

SUBARU MAGAZÍN

zima 2002

Forester v Evropské unii

VYPRODÁNO



- **Solberg vicemistrem světa** /strana 4 – 5
- **Fanatici pod Ještědem** /strana 12

JSME TU PRO VÁS



Pověst značky buduje spolehlivost prodeje i servisních služeb



Ing. Alena Švatalová a Bohumil Kabátek

Kvalita s puncem

Směrovky s tímhle emblémem vás už z hloubi Plzeňské třídy spolehlivě dovedou do Stodůlek, kde těsně před sjezdem na dálnici D 5 odbočíte doleva a kolem pekáren ODKOLEK dojedete Pekařskou ulicí k největšímu českému značkovému servisu a prodejně SUBARU.

Příznivci značky tu cestu dobře znají už od roku 1996. Jezdí si sem nejen pro auta

V tabulce na této stránce si můžete ověřit, že pan Bohumil Kabátek s ing. Alenou

ty prodávaných automobilů stojí? Odborná kvalifikace prodejců, jejich zkušenost, ale především fandovské zanícení a snaha doporučit a prodat zákazníkovi vůz po jakém opravdu touží. Radost zákazníka pak prožívají jako vlastní radost i zadostiučinění. Paní Ing. Švatalová dvojnásobně, když své zaujetí pro Subaru Impreza STi dokáže přenést na zákaznici ženu, pan Kabátek když si klient u libovolného modelu zvolí stříbrnou barvu, kterou on sám pokládá za vůbec nejkrásnější. Tři přijímací technici pod vedením pana Petra Červenky

a jedenáct mechaniků spolehlivě pečují o vozy klientů. K dispozici mají centrální republikový sklad náhradních dílů pro vozy SUBARU a TOYOTA se čtyřmi zaměstnanci. Servis Emil Frey na Pekařské obsloužil v loňském roce na pět tisíc zákazníků. Letošní prodejní výsledky překonají i dosud nejúspěšnější rok 2000. Vedení společnosti na kontinuálně stoupající trend na trhu reagovalo včas a už v listopadu 2001 otevřelo pobočku s prodejnou a servisem vozů TOYOTA a LEXUS v Kolbenově ulici 3 v devátém pražském obvodu. Spokojenost zákazníků značek, které prodává a o něž pečuje firma Emil Frey, Česká republika spol. s r. o. je pro tým prodejců i servismanů důležitějším kritériem, než prodejní statistiky. Ale po pravdě řečeno, všichni víme, že jde o spojitě nádoby. Bez vysoké úrovně služeb firmy by údaje o prodeji nemohly nikdy být tak uspokojivé a přesvědčivé.

Matěj Palouš



Zákazníkům slouží unikátní náročná zkušební dráha, kde si mohou ověřit schopnosti vozů, o něž projevíli zájem

s oválným hvězdným logem, ale také pro vozy TOYOTA, přičemž od roku 1998 si mohou vybírat i perfektně repasované vozy ojeté.

Švatalovou zvedli prodej SUBARU od roku 1996 do roku 2000 na jedenáctinásobek, tým pana Martina Panýrka znásobil odbyt vozů TOYOTA skoro patnáctkrát a Karel Řezáč navýšil roční prodej ojetých vozů za pouhé čtyři roky téměř pětkrát. Co za tím úspěchem kromě kvali-

PRODEJ

Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Subaru	18	118	105	136	198	105
Toyota	26	279	322	327	373	383
Ojetiny	-	-	36	94	99	174
Celkem	44	397	463	557	670	662

Editorial

Ing. Petr Neuman
ředitel Subaru Česká republika s. r. o.

Vážení příznivci značky Subaru,

těší mě, že jste se rozhodli nahlédnout do stránek našeho magazínu. Ať už se vám dostal do rukou jako majitelům aut naší produkce, zvědavým návštěvníkům našich prodejen, členům široké rodiny fanoušků rallyesportu, či ať zatím jste jen obdivovateli našich vozů kultovní pověsti a za jejich volant hodláte usednout v blízké či vzdálenější budoucnosti, všechny vás srdečně zdravím jako členy týmu, který spojuje emblém s šesti písmeny a šesti zlatými hvězdami. Magazín SUBARU chce přispět k příjemnější komunikaci uvnitř české enklávy tohoto celosvětového týmu. Přiblíží čtenářům aktivity dovozce v hlavním městě i v regionech. Bude představovat nové modely a jejich spokojené uživatele, nabídne detailnější pohled na originální technické prvky, které dodávají našim vozům přitažlivost. A značný prostor poskytne i reportážím z podniků Mistrovství světa v rallye, které prověřují talent a schopnosti našich posádek, a především skvělou úroveň vozů SUBARU.

V tomto čísle máme k zařazení aktuální reportáže z posledního závodu letošní sezóny světové série rally tuplovaný důvod. První jezdec naší stáje Petter Solberg zvítězil na britských ostrovech a tento triumf spolu s bodováním po celý rok mu vynesl příčku vicemistra světa.

Nový model Forester je skutečně v západní Evropě už na mnoho měsíců dopředu vyprodán, jak tvrdíme na obálce. Díky skvělým prodejním výsledkům letošního roku byla našťastí České republice přidělena taková kvóta, že z ní dokážeme pohotově uspokojit ještě další zájemce o tento atraktivní model.

„Když čtyřkolku, tak Subaru!“, říká ve svém vyznání jedna z našich spokojených klientek, paní Dobromila Šmejkalová. Právě před 30 lety se v modelu Leone poprvé objevil u Subaru pohon na všechna čtyři kola a od těch dob patří k charakteristickým přednostem naší značky.

Liberecký prodejce SUBARU pan Ing. Louda, charakterizuje svůj vztah k povolání slovy: „nestavíme na první místo zájem prodát, nehoníme počet vyskládaných kusů. Chceme mít jistotu, že zákazník kupuje co opravdu chce a že mu vůz od nás poskytne komplexně každou službu, kterou od něj očekává“. To je i vyznání všech, kteří v České republice pracují pro značku SUBARU. Za ně za všechny vám příjemné chvíle při četbě Magazínu SUBARU, při návštěvách našich showroomů i servisů a hlavně za volanty našich modelů srdečně přeje

SUBARU MAN

Petter Solberg

Bezkonkurenčně nejrychlejší byla Impreza, kormidlovaná Petterem Solbergem. Ten dal sobě i týmu SUBARU ke svým osmadvacátým narozeninám krásný dárek v podobě premiérového triumfu, a tím i zisku titulu Vicemistra světa

strana **4**



Britská rallye

S velikými ambicemi důstojně se rozloučit se stávajícím modelem Imprezy WRC vyrazil celý tým SUBARU na Britskou rallye, kterou díky sídlu v anglickém Banbury pokládá za svůj domácí podnik. V případě posledního závodu sezóny se každoročně jedná o velmi prestižní záležitost **6**



