

SUBARU MAGAZÍN

ročník 4
podzim 2005

Dva nové trumfy



- **Subaru vítězí**
v Bohemia rally
- **Ikebana, řeč květin**



Subaru Sprint pošesté

Pořadatelé, EMIL FREY ČR s. r. o. a Jiří Hendrich-Mr.Car, naplánovali letos setkání majitelů a příznivců vozidel Subaru, spojené s motoristickou automobilovou soutěží, již na sobotu 14. května 2005.

Počasí: jako obvykle na tuto akci nádherné, sluníčko, teplo. Povrchy: suchý asfalt, šotolina u pěšího mikrozávodu a betonový povrch u zvláštních zkoušek.

Akce byla tradičně zahájena prohlídkou autosalonu Subaru Emil Frey v Praze 5, kde účastníci ocenili před slavnostním startem soutěže rozvoj služeb i nové formy reprezentace značky SUBARU v ČR.

Itinerář pak zavedl soutěžní posádky do Koněprus, kde pro ně byl připraven tříkilometrový pěší orientační mikrozávod v krásné přírodě. Po jeho zdolání a vítaném občerstvení zavedla trať posádky na letiště do Komorna. Na betonové letištní ploše byla postavena slalomová jízda na čas. Cíl akce



byl v penzionu Zahrádka, v krásném prostředí mezi Brdy a Šumavou. Tady čekal účastníky další program, zvláštní zkouška a technický prvek. A závěr? Jako vždycky: pohodové posezení, vyhodnocení soutěže a rozdělení pohárů a věcných cen.

Vozidel, která se zúčastnila celé akce nebo aspoň části, bylo přesně jako balíčku mariášových karet: třicet dva. Ale protože byla obsazena dvou- nebo i vícečlennou posádkou, spokojených účastníků se z letošního ročníku SUBARU SPRINTU rozjžděla k domovu téměř stovka. A všichni s předsevzetím, že se napřesrok na sedmém ročníku akce opět sejdou.

Nepřidáte se k nim také?



Celkové pořadí na stupních vítězů:

- | | |
|-----------------------|--------|
| 1. Kaucký-Kroftová | 273 TB |
| 2. Ryger-Ryger | 277 TB |
| 3. Šota-Doubravčíková | 305 TB |



Editorial

Ing. Petr Neuman
ředitel Subaru ČR, s. r. o.



Vážení a milí příznivci značky Subaru,

hned v úvodu bych se s vámi rád podělil o dojmy z našich vozů pro následující kalendářní rok. Forester, Impreza, Legacy i Outback prošly celou řadou změn, a tak se příznivci naší značky mají opravdu nač těšit. Největší transformaci pro modelový rok 2006 podstoupil prvně zmíněný Forester, který se může nově „pochlubit“ dvoulitrovým motorem dokonce s výkonem 158 koní i zmodernizovaným designem. Omlazenou tvář má mimo něj i Impreza, kterou bude pro změnu zdobit 2,5 litrový turbomotor. U všech řadových modelů se navíc přechází na agregáty s označením DOHC.

Jedním ze zásadních úkolů pro rok 2005 bylo stabilizovat v České republice dealerskou síť. A musím podotknout, že se nám to povedlo. Nyní máme celkem 16 smluvních partnerů, jejichž rady si můžete přečíst na stránkách časopisu, který držíte v ruce. To, jak se projektu SUBARU daří v rallye, si zase najdete na stranách 8 a 9. Já vás jen nalákám tím, že se Vojtěchu Štajfovi podařilo opanovat Rallye Bohemia, což je pro něho i naši značku mimořádným úspěchem.

Prostřednictvím reportáže plné fotografií zavítáme též na autosalón do Frankfurtu, který probíhal v září. I v Německu bylo možno zhlédnout, jak bude vypadat nová identita SUBARU. Konkrétně nová loga a design vozů pro další období. V rubrice Země původu se snažíme vás seznamovat s kulturou Japonska, tedy země, odkud naše vozy vyrážejí dobývat svět. Dnes si můžete přečíst o ikebaně, japonském umění aranžování květin. A kde všude lze naše vozy používat se zase dočtete v rozhovoru s manželkou guvernéra ČNB, paní Michaelou Tůmovou.

Na závěr přidám trochu sebechvály, konkrétně lichotivé číslo počtu prodaných vozů SUBARU v roce 2005. Začátkem října jich bylo už přes 541! Nezbyvá mi, než doufat, že toto číslo ještě poroste a vás, spokojených partnerů a zákazníků naší značky, bude čím dál více i v dalších letech.

