

JSEM SUBARISTA!

Subaru Magazín pro všechny fandy značky

vol. 031: jaro-léto 2018



Univerzál. Zvládne cokoli.



60 let vozů Subaru



Gejša - esence ženství

Přeřadil jsem na nižší splátky.



SUBARU XV 1,6i Active

OD
4 641 Kč
MĚSÍČNĚ

Nastavte si výši splátek podle svých možností.

Využijte revoluci ve financování vozu Subaru, každých 3–5 let si můžete pořídit nový vůz!
Navíc bez nutnosti měnit výši svých měsíčních výdajů.

SUBARU
FINANCE

unicreditleasing.cz

Řešení pro všechno,
na čem záleží.

 **UniCredit**
Leasing

Reprezentativní příklad Subaru FREE PCP: Model SUBARU XV 1,6i Active získáte za těchto podmínek: Pořizovací cena vč. DPH: 590 000 Kč, výše úvěru: 354 000 Kč, jednorázová splátka hrazená klientem: 236 000 Kč (40 % z pořizovací ceny), pevná úroková sazba: 1,99 %, RPSN: 6,7 %; 1.–47. měsíční splátka úvěru: 3 088 Kč, 48. splátka úvěru: 232 221 Kč, 1.–48. splátka pojištění: HAV 1 121 Kč, POV 432 Kč, poplatek za poskytnutí úvěru: 0 Kč, celková částka k uhrazení: 451 901 Kč, délka úvěru 48 měsíců, nájezd 20 000 km/rok, HAV a POV pojištění – sazby platné u České pojišťovny.

Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy, a nelze z ní proto dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce. Nabídka je platná na smlouvy uzavřené do 30. 6. 2018 nebo do odvolání.

Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

otevíráte v pořadí už jedenatřicáté číslo Subaru magazínu. A protože zahajujeme čtvrtou desítku vydaných čísel, chceme to malé jubileum oslavit ještě zřetelnějším příklonem k jedinečné kvalitě, která uživatele vozu s emblémem souhvězdí Plejády odlišuje od všech ostatních. Součástí hlavičky časopisu se stává slogan Jsem subarista! Vyznání, které odlišuje obdivovatele jedinečné charakteristiky vozů Subaru od fanoušků všech jiných značek. Po více než čtvrtstoletém působení v roli importéra na českém trhu s hrdostí konstatujeme, že věrnost značce, vědomí sounáležitosti, projevované kromě jiného vzájemným pozdravem subaristů, když se setkají za volantů svých vozů a všestranné sdílení pocitu bezpečné radosti z jízdy činí z rodiny Subaru úžasně semknutý tým.

Rok 2017 byl pro značku Subaru globálně velmi úspěšný, pošesté v řadě dosáhla rekordních prodejů, které meziročně stouply o 8 % a nový šestihvězdičkový vůz si koupilo 1 090 000 zákazníků. Prodeje v ČR se na celkovém globálním objemu podílejí shodou okolností téměř přesně jednou tisícínou. Splnili jsme tedy předsevzetí posunout meziročně prodeje přibližně o 10 % výš, za což patří dík a uznání i celé naší dealerské síti. K poděkování musím ale rovnou připojit konstatování, že nadcházející období nebude pro nás všechny nijak jednoduché. Z našich showroomů odjíždí (zřejmě na delší dobu) poslední exempláře legendárního WRX STI. Vůz se strhující dynamikou totiž homologačně vyhovuje „jen“ normě Euro 6b a s tou ho je možné registrovat jen do 31. 8. 2018. Svěrací kazajka, kterou pro automobilový trh ušili zákonodárci EU, nás patrně omezí i v dalších ohledech.

Naštěstí nové modely naší značky, prezentované v poslední době v poměrně rychlém sledu, poskytují naději, že přes všechny restriktce si budou mít subaristé i v ČR z čeho vybírat. Nová globální platforma a komplex bezpečnostních prvků, korunovaný špičkovou technologií EyeSight, pozvedá o další patro výš kvalitu vozů Subaru ve všech směrech, charakterizovanou sloganem: SAVE / FUN / TOUGH, tedy BEZPEČNÝ / ZÁBAVNÝ / NEZDOLNÝ. Osvědčuje se tak ikonická Impreza, která je zcela jiná, ale stále stoprocentní Subaru. Nedávno uvedený univerzál XV, jemuž na stránkách tohoto vydání věnujeme velký prostor, jednoduše nadchne každého, kdo usedne za jeho volant. A dá se předpokládat, že podobný úspěch bude mít i před pár týdny v New Yorku ve světové premiéře prezentovaný nový Forester. O termínu jeho vstupu na evropský trh není ale zatím rozhodnuto. Velké naděje vzbuzuje i v Ženevě představený Subaru VIZIV Tourer Concept, o němž podrobněji píšeme v referátu z autosalónu.

Tradice zavazuje. Společně se všemi vyznavači kvalit vozů Subaru si na prostřední dvoustraně připomínáme roztomilé autíčko, model Subaru 360, kterým to před šedesáti lety všechno začalo. A na dvoustraně Úspěchy Subaru shrnujeme informace o aktuálních výsledcích testů a oceněních, kterých se automobilům Subaru v Čechách i ve světě dostalo.

Stejně jako nás potěší jistě i všechny čtenáře našeho magazínu autentická vyznání konkrétních uživatelů šestihvězdičkových vozů o jejich vztahu ke značce a radostech, které jim jízda v Subaru

poskytuje. Radovat se můžeme i z výsledků posádek Subaru na sportovních kolbištích. A čtenářskou lahůdkou budou v tomto čísle jistě i dva materiály, věnované přírodním krásám Japonska a tak svěbytnému fenoménu země vycházejícího slunce, jakým jsou gejši.

A co nás v nejbližší době i vzdálenějším horizontu čeká? Výzvy. Dokonce výzva za výzvou.

Ve skupině EMIL FREY musíme na nadnárodní úrovni usilovat o co neefektivnější synergie ve všech oblastech a na úrovni národní o koordinační standardů v IT, kontrolních činnostech i účetnictví a rychle si osvojit know how, které je ve skupině k dispozici. To jistě pomůže úspěšně rozvíjet i právě zahájenou spolupráci všech značek, které firma Emil Frey Group ČR v naší zemi reprezentuje, na poli vykupování a prodeje ojetých vozů – Emil Frey Select. My, subaristé, kvality svých vozů dobře známe a víme například, že 96 % vozů, uvedených do provozu, spolehlivě slouží svým majitelům i po deseti letech.

I v roce 2018 chceme usilovat o zachování prodejního objemu, jakého jsme dosáhli v roce minulém, tedy registrací zhruba 1100 vozidel s možným potenciálem navýšení na 1200. Přes varovné signály o zpomalení dlouhodobě až neuvěřitelné dynamiky růstu automobilového průmyslu a už zmíněná omezení, vyvolávaná evropskou legislativou, zůstávají optimistou. Vedou mě k tomu skvělé parametry našich stávajících i nových modelů, a také nápaditá a nezdolná aktivita našich partnerů, včetně nových investic, jak si můžete přečíst na stránkách 44–49, věnovaných naší skvělé dealerské síti.

Už téměř rok funguje projekt JSEM SUBARISTA, kterým chceme dál stmelovat příznivce značky a posilovat jejich oprávněnou hrdost na produkty Subaru. Jsme rádi, že se nám, soudě podle ohlasu na sociálních sítích a dalších virtuálních platformách, daří zaujmout i potenciální zákazníky mladší generace. Heslo JSEM SUBARISTA, zakotvené tedy od tohoto čísla i v hlavičce našeho časopisu, je výrazem vyznání, které nás všechny spojuje.

Přeji vám hezké chvíle u našeho-vašeho časopisu i za volantem vozů Subaru a nepřehlédněte na poslední straně pozvánku na skvělou výstavu LEGENDY. Pro subaristy jsme na ni s pořadateli vyjednali slevu na kupón v pozvánce!

Ing. Jiří Pícek
ředitel Subaru ČR




Euro NCAP vyhlásilo Imprezu a XV nejbezpečnějšími vozy

Dva aktuální modely Subaru, postavené na zcela nové platformě Subaru Global Platform, získaly po předchozích úspěších v nárazových zkouškách speciální ocenění pro nejbezpečnější auto roku.

Organizace Euro NCAP se začátkem nového roku ocenila sedm vozů, které loni nejvíce zazářily v oblasti bezpečnosti. A hned dva z nich jsou od Subaru! Nárazovými zkouškami a dalšími testy, které zkoumají ochranu dospělé posádky, dětí, chodců i vypělost asistenčních systémů, přitom v roce 2017 prošlo bezmála 70 různých automobilů z celého světa.

Subaru ovládlo kategorii malých rodinných vozů, kde si ocenění Best in Class, neboli Nejlepší ve třídě, odnesly modely Impreza a XV a staly se tak nejbezpečnějšími auty roku 2017. Pro získání ocenění je potřeba nejvyšší průměr ze všech sledovaných disciplín a oba vozy Subaru dosáhly na nejvyšší známky mezi všemi konkurenty jak za ochranu dospělých a dětí, tak za ohleduplnost k chodcům.

Z 15 NEJBEZPEČNĚJŠÍCH AUT ROKU JSOU ČTYŘI OD SUBARU

Subaru zabodovalo i v amerických testech. Respektovaný institut IIHS vyhlásil



po náročných testech nových aut 15 modelů, které v aktuálním roce dosáhly na nejvyšší možné ocenění Top Safety Pick+. Navzdory tomu, že má Subaru v porovnání s velkými výrobci užší nabídku modelů, obsadila japonská automobilka téměř třetinu žebříčku.

Současné modely Subaru kralují žebříčkům bezpečnosti. Subaru XV a Impreza nedávno přepsaly historické rekordy v japonských testech JNCAP a nejvyšší mety pokořily také v náročných zkouškách amerického IIHS, které ve srovnání s evropskými zkouškami bývají považovány za komplexnější a kladou velký důraz na reálné situace. V USA se tak například už od roku 2012 sledují i výsledky typického čelního nárazu 25 procenty vozu na straně řidiče, zatímco v Evropě pouze celou přídi a 40 procenty. Pro získání elitního doporučení Top Safety Pick+ je stejně tak důležité uspět i při nárazu 25 procenty na straně spolujezdce, při bočním nárazu, v testech pevnosti střechy a opory hlavových opěrek, vůz musí skvěle svítit nebo nabízet funkční asistenční systémy.

Díky promyšlené tuhé konstrukci, unikátnímu systému EyeSight a dalším výhodám se čtyři testované modely Subaru zařadily rovnou do patnáctky vozů s nejvyšším oceněním Top Safety Pick+. Jde o Imprezu, Outback, WRX a Legacy.

Dvě vítězství pro Subaru v anketě Auto roku 2018!

Hned dvě prestižní ocenění si v nabitě konkurenci vybojovala značka Subaru v tradiční anketě Auto roku, kde odborná porota i veřejnost vybírají nejlepší automobilové novinky.



Porota složená ze 35 českých novinářů udělila zvláštní cenu Technická inovace roku platformě Subaru Global Platform (SGP). Ta je v současnosti základem nových modelů Impreza a XV a do budoucna na ní budou postaveny všechny vozy Subaru s výjimkou kupé BRZ. Díky mimořádně tuhé konstrukci a použití pokročilých materiálů i technologií nabízí vozy s platformou SGP unikátní kombinaci ovladatelnosti, dospělých jízdních vlastností a bezpečnosti.

Modelu Subaru Impreza, který na český trh dorazil až těsně před koncem minulého roku, navíc hlasy veřejnosti vynesly vítězství v kategorii malých vozů. Velmi dobře však Impreza dopadla také v hlasování odborné poroty, kde se získáním 926 bodů získala celkové 5. místo. O místo v elitní finálové pěti přitom soutěžilo 34 aut.

Za získané trofeje děkujeme nejen členům odborné poroty, ale i všem majitelům a fanouškům značky Subaru, kteří nás podpořili ve veřejné části ankety svým hlasem. Velmi si ceníme toho, že i v dnešní obrovské konkurenci zůstává Subaru výjimečnou značkou, která dokáže obstát i ve srovnání s výrazně většími rivaly.



Forester ve specifikaci pro U.S. trhy

Po novém Subaru Impreza a XV Subaru představilo další model, postavený na nové platformě SGP, která po celém světě sklízí chválu za bezpečnost a jízdní vlastnosti. Novinkou je pátá generace oblíbeného Foresteru, která zazářila na autosalonu v New Yorku. Celosvětově nejprodávanější model značky a historicky nejprodávanější také v Evropě byl prezentován zatím jen v americké specifikaci. Vizuálně zůstává věrný designu svého povedeného předchůdce, využívá však zcela novou techniku, včetně rozšířené nabídky komfortních a bezpečnostních systémů.

JEŠTĚ BEZPEČNĚJŠÍ A PROSTORNĚJŠÍ

Základem je konstrukční platforma Subaru Global Platform, jejíž celosvětový úspěch připomínáme výše. Nový Forester současně nabízí ještě více prostoru pro všechny cestující v oblasti nohou, hlavy i ramen. Rozvor se prodloužil na 2670 milimetrů (+ 30 mm), šířka vzrostla na 1815 milimetrů (+ 20 mm) a délka na 4625 milimetrů (+ 15 mm). Výška vozu se zároveň snížila na 1730 milimetrů (- 5 mm). Výborná světlá výška 220 milimetrů však

zůstala zachována, stejně jako obratnost – vůz potřebuje k otočení jen 5,4 metru.

Lépe využitelný je také zavazadlový prostor s větší kapacitou, jehož přístupnost navíc zlepšuje i rychlejší systém automatického otevírání a zavírání pátých dveří. O komfort posádky se postará také zcela nový systém klimatizace, Wi-Fi hotspot nebo praktické schránky v opěradlech sedadel. Úplnou novinkou je systém sledování řidiče Driver Monitoring System, který automaticky rozpozná řidiče a pamatuje si jeho oblíbená nastavení. Umí ho ale též varovat, když rozpozná nebezpečnou únavu.



TOP SCHOPNOSTI

Jádrum pohonu stále zůstává symetrický pohon všech kol spolu s plochými motory boxer. Režim X-Mode usnadňující jízdu v náročném terénu byl současně vylepšen pro ještě lepší účinnost. Forester bude ve všech specifikacích vybaven asistenčním systémem EyeSight s adaptivním tempomatem, funkcí nouzového brzdění (umí zasáhnout i při couvání) či hlídáním mrtvých úhlů. Převodovka Lineartronic zase v některých verzích nabídne nový manuální režim se sedmi virtuálními stupni. ■

Zlatý volant pro STÍčko

Prodej současné generace Subaru WRX STI v Evropě končí, doufejme, že ne nadlouho a brzy se budeme moci těšit z nové verze, byť třeba hybridní. Jako stylové rozloučení bude k dispozici speciální provedení Final Edition. Počet je však omezen pouze na 15 vozů pro celou Českou republiku.

Že model WRX STI z Evropy odchází na vrcholu sil, dokazují nejen nadšené ohlasy novinářů na jeho modernizaci pro rok 2018, ale také čerstvé ocenění Sportovní auto roku v prestižní anketě Zlatý volant. Vizuálním pojetím se Subaru WRX STI Final Edition vrací ke kořenům. K dispozici je pouze s modrým lakem WR Blue, a to v kombinaci se zlatými 19palcovými koly. Třmeny velkých brzd Brembo mají stříbrné lakování a unikátní je



také mřížka chladiče s originální STI barvou Cherry Red. Zvenku jsou zřetelné také přední, boční a zadní spoilery nebo orámování koncovek výfuku. Uvnitř na majitele rozlučkové edice čeká volant s Alcantarou nebo doplňky opět v červené barvě Cherry Red. Výroba bude probíhat pouze v květnu a počítá se s jediným kusem pro každého dealera Subaru v Česku. Celkem bude k dispozici 15 kusů s doporučenou cenou 1 380 000 Kč. Souběžně s prodejem Final Edition budou u dealerů značky stále k dispozici i standardní vozy modelového roku 2018, a to až do roku 2019. ■



Subaru EyeSight získal Prezidentskou cenu

Japonská vědecko ekonomická společnost udělila svou prestižní Prezidentskou cenu asistenčnímu systému, kterým jsou postupně osazovány všechny nové modely Subaru.

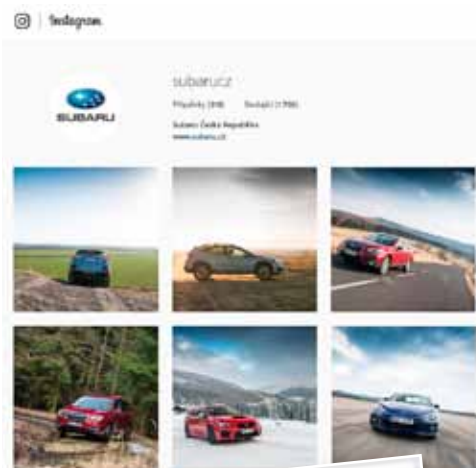
Systém byl oceněn mnohokrát v řadě zemí světa, včetně České republiky. Teď se tedy dočkal i na domácí půdě, při slavnosti v hotelu Grand Palace v Tokiu. ■



Subaristé se spojují i na internetu



Majitelé a příznivci šestihvězdičkových vozů o sobě často mluví jako o jedné velké rodině a neplatí to jen na silnicích, ale také online. Česká komunita na Facebooku či Instagramu tento rok oslaví velké milníky a Subaru Česká republika současně rozšiřuje portál zazijsubaru.cz o klub s výhodami pro majitele vozů Subaru.



Komunita 50 000 fanoušků je něco, čím se v Česku zdaleka nemůže pochlubit každá automobilka. Právě tento milník má našlápnuto pokořit facebookový profil Subaru CZ (facebook.com/subaru.cze), a to ještě letos. Ke značce Subaru se tak na sociálních sítích hlásí mnohem více lidí, než by odpovídalo jejímu podílu na trhu, a vysoce nadprůměrná je i jejich aktivita. Při prodeji kolem 1000 nových vozů Subaru ročně je zřejmé, že přestože nejde v našich končinách o masově rozšířenou značku, její příznivci mají o to větší chuť se spojovat.

Věrnost a zapálenost majitelů japonských aut ostatně potvrdil také aktuální průzkum společnosti Edmunds. Subaru má podle něj druhé nejvěrnější zákaznický na světě a od vítězné Toyoty ho dělí jen krůček. Zkrátka když si majitel Subaru jde koupit nový vůz, nejčastěji sáhne znovu po Subaru. Japonské značky ostatně v žebříčku obsadily všechna tři první místa a z první desítky jim patří celá polovina, takže rozhodně nejde o náhodu. Osobitost, bytelnost a skvělé jízdní vlastnosti, které jdou ruku v ruce se špičkovou bezpečností, prostě nenabízí každý.

Chcete-li mít vždy po ruce naše aktuální fotky z testování nejnovějších modelů, významných světových autosalonů nebo zajímavých setkání s dalšími subaristy, najdete si profil Subaru Česká republika také na Instagramu

(instagram.com/subarucz). Právě tato služba je jako stvořená ke sdílení zajímavých zážitků a unikátních momentů, o které s vozy Subaru není nikdy nouze. Jednoduchost a atraktivita sdílení fotografií přes mobilní telefon si získává stále více příznivců a jen za posledních několik měsíců se instagramová komunita českých subaristů více než zdvojnásobila. Na březnovém autosalonu v Ženevě jsme oslavili 1500 fanoušků a nyní se již rychle blížíme dvěma tisícům.

JSEM SUBARISTA: SLEVY, SRAZY, TIPY

Pomineme-li jednotlivé sociální sítě, opírá se Subaru na českém internetu o tři hlavní pilíře. Web Subaru.cz, který je určen především zájemcům o nový vůz a související služby, značkový e-shop Subaru-Butik.cz, kde příznivci značky najdou stovky zajímavých a užitečných produktů s neustálým přívalem čerstvých novinek, a pak komunitní stránky ZazijSubaru.cz, které jsou plné dobrodružných příběhů z českých i zahraničních cest, zajímavostí z historie či důležitých novinek. Propracovanější věrnostní program pro majitele ve větu aktivit dosud chyběl, to se však od léta změní.

Program pojmenovaný Jsem Subarista získá po měsících testování novou podobu a stane se součástí ZazijSubaru.cz. Po přihlášení a vyplnění základních informací o sobě i svém voze se každý subarista může těšit na pravidelné slevy na zboží ze Subaru Butiku, speciální nabídky od partnerů, pozvánky na Subaru srazy, články s praktickými tipy, ale také na příležitostně fyzické dárky přímo do schránky. Následně pak dorazí také mobilní aplikace, aby měl každý člen své akční kupony a další výhody jednoduše po ruce.

Sledujte ZazijSubaru.cz a profily Subaru Česká republika na sociálních sítích a žádná z chystaných novinek vám neunikne. ■

Jen za posledních několik měsíců se instagramová komunita českých subaristů více než zdvojnásobila



Maskot omylem Odkud se vzalo subarácké prasátko?

S tímto symbolem se nejspíš setkal každý, kdo se řadí mezi fanoušky rallye nebo Subaru WRX STI. Jen málokdo ale zná zamotaný a vlastně i trochu ujetý příběh jeho původu.

