

# JSEM SUBARISTA!

vol. 039: jaro-léto 2023

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY



SUBARU

Confidence in Motion



## 2023 BRZ RYZÍ RADOST Z ŘÍZENÍ



FORESTER BLACK EDITION



MÁ 3 LÁSKY:  
ARCHITEKTURU, PSY A SUBARU



# ŠETRNĚ K PŘÍRODĚ

Mezi stěžejní zásady značky SUBARU patří i respekt k životnímu prostředí. Přestože víme, že i pro většinu našich klientů, členů velké a soudržné „Rodiny Subaru“, je samozřejmostí, připomínáme, jak je třeba naložit s výrobky s ukončenou životností:

**Zpětný odběr autobaterií**

Váš výrobce autobaterií

Kámo, autobaterie s ukončenou životností předej na místo zpětného odběru [www.glogistics.cz](http://www.glogistics.cz)

VEŘEJNÉ MÍSTO ZPĚTNÉHO ODBĚRU AUTOBATERIÍ

Leták pro potřeby § 13 „Informování konečného uživatele a osvětlová činnost“ zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností.

**Zpětný odběr pneumatik**

VANÍK s.r.o.  
Váš výrobce pneumatik

Kámo, odpadní pneumatiky předej na místo zpětného odběru [www.glogistics.cz](http://www.glogistics.cz)

VEŘEJNÉ MÍSTO ZPĚTNÉHO ODBĚRU ODPADNÍCH PNEUMATIK

Leták pro potřeby § 13 „Informování konečného uživatele a osvětlová činnost“ zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností.

Informace pro potřeby § 13 „Informování konečného uživatele a osvětlová činnost“ zákona č. 452/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností:

**ZPĚTNÝ ODBĚR** – autobaterie a odpadní pneumatiky s ukončenou životností předejte na veřejné místo zpětného odběru – seznam více než 850 odběrných míst na [www.glogistics.cz](http://www.glogistics.cz). Služba je poskytována zdarma!

## VÁŽENÍ PŘÁTELE, ZÁKAZNÍCI A FANDOVÉ SUBARU,



v ruce držíte další číslo našeho magazínu a já jeho editorial začnu ohlédnutím: od roku 2018 pracuji na digitálním marketingu naší značky a dalších projektech. A jak to tak bývá, cesta nevede jen po triumfálních vrcholcích, na trase se musí počítat i s úvratěmi. Chtě nechtě jsme se museli rozloučit s STIČ-kem a měli za to, že Final Edition 2019 je u nás konečnou i pro sportovní coupé BRZ. Přišly nové výzvy s přechodem k hybridním pohonům a nastupující elektrifikaci, vpřed se dere důraz hlavně na bezpečnost a robustně postavená auta s nízkou uhlíkovou stopou. Většinu benzínových specifikací nám nové normy nedovolí, a tak nastal čas... čas připravit místo pro nové typy pohonů, Subaru nemůže stát opodál.

Nutně se to musí projevit i na naší práci na digitalizaci. Vymýšlíme moderní a efektivní systémy oslovení zákazníků, postupujeme v zákaznických programech a práci s nimi tak, abychom nejenom udrželi krok.

Přicházejí našťastí i nečekaná překvapení: jedním z nich je návrat SUBARU BRZ i na evropský, potažmo český trh. Nejdříve to vypadalo, že vůbec nic, pak jedno prezentační auto pro Evropu, pak každému státu po jednom, no a nakonec, že malá série do 1000 aut. A na české silnice by mohlo zamířit kolem 150 kusů – snad, neustále nám to číslo kolegové v Japonsku mění

a slibují a odvolávají, co slíbili. Ani výrobě se turbulence totiž nevyhýbají a emisní pokuty je třeba dobře balancovat.

Vy, čtenáři našeho magazínu, dobře víte, že BRZ je čirý návrat k emocím. Za 10 let si model vybudoval pozici legendy, a dokázat to v konkurenci ikonického WRX STI rozhodně nebylo jednoduché. Jak se dále dočtete, BRZ přichází s vylepšením ve všech oblastech! S novým motorem boxer o objemu 2.4 litru je výkon nejenom vyšší, ale také mnohem lépe dávkovaný v celém rozsahu otáček. BRZko nám i přes větší motor prakticky nenarostlo na hmotnosti (jen +10 kg!) a je proto stále perfektně vyvážené a čitelné. Neztratilo nic z předchozího modelu, a naopak ho ještě doplňuje. Stále je to ale „stará dobrá škola“ s koncepcí nízkého těžiště, motoru vpředu a pohonu zadních kol. Je to prostě řídicí auto!

Budoucnost je plná výzev, které nelze ignorovat. Takže i SUBARU už má první plně bateriový vůz, model Solterra. Ten nabízí zase trochu jiné, ale stále zábavné svezení – a jako správné SUBARU má i mimo silnice v plné míře charakteristické vlastnosti vozů naší šestihvězdičkové značky: je to auto potivě, pevně a bezpečně. Škoda jen, že máme tolik komplikací při uvedení Solterry na trh, zejména nízké alokace. Podělit se s dealery v celé republice a jejich klienty o pouhých 14 aut na rok je prostě potíž ...

Doufám, že v našem fanouškovském časopise opět najdete inspiraci i zábavu. Začtete se do reportáže z dobrodružné výpravy v Subaru, rozhovoru s řidičkou „XVčka“, pečující o Psí ostrov, který mnozí z vás podpořili koupí tematického kalendáře. A v rubrice Země původu najdete mozaiku zajímavostí o veřejné dopravě v Japonsku.

Pěkné počtení a hodně radosti za volanty vozů se souhvězdím Plejád ve znaku! K dispozici jsme i na webových stránkách [subaru.cz](http://subaru.cz) a [zazij.subaru.cz](http://zazij.subaru.cz) a samozřejmě na sociálních sítích.

Hezké dny a nezapomeňte ZDRAVIT SUBARU!

Jan Hauptvogel  
Digital Marketing



# ÚSPĚCHY

## Modely Subaru v přísnějších testech bezpečnosti nezaváhaly

**Americký institut IIHS, známý svými náročnými bezpečnostními zkouškami, pro letošní rok zpřísnil některé disciplíny, zejména boční náraz a ochranu chodců. Upravenými testy už prošlo několik modelů Subaru a stejně jako v minulosti dosáhly na nejvyšší hodnocení.**

V rámci nových testů bočního nárazu se zvětšila hmotnost narážejícího tělesa o přibližně 400 kilogramů na 1,9 tuny, aby lépe odpovídalo mohutnosti dnešních SUV. Rychlost se zároveň zvýšila z 50 na 60 km/h, celková energie nárazu tak vzrostla o celých 82%. V první várce testů prošlo touto disciplínou bez ztráty kytičky pouze Subaru s Outbackem, nyní se k němu přidaly i další modely Subaru. Další změnou je noční testování zabránění střetu s chodcem, ve kterém musí automobilky obstát stejně dobře jako ve dne. Vyšší jsou logicky i nároky na účinnost světel.

Nejvyšší ocenění Top Safety Pick nebo Top Safety Pick+ získaly od IIHS pro rok 2023 modely Outback (po 15. v řadě), Forester (po 17. v řadě), Legacy (po 18. v řadě), Ascent (po 6. v řadě) a Solterra (testováno poprvé).

Výsledky testování prvního elektrického Subaru si popíšeme podrobněji:

### Solterra získala

- **91% za asistenční systémy** – maximální počet bodů za sledování stavu posádky
- **88% za ochranu dospělých osob** – maximální počet bodů v záchranných a vyprošťovacích pracích
- **87% za ochranu dětí** – maximální počet bodů za výsledek nárazového testu a kontrolu instalace dětských zádržných systémů

Ve všech zmíněných oblastech jde o hodnocení, stojící daleko nad požadovanými minimálními hranicemi. Zcela nové, plně elektrické Subaru Solterra tak dosáhlo v nejnovějším hodnocení asistenčních systémů nejvyššího skóre, jaké kdy získal vůz Subaru ve třídě malých SUV.

velmi dobře si vedl i v oblastech zabránění nechtěnému opuštění jízdního pruhu, udržování v jízdním pruhu a v hodnocení uživatelského rozhraní mezi posádkou a vozem.

V oblasti hodnocení ochrany dospělých cestujících dosáhla nová Solterra maximálního počtu bodů za záchranu a vyproštění. Kromě toho si vedla velmi dobře, co se týče bočního nárazu a nárazu zezadu.

Nárazové testy ukázaly, že prostor pro cestující zůstal při čelním nárazu neporušen, údaje zkušebních figurín prokázaly účinnou ochranu kolen a stehenních kostí řidiče i spolujezdce. Kontrola příčného pohybu těla cestujících do stran při nárazu z boku byla vyhodnocena jako dobrá. Solterra je navržena tak, aby při takových typech nárazů zmírňovala zranění cestujících. Tento systém si v testu Euro NCAP vedl dobře a účinně chránil hlavy cestujících. Testy předních sedadel a jejich opěrek hlavy prokázaly dobrou ochranu proti zranění krční páteře při nárazu zezadu. Analýza tvaru zadních sedadel rovněž potvrdila dobrou ochranu krční páteře při nárazu zezadu i ve druhé řadě sedadel. Vozidlo je vybaveno vyspělým systémem tísňového volání eCall, který v případě nehody upozorní záchranné složky,



a ve výbavě nechybí ani automatická aktivace brzd po nárazu, zabraňující sekundárním kolizím.

V oblasti hodnocení ochrany dětských cestujících v rozmezí 6 až 10 let dosáhla zcela nová Solterra v čelních a bočních nárazových testech maximálního skóre. Oceněna byla také jednoduchost instalace dětských zádržných systémů.

Při čelním i bočním nárazovém testu byla zajištěna dobrá nebo přiměřená ochrana všech kritických oblastí těl a v této části hodnocení bylo dosaženo maximálního počtu bodů. Aby bylo možné na sedadle spolujezdce použít dětský zádržný systém, orientovaný proti směru jízdy, lze na tomto sedadle vypnout airbag. Všechny typy dětských zádržných systémů, pro které je Solterra navržena, bylo možné snadno a rychle správně instalovat a umístit.

V oblasti hodnocení chodců dosáhla zcela nová Solterra velmi vysokého skóre za ochranu cyklistů. Protikolizní brzdový systém prokázal, že dokáže účinně reagovat jak na chodce a cyklisty, tak na automobily. Při testech reakcí na chodce a cyklisty si systém vedl dobře a ve většině testovacích scénářů zabránil kolizi.

## Další vavříny

**Úspěchy vozů značky Subaru v testech bezpečnosti připomínáme na našich stránkách pravidelně, ale zmínku si jistě zaslouží i další ocenění, kterých se „šestihvězdičkovým“ vozům dostává:**



Podle Kelley Blue Book má Subaru **nejnižší pětileté náklady a nejlepší hodnotu při následném prodeji ze všech testovaných značek.**



**97% vozidel Subaru prodaných za posledních 10 let je dodnes v běžném provozu.**

Na základě automobilové statistiky „Experian Automotive“, která porovnává vozy v provozu versus celkové nové registrace u modelových roků 2010–2019, údaje k prosinci 2019.



Nás, věrné subaristy, nijak nepřekvapuje, že značka pravidelně **vítězí také v hodnocení loajality zákazníků** v soutěži se všemi světovými výrobci automobilů.



Podobně ohodnotil Subaru portál IntelliChoice. Označil značku jako **výrobce aut s nejnižšími náklady na vlastnictví a s nejlepší přetrvávající hodnotou.**



**American Customer Satisfaction Index®**

V hodnocení amerického indexu spokojenosti zákazníků ACSI **získává Subaru pravidelně přední místa ve spokojenosti vlastníků za dva roky provozu.**



I díky tomu se Subaru v posledních letech zabydlelo v prestižním americkém **TOP TEN nejocenenějších značek.**

TEXT A FOTO: ZAZIJ.SUBARU.CZ

# ELEKTROMOBIL S DUŠÍ DOBRODRUHA

Působí robustně, je velice pohodlné i na hodně rozbité cestě, v terénu dokáže překvapivě hodně, a přitom se současně příjemně řídí a skvěle zatáčí. Tak by se dalo popsat každé klasické Subaru s pohonem všech kol. Beze zbytku to platí i pro elektrické SUV Solterra. Přestože jde o společný projekt s Toyotou a Subaru mělo na starosti především jízdní naladění a pohon všech kol, svými vlastnostmi do rodiny jednoznačně zapadá.

**N**a každé nápravě jeden elektromotor o síle 109 koní pro celkových 218 koní, permanentní pohon všech kol (výhoda oproti příbuzné Toyotě bZ4X), maximální dojezd přes 400 km, zrychlení na 100 km/h pod sedm sekund. A k tomu velmi prostorná kabina, nadprůměrná světlá výška 21 centimetrů nebo propracované terénní režimy. Solterra má na papíře zájemcům o netradiční elektromobil rozhodně co nabídnout.

Subaru si často kupují lidé z hor, majitelé odlehlých chat nebo sportovci, kteří vyrazí



za zážitky mimo asfaltové cesty. Solterra je pro ty z nich, kteří by chtěli přesednout do auta s elektrickým pohonem. Při testu ve skutečném světě nás tedy zajímalo hlavně to, jestli se dá používat stejně jako ostatní Subaru. Vzali jsme ji proto na stejná místa jako nedávno Outback a Forester, abychom si to vyzkoušeli.

## Dobře padne do ruky

Velikostí je Solterra příjemným kompromisem mezi Outbackem a Foresterem. Délkou 4690 milimetrů má blíže k Foresteru, šířkou (1860 mm) a výškou (1650 mm) zase k Outbacku. Rozvorem 2850 mm pak obě auta jasně překonává, elektromobily totiž díky prostorově nenáročnému pohonu mohou lépe pracovat s interiérem. Výsledkem je kompaktní, a přitom hodně prostorné auto.

I když jsou bateriové elektromobily z principu těžké (Solterra má 2,1 tuny), na silnici to není znát. Váha akumulátoru je uložena nízko a uprostřed, takže auto velice ochotně zatáčí a není nedotáčivé. Při průjezdu pod plynem je navíc cítit, že u Solterry vždy pracují přední i zadní kola společně. Reakce na plyn je okamžitá, nečeká se na připojení druhé nápravy a samozřejmě ani na převodovku.

Jízda je tichá a plavná, jak je u Subaru zvykem, a ani na rozbitém českém asfaltu kola neodsakují a nebouchají. Celkových 218 koní a 335 Nm podává Solterra jemně, ale suverénně. Pohon je nastavený tak, že ani při plném sešlápnutí akceleračního pedálu auto neškubne, ale maximálně efektivně začne nabírat rychlost. Pružné zrychlení je díky okamžitě dostupnému točivému momentu pocitově ještě lepší, než ukazují čísla.

## Mimo asfalt se neztratí

Na šotolině je to ryzí Subaru a je znát, že nastavení pohonu a podvozku ladili právě inženýři automobilky s Plejádami ve znaku. Dá se jet opravdu velice rychle, aniž by kola ztrácela kontakt s povrchem a řidič kontrolu nad autem. Po prvních opatrných průjezdech člověk neustále zrychluje a zrychluje, ale limit stále nepřichází. Nakonec vás zastaví až pud sebezáchovy. Brzy také přestanete kličkovat mezi výmoly a začnete i ty větší projíždět přímo, ani pak ovšem žádné rány od podvozku nepřicházejí. Stálý pohon všech kol s rychlou odezvou současně umožňuje držet působivé tempo.

Se světlou výškou 21 centimetrů Solterra zaostává za Outbackem jen o 3 mm. Nájezdový úhel má o něco menší vpředu a o něco větší vzadu, s ohledem na dlouhý rozvor je tedy největší rozdíl v přechodovém úhlu. Jednoduše řečeno, na terénních zlomech musíte dávat o něco větší pozor, abyste si nesedli



**Dá se jet opravdu velice rychle, aniž by kola ztrácela kontakt s povrchem a řidič kontrolu nad autem**

na břicho. V tomto ohledu zůstává králem Forester, Solterra zase těží z většího výkonu a jeho hladkého přísunu.