Přeji příjemné čtení!

OBSAH

Hybridní pohony – budoucnost Subaru	4
Svátek Subaru v Sosnové	5
Sexy auto pro zdravotnické účely	6

Manželka guvernéra ČNB, paní Michaela Tůmová, věří Foresteru

AUTOSALÓN

Rej okolo stánku Subaru

Subaru představilo na frankfurtském veletrhu celou flotilu, největším trhákem byla však bezpochyby nová Impreza



7

Pohár z Bohemie je doma	8
Evropská Tribeca bude v září 2006	10
Dobré znamení pro další rok	12
Smluvní partneři Subaru odpovídají	14

Líbí-li se vám Tribeca a přemýšlíte-li o dovozu, nespěchejte. V Subaru se již pracuje na verzi plně adaptované na evropské podmínky

SUBARU MAN

Z formule do rally

Francouzský jezdec Stephane Sarrazin dělá v letošním ročníku světového šampionátu fanouškům stáje Subaru radost

16



Ikebana, cesta květin	18
Subaru v zrcadle médií	20
Naše modely bodují po celém světě	22
Soutěž a křížovka	23

Paní Daniela Hátleová vnímá ikebanu jako typicky japonské chápání krásy, které se nezaměřuje na vnější detaily, ale na postižení vnitřního smyslu věcí

**SUBARU
MAGAZÍN**

pro SUBARU Česká republika spol. s r. o.
Pekařská 5, 155 00 Praha 5
vydává OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství
Mistřínská 394, 155 21 Praha-Zličín
subarumagazin@subaru.cz

Editor: PhDr. Otakar ŠTAJF
Autorská a odborná spolupráce:
Petr Benzl, Daniela Hátleová, Jiří Kaloč, Jaromír Kvíčala,
Lukáš Průdek, Mila Stará, Adéla Štajfová, Vojtěch Štajf,
Hanus Trykar, Milana Vůjtechová, Lukáš Vrkoč
Grafická úprava: Tomáš Milsimer
Tisk: Durabo, Na stráni 1301, 250 88 Čelákovice
Číslo vyšlo 15. října 2005; **Neprodejné**
Registrační číslo MK ČR E 15 223
ISSN 1214-066X

HYBRIDNÍ POHON je slibný i pro budoucnost SUBARU

Zásoby ropy se zmenšují, cena benzínu naopak logicky neustále roste. Většina automobilek začala hledat jiné alternativy pohonu svých modelů. Nejinak je tomu u Fuji Heavy Industries Ltd. Mateřská společnost značky Subaru vidí budoucnost v ekologicky šetrných agregátech.

Každá automobilka, speciálně její vývojové centrum, tají a mlží své aktivity. Subaru světu oznámilo jen to, že na stole jeho inženýrů leží dva radikální projekty. Cena FHI na Tokijské burze okamžitě vylétla o 5,7 procenta

Nejdůležitější baterie

Intenzivní vývoj probíhá na jednotce Turbo Parallel Hybrid (TPH), která by měla pohánět hybridní elektromobil (Hybrid Electric Vehicle HEV), jehož

desetikilowattový elektromotor. Kombinací generátoru motoru a Boxer-turbomotorů vznikne systém, který nabízí příjemně sametový chod ve středních otáčkách a enormní zrychlení, ale zároveň i vysokou úspornost pohonných hmot. Excelentní výkonnost a dynamiku ve všech oblastech umožňuje motorový asistent (Motor-Assist), který zvyšuje točivý moment v nízkých otáčkách. Kde většina aut ještě spí, elektromobil HEV žije již takřka naplno. Srovnáme-li TPH s dosavadním hybridním systémem SSHEV (Sequential Series Hybrid Electric Vehicle), pak je výrazně méně nákladný, protože pracuje s daleko menším elektromotorem a menšími bateriemi. K dosažení ještě vyšších a lepších hodnot,

zamýšlí FHI v budoucnu nasazení vysokoúčinných mangan-lithium-iontových baterií. Ty v současnosti vyvíjí firemní partner NEC, se kterým začal FHI spolupracovat v roce 2002.

