od volantu vzájemně zdraví a to dokonce i ženy.

Milan: Když už Monika zmínila ty Státy. Ona studovala střední školu na Floridě a hned jak jsme tam přiletěli, vydal jsem se hledat dealera Subaru, u kterého bych jí koupil na ten pobyt nějaké mírně ojeté Subaru. Ale marná snaha. Všude mi řekli, že Subaru se na trhu ojetin vůbec neobjevují, protože to auto je takový držák a své specifické kvality poskytuje uživateli spolehlivě tak dlouho, že

je každému líto se takového vozu zbavit. Přitom ojetých vozů jiných značek byly v jiných servisech spousty.

A nabízí se ještě otázka: Kdy se ve vaší rodině objeví čtvrté Subaru?

Milan: No až Milanu juniorovi bude osmnáct, za čtyři roky a kousek. Zatím je plán, že převezme mé STÍčko a já se obdaruju novým, pokud nás STÍčkaře do té doby ekoteroristé nezlikvidují.

A nebojíte se, řidič začátečník a rovnou v STÍčku?

Milan: Nebojím, junior je rozvázný a zodpovědný a doufám, že mu to i přes tu pubertu vydrží. Myslím, že i příklad ostatních členů rodiny ho povede k tomu, aby v STÍčku nebláznil. Jsem zastáncem toho, že magoři na silnice nepatří a to se snažím vštěpovat i jemu. A čistě mezi námi, on už STÍčko bez problému mimo silnice řídí i teď.

Byl byste na závěr ochoten pro čtenáře Subaru magazínu shrnout důvody svého rozhodnutí pro „šestihvězdičkové“ vozy a své spokojenosti s nimi?

Milan: Ano, velmi rád. Měl jsem to štěstí, že jsem jezdil i ve vozech tzv. prestižních značek. I teď mám jako druhé auto velký sedan německé značky v ceně několika Subaru. Říkám to proto, abych mohl konstatovat, že je bezpochyby dobrý (na rozdíl od minulého, kde se měnil celý motor, byly u tohoto „pouze“ tři velké záruční opravy), ale musím říci, že nakonec daleko více jezdím v STI. Mohu na osobní statistice a konkrétních datech dokázat, že Subaru je nedostižné nejen jízdními vlastnostmi, ale také téměř nulovou poruchovostí a kvalitou servisu. Je ještě jedna věc, která se nedá změřit. Snad nejlépe to kdysi vyjádřil Paul Horrell z Top Gearu: „Čím menší máte potřebu dávat na odiv svůj životní styl, tím spíš ho budete opravdu žít.“ Vsadím se, že tuto větu pochopí Subaristé okamžitě...

A co bych chtěl zvlášť zdůraznit: chci vyseknout hlubokou poklonu zastoupení Subaru v Liberci (ILOS). Protože jejich úroveň nejen technická, ale i lidská, to je něco, co se u jiných značek nevidí. Když tam kdokoli z nás jede třeba na předepsanou kontrolu, těší se tam jako na společenské setkání s bezvadnými lidmi. Ujišťuji vás, že právě u těch nejpremiovějších značek to bývá právě naopak, tam si člověk v českém servisu připadá jak na soutěži v porovnávání... A úroveň servisu u nich bývá velmi často podstatně horší než u Subaru. Takže jmenovitě vděčně zdravíme kromě pana Loudy také pány Preislera a Pětiletého i všechny další, kteří mají zásluhu na tom, že servis Subaru v Liberci je naprostá pecka!

STI jako bob

Slavná bobová dráha ve Svatém Mořici byla dějištěm olympijského klání v roce 1956. Mark Higgins se ji nedávno pokusil pokořit v Subaru WRX STI.



Na rozdíl od moderních bobových drah, které jsou betonové a mají zabudované chlazení, udržující led, je dráha ve Svatém Mořici správně old school. Je prakticky budována každý rok znovu a každou zimní sezónu trochu jinak. Proto není ani možné srovnávat nejrychlejší časy z jednotlivých let. Dráha je vždy vybudována během prosince a v březnu její sezóna končí a je rozebrána. Tentokrát se na jejím „rozebírání“ podílelo i Subaru. Prodrive vytáhl rekordní auto z Tourist Trophy z roku 2014, což je vlastně sériové STI s bezpečnostním rámem, dal mu tužší tlumiče, aby zvládlo větší síly v klopených zatáčkách, vyztužil ho v rozích, protože se dalo očekávat, že dojde ke kontaktům s bariérami, a obul ho do úzkých 16" pneumatik s hroty. V ledovém korytu, jehož šíře přesahovala šíři Higginsova STÍčka tak nepatrně, že vůle od zpětného zrcátka ke stěně byla jen 5 cm na každé straně, šlo vše dobře až do nájezdu do zatáčky, přezdívané Podkova. Je klopená tak, že při nájezdu do ní musíte mít rychlost, která nedovolí síle přitažlivosti, aby si vás stáhla dolů. Higgins měl pocit, že té potřebné rychlosti nedosahuje, přidal plyn, dostal se v zatáčce trochu výš a ze zatáčky už auto vyjelo vleže na dveřích. Chvilí to vypadalo, že vypadne z koryta a skončí ve stromech, ale



naštěstí se vrátilo zpět na kola. A Higgins sklidil zasloužené ovace. Ještě větší však přišly, když Higgins korunoval svůj kousek tím, že v cíli STÍčko obrátil do protisměru a bobovým

korytem vyjel na jeden záťah zpět na startovní čáru! Přesvědčit se můžete na youtube ve spotu s názvem: Boxersled! Subaru WRX STI vs an Olympic Bobsled Run. ■



TEXT: ONDŘEJ KUBÍK, FOTO: PRODRIVE



C & K

Letošní zima nám po delší době nadělila trochu toho subaráckého počasí s dostatečným množstvím sněhu, takže jsme se společně s našimi klienty pořádně svezli.

Naše auta budou letos asistovat při některých podnicích na Automotodromu Brno jako vozy rychlé lékařské asistence, safety cary či vozy pořadatele. Rovněž jsme se stali partnery zápasů bojových sportů Fusion Fight Night Series a běžeckého závodu Krpole Run. Samozřejmě nezapomínáme ani na podporu charitativních a kulturních projektů. Radostí a akcí okolo našich aut plánujeme a prožíváme hodně a je

pro nás potěšující, že se k nám naši klienti stále vracejí a radost ze svezení s vozy Subaru prožívají s námi.