Stejně jako ostatní SUV Subaru je i Solterra vybavena terénním systémem X-Mode s režimy do bláta i hlubokého sněhu. Právě jeho pečlivé naladění na základě desítek let zkušeností s pohonem všech kol dává Solterře schopnosti, které dle slov vývojářů překvapily i kolegy z Toyoty. Díky tomu zvládne suverénně projet i místa, kde člověk při ohlídce váhá, jestli ho nebude tahat traktor. Když to pak ale přeci jen zkusí, zjistí, že všechny obavy byly zbytečné a k limitům ještě velký kus zbýval.

Když už nějaký hodně kluzký povrch nebo sypký svah auto zastaví, stačí jen podržet nohu na plynu, dát elektronice pár okamžiků, aby si osahala přilnavost pod každým z kol, a za moment už se pokračuje v jízdě,

jako by se nic nestalo. Rozhodně není třeba panikařit. Solterra má v sobě podobnou bezstarostnost jako všechna zvýšená Subaru. Dodá vám sebevědomí zkoušet věci, které byste s většinou jiných elektromobilů zřejmě nepodnikli.

Interiér je originální, a přitom příjemně jednoduchý s množstvím klasických mechanických ovladačů. Digitální přístrojový štít je umístěn netradičně nad volantem. Některým řidičům se to podle prvních ohlasů příliš nepozdávalo, ten náš s výškou 190 cm měl při správné pozici za volantem výhled na displej bezchybný. Díky široké kabině s dlouhým rozvorem působí Solterra vzdušným dojmem, sedadla jsou pohodlná i při celodenním cestování. Vzadu je královský prostor obzvláště pro nohy cestujících, kufr má objem 452 litrů.

Během testovacího dne jsme jezdili se spotřebou přibližně 25 kWh, ta nicméně zahrnovala i ježdění v terénu, dálniční přesuny a neustálé zastavování, rozjezdy a prudkou akceleraci kvůli focení a natáčení. Při pohodovém tempu, které subaristé na cestách tradičně vyznávají, klesá pod 20 kWh – jak moc, to už je na povaze každého řidiče. ■



**Solterra vám dodá sebevědomí zkoušet věci, které byste s většinou jiných elektromobilů zřejmě nepodnikli**



Solterra má pohon všech kol s plně variabilním rozdělením hnací síly. Na každé nápravě je umístěn samostatně regulovaný elektromotor

## POSEL NOVÝCH TECHNOLOGIÍ

Vstup do elektrického věku nese u značky Subaru jméno Solterra. Čistě elektrický automobil sází na tradiční hodnoty Subaru, jako je vysoká míra bezpečnosti, komfortní podvozek nebo pohon všech kol, ale spolu s tím přináší také mnoho zajímavých novinek. O co konkrétně jde?

### eAxle

Nejzásadnější technologickou novinkou je samotný pohon. Místo spalovacího plochého motoru Boxer jsou zde použity dva synchronní elektromotory s permanentními magnety. Každý z nich pohání jednu nápravu. Oba motory jsou na sobě zcela nezávislé, což přináší



Solterra se umí nabíjet výkonem až 150 kW. Na 80 % kapacity svoji baterii nabije asi za půl hodiny. Snadno se nabíjí také z domácích nebo průmyslových zásuvek

z pohledu jízdní stability a ovládnání mnoho výhod. Motory jsou umístěny přímo na nápravách a jsou spojeny s jednostupňovou redukční převodovkou a diferencialem. Tento celek se označuje jako eAxle. Solterra jako taková navíc vychází ze zbrusu nové platformy e-SGP, určené výhradně pro bateriové vozy. Její součástí je akumulátor umístěný v podlaze, který tak tvoří nosnou strukturu automobilu, snižuje těžiště a zvyšuje celkovou tuhost karoserie.

### Až 150 kW

Nabíjecí systém v Subaru Solterra zvládne stejnosměrné nabíjení o výkonu až 150 kW. V takovém případě se lithium-iontový akumulátor (71,4 kWh) dobije na 80 % už za třicet minut. Alternativně lze využít i pomalejší nabíjení střídavým proudem, kdy palubní nabíječka automobilu zvládne výkon až 7 kW.

### Aplikace Subaru Care

Průběh nabíjení je možné sledovat na dálku prostřednictvím nové aplikace Subaru Care. Ta kromě toho umožňuje také dálkovou aktivaci klimatizace, a tudíž předejde automobilu ještě ve chvíli, kdy je připojen do sítě. Samozřejmostí je i lokalizace vozu, sledování stavu automobilu nebo dálkové zamykání přes telefon.

### Displejová revoluce

Místo klasické kapličky pod volantem sází Solterra na sedmipalcový digitální přístrojový štít umístěný nad volantem. Řidič tak má všechny důležité informace v zorném poli. Tím je de facto nahrazen průhledový head-up displej. Uprostřed palubní desky je druhý, 12,3palcový dotykový displej s novým multi-mediálním systémem, připojeným na internet. Uživatelé mají k dispozici kromě on-line informací také třeba Wi-Fi hotspot.

### S Pedal Drive: Jeden pedál stačí

Přímo na středový displej navazuje středový panel se základními ovladači. Oproti známým tlačítkům zde najdete také některá netradiční, jako je například tlačítko systému S Pedal Drive. Pokud je tento systém aktivován, vůz po uvolnění akceleračního pedálu automaticky přechází k maximální rekuperaci a začne brzdit. To dává řidiči možnost ovládat automobil pouze jedním pedálem. Úroveň rekuperace je možné také v několika krocích nastavit pomocí pádel pod volantem.

### X-Mode s funkcí Grip Control

Subaru i zde zachovalo větší světlou výšku (210 mm) a v automobilu je také pro subaristy dobře známý systém jízdy terénem X-Mode. Ten nabízí dva základní režimy: sníh/šotolina a hluboký sníh/bláto. V kombinaci s jedním ze dvou terénních režimů pak lze aktivovat také systém Grip Control. Jde v podstatě o terénní tempomat, kdy si řidič ovladačem nastaví požadovanou rychlost (2 až 10 km/h) a automobil ji následně sám udržuje. Řidič se může soustředit pouze na řízení.

### Safe Exit Assist (SEA)

Solterra nabízí jako každý dnešní model Subaru prvotřídní bezpečnost, což nakonec potvrdily také testy Euro NCAP, ze kterých si tento elektromobil odnesl maximální možné hodnocení. Z prvků aktivní bezpečnosti stojí za pozornost například systém Safe Exit Assist (SEA). Ten předchází nehodám, ke kterým by mohlo dojít při vystupování z vozu. Systém pomocí zadních radarových senzorů hlídá prostor za autem zhruba ve vzdálenosti 45 m, a pokud se k vozu blíží jiný automobil, nebo například cyklista, upozorní na to řidiče. Děje se tak klasicky pomocí kontrolky systému hlídání mrtvých úhlů umístěné ve zpětných zrcátkách, pokud by chtěl řidič přesto vystoupit, přidá se akustické varování a vizuální informace na přístrojovém štítu. Kromě toho Solterra disponuje také řadou dalších prvků aktivní bezpečnosti.



Ovládací centrum Solterra. V principu je vše stejné jako u vozů s automatickými převodovkami. K dispozici má různé jízdní režimy včetně terénního X-Mode



Samozřejmostí jsou adaptivní LED světlomety šetřící energii se schopností automaticky regulovat činnost dálkových světel

### C<sub>x</sub>=0,28

Aerodynamika hraje u bateriových automobilech ještě větší roli než u těch klasických. Jednak výrazně ovlivňuje dojezd, ale současně je důležitá kvůli hluku. Protože je elektrický pohon z podstaty svého fungování velmi tichý, dostávají se do popředí jiné zdroje hluku. Právě aerodynamika je jedním z nich. Subaru proto připravilo spoustu opatření, zlepšujících proudění vzduchu kolem karoserie. V předním nárazníku jsou například po stranách otvory, přivádějící vzduch k předním kolům (vytváří se tím tzv. větrné clony), podvozek je kompletně zakrytý a tím nejviditelnějším prvkem je unikátní zadní dělený spoiler. Výsledkem je součinitel odporu vzduchu 0,28.



Nad předním motorem je výkonová elektronika, která se stará o přípravu proudu putujícího k elektromotorům



Uživatelské rozhraní Solterra je v principu tvořeno dvojicí displejů. Ten přístrojový (vlevo) je umístěn vysoko nad palubní deskou a současně pod spodním okrajem čelního skla – přirozeně tak nahrazuje head-up displej. Hlavní displej navigace (vpravo) má úhlopříčku 12,3", jemnou grafiku a nabízí všechny obvyklé funkce infotainmentu a konektivity



TEXT: VOJTA BEDNÁŘ FOTO: MARTIN SZNAPKA

Karanténa, ošetřovna, psí koupelna, ale také spousta přírody s jezerem uprostřed nebo výcvikové překážky. Na Psím ostrově nebude nic chybět.

# POMOZTE SPLNIT SEN O PSÍM OSTROVĚ



Úžasnou práci dobrovolníků ze spolku Dočasky.cz můžete podpořit libovolným darem i vy

Spolek Dočasky.cz poskytuje péči a pomoc psům, které lidé zklamali. Opuštěným, týraným či zraněným. Zajišťuje jim léčbu, hledá dočasnou péči i nové stálé majitele a získává pro ně peníze skrze veřejnou sbírku a virtuální adopce. Jeho zakladatelky ale současně pracují i na svém velkém plánu – vybudovat Psí ostrov, přátelské a harmonické místo pro zvířata v nouzi.

**P**sí ostrov vzniká s pomocí soukromých dárců na ploše 10 000 m<sup>2</sup> na jihu Moravy. Cílem je vybudovat moderní centrum, kde se mohou v příjemné atmosféře a bez předpokladů o zvířatech z útulků potkávat opuštění pejsci se zájemci o jejich osvojení. Krom stálé péče o psy poskytne rovněž zázemí pro přednášky a workshopy, terapie či zážitkové a vzdělávací pobyty. Dobří lidé se budou moci seznámit se základy péče o psa, nebo třeba rovnou s novým čtyřnohým členem rodiny.

Aby byl projekt finančně životaschopný, bude časem jeho součástí i veterinární ošetřovna, stříhací salon, obchůdek s chovatel-



skými potřebami nebo psí hotel. Dobře vybavené zázemí také umožní poskytovat kvalitní péči opuštěným psům, kteří se do rukou členů spolku často dostávají ve velice zuboženém stavu.

## Smutné příběhy s veselým koncem

Jedním z takových pejsků je Radeček, kterého v roce 2021 našli v mrazu jako umorovaná nářikající štěně s pochroumanou packou. Radečka se jako chůva ujala hovawartka Myška, která mu dodnes hraje roli náhradní mámy, a lidské chůvičky se zase postaraly o ošetření, odblešení a první ortopedická vyšetření.



Po dvouleté péči, důsledné rekonvalescenci a mnoha návštěvách veterinářů se veselý a do každé akce natěšený Radeček na konci letošního dubna dočkal nezbytné operace. Potřebných 150 tisíc korun se díky štědrým dárcům povedlo vybrat v neuvěřitelném tempu jen za necelé tři dny. Po částečné amputaci nohy nyní Radeček čeká, až se mu v zahraničí vyrobí protéza na míru a konečně dostane šanci na plnohodnotný život.

Podobných příběhů bohužel na blogu [www.docasky.cz](http://www.docasky.cz) najdete mnoho. Po Simíkovi, kterému zřejmě umřel pán, někdo střílel a navíc nejspíš zůstal bez pomoci po sražení autem. Barunka se na Psí ostrov dostala se silnou dermatitidou, téměř bez srsti, s vchlípenými víčky, otlaky na kloubech a neřešenou deformací předních pacek. Ťapka žila s lidmi v domě plném špíny a odpadků, bez elektřiny a tepla. Bim byl jeden ze smečky 20 psů, kteří po vystěhování majitelů skončili v lese. Bentlíka ještě jako štěně našli kňučet v malé kleci plné výkalů, přičemž původní majitel mu na rozloučenou popřál jen „Ať zdechne“. Nemluvě o podmínkách v nelegálních množárnách a nezvládnutých chovech.

Naštěstí nejsou všichni lidé bezohlední, nezodpovědní či zničení alkoholismem

a stále více smutných psích osudů má dobrý konec – i díky spolku Dočasky.cz a jejich podporovatelům. Mezi ně se od loňska řadí i Subaru ČR a nechybí ani řada jednotlivců z řad subaristů.

## Aby se psům žilo lépe

Za vznikem a fungováním spolku Dočasky.cz stojí parta lidí, které spojila vlastní zkušenost s poskytováním dočasné péče opuštěným psům. Jmenovitě předsedkyně Ája Černá, architektka a subaristka Blanka Karhanová, s níž si v tomto čísle magazínu Jsem Subarista můžete přečíst rozhovor, fotografky Martyna Nysk a Gabriela Pausa nebo internetové specialistky Karolína Volná a Tereza Fryjová.

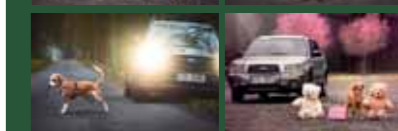
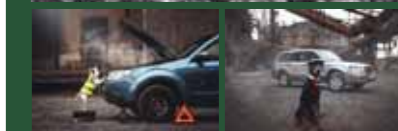
Společně už se jim podařilo najít nové majitele více než pěti stovkám psů, uspořádat několik úspěšných sbírek i množství virtuálních adopcí a rozběhnout stavební práce na Psím ostrově. Síť služeb pro psy v nouzi se současně snaží zefektivnit a profesionalizovat spoluprací s dalšími spolky, dobrovolníky a útulky a bojují též za změny stávajících pravidel chovu psů, podmínek pro držení zvířat nebo systému jejich evidence. Hlavním posláním Dočasky.cz je nicméně pomáhat zvířatům, která to potřebují už dnes.



Ája Černá, předsedkyně spolku Dočasky.cz, se s Radečkem cestou na operaci nohy zastavila u Subaru

## Kalendář

Pro rok 2023 vznikl i nádherný charitativní kalendář s opuštěnými pejsci a subárky, zapojil se například horolezec a subarista Radek Jaroš.



Poslední kusy kalendáře k dostání zde:

<https://eshop.docasky.cz/nastenny-kalendar-subaru/charitativni-kalendar-subaru-pro-psi-ostrov-detail>



TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MOJMÍR NEBEL

# VE FORESTERU PSI JEZDÍ RÁDI

říká o svých čtyřnohých spolucestujících paní Věra Hloušková. S touto věrnou subaristkou jsme si ale nepřišli popovídat jen o jejích psech, ale také i o psech speciálně cvičených, aby dokázali pomáhat lidem se zrakovým postižením. Paní Hloušková opustila prestižní manažerské místo ve velké korporaci, aby se v rámci Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR (SONS) podílela na usnadnění životních podmínek lidí s tímto handicapem. Že taková práce umí přinést spoustu radosti, jsme se přesvědčili při návštěvě jinonického centra pro výcvik vodicích psů, které shodou okolností sídlí jen kousek od Subaru ČR.

**V**ýcvik vodicích psů podporuje Subaru mimo jiné podílem z prodeje psích dobrot na Subaru Butiku a spoustu zajímavostí už jste se o něm mohli dočíst v rozhovoru s vedoucí výcvikového střediska. Je to však jen jedna z mnoha aktivit organizace SONS, pro kterou Věra Hloušková pracuje. A možná budete překvapeni, jak úspěšně drží nevidomí krok s dobou například při adaptaci moderních technologií. Do zákulisí nás Věra Hloušková pozvala spolu s prezidentem organizace SONS Lubošem Zajícem.

## Jak jste se dostala k práci pro nevidomé a slabozraké?

**VH:** Celý život jsem pracovala v marketingu, naposledy v zahraniční firmě, kde bylo pravidlem věnovat část naší kapacity lidem s handicapem. Díky tomu jsem začala spolupracovat se Střediskem výcviku vodicích psů. Postupně jsem se začala angažovat stále víc a opravdu jsem ráda, že mne životní cesty zavedly k tomu, abych mohla pomáhat lidem, kteří nemají takové možnosti, jako my, kteří vidíme. Mám ohromný pocit satisfakce, že mohu pomáhat druhým a našla jsem tu náplň svého života.