Cestou kondenzátoru

Druhým projektem je kondenzátor (Li-ion). Zde vývojoví inženýři prozradili ještě méně. V případě lithium-iontového kondenzátoru by měla být výrazně zvýšena hustota energie, což vylepší všechny vlastnosti elektromotoru. Jak toho dosáhnou? Negativní elektroda (katoda) je vyrobena z nově vyvinutého Li-ion-karbonového materiálu, elektrolyt je taktéž zhotoven z Li-ion. Tato technologie je nazývána „Pre-Doping“ a umožňuje vklad většího počtu lithiových iontů na katodu tohoto nového kondenzátoru. To zvyšuje kapacitu a napětí, aniž by došlo ke snížení výkonu pozitivní elektrody (anody). V současné době provádí FHI výkonnostní testy na člancích prototypu nového kondenzátoru. Sami si tedy můžete udělat obrázek jak bude vypadat Subaru za nějakých 5 až 10 let. Jedno je však jisté. Obě nové technologie jsou kompatibilní s osvědčenými motory Boxer a unikátním pohonem všech kol AWD. Nové modely tedy rozhodně nic neztratí z výjimečnosti, na kterou jsme ve vozech Subaru tolik zvyklí.



↳ Designér Zapatinas a hybridní studie Scrambler
↳ Hodně futuristický interiér Scrambleru
↳ Subaru již jednou představilo městský elektromobil R1e



úvedení na trh k výzkumným účelům je naplánováno na rok 2007. Se stejným nasazením se pracuje i na lithium-iontovém kondenzátoru (Li-ion), který má ve voze zvýšit možnosti využití baterií.

V případě technologie TPH bude do vozu, elektromobilu, mezi spalovací motor a automatickou převodovku, namontován tenoučkový





V SOSNOVÉ se soutěžilo O IMPREZU

Na autodromu v Sosnové se sešli čtenáři Auto Tipu, aby se v pěti zajímavých disciplínách utkali o stříbrný vůz Subaru Impreza. Tu si nakonec do Jaroslavic odvezl rozzářený Přemysl Chlumský.

← Své spolujezdce Vojta Štajf, vítěz letošní Bohemky, rozhodně nešetřil
↓ Motokárový závod rozhodoval o cenných bodech.
→ Zástupci Subaru a vydavatelství Axel Springer předávají šťastnému vítězi klíčky od Imprezy

zkouše ze soutěžících doslova stříkal adrenalin. Jedno měřené kolo na motokáře rozhodovalo o drahocenných bodech. Každá desetinka zde hrála velkou roli. Po těchto čtyřech disciplínách se v průběžném hodnocení vyrýsovali dva favoriti. Ale jak obecně platí, když se dva perou, raduje se třetí, tak se i v Sosnové stalo. Vědomostní test nejlépe zvládl Přemysl Chlumský z Jaroslavic u Znojma a oba své soky v konečném pořadí přeskočil. Úspěchu v tomto netradičním pětiboji



Časopis Auto Tip ve spolupráci se Subaru ČR připravil pro své čtenáře neobyčejnou soutěž o neobyčejné auto. Ankety se zúčastnilo přes 23 tisíc čtenářů, z nichž se pak 42 vyvolených dostavilo 11. srpna na autodrom v Sosnové. Zde na ně čekaly čtyři dovednostní disciplíny doplněné o závěrečný test i řada doprovodných akcí. Několik vylosovaných šťastlivců se mohlo svést i s letoš-

ním vítězem Rallye Bohemia Vojtěchem Štajfem. Jezdec týmu Subaru-Blesk ve svém závodním Subaru Impreza WRX STI své spolujezdce nikterak nešetřil, pro všechny to podle jejich slov byl nezapomenutelný zážitek. Ale vraťme se k soutěži. Pět naprosto odlišných disciplín neustále míchalo průběžným pořadím, každá si našla jiného vítěze. Někomu dělala problém jízda zručnosti

mezi kužely ve voze Subaru Impreza Kombi, jiní se zase hodně natrápili na tranažeru WRC. Zde měli velkou výhodu mladší ročníky, které si s počítači a hrami rozumí lépe. Další prověrkou byla jízda na čas. Úkol byl jasný – s třilitrovým Legacy projet vytyčenou trať přesně za devadesát vteřin. Tak se kalkulovalo, počítalo, čekalo, o úsměvy, ale i vztek, nebyla nouze. Při další

podřídil vše, a i proto si věřil. „Když mě vylosovali do finále, začal jsem číst všechny dostupné materiály o Subaru, zopakoval si předpisy, zdravotěvu a pečlivě si přečetl poslední čísla Auto Tipu,“ prozradil tajemství svého úspěchu spokojený vítěz. Poté již pouze od zástupců společností Subaru a Axel Springer převzal klíčky od sladké odměny, naleštěné stříbrné milionové Imprezy WRX.