V anglicky mluvících zemích se mu říká Subaru Pig, Subo Pig, Piggie nebo třeba JDM Pig. Na svých autech vozí stylizované prasátko fanoušci Subaru po celém světě (včetně těch českých díky Subaru Butiku), i když zdaleka ne každý ví, proč vlastně. Ve světě rallye ho jako první proslavil Petter Solberg, který tento symbol vozil nalepený na zrcátku své Imprezy WRC. Na vozech jeho týmových kolegů se ovšem nikdy neobjevil a z dalších subaristů se jím pyšnil jen Toshiihiro Arai v kategorii produkčních vozů, takže rozhodně nešlo o oficiální týmové logo.

REKLAMA NA KOMIKSY A JAPONSKÉ KRÁSKY

Jeden z největších symbolů Subaru vlastně nikdy neměl nic společného přímo se závodním týmem Subaru či samotnou automobilkou a proslavil se jaksí mimochodem jen proto, že Solbergovy fanoušky jeho jednoduchý design zaujal. Podle všeho šlo o vlastní aktivitu konkrétních jezdců, kteří tak propagovali japonských časopis Young Magazine. A pokud jste s tímto časopisem nikdy nepřišli do styku, vězte, že je to docela pikantní čtení.

Týdeník Weekly Young Magazine vychází v Tokiu každé pondělí už od června 1980 a zaměřuje se na dospělé muže. Ti v něm najdou nejen pravidelnou dávku několika desítek japonských manga komiksů (zpravidla akčních, fantaskních či lehce erotických), ale také fotografie spoře oděných krásek. Právě na titulní stránce časopisu se prasátko již dlouhá léta pravidelně objevuje v nejrůznějších podobách a vlastně tak pro Japonce znamená něco podobného, jako zajíček Playboye pro nás na západě.

CHLAPEC V DÍVKU, DÍVKA V CHLAPCE, MALÉ ČERNÉ PRASÁTKO

Vůbec poprvé se tato postavička údajně objevila v sérii Manga Ranma z 80. a 90. let. Ta vypráví o chlapci jménem Ranma Saotome, který se po pádu do prokleté studánky



proměnil v dívku vždy, když ho někdo polije studenou vodou. Po politi horkou vodou se pak zase mění zpět. Přijde vám to bizarní? Pak vězte, že jednu z vedlejších postav jménem Ryoga potká ještě divnější osud – namísto dívky se totiž ve vodě mění v malé černé prasátko. A jsme doma. Ano, tohle je zřejmě skutečný původ subaráckého prasete.

VE SPRÁVNÝ ČAS NA SPRÁVNÉM AUTĚ

Informací o celém příběhu se ani v době internetu nedá najít mnoho a není například jasné, zda šlo ze strany Solberga o placené partnerství, nebo jen vyjádření sympatií k japonským komiksům. Faktem ale je, že se z prasete rychle stal vyhledávaný subarácký talisman a symbolická památka na slavná vítězství Subaru na světových soutěžích. Tento symbol se navíc postupně rozšířil i mezi fanoušky jiných japonských značek a přeneseně někdy označuje vztah k japonským vozům obecně.

Během let se objevila řada dalších odvozených variant a oblíbě se mezi subaristy těší



zejména agresivnější našťavané prasátko, pirátské prasátko nebo prasátko s japonskou kšiltovkou. Mezi lidmi kolují také různá alternativní vysvětlení toho, proč se znakem fanoušků Subaru stalo právě prasce. Mezi naše favority rozhodně patří teorie o tom, že je to proto, že původní Imprezy STI byly „nedotáčivé jako prasce“. A samozřejmě se traduje, že každá taková samolepka přidává alespoň 10 koní výkonu... Každopádně pokud znáte nějaký další střípek, který nám unikl, určitě nám dejte vědět!



Prasátko na titulní stránce časopisu tak pro Japonce znamená něco podobného, jako zajíček Playboye pro nás na západě

Hvězdná výzva po ženevsku

I když je Ženevský autosalon kvůli neexistenci výrobních závodů ve Švýcarsku tradičně považován za „neutrální půdu“ pro všechny automobilky, právě pro Subaru je světová přehlídka automobilů v zemi helvétského kříže hned po Tokijském autosalonu téměř domácí výstavou. Právě zde totiž sídlí firma Emil Frey, která patří celosvětově mezi nejvýznamnější importéry japonské značky a které se již mnoho let daří prodávat každé čtvrté Subaru dovezené do Evropy.



S manažerem Subaru Switzerland Ronaldem Hüссерem slavnostně představil Viziv tourer i jeho designér Mamoru Ishii

Fanoušci automobilové techniky se na výstaviště Palexpo každoročně vydávají ve velkém počtu, aby ve světové premiéře viděli na neutrální půdě nejen ta nejluxusnější auta a sériové novinky pro nadcházející rok, ale také zajímavé prototypy a studie, které v mnoha případech předznamenávají bližší i tu vzdálenější budoucnost jednotlivých značek.

Ženevský autosalon se koná tradičně na výstavišti Palexpo, což je jedno z největších výstavních středisek na světě. Letos se tu na ploše 106 tisíc metrů čtverečních prezentovalo více než 180 vystavovatelů, kteří ve dvou novinářských dnech před otevřením výstavy veřejnosti uspořádali 70 tiskových konferencí. Tiskovka Subaru je tradičně jednou z médií nejnavštěvovanějších – probíhá totiž v prestižní čas o prvním novinářském dnu dopoledne – samozřejmě přímo na stánku japonské značky.

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



Dlouholetou tradicí pro kultovního výrobce se stalo představování novinek a studií v Ženevě. Ve Švýcarsku totiž patří Subaru díky tradičnímu symetrickému pohonu všech kol a motorům boxer mezi kultovní auta a zákazníci se zde těší na každý nový přírůstek. Tentokrát se kromě celé modelové palety, nabízené na starém kontinentě, upíná hlavní zájem médií i ostatních návštěvníků na vyvýšené pódium, kde šéfdesignér značky pan Mamoru Ishii odhalil spolu s manažerem švýcarského Subaru Ronaldem Hüссерem koncept Viziv tourer.

I když má vystavený exponát k sériovému vozu daleko, značka zde opět ukázala, že koncepty umí vytvořit parádní. Na tiskovce zaznělo, že právě tohle auto symbolizuje nejbližší budoucnost Subaru, kde zásadní důraz bude vždy kladen na bezpečnost a ekologii, uplatnění v případné sériové produkci najde bezpečnostní systém EyeSight nové generace. Značka





Koncept Viziv tourer symbolizuje nejbližší budoucnost Subaru: značka nemíní dělat kompromisy a vzdát se tradičních předností svých vozů, zážitku z řízení a radosti, které řidiči i posádce poskytují precizní technologie, výkonné a pružné motory a dobré zpracování

v žádném případě ale nemíní dělat kompromisy a vzdát se tradičních předností svých vozů, zážitku z řízení a radosti, které řidiči i posádce poskytují precizní technologie, výkonné a pružné motory a dobré zpracování. Ostře řezané tvary kombi zdůrazňují sportovní styl tradičním otvorem v kapotě, dále pak výrazným difusorem na zádi se zakomponovanými koncovkami výfuku a ohraničením podběhů. Před je typická díky šestiúhelníkové masce chladiče, a ani u karoserie kombi si designéři neodpustili sportovní křídlo na horní hraně pátých dveří. Výrazně je také použit karbon.

Koncept s rozvorem 2.730 mm je dlouhý 4.775 mm, široký 1.930 mm a vysoký 1.435 mm a právě svými proporcemi naznačuje, jak by mohla vypadat budoucí generace Outbacku. Samozřejmostí je motor s protilehlými válci, neboli boxer a symetrický pohon všech kol. K pohonnému ústrojí však bližší detaily sděleny nebyly.



Kromě konceptu Viziv tourer byla na stánku Subaru prezentována kompletní nabídka modelů



Ve Švýcarsku patří Subaru díky tradičnímu symetrickému pohonu všech kol a motorům boxer mezi kultovní auta

Novináře i další účastníky tiskové konference zaujal i pohled na vnitřnosti modelu XV

Jedinečná nabídka

PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Nebudeme si nalhávat, že Subaru XV s motorem 1,6 litru je dravec, který vás přenesení do světa automobilové nirvány. Tak tomu není. Když ale máte rádi při jízdě klid, výhled a pohybujete se po dálnicích jen občas, vezte, že právě tohle auto je i vzhledem k ceně výhodná koupě. Kde jinde totiž za dané peníze získáte skutečný mechanický crossover s opravdovou čtyřkolkou, automatem a motorem, který je prost hluku a vibrací? Přestaňte pátrat, odpověď je snadná: nikde jinde, než u prodejců se znakem Plejád nad vchodem...



**SUBARU XV 1.6i EYESIGHT**

Motor	plochý zážehový čtyřválec, 1600 cm ³
Výkon	84 kW (114 k)/6200 min ⁻¹
Točivý moment	150 Nm/3600 min ⁻¹
Zrychlení	0–100 km/h: 13,9 s
Nejvyšší rychlost	175 km/h
Kombinovaná spotřeba	6,4 l/100 km
Cena	od 590 000 Kč



Podvozek Subaru XV si vychutnáte nejen v terénu, ale i na silnici



Zadní světla nyní zasahují až do víka zavazadlového prostoru

Subaru nikdy nebyla a doufejme, že ani nikdy nebudou taková ta univerzální auta pro každého, která se obvykle snaží vyrábět velké světové automobilové koncerny. Právě honba za prodejními čísly totiž při návrhu automobilů vede k jejich fádnosti. Ať už jde o design nebo techniku, je cílem vývojářů vytvořit především nekonfliktní auta. Sice nenadchnou, ale současně o nich nikdo nemůže říci, že jsou ošklivá nebo v nějaké vlastnosti vysloveně ztrácí. Vznikají tak automobily, které by se mohly jmenovat třeba Auto Obecné, Auto Terénní nebo Auto Sportovní, všechno vlastně stejná auta, se stejnou technikou, jen s mírně odlišným zaměřením a cenou.

A i když je člověk tvor sociální, který rád žije ve společenství s ostatními, ne vždy touží být pouhým neviditelným střípkem v masě ostatních. Proto je mezi automobily nabídka velmi široká a existuje prostor i pro menší výrobce, kteří se nemusí tak moc držet obvyklých trendů a mohou si dovolit pro lidi, kteří tento přístup ocení, nabídnout automobily, které jsou v různých oblastech výjimečné.

Přesně to je parketa značky Subaru, stojící s výrobou jen těsně přesahující milion vozů ročně, na pozici automobilky, která se vymyká z davu. Svými jízdními vlastnostmi jsou Subaru ve svých segmentech, a to jak velikostních, tak cenových, na samotném vrcholu automobilové produkce. I z testovaného Subaru XV 1,6i je jasné vidět, že Subaru nedělá z pohledu bezpečnosti a komfortu ve své nabídce kompromisy. Vždyť i základní motor spojuje s velmi bohatou výbavou, tvořenou nejen automatickou převodovkou a pohonem všech kol, ale také adaptivním tempomatem, přednázorovým systémem a dalšími funkce-

mi, vycházejícími ze standardně dodávaného systému EyeSight. Takto kompletní vůz navíc obalí pětiletou zárukou s omezením 200 000 kilometrů a nabídne za 590 000 Kč. Výše postavené verze 1.6i-S (Comfort a Executive) jsou již vybavené vysloveně luxusně. Za 700 000 Kč jsou připraveny bi-LED světlomety s asistentem dálkových světel, navigace, kožené čalounění nebo bezklíčkový přístupový systém s originální možností uzamčení a odemčení PIN kódem.

UNIKÁTNÍ CROSSOVER

Subaru XV má svůj styl, i když je lakované šedo-stříbrnou barvou Khaki, jako v případě testovaného vozu. Výrazné oplastování karoserie bylo typické i pro první generaci tohoto vozu, která se představila v roce 2011, a není pochyb o tom, že svým provedením inspirovala i mnoho dalších výrobců, vstoupivších do segmentů crossoverů či SUV. Druhá generace modelu XV trochu zjemnila tvary svého předchůdce, ale jinak základní pojetí zůstalo zachováno. Proto i dnes je tento vůz jedním z mála skutečných crossoverů. Svými vlastnostmi totiž překonává většinu obvyklých SUV podobné délky, ovšem přitom z pohledu jízdních vlastností zůstává pohodlným osobním vozem, který se ochotně vrhá do zatáček a se svým řidičem si „povídá“.

Stejně jako dříve, i nyní je XV derivátem modelu Impreza. V této generaci ale techniky poněkud vzdálenější. Základem vozů zůstává nová globální platforma Subaru, vyznačující se zvýšenou tuhostí, sníženým těžištěm a vyšší úrovní bezpečnosti. Také struktura karoserie je u obou vozů stejná, rozdíl však jsou v podvozku a jeho spojení



s karoserií. XV je se světlou výškou 220 mm posazeno o 90 mm výše nad silnicí, než Impreza. Z tohoto rozdílu připadá přibližně třetina na kola s větším průměrem, druhá třetina na podložky mezi karoserií a nápravnicemi a třetí na použití specifické trojkombinace pružina/tlumiče/stabilizátor. Model XV ale oproti Impreze používá robustnější litinové těhlice namísto hliníkových, spodní příčná ramena přední nápravy jsou delší a odpovídajícím způsobem byla přepracována kinematika náprav. Do výbavy modelu XV přibyl také systém X-Mode, naznačující jeho terénní ambice.

A ty jsou nepochybnitelné. Průchodnosti terémem je na tom XV i ve srovnání se svými sourozenci velmi dobře. To nemáme na mysli model BRZ, ale především Forester a Outback. V náročnějším terénu má XV rozhodně blíže Foresteru, než Outbacku, jehož omezuje dlouhý rozvor a menší světlá výška. Jízda v terénu je obecně silnou stránkou XV, a to nejen v rámci vlastní stáje, ale obecně. Při průjezdech blátem nebo rozhrdělým sněhem je z auta jasně cítit robustnost a celková pevnost, o níž se podvozek jednoznačně opírá. Fantastické je také sladění jednotlivých systémů v terénním módu. Stačí, abyste drželi stisknutý plyn a elektronika propojující všechny součásti auta se postará, aby kola našla dostupnou trakci a auto se pomalu vyšplhá i do náročných výjezdů.

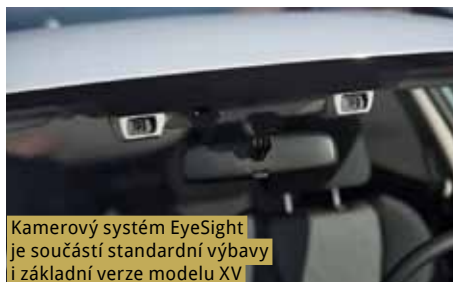
PLYNULE S EYESIGHTEM

I když v terénu XV svými vlastnostmi překvapí, nejvíce kilometrů jistě najezdí na běžných silnicích nebo v městském provozu. A také v tomto prostředí se cítí jako doma. Začně-

Svými jízdními vlastnostmi jsou Subaru ve svých segmentech, a to jak velikostních, tak cenových, na samotném vrcholu automobilové produkce



Se zvednutým zadním kolem si snadno poradí elektronika podvozku



Kamerový systém EyeSight je součástí standardní výbavy i základní verze modelu XV

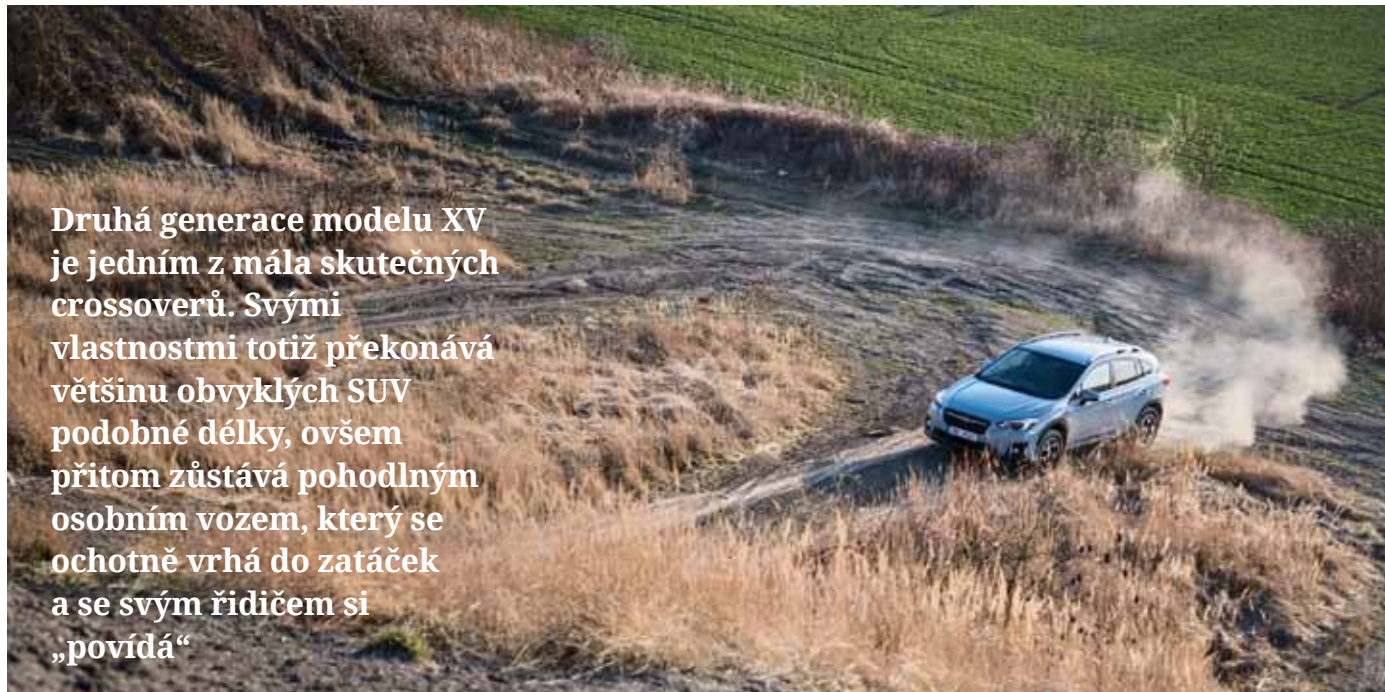


Důraz na aerodynamiku je jasně patrný i z lišt kolem zadního okna



V interiéru je radost posedět. Pro Subaru XV je typické oranžové prošívání sedadel a palubní desky

Druhá generace modelu XV je jedním z mála skutečných crossoverů. Svými vlastnostmi totiž překonává většinu obvyklých SUV podobné délky, ovšem přitom zůstává pohodlným osobním vozem, který se ochotně vrhá do zatáček a se svým řidičem si „povídá“



Subaru XV nabízí vzadu více místa, než je u běžných hatchbacků obvyklé



Zavazadlový prostor má základní objem 385 litrů a lze jej zvětšit sklopením opěradel zadních sedadel až na 1310 l

me průjezdem městem. Z vyšších sedadel je příjemný výhled na okolní provoz, ale hlavní devizou XV je pohoda na palubě, jemnost a plynulost pohybu. Oproti Impreze je o trochu měkčí, a tak máte pocit, že vás doslova hýčká.

Spojení čtyřválcového benzinového boxeru a převodovky Lineartronic se i v případě motoru 1,6 litru ukázalo jako skvěle sladěné. V městském provozu papírově spíše skromný výkon 84 kW (114 k) dostičuje a XV s ním tiše a bez šubání proplová ulicemi. Převodovka Lineartronic velmi citlivě reaguje na pohyby plynového pedálu a při potřebě náhlé akcelerace je připravena okamžitě zvýšit otáčky motoru a vyrazit vpřed. Při odbočování, v zatáčkách nebo při manévrování, vždy má převodovka připraven optimální převod, který zajistí, že XV se v městském a příměstském prostředí projevuje příjemně svěžím dojmem.

Ve městě také oceníte funkci adaptivního tempomatu EyeSight. XV díky němu doslova splyne s davem, bezpečně zastavuje a opět se rozjždí. Sice musíte neustále myslet na to, že EyeSight je stále ještě vašim „pouhým“ pomocníkem (a ještě několik let bude) pro posílení komfortu. Musíte být tedy připraveni zasáhnout do řízení, ale v praxi si ve všech běžných situacích věděl EyeSight s regulací rychlosti rady a navíc potěšilo, s jakou jemností a plynulostí dokázal na měnící se podmínky reagovat.

Na EyeSight si při cestování zcela přirozeně zvyknete a přiznám se, že díky už několikrát zmiňované pohodové atmosféře na palubě, jsem ho používal velmi často. A když si to vlastně zpětně promítnu, tak při

jízdě na EyeSight jsem vlastně vůbec neřešil, s jakou verzí modelu XV právě jedu.

PODVOZEK VÝKON MASKUJE

Skutečnost, že pod kapotou byl základní nabízený motor 1,6 litru, si za volantem uvědomíte hlavně na otevřených silnicích nebo dálnicích. V prvním případě mě vynikající vlastnosti podvozku nutily užívat si jízdu, takže řidič jaksí přirozeně jede rychleji, než by bylo nezbytné. Při jízdě také jasně cítíte, že pod sebou máte podvozek, který by si snadno poradil i s mnohem větší, klidně trojnásobnou dávkou výkonu... Při dravější jízdě, stejně jako na dálnici, vyššími rychlostmi převodovka udržuje motor ve vyšších otáčkách, na rozdíl od běžných řadových čtyřválců nebo jiného typu motorů to ale v případě boxeru není nijak zvlášť nepříjemné. Motor je sice více slyšet, ale jeho zvukový projev není nepříjemný. Důležitější je, že i ve vysokých otáčkách je plochý čtyřválec dokonale vyvážený a prostý vibrací. Díky tomu jeho zvýšené otáčky vnímáte pouze vzdáleně. I tak samozřejmě není pochyb o tom, že XV 1,6 litru je spíše pro klidnější řidiče, kteří si dokáží na palubě užívat komfortu a klidu.