Celosvětový zájem o vozy Subaru nás samozřejmě velmi těší, ale zároveň nám přináší trochu problémy s držním skladových vozů ihned k odběru. Přesto se snažíme tuto situaci řešit a mít vždy nějaká auta skladem. Rovněž držíme celou flotilu předváděcích vozů.

V našem areálu na Vídeňské jsme začátkem letošního roku přesunuli a především zviditelnili příjem klientů na servis a zlepšili značení, aby k nám všichni bez problémů trefili.

Milí Subaráci, přežeme vám krásné jaro.

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

AUTWEC

S velkou radostí jsme předali šťastné rodince krásného Forestera.

Hlavní priorita při výběru nového vozu byla bezpečnost, proto volba Subaru. Malé Aniče se jízda ve Foresteru evidentně zalíbila, okamžitě usnula, a tak bylo rozhodnuto. Kobylka Nikita, která na ně čekala doma, bude také spojená.

Motto: „postav dům, zplod potomka a kup si Subaru“... mají splněno.

Přežeme jim mnoho šťastně ujetých kilometrů!



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

AUTO VYSOČINY

Zatímco jaro vypuklo v plné síle a další zatěžkávací zkouškou našich vozů bude váha všeho toho vybavení pro sport a dovolenou, které v letních měsících vozíme s sebou, dovolte nám poohlédnout se za zimou. Už to vypadalo, že snůh už ani na Vysočině nebude běžnou součástí tohoto ročního období. Ale kdepak. Letošní zima s dvouměsíční souvislou sněhovou pokrývkou byla pro pravého Subaraka ta správná a krásná. Tak jako každý rok jsme naše vozy prezentovali v oblíbených lyžařských střediscích Šacberk a Jalovec.

Máme také velkou radost z pozitivních reakcí majitelů našich vozů. Jedna za všechny: <http://moje.auto.cz/vratidlo007/subo.html>

Velmi si vážíme takových názorů, které vozy hodnotí i z pohledu uživatele. Technická dokonalost je nám známa, ale osobní zkušenost každodenního života je snad ještě důležitější.



Auto Vysočiny s.r.o., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava, www.subaruvysociny.cz

CHALUPA MOTORS

V aktuálním čísle Subaru magazínu jsme se znovu rozhodli dát prostor tomu, koho si vždy velmi považujeme, tedy spokojenému zákazníkovi. Hanka a Petr provozují horský hotel Pomezní bouda v Horní Malé Úpě. Uprostřed nádherné přírody na hřebenu Krkonoš, v nadmořské výšce 1050 m n.m. a na dosah nejvyšší české hory zahajují letos již patnáctou sezónu. Pomezní bouda nabízí pro zimní i letní rekreaci padesát lůžek na komfortních pokojích s koupelnou, hosté mají k dispozici saunu a další zázemí a vybavení. Kulinářský zážitek poskytuje restaurace s letní terasou, dětskou hernou a krbem. Na vlastním parkovišti hned vedle objektu parkuje jasmínově zelený Subaru Forester „domácích“. „Forester je naším společníkem i pomocníkem již sedmým rokem. Kvituje především stálou čtyřkolku, mimo jiné při každodenním ‚sjezdu‘ podél Úpy s dětmi do školy v Peci pod Sněžkou. Zimní obutí zde využíváme šest měsíců v roce, letošní lednovou nadílku jsme si společně užili s až dětskou radostí ;-). Náš první Forester byl naftový ‚Comfort‘ z roku 2010, který jsme na jaře loňského roku nahradili novým modelem shodné motorizace i úrovně výbavy. Mezigenerační pokrok jsme u nového Foresteru zaznamenali a ocenili již během cesty z pardubického autosalonu, kde od nás současně s pořízením nového vozu



ten původní odkoupili formou protiučtu a ušetřili nám tak mnoho starostí.“ Nám nezbývá než dodat, že je nám ctí a popřát mnoho šťastných kilometrů a spokojených hostů.



IVOS

Příspěvek v tomto čísle bychom rádi věnovali vám, našim stávajícím i novým klientům. Pro radost. Protože právě díky vám můžeme i my dělat v práci to, co nás baví a naplňuje.

A za to vám patří naše velké DÍKY!



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



EMIL FREY

Po úspěšné loňské premiéře připravil Emil Frey ČR opět pro zákazníky Subaru akci 4x4x4. Cílem této akce bylo nabídnout po dobu 4 dní mimořádně výhodné podmínky na celou modelovou řadu (s výjimkou modelu BRZ).

Tentokrát se 4x4x4 konala pouze v prodejně ve Stodůlkách, přičemž startovacím dnem bylo pochopitelně úterý 4. 4.

Naši hosté mohli kromě atraktivní akční nabídky na Subaru Forester využít i bohatý doprovodný program. Nabídli jsme testovací jízdy na speciální dráze Emil Frey, možnost soutěžit o víkend s Foresterem a plnou nádrží, tankovací kartu jako dárek i kupón na servisní prohlídku.

Zároveň probíhala také výstava modelu Forester v Metropoli Zličín.

Díky akci 4x4x4 jsme nejen získali nové kontakty, ale mohli se při této příležitosti setkat i s našimi dlouholetými zákazníky, kteří naše pozvání využili k tomu, aby nás znovu navštívili.

Subaru Emil Frey Černý Most se stalo generálním partnerem Klubu přátel golfu na letošní sezónu! Zároveň je také titulárním partnerem jejich Kámoš Cupu a Eggo Cupu! Golfisté tak díky tomuto partnerství mohou při holdování své základní lásce bez náznaku nevěry pokukovat po ladných tvarech a eleganci modelů Subaru a těšit se na kvality, které nabízejí. Unikátní motor boxer a symetrický stálý pohon všech 4 kol jsou totiž absolutní technické libůstky! A uživatelsky nepřekonatelné bomby. Více o spolupráci obou subjektů na <http://pratelegolfu.cz/subaru-emil-frey-generalnim-partnerem-klubu/>



BALKAR

V naší rodinné firmě Balkar s.r.o. neustále pracujeme na šíření dobrého jména Subaru a naší prioritou je spokojenost našich zákazníků, kteří se k nám rádi vracejí, a to nejen díky kvalitě a jízdním vlastnostem našich šestihvězdičkových vozů vyrobených s japonskou precizností a pečlivostí typickou pro zemi vycházejícího slunce, ale i díky našim prodejním a servisním službám, které zákazníkům poskytujeme.