## V čem vaše práce spočívá?

**VH:** SONS je organizace, kterou si nevidomí a slabozrací založili sami, aby pomáhala řešit jejich potřeby. V České republice má asi 8000 členů a lidem zajišťuje nejrůznější pomůcky a užitečné služby. Já osobně se jí snažím co nejvíce zviditelňovat a zároveň

pomáhám s činnostmi, které pro nevidomé zajišťujeme. Obdivuji kolegy, kteří bez zraku fungují, pracují, žijí...

## Kdy vaše organizace vznikla?

**LZ:** V 80. letech fungoval Svaz invalidů, ze kterého se po revoluci odštěpila Společnost nevidomých a slabozrakých. Zároveň však vznikla i úplně nová organizace, Česká unie nevidomých a slabozrakých. Protože

nedávalo smysl mít dvě instituce se stejnou náplní, aby se netříštily síly a finance, podařilo se je v roce 1996 spojit do jedné. Proto máme v názvu sjednocení. Loni jsme oslavili 25. výročí.

## Jaké služby kromě výcviku vodicích psů poskytlujete?

**LZ:** Provozujeme například knihovnu digitálních dokumentů, které mohou nevidomí



a slabozrací poslouchat nebo číst v Braillově písmu. Velmi užitečné je i navigační centrum – když se člověk se zrakovým postižením potřebuje dostat na adresu, kterou nezná, dostane po telefonu podrobné instrukce v podobě, jakou potřebuje. Provozujeme také různé e-mailové konference ke sdílení zkušeností a řešení problémů.

## To zní, že se hodně věnujete technologiím.

**LZ:** Víc, než se zdá. V kapse třeba mám chytrou krabičku, která na dálku aktivuje cvakání semaforů, zjistí číslo příjezdící tramvaje nebo spustí majáček úřadu, před kterým stojím, a zhruba popíše, jak se v budově zorientovat. Tuto pomůcku vymyslelo naše centrum pro odstraňování bariér a její možnosti se rozšiřují. Užitečné novinky prosazuje toto metodické centrum i do legislativy, aby byly závazné. Materiální pomoc je samozřejmě také důležitá, poskytujeme sociální i právní poradenství a máme komunity v 70 městech, kde se scházíme a radíme si; abychom byli co nejbližší tomu, jak žijí běžní lidé.

## Při pohledu na Forestera XT paní Hlouškové je zjevné, kde se zrodil nápad na spolupráci se Subaru...

**VH:** My jsme doma měli Subaru vždycky. Tohle je už náš třetí Forester a nedáme na něj dopustit. S mužem jsme oba vysocí, takže jsme chtěli větší auto. Šli jsme původně pro Toyota RAV4... a odjeli ve Foresteru, který je úžasně kompaktní a přitom všechno odveze a je na něj spolehnout. Cítím se v něm velmi

bezpečně. Samozřejmě poctivě zdravíme ostatní subaristy – zrovna dnes jsme si na Václavském náměstí zamávali s pánem v krásném zeleném Foresteru.

## Využijete schopnosti takového auta i při práci?

**VH:** Jezdíme i na hory a méně přístupná místa, takže rozhodně. Pejskové se do něj pohodlně vejdou a cestují v něm rádi.

## V autech dnes hodně řidičů nemůže přijít na jméno dotykovým displejům. Jak velký problém je to pro slabozraké a nevidomé?

**LZ:** Je to velmi aktuální. Je tu například snaha zavést bezdotykové terminály pro platby kartou, nevidomý člověk do nich ale PIN nezadá. Mechanické ovladače mizí a dotykové displeje jsou dnes všude, i na pračce nebo rychlovarné konvici. Důležité je prosazovat

přístup design-for-all, aby zařízení mělo i hlasový výstup nebo alternativu v podobě nějaké aplikace. Když se na to myslí od začátku, tak ty věci ovladatelné jsou a nijak se neprodraží – třeba takový iPhone se i s dotykovým displejem ovládá dobře, protože je na to připravený.

## Co dalšího v tuto chvíli řešíte?

**VH:** Velké téma je zpřístupňování internetových stránek a mobilních aplikací. Dnes se spousta věcí řeší přes mobil – navigace, jízdenky, bankovníctví, nejrůznější rezervace a podobně. Přitom teprve v roce 2019 u nás začal platit zákon nařizující, aby stránky a aplikace veřejných subjektů byly přístupné pro lidi se zrakovým postižením. Vyžaduje to důsledné tagování fotografií a podobně. V tomto ohledu je ještě třeba udělat hodně práce.

## A když se na závěr vrátíme k pejskům – myšlenka na vlastní výcvik vodicích psů byla v SONS hned od začátku?

**LZ:** Hned na začátku 90. let se tehdejší Česká unie nevidomých a slabozrakých zaměřila na to, aby vodicí psi byli cvičeni profesionálně, a aby si byla sama schopna vychovávat psy s co nejlepšími povahovými vlastnostmi a nemusela je složitě shánět na trhu. Naše organizace vybudovala středisko, které patří k největším, má vlastní chov s vysokými standardy a řeší potřeby potenciálních zájemců z řad nevidomých a slabozrakých i aktuálních držitelů vodicích psů. ■





Lineartronic. První zásadní rozdíl jsme ale už naznačili. Subaru XV je spíše crossover, tedy zvýšený osobní automobil. Naproti tomu Forester v aktuální generaci dospěl mezi plnohodnotná velká SUV.

#### Potřebujete více místa?

Vyjádřeno řečí čísel, Forester je delší o 175 mm, o 15 mm širší a především o 115 mm vyšší. Rozvor je téměř identický (rozdíl je pouze 5 mm ve prospěch Foresteru), což byste možná na první pohled ani nepostřehli. I menší XV zkrátka stojí na „velkém“ základu a tomu nakonec odpovídá nabídka prostoru v interiéru. Pokud jde o vnitřní šířku a místo v podélném směru, mnoho zásadních rozdílů nečekejte. Prostoru je víc než dost jak v XV, tak ve Foresteru. Největším rozdílem je výška. Forester disponuje větším místem pro hlavu cestujících, a především má výše umístěná sedadla. Právě zvýšený posaz je nakonec jedním z těch největších rozdílů. V japonském SUV se sedí přibližně



U Foresteru lze některé funkce, jako například teplotu klimatizace, ovládat gesty



Oba modely mohou být vybaveny mild hybridním pohonem e-Boxer. Ve Foresteru je i jedinou volbou, v XV představuje výkonnější alternativu

o 5 cm výše než v XV, zatímco menší crossover má blíže ke klasickým osobním automobilům. Ačkoliv i tento model má oproti Impreze sedadla také uložena výše.

Vyšší posaz je příjemný zejména pro řidiče, protože mu dává lepší přehled o dění kolem auta. Nedá se ale říci, že by ze Subaru XV bylo

špatně vidět. Nakonec dobrý výhled z vozu všemi směry je jedním ze základních pilířů bezpečnosti u všech modelů této značky. Navíc motor typu boxer umožňuje snížit kapotu, a i tato drobnost dále zlepšuje výhled z vozu. Palubní deska je pak pro XV i Forester v podstatě stejná. Ty tam jsou doby, kdy se modely

# SLOŽITÉ ROZ

# HODOVÁNÍ

TEXT: LUKÁŠ DITTRICH, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Oba nabízejí kvalitní jízdní vlastnosti, prostorný interiér, nadstandardní schopnosti mimo silnice i vysokou míru bezpečnosti. Je rozdíl mezi Subaru XV a Forester pouze ve velikosti a ceně, nebo se najde ještě něco dalšího?

**T**echnická příbuznost různých modelů je v dnešní době naprosto běžná. Automobilkám přináší řadu výhod, především s ohledem na snižování nákladů pro vývoj a výrobu. Výhody přináší ale také zákazníkům, protože kvůli technickým vymoženostem nutně nemusí kupovat dražší modely. Automobily postavené na jedné platformě obvykle disponují velice podobnou nabídkou prvků výbavy, motorů i různých funkcí. Problém nastává ve chvíli, kdy zájemce stojí před rozhodnutím, co přesně pořídit a nemá úplně jasné preference, týkající se například velikosti. Schválně: je lepší crossover Subaru XV, nebo o něco větší SUV Forester?

Modely XV a Forester jsou přesně takovým případem. Oba vycházejí z jednoho technického základu (platforma SGP), na kterém je dnes s výjimkou kupé BRZ založen celý výrobní program automobilky Subaru. V obou případech je k dispozici stejné hnací ústrojí, kombinující dvoulitrový plochý čtyřválec a elektromotor integrovaný do převodovky



Přehledná palubní deska s jasně rozdělenými funkčními celky je vlastní Foresteru (nahore) i XV (dole)







### Proč Forester?

- Je prostornější
- Utáhne těžší přívěs
- Má větší zavazadelník
- Je pohodlnější

přívěsů je v kontextu elektrifikovaného pohonu e-Boxer velmi příjemné, protože okamžitý nástup točivého motoru od elektromotoru (12,3 kW/16,7 k, 66 Nm) je hodně znát a rozjezd je díky tomu plynulejší. Elektrická část pohonu také dovede, zejména ve městě, citelně snížit spotřebu paliva.

Ani otázka jízdy v terénu není úplně jednoduchá. Subaru XV i Forester mají světlou výšku podvozku 220 mm a při prakticky identickém rozvoru náprav mají téměř stejný přechodový úhel (21° Forester, 21,5° XV). Forester díky kratšímu přednímu převisu disponuje lepším nájezdovým úhlem vpředu (20° vs. 18°), ale vzadu je tomu přesně naopak (26° vs. 28,6°). V terénu se zkrátka neztratí ani jeden z těchto automobilů. Oba navíc používají režim jízdy v terénu X-Mode. Pro úplnost, XV nabízí dva terénní režimy (sníh/šotolina, hluboký sníh/bláto) v kombinaci s dvoulitrovým motorem, základní šestnáctistovka má pro terén jen jeden režim jízdy. U Foresteru vždy dostanete v rámci systému X-Mode dva terénní jízdní režimy.



Terénní režim X-Mode je k dispozici v obou srovnávaných modelech



Forester je v tomto srovnání doslova nákladák. Odveze 509 až 1779 litrů nákladu



Forester má mírně výše umístěná sedadla, v zadní části nabízí o něco více pohodlí a snazší přístup

Subaru vyznačovaly praktickým interiérem plným tvrdých plastů. Praktičnost přetrvávala do dnešních dnů, použité materiály ale v současnosti atakují segment prémiových vozů.

Rozhodování mezi Foresterem a XV může vyřešit jasná odpověď na otázku, jak velké množství zavazadel chcete/potřebujete přepravovat. Jestliže obě auta pohodlně odvezou i pět dospělých, díky delšímu zadnímu převisu se mnohem více zavazadel vejde do japonského SUV. Objem jeho zavazadelníku je 509 l, u XV představuje základní uspořádání velikost 340 l.

### Klidnější povaha

Forester je k dispozici výhradně s dvoulitrovým motorem e-Boxer o výkonu 110 kW (150 k). Stejnou jednotku najdeme také u XV, nicméně menší crossover lze pořídit také se zážehovou šestnáctistovkou (84 kW/114 k), která je pochopitelně cenově dostupnější. Pokud je tedy jedním z hlavních faktorů vašeho rozhodování cena, není příliš co řešit. Subaru XV osazené tímto motorem představuje velmi zajímavou volbu především pro zákazníky, kteří se pohybují hlavně po městě. Ani v tomto případě ale nepřijdou o automatickou převodovku (ta je součástí standardní výbavy všech verzí XV i Foresteru), ani o pohon všech kol.

Dvoulitrové XV umí zaujmout jízdní dynamikou, zejména v nastavení Sport systému SI-Drive, který přiosťří reakce na plyn. Protože jde o menší a lehčí vůz oproti Foresteru, výsledkem je lepší zrychlení a zajímavější řídičské svezení, které podporuje oproti japonskému SUV také o něco tužší podvozek. Pořád ale platí, že je XV velmi pohodlné. Tato vlastnost nejvíce vynikne při rychlejší jízdě po nezpevněné cestě nebo po klasické zimou opotřebované české okresce. Charakter Subaru Forester je trochu odlišný a je to logické. Protože jde o celkově vyšší automobil, karoserie má v zatáčkách o něco větší tendenci se naklánět. A protože jde o vůz připravený především pro delší cesty, je podvozek o malinko měkčí. Forester je zkrátka klidnější povaha. Je to auto, jehož přednosti vyniknou v průběhu větších rodinných výletů.

Zapadnout by neměly ani další na první pohled skryté odlišnosti. Přestože oba modely používají v případě motoru e-Boxer stejnou techniku o stejném výkonu, Forester odtáhne těžší přívěs. Rozdíl je 100 kg u toho nebrzděného (750 vs. 650 kg), respektive 600 kg v případě brzděného přívěsu (1870 vs. 1270 kg). Forester také přidává systém Towing VDC (stabilizace přívěsu), který v ceníku pro XV nenajdete. Mimochodem, tahání

### Proč XV?

- Je menší a nejen ve městě obratnější
- Je rychlejší a dynamičtější
- Je o 110 tisíc levnější
- Je úspornější

### Výbava rozhodování moc neulehčí

Skoro vždy platí ono otrépané „peníze jsou až na prvním místě“, takže nakonec i rozhodování mezi Subaru Forester a Subaru XV může vyřešit váš rozpočet. V nejlevnější výbavě stojí Subaru Forester 965 000 Kč, dvoulitrové XV začíná částkou nižší o 110 tisíc. V obou případech je řeč o úrovni Active. Už ta je velmi bohatá a nabízí až na pár drobností u obou zmíněných modelů to samé. Zákazník dostane například natáčecí BiLED světlomety, duální automatickou klimatizaci, parkovací kameru, režim jízdy terénem X-Mode a samozřejmě soustavu asistenčních systémů EyeSight včetně adaptivního tempomatu. Některé drobné odlišnosti se ale nakonec najdou.

Dvoulitrové Subaru XV například má ve výbavě Active zahrnuto i bezklíčové odemknutí a startování, které Forester nabízí až ve druhé úrovni Comfort. XV s e-Boxerem také stojí na osmnáctkách, zatímco základní Forester má disky o palec menší. XV se pak musí obejít bez zmíněného systému Towing VDC pro stabilizaci přívěsů a Forester navíc od druhé úrovně výbavy nabízí také systém



Pro Subaru XV jsou v nabídce dva motory: zážehová 1,6 l a e-Boxer 2,0 l. Vždy ve spojení s převodovkou Lineartronic a pohonem všech kol



Kratší Subaru XV nabízí menší zavazadlový prostor než Forester. Jeho základní objem činí 340 l



V Subaru XV se sedí sice výše, ale více jako v „nízkém“ osobním voze, karoserii sdílí s Imprezou



Vzhledem k délce karoserie nadstandardní rozvor je zárukou příkladného místa v podélném směru

monitorování řidiče (DMS), který v ceníku pro XV úplně chybí.

Subaru XV a Forester sice stojí na stejné platformě a mají toho hodně společného, ale ve finále jsou to dvě docela odlišné osobnosti. Základní XV s menším čtyřválcem bude výborné hlavně do města, kde

se mnohdy vyšší světlá výška i ochranné plasty hodí, dvoulitrová varianta představuje výborného univerzála, který vyhoví potřebám menší rodiny a který se důstojně vypořádá snad s každým možným režimem provozu. Forester k tomu přidá o něco větší komfort a prostornější zavazadelník.