JEZDÍ V SUBARU

Vozidla SUBARU je možné využít různými způsoby pro soukromé i firemní účely. S originálním nápadem přišla manželka guvernéra ČNB, paní Michaela Tůmová, když model Forester pořídila jako služební automobil zdravotnické služby. Už čtvrtým rokem jezdí odborníci z nestátního zdravotnického zařízení za zahraničními klienty v ČR oblíbenou čtyřkolkou. Paní Tůmová se do této značky zamilovala a plánuje ji zakoupit i k soukromým účelům.



Sexy AUTO pro zdravotnické účely

Co vás přimělo k tomu, abyste pořídila vůz Subaru Forester jako sanitku?

Když jsem měnila auto pro firmu, vyzkoušela jsem spoustu podobných vozů. A musím říci, že Subaru Forester pro mě bylo atraktivní, sexy auto, které není tak velké, aby bylo nevladatelné. Navíc mě oslovilo i fajn jednání představitelů této značky, výbava vozu a další věci.

Vybrala jste si Forestera po prvním osahání, nebo jste o něm přemýšlela delší dobu?

Musím říci, že náhle, i když jsem zprvu pokukovala po Subaru Legacy Outback, které bylo již dříve u nás ve firmě hodně chválené. Řidiči sice říkali, že je geniální, ale mně Forester přišel zajímavější a pro to, nač jsme jej po-

trebovali, i vhodnější. Myslím si, že mě ale i řidiči v práci upozornili na tento model a já nakonec dala i na radu lidí, kteří se vyznají a umí auta záchranky používat.

Přesto, nepopohnala vás ke koupi Subaru také touha odlišit se od vozidel dalších zdravotnických služeb?

Forester má výhodu v tom, že nikoho nenaštve! Není profláklý jako vozy, které jsou označeny čtyřmi kroužky audi, hvězdičkou mercedesu anebo BMW. To spěje akorát k tomu, aby vám vůz někdo ukradl. Naše auto má všechny výhody zmíněných vozů a netáhá zbytečně oči. Je prostě pohodlné a přívětivé.

Z vašich slov je zřejmé, že jste s vybraným vozem naprosto spokojena.

Auto máme osmatřicet měsíců a nikdy s ním nebyl problém.

Jaké jsou nejlepší vlastnosti Subaru Forester?



Já mám ráda přívětivost automobilů k uživateli. A tento vůz je prostý a opravdu snadný k ovládní. Je hrozně jednoduché s ním cokoli dělat. Ať už jezdít v plném provozu, nebo si zajet někde po horských silnicích. Nikdy nás nenechalo ve štychu. K tomu musím přičíst také to, že se v něm velice pohodlně sedí a nejsem zase tak vysoko.

Našla byste něco, co se dá Foresterovi vytknout?

Spouště lidí se nelíbí, že je vůz tuhý. Vzhledem k tomu, že jde ale o auto do terénu, vidím to spíše zase jako výhodu. Zvláště když sama nemám ráda měkkí a houpavější automobily.

Co jste museli nechat upravit, než jste vozidlo začali používat pro zdravotnickou službu?

Jelikož jde o zdravotnickou službu, která nepřeváží pacienty, ale odborníky a krevní deriváty, nebylo nutné cokoli přestavovat. Vzadu máme pouze speciálně přidělané úchyty pro kufry, když jede lékař k pacientovi, a také nádoby na převoz krve.

Přestože tři roky užívání vozu Subaru nejsou důvodem k jeho výměně, přemýšlíte už, zda budete věřit této značce i nadále, ve chvíli, kdy se pro nové auto rozhodnete?

Přiznám se, že ano, avšak Foresterovi dávám ještě minimálně dva roky. Není s ním žádný problém a dokonce i s manželem přemýšlíme, že ve chvíli, kdy se rozhodneme pro obměnu soukromého vozu, budeme mít na prvním místě Subaru. Konkrétně pak model Legacy Outback, který ideálně splní požadavky početné rodiny.



Rej okolo stánku Subaru

Letošní, v pořadí již 61., ročník automobilové výstavy ve Frankfurtu (Motor Show) je na novinky obzvláště bohatý. O to více může tedy Subaru těšit obrovský zájem návštěvníků o jeho exponáty.