FORESTER

Nejmladší z rodu Subaru Forester

Lesník omládl – Silný na silnici – Vybava na úrovni Podrobné představení modelů SUBARU FORESTER 2,0 X a 2,0 XT Turbo

strana **8**

Jak nás vidí **10**

Fanatici pod Ještědem

Imprezy se u nás vůbec hodně a dobře prodávají, zřejmě je tu v kraji soustředěno hodně fanatiků v dobrém slova smyslu ujetých na sportovní slávě značky. Ostatně, já k nim patřím **12**

Pohádka o lvu na čtyřech kolech

Před 30 lety, za devaterými horami a devaterými řekami, v zemi vycházejícího slunce, která se jmenuje Nippon a které my bůhvíproč říkáme Japonsko **13**

Paní Dobromila

Viděli ženskou za volantem a volali na mě: „Paní, odstavte to, když to nevyjely tyhle naše off-roady tak to s tou svou japonskou sračkou ani nemusíte zkoušet!“ Ale já mezi nimi proklíčovala a celé to stoupání jsem vyjela na jeden záťah. **14**

Soutěž a křížovka **15**

Butik Subaru **16**

SUBARU MAGAZÍN

pro SUBARU Česká republika spol. s r. o.
Pekařská 5, 155 00 Praha 5
vydává OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství
Mířinská 394, Praha-Zlín

Editor: PhDr. Otakar ŠTĀJF
Autorská a odborná spolupráce:
Mgr. Vojtěch Štajf, PhDr. Václava Prokošová,
Matěj Palouš
Grafická úprava: Tomáš Milsimer
Tisk: Tiskárna Libertas, a. s.
Drtinova 10, Praha 5
Číslo vyšlo 10. 12. 2002; **Neprodejné**
ISSN 1214-066X

PETTER SOLBERG

Létající severňan



Skandinávie je od raných dob automobilových soutěží líhní těch největších řídičských talentů.

I když je pak za země zaslíbené rallye považováno zejména Finsko a Švédsko, jedno z největších příjemných překvapení současného mistrovství světa je Nor Petter Solberg. Již dva roky je stálým pilotem továrního týmu Subaru a mnohými odborníky je pasován na budoucího světového šampiona.

Jak to všechno začalo

Petter vyrůstal v prostředí provoněném výpary benzínu od malička. Jeho rodiče patřili k pravidelným účastníkům norských závodů v rallyecrosu a proč by měli najímat mechaniky, že? Petter tedy skutečně začal své působení v motoristickém sportu „od píky“. Jeho vlastní závodnické úspěchy však začaly ještě nezvykleji. V roce 1987 se ve svých pouhých 13 letech stal norským mistrem své kategorie v závodech automobilových modelů. K řízení skutečného vozu byl totiž potřeba řídičský průkaz, který Petter získal hned ve svých 18 letech, na sklonku roku 1992.

Jeho závodnickému srdci tak nestála v cestě žádná překážka kromě touhy, omezené „jen“ finančními možnostmi. Ještě s „mokrym“ řídičákem tak usedl do autokrosové bugny a hned si připsal vítězství v jednom ze závodů norského mistrovství. Poté vyzkoušel ještě rallyecros a závody do vrchu, kde se starším Volvem 240 vybojoval v roce 1995 mistrovské tituly, aby je dokázal v následujícím roce obhájit.

První rallye – první „rána“

Vyslovíte-li před fanouškem automobilových soutěží jméno Solberg, musíte zejména ve Skandinávii počítat s otázkou „který?“. Petter totiž krácel a nakonec vystoupil ze stínu svého ve Skandinávii populárního bratra Henninga, který stále patří mezi velmi dobré soutěžní jezdce. Ten totiž jako první zkusil své štěstí na tratích rychlostních zkoušek a jeho

úspěchy byly impulsem pro Pettera zkusit tuto zřejmě nejnáročnější disciplínu automobilového sportu.

S Toyotou Celica GT-Four typu ST165 tak v září roku 1996 odstartoval Petter poprvé v rallye. Premiéra dopadla neslavně: pořádnou havárií, ze které našťastí vyvázl nezraněn, se však poučil o náročnosti disciplíny, která se nakonec stala jeho jezdeckým osudem.

Vstup do „Premier League“

Prvním závodem Pettera v nejvyšší lize rallye byla Švédská rallye v roce 1998, opět s vozem Toyota Celica, tentokrát modernější verze ST205. Čtyřadvacetiletý Nor si však tento podnik nevybral pouze pro blízkost svému bydlišti. Uvědomoval si, že zasněžené tratě a podmínky v teplotách klesajících až k minus 30° C jsou pro něj na rozdíl od jezdců z ostatních koutů Evropy důvěrně známé. Výsledkem bylo čtrnácté místo a první zápis do povědomí odborníků. První, kdo zarisoval a vložil důvěru do mladého pilota byl tovární tým Ford, který Pettera v roce 1999 angažoval na se-

Ani ve volných chvílích nedokáže Petter na volant zapomenout. Se svými týmovými kolegy si to občas rozdávají i na motokárách



verské podniky MS. Při Švédské rallye pak s Petterem poprvé usedl do kokpitu Angličan Phillip Mills, který měl již ze světových soutěží zkušenosti, když navigoval například Armina Schwarze. Oba si padli „do noty“ a od té doby tvoří nerozlučnou dvojici. Ta správná chvíle a kapka štěstí, která je v kariéře každého sportovce považována za osudovou, přišla paradoxně v podobě zranění Petterova týmového kolegy Thomase Radströma před nejnáročnějším podnikem kalendáře – Rallye Safari. Norský pilot nabídnutou šanci nahradit kolegu beze zbytku využil a proměnil svůj nečekaný start v neznámé soutěži v páté místo absolutně, i když jej paradoxně nenavigoval Mills, ale pouze pohostinsky velezkušený Fred Gallagher.

Čekání na vítězství

Po úspěšném působení na pozici třetího jezdce v týmu Ford a zisku desáté příčky v konečném pořadí mezi jezdci v roce 2000 vsadila na jeho talent značka Subaru. Od roku 2001 je tak Petter pilotem modrozlutého speciálu Subaru Impreza WRC. Cesta k naplnění vložené důvěry byla však zpočátku trnitá, hned v prvním závodě sezóny, hlavně Rallye Monte Carlo, totiž skončil na střeše. Následoval jeho oblíbený podnik ve Švédsku, kde skončil šestý. Díky osmi

podniky ve Švédsku, kde skončil šestý. Díky osmi

První vítězství své kariéry Petter oslavil den před svými osmadvacátými narozeninami v Británii

dokončeným soutěžím z celkových čtrnácti pak obhájil v první sezóně třetího tisíciletí desáté místo mezi jezdci. K prvnímu triumfu měl pak nejbližší v Řecku, skončil o 49 sekund druhý za skotským pilotem McRaem. A protože právě McRae vybojoval svůj poslední titul Mistra světa v roce 1995 se Subaru Impreza, Petterova víra v potenciál tohoto vozu mu velela v týmu setrvat a čekat na své první vítězství.