	SUBARU XV	SUBARU FORESTER	ROZDÍL
<b>Rozvor</b>	2665mm	2670mm	5mm
<b>Délka</b>	4465mm	4625mm	10mm
<b>Šířka</b>	1800mm	1815mm	15mm
<b>Výška</b>	1615mm	1730mm	115mm
<b>Světlá výška</b>	220mm	220mm	0mm
<b>Před./zad./přech. úhel</b>	18/28,6/21,5 stupně	20/26/21 stupně	2/2,6/0,5 stupně
<b>Palivová nádrž</b>	48l	48l	0l
<b>Objem kufru</b>	340/1193l	509/1779l	169/586l
<b>Délka kufru (min./max.)</b>		110 kW (150 k)/3600 min <sup>-1</sup>	
<b>Přívěs brzděný/nebrz.</b>	810/1830 kg	908/1856 mm	98/26 mm
<b>Zrychlení</b>	650/1270 kg	750/1870 kg	100/600 kg
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	1552 kg	1652 kg	100 kg
<b>Zrychlení 0-100 km/h</b>	10,7 s	11,8 s	1,1 s
<b>Nejvyšší rychlost</b>	193 km/h	188 km/h	5 km/h
<b>Cena od (e-Boxer)</b>	855 000 Kč	965 000 Kč	110 000 Kč

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

# JARNÍ SRAZ SUBARISTŮ

Po letech rozličných omezení a nedostatku aut na trhu kvůli výpadkům výroby nastal čas oživit tradici neformálních setkání subaristů u příležitosti uvádění nových modelů či jejich verzí. Atraktivním lákadlem k účasti na letošním prvním setkání Sushi a subárka byla druhá generace BRZ a fešácký Forester Black Edition.

Účastníci minisrazu si mohli obě novinky důkladně prohlédnout i se do nich posadit. A do třetice byl k dispozici také vylepšený Outback modelového roku 2023. V jeho kufru navíc na návštěvníky čekala milá pozornost v podobě kvalitního sushi, po kterém se díky hojně účasti rychle zaprášilo. Protože se na-

vzdory chmurné předpovědi povedlo i počasí, sjely se na místo desítky aut a už půl hodiny před začátkem akce se na místě začaly scházet první hloučky subaristů.

Prostory po setkání poskytlo outletové centrum POP Airport, kde si mohli subaristé se slevou nakoupit a také si zdarma prohlédnout rozsáhlou sbírku vzácných aut v galerii

Engine Prague. Tím hlavním lákadlem byla ale samozřejmě možnost vzájemně si popovídat nad vlastními „šestihvězdičkovými“ auty a občas si i užít obdivné pohledy běžných návštěvníků. Vše završil společný odjezd z areálu. Protože se akce setkala s pozitivním ohlasem, předběžně už jsou pro letošní rok v plánu dvě další.



TEXT A FOTO: ZAZIJSUBARU.CZ



## 5 TIPŮ, JAK ZDRAVIT OSTATNÍ SUBARISTY

**T**éma vzájemného zdraví je mezi subaristy velmi živé. Jsme jedna rodina, a tak nám přijde přirozené se na sebe na silnici usmát a zamávat si. Ne každý majitel Subaru to ale ví, obzvláště, pokud jde o jeho první auto s Plejádami ve znaku. V rámci zdraví osvěty jsme se rozhodli dát dohromady krátký návod, jak ke vzájemnému zdraví přistupovat.

### 1. Všichni subaristé jsou si rovni

Víc než sociální postavení nebo osobní preference nás spojuje přístup k životu, vztah k technice a řízení a samozřejmě i ploché motory pod kapotou. Subaristé by se tak měli zdravit bez ohledu na to, jak staré nebo zaměřené auto řídí. Ať už je to Forester, BRZ, WRX STI, Libero nebo třeba Justy. Vstřícnost a pokora, to jsou přednosti subaristů.

### 2. Nejlepší je zamávat

Čistě z pohledu zákona a silničních pravidel není blikání dálkovými světly nebo troubení klaksonem ideálním způsobem zdraví

(i když, co oko nevidí a ucho neslyší...). Nejlepší je na kolegu subaristu prostě viditelně zamávat, volitelně lze přidat i vřelý úsměv. V létě je to jednodušší, protože mávání z otevřeného okénka si každý snáz všimne. Před časem jsme na toto téma natočili krátké video.

### 3. Nenechte se odradit

Často se stane, že vám druhý subarista na pozdrav neodpoví. Možná zrovna přemýšlí, kam pojedete v zimě na hory, kouká do navigace nebo to prostě jen nestihne. Může to též být nováček nebo ani neví, že vaše auto je také od Subaru. Neberte si to nijak osobně a zdravte dál. Když vytrváme, postupně nás bude víc a víc. Navíc radost z každého vzájemného pozdravu převáží i deset neúspěchů.

### 4. Přitulte se na parkovišti

Jednou z forem pozdravu a projevení přízně je i zaparkování vedle jiného subaristy třeba před nákupním centrem. Uděláte si tak

vzájemně radost a navíc máte jistotu, že alespoň z jedné strany vám auto neobouchá žádný hulvát. A třeba se díky tomu seznámíte i osobně a bude to začátek skvělého přátelství...

### 5. Šiřte osvětu

Pokud chcete, aby vám jiní subaristé mávali, můžete tomu sami napomoci. Jednak tím, že půjdete sami příkladem, ale také patřičným zaškolováním nováčků nebo s pomocí zdravících samolepek na zrcátka či nárazník. Ty můžete sehnat online v Subaru Butiku. Čím silnější a aktivnější bude subarácká komunita, tím více bude i opětovaných pozdravů.



# LEGENDA ODEŠLA, SUBARU SBÍRÁ ÚSPĚCHY DÁL

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: SUBARU

Motosport se po pauze, vynucené pandemií, rozjel opět na plné obrátky. A daří se i značce Subaru: její reprezentant Semenuk ovládl severoamerický šampionát rallysportu a v prestižní japonské okruhové sérii Super GT obsadila sehraná dvojice Iguči – Jamauchi stříbrnou příčku v celosezónní klasifikaci za rok 2022. Na našich tratích se dařilo Lubomíru Světinškému, který suverénně zvítězil v rally seriálu ČMPR.

**H**ned druhý den roku 2023 přišla z Ameriky šokující zpráva o tragické nehodě sněžného skútru, řízeného závodníkem a showmanem Kenem Blockem, jenž zejména úvodní část své úspěšné kariéry spojil se značkou Subaru. Mnohokrát jsme o něm psali i na stránkách našeho magazínu, v letech 2005–9 pravidelně dovážel svůj vůz se startovním číslem 43 na stupně vítězů severoamerického soutěžního šampionátu. V roce 2021 se ke značce s Plejádami ve znaku vrátil a sezónu proměnil v druhou příčku v mistrovství American Rally Association (ARA), když jej překonal pouze další hvězdný pilot s vozem

Subaru – Travis Pastrana. S ním měl Block společné velké šoumenství, vždyť Block byl „vynálezcem“ série akčních videí Gymkhana, ve kterých se auta širokými smyky prohánějí po roztočivých objektech a u kterých se mnohdy divákům tajil dech nad neuvěřitelnými koušky šoférů. Kenu Blockovi se nakonec stala osudným v pouhých 55 letech nehoda při zimních radovánkách, přesto zůstane zapsán i v paměti obdivovatelů značky Subaru nesmazatelným písmem.

I po Blockově odchodu však zůstává Subaru v popředí amerických výsledkových listin. V minulém čísle jsme se obšírněji zabývali výkony závodníka a bika Brandona Seme-

nuka a jeho éra rozhodně nekončí. Kanaďan dovedl své loňské snažení v šampionátu ARA k prvenství a letos hned od začátku sezóny nakročil za obhajobou. Sněžovou Sno\*Drift Rally se svým Subaru WRX STI ovládl s náskokem neuvěřitelných třinácti minut, poté však v následném Rally in the 100 Acre Wood musel naopak do poslední chvíle bojovat o prvenství, aby měl v cíli náskok necelých sedmi sekund na Ira McKennu a jeho speciál WRC. Semenuk je Kanaďan, závodící většinou v USA, v jeho rodné vlasti už se ale prosazují i jiní zajímaví jezdci. Zapamatovat bychom si měli především jméno Jérôme Mailloux. Tento talentovaný pilot Imprezy ovládl loni kanadský národní šampionát hned při své druhé kompletní sezóně a dá se čekat, že také o něm ještě hodně uslyšíme.



Dalším známým jménem závodníka, který v současnosti jezdí se Subaru, je Gaurav Gill. Talentovaný indický jezdec po triumfu v Asijsko-pacifickém šampionátu (2017) zaznamenal jistý ústup ze slávy. Prosadit se v mistrovství světa se ukázalo být nad jeho síly, a tak se postupně stáhl na domácí tratě a alespoň v Indii sbíral úspěchy. Na domácí trati uspěl i letos, nicméně jeho prvenství na prestižní South India Rally se započítávalo opět do seriálu APRC a dá se čekat, že se po letošním přestupu k Subaru Impreza STI N14 bude v tomto šampionátu prosazovat i dále. Šampionát APRC nicméně zahájil už

**Ken Block zůstane zapsán i v paměti obdivovatelů značky Subaru nesmazatelným písmem**



v únoru na japonské International Rally of Tsunagoi. Tam Gill nestartoval, přesto ale Subaru slavilo triumf – soutěž ovládl stále se lepšící Takuma Kamada, který udolal i vlezkušeného Toshi Araie s dalším Subaru a zůstal za ním též Osamu Fukunaga se speciálem kategorie R5. Ten mu na následujícím podniku japonského šampionátu (Shinshiro Rally) porážku oplatil, třetí příčka pro Takumu byla ale dalším velkým úspěchem tohoto jezdce. Zajímavostí soutěže byl start bývalého pilota F1 Heikki Kovalainena, jenž se speciálem R5 slavil v cíli vítězství.

Japonské ostrovy jsou pravidelně také lokací, kde sledujeme výsledky okruhového speciálu Subaru BRZ. Už mnoho sezón se ve vytrvalostním seriálu Super GT představuje tým R & D Sport, který slaví úspěchy zejména po nasazení nové generace modelu BRZ, tedy od roku 2021. Nejprve vůz trápily porodní bolesti, ty ale tým záhy vyřešil a dokonce slavil historický úspěch. Svou kategorií GT300 totiž v celkovém hodnocení vyhrál, a tak byl před sezónou 2022 na pořadu dne nesnadný úkol: snaha o obhajobu. Důvěru dostala opět tradiční dvojice Takuto Iguči – Hideki Jamauchi, která nejprve oslavila v květnovém klání třetí příčku, srpnový závod na 100 kol pak znamenal pro modré barvy další vítězství! Dodejme ještě, že oba tyto úspěchy posádka zaznamenala na okruhu Fuji, který je pro značku Subaru de facto domácím. K završení úspěšné sezóny druhou příčkou však došlo na okruhu Autopolis na ostrově Kjúšú. Druhá příčka zůstala týmu vyhrazena i v celoročním hodnocení ročníku 2022 a my už v tuto chvíli netrpělivě čekáme, jak se bude týmu dařit v sezóně 2023, jejíž první závod se jel v době uzávěrky našeho magazínu.

Značka Subaru samozřejmě i letos připravuje vůz pro slavnou čtyřadvacetihodinovku na Nürburgringu, o tom se ostatně můžete podrobně dočíst na následující stránce. Ve střední Evropě se ale samozřejmě konají

i mnohé další sportovní akce, vozům Subaru jsou samozřejmě nejvlastnější automobilové soutěže. I proto bylo Subaru ČR, s.r.o. hlavním partnerem atraktivního podzimního Pražského rallysprintu, stroje naší značky se proháněly třeba i na rakouské Jänner Rallye, která se tradičně konala hned o prvním lednovém víkendu. Sice na jejím startu nebyli čeští subaristé, kdo ale rozhodně zaujal, byli domácí sourozenci Dolzerové. Start

**Ve vytrvalostním okruhovém seriálu Super GT slaví úspěchy tým R & D Sport, zejména po nasazení nové generace modelu BRZ. Svou kategorií GT300 v sezóně 2022 v celkovém hodnocení vyhrál**

mladé posádky byl zajímavostí i proto, že jela s Imprezou Diesel, hned od následující soutěže už ale „povyšila“ a usedla do živější Imprezy R4.

Také na českých soutěžích jsou mnohé vozy Subaru neustále k vidění. Loňský seriál



Českomoravského poháru rallye dokonce ovládl se svou Imprezou WRX STi N12 Lubomír Světinšký, jehož výkony také na našich stránkách dlouhodobě chválíme. Loni z toho bylo dokonce double, když druhou příčku v konečném hodnocení obsadil Lukáš Macháč s modernějším modelem N14. Dařilo se i Jakubu Královi a lze bez přehánění tvrdit, že pomíneme-li drahé speciály Rally2/R5 (které občas v ČMPR hostují), vozy Subaru tomuto seriálu vládnou.

Starší modely Legacy a Impreza 555 se postupně i v rallysportu přesouvají mezi historické vozy, přece jenom už mají svoje léta. U nás už několik let brázdí s menším modelem tratě bratřenci Jurečkové, v kuloárech se už ale šeptá i o přípravě dalších vozů v několika garážích po celé republice. Asi nejslavnější jméno je se značkou Subaru spojeno v evropském šampionátu historické rally. Již od sezóny 2018 totiž se špičkovým vozem Subaru Legacy RS 4WD usiluje o evropské body Antonio Sainz. Strýc pilota F1 a starší bratr bývalého mistra světa (a úspěšného účastníka Rally Dakar) se s vozem Subaru stal už několikrát španělským šampionem historických vozů, evropský titul mu však zatím ale stále uniká. Z domácí Rally Costa Brava si odvezl body za druhou příčku ve své kategorii, tradičně jej potkáváme i na klatovské Historie Vltava Rallye. Co se týče Carlose Sainze staršího, připomeňme, že ten byl se značkou Subaru spjat především v letech 1994–5, kdy se stal s modrozlutým vozem dvakrát vicemistrem světa. ■



# SUBARU OPĚT NA NÜRBURGRINGU

Subaru letos znovu vyrazí bojovat na slavnou čtyřicetihodinovku na Nürburgringu. S novým autem se pokusí navázat na předchozí úspěchy v okruhových závodech i rallye. Závodní vozy pro různé disciplíny motorsportu na letošní sezónu automobilka ukázala na lednové výstavě v Tokiu, kde zároveň představila i zajímavě upravené verze některých svých civilních modelů.



**Z** našeho pohledu proběhne to nejzajímavější už zanedlouho. O víkendu 20. až 21. května se pojede legendární vytrvalostní závod na Nürburgringu. Závodní speciál Subaru WRX NBR Challenge pro rok 2023 je zcela nový, založený na aktuálním WRX. Stojí tedy na platformě SGP a pod kapotou má turbodmychadlem přeplňovaný boxer o objemu 2,4 litru s přímým vstřikováním. Za volantem se vystřídají čtyři jezdci: Japonci Hideki Jamauchi (Japonsko) a Takuto Iguči (Japonsko), které dobře znáte i ze stránek našeho magazínu, díky jejich úspěchům v okruhových soutěžích, kde prezentovali mimořádné kvality vozu BRZ, a dva Evropané: Carlo van Dam (Nizozemsko) a Tim Schrick (Německo). S ohledem na větší motor bude tým soutěžit v kategorii SP4T, zatímco v minulosti to bylo ve třídě SP3T, kde během let získal hned sedm vítězství.



# GO

**GOOD YEAR**



## VÍTEŽ TESTŮ LETNÍCH PNEUMATIK

tyrereviews...  
**Test Winner**  
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6

**TEST WINNER 2022**  
**Auto Bild**  
**GOODYEAR**  
Eagle F1 Asymmetric 6  
10 sport tires tested  
Dimension 245/40 R 19  
Issue 13/2022

**auto motor sport**  
Test Result | Issue 07/2022  
**TEST WINNER**  
**outstanding**  
GOODYEAR Eagle F1  
Asymmetric 6 245/45 R 19 Y

**EAGLE F1 ASYMMETRIC 6**

VÍCE NA [WWW.GOODYEAR.CZ](http://WWW.GOODYEAR.CZ)



TEXT: PETR HANKE FOTO: MARTIN SZNAPKA

# PŘÁNÍ VYSLYŠENA

Neočekávané se stalo skutkem. Subaru do Evropy dovezlo model BRZ. Sice v limitovaném množství, ale dovezlo. Drží se osvědčeného principu, kde základem je potěšení z ryzí sportovní jízdy s vozem s klasickou koncepcí a nízkou hmotností. Tento recept se možná může zdát fádňí, ale vězte, že funguje stále senzačně. BRZ je toho jasným důkazem.