Subaru Impreza

Velikým lákadlem celé výstavy byla jednoznačně nová Impreza. Ta i nadále klade důraz na sportovní design a především nenapodobitelné pocity z jízdy. Řada Impreza WRX je poháněná čtyřválcem Boxer o objemu 2,5 litru, STI se zas může pochlubit vylepšenou verzí DCCD (Driver's Control Center Differential).



Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI), jakožto výrobce pozemních i vzdušných dopravních prostředků a zároveň vozidel značky Subaru, přichystalo nejen pro své příznivce hned několik lahůdek. Návštěvníci zde v termínu od 12. do 25. září mohli obdivovat prakticky celou „šestihvězdičkovou“ flotilu. Největším lákadlem byla však bezpochyby nová Impreza. Sportovní nadšenci a příznivci rallye se zas doslova rozplývali nad prototypem Imprezy WRC 2006, hloučky lidí se tvořily i u nového, Forestera. K vidění byla i sedmimístná Tribeca, zatím však pouze v americké specifikaci, neboť vývoj a doladování této novinky pro Evropu stále probíhá. Velký zájem však jasně ukázal, že o potenciální zákazníky se tato všestranná novinka bát rozhodně nemusí.



TOKIO MOTOR SHOW

Na svém domácím autosalonu v Tokiu představilo Subaru mimo jiné koncept hybridního praktického kupé s rysy kombíku, pod kódovým označením B5-TPH. Tento počín zřetelně navazuje na styl „new design language“, v jehož intencích se značka Subaru profiluje jako výrobce praktických vozů s okouzlujícími tvary.

RALLY



Rally team Subaru ČR – deník Blesk hlásí:
úkol splněn,

pohár Z BOHEMIE je doma

I přes počáteční těžké chvílky při vývoji zbrusu nového vozu, speciálu Subaru Impreza STi Spec C, zaznamenal rallye team Subaru ČR – deník Blesk několik pozoruhodných úspěchů. Prvním významným momentem bylo světové prvenství v nasazení toto vozu mimo závod mistrovství světa. Při Švédské rallye měl totiž tento vůz světovou premiéru pouhý týden před tím, než jej 18. února mohli vidět diváci rallye Šumava v Klatovech. Tam zbrusu nový vůz, vedený po trati ostřílenou, avšak nově složenou, posádkou Vojtěch Štajf – Jiří Černochoch, obsadil desátou příčku v hodnocení evropského poháru, což nebylo pro začátek vůbec špatné. Pouhých pět závodů pak trvalo, než pražský motoristický novinář a soutěžní jezdec Vojtěch Štajf dokázal získat absolutní vítězství.

Pro reprezentanty českého zastoupení značky Subaru na tratích mezinárodního mistrovství ČR v rallye se začátek léta proměnil v doposud největší úspěch sezóny. Po smůle, kdy pražsko – zlínskou dvojici donutil požár motoru na předchozím závodě v Českém Krumlově k odstoupe-

ní ze skvělého čtvrtého místa celkově a stříbrné pozice v klasifikaci produkčních vozů (bez WRC) jen několik sekund za úřadujícím šampiónem Václavem Arazimem, opakovala posádka svůj skvělý výkon i ve městě automobilů – Mladé Boleslavi. Tentokrát s bezchybně fungujícím vozem



Subaru Impreza STi Spec C se jim podařilo zvítězit v jedné z nejnáročnějších automobilových soutěží u nás, 32. ročníku slavné Bohemia Rally.

Od požáru k vítězství

Již od samého začátku soutěže se posádka týmu Subaru ČR

– deník Blesk pohybovala na čelních příčkách nejen ve své skupině produkčních vozů, ale i v celkovém pořadí. Úspěch v sobotní etapě více než jindy závisel především na volbě obutí pro náročné rychlostní zkoušky o délce přesahující dvacet kilometrů. Vojtěch Štajf měl při

výběru pneumatik nejen šťastnou ruku, ale i kvalitní a přesné informace o počasí: „Pro tento závod jsme nechťeli ponechat nic náhodě, a proto jsme měli poradce přes počasí, odborníka přes meteorologii, který neustále sledoval radary a v každém servisu nám upřesňoval výhled na lokální situaci v místě konání rychlostních zkoušek, a proto jsme mohli jet bez stresů.“