Dárek k narozeninám

Po nepříliš vydařeném úvodu roku, kdy se Imprezy potýkaly s dílčími technickými závadami, přišel vynikající konec sezóny. Zdá se, že právě tým Subaru našel jako první recept na úspěšné Peugeoty. V předposlední soutěži, Australské rallye, totiž Petter obsadil skvělou třetí příčku, když jej těsně před koncem závodu o stříbrný věnec připravil Fin Harri Rovanperä. Před závěrečným podnikem šampionátu, kterým je od nepaměti Britská rallye, se zdálo, že vytoužené premiérové vítězství se odkládá na další rok. Ve velšských lesích všichni předpokládali souboj o prvenství zejména mezi domácími matadory Burnsem (Peugeot 206 WRC) a McRaem (Ford Focus WRC). Den před svými narozeninami však všem vypálil rybník někdo úplně jiný. Bezkonkurenčně nejrychlejší byla totiž Impreza, kormidlovaná Petterem Solbergem. Ten dal sobě i týmu Subaru ke svým osmadvacátým narozeninám krásný dárek v podobě premiérového triumfu, a tím i zisku titulu Vicemistra světa. Všichni jeho soupeři tak mohou během zimní přestávky o to více přemýšlet, co vše Petter dokáže s novým modelem Imprezy WRC v nové sezóně. Vzhledem k jeho stoupající výkonnosti se s jediným vítězstvím rozhodně nespokojí.



V severkých podmínkách Švédské rallye se Petteru Solbergovi tradičně daří

FAKTA

Petter Solberg

- **Narozen:** 18. 11. 1974
- **Národnost:** Norská
- **Bydliště:** Spydeberg, Norsko
- **Stav:** přítelkyně Pernilla, syn Oliver
- **Záliby:** horské kolo, filmy, squash
- **Tým:** Subaru
- **Spolujezdec:** Phillip Mills
- **První soutěž:** 1996
- **První soutěž v MS:** 1998
- **Vítězství v MS:** 1
- **www stránka:** www.peterssolberg.com



Vojtěch Štajf



Nikdy nekončící sezóna

Poslední podnik světového šampionátu 2002 znamenal obrovský úspěch pro tovární tým 555 Subaru WRT. Oba jezdci, čtyřnásobný mistr světa Tommi Mäkinen z Finska i jeho severský krajan, Nor Petter Solberg, dojeli do cíle na bodovaných přičkách. Osmadvacetiletý Solberg byl pak na náročných velšských lesních cestách vůbec nejrychlejší a proměnil svůj start s vozem Subaru Impreza WRC v první absolutní vítězství kariéry.

Petterovo vítězství v Británii bylo sice překvapivé, nedá se však říci, že bylo náhodné. Již v předchozím závodě, náročném Australském rallye byl Nor jediným jezdce, který dokázal držet krok s rychlými Peugeoty 206 WRC. Střapatý mladík spolu s britským navigátorem Phillipem Millsem zde vyhráli již úvodní superspeciální zkoušku a od té chvíle se až do cíle drželi mezi prvními třemi. Po první, páteční etapě, se dvojice dokonce vyhoupla na stříbrnou pozici, kterou si držela až do poslední etapy. V závěru je však na rychlých šotolinových tratích „přespurto-

val“ Fin Harri Rovaneperä na francouzském speciálu. Petter byl však i s bronzovým věncem nadmíru spokojen: „Jsem velmi rád, že jsme získali třetí místo. Na závěrečných zkouškách jsem se maximálně snažil udržet Harriho za sebou, na některých místech jsem jel na vytočenou šestku a musím říci, že naše auta jedou hodně rychle. Ale Peugeoty jsou ještě rychlejší... Nu co, počkejme na příští rok a uvidíme.“ K výbornému výsledku pak Solbergovi jistě pomohlo mohutné povzbuzování fanoušků z rodného Norska: „Byl to fantastický pocit, když

jsem stál v Perthu na stupních vítězů, kde mi našimi vlajkami mávala zhruba stovka norských studentů. Je skvělé, když máte tak daleko od domova podporu svých krajanů“, dodal talentovaný jezdec týmu Subaru.

Domácí triumf

S velkými ambicemi důstojně se rozloučit se stávajícím modelem Imprezy WRC vyrazil celý tým na Britskou rallye, kterou díky sídlu v anglickém Banbury považuje za svůj domácí podnik. To se ale netýká pouze týmu Subaru, své sídlo mají na britských ostrovech i týmy Ford, Mitsubishi a Hyundai,

a tak se v případě posledního závodu sezóny každoročně jedná o velmi prestižní záležitost.

Vývoj závodu, jehož start a cíl byl situován do velšského Cardiffu, dal velmi rychle zapomenout na očekávání souboje domácích jezdců Colina McRae (Ford) a úřadujícího světového šampiona Richarda Burnse (Peugeot). Do vedení šel již jistý mistr světa, Fin Marcus Grönholm (Peugeot), následován smečkou pronásledovatelů v čele se Solbergem, Martinem, Sainzem (oba Ford), Burnsem a Solbergovým týmovým kole-



Obě Imprezy prokázaly na britské šotolině a kamení svou spolehlivost a rychlost

Prezident značky Takenaka se přišel do servisního stanoviště pozdravit s Mäkinenem



gou Mäkinenem. Na desáté rychlostní zkoušce přehnal svou snahu dosud vedoucí Grönholm a předvedl divákům několikanásobné salto. Pak se již o prvenství rozhořel souboj mezi dvěma mladíky, Estoncem Märtinem a Solbergem. Rozhodující se stala nejdelší,

pětapadesátikilometrová rychlostní zkouška v neděli dopoledne, kde byl jezdec týmu Subaru o celých dvacet dva sekund rychlejší. Šťastný Solberg pak nemohl uvěřit, že se mu konečně povedlo zvítězit: „Byl to krásný souboj s Markkem. Je to prostě fan-



Na vyhlášení vítězů Britské rallye se Petteru Solbergovi proměnil sen ve skutečnost

tazie, můj bratr Henning mi volal celou neděli a snažil se mě všemožně podpořit. Jsem opravdu šťastný a doufám, že to není mé poslední vítězství. Mé poděkování pak patří také Tommimu, který mě vždy po RZ volal, jak to na ní vypadá a snažil se mi pomoci.“ Týmový kolega Pettera Solberga Tommi Mäkinen pak dojel na čtvrtém místě: „Myslím, že když se ohlédnu za letošním rokem, mohu prohlásit, že jsem se po letech strávených za volantem Mitsubishi především učil poznávat Imprezu WRC. Příští rok už hodlám opět zaútočit. Petter odvedl perfektní výkon a já jsem rád, že se mu konečně podařilo vyhrát.“

V MS FIA značek se tovární tým 555 Subaru WRT umístil s 67 body na třetím místě absolutně. Jezdci Petter Solberg a Tommi Mäkinen obsadili druhé, resp. osmé místo v pořadí jezdců. Po