Pozice za volantem je stále skvělá. Sedíte nízko a všechno, včetně ruční brzdy, máte dokonale po ruce. Celkově je znát posun v kvalitě materiálů i provedení

**P**rvní generace Subaru BRZ měla premiéru v roce 2012 a už tehdy vůz působil tak trochu jako moderní zjevení ze starých časů. Namísto výkonného přeplňovaného motoru a dynamiky stavěné na gripu širokých pneumatik, vsadili konstruktéři na nízkou hmotnost a přirozenou ovladatelnost a chuť ke smykům vůz s klasickou koncepcí pohonu. V tabulkách kupé BRZ často nedokázalo porazit tak zvané ostré hatchbacky, nicméně za volantem a při dlouhodobém užívání to bylo něco docela jiného. BRZ od svého řidiče chtělo zapojení, chtělo, aby si jeho rychlost doslova odmakal, ale současně si s ním o jízdě

„povídalo“. Odměnou byl pocit, že jste jeho nedílnou součástí, a také schopnost doslova vymazat z hlavy všechny starosti všedního dne a soustředit se jen a jen na jízdu. Když se potom skládaly účty v podobě spotřebovaného paliva nebo pneumatik, BRZ ukázalo svoji další mimořádně silnou stránku.

Teď je tady ale nová generace. Na první pohled vyzrálejší, propracovanější a působící dospěleji. Když se ale na ni podíváte důkladněji, kromě propracovanějších aerodynamických detailů si nelze nevšimnout podobných proporcí a třeba i tvaru bočních oken. Základní rozměry staré a nové verze se prakticky neliší. Subaru sice použilo osvědčený

základní skelet, avšak jeho karoserie je nyní tvořena větším podílem za tepla tvářených vysokopevnostních ocelí a také bylo použito více lepených spojů. Příčná tuhost přední části se například zvětšila o 60%. Výsledkem je mnohem tužší základ vozu, který pak má zásadní vliv na jízdní chování.

#### Pečlivěji naladěný podvozek

Díky tomu totiž bylo možné pečlivěji nastavit podvozek. Nové BRZ zásluhou nových tlumičů působí kultivovaněji, zachovává si ve volantu život, kterým přesvědčovala první generace, ale celkově působí jako mnohem lépe sladěný celek. Skvělou zkušeností je rychlý průjezd sérií zatáček, v nichž BRZ ochotně mění směr jízdy a vy máte pocit naprosté samozřejmosti. BRZ je stabilní,

klidné, jen přesně a citlivě reaguje na pohyby volantu. S nastupujícím příčným zrychlením se opře do podvozku a jednoznačně k vám svými pohyby promlouvá. Jasně vnímáte pevnější spojení podvozku s karoserií. Zřejmě je také schopnost podvozku lépe si poradit s nejrůznějším typem nerovností. BRZ se nyní nechá mnohem méně rozhodit a tendence k odsakování zádi například na krátkých nerovnostech takřka zcela zmizely.

Větší jistota a přesnost je jasně patrná také v extrémních situacích. I první generace BRZ velmi ochotně driftovala, avšak ve srovnání s novou verzí byla předchozí rozevlátější a náročnější na řízení. Její přechod do smyku byl totiž skokový, což zejména na mokru vyžadovalo buď hodně zkušeností nebo rychlé ruce. Nyní je situace snazší hned ze dvou důvodů. Podvozek je nyní přesnější a tužší karoserie dává přesnější informace o ztrátě přilnavosti, přechod do přetáčivosti není tak náhlý, ale nastupuje progresivněji a možná by se dalo říci, že i jemněji. Zlepšení chování v extrémních situacích je o to zajímavější, že Subaru u obou generací používá stejný samosvorný šnekový diferenciál.

K podvozku se váže ještě jedna zajímavost, vycházející ze srovnání se sesterským modelem Toyota GR86. Zatímco v před-

**BRZ je stabilní, klidné, jen přesně a citlivě reaguje na pohyby volantu**

chozí generaci se naladění podvozků lišila jen minimálně, nyní jsou rozdíly mnohem větší. Subaru má například vpředu hliníkové těhlice, spořicí 3 kilogramy hmotnosti, vzadu naopak BRZ využívá princip osvědčený z ostatních modelů – stabilizátor připevněný ne k nápravnicí, ale ke karoserii. Tím se



Sedadla s lehkou kostrou skvěle drží tělo v zatáčkách, a to jak kolem boků, tak v oblasti ramen. Nové digitální přístroje mají několik režimů. Tento je připraven pro jízdu s vypnutou stabilizací nebo v režimu Track



Při pohledu zezadu působí nové BRZ širším a celkově dospělejším dojmem



Motor dostal o 20 % větší objem, který mu přinesl více výkonu i točivého momentu. Současně motor získal větší chuť po otáčkách. Jde o velký posun vpřed

účinně a přirozeně omezuje naklání vozů v zatáčkách, což vede k menším rozdílům zatížení obou zadních kol, jež má za následek jemnější činnost samosvorného diferenciálu.

#### Motor, který zatáhne

Začali jsme podvozkem, který je velkým krokem vpřed. Subaru ale vyslyšelo i připomínky k výkonu motoru předchozí generace, takže nyní nabízí více síly. Stále se drží atmosféricky plněného boxeru. Protože původnímu dvoulitru nebylo možné zvětšit zdvih (nevešel by se mezi podběhy), došlo ke zvětšení vrtání. Objem narostl o 0,4 litru, výkon o 25 kW (34 k) a točivý moment o 45 Nm. S navýšením výkonových parametrů Subaru provedlo na motoru mnoho úprav, od posílení jeho vnitřní robustnosti použitím symetrických lámaných ojnic s většími ojnicními čepy, až po zmenšování odporů při pohybu kapalin a plynů v jednotce. Přepřacováno a zvětšeno proto bylo například sání i výfuk, ale z velké části i mazací a chladicí soustava.

Při jízdě si jasně uvědomíte, že motor má nyní mnohem silnější střední pásmo, z něhož plynuleji a progresivněji přechází do nejvyšších otáček. Silnější motor oceníte také při jízdě na okrese, kde se nyní dělají snadněji smyky při jízdě na oči, protože více točivého momentu zkrátka usnadňuje překonání adheze zadních kol. Důležité ale je, že výkonnější motor vhodně ladí s úpravami podvozku a karoserie. Auto zkrátka působí velmi konzistentně a homogenně, mnohem více jako jeden celek, než tomu bylo v mi-

nulosti, a právě to je důvod intenzivnějších zážitků z jízdy.

#### Příjemnější k běžnému životu

Stejně promyšleně jako k úpravám podvozku a motoru přistoupili Japonci také k úpravám interiéru. Doslova senzační pozice za volantem zůstala zachována. Sedadla s o tři kilogramy lehčí kostrou jsou pohodlnější a poskytují potřebnou oporu. Uvnitř jsou samozřejmě použity výrazně lepší materiály, než tomu bylo dříve, stejně jako modernější infotainment schopný zrcadlení telefonů.

Novou podobu mají hlavní přístroje tvořené barevným displejem, doplněným po pravé straně černobílou grafikou pro zobrazení teploty chladicí kapaliny a stavu paliva v nádrži. V základním nastavení je připraven centrální kulatý otáčkoměr s levým přizpůsobitelným polem, kde mohou být tlaky pneumatik, podélné a příčné zrychlení nebo palubní počítač. Jakmile ale vypnete stabilizační systém, změní se i grafika otáčkoměru na horizontální ukazatel s horní částí fungující jako kontrolka upozorňující na nutnost přezazení.

Subaru se s novým BRZ podařilo postavit celkově mnohem lepší vůz. Tento výsledek je o to zajímavější, že k tomu došlo bez zbytečného zvýšení hmotnosti a rozměrů. Nové BRZ je v zatáčkách a ve smycích přesnější, je jednoznačně rychlejší a motor má lineárnější charakteristiku. Přitom ale stále zůstává tím stejným ryzím sportákem s nekomplikovanou filozofií, snadnou každodenní použitelností, nízkými provozními náklady a především schopností zahrnout svého řidiče silným proudem emocí.

**Motor má nyní mnohem silnější střední pásmo, z něhož plynuleji a progresivněji přechází do nejvyšších otáček**

SROVNÁNÍ GENERACÍ	BRZ 2012	BRZ 2023
Rozvor náprav	2570 mm	2575 mm
Výška těžiště nad silnici	460 mm	458,4 mm
Pohotovostní hmotnost	1202 kg	1275 kg
Zrychlení 0–100 km/h	7,6 s	6,3 s
Největší rychlost	230 km/h	226 km/h
Výkonová hmotnost	8,2 kg/kW	7,4 kg/kW
Momentová hmotnost	6 kg/Nm	5,1 kg/Nm

SUBARU BRZ	
Motor	ploché zážehový čtyřválec, 2387 cm <sup>3</sup>
Výkon	172 kW (234 k)/7000 min <sup>-1</sup>
Točivý moment	250 Nm/3700 min <sup>-1</sup>
Zrychlení	0–100 km/h: 6,3 s
Nejvyšší rychlost	226 km/h
Kombinovaná spotřeba	8,1 l/100 km
Cena	od 1 030 000 Kč

TEXT: VOJTĚCH BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA



# NAVRHUJE MÍSTA, KDE SE PSŮM I LIDEM ŽIJE LÉPE

Designérka Blanka Karhanová má dvě velké vášně: pomáhá psům v nouzi a navrhuje budovy, které mohou změnit k lepšímu pracovní i rodinný život. Obojí spojila dohromady v projektu Psího ostrova, o němž si v tomto čísle magazínu Jsem Subarista můžete přečíst samostatný článek. Navíc do jejího života nedávno přibyla ještě láska k Subaru.

## Jak jste se dostala k návrhu Psího ostrova?

Psy miluji od malička a provázejí mě celým životem. Jednoho dne mě oslovila moje klientka s tím, že by si chtěla postavit útulek, a zda bych jí ho nenavrhl. Začala jsem o tom hodně přemýšlet, zkoumala problematiku do hloubky a dospěla jsem k tomu, že další útulek, i když třeba hezký a moderní, nic neřeší. Bohužel je to obecně velké a boľavé téma, Česká republika je na nechalných předních místech v počtu množření psů a z návštěv mnoha útulků jsem odcházela psychicky zdevastovaná.

## Jaké řešení vás tedy napadlo?

Přemýšlela jsem, jak to zařídit, aby lidé

do útulků a různých spolků chodili vybírat pejsky ne z lítosti a se strachem, ale aby si jeli užít celý den s rodinou, jako když se jde třeba do ZOO. A možná za to i něco zaplatí, protože tyto organizace neustále bojují s nedostatkem peněz. Aby ta centra vypadala vlídně, mohlo se tam sportovat a příjemně trávit volný čas. Aby kotce místo vězení připomínaly pokojíčky. Začala jsem své představy kreslit a postupně začal vznikat koncept Psích ostrovů.

## Odkud se vůbec vzal název Psí ostrov?

Mimo mnoha dalších skvělých lidí jsem se díky tomuto projektu seznámila s Ájou Černou ze spolku Dočasky.cz, která má úžasný prostor 10 tisíc metrů čtverečních nádherné přírody s vodní plochou. Začali jsme s ní myšlenku rozvíjet a přizvali další experty a architekty. Nechtěli jsme ale používat slovo útulek, protože u mnoha lidí vyvolává negativní myšlenky. A díky té vodní ploše nás napadl Psí ostrov.

## Zamýšlíte vybudovat víc takových center?

Přesně tak, naše idea je, že by vznikala u větších měst po celé republice, kde by mohla doplnit i některá menší zařízení již existující. První centrum teď vzniká v Lanžhotě, ale brzdí nás samozřejmě peníze. Hodně energie musíme věnovat hledání sponzorů.

## Kolik peněz ještě k dokončení chybí?

Bavíme se o několika milionech korun. Rádi bychom např. vystavěli i pár domečků z recykl. materiálu, aby mohly rodiny zůstat na ostrově delší dobu, a měly více času se s pejskem poznat, což eliminuje riziko nerozvážné adopce a vrácení psů zpět do útulku.

## Zároveň se snažíte zachraňovat psy i přímo na ulici, je to tak?

Někdy mám pocit, že je mi to dáno shůry. Překvapivě často se mi stává, že odchytávám hlavně větší psy, pobíhající u hlavních tahů. Naposledy to byl švýcarský ovčák u Popovic. Když lidé vidí pobíhat psa mezi auty, většina přibrzdí, ale jen málokdo zastaví. Bohužel to velmi často končí tragicky. Do mojí standardní výbavy v autě proto patří vodítko, pamlsky, deka a jedna lékárnička navíc. S kolegy bychom chtěli přispět k tomu, aby lidé byli na takové situace lépe připraveni, věděli jak postupovat a měli v autě potřebné pomůcky. V rámci edukace připravujeme návod na řešení situace, kdy na cestách narazíte na pejska a chcete mu pomoci. Když zachraňujete neznámého psa, obvykle velmi špinavého, je to stres a nevíte, na koho se obrátit.

## Zatím na to neexistuje žádný návod?

Zrovna nedávno jsem to konzultovala s policiisty, že bychom ho měli vytvořit. Děje se to dnes a denně a jsou to nebezpečné situace pro psy i řidiče. Záleží třeba na tom, jestli jste v obci nebo mimo obec. Málokdo ví, jak ideálně postupovat, zda volat starostu, MP, PČR, nebo útulek, a většinou se dostanete do začarovaného kruhu, kdy je na vás, zda zvládnete psa dostat do bezpečí. Proto bychom rádi otevřeli i toto téma.

## A jak jste se dostala k Subaru?

Před pár lety jsem měla nehodu v Praze. Byla to nešťastná souhra okolností, kde hrál hlavní roli mrtvý úhel. Měla jsem pak problém znovu najít klid za volantem. Měla jsem potřebu vyměnit vůz za bezpečnější, vybavený asistenty, kteří ochrání mě i lidi kolem. Největším argumentem pro Subaru

tedy byla bezpečnost. Ve všech nárazových testech vychází nejlépe, a EyeSight funguje perfektně. Co oceňuji, je výhled. Dříve jsem pořád měla pocit, že mi ve výhledu stále něco překáží.

## Byly i další důvody?

Často jezdím na severní Moravu za klienty i maminkou a potřebovala jsem auto, ve kterém tu cestu zvládnou bez bolesti zad. Pokud jde o pohodlí, je Subaru nepřekonatelné. I když na cestách za zákazníky často trávím v autě osm hodin denně i víc, nejsem unavená a jízdu si užiju. Začala jsem tou dobou také víc jezdit do terénu a chtěla jsem dobře fungující čtyřkolku. V Krkonoších či na Šumavě jsem se s běžným autem nechytala. Na montáži s řemeslníky často jezdíme do nehostinných míst a potřebuji auto, které zvládne všechno.

## XV je vaše první Subaru?

Je, já jsem totiž Subaru dřív moc nevnímala, protože se mi prostě nelíbilo. Jako designérka a žena jdu většinou po tom, jestli se mi daná věc líbí na pohled. A předchozí modely na mě byly moc hranaté, v mých očích jim chyběla harmonie. Při hledání auta mě ale můj muž navedl, abych se podívala na Subaru. Přiměl mě, abych si nastudovala jeho filozofii a to, s jakou myšlenkou auta vyrábí. Díky tomu jsem se do něj zamilovala.







Navíc Subaru má zejména v USA komunikaci hodně založenou právě na psech. To už jsme pracovali na Psím ostrově a všechno do sebe zapadlo. Od té doby, co mám Subaru, jezdím zase s radostí a nemám strach.

#### UŽ MÁTE VYHLÉDNUTÉ I SVÉ PŘÍŠTÍ AUTO?

Určitě zůstanu u Subaru, momentálně se poohlížím po Outbacku. Jízdní vlastnosti má minimálně stejně dobré, ale nabízí větší prostor i výkonnější motor, který bude příjemný na daleké cesty. XV se mi ale bude opouštět velice těžce.