O stabilitě výkonu posádky pak svědčí konstantní zajíždění časů v první čtyřce mezi produkčními vozy a v první šestce celkově. Štajf s Černochem dokázali dvě rychlostní zkoušky vyhrát, na třech testech jim patřil druhý čas a čtyřech třetí. Na rozdíl od posádky týmu Subaru ČR – deník Blesk mnozí soupeři zazářili na jedné zkoušce, zatímco na další propadli. Proto se Vojtěch Štajf s Jiřím Černochem usadili již po druhé rychlostní zkoušce na stříbrné pozici, kterou po problémech vedoucího jezdce, Slováka Béréše, proměnili na konci první etapy v průběžné vedení. Před čtyřmi nedělními testy na mladoboleslavsku činil náskok 41 sekund ve prospěch Subaru se startovním číslem 10, a tak se posádka především snažila udržet vedení

a neudělat zbytečnou chybu, když bylo vítězství téměř nadosah. Navigátor Jiří Černocho komentoval nedělní etapu slovy: „Když jsme absolutně vyhráli sedmou rychlostní zkoušku v sobotu odpoledne, myslel jsem, že rychleji již jet nešlo. V neděli ráno bylo ale potřeba zabojoval ještě víc, jsem tedy hlavně rád, že jsme dokázali udržet vedení až do cíle. Poděkování patří samozřejmě i mechanikům a společnosti Subaru, která se o skvělou přípravu vozu významně zasloužila. S vozem jsme totiž během celé soutěže neměli téměř žádné problémy.“

Smolná převodovka

Nejen jednatřicetiletý pilot Štajf, ale zejména jeho o dva roky starší navigátor Černocho se

po slavném vítězství ve středoevropské rallye těšili na srpnovou zlínskou Barum rallye, která je domácí soutěží Jirky Černocho. V neuvěřitelné konkurenci 45 produkčních vozů a celé evropské jezdecké špičky patřila posádce až do poloviny sobotní etapy lichotivá pátá pozice, zároveň pak byla Impreza s číslem 15 nejlepším vozem značky Subaru v soutěži. V pokračování v soubojích jí, stejně jako vozům několika dalších předních jezdců, zabránila závada na technice, když v převodovce praskla hnaná hřídel. Vojtěch Štajf byl samozřejmě kvůli odstoupení ze slušně rozjetého závodu zklamán: „Musíme se smířit s tím, že na úspěšnou Bohemii se nám tady navázat



◀ Z Mladé Boleslavi, v jejímž okolí se konala Rally Bohemia, si posádka týmu Subaru ČR – Deník Blesk odvezla nejen putovní pohár pro absolutního vítěze, ale také poháry za první místo ve skupině produkčních vozů.



nepodařilo. Letos, kdy jsme se s autem v první polovině sezóny teprve učili, to máme přesně na střídačku – jednou dojedeme, podruhé ne – v příštím roce však doufáme, že se nám podobné problémy budou vyhýbat, vždy se totiž jednalo o závady, kterým napříště dokážeme pře-

dejít,“ věří Vojtěch Štajf. Na středoevropské Rallye Příbram na konci září pak Subaru Impreza Spec C, tentokrát se startovním číslem 8, bylo opět nejlepším vozem Subaru v závodech a bojovalo o stříbrnou příčku v hodnocení produkčních vozů a šestou celkově za vozy WRC. Chystaný útok na 18 sekund vzdálenou druhou příčku zastavila bohužel první letošní havárie, ke které došlo na 15. rychlostní zkoušce Točnick. Bílé Subaru se sklouzlo do příkopu, kde zavadilo levým bokem o vzrostlou třešeň. Vojtěch Štajf byl velmi rozčarován zejména kvůli důvodu kolize: Na této polokruhové zkoušce byl letmý start a náš vůz odstartovali těsně před Václava Arazi-



tečně nebrzdil. Kvůli chvilkové nesoustředěnosti jsem začal pozdě brzdít a nestihli jsme už zatočit. Záznam z kamery uvnitř auta jsme dali na naše webové stránky. Možná bude naše havárie pro pořadatele důkazem, že okruhové zkoušky na úzké silnici lemované stromy jsou příliš nebezpečné, na okruhových závodech jsou alespoň únikové zóny a široká trať, umožňující předjíždění,“ říká Vojtěch Štajf a dodává: „Jsme hlavně moc rádi, že jsme po nárazu na strom z auta vylezli celí a již se nemůžeme dočkat na další boje o čelní příčky s opraveným autem v Třebíči.“ Na tuto nepříjemnou událost chce pražský jezdec brzy zapomenout a ukázat se na posled-

◀ Až do svého odstoupení předváděl na trati Barum rallye Vojtěch Štajf, že nejen vozy WRC jsou divácky atraktivní

◀ Na Příbramské rallye se posádce Štajf – Černocho až do havárie těsně před cílem také dařilo



ním letošním mistrovským podniku v dobré formě. O kondici závodního Subaru strach není, protože díky propracovanému systému dodávek náhradních dílů Subaru ČR přišly všechny potřebné komponenty včas.