Nová zbraň týmu Subaru – Impreza WRC 03 vyjede již v lednu při Rallye Monte Carlo

krátké zimní přestávce se tým ve stejném jezdeckém složení představí poprvé v sezóně 2003 na lednové Rallye Monte Carlo, kde oba jezdci vyjedou již s novým modelem Subaru Impreza WRC. Pro nikoho tak během pauzy nebude téměř žádný čas na odpočinek, neboť nový vůz je třeba ještě podrobit náročnému testování. Ředitel továrního týmu 555 Subaru WRT David Lapworth dodal: „Jelikož je přestávka mezi dvěma sezónami příliš krátká, tak nemůžeme zahálet. Musíme začít testovat již nyní, abychom byli co nejlépe připraveni na příští rok. V motoristickém sportu prostě na dovolenou není čas, závodní sezóna zkrátka nikdy nekončí. Jedinou výjimkou jsou snad Vánoce. Tam bude mít každý jezdec asi čtrnáct dnů volna, ale v žádném případě nemají dva měsíce prázdnin, jak si mnoho lidí myslí.“

Vojtěch Štajf



Nejmladší z rodu SUBARU FORESTER

Poprvé se Forester představil v roce 1997 a stal se ojedinělým vozidlem, kombinujícím praktičnost kombíku s pohonem všech kol a vysokou světlou výškou. Od té doby automobily SUV zaznamenávají stále větší prodeje a jejich obliba stoupá. Proto nemůže zůstat stranou modernizace ani doyen této kategorie. Konec letošního roku 2002 se tak stal premiérou zásadně vylepšeného „lesníka“ a hrozenou rukavicí konkurenčním novinkám.



Omlazovací kúra je patrná také na zadní části vozu, zcela nový je tvar pátých dveří a zadních svítilen

„Zakládající člen“ segmentu SUV, Subaru Forester, je velmi netradičním zástupcem této třídy. Na první pohled totiž nevypadá jako terénní automobil. Výstižný název, v překladu „lesník“ jen dokládá, jakým uživatelům bude asi vyhovovat. Nejsou to ale jen dobrodruzi, bydlící na samotách v lesích, rybáři či horolezci, najdou se mezi nimi i celkem nenápadní majitelé chalup na horách, kteří chtějí mít jistotu, že se svými potomky, manželkou a psem vždy dojedou na místo určení. Pro takové motoristy je ale zásadním požadavkem i důstojný a reprezentativní vzhled jejich automobilu.

Poněkud drsné a krabicovité tvary první generace tak u pokračovatele nemají místo a s designem luxusnějších vozů

střední třídy si nezádají ani interiér.

Lesník omládl

Druhá generace modelu Forester je zcela nové konstrukce. Mezi nejvýznamnější vylepšení patří zvýšení aktivní bezpečnosti použitím pomocného rámu přední nápravy podle vzoru modelu Impreza, což ještě umocňuje snížení těžiště díky střeše a kapotě motoru z hliníku. Stranou nezůstává ani pasivní bezpečnost: karoserie je tužší, přičemž došlo k přepracování všech deformačních zón. Vedle čelních airbagů jsou nově použity sdrúžené boční a hlavové vzduchové vaky a aktivní opěrky hlav. Stranou zájmu designérů nezůstal ani interiér, nový Forester zaujme

K přepínání pohonu s redukcí u modelu s atmosférickým motorem slouží malá páčka za ruční brzdou, kterou lze povytáhnout pouze s vyšlápnutou spojkou u stojícího vozu



zejména použitím moderních materiálů. V nabídce pohonných jednotek jsou opět tradiční čtyřválcové s protiběžnými písty, neboli „boxery“. Pro zákazníky, kteří preferují zejména jízdní vlastnosti a hospodárnější provoz je ideální pohonnou jednotkou atmosférický motor, poskytující výkon 125 koňských sil. Pro sportovněji založené řidiče, kteří vyznávají značku Subaru i pro její sportovní úspěchy je tím pravým agregátem přeplňovaný dvoulitr o výkonu 177 koní.

doslova pekelným strojem, který díky stálému pohonu všech kol se zadním samosvorným diferenciálem, tuhému podvozku a karoserii poskytuje řidiči velkou jistotu v zatáčkách a umožňuje zážitek, který je u vozu kategorie SUV jedinečný. Jeho jízdní vlastnosti mnohdy nemají ani ryze sportovní vozy.

Silný na silnici

Proti jiným vozům SUV jsou na silnici jízdní vlastnosti výrazně lepší, v terénu pak Forester

k dispozici v poměru 1:1,45. Ten usnadňuje také tažení těžkých přívěsů, neboť s tímto převodem lze na pětku uhánět až rychlostí 120 km/h. Provedení XT-turbo pak sice možnost redukce postrádá, výkon motoru a tužší spojka však řidiče na holičkách nenechají. Přeplňované provedení má také o 5 mm nižší světlou výšku, ještě více zlepšující jízdní vlastnosti na silnici. Lahůdkou navíc je pak u manuální převodovky systém „hill-holder“, umožňující rozjetí vozu v kopci bez použití ruční brzdy.

V hodnocení nelze zapomenout ani na vynikající brzdy, které se i při velkém zatížení neprojevují slábnoucí účinností, o bezpečné brzdění se pak stará protiblokovací systém ABS u všech verzí. I když pak řazení může po ujetí prvních kilometrů připadat řidiči méně přesné, je to pouze otázka zvyku.

Výbava na úrovni

Výbava je i v základu bohatá, v nabídce verze Active nechybí výškově stavitelné sedadlo řidiče a sloupek volantu, elektricky ovládaná zrcátka a okna, autorádio s přehrávačem kazet a CD či automatické vyrovnávání nivelity. Vyšší verze Comfort a XT turbo mají dále klimatizaci, kola z lehkých slitin, a několik dalších příjemných maličkostí navíc. XT turbo má pak navíc ještě kožené čalounění interiéru. Pochvalná slova zaslouží šikovně řešené odkládací schránky jako je například ta na středu palubní desky v prostoru nad rádiem či dvojice „kapes“ na brýle ve stropní konzole a loketní opěrky u předních sedadel. Své příznivce si tak Forester najde mezi řidiči, kteří chtějí mít netuctový automobil schopný jízdy „cestou necestou“ se spoustou řidičských zážitků a vysokou mírou komfortu. Výhodou navíc je tříletá záruka a rozumně stanovená cena s ohledem na to, co zákazník získává.