KOMFORT VYŠŠÍ TŘÍDY

A toho je uvnitř opravdu přešel. Vynikající sedadla s vhodně zvolenou tuhostí mají optimální tvar a spolu s nastavitelným volantem poskytují při řízení vynikající pozici. O příjemnou atmosféru uvnitř se stará také přehledná palubní deska i hlavní přístroje, stejně jako kvalitní použité materiály. XV je v tomto případě nastejno s Imprezou, jen



Výraznější oplastování spodní části předního nárazníku spolu se zvětšenou světlou výškou odlišuje XV od Imprezy

v tomto případě vnitřní prostor oživuje oranžové prošívání čalounění.

Velmi rychle si zvyknete na využívání dvojice hlavních displejů souvisejících s jízdními funkcemi. Displej mezi přístroji má nejvyšší prioritu, doplňkové funkce a grafiky jsou situovány na barevný displej v horní části středového panelu. Zde mohou být zobrazeny například informace o náklonech vozu při jízdě v terénu nebo třeba provozní režim systému EyeSight (ten je i mezi přístroji).

Největší displej ve voze s dotykovým ovládáním tak zůstává vyhrazen prakticky výhradně zábavním, komunikačním a navigačním funkcím. Nejnovější generace systému Starlink dokáže zrcadlit obsah telefonu na svém displeji (Apple CarPlay a Android Auto) a také umí k některým funkcím využívat internetového připojení chytrého telefonu. V tomto ohledu je Subaru XV v hlavním proudu automobilové produkce.

Snad vším ostatním ale vyčnívá. Mě nejvíce dostalo spojení kultivovaného projevu nejen na silnicích a v terénu, ale také ve městě, kterým v dané velikosti nemá obdoby. Za dané peníze je připraven zcela výjimečný vůz, který v mnoha ohledech boří zažitě povědomí o crossovech. Řekněme si to otevřeně, tato auta se sice tváří, že dokáží vše, ale ve skutečnosti neumí vlastně nic dobře. Subaru XV se na rozdíl od nich nesnaží jako crossover pouze vypadat, ale ukazuje, že jím dokáže opravdu být stylem, jako nikdo jiný. I v tom je jedinečnou nabídkou, která, i přes šedou barvu testovaného vozu, zdaleka vystupuje z šedi masové produkce automobilek, postavených na objemu produkce.



Ani v šedé barvě Khaki rozhodně nezapadne do šedi davu



Na rozdíl od moderního trendu zvýšených vozů s předním pohonem, je Subaru XV vždy vybaveno pohonem všech kol. Ostatně, je to Subaru

Subaru XV je překvapivě schopným „off-roadem“



V rallysportu se Subaru stále daří

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV

Zimní období každoročně nesvědčí okruhovému závodění, rally se ale jezdí celoročně. Právě sněh, led a obecně těžké podmínky navíc hodně vyhovují vozům značky Subaru, nejinak tomu bylo i tentokrát.

Není žádnou novinkou, že na sněhu i ledu Subaru září. Také letos se díky tomu na prvních soutěžích všech prestižních skandinávských národních šampionátů značka s hvězdami ve znaku dokázala prosadit i v těžké konkurenci drahých moderních speciálů. Ve Finsku uspěl především Jarkko Nikara. Jedenatřicetiletý pilot se loni vrátil do prestižního týmu Tommi Mäkinen Racing Oy, v jehož barvách už před šesti lety prezentoval vůz Subaru Impreza R4 i na zlínské Barum rally. Od minulého roku zároveň začal jezdit s japonskou spolujezdkyní Sajakou Adačiovou a je zřejmé, že spolupráce oběma svědčí. Finské mistrovství začalo i letos tradiční Arctic Lapland Rally, kterou Nikara dokončil se svým inkovým Subaru za šesti R-pětkovými speciály na sedmé příčce. Další díl šampionátu bohužel kolidoval se „světovou“ Švédskou rally, které dal Nikara přednost. Vrátil se ale opět úspěšně – na následující SM-Itärrally obsadil pátou příčku a opět dovezl do cíle nejrychlejší produkční vůz, devátý navíc dojel s dalším Subaru jezdec Joonas Tokee. Ve švédském šampionátu se podobným způsobem pere s konkurencí Algot Öberg a v Norsku hned dvojice jezdců – jak Martin Nygaard, tak i Runar Pedersen s převahou speciálů R5 bojují natolik úspěšně, že v absolutním pořadí jednotlivých soutěží pravidelně obsazují posty v první desítce či těsně za ní.

Nezpevněný povrch nemusí být vždy v podobě sněhu a ledu, častěji se zove šotolinou. A na ní se zejména mimo Evropu či na jejich okrajích závodí velmi běžně

– ostatně pro značku Subaru jsou právě tyto končiny obchodně velmi významné. Zejména v severoamerických rally její vozy vyložené dominují. Úvodní soutěž šampionátu USA skončila pro značku dokonce vítězným hatrickem, když za vítězným Brownem dojezdili do cíle Barribeau a Rooney. V Kanadě začala sezóna podobně, na prvním podniku dokonce z prvních sedmnácti vozů bylo hned čtrnáct s emblémem Subaru! Vyhrál Karel Carré před jezdce s pseudonymem „Crazy Leo“ a Simonem Vincentem. Dařilo se i v Rusku (Uspenskij se Subaru vyhrál Rally Pena) i v Austrálii (Glenney obsadil na úvod tamního mistrovství dvě druhá místa). Prestižní pro značku je samozřejmě domácí japonský šampionát. Tam při významné Rally of Tsumagoi obsadili Kamada a Janagisawa druhou a třetí příčku, pro nás bude jistě zajímavou informací také to, že jejich jediný přemožitel závodil s českou Škodou Fabii R5.

Na arabském poloostrově měly českou stopu dokonce i úspěchy vozů Subaru. Už v závěru roku 2017 se do Spojených arabských emirátů vydali Vojtěch Štajf s Markétou Skácelovou a při posledních dvou soutěžích tamního šampionátu obsadili první a druhou příčku. Na tyto výsledky navázali Petr Kačírek s Jaroslavem Jugasem a při lednové Sharjah Rally dojezdili se Subaru Impreza WRX STI taktéž druhí.

OKRUHY ZAHÁJILY SEZÓNU

Na uzavřených okruzích se sezóna teprve rozbíhá. Na svoje tradiční květnové účinkování na čtyřadvacetihodinovce na německém Nürburgringu se opět chystá i náš tým s vo-



Na Arabském poloostrově je k vidění pestré závodní pole, včetně českých posádek. Zde Kačírek s Jugasem, dole Štajf se Skácelovou



Japonka Adačiová úspěšně naviguje ve finském mistrovství



Úvod kanadského mistrovství patřil Carrému

zem Subaru WRX STI a velmi touží napravit loňský nezdar. To bude jistě velmi těžký úkol, snad ještě těžší než napravování nezdarů ale bývá navazovat na minulé úspěchy. A právě to čeká v britském šampionátu BTCC tým Adrian Flux Subaru Racing. Talentovaný Ashley Sutton v jeho barvách loni dokonce tento seriál ovládl, a tak právě na něm bude ležet největší tíha zodpovědnosti. O prvním letošním závodním víkendů složeném ze tří závodů obsadil Sutton se svým Subaru Levorg GT jedno druhé místo, v součtu s dalšími body se zařadil na pátou příčku průběžného pořadí BTCC. O poznání méně se dařilo zkušenému Jasonu Platovi i mladičkému Joshi Priceovi, a tak má Subaru ještě co dohánět. Velkým úspěchem neskončil pro Subaru ani první podnik japonského okruhového šampionátu Super GT, když osvědčená dvojice Iguči – Jamaguči v barvách R&D Sport vybojovala s vozem Subaru BRZ na závodě Okayama GT 300 km až osmnáctou příčku.

Na nezpevněném povrchu se vozy Subaru cítí jako ryby ve vodě



Subaru se ani u nás ze sportu nevytrácí

Sezóna 2018 vypadá pro český rallysport velice nadějně. V národních šampionátech soudobých i historických vozů opět zesílila konkurence a první podniky ukázaly zajímavé bitvy jak v absolutním pořadí, tak i mezi produkčními vozy. Tam je i hlavní síla značky Subaru, jak ukázala už v závěru minulého roku.

Každoročním završením české soutěžácké sezóny bývají volné podniky, na kterých už nejde o body, ale zejména o dobrou zábavu pro závodníky i fanoušky. Z těch byl i vloni nejvíce sledovaný Pražský rallysprint. Jeho hlavním partnerem je tradičně značka Subaru, a tak si jej nemohli nechat ujít ani závodníci, používající vozy s hvězdami ve znaku. Samozřejmě v čele s dvojnásobným vicemistrem republiky v produkčních vozích, Václavem „Wendou“ Kopáčkem. A ten si závodění v metropoli letos pořádně užil: „První dvě rychlostní zkoušky Pražského rallysprintu byly klasického charakteru a nutno říct, že byly nádherné. Jen škoda, že byly tak krátké, vůbec bych se nezlobil, kdyby měly třeba dvacet kilometrů. Pěkně jsme se na nich svezli a dokonce v obou průjezdech byli i nejrychlejší posádkou s produkčním vozem. Pak jsme se přesunuli na Strahov a tam už jsme na výsledky nehleděli. Doufám, že jsme při našem kroužení a klouzání moc nepřekáželi těm soupeřům, kteří závodili o rychlé časy, náš přístup byl tentokrát zkrát-

ka odlišný. Snažili jsme se pomocí smyků co nejlépe pobavit sebe i diváky a doufám, že se nám to povedlo.“ Kdo na Strahově byl, dobře ví, že povedlo! Kopáček vodil své Subaru Impreza WRX STI skutečně překrásně a byl dokonce vyhlášen neoficiálním králem smyků pražského klání. O výsledky v tu chvíli už samozřejmě nešlo, a tak ve výsledkové listině nakonec figurovaly mnohem výše všechny tři další vozy Subaru, pod vedením Lumíra Firly, Karla Štochla i Sandry Pokorné.

Sezónu pak ještě uzavřel další volný podnik v moravských Slušovicích, kde se opět prezentovaly hned čtyři vozy Subaru. Ani tam nešlo o výsledky, a tak se zejména Štěpán Zabloužil a znovu také Václav Kopáček s Imprezami především klouzali a „kolečkovali“, za což sklízeli od fanoušků velký aplaus. Kopáček se spolujezdkyní Rendlovou díky rozvernému způsobu jízdy skončili tentokrát ve výsledcích dokonce úplně poslední, ale to na Mikuláš rally opravdu nikomu nevažilo...

Uzávěrka našeho časopisu je v dubnu, a tak o nové sezóně příliš poreferovat nestihneme. V mnoha motorsportovních disciplínách ještě česká sezóna ani nezačala, v rally jsou v tuto chvíli odjety teprve dvě soutěže. Úvodní soutěž Mistrovství ČR se konala ve Valašském Meziříčí a naše barvy se při ní musely obejít bez Václava Kopáčka, který se rozhodl vyzkoušet drahou techniku speciálu R5. Barvy Subaru byly přesto nepřehlédnutelné, vždyť nový design vozu Sandry Pokorné je opravdu vydařený. Půvabná amazonka si nakonec v soutěži dojela pro solidní pátou příčku mezi produkčními vozy, což při jejím prvním startu na tomto náročném dvoudenním podniku vytvořilo také dobrý bodový základ pro další soutěže národního šampionátu. Méně se dařilo Štěpánu Zabloužilovi. Tento jezdec se rozhodl vrátit ke svému staršímu „áčkovému“ vozu Subaru Impreza 555, se kterým musel ve třídě 13 čelit převaze moderních vozů WRC. Také jeho Subaru dostalo nový atraktivní kabát, bohužel po dobrém začátku vypověděla před polovinou soutěže poslušnost jeho převodovka a Zabloužil musel odstoupit. Při Rallysprintu Koprná pak zahájily sezónu také historické vozy. V jejich početném poli od lo-

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: TOMÁŠ KÁŇA

Klasická RZ Točná nabídl krásný výhled na Prahu



Pražský rallysprint má stále centrum na Strahově



ska zápolí také Petr Jurečka s dalším, téměř dvacetiletým Subaru Impreza 555. Na moravském jezdcovi byla sice znát několikaměsíční závodnická pauza, postupně ale zrychloval a v cíli byl klasifikován mezi historickými vozy na deváté příčce.



Smyky Václava Kopáčka mají tisíce obdivovatelů

Hravá Subaru jsou v zatáčkách spokojená



Mikuláš rally už se jela v zimních podmínkách



Jak jsem se rozhodl pro Subaru

Čtyřiatřicetiletý MUDr. Pavel Štach je plicní lékař ze Zlína. A zřejmě má ve zvyku pěkně od plic okomentovat všechno, co ho namíchne i co ho potěší nebo dokonce nadchne. Svou nedávnou zkušenost s výběrem nového vozu okomentoval na jednom motoristickém webu takto:



Své předchozí auto jsem měl již (teprve) šestým rokem a absolutní spokojenost, tedy by nic nebránilo v setrvání, jenže v mezidobí jsem se musel dát na „nucené“ podnikání, a to poměrně daleko od místa svého bydliště. Takže, co se dalo dělat (mnoho lidí to jistě zná), jsem byl nucen kvůli odpisům z daní a zvýšení osobní bezpečnosti (především v zimě) zvážit pořízení nového vozu.

Váhal jsem nad několika konkrétními modely různých značek.

Jednou odpoledne jsem se šel jen poptat nezávazně na Mazdu6 a CX-5. Jde o kvalitní značku, interiér působil solidním dojmem, a začal jsem být rozhodnutý, že vezmu skladovou M6 v benzínu v druhé nejvyšší výbavě.

Nicméně prodejce mi ještě nabídl vzhledem k mému rozpočtu Subaru XV v benzínu a pak Levorga, oba v plné výbavě – přirozeně skladové vozy, nemůžu být bez auta prakticky ani celý týden, tedy objednávka na výrobu nepadala v úvahu.

A tak jsem usedl do Levorga. V nejvyšší výbavě nabízel naprosto vše, co jsem očekával a ještě přidával na můj vkus hodně navrch. Nechci se tu rozepisovat o základní výbavě, ale vyzdvihnou – 18" kola, 4x4, AT, šibr, celokožené sedačky, kůže kolem řadicí páky a částečně přístrojové desky, kůže ve dveřích, LED světlomety, parkovací kamera, hlídání mrtvého úhlu a i motor

typu Boxer, o jehož přínosech ke stabilitě a jízdních vlastnostech jsem se měl teprve přesvědčit.

Slovo dalo slovo a já se rozhodl mezi M6 a Levorgem.

Obě auta jsem si byl projet (celkem delší trasu, každé asi 30 km) a můžu zodpovědně říci – Levorg působí mnohem vzdušnějším dojmem, M6 mnohem více obstaví řidiče plasty, M6 je rovněž mnohem méně stabilní v zatáčkách a celkově více plave. Levorg jede doslova „po kolejích“ a přitom to není na úkor pohodlí, je stále velmi pohodlný a dokáže solidně filtrovat nerovnosti.

Nakonec jsem vybral tedy Levorga a do dnešního dne nelituji. S autem se prozatím stále seznamuji, ale nemám zásadních výhrad. Spotřeba se mi prozatím ustálila na 6.6 l/100 km a nejsem brzdou provozu. Je to výborný společník na delší cesty k čemuž z mého pohledu přispívá sledování mrtvého úhlu (funguje naprosto spolehlivě, a to především na dálnici) i AT – nikdy bych nečekal, jak rychle si zvyknu na – 1x zařadit a na konci 1x „vyřadit“.

Ještě několik slov k CVT automatu a start/stop systému v Levorgu. CVT – řekl bych ze svého laického uživatelského pohledu – je velmi podařený systém. Pokud jedete plynule, což mi vyhovuje, zvyšuje lineárně otáčky dle zatížení plynového pedálu, ve chvíli, kdy dosáhnete konstantní rychlosti, otáčky spadnou na 1400–1500 – de facto udržuje nejnižší, jaké může. Pokud razantně sešláp-

Levorg jede doslova „po kolejích“ a přitom je stále velmi pohodlný a dokáže solidně filtrovat nerovnosti

nete plyn (+35 %), pak se řadí přednastavené stupně.

Stran systému start/stop – funguje pouze po adekvátním zahřátí motoru, pokud není zapnutá klimatizace či dálková světla, pokud auto nestojí v kopci a pokud nejsou kola daná do roviny. Dle mého názoru velmi chytře řešeno.

Takže shrnuji:

Silné stránky

Stabilita, prostor, kvalita zpracování, na velikost, hmotnost a výbavu auta celkem solidní spotřeba při normální jízdě.

Slabé stránky

Rychle se špiní zadní kamera a vůbec zadek auta. Poměrně dost velký rámus od zadní SPZ při zavírání kufříku. A ještě mi přijde, že na to jak je výborně odhlučněn podvozek je poměrně hodně slyšet bubnování kamínků v podběžích.

Zkušenosti se servisem (poruchy, opravy):

Zatím žádná.

Zkušenosti s prodejcem (autosalon/autobazar)

Jen ty nejlepší – Subaru IVOS Zlín. Solidní nabídka, vše vysvětlili a zařídili nezbytné formalilty.

Chtěli jsme se dozvědět, jak je pan doktor s Levorgem spokojen po více než ročním užívání a tady je jeho odpověď:

Předem bych chtěl říct, že motorizace 1.6 je pro „normálního řidiče“ (nepermanentního závodníka) zcela dostačující. Pro běžnou jízdu „na hraně předpisů“ naprosto v pořádku s příjemnou akcelerací především ve sportovním režimu, které jistě pomáhá i permanentní pohon 4x4. Na druhou stranu umožňuje i poměrně razantní jízdu, i když je pravdou, že limitace podvozku, který je opravdu i na mé omezené znalosti perfektní, nedosahuje. Takže podvozku, který skvěle tlumí nerovnosti a přitom opravdu neskutečně přesně drží stopu a umožňuje krásně projíždět zatáčky, by jistě více slušel motor 2.0, který se nicméně do Evropy nedováží, což celkem chápu – motor 2.0 má Subaru v STI, kam myslím spíše patří, kolik lidí v Evropě by si koupilo rodinné kombi s takovým motorem? Nicméně jednoznačně platí, že okresní silnice ideálně se spoustou prudších zatáček je to právě pro Levorga a k zážitku z jízdy jistě také pomáhá nízko uložené těžiště díky plochému motoru typu boxer. Chtěl bych tady rovněž zmínit, že mně osobně vůbec nevedí převodovka typu CVT, dobře jsme si „padli do oka“, vyhovuje mi snaha vždy udržovat co nejnižší otáčky a myslím, že především díky ní dosahuji v zimě počítačové spotřeby kolem 7 litrů a v létě 6.4–6.6/100 km – podotýkám kombinace dálnice, město, okresky cca 20/30/50.

V IVOSu nám prozradili, že jste u nich během jediného roku koupil už 3 vozy Subaru. Kromě svého Levorga XVěčko pro přítelkyni a Forestra pro otce. Proč jste se pro značku tak razantně rozhodl?

Vlastnosti auta jsem opakovaně ocenil vzhledem k tomu, že jezdím často v noci a mnohdy jsem potkal (asi jako mnoho z nás) v noci na silnici zvěř a mnohokrát jsem s Levorgem absolvoval skutečný „losí test“ a auto opravdu reaguje neskutečně rychle a přitom velice stabilním způsobem. Rovněž v zimě se mi nikdy nestalo, že by mě nechal na holičkách, vyjel bez zaváhání i kompletně neprohrnuté silnice nižších tříd a mnohdy mi tím umožnil objet ucpanou hlavní silnici v kopcovitém terénu Hostýnských a Beskydských hor či Jeseníků. Připomínám, že jde o relativně nízko od země položené kombi – nejedná se o SUV typu Forester či crossover typu XV. Právě z těchto důvodů jsme se rozhodli v rámci rodiny si pořídit ještě právě Forestera (rodiče) a XV (přítelkyně).

A váš dnešní závěr?

Přes počáteční nezkušenost se značkou Subaru, možná v něčem přetrvávající až do této chvíle, si mě značka Subaru postupem času získala. Byl jsem typický Středoevropan, zvyklý na normy, nastolené v našem prostředí koncernem, však víte kterým. S japonským pojetím designu exteriéru a interiéru jsem se jistý čas sžíval. A dneska o Subaru vím, že nejde o bezchybná či zázračná auta, nicméně pozitivita a radost z jízdy v nich bohatě převáží případné drobné minusy. Nyní každý den kdy sedám do Levorga ať už cestou do práce v nemocnici, či spíše když jedu odpoledne pokračovat v práci do detašovaného pracoviště cca 50 km tam a večer 50 km zpět si jízdu opravdu užívám, neskutečně si u ní odpočinu a uvolním se, za což jistě může celková konstrukce auta. Jsem za to Levorgovi opravdu vděčný a příkladně se o něj za to snažím starat (co nejkvalitnější provozní náplně, keramika laku, pravidelná profesionální detailingová firma).