#### JAK JSTE SE STALA DESIGNÉRKOU?

Celý život jsem něco kreslila, v naší rodině se neustále tvořilo. Můj strýc maloval obrazy, stejně jako dědeček, který byl navíc profesí stavař. Ten mě od mala učil kreslit. Maminka zase toužila dělat aranžérku. Když moji rodiče někdy odjeli, tak se často vrátili a měli přestavěný celý byt, přemalované dveře, jiné závěsy a podobně. Později jsem se vdala za truhláře, což byl zlomový moment – jezdila jsem do výroby, pracovali jsme v dílně, učila jsem se poznávat řemeslo zevnitř a chápat, co všechno obnáší. Dodnes mě baví být přímo u výroby a montáže. Když navrhuji budovy, ať už interiéry nebo exteriéry, vytváříme je od A až do Z. Zákazníkovi mnohdy odevzdávám klíče s tím, že má i naplněnou lednici a může jít bydlet.

#### ČÍM VÁS VAŠE PRÁCE NAPLŇUJE?

Nejde mi jen o to udělat něco hezkého, na co se dobře kouká. Hlavní je, jak design

**Subaru je skvělé. Často jezdíme do nehostinných míst a potřebuji auto, které zvládne všechno**

ovlivňuje lidi. To, jak pracují, jak se jim žije. Nejednou jsem zažila situaci, kdy celková proměna prostředí změnila náladu v rodině nebo dokonce odvrátila rozvod. Například

v jedné rodině, kde holčička z kojeneckého ústavu bojovala s agresivitou, jsem vycítila, že dítě nemá svoje místo, chybělo harmonické prostředí a byla cítit určitá beznaděj. Vytvořila jsem pro ni schovku, kam si může zalézt, a hned první noc tam prospala. Nestavím krabice podél zdí, ale snažím se vytvářet prostor, který lidem do života něco dá. Baví mě, že na začátku je nějaký stav, a na konci se vždy něco stane. Firma lépe funguje, lidé jsou šťastnější. To je ten pocit, který pak šťastnou činí i mne. Díky tomu mám svou profesi nejen ráda, ale vyloženě jí žiju.



TEXT: JAROMÍR UXA, FOTO: ANNYCARMAT.COM / MATRACEDOauta.cz

# SPANÍ V AUTĚ? PROČ NE?!

Subaristé dobře ví, že Forester je univerzál. Dávno už ne jen spolehlivý dřič do tvrdých podmínek. S moderním designem a komfortním interiérem se stal oblíbeným vozem i na běžné městské použití. Ale když už máte města dost, spolehlivě vám poslouží i v přírodě, a to nejen jako dopravní prostředek.



**anny carmat**  
sleep anywhere anytime

**N**a veletrhu ForBikes v pražských Letňanech jste mohli mezi jízdními koly zahlédnout také nového Forestera, vybaveného matrací do auta v konfiguraci pro pohodlné spaní při zachování nákladového prostoru. Matrace je vyrobená vždy na míru podle rozměru interiéru konkrétního modelu auta, a vychází maximálně vstříc požadavkům zákazníka na komfort a zamýšlený způsob využití. A to například i s outdoor vylepšením pro použití venku.

Varianta do Forestera je koncipována jako dvě samostatné části, široké podle skládání zadních sedadel, čili cca 4 ku 6. Když budete chtít vyrazit na kolo, na ryby nebo třeba se psem, širší část matrace necháte v autě, abyste měli pro sebe dostatek prostoru pro pohodlný odpočinek po aktivním dni. Užší část můžete nechat doma a maximálně tak využít zbylý úložný prostor.

Díky výšce kabiny se vám do Forestera vejde kolo, takže se přes noc nebudete mu-

set strachovat, že zmizí z nosiče. Pokud jste rybář, zbývá vám spousta prostoru na všechnu výbavu. A cestujete-li spolu s chlupáčem, pro kterého máte klec nebo ho chcete vézt na zadním sedadle, vejdete se taky bez problémů.

A to nejdůležitější nakonec – když doplníte volný prostor menší polovinou matrace, vznikne vám plnohodnotné velké spaní pro vás i vaši polovičku.

Na víkend? Na týden? Všechno je možné. ■



# AUTO VERO SEDLČANY

## Půlka přilákala na Konopiště rekordních 250 běžců

Půlka, tak říkali atleti dlouhá desetiletí výhradně běhu na 800 metrů, tedy vzdálenosti, přibližně odpovídající polovině míle. V posledních dekádách získaly velkou popularitu masové maratónské běhy ve velkých světových metropolích a běžci i běžkyně si stále častěji mohou vyzkoušet i půlmaratónské trati. Dnes tedy termín půlka označuje i běh s délkou zhruba 21,1 km. Právě taková „půlka“ se běžela v sobotu 18. 3. 2023 na Konopišti a v jeho širokém okolí již potřetí. V 10 hodin vyběhlo od přírodního divadla na SUBARU K – půlmaraton přes 180 běžců.

K21 nabídla skvělý souboj velmi dobře připravených vytrvalců, jejichž tempo od počátku slibovalo rekordní časy na této zážitkové a panoramatické trati, která pochází z dílny běžců Benešovského běžeckého klubu (BBK). Loni běžel Daniel Kupidlovský trať K21 za 1:25,16 hodiny. Letos se bojovalo až do samého závěru, kde vystupňoval tempo vítězný Zbyněk Kudrna v tratovém rekordu za 1:19,19 hodiny před druhým Michalem Vokrouhlikem a třetím Šimonem Beránkem. Mezi ženami podobně jako loni zvítězila Linda Palivcová za 1:36,49 hodiny. V SUBARU K21 bylo hodnoceno 5 věkových kategorií mužů a 4 kategorie žen.

Pro juniory a ostatní běžce byla připravena sedmikilometrová trať parkem, tzv. K7. Stylem start cíl ji prolétl Pepa Šinágl (2004) z Atletiky Benešov za 26:47 min. a mezi ženami zvítězila Kateřina Siebeltová z ASK Dipolí. Celkem se na start sedmičky postavilo téměř 50 běžců a běžkyň.

Parádní účast celkem 250 aktivních běžců byla podpořena vydařeným jarním počasím a skvělou atmosférou. Každý kdo doběhl, dostal na krk účastnickou medaili.

Generálním partnerem tohoto skvělého půlmaratonu bylo opětovně SUBARU SEDLČANY.

Tímto vás srdečně zveme na další běžecký podnik, 27. ročník – KONOPIŠŤSKÉ DESÍTKY, která se uskuteční v neděli 11. června 2023 za opětovné podpory SUBARU Sedlčany. Těšíme se na vás.

Auto Vero s.r.o., Na Červeném Hrádku 759, 264 01 Sedlčany, [www.autovero.cz](http://www.autovero.cz)



## MIJA AUTOCENTRUM BRNO

### Vážení členové rodiny SUBARU,

dovoluji si vám všem upřímně poděkovat za vaši přízeň a podporu za celičkový uplynulý rok 2022, zvláště pak za obrovskou toleranci vzhledem k potížím, vyvolaným probíhající výstavbou vnějšího okruhu. Ta by podle informací stavařů měla být ukončena do letních prázdnin 2024. Věřme, že to bude pravda a příjezd resp. odjezd od nás již bude stabilní a komfortní.

Jsmo velice rádi, že jsme se v našem sortimentu dočkali plně elektrifikované verze v podobě SOLTERRY a navíc jsme ji jako první v loňském roce prodali. Pouze čas ukáže, zda je tato cesta opravdu vektorem budoucnosti nebo cestou slepou, končící v zapomnění.

V letošním roce jsme opět prodloužili doposud velmi úspěšnou spolupráci s brigádou záchranářských psů, a to jako generální sponzoři letošních mistrovských soutěží, kdy bude brigáda našeho kraje obhajovat mimo jiné i mistrovský titul. Význam těchto soutěží umocňuje i účast integrovaného záchranného sboru zdravotníků, hasičů a policie ČR.

Tradičně se také budeme účastnit automobilových výstav neb věříme, že se situace v dodávkách ještě zlepší, a tím budeme moci nabídnout k prohlídce a především předváděcím jízdám celý sortiment SUBARU.

V závěru roku 2022 a počátkem roku 2023 jsme výrazně dovybavili klempírnu a věříme, že i v této oblasti budeme pracovat ještě kvalitněji k vaší maximální spokojenosti. Těšíme se na vás – jsme tu pro vás.

MIJA AUTOCENTRUM BRNO, Provoznickova 90, 614 00 Brno, [www.subaru-mija.cz](http://www.subaru-mija.cz)



# AUTO BALKAR ČESKÉ BUDĚJOVICE

Auto Balkar v Českých Budějovicích, naše rodinná firma s tradicí již od roku 1994, neustále pracuje na šíření dobrého jména značky Subaru. Klademe důraz na individuální přístup a naší prioritou je spokojenost našich zákazníků, kteří se k nám rádi vracejí. A to nejen díky kvalitě a jízdním vlastnostem našich šesti-hvězdičkových vozů, vyrobených s japonskou precizností a pečlivostí typickou pro zemi vycházejícího slunce, ale i díky našim prodejním a servisním službám, které svým zákazníkům poskytujeme.

Náš tým je plně připraven vám po celou dobu poskytovat své nejlepší prodejní i servisní služby. Neváhejte se na nás obrátit v případě jakýchkoliv dotazů či zájmu o nové či ojeté vozy, příslušenství či servisní služby.

Zároveň jsme zvýhodnili ceny v našem servisu ve prospěch našich zákazníků tak, abychom jim dali najevo, že si jejich věrnosti vážíme. Proto jsme zavedli výrazné slevy v našem servise pro všechny vozy Subaru, zakoupené u nás v Auto Balkar. Auto Balkar myslí i na pomoc lidem, kteří neměli v životě tolik štěstí jako většina z nás. Proto dlouhodobě podporujeme jak místní, tak i větší dobročinné organizace, například benefiční Římovský běh na podporu postižených dětí nebo programy na léčbu úsměvem, pomocí návštěv úsměvavých klaunů u dětí v nemocnici. Spolupracujeme i s Policejní asociací na preventivním vzdělávání dětí a s Českým červeným křížem.

**AUTO BALKAR s.r.o., Novohradská 70, 370 08 České Budějovice, [www.balkar.cz](http://www.balkar.cz)**



# TRENDCAR OLOMOUC

## Milí příznivci vozů Subaru,

je to už 30 let co jsme tady – a od počátku se věnujeme prodeji, servisu a opravám vozů především japonských značek.

Samozřejmě vše mělo svůj vývoj a také „Trendcar“ se během těchto let vyvíjel a dospíval. První roky působnosti jsme se věnovali dovozu osobních vozidel ze zahraničí, jejich prodejem a opravám osobních vozů všeobecně, zejména na Novojičínsku. Cílem ale bylo získat oficiální zastoupení pro prodej a servis nových vozidel, a to se nám v roce 1997 podařilo.

Po rozšíření do Olomouce jsme v roce 2007 započali naši úspěšnou spolupráci se značkou SUBARU a stali se členy velké rodiny „SUBARISTŮ“ do které patříte i vy, milí čtenáři.

Naší snahou je dlouhodobě poskytovat kvalitní služby, spojené s prodejem a servisem japonských osobních vozů na území střední Moravy.

Těšíme se na setkání s vámi.

**TRENDCAR, a.s., I. P. Pavlova 120, 779 00 OLOMOUC  
– Horní Lán, <http://www.subaru-morava.cz/>**



# AUTWEC PLZEŇ

## 25 let Subaristou

Příběh začíná v Plzni, v roce 1994, to je před 29 roky, v čerstvě založeném dealerství Subaru ve společnosti Subaru Plzeň. Rozhlasová stanice Evropa 2 v té době pravidelně každou sobotu vysílala od 18 hodin pořad Veselá Evropa, ve kterém zvala na pokaec podnikatele z regionu. Pořad trval jednu hodinu a moderoval ho Petr Rychlý. Podnikatel v ní představoval svoji firmu, zaměření a sortiment. V této době byla značka Subaru a její jednotlivé modely na českém trhu celkem neznámé. Firmu Subaru Plzeň tehdy zastupoval ředitel firmy Jaroslav Weber. Součástí pořadu Veselá Evropa byla také soutěž posluchačů. Ti soutěžili o věcné ceny, které dodala firma Subaru Plzeň. Hlavní cenu tehdy vyhrála posluchačka, která nejenom, že správně odpověděla na soutěžní otázku, ale navíc v průběhu pořadu vymyslela a do éteru zarecitovala básničku s názvem Óda na Subaru.

V pondělí ráno jsem přijel jako obvykle před 8 hodinou do práce a byl jsem překvapený, kolik lidí stojí před naším autosalonem Subaru v Sousedské ulici v Plzni. Věcné ceny jsme soutěžícím předali a byl mezi nimi také kantorský manželský pár, paní Vlasta a pan Libor Luňákoví, kteří Subaru začali fandit, ale v té době na nové auto neměli. Nicméně po sedmi letech si tito manželé přišli koupit svého prvního nového Forestera, to byl MY2002. Po dvaceti letech tohoto staříčkého, ale velmi zachovalého Forestera vyměnili za novějšího MY 2015. A v dubnu 2023 si odvezli nového Forestera E-boxera.

**AUTWEC, s.r.o., Útušická 541/3, 301 00 Plzeň, [www.subaruplzen.cz](http://www.subaruplzen.cz)**



## ÓDA NA SUBARU Z POŘADU VESELÁ EVROPA 2, ROK 1994

*Vyjely si vyjely, dvě autíčka v neděli.  
Měla kola Pirelli.*

*Za Prahou u OMW tankují si natural.  
Modré Porsche povídá si, ujet mu to  
nedá práci.*

*Už za Prahou na dálnici dohonal  
metelici.*

*Ke krajnici od krajnice autem smýká  
metelice.*

*Pomaloučku jede dál. A teď – copak  
uhlídal?*

*Čtyři kola v neděli, kolem jen tak  
svíštěly.*

*Šibr spustil, zamával, rychle, rovně,  
jede dál.*

*Subaru, to zelené, Porsche modré  
dožene.*

*Dožene ho ve vánici, předjelo ho  
v metelici, už je doma na vesnici.*

*Za hodinu a pár chvilí sousedovo  
Porsche kvílí.*

*Při skleníčce u baru měnit chce  
za Subaru.*

*Já své auto nevyměním, tvoji lítost  
radou zchladím.*

*Neplakej tu u baru, kup si ještě Subaru.*

*A tak další neděli, dvě autíčka vyjely.*

*Letí obě po dálnici a závodí s metelici.*

# SUBARU LIŠKA PLZEŇ

Zdravíme všechny stávající Subaristy, a pokud držíte tento časopis a Subaristou ještě nejste, tak vám můžeme vřele doporučit si hned nějaké Subárko opatřit. Protože naše auta jsou prostě skvělá a komunita kolem naší značky je nepřekonatelná. Být Subaristou to není jen řídit auto, to je prostě životní styl.

A u nás v Plzni se snažíme se vším okolo značky Subaru pracovat tak, aby to zákazníci právě tak vnímali. Aby to jednoduše nebyl jen dopravní prostředek, ale aby se těšili na řízení a dokonce aby se k nám těšili na servis, protože vědí, že i návštěva servisu může být přátelská a bez stresu, a ještě se s námi můžou vydat na různé akce, které pro ně v průběhu roku pořádáme.

Aktuálně žijeme návratem našeho sportovního kupé, nové BRZ je totiž famózní auto. Ještě pořádně nevíme kolik jich vlastně nakonec bude, ale užíváme si každé jedno auto, které může projít naším salonem a je to pro nás opravdu velká radost. První 4 kousky se nám sešly najednou, a tak jsme si nemohli odpustit společnou fotku.

V našem týmu jsme nedávno přivítali novou krev, a sice velkého Subaristu, který nám pomáhá zlepšovat zase o kousek naše servisní služby.

A aktuálně připravujeme předváděcího Outbacka, aby stejně jako minulé ročníky pomáhal při realizování a zajištění Rally Šumava, kterou už několik let podporujeme. Sice už nám tam ty Subárky moc nejezdí, ale my máme pořád v hlavě, že prostě Rally a Subaru patří k sobě.

Chtěli bychom vám popřát krásné jaro a léto a hodně pohody na cestách.