Text: Milana Vůjtěchová

Foto: archiv týmu

NOVINKA

Prodej Tribecy v České republice odstartuje v září příštího roku, přitom v Americe se již hojně prodává. Proč tedy s takovým zpožděním? Odpověď je jednoduchá. Technické oddělení Subaru Europe v Ingelheimu otestovalo Tribecu v americké specifikaci. Náročné zkoušky jasně ukázaly, že zejména brzdová soustava a podvozek neodpovídají evropským požadavkům, problémové situace nastaly i ve vyšších rychlostech. Přičtíme k tomu řadu dalších maličkostí, jako je například nefunkční autorádio a všem musí být naprosto jasné, proč Subaru vyčkává s uvedením na evropské trhy. Svým zákazníkům chce nabídnout zcela bezproblémový vůz, tedy přesně takový, na který jsou majitelé aut se šesti hvězdami ve znaku zvyklí.

Řada individuálních dovozců přesto již dnes Tribecu (v americké specifikaci) nabízí. Subaru však na tyto vozy nemůže poskytnout záruku a zároveň není schopno garantovat rozumnou dobu případných oprav. V Evropě zatím není zřízen sklad náhradních dílů, mechanici ani dílny nejsou na Tribecu připraveny. Sami tedy vidíte, že k této předčasné koupi může přistoupit jen velmi bláhový člověk, v případě Tribecy budeme raději volit výraz nedočkavec. Dobře totiž víme, jak moc je tato sedmimístná novinka pro potenciální zákazníky lákavá.

Nový segment

Tribeca se vyznačuje mimořádnými jízdními vlastnostmi a vysokou mírou komfortu. Silnou stránkou vozu je i snadná ovladatelnost a všestrannost. Usednout za volant Tribecy je skutečným zážitkem. Dostatečná světlá výška (21,3 cm) spolu s pohonem všech kol a výkonným motorem umožňuje této sedmimístné novince hladký průjezd i v lehčím terénu či po polní cestě s vyjetými koleji. Pod kapotou najdeme osvědčený šestiválec Boxer. Ten z 3000 kubických centimetrů vyždíme gigantický výkon 180 kW (245 k). Více než účelný je i točivý moment. Tribeca svého maxima 297 Nm dosahuje při 4200 otáčkách za minutu. Svalnatý šestiválec spolupracuje s elektronikou řízenou pětirychlostní automatickou převodovkou 5AT Sportshift. Ta řidičovi dává i možnost manuál-



Evropská Tribeca bude v září 2006

Na autosalonu v Ženevě byl Evropě poprvé představen nový člen rodiny Subaru. Automobilka zde představila zcela nový crossover SUV. B9 Tribeca je vůbec prvním sedmimístným modelem Subaru. Zároveň se díky svým rozměrům a luxusu pasovala do role vlajkové lodi tohoto japonského „čtyřkolkového“ specialisty. Tribeca kombinuje sportovní, dynamický a moderní design spolu s pohonem všech kol systému „symmetrical AWD“.



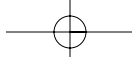
B9 TRIBECA

délka: 4,82 m	výška: 1,69 m
šířka: 1,88 m	rozvor: 2,75 m
výkon: 180 kW (245 k) při 6600 ot/min	
toč. moment: 297 Nm při 4200 ot/min	

ního řazení, stejně tak i předvolený jízdní program či VTD (Variable Torque Distribution) na všechny čtyři kola. Ta díky své velikosti (18 palců) už jen podtrhují nemalé „terénní“ ambice Tribecy.

Subaru umístilo Tribecu před Legacy a Outback, vstoupilo tak do nového tržního segmentu. Cílovou skupinou této nové vlajkové lodi by měli být především zákazníci s vysokými nároky na flexibilitu (třetí řadu sedadel lze sklopit, čímž vznikne zcela rovná plocha rozměrného zavazadelníku). Díky svému decentně futuristickému designu, nové masce, symbolizující přední profil letounu, jakožto odkaz na leteckou historii mateřské firmy, osloví Tribeca i řadu mladých rodin toužících po sportovně komfortním vozidle.