A přestože jsme o kvalitě japonských produktů přesvědčeni, věříme, že nejde pouze o samotný produkt, ale také o japonskou filozofii. Z tohoto důvodu se o Japonsku a věcech s ním souvisejících vždy velmi rádi dozvíme více. Proto jsme se i letos, jako již každý rok, zúčastnili tradičních únorových Japonských dnů v Českých Budějovicích, pořádaných jazykovou školou Akai Kiku, se kterou dlouhodobě spolupracujeme. Na Japonských dnech jsme se mohli dozvědět opět mnoho zajímavého o Japonsku z mnoha nejrůznějších přednášek a workshopů, a tím třeba i o něco lépe porozumět japonskému způsobu myšlení a s ním souvisejícímu smyslu pro preciznost a detail. Naše rodinná firma Balkar se svými japonskými vozy Subaru na této každoroční českobudějovické akci tedy rozhodně nemohla chybět.

Samozřejmě naše vozy můžete vidat i na dalších místech a akcích v okolí našeho dealerství, pravidelně například v obchodním domě Géčko či na podzimním Římovském běhu.



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

MIJA

Vážení členové rodiny SUBARU, přátelé a příznivci vozů SUBARU, mimo jiné právě střídání se podzimního-zimního resp. jarního-letního magazínu SUBARU přímo evokuje píseň mistra Karla Gotta – Být stále mlád, kde v textu výstižně zpívá „Čas dál si běží svůj maratón, někdy se cítím starší, než-li on“ atd. Jednoduše řečeno, nedávno jsme hodnotili rok 2016 a již na plné obrátky běžíme svůj maratón v roce 2017. I letos, stejně jako vloni, jsme si vytyčili mnoho úkolů jak v oblasti reklamy, prezentace na výstavách, tak také v oblasti investiční. Nerad bych nyní specifikoval, o jaké jde, neb je známo, že vyslovená přání či cíle jsou vždy ve finále něčím nebo někým ovlivněna a jejich naplnění z části nedokončeno. V každém případě můžeme konstatovat, že veškeré naše činnosti směřuje ke zlepšení našich služeb majitelům vozů SUBARU, stejně jako novým zájemcům o tyto vozy. O splnění se velmi rádi a s patřičnou hrdostí zmíníme ve vydání podzimního magazínu. Začínají pomalu jarní a letní měsíce, a tak bychom rádi popřáli vám všem pěkné prožití letních dovolených bez nejmenších problémů s vašimi vozy a mnoho bezpečně najetých kilometrů, ať doma či v zahraničí.



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

SUBARU OPAVA

Vážení přátelé a příznivci SUBARU, bylo nám opět ctí a potěšením zúčastnit se každoročního jarního srazu SubaruFanClubu a zároveň jsme opět byli svědky neustále se rozrůstající rodiny Subaru. Snad i vás potěšily naše drobné dárky ze Subaru Butíku.

V nadcházejících měsících budeme muset naše aktivity omezit, protože jsme se rozhodli pro velký dárek našim zákazníkům v podobě nového showroomu. Stavba nám zabere spoustu času a úsilí až do podzimních měsíců. Těšíme se na nové modely 2018, které vám již odprezentujeme v novém objektu.

Přejeme vám krásné léto!



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



ALM

Co si představíte pod slovem rodina? Láska? Důvěra? Bezpečí? Radost?

Subaru ALM miluje a prodává tuto značku již 21 let. Důvěra je něco, na čem si náš tým zakládá a buduje ji u každého zákazníka s citem a odhodláním. Pocit bezpečí, to je synonymum právě pro značku Subaru a radost z jízdy je to, co dává tomu všemu duši.

Proto je cílem týmu Subaru ALM, abyste se u nás cítili jako doma, protože vy jste naše rodina a my jsme Subaru.





M. LIŠKA – PLZEŇ

Tentokrát z trochu jiného soudku. Již více než desátým rokem prodáváme pneumatiky značky NOKIAN, které skvěle korespondují s vozy SUBARU. Hlavně u modelu Hakkapeliitta se neustále přesvědčujeme, že se jedná

o vynikající pneumatiky do nepohody, zvláště v nekompromisních zimních podmínkách. Ale výborný je i model WR SUV 3.

Po úspěchu našeho dealerství v prodeji pneumatik zn. NOKIAN v zimní sezoně jsem měl možnost navštívit testovací centrum firmy Nokian nedaleko finského města Ivala za polárním kruhem. Testovací centrum o rozloze 700 ha, které obsahuje jezera, lesy, lesní cesty, ale také skoro 750 m dlouhou halu s konstantním ledovým povrchem, se nazývá WHITE HELL. Po prohlídce těchto testovacích vychtávek člověk skvěle pochopí všechny kvality pneumatik zn. Nokian. V termínu návštěvy Finska u nás v Plzni panovalo skoro letní počasí, ale v Ivalu stále ještě krutě mrzlo a o to byly testovací jízdy zábavnější.

Jsem přesvědčen, že Hakkapeliitta 9 na sněhu a ledu ve spojení s pohonem všech kol Subaru AWD nabídne řidiči bezkonkurenční zážitek z jízdy a z tohoto důvodu SUBARU a Nokian pro mě znamená jednoznačně trvalé spojení.

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

AUTO VERO

V zimní sezoně 2016/17 jsme v Sedlčanech a okolí mohli využívat to pravé počasí pro testování vozů Subaru – sníh, led, bláto... A terény, které máme v okolí našeho autosalonu, jsou pro takové ježdění opravdu jak dělané. V prosinci jsme prezentovali kompletní modelovou řadu našich krásných vozů na tradičním setkání všech fanoušků rally – Pražském rallysprintu v Praze na Strahově. A že se modely Subaru opět líbily, nemusíme ani zdůrazňovat. Nové Subaru BRZ pak dělalo společnost našim obytným vozům na výstavě For Caravan v pražských Letňanech a že mu to opravdu slušelo.

To, že je Subaru jedna velká rodina, ukazuje fotografie z ulice v centru Tábora, kde bydlí naši mladí prodejci Kuba a Pepa. Je vidět, že jejich práce je pro ně zábavou a životním stylem. Díky nim máme v Táboře takovou malou výstavu různých modelů a modelových roků vozů Subaru. A brzy do ní přibude další kousek – krásné Subaru XV. Díky kluci a jen tak dál!