Jezdím často v noci a mnohokrát jsem s Levorgem absolvoval skutečný „losí test“ . Auto opravdu reaguje neskutečně rychle a přitom velice stabilním způsobem



S volanty vozů Subaru si kromě pana doktora rozumějí i jeho přítelkyně a rodiče



A skupinové foto subaristů klanu pana MUDr. Štacha před dealerstvím ve Fryštáku, s jehož vstřícnými službami jsou spokojeni

X-Mode: Do bláta i kamení

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU A MARTIN SZNAPKA

Systém X-Mode je možné popsat jako specialistu, který dokáže vaše Subaru přeměnit skoro až na opravdový off-road. Nebo jinak, s ním se stane i docela průměrný řidič terénním specialistou. Jak funguje?



Současně s režimem X-Mode se aktivuje také funkce kontrolovaného sjíždění příkrých svahů



Subaru má v genech stavět univerzální auta. Vezměte si Outback, Forester nebo XV, všechno to jsou automobily, které jsou navrženy tak, aby nabídl nejen skvělé jízdní vlastnosti na silnici, ale byly také schopné jízdy v terénu. Jak Subaru říká, jeho vozy nejsou stavěné pro jízdu v divoké přírodě, ale jsou určené všude tam, kam vede nějaký druh cesty. V každém případě co do terénních schopností aktuální vozy Subaru překonávají většinu obvyklých SUV. To je dáno nejen světlou výškou až 220 mm, ale také propracovaným pohonem všech kol a v nejnovějších modelech také zásluhou režimu X-Mode.

Jednoduše řečeno, režim X-Mode využívá skutečnosti, že moderní automobily jsou doslova nabitě elektronikou. Díky tomu se mnoho systémů vozu dokáže přenastavit tak, aby se automobil choval lépe na nepevném povrchu a v terénu. Dojde vlastně k přepnutí vozu do speciálního nastavení, které dokáže mechanicky stejnou techniku bezezbytku a snadněji využít při jízdě v terénu.

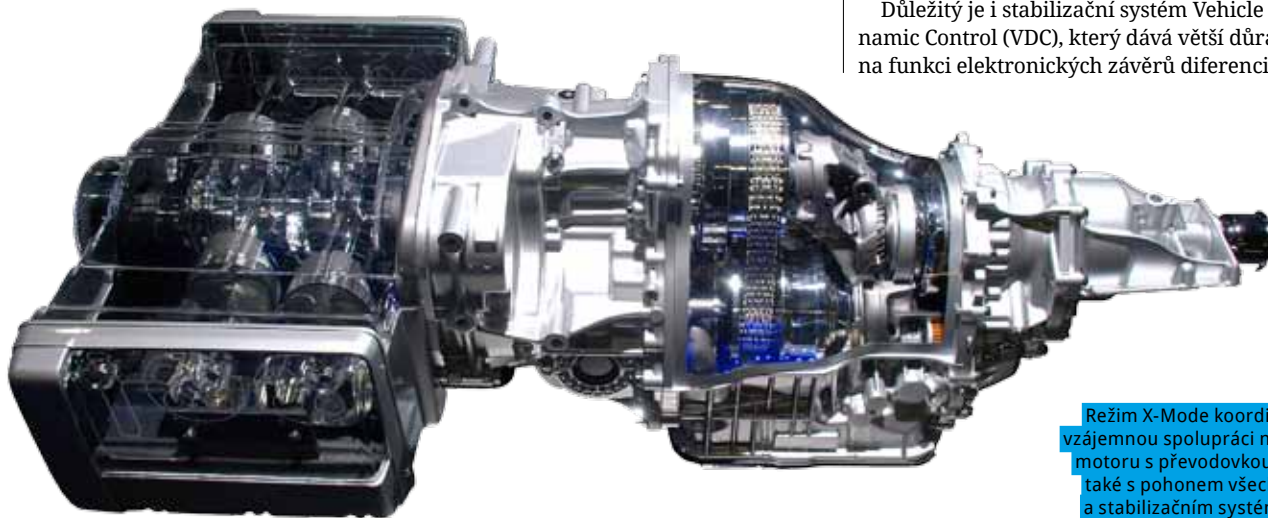


DROBNÉ ÚPRAVY S VELKÝM DOPADEM

Režim X-Mode je možné speciálním tlačítkem aktivovat do rychlosti 40 km/h, začne ale pracovat až v rychlostech nižších, než přibližně 30 km/h. Po jeho aktivaci dojde k přenastavení činnosti elektronické řídicí jednotky motoru, převodovky, pohonu všech kol a stabilizačního systému. Cílem režimu X-Mode je omezení prokluzu kol na kluzkém povrchu nebo v případě, že dojde k odlehčení kola.

Při jízdě v terénu systém začíná pracovat stiskem plynového pedálu. Jeho charakteristika je méně strmá než na silnici, takže nárůst točivého momentu motoru je jemnější, přitom ale není jinak omezen. Kola se tak začnou jemněji roztáčet. S tímto nastavením je sladěna převodovka Lineartronic, která automaticky udržuje vyšší otáčky motoru, než by tomu bylo na hladkém povrchu. Díky tomu je k dispozici více síly motoru například pro zdolávání náročných terénních výjezdů. Nechybí ani upravené zásahy elektronicky řízeného pohonu všech kol, který pracuje s větším sevřením spojky, takže hnací síla motoru je rozdělována ve vyrovnanějším poměru, než je potřeba na silnici.

Důležitý je i stabilizační systém Vehicle Dynamic Control (VDC), který dává větší důraz na funkci elektronických závěrů diferencíál,



Režim X-Mode koordinuje vzájemnou spolupráci nejen motoru s převodovkou, ale také s pohonem všech kol a stabilizačním systémem



kteří pracují agresivněji. To znamená, že je systém připraven intenzivněji a rychleji reagovat na prokluzu kol, a ty omezovat pomocí brzd. Díky tomu je hnací síla přirozeněji rozložena mezi jednotlivá kola a je využívána koly, která mají v daný okamžik nejvíce trakce.

Systém VDC reguluje také činnost brzdové soustavy, a to včetně funkce ABS. Ta například při sjezdu ze svahů nechává kola více zablokovaná, než standardně. Před pneumatikami se tak vytvoří ze sypkého materiálu drobný klín zlepšující brzdovou schopnost. Toto nastavení přijde vhod zejména při využití funkce kontrolovaného sjíždění příkrých svahů nazývaná HDC (Hill Descent Control). V rychlostech do 20 km/h tato funkce zajistí pomocí brzd stálou rychlost sjíždění z příkrých klesání. Řidič tak nemusí regulovat brzdění a může se plně soustředit na řízení.

DOKONALÁ SOUHRA

Režim X-Mode je pomyslným dirigentem orchestru jménem Forester, Outback nebo XV. Propojuje jednotlivé systémy tak, aby se dosáhlo nejlepších možných vlastností v terénu. Možná si říkáte, že vozy Subaru by se se stejnými nástrahami terénu vypořádaly i ve standardním nastavení, protože v principu se například pohon všech kol



Režim X-Mode je jednou z technických zajímavostí vozů Subaru

spolu s VDC snaží dodat hnací sílu ke kolům, která ji umí nejlépe využít, plynulý rozjezd zajistíte jemnou prací s plynem a převodovkou si ve vyšších otáčkách také uhlídáte sami. A máte pravdu.

Se systémem X-Mode je ale vše jednodušší, protože Subaru se pro jízdu v terénu naladí. Přes balvany nebo písek se tak dostane i řidič, který nemá tolik zkušeností s jízdou v terénu a nedokáže tak dokonale využít schopnosti techniky, jako zkušený „off-roadák“. Režim X-Mode ale usnadňuje jízdu v terénu i zkušeným řidičům, kteří tak mohou být na plynu ještě jemnější a například stabilizační systém jim dodá rychlejší činnost elektronických závěřů diferenciálu. Ve výsledku systém X-Mode zajistí, že jím vybavené Subaru je v terénu lepším celkem, než by bylo v případě, že by se pouze sečetly schopnosti jednotlivých systémů bez jejich vzájemné koordinace. ■



X-Mode je standardní výbavou zvýšených modelů Subaru, Outbacku, Foresteru, stejně jako nové generace Subaru XV



Radost z vlastní volby

TEXT A FOTO: OTA ŠTAJF

Až se jednou Ing. Petr Benýšek rozhodne sepsat svůj životní příběh, jistě potěší čtenáře. Třeba líčením své cesty od studií Střední zemědělské technické školy v Krnově, kde získal všechny druhy šoférských zkušeností, od traktoru až k nákladákům.



Na Vysoké škole zemědělské v Brně se seznámil s manželkou a první syn se jim narodil ještě před promocí. Díky tomu absolvoval jen pětiměsíční vojnu a pak přišel revoluční kvas a on dokázal chytit příležitost za pačesy. Se svým společníkem se mu podařilo prosadit na poli telekomunikací a jejich firma Český bezdrát s.r.o. patří v oboru k nejúspěšnějším. Naše setkání se konalo v sídle firmy v Příboře, rodišti věhlasného zakladatele psychoanalýzy, Sigmunda Freuda. A čím déle jsem poslouchal názory pana Benýška a jeho manželky na vozy Subaru, ve kterých jezdí, mi tanul na mysli jeden z Freudových výroků.

Vypravili jsme se za vámi na doporučení opavského dealerství Subaru. Jak dlouho jste už vyznavači značky?

My jsme měli ve firmě už devět vozů Subaru. První si koupil můj kolega v roce 1998 a byl to nádherný zlatý sedan Legacy. Kolega měl předtím bavoráka, sedana trojkové řady, s řadovým šestiválcem, dvě stě koní, úžasnej motor, ale bohužel přicházely chvílky, kdy si musel říct, že soudruzi v NSR v něčem asi udělali chybu, třeba brzy mu úplně zkolabovala převodovka a musela se komplet měnit. Tak jsem mu v jedné chvíli jeho rozčarování z BMW řekl, že bychom se

mohli jít podívat na nějaké nové Subaru. On tu značku tehdy vůbec neznal, dokonce si myslel, že Subaru vyrábí lodě. No projel se v tom Legacy a začalo ho to bavit. Mělo to tenkrát jenom čtyřkválovou automatickou převodovku, ale musím říct, že byla dokonalá. Vemte si, že to je už dvacet let a ta převodovka měla fuzzy logic a pomocí těch senzorů se uměla dokonale přizpůsobit řidiči.

Kolik toho za volanty šestihvězdičkových vozů najezdíte?

Jezdíme hodně do Prahy i jinam. Jsme firma, která působí v celé republice. Klienty máme nejvíce v šesti stech obcích. Takže já i kolega najezdíme každý ročně kolem 40–50 tisíc kilometrů. Trvá to už 15 let. Takže když to vynásobíte, má každý z nás v Subaru najeto kolem tři čtvrtě milionu kilometrů. Když měl kolega to první Subaru, měl známého, který byl hrdý na svého Jaguára, 400 koní, opravdové éro. No a škádlili se navzájem, když jeli z Prahy zpátky oba natankovali plnou a na dálnici spolu trochu závodili. Pointa je trochu jiná, než možná očekáváte. Oba museli v Brně tankovat, tak zízivné byly v té době motory v Subaru i v tom Jaguáru.

Dozvuky pověsti, že Subaru „moc žere“ přežívaly hodně dlouho, a tak nebylo divu, že firma vyvinula i boxer diesel. Já jsem si brzy potom koupil Outbacka s tím naftovým mo-

torem, s šestikválovým manuálem. Úžasné auto, skvěle nízká spotřeba. A když jsem měl najeto už víc než sto tisíc, najednou na trase Brno Praha kouř z motoru, našťástí kousek byla pumpa, tak jsem tam zastavil a hned jsem viděl, že to tam musím nechat. Domluvil jsem se s panem Hromadou, odtáhlo se to do Opavy a ukázalo se, že motor na odpis. Najeto 158 tisíc, záruka pryč, nový motor 300 tisíc a já byl 4 měsíce bez auta, což bylo nejhorší. Pan Hromada se rozhodl, že to pošle do Japonska, jestli by to přece jen neuznali, v Brně na nějakém odborném pracovišti zjistili, že chyba byla ve vstříkovačích a že Subaru přišla zdvořilá odpověď, že kdyby závada byla v motoru samém, že by mi vyšli vstříc navzdory tomu, že záruka už minula. Ale vstříkovače že jsou produktem dodavatelské firmy, ať se obrátím na ni. No, na to už jsem neměl trpělivost a pan Hromada učinil konec mému trápení, když mi za to porouchané auto nabídl solidní částku, že jsem si u něj rovnou koupil dvoulitrového Forestra, tentokrát s benzinovým agregátem. Později jsem měl zase Outbacka, benzin, dvouapůllitr a teď už mám zase zcela nového Forestra s dvoulitrem.

A všechna ta auta jste kupoval nová?

Ano. K úspěchu v byznysu a zvláště v oboru, kde je konkurence tak koncentrovaná, jako v našem, v telekomunikacích, je podmínkou úspěchu, že budete se zárukou vždycky včas na každé domluvené schůzce. Subaru mi tu jistotu dává.

Vaše manželka i partnerka vašeho kamaráda spolumajitele firmy jezdí obě v modelu XV. Vybraly si to samy nebo to za ně takřikajíc rozhodla firma?

To se zeptejte přímo manželky!

A manželka s úsměvem odpovídá:

No, já mám sice řidičák od svých osmnácti let, protože táta měl autoškolu a „nestrpěl“ by doma člověka, který neumí řídit. Ale já měla navzdory tomu před volantem jistý ostych a chvíli trvalo, než jsem ho překonala. Vystřídala jsem několik aut různých značek, poslední před Subaru byla Mazda 3. A ta mi sedla, takže obava z řízení zmizela. A když jsem přesedla do XVéčka, začala jsem

rozumět tomu, proč subaristé mluví o potěšení z jízdy. Subaru v té době už opravdu bylo součástí firemní kultury, s kterou jsem byla zcela srozuměna a navíc jsem dostala příležitost vybrat si opravdu unikátní barvu, takže byl uspokojen i můj vkus a estetický zřetel. Najezdím ročně 15–20 tisíc kilometrů, takže měřeno nájezdem už jsem téměř stotisícová subaristka.

Vy, pane Benýšku, sedáte za volant vozů Subaru už rovných dvacet let. Nikdy vás Subaru neklamalo?

Už jsem vyprávěl, jak mě kdysi zaskočil kolaps toho naftového motoru, ale přesto jsem zůstal značně věrný, protože v poměru výkon versus cena opravdu nemá konkurenci. Jenže každá mince má dvě strany. Ano, v zimních podmínkách nad Subaru není. My často jezdíme na srazy Subaru fanclubu, v časopise o nich pravidelně přinášíte referáty. A třeba letos, na té Severce, když vidíte, jaké krpály ty vozy dokážou lehounce vyjet, úžasné. Jenže zároveň...Od jisté doby nejedním v zimě zkratkami. Protože vždycky někoho vytahuju. Jednou jsem s Outbackem vytahoval zapadlého mercedesa, tříapůltunovou dodávku. A nekecám, i tohle supertěžké auto jsem na sněhu a ledu vytáhl z místa, kde se zahrabalo. Je třeba ke kvalitě vozů Subaru ještě něco dodávat?

Ale přesto, nebyl jste alespoň v pokušení přestoupit k jiné značce?

Po patnácti letech, přiznám se, jsem už byl skoro rozhodnutý, že Subaru vyměním za jinou značku. Přišlo mi, že jezdit takovou dobu pořád v Subaru je snad až trochu divné. Obcházel jsem dealerství různých značek, prohlížel jsem a testoval vozy, ale nenašel jsem auto, které by se poměrem cena/výkon vozům Subaru vyrovnalo. A to nemluvíme o přidané hodnotě schopností Subaru na sněhu nebo blátě, či v jiných složitých podmínkách. Tam nemá Subaru vůbec konkurenci. A v jízdních vlastnostech je prostě nedostižné, nejen v zimě. A navíc, pan Hromada je dobrý obchodník, sledoval mé tápání, a jakoby dopředu věděl, že můj pokus vyklouznout z gravitačního pole Subaru skončí díky přitažlivosti těch vozů zase na stejné oběžné dráze. Nic mi nerozmlouval, jen mi dokázal v příhodnou chvíli nabídnout za mé dosavadní Subaru skvělou výkupní cenu.

V rozhovoru zaznělo už hodně chvály na Subaru. Neměli bychom to doplnit i nějakou výtkou?

Spíš politováním. Výtky bych adresoval „ekologické“ politice Evropské unie, která přijímá limity, omezující emise, naprosto zběsilým tempem a to bez ohledu na jejich



negativní dopady na rozvoj automobilového průmyslu. Nikdo také nezkontroluje, zda reálné motor 1.6 v novém XV zaručí menší emise než dvoulitrový. Jde jen o hru s tabulkovými čísly. A kvůli tomu mizí z nabídky Subaru v Evropě nejvýkonnější motory, které vozům Subaru tak slušely a násobily řidičovu radost z jízdy. Což je mi opravdu líto.

Vás netěší vyhlídka všeobecné totální elektromobility?

To opravdu ne. Dogmatická tvrzení o výhodách, které má totální elektromobilita přinést třeba na ekologickém poli, zcela pomíjí fakt, že tu elektřinu k pohonu aut bude přece stejně potřeba vyrobit, že se bude muset nákladně vybudovat síť dobíjecích stanic atd. A nikdo už neřeší, zda to všechno bude opravdu tak šetrné k přírodě. Máme dneska problémy s ekologickou likvidací malých baterií z mobilů, a jak to tedy bude s likvidací opravdu velkých autobaterií v tom zcela elektrifikovaném věku. Ať to někdo spočítá! Ne, všichni budou před fakty zavírat oči a zaslíbeně budou přitakávat tomu, co eko-lobby (ekologická i ekonomická) předkládá jako jedinou povolenou pravdu.

Ale abychom neskončili chmurně. Vy si dopřáváte jistou porci radosti i holdováním jízdy v jedné stopě. V garáži máte nablýskaný Harley Davidson. Dá se potěšení z jízdy

**Sigmund Freud:
„V drobných věcech se spolehni na rozum, ve velkých věř srdci.“**

za volantem Subaru a za řídítky Harleye nějak srovnat?

Je to svědectví o podobném životním stylu. O umění vychutnat si netuctové kvality stroje. O schopnosti nepochodovat a neskandovat s největším davem a dopřávat si radosti z vlastní individuální volby. ■

Sídlo společnosti
Český bezdrát s.r.o.





Subaru Justy schovaná v hale před zraky možných obdivovatelů



Téměř sériový interiér skrývající obdivuhodnou vestavbu



Vychytaná Justynka

Když jsme vám v minulém čísle představovali jako Subaru mana dvojnásobného evropského šampióna v offroad trialu Bohdana Nowyho, věděli jsme, že se do jeho prostorných dílen nad Smržovkou v Jizerských horách budeme muset po čase vrátit. V garážích měl totiž mezi mnoha jinými pozoruhodnými veterány zaparkované také přes 30 let staré Subaru Justy, o němž nám slíbil někdy hodně zajímavého vyprávět. Slib splnil letos o Velikonocích.

PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJE, FOTO: AUTOR A JIŘÍ STREJC

Rok výroby?

1984. Já se k tomu autu dostal přes svého kamaráda, o kterém už musím bohužel mluvit v minulém čase. Jmenoval se Urs Eng, jezdil závody i v České republice, ukazoval mi poháry třeba z Nové Paky, prostě velký nadšenec do automobilového sportu. Urs měl ve Švýcarsku zastoupení Subaru a já jsem k němu jezdil pro díly a tak. Té nestandardní Justynky jsem si u něj všiml, nebylo to jediné originální auto v jeho flotile, třeba v době, kdy se ještě nedělala Impreza 2.5 turbo, tak on si ji prostě vyrobil sám na okruhy. Zvláštní člověk, hodně šikovnej. Jeho životním snem bylo jet Dakar v konkurenci schopném autě a rozhodl

se, že si tak přestaví Imprezu. Vykuchal celej podvozek, svařil pod to rám a tu kastli posadil na ten rám. Udělal tam trojúhelníková ramesna s dvojitýma tlumičema, karoserie byla celá karbonová. Měl tam třílitr šestiválec, software z Anglie a převodovku z STI, protože ta jediná má čerpadlo a měla tudíž šanci ty extrémní nároky Dakaru přežít.

Představili jsme si tedy pana Urse Enga a jeho koníčky. A teď se vraťme k Justyně...

Řadu let jsem po ní u Urse koukal a on se mě jednoho dne zeptal, zda bych o ni neměl zájem. Já řekl že jo, že určitě. Už proto, že jsem znal z Ursova podání historii toho pozoruhodného vozu. Postavil ho prý na objednávku pana Freye člověk, který byl jinak specialista na Toyoty. Zakázka prý zněla tak: Subaru Justy, které na první pohled bude vypadat sériově, ale pod kapotou musí bejt řádně nadupaný. Podívejte se na ni: vnější vzhled je opravdu skoro sériový. Toho, že je trochu nižší a malinko širší si neodborník vůbec nevšimne. A i kdyby si všiml, řekne OK, celkem běžný tuning. Teprve když se otevře kapota, vidí člověk, že úpravy jsou opravdu zásadní a profesionálně provedené.

To auto je předělaný na kompresor, má to třibodové vstřikování, sání je rozdělené ke každému válci zvlášť, takže to má tři klapky, má to dvě řidící jednotky, jednu na ovládání zapalování a druhou na ovládání vstřikování, která se dá podle potřeby nastavovat. Můžete mít nastavený městský provoz a pak si můžete nastavení přeštelovat



Na první pohled je zřejmé, že motor není zcela sériový

do modu Racing. V tom to ztratí volnoběh a je to takový udučaný, při přidání plynu to tedy fakt bleskově reaguje. Ten kompresor je neskutečněj, excelentní...