**M. LIŠKA, spol. s r.o., Skladová 7, 326 00 Plzeň, [www.liska-subaru.cz](http://www.liska-subaru.cz)**



# VYSOČINA AUTO GROUP

Děkujeme za přízeň všem našim zákazníkům. Ačkoli my subaristé máme rádi zimu, v jarní přírodě to našim vozům také sluší. Rádi vás všechny přivítáme na showroomu, kde se právě naskytá zajímavý pohled na setkání dvou generací BRZ. BRZ 2,0 final edition MR 2020 a současně verze BRZ 2,4 MR 2023. Nostalgie a vášně, kterou vzbuzuje poslední záchvěv produkce tohoto old school přístupu při výrobě sportovních vozů, tak ještě umocní toto jedinečné porovnání.

Přijďte se seznámit s celou naší modelovou řadou, sdílejte rodokmen s touto dnes již legendou.

**VYSOČINA AUTO GROUP a.s., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava, [www.subaruvysocina.cz](http://www.subaruvysocina.cz)**



# EMIL FREY PRAHA

Zima končí a mnoha subaristům ji zpříjemnila akce Emil na horách: zajišťujeme již třetím rokem pro všechny zákazníky dealerství EF slevu 50% na skipas pro celou rodinu - získají ji po zavazení klíči od SUBARU. Akce se pravidelně koná v Herlíkovicích, po všechny únorové a březnové čtvrtky. Více na <https://www.emilnahorach.cz/>

Fleetoví zákazníci jsou pro nás velmi důležití. I proto jsme se začátkem dubna zúčastnili akce na polygonu v Mostě s názvem 4FLEET, kde se spolu s dalšími značkami představilo fleetovým manažerům i Subaru. Ti si na vlastní kůži mohli vyzkoušet kvality aut SUBARU. V režimu testovacích jízd byly nabízeny i Solterra a Outback, a myslíme, že jsme fleetové klienty opravdu inspirovali. Pořadatel hlásil přes 200 testovacích jízd a Subaru se mezi nimi jistě neztratilo.

Pro subaristy všech věkových kategorií je typické, že se dovedou radovat: z bezpečné jízdy, dokonalých technologií, jimiž disponují naše šestihvězdičkové vozy a zážitků, které nám díky tomu poskytují. A radují se i z příslušnosti ke značce Subaru a hrdě se k ní hlásí. Umožňuje jim to i rozšířená nabídka Subaru butiku, z níž třeba na Pekařské nabízíme k vyzkoušení a nákupu trička na léto s oblíbeným logem souhvězdí Plejád!

Subaristé ale nepominou ani jiné příležitosti k veselí a tak snímky z našich showroomů dokládají, že jsme letos náležitě oslavili i Velikonoce a postarali se o zábavu pro naše zaměstnance i zákazníky.

P.S.: Věříme, že se spoustou z vás se setkáme koncem května na stánku Subaru při tradičním svátku fandů skvělých aut Legendy 2023 v pražských Holešovicích, srdečně zveme!

**Emil Frey, Pekařská 5, 155 00 Praha 5, [www.emilfrey.cz](http://www.emilfrey.cz)**

**Emil Frey Černý Most, Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, [www.emilfrey.cz](http://www.emilfrey.cz)**



# C & K BRNO

## Vážení čtenáři, majitelé a fandové vozů Subaru,

zdravím vás právě v době, kdy na náš salon přijíždějí první Outbacky MR2023. Továrna Subaru připravila pro tento rok drobná technická vylepšení v oblasti ovládání tempomatu, palubního počítače a dotykové obrazovky. Výrobce pečlivě naslouchal požadavkům zákazníků, a tak po osobní zkušenosti s novým modelem konstatují, že změny se povedly a v mnoha směrech zpříjemnily ovládání vozu.

Méně dobrou zprávou je ukončení výroby motoru 1,6i pro model Subaru XV, díky jednoduché konstrukci oblíbeného. Pro ty z vás, kteří o této motorizaci uvažují, jsme vytvořili skladovou zásobu a vozy jsou již postupně k dispozici.

Letošní rok přinese potřebu sbírání zkušeností se zcela novou technologií pohonu. Ano, slyšíme a čteme ze všech stran o konci spalovacích motorů. Informace jsou bohužel plné polopravd, bludů, jak se to které straně zrovna hodí. Když se nad to ale člověk povznese, je jízda s plně elektrickým Subaru Solterra hodně návyková. Každému doporučuji vůz s novým pohonem vyzkoušet a udělat si vlastní názor.

Třešničkou na dortu celého letošního roku je a bude postupný příjezd omezeného množství inovovaného modelu BRZ. Auto, které proti generaci předchozí díky většímu motoru získalo na dychtivosti v nižším spektru otáček a o nic nepřišlo na poli zábavy, jsem mohl vyzkoušet na polygonu v Jihlavě. Úsměv na tváři byl obrovský. Garantuji, že zákazníci, kteří si vůz rezervovali, se mají na co těšit.

C & K, a.s., Videňská 114, 619 00 Brno, [www.subarubrno.cz](http://www.subarubrno.cz)



# IVOS ZLÍN



## Vážení klienti a fanoušci značky SUBARU,

v první řadě bychom vám chtěli z celého srdce poděkovat za přízeň, kterou nám dlouhá léta projevujete.

Rádi bychom se s vámi také podělili o naši radost z příjezdu nového SUBARU BRZ, které okamžitě vykouzlilo úsměv na tváři nejenom nám, ale také svému novému majiteli. Pan Svoboda z Mutěnic se stal hrdým majitelem již třetího SUBARU BRZ. Děkujeme.

S obrovským zájmem se setkáváme také u nového modelu SUBARU Solterra, který okamžitě zaujme všechny zákazníky ihned při vstupu do autosalonu. Elektrizující design společně s vysokým dojezdem a vlastnostmi SUBARU z něj dělá nového favorita v počtu poptávek nových vozů. Jsme také velmi rádi, že spousta klientů aktivně vyhledává v SUBARU butik nové doplňky a příslušenství ke svému vozu. Určitě musíme zmínit např. nové limitované hodinky STI 2023 vyrobené ve spolupráci s tradičním japonským výrobcem CITIZEN, které máme k dispozici přímo u nás v autosalonu. Jedná se o limitovanou sérii pouze 500 ks pro celý svět.

Jelikož se snažíme poskytovat všem klientům stoprocentní péči, je potřeba s rostoucí poptávkou posílit také náš prodejní tým. S velkým potěšením vám zde tedy představujeme další novou posilu našeho prodejního týmu, Jakuba Mikšíka, kterého již dnes můžete potkávat v našem autosalonu ve Fryštáku.

Společně se všemi členy našeho dealerství vám přejeme krásné jaro a spoustu šťastných kilometrů ve vozidlech SUBARU.

IVOS Zlín, s.r.o., Zlínská 390, 763 16 Fryšták, [www.ivoszlin.cz](http://www.ivoszlin.cz)

# SUBARU OPAVA

## Vážení přátelé a příznivci značky SUBARU, milí zákazníci,

právě držíte v ruce další skvělé číslo SUBARU Magazínu, což znamená, že jste Subaristé a jedete v tom s námi.

A to je dobře, protože ať už se v našem světě děje cokoliv, čas nezastavíme a kola se točí dál.

I ve světě SUBARU, i v našem dealerství se stále něco děje a my máme plné ruce práce s údržbou vašich vozů, ale i s prodejem všech úžasných nových modelů.

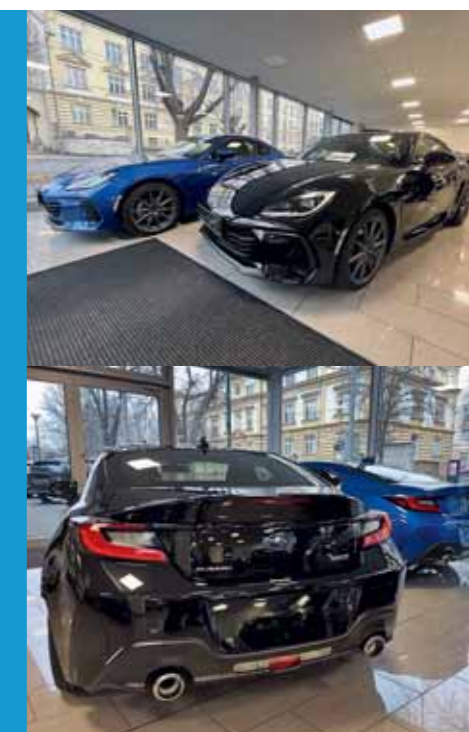
Jedním z nich je BRZ. Děkujeme našemu importérovi, že pro nás dokázal zajistit dodávky do České republiky a i nadále se snaží uspokojit všechny objednávky našich zákazníků. Věřte, že předávat tento úžasný vůz je pro všechny neskutečný zážitek a uděláme maximum možného, abychom to s vámi mohli zažívat zase a znovu. Protože SUBARU je radost, SUBARU je vášně a SUBARU je náš život, z něhož se chceme radovat už napořád!

Takže jsme tady! Jsme tady pro vás a moc rádi vás opět uvidíme. Jste srdečně zváni jak k návštěvě servisu, tak i prohlídce či zkušební jízdě se všemi vozy současné modelové řady SUBARU v ČR.

Více o našich akcích, nabídkách nových i ojetých vozů či nabídce butiku a příslušenství najdete na našem webu.

Děkujeme za Vaši přízeň a na shledanou v Opavě!

DanCars CZ s.r.o., Krnovská 82, 746 01 Opava, [www.subaru-opava.cz](http://www.subaru-opava.cz)



# STŘÍPKY Z JAPONSKÝCH SILNIC, ULIC A KOLEJNIC



Kde začíná a kde končí japonské hlavní město Tokio, ví asi jen učení geografové, kteří před několika lety vytyčili jeho nové hranice. Dnes v celé metropoli, nazývané Velké Tokio, žije přes 38 milionů obyvatel. V podzemí této obrovské megapolis se nachází neustále pulzující síť metra, která je pro chod města nezbytná. Na 304 kilometrech se mezi 285 stanicemi pohybuje tři tisíce souprav, které denně převezou kolem 9 milionů pasažérů. Tokijské metro, japonsky *čikatetsu*, žije svým vlastním životem. Za dva roky bude slavit 100 let své existence. V podzemí Tokia se vrtá dál.

TEXT A FOTO: ZDENĚK THOMA

Když v Tokiu přibýlo obyvatel, v dopravních špičkách už není takový nával jako dříve. Způsobily to kratší časové intervaly mezi soupravami, a také prodloužení délky nástupišť, aby soupravy mohly mít deset až dvanáct vagonů. Odbavování cestujících je rychlejší, většina pasažérů používá předplacené karty.

A v posledních letech se toho v tokijském metru změnilo víc.

Na většině linek se objevily bezpečnostní bariéry mezi kolejíštěm a nástupištěm. Dveře se otevírají až po zastavení soupravy spolu s dveřmi vagonů.

Tokijské metro je pověstné svojí přesností, a také čistotou, i když tu není z bezpečnostních důvodů příliš mnoho odpadkových košů.

Z nástupišť zmizeli i pověstní nacpávači,



Nástupiště Šinkansenu v Tokiu

zvaní *ochiai*, kteří se ve špičkách starali, aby souprava mohla zavřít dveře a odjela v tu správnou vteřinu, protože za minutu či dvě se přijít další vlak...

Nejsem si však jistý, zda nacpávači zmizeli také z nádraží Šindžuku. Tento

Hlavní nádraží v Tokiu opouštějí soupravy Šinkansenu různými směry každé tři minuty. Zpočátku se jezdilo rychlostí „jen“ 210 kilometrů za hodinu. Dnes na většině z osmi tratí o celkové délce 2 760 kilometrů „létají“ superexpresy rychlostí 320 kilometrů za hodinu





Moderní architektura na západní straně nádraží Šindžuku v Tokiu



**Japonci jsou vůbec zvláštní lidé. Úplně jim chybí gen vandalismu**



Bezpečnostní zábrany v tokijském metru



Výpravčí dává pokyn k odjezdu

nejrušnější dopravní uzel na světě by si zasloužil samostatnou kapitolu. Stýká se tu celkem 12 linek metra s předměstskými i dálkovými linkami. Je zde 53 nástupišť

v pěti či šesti výškových úrovních, více než 200 východů. Tady byl utvořen světový rekord zapsaný do Guinnessovy knihy rekordů: nádražím prošlo 3,6 milionu cestujících



Kjóto nádraží

v každý všední den v dlouhodobém průměru v roce 2007.

Metro má svá různá specifika. Na některých frekventovanějších linkách jsou ve všední den ráno, v době mezi půl osmou a půl desátou, zařazeny vagony vyhrazené pouze ženám. Leckterý Japonec si totiž rád v dopravní zácpě sáhne na dámský zadeček. Neděje se to tak zřídka, jak by člověk při pověstné slušnosti Japonců předpokládal. Jeden z průvodců pro turisty radí cizincům, že na osahávače nejvíce platí útok – vykřiknout hlasitě čikan!, což znamená zvrhlíku!, chytit ho za ruku a držet, dokud se ostatní pasažéři nepochlápí a nevyřídí si to s ním, či ho nepředají zřízcenci na nástupišti.

Nabídnout své sedadlo v dopravním prostředku starší osobě nepatří z hlediska japonské etikety k nevhodnějším počínům. Ač úmysl dobrodince je jistě ušlechtilý, čin sám jakoby poukazoval na jiného člověka jako nemožnou osobu, která potřebuje pomoc a tím ho veřejně zahanbuje. To se v Japonsku nenosí. Lepší je odvrátit hlavu. Prohřešku se dopouštějí zvláště cizinci.

Také v Japonsku existují v dopravních prostředcích speciální sedadla, vyhrazená starším anebo handicapovaným osobám. Jsou zvyrazněna stříbrnou barvou a Japonci je respektují – na rozdíl od zvyklostí u nás.

Tokio je obecně považováno za nejbezpečnější velkoměsto na světě. I po temných ulicích se lze procházet v noci bez obav z přepadení či obtěžování. Opilci jsou povětšinou milí. Japonci jsou vůbec zvláštní lidé. Nijak jim nedělá potěšení uříznout sluchátko v telefonní budce, uolomit zpětné zrcátko parkujícímu automobilu či posprejovat cizí barák. Zkrátka jim chybí nějaký ten gen vandalismu.



### Negativa?

Tokijské metro není zatím příliš přátelské pro vozíčkáře. Zvláště na starých linkách nejsou výtahy, a mnohdy ani dostatek eskalátorů. Chybí také noční provoz. Poslední vlaky vyrážejí kolem půlnoci a jezdit začínají kolem páté ráno. Ale to jsou detaily. Japonské metro představuje komfortní cestování, hodné 21. století.

### Hikari znamená paprsek

Symbolem japonské dopravy však není metro, ale zcela bezkonkurenčně železniční síť superexpresů Šinkansen. Když 1. října 1964, pouhých 10 dnů před zahájením letních olympijských her v Japonsku, vyjely na trať dlouhou 515 kilometrů mezi Tokiem a Ósaku první vlaky nazývané Hikari – Paprsek, odborníci i veřejnost z celého světa byli zaskočení, i překvapeni. Stavba dvojkolejné tratě trvala v tichosti přes 20 let. Díky náročnému horskému terénu se trasa musela zbudovat jednou třetinou v tunelech a jednou třetinou na pilířích. Zpočátku se jezdilo rychlostí „jen“ 210 kilometrů za hodinu. Dnes na většině z osmi tratí o celkové délce 2 760 kilometrů „létají“ superexpresy rychlostí 320 kilometrů za hodinu. Úžasná je však jejich



Sem se řadí cestující



Prodejna krabiček obentó

frekvence. Hlavní nádraží v Tokiu opouštějí soupravy Šinkansenu různými směry každé tři minuty. Soupravy mají 16 vozů, měří téměř 400 metrů, a přesto jsou často přeplněné. Tratě mají poetická jména. Vlaky Kodama zastavují častěji a říká se jim Ozvěna. Taky tu jezdí Cubame – Vlaštovka a Nozomi – Naděje.