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

Zachyceno z novinářských testů našich aut

Kolegové na webových stránkách www.zazijsubaru.cz shromáždili i další zajímavé citace, pokud byste měli zájem, podívejte se.

WRX STI

„Během ostré jízdy si připadáte jako při balancování nad propastí, ale zároveň máte záchranné lano v podobě komunikativních ovládacích prvků, které vás vždycky varují před nebezpečím a auto se tak stále dá ovládat i v extrémních situacích. Volkswagen Golf R, nebo BMW M135i? To je úplně jiný vesmír, plný snadné ovladatelnosti, dostupné rychlosti a pocitu bezpečí. Je STI rychlejší než tato dvě auta? Tím si nejsem úplně jist, a to ani na typické české okrese, ale rozhodně je více vzrušující.“

(test Subaru WRX STI, Auto.cz)

FORESTER

„Co takhle auto, které umí naprosto všechno? Forester je jedním z těch aut, ve kterých stačí ujet pár set metrů a víte, že jsou skvělá. Jediné auto pro každou situaci...“

(test Subaru Forester, TopGear)

„Nedotáčivost, nedostatek přilnavosti nebo odsakování? Ani omylem, tohle SUV od Subaru projíždí zatáčky s lehkostí a stabilitou v rychlostech, které by některou konkurenci poslaly do škarpy nebo přes boudu.“

(test Subaru Forester, Speed)

LEVORG

„Abyste plně otestovali jeho limity, musíte jet jako bezmozek, a stejně ho nenachytáte na švestkách – přední kola se drží asfaltu jako hladová pijavice a zadní je ochotně následují. Plavnost kombinovaná s dokonalou stabilitou, tak dobrý podvozek je a klidně vám to podepíšu vlastní krví.“

(test Subaru Levorg, Speed)

„Věří jen v jediného boha. Jeho jméno zní: dokonalá jízda. To není jen Levorg, to je i pravorg! Nebezpečně dobrý. Podvozek, pro Levorg hanlivé slovo. To je nadvozek, podvozková panenka Maria! Subaru, Subaru, cos mi to udělalo. Tys mě rozsekalo.“

(test Subaru Levorg, Autosalon)

„Subaru představuje stroj, který v dnešní době nemá obdoby. Lepší jízdní vlastnosti žádné sériové auto vyjma opravdových sportáků nenabídne.“

(test Subaru Levorg, iDnes.cz)

„Tak skvělý podvozek nenabízejí ani modely prémiových značek.“

(test Subaru Levorg, Aktualne.cz)

„Podvozku nemám co vytknout, vlastně mi k němu sedne jen jeden přívlastek – geniální. Já jsem si navíc mohl užít typického Subaru počásí, že by jeden ani psa nevyhnal, kdy podvozek zůstal naprosto suverénní. Způsob, jakým potlačuje nedotáčivost na zmáčené silnici, je obdivuhodný.“

(test Subaru Levorg, Autoweb.cz)

„Všechno dobré na Levorgu bledne před podvozkem. Jeho stabilita a přilnavost jsou úžasné. Termín radost z jízdy získává ve spojení se Subaru Levorg novým rozměr.“

(test Subaru Levorg, Svět motorů)

Subaru Levorg představuje dnes už prakticky nevídanou kombinaci sportovnosti, komfortu a užitných vlastností.“

(test Subaru Levorg, Auto ZET)

SUBARU

BRZ

Abyste si jízdu opravdu užili, není potřeba zvláštních řidičských schopností. Se Subaru BRZ dokáže jezdit i vaše babička!

(test BRZ, Reflex)

OUTBACK

„Outback byl vždycky vysoce komfortním vozem. Nová generace posádka ale hýčká až neuvěřitelným způsobem. Je to právě pohodlí, kterým vás Outback uchvátí.“

(test Subaru Outback, Auto.cz)

„Pokud se svezete, velmi snadno se vám může stát, že zapomenete na všechny alltracky, XC nebo allroady. Nový Outback nedává své schopnosti na odív, ale věřte tomu, že má co nabídnout.“

(test Subaru Outback, 4x4 Auto)

„Výsledkem je neuvěřitelný pocit bezpečí i v místech, kam byste si s jiným podobným vozem pravděpodobně netroufli, a to ani nemusíte být moc dobrý řidič – technika udělá všechno za vás.“

(test Subaru Outback, Auto.cz)

TEXT A FOTO: (KŠ) A RALLYSTAR

Novopečená královna australská

Vpravdě historického úspěchu dosáhla sympatická Molly Taylorová, když se v sezóně 2016 stala se Subaru WRX STI národní šampionkou Australského svazu v disciplíně, která je v této zemi tolik oblíbená. První žena na soutěžáckém trůně u protinožců je přitom dobře známa i u nás.



V celkovém hodnocení australského šampionátu Molly zvítězila s 329 body o pouhé dva body před Simonem Evansem, rovněž subaristou



MOLLY TAYLOROVÁ

* 6. 5. 1988 Sydney (Austrálie)

Otec Mark: bývalý rally pilot, majitel rally školy

Matka Coral: stále aktivní spolujezdkyně, 4 tituly mistra Austrálie

Debut v soutěžích: 2006 (Holden Gemini)

První mistrovský titul: 2007 (třída F16)

2010: uspěla v Driver Shootout Pirelli Star

2011: starty v mistrovství světa v kategorii produkčních vozů

Barum Rally 2013: 2. v ERC 2WD

Finská Rally 2014: 3. v JWRC (první žena v historii JWRC na pódiu)

Mistrovství Austrálie 2016 1. (spolujezdec Bill Hayes)

Před čtyřmi lety startovala na zlínské Barum rally a vůbec si nevedla špatně. Sváděla ve třídě 5 vyrovnanou bitvu s českou špičkou, přestože jejím hlavním cílem byl získání bodů do šampionátu ERC 2WD. Ze Zlína si Taylorová tehdy odvezla ocenění pro nejrychlejší ženu v cíli Barumky, už tehdy se projevilo, jak moc jí těžké a dlouhé soutěže vyhovují. V minulé sezóně závodila v barvách Subaru Australia, což bylo velmi zavazující. Značka Subaru v letech 1996-2005 v nepřetržitě desetileté řadě ovládala australský národní šampionát, přičemž v jejích barvách tehdy jezdila i natolik významná osobnost, jakou byl „Kiwi“

Possum Bourne. (Paradoxně jeho velkým soupeřem byl tehdy Neal Bates navigovaný Coral Taylorovou, matkou Molly.) Úspěch Molly je ale o to cennější, že poslední krok k titulu australské šampionky pro rok 2016 udělala na Kennards Hire Rally Australia. To byl totiž zároveň závěrečný díl loňského mistrovství světa, přičemž osmadvacetiletá Taylorová obsadila v konečné mezinárodní klasifikaci této soutěže cenné 13. místo. Před jejím produkčním vozem se navíc umístily pouze speciály kategorií WRC a R5. Značka Subaru má zkrátka nejen za sebou dlouhou sportovní minulost, ale před sebou i skvělou budoucnost!