Takže nebylo co řešit, nabídku jsi přijal?

Jasně. Pláclí jsme si někdy v roce 2008 nebo 2009, musel bych se podívat do papírů.

Měl v té době pan Urs Eng už hotovou tu Imprezu pro Dakar?

Tenkrát ještě ne. Dodělal ji někdy v roce 2011 a já ji viděl vystavenou v jeho showroomu. Jenže to už byl Urs hodně nemocný a brzy nato zemřel. Takže splnění svého snu o startu na Dakaru se nedežilo.

Jsi tělem i duší závodník. Používal jsi Justynku jako závodní stroj?

Samozřejmě. Tady se jezdil seriál, který se jmenoval Car Winter Cup. Byly to závody do vrchu na sněhu. Já si Justynu osahal, párkrát jsem se v ní svezl. Zjistil jsem, že má dost tvrdý podvozek, takže jízda v ní moc komfortní není, je potřeba s tím jet trochu ostře, aby se využilo toho, jak a na co je to auto postavený. Řekl jsem si, že pár podniků toho Winter Cupu zkusím s Justynou jet, i když jsem věděl, že na startu bude v závodním poli velká konkurence. V té době už se vyrábělo Subaru WRX STI, které si někteří kluci na tyto závody speciálně upravovali, takže jsem moc velké ambice neměl. Ale Justyna ukázala, co je v ní a já ta STička porážel. Párkrát jsem vyhrál, a i když jsem neshláhl ve všech závodech, celkově jsem skončil druhý a porazil mě jen jeden kluk, který měl speciálně postavený auto na skicrossing

z VW VR6 a uměl s tím opravdu dobře jezdit. Sériová auta jsem pobítil všechna – možná bych měl říct: pobítila Justyna všechna, protože já s ní na začátku zdaleka neuměl jezdit tak, aby na specifických tratích Winter Cupu ukázala a uplatnila všechny své přednosti.

Nebylo to pro tvé soupeře překvapení? Přeci jen, když člověk srovná Subaru Justy a WRX STI, neřekl by, že to právé může být konkurenceschopné.

No, na začátku se smáli. Když jsem poprvé přijel na závody, pošklebovali se, že jsem osedlal nákupní tašku. Když jsem vyhrál trénink, se srandou trochu přestali, ale říkali, my nejeli naplno a ty jsi i v tréninku tlačil na pilu jako o život. Jenže já v závodě samém mohl taky ještě přidat a zase jsem zvítězil. Na příštích závodech už se mi soupeři neposmívali.

Přes všechny úspěchy ve Winter Cupu šlo přeci jen o krátkou výhybku na tvé hlavní závodní trase v off-road trialu, kdes byl dvakrát evropským šampiónem a i vloni jsi vedle titulu mistra ČR dokázal v evropském mistráku skončit celkově třetí. Jaký tedy bude příští osud Justyny?

Pár lidí už se na mě obrátilo, zda bych nebyl ochoten ji prodat do nějakého muzea. Zatím jsem odolával, vůz, v kterém závodíš a dokonce vítězíš ti přeci jenom přiroste k srdci. Ale nakonec to asi tak dopadne. Tady v mé hale je ta šikovná Justynka sice v teple, ale obdivovat ji po celý rok chodím jen já, možná občas nějaký zvědavý kamarád jako ty. Ale to originální statečné auto si zaslouží obdiv hojnější. ■

Zakázka pana Freye prý zněla tak: Subaru Justy, které na první pohled bude vypadat sériově, ale pod kapotou musí být řádně nadupaný



Vzpomínky na staré časy



Co se děje v motoru, je dobré vědět



A také je potřeba zajistit nepřetržitou dodávku paliva

SUBARU BRZ

Derivát sportovního vozu

Subaru BRZ po čerstvém faceliftu omládko, přidalo výbavu a ještě více zdokonalilo svůj podvozek. Pořád se jedná o jedno z nejlepších sportovních aut současnosti, které vás navíc nezatíží drahým provozem.

Facelift se zaměřil na zdůraznění a podtržení sportovního vzhledu. Nová přední část proto vozu dává nižší a širší postoj a dynamičtější je také přepracovaná zád s nově navrženým křídlem. Jako vůbec první model Subaru nabídne BRZ kompletní LED světlomety – výkonné Bi-LED světlomety vpředu a kombinované LED svítily vzadu.

Změny na dvoulitrovém plochem motoru boxer o výkonu 200 koní zahrnují modifikované ventily, přepracování vačkové hřídele, upravený blok válců nebo nové palivové čerpadlo Denso. Jiný tvar i materiál středního a posledního dílu výfuku zase má za cíl přinést ještě větší odolnost vůči korozi a poškození. Zesílen byl blok motoru a třeba převodovka má zkrácený stálý převod na 4,3:1. Výsledek podtrhují také nově navržené tlumiče Sachs a celkově zesílená karoserie. Optimalizací prošlo i mapování řídicí jednotky elektrického řízení. Nový režim stabilizačního systému nazvaný TRACK dává řidiči větší kontrolu nad vozem a jeho nastavením.

Uvnitř ze všech stran tryská sportovní atmosféra. Díky nízkému posedu, jako byste seděli v motokáře. Sedadla jsou parádní, maličký volant hezky padne do rukou a pedály se nachází hezky daleko, přesně tak, abych měl natažené nohy. Kvalita zpracování šla s faceliftem nahoru a zlepšila se i výbava.

Motor spolupracuje se šestistupňovou manuální převodovkou od Lexusu, která však zdědila krátkou kulisu řazení ze skvělého WRX STI. Mezi zadními koly je klasický mechanický samosvorný diferenciál a o přenos výkonu se starají nezvykle úzké pneumatiky o šířce 215 milimetrů. Hmotnost je 1265 kilogramů (o 40 kg méně než dříve) a z nuly na stovku dokáže BRZ zrychlit za 7,6 sekundy a zastaví se na rychlosti 226 km/h. Oku lahodí i spotřeba, papírových 7,8 litrů na sto kilometrů totiž lze průměrně dosáhnout i v reálném světě, občas dokonce výrazně méně.

Z celkového projevu auta jsem nadšený. Karoserie je tuhá, dráhy řazení krátké a pedály pevné jako skála. Elektronický posilovač boří všechny zařazené zvyklosti a možná i fyzikální zákony, protože BRZ má nejlepší řízení, jaké Subaru v posledních pěti letech použilo.

Stačí jen umět využít potenciál atmosférického motoru, nízkého těžiště a parádního podvozku a máte o úsměv vystaráno na několik hodin dopředu. Dá se s ním geniálně učit rychlá jízda čistou stopou.

Takto skvostné stroje stvořené pro čistou radost už se moc nevidí, a je to škoda. Veškerou rychlost si musíte zasloužit správnou prací s plynem, řazením a ideální stopou. Tohle auto není pro vidláky, kteří ve své X5M najedou na dálnici, sešlápnou plynový pedál a snaží se vytláčit vše, co stojí v cestě. V BRZ musíte při řízení přemýšlet, maximalizovat spojení svých zkušeností s možnostmi vozu, a pak znovu přemýšlet, jak by se dal ten úsek projet rychleji. Je to čistá radost za volantem, jsem bezmezně zamilován.

TEST Subaru BRZ Sport 2017
Autojournal.cz 31. 10. 2017

IMPREZA

Pějme ódu na podvozek

Impreza dostala na kapotu razítko potvrzující, že dál zůstává kultem!

Známý model Impreza Subaru se nečekaně vrátil do Evropy. Před čtyřmi lety byla impreza stažena z českého trhu s tím, že se už nevrátí. Osud ale našťásti zamíchal kartami, a přesto před námi stojí hatchback postavený na zcela nové platformě – má tužší karoserii a z japonských i evropských crashtestů si odvezl skvělá hodnocení. Vypadá moderně, má krásné světlomety, ale nechce nijak vyčnívat. I to, že designéři zůstali spíše při zemi, mu může nahnat body.

První, co vás překvapí, když do imprezy nastoupíte, je moderně vypadající přístrojová deska. Interiér je povedený, působí díky různým kovovým prvkům svěže, navíc veškeré ovládání je pěkně po ruce.

Druhé překvapení – kolik je tu místa na nohy spolujezdců v druhé řadě, paráda!

Impreza ale vyniká i bezpečnostními prvky – tuhá karoserie a níž položené těžiště vozu se hodí při vyhybácích manévrech, plechy a rám lépe vstřebávají energii při nárazu a pak jsou tu řidičovy druhé oči, systém Eyesight pracující se dvěma kamerami, který hlídá cestu před vámi a upozorňuje na možné překážky.

Metro.cz 17. února 2018 Petr Holeček

WRX STI

Jak se řídí vylepšené Subaru WRX STI

Nové „estéičko“ má spoustu vylepšení. Vizually se jedná hlavně o agresivnější příď, které pomohlo použití Bi-LED předních světlometů s natáčením a integrovanými směrovkami. Velkou změnou jsou také 19palcová kola s nižším profilem a brzdy. Šestipístkové třmeny Brembo ve spojení se 340 mm velkými vrtnými kotouči fungují skvěle. Větší brzdy najdete i na zadní nápravě.

V interiéru jsou hlavní změnou výborné sportovní sedačky Recaro s lepším bočním vedením, především v oblasti beder. Moderně vypadá i kompletně nové zobrazení multifunkčního displeje ve vrchní části palubní desky. Na lépe odhlučněný podvozek navazuje i lepší odhlučnění kabiny. Pomáhají mu také silnější skla.

Lepší podvozek

Upraveno bylo zavěšení přední i zadní nápravy, změněna byla tuhost pružin, délka chodu tlumičů a zmenšen byl průměr zadního stabilizátoru. V mezních polohách tlumiče jemněji dokončují své vertikální pohyby a nepřenášejí tolik rázů do karoserie. Při zachované tuhosti je tak podvozek poddajnější a přesnější než ve verzi před faceliftem.

Stará dobrá mechanika

WRX STI má pořád mechanický systém s aktivním mezinápravovým diferenciálem a „samosvory“ na obou nápravách. Klíčový rozdíl je „pouze“ v rychlosti regulace svornosti centrálního diferenciálu. Pouze v uvozkách, protože je to naprosto zásadní změna. /.../

Rychlé sevření diferenciálu dovoluje jít dříve na plyn. WRX STI už nemá tendenci si při prudké akceleraci „roztáhnout“ poloměr oblouku a jít přes hranu svých předních pneumatik, ale stejně jako ostatní rychlé čtyřkolky drží stopu. V zatáčce tak můžete dříve akcelarovat, protože zadní kola se rychleji zapojí do přenosu točivého momentu bez nutnosti nedotáčivosti těch předních. Na klikaté cestě tak budete o dost rychlejší a přesnější. Z utažených vracáků „estéičko“ teď odjíždí s lehkým smykem zadních kol, aniž byste museli být hrubí k těm předním.

SPEED 10/2017

nokian[®]
TYRES

NOKIAN TYRES[®]



720 YEARS

nokiantyres.cz

Nejroztomilejší Subaru slaví šedesátku

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: SUBARU

Jsme subaristé. Všichni, kteří to o sobě s hrdostí prohlašujeme, jsme si v březnu připomínali zrod auta, kterým to začalo. Na fandovském webu Zažij Subaru jsme výročí oslavili tímto článkem.



Model 360 se 3. března 1958 stal prvním masově vyráběným vozem japonské značky a také prvním, který světu přinesl jméno Subaru.

Na papíře vás jeho parametry nejspíš neohromí. Výkon 16 až 25 koní, akcelerace na maximální rychlost kolem 100 km/h za bezmála 40 sekund, délka necelé tři metry, pouze 1,3 metru na šířku a jen o pár centimetrů více na výšku. Ve skutečnosti však Subaru 360 znamenalo pro Japonsko totéž, co Fiat 500 pro Itálii nebo Volkswagen Brouk pro Německo – praktickou a široce dostupnou náhradu za bicykl. A pro všechny subaristy také začátek velkého příběhu. Není náhodou, že Japonská společnost technických inženýrů prohlásila Subaru 360 v minulém roce za součást kulturního dědictví. A pokud víte, jak vážně se v Japonsku berou technologie, je vám jistě jasné, že nejde o žádnou malou věc.

VŮZ, KTERÝ BUDE VLÁDNOUT

Kenji Kita, první prezident mateřského koncernu Fuji Heavy Industries, měl velmi perfekcionista názor na otázku automobilismu, který ve firmě přetrval dodnes. „Pokud se chystáte postavit auto, postavte a rozvíňte ho ve všech ohledech,“ říkal nekompromisně. Pan Kita byl do produkce aut velmi zapálený a jeho vášeň se projevila už při návrhu prototypu prvního osobního automobilu z roku 1954 s označením P-1. Jenže co je to za název, P-1? „Japonské vozy by měly mít japonská jména,“ konstatoval Kita. A tak první produkční model musel přijít s něčím lepším.

Nakonec pan Kita dal svým autům krásné japonské jméno, které prý již nějaký čas nosil v srdci. Subaru, podle hvězdokupy v souhvězdí Býka, která se u nás nazývá Plejády. V Japonsku její označení zároveň znamená „vládnout“ nebo také „shromáždit“. Někdy můžete slyšet i pojmenování Mutsuraboshi, neboli šest hvězd. S určitostí se jedná o jedno z nejoblíbenějších uskupení hvězd, Japonci milované už v dávných dobách. Z prototypu P-1 se tedy stalo Subaru 1500, kterého vznikly pouze dvě desítky kusů, a v březnu 1958 pak první plnohodnotný model, Subaru 360.

MALÝ, ALE ZAJÍMAVÝ

Vůz ve výrobním programu vydržel téměř třináct let a do roku 1971 se ho prodalo na 400 tisíc kusů, především v domovském Japonsku. Proběhly sice i pokusy o vývoz do Spojených států nebo Austrálie, protože však šlo o typický Kei car, tedy maličký automobil plně přizpůsobený japonským předpisům pro tuto kategorii, o úspěch se nejednalo. Ten přišel až v dalších desetiletích s rozvojem pozdějších modelů a především s příchodem pohonu všech kol Subaru.

Subaru 360 poháněl vzduchem chlazený a vzadu uložený dvoutaktní dvouválec, jehož síla putovala na zadní kola. Právě od jeho objemu 356 cm³ je odvozen název modelu.





Úspěch přišel až v dalších desetiletích, především s příchodem pohonu všech kol Subaru

Zpočátku motor o výkonu 16 koní doplňovala třístupňová manuální převodovka, později výkon vyrostl na 25 koní a přibyl jeden převodový stupeň navíc. K dispozici ale byla i verze bez spojkového pedálu, jehož funkci nahrazoval elektromagnet. Specifikem byla lehká laminátová střecha, která přispívala k celkově nízké váze přesahující jen 400 kilogramů, nebo tazvané „suicide doors“, tedy dveře se závěsy vzadu.

DUŠE BOJOVNÍKA

Při pohledu na vůz to možná zní úsměvně, vznikly ale dokonce i jeho sportovní verze. Ta první se označovala Young S a nabízela upravený motor i převodovku, lepší sedadla a také černobílou střechu s prolisem, který byl údajně určen pro uchycení surfového prkna. Vrcholem pak byla verze Young SS s dvojicí karburátorů a výkonem celých

36 koní, tedy 100 koní na litr objemu. Vedle základní karosářské verze Subaru 360 se vyráběl také kabriolet, prodloužený kombi nebo maličké valník a na stejných základech pak vyrostla i o něco větší dodávka Subaru Sambar.

Model 360 sice ještě nezobňoval všechny hodnoty Subaru tak, jak je známe dnes, ale coby první masově vyráběné Subaru si naši úctu rozhodně zaslouží. I proto jsme s sebou letos na autosalon v Ženevě vzali jeho malý model, který jsme před odjezdem několik desítek hodin poctivě barvili a slepovali. Už ani nevíme, kde jsme ho našli, ale na ženevském stánku Subaru vzbudil náležitý poprask nejen mezi Evropany ale i Japonci. Sluší mu to! Pokud chcete dědečkovy šedesáté narozeniny slavit s námi, můžete nás také sledovat na Facebooku a na Instagramu, kde najdete další fotky a videa.



Model 360 sice ještě nezobňoval všechny hodnoty Subaru tak, jak je známe dnes, ale coby první masově vyráběné Subaru si naši úctu rozhodně zaslouží

Stále něco nového!

Zdravíme Tě, Subaristo. Děkujeme za všechny komentáře, příspěvky a náměty k produktům v Subaru Butiku. Tvůj zájem nás stále posouvá vpřed, a tak každý měsíc přidáme více než deset nových položek. Podívej se tedy, že stále máme něco nového.



HLEDÁŠ NOVOU INSPIRACI?

Od posledního vydání Subaru Magazínu jsme opět výrazně rozšířili nabídku Subaru Butiku. Máme zajímavé mikiny, ležérní košile, nová trička s límečkem i bez nebo stále se rozšiřující nabídku modelů vozů Subaru.

Pro vaši bezpečnost na cestách jsme přidali výstražné svítilny, multifunkční nástroj nebo nůž. Pro všechny sportovce potom funkční trička, outdoorové doplňky či doplnění exkluzivní kolekce cyklistického oblečení. A kdybyste hledali jenom tak něco pro radost, máme tady pro vás přírodní mýdlo, kachničku Jackie, domácí bačkory, nové šňůrky a klíčenky.

KOLEKCE SUBARU PIG

Přečetli jste si na zazijsubaru.cz nebo na straně 7 tohoto magazínu o tom, kde se vzalo subaracké prasátko? Nebo jste se s ním ještě nepotkali na živo? Objevte tedy kolekci hrníčků, klíčenek a plyšáků v Subaru Butiku. Určitě vás pobaví a potěší!

ZAJÍMAVÝ NÁPAD PRO ROZŠÍŘENÍ SORTIMENTU BUTIKU?

Máte zajímavý nápad, co můžeme do butiku přidat, nebo ve vaší společnosti vyrábíte zajímavé produkty, ze kterých by všichni Subaristé měli radost? Napište na náš email **info@subaru-butik.cz** a my rádi nabídku butiku rozšíříme. Tři nejzajímavější nápady odměníme tričkem Subaru 60th!

Vy ještě Subaru Butik neznáte? Nebo víte o správném Subaristovi, kterému by něco z butiku udělalo radost? Pak pro Vás máme malou motivaci – slevový kupón na váš první nákup. Zadejte jeho číslo **94669324** při dokončení své první objednávky a my vám dáme slevu 10% z celkové ceny nákupu (bez dopravy a případné ceny dobírky).

Subaru Butik, vaše spojení se značkou Subaru
www.subaru-butik.cz



Aktivní double nabídka. Se Subaru na běžecké výpravy

Zážitkové sportovní akce v přírodě + spolehlivý a stylový vůz pro aktivní lidi, to k sobě přece náramně pasuje. Subaru je třetím rokem partnerem seriálu Kilpi Trail Running Cupu. Společná platforma se rozšiřuje. Využijte toho!

KTRC je nejstarší a nejrozsáhlejší českou sérií přírodních běhů. V letošním roce nabízí osm už tradičních podniků, z toho tři ve městech (na 10 km) a pět v horách (půlmaratony a k tomu královská Krkonošská 50).

„Naším cílem je zprostředkovat lidem zážitky, jaký sami milujeme. Sportovní představení v nádherných přírodních, tedy nejlépe horských, kulisách,“ říká Martin Dvořák, ředitel KTRC. Nejde však pouze o maximální výkony, ale o hlubší a dlouhodobější vjemy. Proto se pořádají i doprovodné snazší pětikilometrové běhy pro celou rodinu, aby i její méně výkonní členové mohli vyrazit s vůdcem smečky bez obav z nudného čekání za cílovou branou. K tomu funguje v zázemí běžecká vesnice s občerstvením a stánky spřízněných firem.

V létě se chystají i podvečerní koncerty, na Lipně už zahrál Ivan Hlas Trio, nebo ve Špindlu to loni náramně rozjela Lenny. „Chceme lidi pozvat na víkendový výlet. Jeden den závod, večer zábava a na druhý den výprava s rodinkou a přáteli,“ uvažuje Dvořák.

To zatím v Česku není příliš zvykem, možná proto, že i cesta napříč celou zemí (a zpět) se zvládne za den. Málokdo se chystá o víkendu

někde nocovat, snad krom vlastní chalupy, a trávit tam delší čas ve větším klidu. To spíš šupem ještě na druhý den na druhou akci, nebo rychle domů. Na rozdíl třeba od sousedního (a rozlehlejšího) Německa.

O půvabu Krkonoš, jediných skutečných hor země české, netřeba dlouho rozmlouvat. Jenže proč spěchat domů z Dolní Moravy, hřeben Králického Sněžníku nabízí s nadcházejícím létem úchvatná panoramata. Anebo západní strana Ještědu, znáte její malebná

KILPI TRAIL RUNNING CUP 2018

28. 4. sobota	KTRC Trail Ostrava 10/5 km
27. 5. neděle	KTRC Trail Praha 10/5 km
16. 6. sobota	KTRC Dolní Morava 21/5 km
14. 7. sobota	KTRC Český les 21/5 km
4. 8. sobota	KTRC Krkonošská 50 50/25/5 km
18. 8. sobota	KTRC Lipno 21/5 km
21. 10. neděle	KTRC Ještěd 21/5 km
4. 11. neděle	KTRC Praha-Motol 10/5 km

Subaru v Krkonoších. Vozili jsme také vodu do občerstvovacích stanic na hřebenech



Subaru na startu. Každý závod má u brány spolehlivého hlídače, vůz Subaru



Subaru na Lenny. Jiskřivý koncert Lenny v cílovém prostoru ve Špindlerově Mlýně

Subaru jako Krupička. Jeden z nejlepších terénních běžců má v kopcích záběr jako auták



podzimní zákoutí? Stejně jako na sklonku prázdnin v okolí Lipna.