Na vynikajících jízdních vlastnostech se podílí i nízko položené těžiště vozu. Za něj Forester vděčí nejen konstrukci motoru „boxer“, ale i tradiční bezrámové konstrukci dveří

Základem tohoto agregátu je přeplňovaný boxer z Imprezy WRX a to je každému znalci dostatečnou zárukou exkluzivních výkonů. Pod kapotou Foresteru se tento motor stává

rozhodně nezaostává. Díky světlé výšce 19 cm se neztratí ani na cestě pro traktory. U atmosférického motoru s manuální převodovkou je velkou výhodou i redukovaný převod, který je

ISROVNÁNÍ

	Subaru Forester 2,0 X	Subaru Forester 2,0 XT Turbo
Motor	Plochý zážehový čtyřválec 1994 cm ³	Plochý přeplňovaný zážehový čtyřválec, 1994 cm ³
Výkon	92 kW/125 k	130 kW/177 k
Max. točivý moment	184 Nm/3600 ot. min ⁻¹	245 Nm/3200 ot. min ⁻¹
Zrychlení 0-100 km/h	11,4 s (13,4 s*)	8,3 s (8,7 s*)
Max rychlost	180 km/h (168 km/h*)	202 km/h (195 km/h*)
Spotřeba město	11,6 l/100 km (11,9*)	13,3 l/100 km (13,7*)
Spotřeba mimo město	6,7 l/100 km (6,9*)	7,8 l/100 km (7,6*)
Spotřeba kombinace	8,5 l/100 km (8,6)	9,8 l/100 km (9,8*)
Délka/šířka/výška	4450 mm/1735 mm/1590 mm	4450 mm/1735 mm/1585 mm
Průměr otáčení	10,6 m	10,6 m
Max. hmot. přívěsu nebrzděný	715 kg (725 kg*)	740 kg (750 kg*)
brzděný	1500 kg	1800 kg
Zavazadlový prostor	387 l	387 l
Při sklopených sedačkách	1592 l	1592 l
Objem palivové nádrže	60 l	60 l
Pneumatiky	205/70 R15	215/60 R16

* modely s automatickou převodovkou

ICENY VOZŮ

Ceny včetně DPH
Forester 2,0 X Active 728 000 Kč
Forester 2,0 X Active automat 768 000 Kč
Forester 2,0 X Comfort 888 000 Kč
Forester 2,0 X Comfort automat 938 000 Kč
Forester 2,0 XT Turbo 998 000 Kč
Forester 2,0 XT Turbo automat 1 038 000 Kč

Subaru v zrcadle českých médií

I REFLEX 3/2002

SUBARU LEGACY OUTBACK ROZENÝ HORAL

Japonská značka Subaru je pověstná tím, že jako jediná na světě vyrábí automobily pouze s pohonem všech kol, což již samo o sobě předurčuje jejich nadprůměrné jízdní vlastnosti ve ztížených podmínkách. Když ale zvětšíte světlost modelu Legacy v provedení kombi o 19 centimetrů, získáte luxusní rodinný vůz s nenapodobitelnými výkony v terénu.

Kromě pohonu všech čtyř kol mají vozy Subaru i druhé poznávací znamení: pohonné jednotky s protilehlými válci, lidově nazývané „boxery“. Testovaný outback s označením H6 je pak nejčerstvějším přírůstkem řady Legacy a stal se rázem nejen nejvýkonnějším provedením, ale zároveň po delší době vrátil do produkce automobilky šestiválcový motor. Ten se může

pochlubit variabilní délkou sacích kanálů, což vylepšuje jeho již beztak vynikající



dynamiku. Model H6 se prodává ve spojení s klasickou automatickou převodovkou a elektronickým stabilizačním systémem VDC. To znamená, že ani na zasněžené a zledovatělé vozovce nemusí mít řidič strach ze smyku. Díky pohonu všech kol lze do zatáček najíždět o poznání

rychleji než s automobilem, který má poháněná jen dvě kola. Když se outback do smyku nakrátko dostane, systémem VDC funguje skutečně překvapivě dobře. I na hodně zledovatělém povrchu díky napojení na brzdy jednotlivých kol systém srovná vůz do požadovaného směru. Jen je potřeba stále myslet na to, že ani sebelepší elektronika nepřelstí fyzikální zákony a nepřehnat nájezdovou rychlost do zatáčky. Pokud pak patříte k těm, co si chtějí na sněhu užít táhlých smyků se čtyřkolkou, musíte bohužel šestiválec oželeť. Ten se dodává jen s automatem a protismykovým systémem, u druhých dvou čtyřválcových motorizací, dvoulitru a silnější dvaapůlky, lze volit i klasické manuální řazení bez zmíněného systému.

Kalamita? Neznám!

Vyrazil jsem s outbackem do Jizerských hor právě v den, kdy hlásili na Jablonecku sněhovou kalamitu. Po mírně namrzlé dálnici se při stotřicetce choval



vůz naprosto vzorně a vzhledem k novým zimním pneumatikám na všech kolech byla tato rychlost naprosto bezpečná. Po průjezdu Jabloncem nad Nisou s propluhovanými ulicemi přišla nejprve jízda ve vyjetých kolech po silnici směrem na Smržovku a po míjení automobilů a autobusů s protačejícími se koly jsem pokračoval bez sebemenšího zaváhání snad jako jediné auto bez řetězů asi patnácticentimetrovou vrstvou sněhu po nepropluhované silnici na hřebeny. I když jsem se pak na jízdních vlastnostech outbacku snažil najít přeci jen nějakou chybičku, nepodařilo se mi to.

I AUTOHIT 22/2002

DO LESA V POLOBOTKÁCH

Už jste někdy potkali lesníka v naleštěných polobotkách, jak si vykračuje lesem? Že to zní nezvykle? Jistě, ale jen v člověčím světě, zato mezi automobily... Jen si vezměte Subaru Forester, v překladu „lesník“, je přesně tak vyšňořen!

Pozměněna byla maska, které dominuje mnohem větší znak automobilky. Jde o souhvězdí

Kasiopea. V japonském pojetí jde o hvězdné seskupení „Kuřátek“, která symbolizují štěstí. Foresteru ho skutečně přinesla. Jde o zdařilý a ojedinelý model, který přílišné změny nepotřebuje. Ty, které podstoupil, mu prospěly. Subaru Forester rozhodně nenazvete tuctovým. Je to vyhraněná osobnost. Už pro kombinaci pohodlí limuzíny,

prostornosti kombi, ale techniky SUV. Se Subaru horkou chvilku často nezažijete. Ať jedete po silnici nebo terénu.



Lesák v naleštěných polobotkách – myšleno na šestnáctipalcových litých kolech – se zkrátka vyzná.

Subaru Forester v zahraničním tisku

Dobyť nových břehů

Forester číslo dvě se představuje v kompletně novém provedení, uvnitř i zvenku vystavěn zbrusu nově. A sice velmi povedeně. Už žádné srovnání s jeho statečným předchůdcem. Ne, ten nový vskutku může stavět na odív rychlost a sebevědomí. Stejně tak ve vnitřním prostoru. I zde se designéři Subaru snažili o originální tvar a vysokou kvalitu vše je tu přesně na dosah ruky. Vůz dobře vypadá a dobře se ovládá. **AUTOBILD, září 2002**



Zlomí srdce i nejpyšnějším ženám

Dynamicky strážené světlomety, elegantní motor – Forester vypadá sportovněji než jeho předchůdce. Například v interiéru. Střední konzola v metalickém vzhledu, vysoce hodnotné materiály, kam se člověk podívá. Díky nízkému těžišti drží Subaru pevně na silnici, jede skvěle též na polní cestě. Kdo spěchá, může zvolit zkratku i náročným terénem. Se zvýšeným podvozkem, pohonem na všechna čtyři kola a převodovkou s redukcí (ne v Turbu) zvládne Forester i všechny rozbředlé cesty. **BILD Frankfurt 26.07.2002**



IRING 43/2002

SUBARU IMPREZA WRX STi AUTO, PRO KTERÉ BIJE SRDCE

Díky parametrům, blížícím se závodním speciálům, je tato nabroušená Impreza určena jen pro opravdové automobilové nadšence. Sériově vyráběné automobily s podobnými parametry nabízejí ovšem zejména takové značky jako Ferrari nebo Porsche, což už kvůli pořizovací ceně představuje pro drtivou většinu fanoušků sen za hranicí reality. Navíc ještě takové ryze sportovní vozy nemají univerzálnější užitnou hodnotu, třeba s manželkou a dvěma dětmi si v nich na lyžařský výlet nevyjedete.