Ve víru jarních a letních slavností

Všeobecná představa, že Japonci jsou upjatí, pedantští a myslí jen na práci, je mylná. Tak jako usilovně a cílevědomě pracují, tak se dovedou spontánně a s vervou bavit. Dlouholetá izolace mořem obklopeného Japonska, odlišná mentalita daná historickým vývojem a náboženstvím, citlivý smysl pro tradice – to vše vedlo k až úzkostlivému dodržování starobylých zvyků, výročních obyčejů, a svátků. Den slavnosti se stává příjemným povyražením z šedi každodenního života, a hlavně bujarou veselící pro mladé i staré...

TEXT: SOŇA THOMOVÁ, FOTO: ZDENĚK THOMA



Typický povoz pro dvořany a dvorní dámy z doby Heian. Ze slavnosti Aoi macuri

AOI MACURI – TOPOLOVKOVÝ SVÁTEK

K jedné z velkých slavností patří květnový festival *aoi macuri*. Tento svátek je velkým ochotnickým divadlem, jehož se zúčastňuje na tisíc dobrovolníků, na které se přichází podívat více než na sto tisíc návštěvníků. Ulicemi starobylého císařského Kjóta se pozvolna sunou alegorické vozy ozdobené vistáriemi, poklusávají šlechtici na bujných koních, defilují nosiči květinových košů, pochodují zbrojnoši, lučištníci, pážata, dvorní dámy, gejši i hudebníci. Všichni jsou oblečení v honosných oděvech doby Heian. Velkolepá podívaná trvá celý den.

Tradice tohoto svátku sahá hluboko do minulosti. Vypráví se, že v 6. století zemi sužovaly bouře, povodně a zhoubné epidemie. Císař měl vidění, v němž mu bylo sděleno, že pohromu způsobují rozhněvaná šintoistická božstva. Proto vyslal svoji dceru s doprovodem dvořanů, aby v kjótské svatyni Kamigamo vykonala staré rituály a bohy usmířila... A proč topolovková slavnost? Na skvostných oděvech účastníků průvodu i na bohatě vyzdobených vozech se objevuje motiv topolovkových listů. Patří k tradičním symbolům císařské moci.

REJ LIDOVÝCH VESELIC

Velkolepé a barvitě slavnosti jsou sice úchvatnou podívanou, ale od srdce se na nich nepobavíte. Skutečně odvázat se lze jen na lidových slavnostech pořádaných v malých městech či na venkově. A Japonci to opravdu dovedou, myslím, že byste byli překvapeni. Alespoň ti z vás, kdo si mužské obyvatele japonských ostrovů představují jako sveřepé samuraje, či chladné nevypočitatelné byznysmeny. Rýžovou kořalkou rozjaření muži, oblečení v dobových řeme-

Větrný zvonek ztich; letní vedro sálá z tikání hodin

Jokoi Jajú (1701 až 1783)

S létem intenzita lidových slavností trochu ubývá. V polovině června začínají deště. Asi měsíc několikrát denně vydatně prší a do toho občas pere slunce. V druhé polovině července a téměř po celý srpen nastanou ukrutná vedra, někdy až ke čtyřiceti stupňům Celsia. A tehdy přichází na scénu furín: kovový nebo skleněný zvoneček, na jehož srdci je zavěšen pásek tužšího papíru s vytištěnými verši či ručně psanými přáními. Japonci si ho tradičně zavěšují pod hranu střechy svých domků nebo do otevřeného okna. Přes den se vzduch většinou ani nepohne, ale k večeru? Zvedá se jemný vánek, čas od času pohne papírem, větrný zvonek se rozcinká a jeho zvuk přináší dobrou zprávu! Konečně je možno vyjít ven a začít žít. Je však pravděpodobné, že furín má i funkci mystickou, nevyzpytatelnou, jíž se japonsky říká *ura...* Leží za hranicí našeho chápání, v místech, kam odvanou přání a verše, napsaná na větrném zvonku, za hranici, za níž by se normální smrtelníci neměli snažit nahlédnout...

slnických kostýmech, bavlněných jukátách, či jen v bederních rouškách, se potácejí pod tíhou svatostánků a hlasitě a s vervou skandují různé posvátné formule. Odevšad zní výkřiky, výbuchy smíchu a podmanivý rytmus bubnů... Nechybí obřadní a rozverně obchůzky se svatostánkem *omikoši*, předvádění scének z prastarých lidových frašek *kjógen*, nebo dračí a tygří rituální tance, které si pro tento den připravily různé spolky a kluby. Místní lidé se slavností zúčastňují téměř všichni, a nikoliv jen proto, aby pobavili své spoluobčany, ale především si užívají oni sami.

K takovým bezprostředním slavnostem patří i *Gion macuri*, jež se v Kjótu vždy 17. června pořádá už od 16. století, a při níž se soupeří o nejkrásnější a nejdekorativnější alegorický vůz. Všude v ulicích je plno lidí, kteří kromě toho, že se dobře baví, v hojném počtu navštěvují buddhistické a šintoistické svatyně a chrámy. Možná by se však slušelo dodat, že dnes už se slavnost *Gion macuri* poněkud zkomercionalizovala a začíná se řadit spíše k velkolepým podívaným...



Bohatě zdobené kolo kočáru z doby Heian. Ze slavnosti Aoi macuri

NOC PLANOUČÍCH OHŇŮ

Vesnička Kurama leží v lesnatém údolí středního Honšú sotva patnáct kilometrů na sever od Kjóta. Málokterý z Japonců by se o její existenci doslechl, kdyby se jednou do roka, vždy 15. května, nestala dějištěm Ohňového festivalu. Slavnost má kořeny v 10. století, kdy se císař rozhodl oslavit výročí své poklidné a úspěšné vlády mohutným průvodem s hořícími loučemi. Od té doby se koná každoročně. V Kuramě dokonce mají svatyni zasvěcenou bohu ohně. Vždy i v plamenech podle šintoistické víry sídlí božstvo *kami* a jako téměř všude na světě, je oheň pokládán za posvátný, očišťující prvek.