Za dva roky jsme ještě nestačili důkladně prozkoumat zapomenutý kraj česko-německého pomezí za vrchem Čerchovem. A pro rezidenty moravských městeček a vsí může být podobně dobrodružná výprava do metropole s výběhem po golfovém hřišti.

Můžete si zaškrtnout termínovku v kalendáři. A protáhnout i svoje Subaru, už si vrní, jak se těší. Pro Subaristy ke spolupráci připravujeme i obsáhlý balíček výhodného servisu na běžeckém seriálu KTRC.

Ten obsahuje slevy na startovním i běžeckém oblečení Subaru nebo KTRC a další VIP služby. Podrobnosti najdete na webu www.ktrc.cz. Potkáme se na parádních (nejen) běžeckých výpravách. ■



Hory a sopky Japonska

Většina lidí žije v představě, že Japonsko je hustě zalidněná země, plná továren s hypermoderní technologií, svázaná tepnami přeplněných dálnic a tratí superexpresů. Strohá čísla statistik však praví, že 70% povrchu Japonska zaujímají hory a z toho území 69% zabírají lesy. Zkrátka, Japonci žijí obklopeni horami. Od pradávna se však usazovali v rovinách při mořském pobřeží nebo v údolích kolem řek, kde už před několika staletími docházelo k natěsnání obyvatel do velkých aglomerací. Hory opomíjeli, protože jejich svahy jsou příliš strmé a k osídlení nevhodné. Rozhlíží-li se Japonec po krajině, téměř vždy má nějaké hory v dohledu. A pokud se chce dostat na vzdálenější místo, zpravidla musí nějaké hory zdolat.

TEXT: SOŇA THOMOVÁ, FOTO: ZDENĚK THOMA

BOŽSKÁ A JEDINEČNÁ FUDŽI

Nebylo by snadné najít na světě krásnější a majestátnější horu než je Fudži. Je opředena legendami, opěvována básníky, neustále zobrazována. Stala se posvátným symbolem země. Snad za to vděčí své mohutnosti, efektnímu kuželovému tvaru a zvláštní osamocenosti. Z roviny u moře tu ční jen ona sama, velkolepá a jedinečná. Se svojí výškou 3776 metrů je v Japonsku horou jednoznačně nejvyšší.

Jejího sopečného původu se není třeba příliš obávat. Za vyhaslou však pokládána není. V historii je zaznamenáno osmnáct větších erupcí, z nichž nejmohutnější proběhly v letech 800, 864, 1707. Při té poslední bylo

sto kilometrů vzdálené Tokio zasypáno patnácticentimetrovou vrstvou popela. Výstup na nejvyšší vrchol Japonska je téměř národní povinností. Šplhají na něj rodiny s malými dětmi, dědečkové i babičky. Když se letní víkend vydaří, vystoupí na horu až čtyřicet tisíc turistů v jednom dni... „Hlupák, kdo nikdy nevystoupil na horu Fudži“, praví japonské přísloví a dodává: „ještě větší hlupák, kdo tam leze podruhé!“

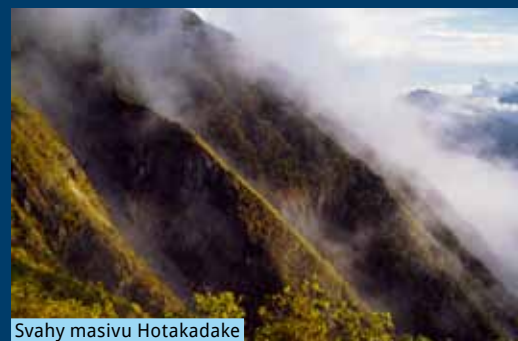
JAPONSKÉ ALPY – SKALNATÝ RÁJ

V první polovině 19. století, kdy se Japonsko po dvousetleté izolaci otevřelo světu, začali do hor putovat nejen zbožní poutníci, aby zde, tak jako po celá tisíciletí předtím, skládali obětiny a meditovali, ale i vědci, botanici a geologové. A samozřejmě také horolezci. Jedním z prvních propagátorů alpinismu nebyl Japonec, ale britský misionář Walter Weston, jehož cesty především do Japonských Alp na konci 19. století vzbudily velkou pozornost mezi sportovně založenými obyvateli Japonska. V roce 1905 Weston spolu s geologem Šigetakou založil Japonský alpinistický klub, který začal organizovat horolezecký život a budovat v horách útulny. To, co se dnes v japonských horách děje o víkendech, nazývá místní tisk „setkáním sebevrahů“. Novopečení horolezci často přečnují



Kráter sopky Asama

Rozhlíží-li se Japonec po krajině, téměř vždy má nějaké hory v dohledu. A pokud se chce dostat na vzdálenější místo, zpravidla musí nějaké hory zdolat.



Svahy masivu Hotakadake



Japonské Alpy



Podzim v údolí Kamikóči

své síly, věří, že strmé stěny přemohou vůlí, podceňují nebezpečí, protože před ostatními nechtějí ztratit tvář. Nedostatek technického vybavení, zbytečné riskování a nižší tělesná zdatnost v horách obvykle končí smrtí. Nešťastnou horou je například 1963 metry vysoký štít Tanigawa ležící na sever od Tokia. Na jeho strmých stěnách od roku 1931, kdy byl zdolán poprvé, zahynulo přes tisíc lidí! O víkendech jsou parkoviště v horských střediscích přeplněná, ale ve všední dny potkáte v horách lidí málo. A na vzdáleném Hokkaidu či v horách severního Honšú můžete po hřebenech pochodovat dlouhé hodiny, aniž byste potkali živáčka.

K nejoblíbenějším turistickým i horolezeckým cílům domácích i zahraničních cestovatelů patří Japonské Alpy, především pak Hotakadake, mohutný masiv s pěti vrcholy, jenž je s výškou 3190 metrů třetí nejvyšší horou Japonska. Výstup z malebného údolí Kamikóči patří k unikátním zážitkům. Stezka se vine kolem jezera Taišó, z něhož vyčnívají stožáry mrtvých stromů, sleduje dravou říčku a přes strmé kamenité morény porostlé nízkou klečí se vine vzhůru do skal a míří k oslnivě krásným štítům...

Cesta na vrchol Hotakadake trvá deset hodin. Výhledy jsou úžasné. Na tři strany se rozbíhají skalnaté hřebeny ostré jako nůž. Černě



Kráter sopky Meakan



V Japonských Alpách



Údolí Kamikóči v Japonských Alpách



Kráterová proláklna v národním parku Tiowada

a hněd skal, zeleň lišejníků, bělost sněhových polí, šed morén, modř oblohy. Z údolí Kamikóči stoupají skupinky turistů a ze strmých stěn Karasawa se ozývá chřestění karabin horolezců. Nejkrásnější túra z Hotakadake vede k další tisícové hoře Jarigatake. Celodenní túra plná extrémních skalnatých úseků, zajištěných řetězy, se střídá s krátkými zatravněnými pěšinami. Turisté a horolezci se zdraví typickým horským pozdravem: Gambatte! Odvahu!

MAGICKÉ I HROZIVÉ SOPEČNÉ VÁBENÍ

Při výčtu japonských hor nelze opomenout sopky. Vulkány, horké gejzíry, tektonické průrvy – a s tím spojená zemětřesení – k Ja-

ponsku neodmyslitelně patří. Řetěz ostrovů, natažených od severu k jihu v délce téměř čtyř tisíc kilometrů, leží v neklidném pásmu mladého vrásnění, které je stále ve stádiu vývoje. Na japonském území je rozeseťo více než sto osmdesát vulkánů, jež byly aktivní v době čtvrtohor. Zhruba čtyřicet sopek se čas od času probouzí k životu a chrlí lávu i žhavý popel do širokého okolí.

Svou sopku má i Tokio. Leží na malém ostrově Óšima, jenž je sice vzdálen šest hodin plavby z Tokijského zálivu, ale administrativně patří do hranic hlavního města. Sopka Mihara s vrcholem 758 metrů nad hladinou moře dýmá téměř neustále. Stala se majákem pro lodě mířící do Tokia. V určité době přitahovala sebevrahy, nejčastěji mladé milence. Přílivu zoufalců učinila přítrž až policie, která dala umístit těsně pod okraj kráteru záchranné sítě. Mnoho sopek objevíte na ostrově Kjúšú. Jednou z nich je Sakuradžima, jejíž kužel tvoří dominantu třístatisíového města Kagošimy. Město od sopky odděluje záliv, ale i tak občas do ulic dopadá sopečný popel. Nejhorší výbuch nastal v roce 1914, kdy Sakuradžima vychrlila tři tisíce milionů tun lávy, jež zalila část mořské úžiny. Z ostrova se stal poloostrov. Při dalším výbuchu v roce 1955 bylo slyšet hrozivý rachot do vzdálenosti tři sta kilometrů a celé okolí několik hodin tonulo v temnotách. Přesto dál pod sopkou žijí lidé, zvětralá láva je totiž nesmírně úrodná a rolníci z místních usedlostí se mohou pochlubit rekordními výnosy. Navíc jsou dnes u nebezpečných sopek nainstalovány sondy, které zaregistrují zvýšený výron plynů, podzemní otřesy i vzrůstající teplotu.



Stezky v Japonských Alpách



Západ slunce v Japonských Alpách



Na vrcholu hory Hotakadake

Na Kjúšú leží i kráter mohutné sopky Aso. Tento obrovský kotol s obvodem 128 kilometrů vychladl už před 130 tisíci lety. V jeho srdci se zachoval sopečný jícen Nakadake. Dá se k němu pohodlně dojet po silnici či vyjet lanovkou. Jeho výbuchy jsou prudké a nečekané. Občas poškodí horní stanici lanovky a popelem zasypou parkoviště. Po roce 1958, kdy při silné erupci zahynulo dvanáct zvědavců, bylo na okraji kráteru zbudováno několik betonových bunkrů, v nichž se turisté mohou před výbuchy ukrýt. Z prostoru vyzařuje tísnivý pocit nebezpečí, který paradoxně zajišťuje návštěvnickou prosperitu vulkánu, neboť Japonci si rádi nechávají polechtat nervy při pozorování bublajícího magmatu.

Ačkoliv ostrov Hokkaidó leží na severu Japonska, i zde je půda pořádně horká. Objevíte tu i nejmladší japonskou sopku pojmenovanou Šówa šinzan. Vypučela v roce 1944, není příliš vysoká a vypadá spíše jako halda kouřící strusky. Za to poklidně dýmající Meakan je mohutnou horou, jenže okraje kráteru jsou sypké a pohledům do nitra je raději lepší se vyhnout. Značně kaskadérským kouskem je i výstup na sopku Asamu na středním Honšú. Tato rozložitá, 2564 metrů vysoká hora, se pokládá za jedno z nejnebezpečnějších míst Japonska. Dovede se rozbouřit během několika hodin! Stěny kráteru spadají kolmo dolů, na jeho dno se pro štiplavé a sirnaté dýmy nedá dohlédnout. Činnost této sopky je pro vulkanology záhadou. Někdy bývá zaregistrováno až sedmdesát drobných výbuchů za rok, jindy mlčí celé půlstoletí. K největší erupci došlo v květnu 1783. Bylo zničeno na padesát vesnic a zahynulo 1 200 lidí. Podobnou kata-

strofu způsobil v roce 1888 nedaleký vulkán Bandai. Všeobecně se myslelo, že jde o vyhaslou sopku, ale po několika nepříliš silných otřesech náhle explodoval celý vrchol hory. Kamení, popel a hlína pokryly široké okolí a zasypaly několik vesnic. Balvany vyvržené sopkou přehradily dvě blízké řeky, vytvořila se nová jezera a celá oblast je nyní vyhlášenou lázeňskou oblastí. Až do dalšího výbuchu... Život v blízkosti sopek je sice na hraně, ale má i své dobré stránky. Patří k nim vyvěrající horké prameny. V Japonsku jich napočítáte na dvaadvacet tisíc. Jsou svedeny do luxusně či romanticky zařízených bazénů. Velice oblíbené je však i koupání v horách v malých bazéncích uprostřed divoké přírody...



Přírodní bazén na svazích hor Hačimantai



Kráterová proláklna v horách Towada

Vulkány, horké gejzíry, tektonické průrvy – a s tím spojená zemětřesení – k Japonsku neodmyslitelně patří

Sama si plnit vlastní sny a žít

Na domovskou stránku Czech Business Clubu umístila jeho zakladatelka a prezidentka Ing. Romana Šedá vyznání: „Zprostředkovávat a sdílet zážitky, přijímat a předávat myšlenky, inspirovat a být inspirována, zajímat se, iniciovat, rozvíjet, vnímat, poznávat a neustále růst, vycházet vstříc potřebám druhých a zároveň si sama plnit vlastní sny a žít ... je to, oč se dlouhodobě snažím.“

PŘIPRAVIL A FOTOGRAFOVAL: OTA ŠTAJF



Některé z těch imperativů se dají jistě vztáhnout i na motoristické stránky vašeho životopisu.

Jistě. Řidičák jsem si dělala, ještě mi nebylo 18, takže mi papíry vydali až teprve po dosažení plnoletosti. Moji rodiče měli Škodu 105, v té jsem se osmělovala. Na vysoké škole jsem auto neměla, ale osahala jsem si jiné druhy dopravních prostředků. Studovala jsem totiž

Vysokou školu dopravní v Žilině, a i když jsem měla zapsaný obor ekonomie, musela jsem absolvovat škálu povinných praxí, takže jsem si vyzkoušela i funkci výpravčí. Mám na to dokonce zkoušky. Po promoci jsem si koupila Trabantu a v tom jsem postupně překonala ostych a stala se opravdu řidičkou. Na škole jsem potkala svého prvního manžela, stala jsem se už tam maminkou, dokonce dvakrát. Státnice jsme složili právě v revolučních týdnech kolem listopadu 1989. A jen se manžel vrátil z vojny, vrhli jsme se spolu na podnikání. A pozor, měli jsme kromě jiného taky nakladatelství jménem Knihcentrum, ve kterém jsme kromě mnoha jiných vydali i dvě pěkné výpravné motoristické publikace. Knihu o kultovních Harley-Davidsonech a knihu o veteránech.

Kolik jste od té doby vystřídala aut?

Minimálně patnáct. Poslední dvě byla Subaru, nejdřív Legacy a teď Outback 3.6 a ten mi vyhovuje po všech stránkách. Je to silné auto, poskytuje mi tedy při svém výkonu a dynamice dost zážitků, je prostorné, takže se nám tam vejdu děti, zavazadla i sportovní náčiní. A jako golfistka musím poznamenat, že je skvělé, že do Outbacka se vejdu bagy i s kolečkama.

Kolik toho v Subaru ročně najezdíte?

Po Čechách najezdím tak 15.000 km ročně, zahraničními cestami to ale naskáče, protože kdykoli jedeme třeba lyžovat, bereme si Outbacka. Jednak proto, že se tam všichni bez problému vejdem a za druhé proto, že do hor je to nejlepší volba, zvláště v zimě.

Daly vám ty zimní cesty nějakou konkrétní příležitost říci si, zaplat pánbůh, že mám skvělou čtyřkolku, že mám Subaru?

To si říkám každou zimu a nejen při cestách do hor. Když se tady u nás podíváte z okna na Hradčany, vidíte, že jsme výškově minimálně na stejné úrovni, bydlíme zkrátka na kopci. A já jsem před Subaru jezdila v BMW, což je zadokolka a jen trochu nasněžilo, nemohla jsem to k nám na vršek po staré kamenné dlažbě vyjet a musela jsem auto nechávat zaparkované pod kopcem. V Subaru o tom vůbec nepřemýšlím a bez potíží to vyjedu. V Subaru mám jistotu a nebojím se: ani když mrzne a je ledovka, ani když prší a na cesty je natahané bláto, prostě v žádné situaci.

Dokážete s gusem využívat i dynamiku svého vozu?

Určitě. Hlavně při cestách na velké dálky, třeba při předjíždění mi to poskytuje nejen radost z toho zrychlení, ale i pocit bezpečnosti. Je to neocenitelná vlastnost toho auta, znásobená možností přepnout do sportovní-

ho režimu, což já používám skoro vždycky. A mám i radost z toho, že se s Outbackem nemusím bát ani žádné výpravy do přírody mimo zpevněné cesty.

Jako prezidentka klubu, v němž jsou členy jen majitelé nebo top manažeři úspěšných podniků pořádáte také spoustu společenských, kulturních i charitativních akcí.

Můžete zmínit alespoň některé?

Zhruba za měsíc chystáme v našem novém sídle v Pařížské ulici vernisáž výtvarných děl Salvatora Dalí, srdečně zvú. V oblasti charity už několik let soustavně podporujeme Centrum pro náhradní rodinnou péči. To je organizace, která se snaží finančně i jinak pomáhat rodinám, které si osvojily nebo mají v pěstounské péči děti z dětských domovů a jejich vlastní příjmy by nedovolily poskytnout dětem vybrané kroužky, doučování nebo sportování a podobné aktivity. A my je v tom rádi podporujeme.

A pořádala jste i nějakou vydařenou akci motoristickou?

Asi před 3 lety jsem pořádala pro klubové členy výlet do italské Modeny, Maranella, kam jsme si jeli zařadit ve Ferrari. Jezdili jsme ve volné přírodě, každého z nás – řidiče – doprovázel 1 italský závodník, který napovídal, jak na to. Byla sobota dopoledne, poměrně provoz. Střídali jsme si s ostatními auta po 10 minutách, abychom jich vyzkoušeli víc – Ferrari California, Italia, Challenge a Lamborghini Huracan Spyder. Zrovna jsem řídila Spydera, dojela jsem policii v koloně. A navigátor říkal – předjed je. Jeli jsme serpentýnami v mírných kopcích, plná čára. Opáčila jsem – mám předjet policajty? Jojo, předjed, jsou na to zvyklí. Tak jsem je předjela a jen zamávali ☺.

A abych se vrátila k značce, která je i mou srdeční záležitostí: asi před 8 lety jsem pořádala v ČR klubové závody na letišti u Příbrami. Každý člen Czech Business Clubu si měl přivést svého miláčka a jezdili jsme na čas. Byla to úžasná plejáda rychlých i luxusních aut, někteří přijeli na retro motorce – totální pelmel. Tenkrát jsem měla asi na měsíc půjčenou vytuněnou Imprezu WRX STI. Závody jsem nevyhrála, ale neskutečně jsem si je užila.

A na pomezí ledna a února 2019 jsme s Vojtou Štajfem (toho nejspíš znáte ☺) přichystali pro členy Czech Business Clubu výpravu k polárnímu kruhu, kde budeme jezdit na hladině zamrzlého jezera v subárech, obutých do pneu s hřebíky, užijeme si rychlé jízdy na saních za psími spřeženími i řádění na sněžných skútrech.

Můžete nám na závěr prozradit nebo aspoň naznačit, zda ve svém prestižním klubu



V Subaru mám jistotu a nebojím se: ani když mrzne a je ledovka, ani když prší a na cesty je natahané bláto, prostě v žádné situaci



máte také další členy, kteří sdílejí vaše zaujetí značkou s šesti hvězdami?

Často pořádám také golfové turnaje. A je zajímavé sledovat, kolik se na parkovišti objeví mezi nejluxusnějšími vozy prémiových značek také vozů Subaru. Zřejmě už i mnohé osobnosti z vrcholných úrovní byznysu zjistily, v jakých vozech si člověk užije bezpečně skvělé radosti z jízdy. ■

670 koní a ještě jeden navíc

Rodina Hofmannových, na kterou sedí tenhle výpočet, žije v Otovicích na okraji Karlových Varů.

PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJE, FOTO: AUTOR A ARCHIV RODINY HOFMANNOVÝCH



11letý bělouš Apollo je přece jen tím největším a nejmilovanějším koněm ze všech

Představím vám je od nejmladšího: Jirka (JH jr.) je středoškolák, hraje závodně tenis, ke svým výsledkům je kritický a to přesto, že už v žákovské kategorii na jedno vítězství v celostátním turnaji dosáhl. Chce zkrátka víc. Kamila (KH) od útlého dětství toužila být veterinářkou, následkem čehož s rodinou Hofmannových odjakživa sdílela obydlí početná reprezentace živočišné říše. Nejvíce Kamila přilnula ke koním, jezdí stylově závodní parkúr a vpředvečer našeho setkání si byla v Praze pro pohár za umístění na stříbrné příčce v celosezónním hodnocení disciplíny v ČR. Půvabná maminka Alena (AH) je gynekoložka, ráda plave a podle názoru ostatních členů rodiny by s přehledem vyhrála národní mistrák v opalování, kdyby taková soutěž existovala. Ještě víc jí ale baví skleník a zahrada, na které pěstuje všechno od borůvek přes jahody, rajčata, okurky až po ořechy



Láska „na první svezení“

a jablka. A tatínek Jiří (JH) je taky aktivním tenistou, přestože hraniční kámen „kde život náš je v půli se svou poutí“ už nejspíš překročil. Před pár dny dostal od Mezinárodní tenisové federace vyznamenání, jaké je jeho místo ve světovém žebříčku příslušné věkové kategorie. Krásné čtrnáctistě! Smát se můžou jenom ti, kdo se v jakémkoli sportu dokázali v globálním měřítku dostat výš. Povoláním je pan doktor Hofmann intervenční radiolog, takže s úlevou konstatují, že důvodem našeho setkání nebyla tato páně doktorova zdravotní specializace, nýbrž jeho vztah ke značce Subaru, sdílený celou jeho rodinou.