Prověřeno v mistrovství světa

Základem modelu STi se stala už vloni představená verze WRX (219 koní), jejíž již beztak výjimečná technika dostala v „estéičku“ o hodně brutálnější charakteristiky. Není třeba připomínat, že tento vůz má stejně jako všechny modely této značky stálý pohon všech kol. V modelu STi je navíc doplněn všemi třemi samosvornými diferenciály (u WRX jen zadní a střední), což umožňuje projíždět zatáčky rychlostí na hranici fyzikálních zákonů. I na suchém asfaltu můžete bez problémů strhnout zatáčku kontrolovaným smykem obou náprav. Největší rozdíl v pocitu z jízdy proti běžnému WRX však nabízí výkon přeplňovaného motoru typu „boxer“ s protiběžnými písty. Jeho 265 koňských sil zatlačí při akceleraci posádku do sedadel asi jako start raketoplánu. Díky Zrychlení z klidu na 100 km/h za 5,5 sekundy. Ve spojení s šestistupňovou převodovkou má navíc řidič neustále k dispozici veškerý výkon a na šestku se mi při testování na letištní ploše nedaleko Prahy

povedlo rychloměr vytlačit na hodnotu 255 km/h.

Nic není zadarmo

Špičkové auto s perfektními jízdními vlastnostmi a ohromujícími výkony je ovšem zákonitě náročné na kapsu řidiče. Sedmnáctipalcové pneumatiky se při sportovní jízdě samozřejmě sjíždějí bez ohledu na značku rychleji než u jiných vozů a také spotřeba Naturalu 98 je v reálu značně



vyšší, než udává výrobce. Při testu jsem šedesátilitrovou nádrž zpravidla vyjel za 300 km, v náročných fázích i dřív. Řidič, jemuž bije srdce v rytmu motoristického sportu ale dokáže překousnout tyhle nároky přeplňovaného motoru, který si žádá také častější výměnu olejů, konkrétně po každých 12 500 ujetých km. Ví, že si pořídil jedinečný automobil, kterému k závodnímu speciálu chybí v zásadě jen ochranná konstrukce a přesto mu poskytuje i dostatečné pohodlí v podobě klimatizace, rádia s přehrávačem kazet a CD a slušně objemného kufru. Cena 1 328 000 Kč je tak vysoká jen zdánlivě, vezmeme-li v úvahu, že jediným opravdovým konkurentem Imprezy STi je jiný Japonec, Mitsubishi Lancer Evo VII, který se prodává o více než tři sta tisíc draž.

(texty redakčně kráceny)

Fanatici pod Ještědem

Libereckou prodejnu SUBARU najdete snadno. Je situována v samém centru, na půl cesty mezi novou knihovnou a plaveckým bazénem na Rumjancevově ulici. Zdejšího šéfa, Ing. Aleše Loudy si taky nespletete.

Měla sedmiletá sportovní kariéra motocyklového závodníka na enduru vliv na volbu podnikatelského segmentu, ve kterém jste se rozhodl angažovat?

Nepochybně. V prvním živnostenském listu jsem měl sice zapasány širší specializace „obchod“ a „stavební výroba“, ale obchodování se vlastně hned od začátku týkalo motoristické branže. Po tři roky jsme ze Slovenska dováželi vozík s názvem Micro car, perspektivní a cenově atraktivní produkt. Bohužel privatizace výrobního závodu na Slovensko import zbrzdila a nakonec skončila i výroba.

Prodejci značky SUBARU jste se stali v březnu 1996. Které roky té už vlastně sedmileté cesty pokládáte za klíčové?

Když pomineme rok startovní, kdy jsme začínali tady v prodej-

ně s poloviční výměrou plochy a startovali jsme se smluvním servisem, zatímco jsme svůj budovali za pochodu, velmi pozitivně se vyvinul rok 1998. Prodeje, které do té doby pozvolna stále bez výkyvů stoupaly, se najednou velmi dynamicky pohnuly, našťastí směrem vzhůru. A podobně přelomový byl i letošní rok. Pro zajímavost: prodali jsme pětkrát víc vozů než v naší první sezóně. A růst předpokládáme i v příštím roce. Proto stěhujeme servis do nových prostor a za prodejnu bychom rádi zahájili rozsáhlou přístavbu, která by nám umožnila všechny základní služby pro zákazníky soustředit tady, v centru města. Nemyslete si, ta lokalizace je pro zákazníky v mnoha ohledech výhodná. Musí-li u nás vyřídít záležitost, která vyžaduje půlhodinku čekání, nemarní čas, vyřídí si v centru jiné věci a vrátí se k nám k hotovému.

Patříte dnes mezi služebně nejstarší dealerství SUBARU v ČR, z těch, co dosud na trhu působí. Čemu stabilitu své pozice přičítáte?

Myslím, že od začátku správně posuzujeme své možnosti a podle nich si stanovíme cíle.

Jsme regionální dealeri,

Liberec je sice krajská metropole, ale má prostě 100 000 obyvatel. To je danost, limit. Na druhé straně pro vozy tech-



Sportovní nastrojení vozu i ing. Loudy hovoří jasně: krevní skupina Subaru

nických charakteristik, které jsou typické pro SUBARU, je lokalizace pod horami příznivá. Kromě místních patří k naší klientele i Pražáci, kteří mají v Jizerkách nebo Krkonoších rekreační obydlí.

Nepatří k příčinám úspěchu i způsob, jímž o své klienty pečujete?

To není jedna z příčin, to je zásadní podmínka. U vozů kulturní tradice, jakou se právem chlubí SUBARU, by jiný přístup k zákazníkům byl neodpustitelné rouhání. Od chvíle, kdy jsme otevřeli naši libereckou prodejnu s každým klientem projednáme osobně a do detailu jeho poptávku já nebo můj nejbližší kolega Michal Preisler, s kterým se kamarádím od dětských let a jehož zapálení pro věc i vysokou kvalifikaci dobře znám.

A zásadně nestavíme na první místo zájem prodat, nehoníme počet vyskládaných kusů. Chceme mít jistotu, že zákazník kupuje co opravdu chce a že mu vůz od nás poskytne komplexně každou službu,

kteřou od něj očekává. Kvůli tomu nabízíme i originální kombinace výbav a doplňků jako jsou třeba i satelitní navigace nebo nezávislé topení a na míru konkrétnímu zákazníkovi upravíme vůz jak potřebuje.

Jsou zákazníci, na které nikdy nezapomenete?