Skupinky mladíků v šortkách a čelenkou kolem hlavy pobíhají s hořící faguli sem tam a rytmicky skandují nepřeložitelné „sajrjá, sajrjó“. Některé louče měří až pět metrů a musí je vláčet několik svalnatých mužů najednou. Ale malé planoucí louče z borového dřeva napuštěného pryskyřicí nosí i děti. Na schodech ke svatyni závodí dvě vybraná družstva, jež nesou těžké přenosné svatostánky. Rytmus slavnosti se s přibývajícimi hodinami zrychluje, hrátky s ohněm mají nesporné kouzlo. Hasiči dohlížejí na to, aby nedošlo k požáru, počet popálených účastníků stále roste. Před každým domem plane v železném koši velký oheň. Domácí oltář je dnes v noci vystrčen do ulice a slavnostně osvětlen. Postávají u něho ženy ve svých nejlepších kimonech a pán domu, už pěkně rozšoupaný, nabízí kolemjdoucím teplé rýžové víno *amazake*. Lidé zpívají, hrají na *šamisen*, střídají se v bubnování na velké bubny. Je vidět, že se opravdu dobře baví.

Kolem půlnoci louče i ohně dohasínají a účastníci slavnosti se rozcházejí. S popelem ve vlasech a tvářích, a někteří i s ožehnutými oděvy. „Bylo to hezké, stálo to za to,“ říkají si. Také božské *kami* je určitě s oslavou spokojeno. Už po tisíci...

OD SLAVNOSTI KE SLAVNOSTI

A jaké jiné svátky ještě můžete v Japonsku zažít? Možností je nespočet. Například v Hamamacu spolu každý rok po celé dva dny soupeří sedmdesát stočlenných družstev v pouštění velkých draků. Snaží se je udržet co nejdéle ve vzduchu a zároveň srazit k zemi draky soupeřů. Pověďte jim, že v Evropě je pouštění draků dětskou zábavou, když v Hamamacu to dělají už od roku 1550 a potřebují k tomu sílu, důmysl a fanatické zaujetí! Udržet draky ve vzduchu není žádná legrace, chumel lidí zavěšených na laně je za velkého povyku, křiku a smíchu smýkán sem a tam, svalnatí, tetovaní hoši u rumpálu, na němž je natočeno pevné lanko, si neodpočinou snad ani vteřinu.



Japonská kráska s tradičním líčením na jedné z kjótských slavností...

Velkolepé a barvitě slavnosti jsou sice úchvatnou podívanou, ale od srdce se na nich nepobavíte. Skutečně odvázat se lze jen na lidových slavnostech, pořádaných v malých městech či na venkově. A Japonci to opravdu dovedou...



Dívka s činely ze starobylé slavnosti v klášteře Ninnadži

Na závěr slavnosti Aoi macuri vcházejí šintoističtí hodnostáři do svatyně Kamigamo



Obchůzka se svatostánkem mikoši při jedné z mnoha tokijských slavností





Větrný zvonek furin v létě visí v oknech a pod hřebeny střech japonských domovů. Upozorňuje na lehký vánek, jenž alespoň trochu zpřijemňuje parné vedro



Sborový tanec awa odori má své kořeny v polovině 16. století



Nezbytnou součástí slavnostního líčení žen je pudr, dříve vyráběný z rýžové moučky, soli, ptačích výkalů a běloby olovnaté



Lidové slavnosti na ostrově Sado se zúčastňují i školáci



Slavnost Mifune macuri, při níž se císařský dvůr doprovázený tanečnicemi vydává na plavbu po řece Hozu



Tradiční bubnování vyžaduje dobrou fyzickou kondici



Při ohňové slavnosti ve vesnici Kurama před každým domem plápolá vatra

Obrovští draci v zběsilých křivkách křižují oblohu, jen občas jeden z nich zamíří střemhlav k zemi. K zármutku jedněch a k obrovskému nadšení druhých...

Vábivé dunění bubnů zní z Kokury, kde se každoročně pořádá turnaj bubeníků. Statní muži i zdánlivě křehké dívky na masivních povozech popojíždějí městem a s velkou vervou buší do obrovských starobylých bubnů. Přihlízející davy diváků je každou chvíli ocení uznalým potleskem. Obrovské napodobeniny zvířat a lidí se nosí za zpěvu a křiku při slavnosti v Aomori, protože s nimi kdysi jistý vojevůdce vylekal nepřátelské vojsko natolik, že se rozuteklo. Ve Fukuoce prochází městem průvod s vysokými ozdobnými věžemi, na nichž jsou plasticky zachyceny historické výjevy. Někde se běhá

v podvečer s lampióny od svatyně ke svatyni, jinde se vyjíždí na moře v ozdobných člunech a provádějí se starobylé obřady. Sborově se tančí na ulici, například rytmický, divoký tanec awa odori, jehož původ je přesně doložen. Vznikl v červenci 1587, kdy jistý Temasa Hačisuka, pán z Tokušimy, po dokončení stavby nového hradu bohatě pohostil prostý lid. Netrvalo dlouho a živý, dynamický tanec se rozšířil po celém Japonsku. Slavnost naháčů – hadaka macuri má své kořeny na samém počátku japonské historie. Mladí muži oblečení jen v bederních rouškách nosí svatostánky s božstvy kami a okázale předvádějí svou fyzickou sílu a zdatnost. Při této oslavě mládí a mužné síly nechybí hojnost jídla a pití, o něž se zpravidla všichni spravedlivě podělí. ■

TEXT A FOTO: TOMÁŠ VLASÁK

Tradice počtvrté

Když jsem začínal plánovat letošní jarní sraz na Severce, již čtvrtý v pořadí, panovala nejdrsnější zima za posledních pár let. Sněhu na horách bylo dostatek a já se obával, aby podmínky na sjezdovce pod chatou nebyly pro naše Subaru nepřekonatelné.

Loňský i předloňský poslední březnový víkend, kdy se tradiční jarní sraz Subaru fanclubu koná, bylo sněhu na sjezdovce dost. O to větší bylo mé překvapení, když jsem na Severku dorazil a zjistil jsem, že na sjezdovce není po sněhu ani památka a jaro se i zde intenzivně hlásí o slovo. Takže jsme si místo sněhu užili bláto. © Toho bylo na sjezdovce dostatek a opět bylo možné intenzivně vyzkoušet kvalitu symetrického pohonu všech kol.