V rodině dnes jezdí už tři subárka, součet jejich výkonové kapacity citujeme v titulku. Které bylo první a jak jste se pro ně rozhodli?

AH: První byl Outback 2.5 a k jeho koupi jsme dospěli v roce 2007. Manžel v té době



„Asi bych vás tři nedohonil, ale s Kamčou nám to ježdění jde stejně líp!“

Na louce za domem se konečně sešli spolu na fotku – všichni tři naparádění a nablýskaní



pracoval v Německu a chtěl si na to časté cestování přes Krušné hory pořídit vůz spolehlivý v každé situaci. A když jsme to jednou probírali před mým bráchou, tak s podivem řekl: „Proboha, co řešíte? Nejlepší čtyřkolky na světě, geniální auta do každého počasí vyrábí přece Subaru!“ Takže jsme se zaměřili na nabídku téhle značky a jednou v neděli jsem zahlédla v obchodním centru vystavného Outbacka, který splňoval všechny mé preference, dokonce včetně barvy, protože byl zlatý! Zavolala jsem manželovi, který zrovna sloužil, a v úterý jsme se rozjeli k dealerovi do Sokolova, který v obchodáku to Subaru vystavil. Dostali jsme od něj všechny potřebné informace, a když jsme se loučili, řekla jsem: „Tak my si to doma promyslíme a do dvou nebo tří dnů se ozveme“. Prodejce nás ujistil, že to už budem volat zbytečně, protože kolem toho vozu už krouží více zájemců, a tak jsme

odjžděli domů s podepsanou kupní smlouvou v kapse.

A jak jste se sžívali se specifickými kvalitami vozů Subaru?

JH: No tak spoustu jsme toho o nich věděli už od švagra a jiných subaristů. Ale když si to osvojíte na vlastní kůži, jsou to nikdy nekončící příjemné zážitky. Silničky tady v Podkrušnohoří vám poskytnou stokrát denně možnost ocenit, jak subárko drží stopu na jakémkoli povrchu, jak se ani při ostřejší jízdě nemusíte obávat přehnaných náklonů, jak podvozek dokáže „gumovat“ výtluky a jiné nerovnosti, jak příjemné je vědět, že za volantem Subaru si při nájezdu do zatáčky můžete bez rizika dovolit značně vyšší rychlost než ve vozech jiných značek. A s trochou škodolibosti sledují také udivené tváře řidičů drahých prémiových vozů, když zjistí, že já se v subaru odpíchnu z křižovatky rychleji než

„Proboha, co řešíte? Nejlepší čtyřkolky na světě, geniální auta do každého počasí, vyrábí přece Subaru!“

Forist tráví s tenisty tolik času, že už si zvykl i na věčně oranžové rohožky od antuky



Finále Styl šampionátu dětí a juniorů na velkých koních, 2. místo, Martinice, září 2017

Finále soutěže v Martinicích 2017



I auta jsou u nás členové rodiny, a tak jim říkáme jejich jmény – Zlaták, Mazlík a Forist

oni a předjížděcí manévry zvládá mé subárko dynamičtěji a elegantněji než jejich vozy.

AH: Pro mě je největší rozdíl, když jedu ráno po čerstvě nasněžené dálnici, jiné vozy se trápí v pravém pruhu a my s Mazlíkem máme pro sebe ten levý samí a užíváme si to v rychlosti stejně jako za sucha!

JH: Ty nejpodstatnější přednosti Subaru poznáte právě v zimních podmínkách. Tam, kde jiné vozy v kopci s uježděným sněhem jen marně protáčejí pneumatiky, jedu já v subaru bez problémů.

Kdy nazrála situace ke koupi dalšího subaru do rodiny?

AH: Já jsem jezdila do ambulance v Sokolově Zlatákem a manžel do nemocnice v KV původně mým Fordem Fusion. Jízdní vlastnosti obou aut byly v zimě v takovém kontrastu, že ani jeden z nás už Fusiona nechtěl, o Zlatáka jsme se přetahovali a jakmile dozrála finanční situace na možnost zakoupení dalšího auta, už jsem vybírala jen mezi XV a Outbackem 3.6. Manžel chtěl svého Zlatáka zpátky. Osud nás nasměroval do Autwecu, když měl

manžel v Plzni dopravní nehodu a nabourané auto mu tam odtahovka převezla.

Po testovací jízdě v Outbacku bylo jasno a tenkrát paní Alblová volala na ten centrální sklad, kde bylo posledních 15 ks pro republiku, červený poslední. Byl zamluvený, což jsem skoro obrečela, ale ona mi domluvila výměnu a na autosalon si vzali předváděčku jiné barvy. Dodnes nevím, který salon z rodiny Subaru to byl, ale jsem za tu vstřícnost vděčná! Syn i manžel holdují tenisu, takže tráví víkendy často spolu na tenisových akcích a já jezdím Mazlíkem s Kamčou na její jezdecké podniky.

KH: Když se mé ježdění začalo přesouvat od záliby už trochu k závodnickým ambicím, bylo jasné, že budu muset rodiče poprosit, zda by mi neopatřili disponovanějšího koně. Jezdila jsem na hnědé kobylce jménem Nota, kterou jsem milovala a která mi pomohla k prvním úspěchům. Ale protože u předchozích majitelů byla vyježděná asi trochu drsně, začínala už mít potíže s klouby a byla zkrátka za zenitem. S mou trenérkou Kačkou jsme



Tažnou kouli a dost sil mají všechna naše auta

Máma se svým favoritem, kterého nerada půjčuje



Na Kamču je to zatím hodně koní najednou, ale všeho do času!



Táta a Forist si spolu vyloženě „sedli“

studovaly inzeráty, objezdily stáje od Liberce až po Tachov a po 4 měsících jsem našla Apolla a zamilovala se, byl to „ON“.

AH: Notu měla Kamča moc ráda, to je jasný, byla to její první kobylka, ale životní láskou, se kterou se hledali, je až Apolínek.

KH: Jsem moc ráda, že po čase získala Nota novou majitelku, u které se má skvěle.

JH: A tady se dostáváme k další velké přednosti Subaru. Síla a manévrovací schopnosti. Kolik je na trhu osobních vozů, za které můžete připravnout dvě tuny bez obav, že s tím na úzkých silničkách budete mít v zatáčkách potíže?

A pane doktore, a nezapomněl jste si při chvále Subaru položit podstatnou otázku: kolik je k dispozici manželek, které zvládnou roli dopravní asistentky jezdecké stáje, naloží a vyloží koně, připravnou přírvés a nebojí se s ním ani couvat?

JH: Ovšem ovšem, všechna čest!

JH jr.: Kamča si v prosinci 2017 udělala řidičák a protože oba studujeme v Ostrově, mu-

seli jsme tam i zpátky jezdit autobusem. Ségra to navíc má do stáje nějakých 15 km a často spoje nevyhovovaly našim časovým plánům, doufali jsme, že až táta dostane Forestra XT, kterého měl u pana Webera zamluveného, podědí Kamča toho staršího Outbacka. Což se naštěstí stalo, takže to máme se ségrou snazší.

AH: Tady musím ještě poznamenat, že než jsme Kamče toho staršího Outbacka předali, rozebrali ho v Autwecu do šroubečku a repasovali ho tak, že ho dcera dostala v dokonalém stavu. Pan Weber je kouzelník, precizní a dokonalý znalec vnitřností všech těch krasavců, které umí svoji práci přivést do dokonalé kondice. My jsme se spoluprací s Autwecem moc spokojeni. Potvrzuje nám všechno pozitivní, co jsme o rodině Subaru slyšeli ještě předtím, než jsme se sami stali její součástí.

A působíte sami jako propagátoři Subaru?

JH: Podívejte se přes plot na zahradu k sousedovi. Stojí tam Subaru. A soused nezapírá, že jsme ho k té koupi inspirovali. ■



MIJA

V této době se přímo nabízí poděkování všem našim členům rodiny SUBARU, za důvěru a přízeň, kterou jste nám vyjadřovali v roce minulém. Není lepšího poděkování než to, že stejně, ne-li ještě lépe budeme spolupracovat v tom letošním roce 2018 a to s jediným cílem, kterým je vaše naprostá spokojenost. Jak jste se v tomto vydání dozvěděli, máme co nabídnout, ukázat a nechat svést. Neboť nové generace XV či Impreza nebo Levorg a Outback jsou opravdovou špičkou celé produkce výrobního závodu. Především první dvě jmenované novinky jsou svými bezpečnostními prvky, jízdními vlastnostmi a sportovním laděním naprosto bezkonkurenčními mezi vozy stejné třídy. Neváhejte a přijďte se blíže seznámit a svést se do naší prodejny, neboť se na vás těšíme a hlavně jsme tu pro vás.

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

C & K

Jsme Subaristi!!!

Jistě se vám za volantem vozu Subaru stalo, že protijedoucí řidič blikne či zamává, nebo že se s vámi na parkovišti mimoděk někdo dá do řeči o vašem autě. Ano, Subaristi se ještě zdraví (většinou). Je to proto, že naše auta jsou prostě jiná. Nejsou to jenom přemísťovadla z místa na místo, ale jsou to také poskytovadla radosti. Radosti z každé zatáčky, projeté rychleji než minule, radosti z každého vyjetého svahu prudšího, než jsme zkoušeli nedávno, nebo prostě jen radosti z bezproblémového provozu. Dalším aspektem, který je pro Subaru typický, je navazování vztahů až kamarádských. Například dnes už kamarád „přes Subaru“ mi poslal krásnou fotku, která je u tohoto zamyšlení. Další kamarád mi udělal příjemný víkend a půjčil mi na svezení svoje Legacy sedan z roku 1999. Nejen moje bolavá záda napravuje pan doktor, který vychoval už i dalšího subaráka. A tak bychom mohli pokračovat dál. Navíc v dnešní trochu neosobní a nekomunikativní době je příjemné, když narazíme na spřízněnou duši.

Rozhodnutí pořídit si Subaru, znamená zařadit se do kategorie lidí, kteří sice nechtějí mít tuctové auto, ale na druhou stranu



ne nechtějí úplně vyčnívat. A je jedno, jestli si pořídíte patnáctiletého Forestera nebo zcela nový Levorg. Subaru je prostě diagnóza, ale na rozdíl od těch lékařských velmi pozitivní.

Moji Subaráci, promiňte mi toto malé osobní nostalgické zamyšlení, ale za patnáct roků, které jsem se Subaru aktivně strávil při

prodeji těchto báječných aut, jsem si nemohl odpustit malé ohlédnutí za tím, kolik báječných lidí jsem díky Subaru poznal.

Takže, jsme Subaristi: mávejme, blikejme, zdravme se – my víme proč.

Vítek Sedláček a kolegové z C & K,
Foto: Andrej Baliga

EMIL FREY ČR

Konec prvního kvartálu letošního roku přinesl novou příležitost k hrdosti všem příslušníkům týmu EMIL FREY GROUP V ČR. Právě my jsme byli vybráni, abychom vyvinuli a do praxe uvedli nový projekt: program sofistikovaného prodeje certifikovaných ojetých vozů.

Program Emil Frey Select, který byl představen koncem března, se skládá ze tří základních segmentů: velkoobchodního prodeje, nového inzertního portálu prodeje ojetých vozidel a maloobchodních aktivit, provozovaných zatím ve vlastní prodejní síti, ale v blízké budoucnosti i u franšizových partnerů, kteří vyhoví definovaným normám a standardům pro prodej ojetých vozů na úrovni, kterou chce projekt zakotvit.

Skupina Emil Frey zvolila Českou republiku jako pilotní zemi, kde spouští svůj vlastní koncept prodeje zánovních a ojetých vozů, k jehož hlavním cílům patří výrazně posunout dosavadní standardy nabízené zákazníkům ojetých vozů, nabídnout komplex služeb zdaleka převyšující aktuální úroveň trhu a díky tomu se prosadit na trhu ojetých vozů v České republice a následně i v dalších evropských zemích.

Pro zajištění maximální úrovně prodeje a služeb je v provozu zákaznické středisko s call centrem s působností pro celou ČR. A na fotografiích si můžete prohlédnout, s jakou péčí bylo nedávno pro program Emil Frey Select zcela nově upraveno velké reprezentativní centrum prodeje ojetých vozů v Kolbenově ulici v Praze 9. V hlavním městě v současné době působí další dvě prodejní místa programu Emil Frey Select, a to v provozovnách skupiny Emil Frey v Pekařské ulici a na Černém Mostě.

Aktuální nabídka programu Emil Frey Select je k dispozici na stejnojmenném webu www.emilfreysselect.cz.

Kromě toho jsme zajišťovali prezentaci Subaru nabídky na dubnové Autoshow, bylo tam k vidění i Subaru Prasátko, maskot, se kterým se spoustu lidí fotilo.

Subaráci dealerství Emil Frey byli také partnery benefiční módní přehlídky Hvězdy pro UNICEF 2018, a pomohli tak uspořádat večer, který přinesl charitativní výtěžek, určený na podporu dětských škol v Africe. Takzvané Školy v krabici umožňují dětem z krizových oblastí pokračovat ve školní docházce.

Většina zúčastněných špičkových tuzemských návrhářů vytvořila kolekci pouze pro tuto speciální příležitost a na molu je představily Světlana Nálepková, Heidi Janků, Monika Absolonová, Jitka Zelenková, Lenka Vlasáková, Jitka Čvančarová, Kateřina Kornová, Leona Machálková a Klára Oltová.

Návštěvníci večera si také mohli zakoupit originální náhrdelníky z kolekce přední české afrikanistky PhDr. Marie Imbrové.





CHALUPA MOTORS

Vážení SUBARISTÉ! Děkujeme vám za dosavadní přízeň, která je pro nás odměnou, závazkem a hnacím motorem v naší činnosti, tedy v zajištění kompletních prodejních, servisních a doplňkových služeb pro majitele a uživatele „šestihvězdičkových“ vozidel. V našem dealerství disponujeme širokou řadou předváděcích automobilů, v poslední době se nám podařilo zajistit také poměrně slušnou zásobu vozů dostupných k prodeji v relativně krátkých termínech, což již řadu měsíců není samozřejmostí na automobilovém trhu obecně. Víme, že povědomí o výjimečné značce Subaru je třeba šířit také mezi „neznalou“ veřejnost a s chutí se do toho pouštíme v rámci našeho obchodního regionu, tedy východních Čech. Opět nás potkáte před i uvnitř obchodních center v Pardubicích a Hradci Králové, naše vozy tak můžete potkat třeba cestou do kina ☺. Znovu plánujeme účast na velmi příjemném Ústeckém autosalonu, který v letošním roce pořádá Střední škola automobilní Ústí nad Orlicí již podvacáté. Rovněž prodlužujeme spolupráci s Dostihovým spolkem Pardubice. Milí SUBARISTÉ, přejeme vám krásné a pohodové léto, jsme tu pro vás.

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

ALGON PLUS – AUTO

V Sokolově slavíme se značkou SUBARU 8 let!!! Každý zákazník, který si tento rok zakoupil a zakoupí vůz značky Subaru v našem autosalonu, se dostane do slosování o prodloužený wellness víkend pro dvě osoby a navíc dostane výherní voucher v hodnotě 5 000 Kč, který může využít na nákup ze SUBARU BUTIKU.

Náš tým SUBARU v Sokolově se na vás těší a drží vám moc palce, abyste naši soutěž vyhráli právě vy!!!



Algon Plus-Auto, a.s., Stará Ovčárna, 356 01 Sokolov, www.algon.cz



SUBARU OPAVA

Vážení zákazníci, milí Subaristé,

jak jsme vás již informovali v minulých číslech Subaru magazinů, rozhodli jsme se pro rozšíření a vylepšení našeho showroomu v Opavě. A i když cesta k tomuto cíli byla dlouhá a trnitá, můžeme vám s radostí oznámit, že máme téměř hotovo.

Po zhruba třech letech papírové války s úřady a roku samotné stavby tak máme po klaudaci přístavby nově k dispozici celkem přes 400 čtverečních metrů prodejní plochy pro Subaru.

Nyní nás čekají ještě dokončovací a úklidové práce spolu s doladěním interiéru, tak abyste se u nás cítili jako doma, protože Subaru rozdává nejenom radost z jízdy, ale také lidi sbližuje. Prostě Subaristé jsou jedna rodina, a tak u nás „doma“ budete vždy vítáni.

Zároveň bychom chtěli touto cestou také velmi poděkovat všem lidem ze Subaru ČR, kteří nás v našem snažení od začátku podporovali a vytvářejí nám podmínky pro naše úspěšné fungování již 23 let. Bez nich bychom to nikdy nedokázali uskutečnit.

Samozřejmě nemůžeme zapomenout ani na všechny naše dlouholeté a věrné zákazníky, pro které to vlastně děláme a kteří nám svým nadšením pro Subaru dodávají sílu a elán do další práce. Moc si vaší přízně vážíme a děkujeme, že jste zůstali našimi zákazníky i v době probíhající výstavby, kdy to pro vás nebylo zrovna příjemné a jednoduché.

Potvrzuje to ovšem fakt, že všichni Subaristé jsou srdcaři, že jsme rodina a že se o budoucnost Subaru nemusíme obávat. My jsme na budoucnost připraveni a bude nám ctí i potěšením udělat maximum pro to, abyste se mohli i nadále hrdě hlásit k rodině Subaru a stále si užívali fantastickou a bezpečnou jízdu ve všech svých současných i budoucích nových vozech Subaru.





AUTO BALKAR

V naší rodinné firmě Auto Balkar v Českých Budějovicích klademe důraz na individuální přístup k našim zákazníkům. Snažíme se uspokojit i toho nejnáročnějšího a proto máme radost, když se k nám naši klienti opakovaně vracejí, ať už na servis, podívat se na nové vozy či jen tak posedět u kávy. A těmto zákazníkům patří naše velké díky.

Začátkem roku jsme opět zavítali na Japonské dny zde v Českých Budějovicích. O nové informace o Japonsku a vše s ním související zde rozhodně nebyla nouze. Nechyběla ani výuka japonského umění kaligrafie, sumie, tvorba kanzashi či výuka shogi. A samozřejmě byla i naše účast s našimi šestihvězdičkovými vozy Subaru. Kromě Japonských dnů nás či naše vozy můžete pravidelně vidat také například v nákupním centru Géčko v Českých Budějovicích, případně na různých místech v okolí jihočeské metropole.

Nový rok také souvisel se zimním příjezdem nových vozů XV a Impreza na nových platformách a se systémem EyeSight. Přestože letošní zima nebyla příliš bohatá na sněhovou nadílku, i tak jsme měli možnost XVéčko v zimním období otestovat, a musíme říci, že ani náročného řidiče vůz určitě nezklame. Ale jak se říká, kdo nezkusí, nepozná! A i když nejoblíbenější sezóna subaristů již skončila, nevádí, stále máte možnost si k nám přijít vyzkoušet naše skvělé vozy i vy.

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

M. LIŠKA

Právě jsme se vrátili z letošní Rallye Šumava 2018. Stali jsme se v letošním roce partnerem této automobilové soutěže. Rally je a navždy bude sport, na kterém naše značka v podstatě vyrostla a Subaru a rally patří neodmyslitelně k sobě. Proto, i když už se na tratích Subaru moc nevyskytuje, jsme se dohodli s pořadatelem, že vystavíme naše auta v servisní zóně a hlavně budou dvě naše auta jezdit před závodními vozy a budou vozit činovníky soutěže.

STI polepené ve válečných rallyových barvách vozilo mediálního delegáta a stejně polepené BRZ vozilo finského pozorovatele FIA, jelikož rally historiků se jela jakožto mistrovství Evropy.

Bylo vidět, že naše sportovní modely STI a BRZ v modrých barvách se žlutými polepy mají v srdcích fanoušků stále velké místo, a to nám dodává odhodlání se tomu stále věnovat, i když už to STI nějakou dobu nebudeme mít. BRZ je auto, které bude po odchodu STI držet sportovní vlajku naší značky stále vysoko!

Děkujeme pořadatelům Rally Šumava za skvělé svezení a možnost ukázat naše auta zase na tratích rally, právě tam, kde celý sportovní kult Subaru vznikl.

Přejeme všem Subaristům krásné jaro a těšíme se na vaši návštěvu u nás v Plzni.



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



AUTO VERO

Zimní sezonu jsme v Auto Vero Sedlčany pojali trochu netradičně. Kromě obvyklé prezentace například na Pražském Rally-sprintu, jsme letos reprezentovali naše barvy a tedy i barvy Subaru na nejznámější světové cross country rally – na Rally Dakar v Jižní Americe. Naši majitelé sice nestartovali s vozem Subaru, ale s kamionem Tatra v barvách

továrního týmu Tatra Buggyra racing, ale i tak byla loga Subaru na jejich trucku velmi pěkně vidět. S nadsázkou se dá říci, že to bohužel byla jediná loga Subaru, která byla letos ve startovním poli Dakaru vidět, protože tam žádný vůz s Plejádami ve znaku nestartoval.

Letos v březnu pak naše rodinné dealerství oslavilo 10 let od otevření showroomu

v Sedlčanech, a tak na letní sezonu chystáme několik zajímavých prezentací a také velkou oslavu „narozenin“.