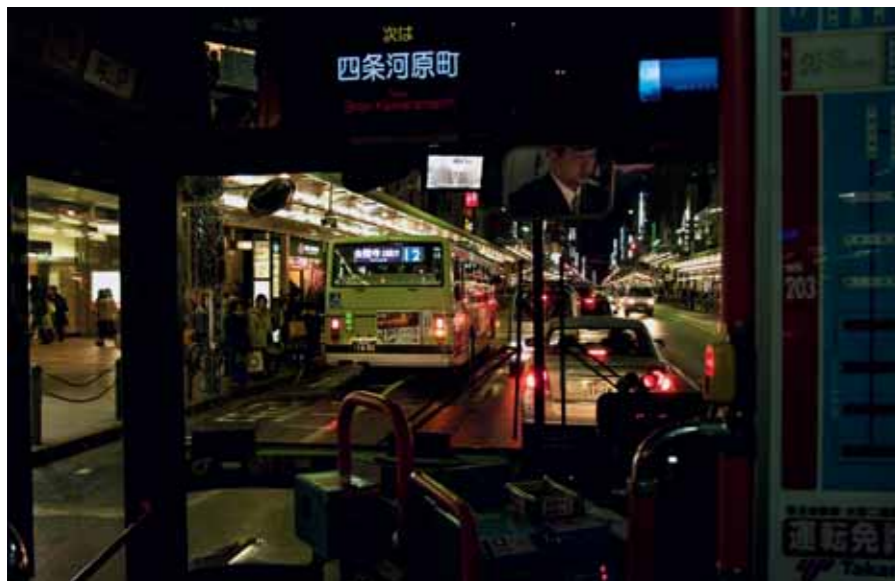
Japonci se právem chlubí, že v průběhu téměř šedesáti let provozu se nestala žádná nehoda, která by měla za následek úmrtí. Systém včasné detekce zemětřesení na trati i ve vlacích zaručuje, že se v případě otřesů vlaky bezpečně zastaví, tak jako se to stalo v roce 2011 na severním Honšú, kdy všech 27 souprav jedoucích nejvyšší rychlostí oblasti, na kterou právě udeřila vlna tsunami, dokázalo zastavit.

Málokdo ví, že mezi prvními pasažéry Šinkansenu byli dva Češi, cestovatelé Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund, kteří pobývali v roce 1963 v Japonsku a jako novináři byli přizváni na jednu ze zkušebních jízd. Dočkali se nečekaného zážitku. Díky podtlaku, který vznikl, když se dvě soupravy v plné jízdě v rychlosti nad 200 kilometrů za hodinu potkaly v tunelu, se vysypala část oken. Konstrukteři vagonů mohli začít nanovo.

### FOTOSTORY

Kdopak se to s námi veze na pohodlných sedačkách vagonů metra? Doba se změnila. Dříve cestující četli nebo spali. Dnes tūkají do mobilu anebo spí. Jak to bude dál?





Kjóto – doprava

### Město, kde se i autobusy uklánějí

Tím městem se míní japonské Kjóto, které bylo více než tisíc let, od roku 794 až do roku 1869, metropolí japonské říše a sídlem císaře. Tady se nalézají stovky buddhistických chrámů, šintoistických svatyní, paláců a starobylých zahrad, které jsou magnetem pro místní i zahraniční turisty. Je to právě srdce Nipponu a duchovní rodiště všech Japonců.

Že Japonsko je krajinou zdvořilosti, to je dostatečně známé. Lidé na ulicích se sice na sebe nijak neusmívají a nevšímají si jeden druhého. Ale to není z nějakého pocitu nevrlosti, nýbrž prostě proto, že není slušné zírat na spoluobčana a narušovat tak jeho soukromou sféru.



Kjóto

Kjóto si zduovalo metro dlouho po Tokiu a Ósace. Díky stavbě proslulo v určitém období jako nejzadluženější město Japonska. První linka byla uvedena do provozu až v roce 1981. Dnes má Kjóto metro nejmodernější o délce 31 kilometrů s 31 stanicemi.

### Architektonický skvost

Chloubou kjótského metra je jeho hlavní nádraží. Futuristický monumentální design navrhl architekt Hara Hiroši. Stavbu se podařilo dokončit v roce 1997. Stýkají se zde nejenom všechny linky metra, ale i Šinkansen, a příměstských vlaků. Patnáctipatrová mohutná struktura se tyčí do výšky 70 metrů a patří k největším nádražím na světě. Působivý je jeho interiér. Nedá se to popsat, musí se to vidět!

Ale páteří dopravy starobylého Kjóta jsou městské autobusy. Jejich síť je opravdu dokonalá.

Dvakrát se mi přihodilo, že při mé večerní cestě do místa bydliště zajel autobus na prostorný dvůr, jakési depo, a vozidlo obklopili zřízenci oblečení do žlutých bund, jimiž procházely přes záda a hrud' světlkující



Tak bude vypadat český pavilon na EXPO2025



Ruch na nádraží Šindžuku

umělohmotné trubice. Poletovali kolem autobusu jak Karafiátovi broučci. V rychlém sledu oťukávali pneumatiky a kontrolovali stav vozu. Zajímavější divadlo se však odehrávalo uvnitř vozu. Uniformovaný řidič v bílých rukavičkách vstal od volantu, postavil se do pozoru a v třicetivteřinovém projevu nám všem pasažérům obřadně poděkoval a pak se hluboce uklonil. Kolega, který ho střídal, se sice projevem neobtěžoval, pouze se představil, ale jeho poklona byla stejně hluboká.

Za jízdy řidiči neustále hovoří do mikrofonu, hlásí příští stanice, možnosti přestupů, přejezd důležitých křižovatek, a pokud je třeba, komentují i co se děje v provozu před námi, jedná-li se o nějakou překážku na silnici. Každý má svoji dikci. Některý se se slovy mazlí, pokouší se o melodii, zdůrazňuje koncovky, a končí nějakým „tedy anóó“, „raďte dál“, „oukej“, „jedeme na čas“. Rozhodně to není nuda.

### A jak je to tedy s těmi uklánějícími se autobusy?

Věřte nebo nevěřte, když vozidlo zastaví na zastávce – místo, kde budou nástupní dveře, má přesně na vozovce naznačeno a někdy k nim také vede výrazněný pás dlažby, na který se má fronta pasažérů řadit. Když se otevřou dveře, celé vozidlo se za pomoci nějakého pneumatického zařízení nakloní na levou stranu, takže poklesne k vozovce asi o osm nebo deset centimetrů. Nastupující pasažér už nemusí zdolávat tak strmý stupeň.

### Malá zajímavost

V Japonsku sice auta jezdí tradičně vlevo, ale bývala tu jedna výjimka. Když v roce 1945 americká vojska po zdrcujících dvouměsíčních bitvách obsadila jižní část Japonska – souostroví Rjúkjú s pátým největším japonským ostrovem Okinawou, zavedla pravostranný provoz. Hospodářství na okupovaných ostrovech se díky Američanům rychle zvedlo, a když v roce 1972 přecházela Okinawa stoprocentně pod jurisdikci japonské vlády, stálo to místní úřady a soukromé dopravní společnosti miliardy jenů. Jednoduše proto, že všechny autobusy se mohly vyhodit. Šly do šrotu, protože měly dveře na nesprávné, tedy pravé straně. ■

## PROBUĎTE SE ZE ZIMNÍHO SPÁNKU! JE TU NOVÁ SEZÓNA A BUDE ZÁBAVA!

Je to tady! Po dlouhé zimní přestávce se náš e-shop Subaru Butik razantně probouzí k životu. Ne, že bychom spali, právě naopak, pilně jsme ladili nové věci, a brzy se proto můžete těšit na naši letní kolekci, která bude plná novinek a skvělých produktů.

TEXT: MILOSLAV JANÁČEK, FOTO: SUBARU BUTIK

Když vám zatím nemůžeme prozradit, co všechno se v kolekci objeví, můžeme vám slíbit, že se máte na co těšit. Budeme nabízet široký výběr produktů, které jsou připraveny pro subaristů a jejich potřebám. Chceme, aby náš/váš e-shop byl místem, kde si můžete najít vše, co potřebujete nejen pro svůj vůz, ale i pro vás samotné. Proto jsme pečlivě vybrali ty nejlepší produkty od nejlepších výrobců.

Tak neváhejte a sledujte stránku [www.subaru-butik.cz](http://www.subaru-butik.cz), abyste nezmeškali všechny tyto novinky. Dobrá, tušíme, že s vámi cloumá zvědavost, tak trochu napovíme, co vás bude čekat.

### Subaristi sobě...

V Subaru Butiku víme, že subaristi jsou nejen lidé s kladným vztahem ke svým plechovým miláčkům, ale jsou to také podnikavé osobnosti! A to v mnoha zajímavých oborech. Navíc se rádi potkávají a vyměňují si své poznatky a zážitky, ať již na živo, nebo na sociálních sítích. Proto jsme se rozhodli



na e-shopu vytvořit novou kategorii „Subaristi sobě“, která bude zaměřena na vzájemnou podporu a propojení subaristů a jejich podnikání. Ten dělá to a ten zas tohle... trochu obměníme na tomu se hodí to – a tomu zas tohle a všichni dohromady... no znáte to, ne?

Naším cílem je vytvořit prostor, kde si subaristi mohou pomáhat a vzájemně se podporovat. Proto jsme se rozhodli nabídnout subaristům možnost propagovat své podnikání, nabídnout své výrobky ostatním v „naší bublině“ za lepších podmínek a získat tím nové zákazníky přes naše stránky.

Pokud tedy máte vlastní firmu, která má co nabídnout, a rádi byste s námi spolupracovali, neváhejte nás kontaktovat přes e-mail na stránkách. Rádi vám poskytneme další informace, společně zhodnotíme nejlepší variantu a navrhne možnosti spolupráce.

Věříme, že naše nová kategorie „Subaristi sobě“ bude přínosem pro všechny subaristy, kteří se chtějí podílet na podpoře a rozvoji celé subaru komunity. Jsme sami zvědaví, jak se bude tato sekce plnit a musíme přiznat, že pár takových prvních vlaštovek už tu máme...

### Ano, jedna vlašťovka jaro nedělá, ale rozhodně je to dobrý start!

Jsme velmi potěšeni, že můžeme oznámit novou spolupráci s firmou Anker Technology, která se specializuje na výrobu autokosmetiky. Tato česká firma nabízí mnoho kvalitních



výrobků, které subaristé určitě využijí k péči o svá auta a právě její majitelé jsou velkými fanoušky a majiteli vozů značky Subaru. Takže se nám skvěle hodí právě do nového projektu „Subaristi sobě“!

Mezi nejpobulárnější produkty od Anker Technology patří vysoce účinné čističe a NANO impregnační přípravky. Tyto přípravky se vyznačují vysokou kvalitou prémiových značek a jsou ideální pro subaristy, kteří si chtějí udržet své vozy v perfektním stavu.

Velkou výhodou těchto produktů je to, že je k dispozici opravdu široká škála přípravků prakticky na vše, jak v exteriéru vozu, tak interiéru. Plasty, skla, lak, kůže atd... To znamená, že si mohou vybrat i ti nejnáročnější. Díky velkému výběru tu jistě najdete přípravky, které vám budou skvěle vyhovovat. Důležité je také to, že produkty od Anker Technology jsou v evropském registru ECHA a splňují tedy požadavky podle veškeré platné legislativy. To znamená, že subaristi se nemusí obávat příměsí žadných nebezpečných látek, které by mohly poškodit jejich vozidla.

Jsme velmi nadšeni z této nové spolupráce a věříme, že budete s produkty této české firmy nadmíru spokojeni i vy. Tyto produkty stále častěji používají i profesionální detailingová studia, ale jsou ideální volbou pro vás, kteří o víkendů rádi relaxujete při péči o svá auta a chcete využít pouze ty nejvyšší kvality výrobky na trhu. ■

[www.subaru-butik.cz](http://www.subaru-butik.cz)







# ELEGANCE V ČERNÉ

Čas od času Subaru připraví limitovanou edici některého ze svých modelů. Forester není výjimkou. Nejnověji přichází limitovaná série Black Edition, která sází na klasickou eleganci černých doplňků. Houževnatost a komfort standardních verzí zůstaly nedotčené.

**M**ožná si pamatujete na limitovanou edici Forester Sport z roku 2021, kterou doplňovaly oranžové ozdobné prvky. Protože měla velký úspěch a doslova se po ní zaprášilo, připravilo Subaru další speciální limitovanou edici. Tentokrát sází na černou barvu, pro niž je typická nadčasová elegancie a určitá vizuální zdrženlivost, kterou naznačují i černé nápisy označení modelu na zádi.

Nejdominantnějším černým prvkem karoserie je ovšem výrazná maska chladiče. Má černý rámeček i vnitřní lamely, atraktivní kontrast vytváří lesklé provedení rámečku, který je díky tomu nepřehlédnutelný, ale přitom ne přehnaně výrazný. Černá jsou ale také osmnáctipalcová kola s novým designem, obouvající pneumatiky o rozměru 255/55. Tmavý design doplňují také spodní části nárazníků a prahů v černém provedení,

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU



Černá spodní část nárazníku i maska chladiče působí příjemně elegantně

kteřé nahradilo standardní prvky s povrchovou úpravou matného hliníku. Zejména na zádi černý nárazník vhodně koresponduje s leskle černým pásem mezi koncovými svítlami.

Subaru ale myslelo také na detaily, takže černá pokračuje... Je použita na krytech vnějších zpětných zrcátek, lištách kolem bočních oken, na střešním spoileru, střešních ližinách a také na anténě ve tvaru žraločí ploutve.

I když je černá barva univerzální cestou k větší eleganci, Subaru dává v případě modelu Forester Black Edition možnost výběru barvy karoserie. Zvolit tak lze kontrastní provedení v podobě bílé Crystal White Pearl, stříbrné Ice Silver nebo oblíbené zelené Cascade Green Silica, případně vsadit na jednoduší vzhled a zvolit černou Crystal Black Silica nebo tmavě šedou Magnetite Grey Metallic.

Ať už ale sáhnete po jakémkoliv odstínu, vždy máte v případě edice Black jistotu bohaté výbavy, protože vychází z nejvyšší postavené verze Executive. Kromě obvyklých položek v podobě bezpečnostního a asistenčního systému EyeSight do její výbavy patří napří-



V edici Black mají černou barvu také střešní ližiny, žraločí anténa a lišty kolem bočních oken

klad kožené čalounění s elektricky nastavitelnými sedadly řidiče a spolujezdce, střešní okno, navigační systém s audio aparaturou Harman/Kardon nebo bezklíčkový systém odemykání a startování.



Po technické stránce Forester Black Edition sází na osvědčený základ v podobě elektrifikované poháněcí soustavy e-Boxer s výkonem 110 kW (150 k), která je standardně spojena s bezstupňovou převodovkou Lineartronic a pohonem všech kol. Ve výbavě samozřejmě nechybí ani terénní režim X-Mode, který dále zlepšuje terénní schopnosti tohoto univerzálního SUV se světlou výškou 220 mm.

Limitované modely Black Edition Subaru Forester budou na trhu ještě několik měsíců. Kromě jejich elegance pro ně mluví nejen výjimečnost spojená s elegantním vzhledem, ale také cenové navýšení pouhých 10 000 Kč ve srovnání se standardními výchozími verzemi Executive. To je velmi zajímavá částka za exkluzivitu.



Nadace Dobrý anděl posílá vaše příspěvky rodinám vážně nemocných

**DO POSLEDNÍHO HALÉŘE**

### Šimon, 12 let

Má za sebou už desítky zlomenin, potýká se s tzv. **nemocí křehkých kostí**. Zlomeninu mu může způsobit i malé zakopnutí, pohyb mu navíc ztěžují problémy s páteří. Rozhodně se ale nevzdává, dál se naplno věnuje skautingu a řezbářství.



**Pomáhejte dětem i rodičům s vážným onemocněním.**

[www.dobryandel.cz](http://www.dobryandel.cz)

NOVÉ SUBARU



# CROSSTREK

POHON VŠECH KOL SYMMETRICAL AWD



Na fotografii je zobrazena americká specifikace Subaru Crosstrek.

**Rezervujte se k prvním předváděcím jízdám!**



**SUBARU**

Confidence in Motion