PÁTEK

Sraz oficiálně zahajujeme až v sobotu ráno, ale kdo jen trochu může, přijíždí již v pátek. S mnoha účastníky se vídáme jen na srazech, a tak si to setkání chceme trochu užít. A dnes už to není jen o nás dospělých, ale i o našich dětech. Mnohé se znají od narození, mají na srazech partu. No a všichni, kteří přijeli poprvé, mají šanci odhodit stud a zábrany a navázat kontakt se starými harcovníky.

SOBOTA

Sobotní ráno nám rozjasnilo vycházející slunce. Začínám mít dojem, že Svätý Petr má své sídlo někde v souhvězdí Kuřátek a drží nad námi ochrannou ruku. Na počasí totiž míváme poměrně štěstí. Dopoledne jsme tedy oficiálně zahájili sraz, proběhla nutná prezence účastníků, byly rozdány srazové dárky a šlo se řídit na sjezdovku. Ti, kteří nemají techniku nebo dostatek odvahy na brodění blátem, trávili čas sledováním těch odvážnějších, rozhovory o technice a podobně. Dorazil náš kamarád Rosta Manolo Daněk, se svým upraveným STI, takže kolem něj postával hlouček lidí a probírali, které komponenty fungují a které ne. Jako již tradičně, přijel v sobotu ráno na sraz pan Dan Hromada, z DanCars Subaru-Opava. Je našim letitým příznivcem a podporovatelem a patří mu za to náš dík. Přivezl ukázat nového Outbacka a také nějaké věci do tomboly. Dopoledne uteklo jako voda.

Na poledne jsme měli domluvený oběd, takže jsme se odebrali do jídelny na jednotný kuřecí řízek se salátem. Při takovém počtu strávníků je jednotné menu nutnost. Jinak by to nešlo zvládnout v rozumném čase a časem jsme nechtěli plýtvat.

VÝLETY

Úderem druhé hodiny se celkový počet 52 vozidel rozdělil na dvě skupiny a vyrazili jsme na odpolední vyjížďku. První skupina, familiérně zvaná „plackaři“, vyrazila s Imprezami všech možných typů a výkonů a jedním BRZ směrem k Orlickým horám, kde náš místní člen Zhor naplánoval přibližně 120 km dlouhou vyjížďku po krásných silničkách.

Druhá skupina, čítající 29 Forestrů a Outbacků, se vydala, tradičně pod vedením majitele Severky, do okolních kopců a pastvin, na offroadovou projížďku.

Vzhledem k poměrně velkému počtu nováčků, kteří s jízdou v terénu nemají mnoho zkušeností, jsou takové vyjížďky nedocenitelnou zkušeností. Odhalit schopnosti vlastního vozu a vidět, co s ním dokážou ti zkušenější, to je velká deviza.

Ačkoli jsme se pohybovali místy, která už známe z minulých ročníků, nebyla zábava o nic menší. Díky počasí byla vidět úchvatná panoramata Jeseníků a Orlických hor a i terén, přestože známý, byl zase v mnohém nový. Někde bylo více vody, někde to bylo naopak sušší. Zkrátka vždycky si lze najít nové zážitky, i když místo je důvěrně známé.

Z vyjížďky jsme se vrátili kolem páté hodiny odpolední, ve stejnou dobu dorazila i silniční skupina. Těsně před dojezdem do cíle jsem na své H6 prorazil během pneumatiky. Takže jsme ještě spravovali. Naštěstí Ferenc74 měl s sebou opravné knoty, takže mi briskně zacepil defekt, aniž jsme museli sundávat kolo.

VEČÍREK S TOMBOLAMI A PROJEKČÍ

Po loňském nadšení z grilovaného prasete, jsme se rozhodli to zopakovat, a tak nám domácí celé odpoledne chystali grilované prasátko na sobotní večeri.

V 18 hodin se začalo rozdávát maso a všichni se trpělivě seřadili do dlouhé fronty, aby vyčkali na svůj příděl této božské many. Rudolfo čekání krátil promítáním filmů z expedic na Balkán, aby to utrpení ve frontě nebylo tak dlouhé. ©

Promítání pokračovalo i po večeri a během něj jsme připravili tombolu. Nejdříve dětskou, na kterou se naše ratolesti vždycky nesmírně těší a která probíhá bez losování tak, že se děti seřadí do fronty a pokaždé, když přijdou na řadu, vyberou si jednu věc a jdou se zase

Odhalit schopnosti vlastního vozu a vidět, co s ním dokážou ti zkušenější, to je velká deviza



zařadit na konec fronty. © A tombolu dospělou, na kterou se také těší všichni. ©

No, a když bylo vše připraveno, spustil jsem losování. K ruce mi byly 3 malé asistentky, aby nám to šlo hezky od ruky.

Po tombole jsem všem účastníkům srazu poděkoval za účast a se všemi jsem se oficiálně rozloučil, protože v neděli ráno jsem tentokrát musel odjet dřív, než se většina lidí probudila.

NA SHLEDANOU PŘÍŠTĚ!

Ale jak jsem se dočetl v ohlasech na akci na našem fóru, někteří chlápci s Imprezami si to ještě užili i v neděli a udělali si ještě jednu vyjížďku, což je skvělé.

Máme za sebou další jarní klubový sraz a začínáme plánovat ten podzimní. Ale už nyní víme, že se na Severku vrátíme popáté. Poslední březnový víkend 2018 na Severce na shledanou... ■

Soutěž v minulém čísle se týkala veleúspěšného asistenčního systému EyeSight. Ptali jsme se, s jakým konkrétním počtem diod pracuje EyeSight Assist Monitor. Z těch, kteří správně vybrali možnost c) 7, určil los jako výherce čepice a trička **Subaru Pavla Hoříňka z Valašského Meziříčí**.

Tajenka křížovky skrývala stručný slogan, který popisuje jedinečný charakter modelu Levorg. Z těch, komu správně vyšlo Rodinný sportovec, vybral los jako výherce čepice **Subaru Vladimíra Pekárka z Milevska a Ivanu Kostkovou z Březnice**.