Zveme vás na návštěvu našeho autosalonu v Sedlčanech, kde si na krásných okolních silnicích můžete vyzkoušet skvělé jízdní vlastnosti našich vozů. Subaru pro nás není jen auto, ale životní styl.

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



AUTO VYSOČINY

Rádi bychom touto cestou poděkovali a pozdravili všechny naše zákazníky, kterých si velice vážíme a jsme rádi, že nám zachovávají svou přízeň. Zejména pak těm, kteří buď čekají nebo hledají možnosti jak se vyrovnat s dlouhou dodací dobou našich vozů. Jsme si jisti, že se jim to vyplatí. Naše vozy dělají radost nejen nám, ale všem kdo je mohou řídit. Zejména pak nová IMPREZA a XV, na které jsme opravdu hrdí.

Věříme, že dělají radost, nejen při krásných životních okamžicích, jako to dokládá příložená svatební fotografie jednoho z našich přátel, ale i při svízelných situacích, jako je sněhová nadílka na druhém obrázku. Na kterém je vidět, že i každá kočka ví, jaké je to správné auto do nepohody.

AUTO VYSOČINY, s.r.o., Rantířovská 4, 586 05 Jihlava, www.autovysociny.cz

TRENDCAR

Zdravíme všechny naše přátele a fanoušky značky SUBARU a s hrdostí vám chceme oznámit, že společnost TRENDCAR je již na trhu 25 let.

Pobočka v Novém Jičíně i v Olomouci je otevřena opravdu pro všechny, kteří chtějí zkusit japonskou kvalitu a dají na letité zkušenosti této značky.

Děkujeme všem našim klientům, partnerům a slibujeme, že i další roky se můžou na nás kdykoli obrátit při nákupu i servisu těchto skvělých vozů.

Subaru zdar!



TRENDCAR, a.s., I. P. Pavlova 120, 779 00 OLOMOUC – Horní lán, www.trendcar.cz



IVOS

Vážení čtenáři SUBARU magazínu,

rádi bychom vám chtěli poděkovat za vaši věrnost, za vaše nadšené tváře, se kterými si chodíte pro nová čísla tohoto periodika věnovaného nejenom fanouškům značky SUBARU.

I pro nás je vydání nového čísla vždy příjemným okamžikem, kdy se můžeme ještě

více ponořit do světa SUBARU, načerpat nové informace a nasát trochu japonské atmosféry, ať už s šálkem dobré kávy nebo jen tak při chvilce odpočinku.

Jsme moc rádi, že i my zde máme kousek prostoru, který můžeme vyplnit našimi novinkami a zprávami pro vás.

Jelikož si velmi vážíme našich nových

i stávajících klientů, kteří jsou pravidelnými čtenáři tohoto magazínu, rádi bychom tento prostor věnovali právě jim.

Děkujeme vám všem za vaši důvěru, za vaše opětovné návraty do Fryštáku, ať už při výběru nového vozu nebo i při návštěvě servisu. Vaše přízeň je pro nás velkou odměnou.

Subaru ČR chce být Dobrým andělem Můžete jím být také!

Jistě i mezi majiteli a fanoušky Subaru se najde řada Dobrých andělů, kterých je v České republice už přes 75 tisíc. A aby jich bylo ještě více, chceme jít příkladem nejen jako jednotlivci, ale i jako firma.

Být Dobrým andělem znamená pravidelně pomáhat rodinám s dětmi, které zasáhla vážná nemoc. Nadace Dobrý anděl veškeré vybrané peníze do posledního haléře rozděljuje rodinám, které je potřebují, navíc velmi transparentně. Léčba závažných onemocnění je dlouhodobá a rodiny příjemců tak potřebují pravidelnou pomoc. Příspěvky Dobrých andělů jim pomáhají pokrýt jak výdaje s léčbou spojené, tak pokles příjmů. Provozní náklady samotné nadace jsou přitom hrazeny výhradně ze soukromých financí jejích zakladatelů a dalších filantropů.

Pravidelná finanční pomoc navyšuje měsíční příjem rodin s dětmi, které přivedla těžká nemoc do finanční tísně, v průměru o 20%. To často hraje klíčovou roli a umožňuje rodinám soustředit se na to opravdu důležité.

JAK SE ZAPOJIT

Mezi principy nadace patří vedle samotné finanční pomoci především dobrovolná účast a pravidelnost. A také komunikační podpora, která pomůže dobrou myšlenku šířit dál. K tomu slouží i projekt „Zde pracují Dobří andělé“, k němuž jsme se za celou firmu přihlásili. V Subaru ČR pracuje řada zaměstnanců, kteří už do nadace přispívají, a rádi jsme se přidali i jako společnost. A ještě raději budeme, pokud k dobrovolnému dárcovství

Vše podstatné o tom, jak se stát Dobrým andělem, najdete na www.dobryandel.cz

přivedeme další, už třeba jen tím, že o projektu dáme vědět.

JSEM SUBARISTA

Hlásím-li se tímhle sloganem k rodině vyznavačů jedinečných zážitků z jízdy v šestihvězdičkových vozech, lze právem očekávat, že sdílím i další principy životního stylu, jaký značka charakterizuje. Hodnoty, na kterých projekt nadace Dobrý anděl staví, jsou blízké i našim hodnotám. Bezpečí rodiny je tím prvním, na co Subaru myslí při vývoji svých modelů. A protože majitelé Subaru tvoří jedinečnou komunitu, zdraví se a mávají si, je samozřejmé, že si pomáhají, pokud se kdokoli dostane do potíží. Dobrý anděl umožňuje lidem, aby si navzájem efektivně pomáhali a zažívali společnou radost z dávání.

Věřím a podporuji



DOBŘÍ ANDĚL.CZ

V březnu Dobří andělé přispěli 18 054 359,77 Kč a podpořili 2 969 rodin

ANDĚLSKÉ HODNOTY

Radost ze vzájemné pomoci a dávání.
Spolupráce s lékaři, sestrami a sociálními pracovníky, firmami a dalšími organizacemi, které sdílí stejné hodnoty.
Respekt ke slabším, nemocným a potřebným; ke kolegům; k Dobrým andělům bez ohledu na výši jejich příspěvku.
Odvaha pouštět se do těžkých věcí



PODÍVEJTE SE, KOLIK DOBRÝCH ANDĚLŮ ŽIJE KOLEM VÁS

WWW.DOBRYANDEL.CZ/MAPA



Gejša znamená talentovaná žena



V historické kjótské uličce Sannen-zaka nejsou gejši a maiko žádným překvapením



Proslulá kráska gejša Naniwaja Ókita na dřevořezu, který v první polovině 19. století vytvořil známý umělec Kitagawa Utamoro

Maiko mívají účes i kimono zdobnější a hravější než gejši

DRIL JAKO PROSTŘEDEK ELEGANCE, DŮVTIPU A ŽENSKOSTI

Od kdy se vlastně toto umění bavit hosty, především pak muže, traduje? Už ve starých japonských kronikách z 12. a 13. století jsou zmínky o mladých dívkách, sloužících jako oduševnělé společnice při zábavách a slavnostech. Pojem gejša se však objevuje až v druhé polovině 18. století. V tzv. domech gejš se školovala děvčátka, většinou už od pěti šesti let. Často pocházela z rodin vysloužilých gejš nebo si je překupníci vyhledli na vesnici, od chudých rodin vykoupili a se ziskem prodali do domu gejš. Výuka byla velmi tvrdá a náročná. Nejprve se dívky staly oddanými služkami uznávaných gejš. Při vši té dřině se učily aranžovat květiny, výrazové tanci, zpěvu, cvičily se v umění duchaplné konverzace či hře na šamisen. Musely též zvládnout čanoju neboli čajový obřad. Traduje se, že poprvé čanoju předváděla oblíbená a vyhledávaná gejša Jošino Tajú, kterou do tohoto náročného umění zasvětil uznávaný čajový mistr a proslulý keramik Honami Kóecu (1558–1637).

Když učednice dosáhla věku kolem patnácti let, proměnila se v maiko – v překlada

Gejša patří k těm japonským slůvkům, která mají pro cizince pikantní až erotický nádech. Když se však podíváme na kořeny tohoto výrazu, zjistíme, že se skládá ze dvou japonských znaků: gei-talent a ša-člověk, tedy talentovaná žena. Velmi výstižně charakterizoval gejšu na začátku 20. století jeden z významných evropských japanologů: „Gejši jsou nejvzdělanější ženy v Japonsku. Jsou vtipné, vynikajícím způsobem ovládají literaturu, jsou veselé a vynalézavé, předvedou vám všechno své kouzlo. Gejša vám kultivovaně zazpívá i zarecituje nejlepší verše a úryvky z dramatických děl klasického umění. A po celou dobu je nenuceně vtipná a koketní, přičemž neztrácí svou ženskou důstojnost. Gejša vůbec není nezbytně prodejná žena, to v žádném případě nespadá do jejích povinností. Je to spíše umělkyně, kterou zvou za mzdu pro uměleckou zábavu...“



Z líčení rtů odborník lehce pozná, zda se jedná o maiko nebo gejšu. Například čím je červeň rtů plnější, tím maiko či gejša zaujímá vyšší postavení

tančící dívku. K výuce jí přibylo dokonale líčení, úprava složitých účesů a hlavně náročné a elegantní oblékání. Zdokonalovala se v umění konverzace, psaní a přednesu poezie, ve vybraném chování, v němž hrál důležitou roli každý sebemenší pohyb a krok. Nefalšovanou gejšou se při troše štěstí mohla maiko stát až po pěti letech... Výsledek však byl naprosto uchvacující, gejša se stala nejen ztělesněním poddajné ženskosti, ale zároveň i inteligentní společnicí na vysoké úrovni. Po boku krásné, vtipné a v umění vzdělané ženy, jež jim nepokrytě dávala najevo obdiv, se muži cítili doslova jako králové. Evropané, kteří Japonsko navštívili v 19. a na počátku 20. století, neskrývali nadšení. Patřil k nim i český dobrodruh a spisovatel Joe Hloucha. Nechme ho vylíčit část jednoho z kjótských večerů, na který prý do konce života nezapomněl:

Však tu přicházejí... Služebné odsunují stěny vedoucí na chodbu a v otvoru mezi nimi stojí tři krásná stvořeníčka, tři malé tmavovlasé víly. Najednou padnou na kolena a s rukama o podlahu opřeny se nám klaní čelem až k samým rohožím. Zlaté a stříbrné květy v jejich nádherných účesech se třesou a chvějí. Pak zdvihnou pěkně nalíčené a napudrované obličejy a s nenapodobitelným úsměvem přisedají proti nám na podušky. Jsou bez odporu všechny tři velice hezké. „Nésan“ (služebné) nalévají čaj a sake, podávají zákusky a suši. Gejši si zapalují malé cizelované dýmčičky...

Jak dále Hloucha vypráví, rozproudila se velmi veselá a hlučná zábava, jež vyústila v jakousi hru o zástavy, které si oba Evropané vybírali evropskými hubičkami vzdor pudru, líčidlům a načerveneným rtům. K ničemu dalšímu prý nedošlo. Gejši totiž až na výjimky své tělo mužům neprodávaly.



Ve čtvrti gejš Pontóčó se nachází nespočet luxusních čajoven a restaurací

Pohled na Kjóto od starobylého chrámu Kjómizudera. Právě v Kjótu se vyskytuje největší počet gejš



Gejša je celou dobu nenuceně vtipná a koketní, přičemž neztrácí svou ženskou důstojnost

K atmosféře starobylých uliček kjótské čtvrti Pontóčó neodmyslitelně patří gejši i učednice maiko

Hollywoodský film *Gejša* z roku 2005, který získal tři Oscary (jeden z nich za návrh kostýmů) a vydělal přes 150 milionů dolarů, znovu obrátil pozornost cizinců k tomuto originálnímu japonskému fenoménu



Novopečené gejši se rády fotografují v historických kulisách starobylého Kjóta



Před hodinou přišly do studia jako moderní japonské ženy, nyní jsou připraveny dobýt Kjóta nalíčené a oblečené jako gejši či maiko



PŘI JEDNÁNÍ BYLY I GEJŠI

Ještě před druhou světovou válkou působilo v Japonsku na osmdesát tisíc gejš. Od té doby šla čísla rapidně dolů. V poslední době se některé z nich školí i v anglické konverzaci. Hollywoodský film *Gejša* z roku 2005, natočený podle stejnojmenného románu Arthura Goldeny, který získal tři Oscary (jeden z nich za návrh kostýmů) a vydělal přes 150 milionů dolarů, znovu obrátil pozornost cizinců k to-

muto originálnímu japonskému fenoménu, za nímž do starobylého Kjóta přijíždí spousta turistů z celého světa. V podvečer bloumají úzkými uličkami čtvrti Pontóčó nebo nedalekou oblastí Gion, jež jsou plné přepychových restaurací, barů i čajoven, jen aby na okamžik zahlédli opravdovou gejšu, cupitající na vysokých dřevácích do podniku, kam byla pozvána.

V drahých japonských restauracích se dotvrzují náročné obchodní kontrakty mezi vysoce postavenými managery. Ředitelé zahraničních společností, kteří si nejsou jisti, zda navrhované smlouvy budou japonskými partnery zítra opravdu podepsány, se mohou uklidnit, když do salónku nastoupí gejši a nezůstane jen u vybraných pokrmů a pití. To potom mohou ještě v noci hlásit majitelům společnosti: „Dopadne to dobře, při jednání byly i gejši“.

GEJŠOU NA JEDEN DEN

V Japonsku je těchto společnic, vyškolených v umění zábavy a konverzace, už jen pár desítek. Zato se množí jejich napodobitelky. Například v Kjótu si v poslední době i v některých méně luxusních restauracích můžete pronajmout společnici v nádherném kimonu, nalíčenou přesně jako gejša, tedy s bíle nalíčenými tvářemi a malými, rudě nabarvenými a našpulenými rtíky, což ještě v nedávné minulosti v Japonsku představovalo ideál ženské krásy. Sice vám ladně nezatančí a nezahraje na šamisen, ani nepotěší vaši duši zpěvem či duchaplnými verši, zato vám obětavě dolévá nápoje, nechává se s vámi fotografovat a někdy i pobaví společností vtípnou konverzací. Její služby se pak projeví na výši vašeho účtu.

Ovšem gejšou se kdekterá Japonka může stát jen na pouhých pár hodin a za chvilíčku. V Kjótu stačí zajít do speciálního studia a objednat si službu, spočívající v zapůjčení luxusního kimona a vytvoření charakteristického líčení tváře a úpravy účesu. Pak už stačí nasednout do připravené rikši, tažené zdatným mladým mužem a projíždět se po památkách města. Studentky a mladé ženy, navštěvující Kjóto, si takovou zábavu dopřávají poměrně často. Vždyť, kdo by nechtěl alespoň na okamžik radikálně změnit svůj vzhled a osobnost? A co může být lepšího než se stát muži zbožňovanou, vysněnou a obdivovanou vilou? Ovšem svou roli neberou příliš vážně, považují ji za náramnou legraci, a na rozdíl od pravých gejš nezachovávají dekorum a trochu nedůstojně se tváří a hihňají. Pořizují si snímky na památku a hezky si ten den užijí. Pravda, ne každé dívce tohle specifické líčení sluší, ale vadí to?

TEXT A FOTO: TOMÁŠ VLAŠÁK

Popáté na Severce

Konání klubového srazu popáté na stejném místě lze už určitě nazvat hezkou tradicí. Tradiční byl i termín konání, poslední víkend v březnu. Ten letos vycházel na datum 23.–25. 3. 2018, kdy se na osamocené chaty nad obcí Podlesí, sjelo na 55 vozů Subaru a s nimi dorazilo přes 120 fanoušků těchto skvělých automobilů.

PROGRAM A ROZMARY POČASÍ

I program srazu se odvíjel podle podobného scénáře, jako předchozí ročníky. Jen počasí bylo jiné, alespoň během pátku. V pátek se po skončení pracovní doby začali sněhovými vločkami pokrývajících cestu, prodírat první účastníci srazu. Opravdu, příjezd na Severku nijak nenaznačoval, že jaro už mělo dávno začít. Koneckonců celý týden před srazem byly mrazy, takže projevy zimy nikoho nepřekvapily.

Pokud je to jen trochu možné, přijíždí většina účastníků již v pátek, užít si nevázané zábavy a rozhovorů s kamarády. Někteří se neviděli od loňského srazu a za rok se nějaký ten zážitek přece jen nastřádá.

SLUNNÁ SOBOTA

Sobotní ráno nás ale mile překvapilo. Teplo sice stále nebylo, ale svítilo sluníčko a to hned zlepšilo náladu. Po snídani a prezenci účastníků byl sraz oficiálně zahájen a šlo se jezdit na sjezdovku. Mohlo by se zdát, že popáté jezdit po té samé sjezdovce musí být nuda. Ale zrovna povrch sjezdovky byl každý ročník jiný. Letos byl podklad zmrzlý a na něm bylo přibližně 10 centimetrů přemrzlého sněhu. A spodní část sjezdovky, kde zatím bylo pokaždé bláto, byla ledová. Takže i ti, kteří zde byli po několikáté, mohli vyzkoušet něco nového.

A navíc ten letošní povrch vůbec nešpinil, spíše naopak, takže nikdo neměl problém s tím, že auto pak bude muset mýt. ☺

Dopolední dvě hodinky ježdění utekly jako voda a nastal čas oběda. I tuhle proceduru



Leone 83 – nejstarší vůz na srazu

máme natrénovánu z minulých ročníků, a tak výdej řízků s bramborovým salátem běžel jako na drátkách. Oběd vyřízen, než bys řekl švec.

UŽÍT SI TERÉNU A ZATÁČEK

Úderem půl druhé se téměř všechna Subaru dala do pohybu. Terénu chtívá skupina vyrazila po sjezdovce dolů, směrem do lesů a luk a skupina placek, jak v klubu říkáme všem nízkým modelům značky, vyrazila vstříc klíkatým silničkám Jeseníků a Orlických hor.

Jenomže tentokrát bylo terénu chtivých násobně více a 36 aut už je na projížďku po kopcích opravdu velká skupina. Trasu jsme tedy volili tak, aby vše probíhalo, pokud možno, co nejplynuleji. Sice jsme se troše toho čekání stejně nevyhnuli, ale protože nám počasí přálo a i odpoledne bylo slunečné, dalo se fotit a pozorovat panoramata, která jsou v této části země opravdu úchvatná.

Projížďka trvala přibližně 3 hodiny, byla příjemná a jejím milým zakončením byl asi 3 kilometry dlouhý průjezd po lesní cestě, která byla ještě zcela pokrytá vrstvou sněhu. To je stav, který každému subaristovi vždycky udělá radost. ☺

I druhá silniční skupina se z vyjížděky vrátila s pusou od ucha k uchu, což byl jasný důkaz, že i jim se to povedlo.

BILANCOVÁNÍ NAD PEČÍNKOU

Kolem páté hodiny odpolední jsme se všichni opět potkali u Severky a radostně jsme si sdělovali zážitky z výletů. Měli jsme na to zhruba hodinku času, během níž se dopévalo grilované prasátko, chystané na společnou večeři.

Nedílnou součástí našich srazů je dětská tombola. Nejmenších účastníků srazu bylo tentokrát téměř 15 a na dětskou tombolu se všechny děti samozřejmě těší. Losování ovšem probíhá tím způsobem, že se děti seřadí od nejmenšího po největšího a vždy si vezmou jednu věc z přeplněného stolu a jdou zase na konec řady. Mám dojem, že letos byla na stole taková hromada dáreků, že každé z dětí šlo dokola 10x. ☺

Závěrem sobotního programu byla opět tombola, opravdová, pro všechny. Mohl bych

řít, že pro dospělé, ovšem klasického losování cen se děti účastní stejně jako dospělí a moc si to užívají. ☺ Po zbytek večera už probíhá volná zábava, kdy část sleduje filmy z našich klubových akcí a expedic a část se prostě jen nevázaně baví.

V neděli ráno se sice ještě s většinou účastníků potkáme u snídaň, ale už opravdu jen s většinou. Někteří odjeli už v sobotu večer, někteří v neděli brzy ráno... No a my ostatní se postupně rozprchneme během dopoledne.

Opět to uteklo jako voda a jubilejní pátý ročník Severky je za námi. Ale nekončíme a tradice pokračuje dál. Takže pokud se neuvídíme dříve, na dalších klubových akcích, tak za rok, poslední víkend v březnu, na viděnou.



Bratři v boji



Seřazení na vyjížděku



Na vyjížděce

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 balík 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

50% SLEVA NA VSTUPENKU

SLEVA SE VZTAHUJE NA ZÁKLADNÍ
JEDNODENNÍ VSTUPNÉ 18+ A JE
MOŽNÉ JI UPLATNIT K ZAKOUPENÍ
MAXIMÁLNĚ 2 KUSŮ VSTUPENEK
PO PŘEDLOŽENÍ TOHOTO KUPŮNU



LEGENDY

AUTOMOBILOVÁ SLAVNOST



VÝSTAVIŠTĚ
PRAHA



VÝHODNÝM
NÁKUPEM
VSTUPENEK
ONLINE
UŠETŘÍTE
ČAS I PENÍZE

LEGENDY.CZ/
VSTUPENKY-ONLINE



8.-10. 6. 2018

VÝSTAVIŠTĚ PRAHA HOLEŠOVICE



LEGENDY.CZ

NOVINKY AUTOMOBILEK / TECHNOLOGIE BUDOUCNOSTI / 100 LET REPUBLIKY



SUBARU

HRDÝ PARTNER
SLAVNOSTI LEGENDY
OD ROKU 2013!