Jsou. Naštěstí důvody, proč mi natrvalo uvízli v paměti mají výhradně pozitivní příčiny. Příklad za všechny. Elegantně oblečená dáma středních let, na první pohled zákaznice z kategorie nejméně vyšší střední, ale spíš luxusní třídy. Tipoval jsem ji na Legacy outback, říkal jsem si, zřejmě potřebuje pro aktivity ve volném čase obratnou čtyřkolku. Ale překvapila mě: přišla si pro Imprezu WRX a nadiktovala si nejsportovnější úpravy jakými lze tohle samo o sobě supersportovní auto doladit. Imprezy se u nás vůbec dobře prodávají, zřejmě je tu v kraji soustředěno hodně fanatiků v dobrém slova smyslu ujetých na sportovní slávě značky. Ostatně, já k nim patřím a díky tomu prožívám práci pro SUBARU jako dar osudu, který mi dopřál žít se vlastním koníčkem.



Pohádka o lvu na čtyřech kolech

Milé děti, už ve školce vám vyprávěli, že předkové lidí chodili po čtyřech.

Když pak generace vyvinutějších opiček začaly chápat, jakou výhodou je mít přední končetiny volné pro nejrůznější typy činností, vzpřimovaly se, začaly chodit jen po zadních a postupně se z nich vyvinul druh, ke kterému patříme i my a který jsme s přiměřenou hrdostí a samolibostí nazvali Homo sapiens, člověk moudrý. A teď si představte, milé děti, že s auty to bylo úplně naopak. Auta k pohonu používala dlouho jen zadní nápravu. Po nějakém čase se jejich konstruktéři rozhodli, že výhodnější bude pohánět nápravu přední. Byli tu pravda koumesové, kteří brzy přišli na to, že v určitých podmínkách není nad to, mít hnané nápravy obě, ale dlouho se soudivo, že se to hodí jen pro auta speciální, do těžkých terénů, na stavby nebo pro armádu. Až právě před 30 lety, za devaterými horami a devaterými řekami, v zemi vycháze-

jícího slunce, která se jmenuje Nippon a které my bůhvíproč říkáme Japonsko, přišla firma, která se starala o dodávky elektřiny do nejsevernějších oblastí velkého ostrova Honšú s novým požadavkem. Potřebovala auto, které by dovedlo překonávat nástrahy náročného terénu v létě v zimě, ale které by zároveň bylo pro přepravu zaměstnanců dost pohodlné. Na požadavek té firmy reagovala automobilka SUBARU a v září roku 1972 představila model Leone Station Wagon AWD s pohonem všech kol, my mu, milé děti, budeme pro přehlednost říkat LEV NA ČTYŘECH. Ten vůz si rychle získal oblibu nejen doma v Japonsku, ale na celém světě. Právě v té době se totiž začal všeobecně prosazovat trend trávit víc volného času v přírodě a LEV NA ČTYŘECH dokázal posádku dovézt v pohodlí a bez problémů

vysoko do hor, k pramenům řek, prostě kamkoli. V čem celé to kouzlo je? Ve škole jste se už asi učili používat jako jednotku výkonu kilowatty. Ale pro tenhle názorný příklad bude lepší použít starší veličinu, totiž koňské síly. Představte si, milé děti, že váš vůz táhne stádo stošedesáti koní. Vůz máte zkonstruován tak, že každé z poháněných kol může užitečně využít síly naneyvš padesáti koní. Když výkon celého stáda přenesete jen na přední nápravu, žene každé z předních kol síla osmdesáti koní, tedy o třicet víc, než to kolo dokáže přenést na vozovku. Třicet koní na každé straně táhne tedy zbytečně a co víc, protáčející se kola snižují bezpečnost jízdy a ohrožují posádku. Když se síla stáda rozdělí rovnoměrně



Konstrukce podvozku zajišťuje neutrální a předvídatelné jízdní chování vozu, protože hnací síla se rozděluje na všechna čtyři kola a auto udrží lépe stabilitu v každé situaci

na každé z kol, síla čtyřiceti na každém je využita beze zbytku a vůz sedí na silnici bezpečně, protože kola se neprotáčejí. LEV NA ČTYŘECH se stal tak oblíbeným vozem, že si ho v celém světě koupilo víc než sedm miliónů lidí. Konkurenci trvalo celých osm let než se chytla za nos a uvedla na trh také vůz s pohonem všech kol – nejčilejší byla firma Audi s model U-Quattro. Firma SUBARU od těch dob vybavuje každý ze svých vozů pohonem všech kol a díky tomu se její modely zaslouženě těší pověsti atraktivních a maximálně výkonných a bezpečných vozů. Pro pohon všech kol se vžil termín čtyřkolka. Pamatujte si to děti, a až odrostete koloběžkám a tříkolkám, poříďte si určitě čtyřkolku. Člověk, který si zaslouží pojmenování Homo sapiens, tedy moudrý, ví ovšem dobře, že už třicet let, od časů LVA NA ČTYŘECH nejlepší čtyřkolky vyrábí SUBARU!

Subaru Leone Station Wagon AWD, první sériová čtyřkolka na světě a Subaru Impreza S 202 STi





Paní Dobromila

Berounské náměstí zdobí už dlouhá desetiletí výklady řeznického krámu, který se samozřejmě v průběhu let oficiálně jmenoval různě, ale lidé mu vždycky říkali Řeznictví Šmejkal. Ve výlohách a na pultech obdivují milovníci dobrého jídla pestrý sortiment uzenin i masa, ale oči motoristického fanouška upoutá i na dvoře zaparkované SUBARU Outback. Jeho majitelka Dobromila Šmejkalová se nezdráhá o svém voze s gustem vyprávět:

Mám v rodině plno šikovných mužských, ale auto jsem si vybrala sama. Jezdívala jsem kolem prodejny na Plzeňské, kde ho měli a lákalo mě čím dál víc. Když jsem se vypravila nový vůz pořídit, doprovázel mě můj tehdy čtrnáctiletý vnuk Kubík. Vlídne jsem přikyvovala jeho vizím, že by se v naší garáži nejlíp vyjímalo Porsche, ale pak jsem řekla, chlapče, já už se rozhodla, my potřebujeme čtyřkolku a když čtyřkolku, tak SUBARU! Další členové rodiny měli už za pár dnů příležitost mě za tu volbu pochválit. Jezdíme dost pravidelně do Krkonoš a tenkrát jsme pod stoupáním z Rokytnice směrem na Rezek a Vítkovice vjeli do skrumáže autáků, jejichž šoféři bezradně rozhazovali rukama nad vozy, které uklouzaný a zasněžený terén nezvládly. Viděli ženskou za volantem a volali na mě: „Paní, odstavte to, když to nevyjede tyhle naše off-roady tak to s tou svou japonskou sračkou ani nemusíte zkoušet!“ Ale já mezi nimi prokličkovala a celé to stoupání jsem vyjela na jeden zátah. Měla jsem z toho takovou radost, že jsem po