Dnešní soutěž bude věnována, jak jinak, nové generaci modelu XV. Její specialitou je zejména extrémní tuhost

karoserie. Ta je předpokladem významného zvýšení bezpečnostního standardu. Dokládá to, že v mezigeneračním srovnání zajišťuje nové řešení karoserie a podvozku zlepšenou schopnost absorpce nárazové energie o:






- a) 20 %
- b) 30 %
- c) 40 %

Správné odpovědi na soutěžní otázku, stejně jako řešení křížovky a sudoku, za které můžete jako vždy získat výhry Subaru, nám pošlete nejpozději do 8. září 2017 na adresu:

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

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

Jak obšrně referujeme uvnitř čísla, Subaru na ženevském autosalónu představilo ve světové premiéře novou generaci modelu XV. Pro evropské trhy jde o velmi důležitý vůz také proto, že, po premiéře v nové Impreze, je to první model postavený (pokračování v tajence).

| POMŮCKA: BRD, LÍZ, MAYET, MODR | OZDRAVOVAT | TŘÍDIT | OZNAČENÍ STROMU KE KACENÍ | JEDNÁNÍ |  | ODĚVY SOUDCŮ | ROSOL Z ŘAS | ZNAČKA RHENIA | ŽENSKÉ JMÉNO | SPLYNUTÍ ŘEK |  | UDÁLOST BUDÍCÍ POHORŠENÍ | LITERÁRNÍ DÍLO | ZKRATKA MISTROVSTVÍ SVĚTA | ANGLICKY „VĚK“ | PŘESTAVBA | PRŮZKUMY MÍNĚNÍ |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------|---------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------|----------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------|---------------------------|----------------|-----------------------------|----------------------|
| BRÝLE | | | | | NÁSYP Z KAMENÍ | | | | | | SKŘÍŇ (NÁREČNĚ) | | | | | | |
| JMÉNO PSA | | | | | JEDNATEL | | | | | | BOJOVÝ PLYN | | | | | | |
| | | | | | ČESKÝ HOKEJISTA | | | | | | SLOVENSKY „VE“ | | | | | | |
| 1. DÍL TAJENKY | | | | | | | | 2. DÍL TAJENKY | | | | | | RUSKÝ REŽISÉR | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | ZÁŠKUBY VE TVÁŘI | | | |
| ZNAČKA OSMIA | | | STÁTNÍ POKLADNA SESEDNUTÍ | | | | | PŘESNĚ | | | | | | | | ZNAČKA OERSTEDU | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | ČESKÁ HORA | |
| CVIK NA HRAZDĚ | | | | POLNÍ MÍRA | | | | | | | ZÁPORNĚ NABITÝ ATOM | | | | | | |
| | | | | ZPĚVNÝ PTÁK | | | | | | | | | | | | | |
| PRUDKÁ POHNUTÍ MYSLI | | | | | | | | | | |  | RUSKÁ POHÁDKA | ZÁKRSKY | | | | |
| | | | | | | | | | | | | KONEC MODLITBY | | | | | |
| BÝVALÝ SLOVENSKÝ POLITIK | | | | | ROZSÁHLÉ BÁSNĚ | OCHOTNĚ | | | | | SÍDLO VE FRANCII | | | | | | NEJSTARŠÍ ČLEN SBORU |
|  | RYBÁŘSKÁ SÍŤ | | | | | | LÁKADLO | ČESKÝ ŠACHISTA | SLOVENSKY „SNAD“ |  | MEDKOVY INICIÁLY | | | KOPEC (NÁREČNĚ) | | | |
| | VÝZVA KE SKOKU | | | | | | | | | | SLOVENSKY „ZDE“ | | | POMŮCKA KOVBOJE | | | |
| VRH | | | | ZÓNY | | | | | | ČÍNSKÉ PLATIDLO | | | | | | UNIVERZ. ORCHESTR (ZKRATKA) | |
| | | | | PRAVOSLAVNÝ DUCHOVNÍ | | | | | | MYS | | | | | | SKUTEK | |
| ZKRATKA UHLOVDANŮ | | | 3. DÍL TAJENKY | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | TOHLE | | | | | | | | | | | | | | |
| PRUDKÉ VZRUŠENÍ | | | | | | VĚRNÍ | | | | | | | JINAK | | | | |
| OTISKY | | | | | | SOUČÁST RÝPADLA | | | | | | | TAMTEN | | | | |

**KUPON
V HODNOTĚ**

100 Kč


LEGENDY

NA NÁKUP JEDNODENNÍ ZÁKLADNÍ VSTUPENKY NA MOTORISTICKOU SLAVNOST LEGENDY

Slevu je možné uplatnit u pokladen motoristické slavnosti Legendy 10. a 11. 6. 2017 od 9 do 12 hod. Využijte pokladny umístěné před hlavním vstupem do PN Bohnice v ulici Ústavní. Sleva 100 Kč platí na nákup základní jednodenní vstupenky. 1 kupon lze uplatnit na nákup 1 ks vstupenky. Slevy se nesčítají. **ORIGINÁL KUPONU VYSTŘIHNĚTE A PŘEDLOŽTE U POKLADNY PŘI NÁKUPU.**



LEGENDY

10.-11. 6. 2017 PRAHA



**AUTOSALON * MOTOSALON * PŘEHLÍDKA MOTORSPORTU A KLUBŮ
EXHIBIČNÍ JÍZDY * DĚTSKÁ ZÓNA * ZÁBAVA PRO CELOU RODINU**

HRDÝ PARTNER MOTORISTICKÉ SLAVNOSTI LEGENDY



SUBARU

Confidence in Motion



UMÍŠ VYPNOUT DĚŠŤ?

MOKRO

OFF

 **EyeSight**
Driver Assist Technology



Obrázek je pouze ilustrativní. Kombinovaná spotřeba paliva 6,9–7,0 l/100 km, emise CO₂ 145–161 g/km.

PROJEĎTE BEZPEČNĚ KAŽDOU CESTU SE SUBARU SYMMETRICAL AWD



Outback. Vyrobeno v Japonsku.

Chcete dojet dál než ostatní bez ohledu na počasí? Unikátní pohon všech čtyř kol Subaru Symmetrical AWD trvale posílá optimální výkon na každé kolo zvlášť. Proto v Subaru nikdy nezůstanete trčet s rodinou v půli cesty. Za deště, v blátě ani na promáčené louce. Za všech podmínek se navíc můžete spolehnout na bezpečnostní systém EyeSight – řidičovy druhé oči.

Objednejte si testovací jízdu v kterékoli čtyřkolce Subaru ještě dnes na subaru.cz | zazijsubaru.cz | subaru-butik.cz.



SUBARU

Confidence in Motion