návratu z hor zavolala do prodejny panu Kabátkovi a upřímně jsem ho vychválila za to, jak přima auták mi prodal. Mimochodem, ty pod kopcem uvízlé motoristy nakonec tahal správce z chaty nad námi. A hádejte, autem jaké značky. Ovšemže SUBARU! Jó, když se ženská jmenuje křestním jménem Dobromila, svádí to k představě, že její horizont ohraničuje plotna a kuchařka slavné jmenovkyně Rettigové. Vařím sice ráda a snad i dobře... Nó, tak se potřeješ smíchy, ty bazilišku, pardón, to říkám

vnukovi. Pacholek, směje se, protože včera tady v Berouně otvírali po povodni zrestaurovaný obchodák. Všechny to tu vyplavilo, nás taky a já si řekla, jen se tam mrkneš, jak to zrenovovali, za chvíli budeš zpátky, maso se ti akorát tak upeče. Jenže tam byly strašný fronty lidí a když jsem se vrátila, maso bylo na uhel a z trouby se valilo plno dejmu. Kromě práce a firmy, kterou vedeme úspěšně už po čtyři generace, mám ráda i jiné stránky života a auto k nim patří. SUBARU mě nikdy nenechalo na holičkách, vždycky jsem ze všeho vyjela a že jsme to zkoušeli v nějakých terénech! Subaru je ale přima auto i v normálním provozu. Jste s ním schopni rychle opouštět křižovatky a prakticky nepotřebujete ruční brzdou. No vidíte, jak si s vámi povídám, uvědomuju si, že toho Outbacka máme už šest let. Brzy asi nazraje čas, abych se vypravila koupit nový vůz. Přečetla jsem si teď hodně článků o tom novém Forestru, takže co myslíte, že bude stát u nás na dvoře až nás navštívíte příště...?


Václava Prokošová



Čtenářská křížovka

VODOROVNĚ: **A.** severský paroháč; vývojoví předchůdci člověka; nejvyšší karty; přitakání – **B.** Elenol; křestní jméno nejlepšího přítele Huckelberryho Finna; odkud; pták, hnízdicí na komínech – **C.** Fáze hodi nového rytmu; soustřeďovat stádo do ohrady; Hoř – **D.** Bytost středního rodu; poskytně; léta páně; příkaz mleči – **E. Tajenka**

SVISLE: **1.** tento rok – **2.** Olgu – **3.** předložka 7. pádu; anglická zkratka „v pořádku“; sibiřský veletok – **4.** předložka 6. pádu; televize; ruský souhlas – **5.** trofej pro vítěze – **6.** také; moje; při – **7.** nota, odpovídající solmizační slabice mi; třetí osoba mužského rodu; uvnitř – **8.** oznámí – **9.** nejběžnější spojka; latinsky „a“; plným titulem – **10.** první souhláská; číslo popisné; mne – **11.** zjištění soudu – **12.** ožehne

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A												
B												
C												
D												
E												

Čtenářům SUBARU MAGAZÍNU nabízíme unikátní možnost získat některý z atraktivních produktů butiku SUBARU bezplatně. Přesněji řečeno, vyhrát ho v následující soutěži.

Pošlete nám – nejpozději do 31. ledna 2003 – rýmované čtyřverší, v němž se objeví jméno SUBARU. Nejlepší veršováanka, v níž bude SUBARU rýmovým slovem, získá tričko a čepici, nejlepší čtyřverší, kde bude termín SUBARU uvnitř textu, získá tričko. Autoři tří dalších nejtípnějších veršovánek získají čepici.

Čepici pošleme i vylosovanému řešiteli následující křížovky. Poslal nám ji fanoušek značky a přiznal se, že není profesionálním tvůrcem křížovek. Promiňte tedy jeho výtvaru možné amatérské „vady na kráse“ a chcete-li, pošlete nám nějaké další křížovky nebo jiné hříčky se slovem SUBARU v tajence. I pro vás je rezervována značková odměna.

Soutěžní příspěvky, ale i názory na úroveň časopisu, náměty a podněty zasílejte na adresu: OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství Mistrynská 394, 155 21, Praha-Zličín. Těšíme se na vaše verše i dopisy.



Stánky SUBARU na velkých mezinárodních autosalónech i jiných prezentacích se pravidelně těší mimořádnému zájmu návštěvníků.

V roce 1996, kdy se v České republice začaly prodávat první vozy SUBARU, byla expozice této značky na ženevském autosalónu v totálním obležení. Firma totiž dala návštěvníkům k dispozici simulátor, na němž si mohli vyzkoušet, jak by si vedli na tratích rychlostních

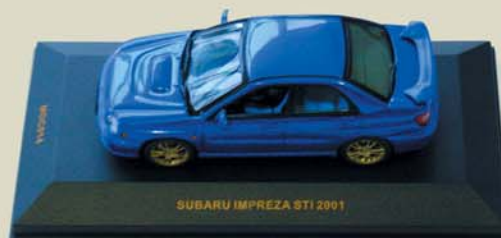
zkoušek velkých světových rallye soutěží za volantem továrních speciálů SUBARU. Na výsledkové tabuli se po celý den měnily dosažené nejlepší časy a každý večer si nejúspěšnější tři „soutěžáci“ mohli vyzvednout tričko nebo čepici s výsostnými znaky SUBARU. Šťastný tuzemec, který si tenkrát čapku se zlatým hvězdným logem vysoutěžil, si do České republiky přivezl v té době vyslovený unikát.

Dnes už si v autorizovaných prodejnách i servisech můžete i u nás pořídit širší sortiment butiku s hvězdným emblémem SUBARU. Stále ale nese punc příslušnosti k elitnímu týmu příznivců kultovní značky na špičce automobilové produkce i motoristického sportu.



Model Subaru Legacy Wagon

Cena: 881 Kč



Model Subaru Impreza STi

Cena: 742 Kč



Model Subaru Impreza WRX 99

Cena: 1751 Kč



Baseballová čepice Subaru

Cena: 643 Kč

Tričko Subaru, velikost L, XL, XXL

Cena: 431 Kč

Model Subaru Impreza WRC 01

Cena: 2257 Kč



Kloubouček Subaru

Cena: 671 Kč



Zimní čepice (kulich) Subaru

Cena: 643 Kč

PRODEJCI SUBARU V ČR

- **EMIL FREY ČR**, Pekařská 5, 155 00 Praha 5, 251 621 750
- **ALM**, Homoměřolupská 4, 102 00 Praha 10, 271 961 283
- **ILOS**, Rumjancevova 16, 460 01 Liberec, 485 100 896
- **Radko Polák**, Na Spravedlnosti 121, 530 02 Pardubice, 466 412 746
- **AUTWEC**, Útušická 3, 301 00 Plzeň, 377 473 935
- **MIJA SUBARU**, Vranovská 56, 614 00 Brno, 545 245 277
- **SUBRA CAR**, Zlínská 390, 763 16 Fryšták, 577 912 590
- **Kavalír King**, Krmovská 82, 746 01 Opava, 553 626 335
- **PKT auto, s. r. o.**, Gmelova 2069/9, 709 00 Ostrava, 596 616 940
- **Auto Vysočiny, s. r. o.**, Chlumova 1, 586 01 Jihlava, 567 322 536
- **C a K, s. r. o.**, Mlýnská 69, 602 00 Brno, 543 254 873