Tribeca nepřipouští žádné kompromisy, žádné rozhodování mezi designem a funkčností. Obě tyto stránky jsou v případě Tribecy na nejvyšší úrovni. To samé platí i v případě interiéru, na němž je z veliké části podepsán šéfdesignér Andreas Zapatinas. Nejvyšší kvalita je patrná z každého centimetru královsky prostorné Tribecy. Prvotřídní jsou veškeré použité materiály, stejně tak kvalita zpracování a slícování jednotlivých dílů a v neposlední řadě i neméně důležitá ergonomie. Obrovský důraz Subaru tradičně kladlo na bezpečnost. Nechybí zde šestice airbagů, ani čtyřkanálové ABS s elektronicky řízeným rozdělovačem brzdové síly EBD.



VÝLOHA SUBARU

Dobré znamení pro další rok

Rok 2006 by měl být pro automobilku SUBARU úspěšný. Šestka v letopočtu dává naději, pokud vezmeme v potaz skutečnost, že právě tento počet hvězdiček má Subaru ve znaku. S čím hodlá automobilka prorazit? Modely Forester, Impreza, Legacy a Outback dostaly vylepšené motory i zásadní změny designu!

SUBARU OUTBACK

Zlepšení stability řízení díky úpravám na podvozků a komfort na luxusní úrovni jsou hlavním tahákem Outbacku pro rok 2006.

Revizí však prošlo také nastavení odpružení.

Veleúspěšný model zejména na území Severní Ameriky a Austrálie jde do dalšího roku v Evropě s minimálními změnami zevnějšku, koneckonců ruku v ruce s Legacy.

Model 3,0R se vyznačuje působnou stylizací s plynulými křivkami, kvalitním interiérem a hlavně silou šestiválcového motoru Subaru Boxer 3,0l.

Kromě vysoké výkonnosti má tato čtyřkolka také skvělé

vlastnosti, pokud jde o ovladatelnost

a chování v zatáčkách.

Slabší verze Outback

2,5i je zase zabalena



SUBARU FORESTER

Kompaktní SUV zrozené z předností symetrického pohonu všech čtyř kol přijde ve své druhé generaci v první řadě se zásadní změnou vzhledu. Cíl vývojářů byl přitom jasný – dosáhnout dynamického a moderního designu. Výrazný pokrok zaznamenal připravovaný vůz samozřejmě i v oblasti interiéru. Těšit se můžete například na používání víceúčelové středové konzole. Odlišnosti přichystal výrobce také

pod kapotou. Všechny modely jsou nyní ve dvou úrovních DOHC, a to jak se samočinným, tak i přímým převodovým ústrojím.

U všech verzí navíc došlo ke zlepšení spodní části automobilu. K dispozici budou zájemcům o Subaru opět dvě motorické verze Forestera – 2,0X a 2,5XT.

Dvoulitrová varianta nabízí zcela nový zážitek z jízdy se Subaru. Model 2,0X totiž dostal do vínku nový agregát DOHC a jeho výkon se oproti předchozí verzi zvýšil o celých 33 koní. Jeho hodnota je tak nyní

116 kW (158 k) při 6400 otáčkách. Silnější verze motoru 2,5XT, kterou výrobce uvedl na trh už vloni, učinila pokrok rovněž v nárůstu výkonu. Konkrétně svého předchůdce překonala o 20 koní. Agregát o výkonu 169 kW (230 k) svými kvalitami v plném rozsahu točivého momentu vzdoruje střídavému vnímání kompaktního SUV a přitom si ponechává dostatek sil pro stoupání do kopců při malých otáčkách. Dobrý pocit z akcelerace je pak samozřejmostí.

v elegantní stylizaci. Tento automobil má charakter všestranného vozu, s dobrým designem, vysokou výkonností a parádní úrovní příslušenství. Šestnáctiventilový 2,5 l motor se od svého uvedení do provozu stále vyvíjí a charakteristická je pro něj plynulá a lehká akcelerace, stejně jako hospodárnost.

Oba modely se liší použitím převodovky. Zatímco 3,0R využívá pětirychlostní samočinnou E-5AT umožňující i manuální ovládání, u modelu 2,5i je na výběr Sportshift E-4AT s podobnými vlastnostmi, ale také pětistupňová manuální převodovka s přímým řazením.

Jak je u Subaru zvykem, oba modely disponují výbornou úrovní pasivní bezpečnosti.



SUBARU IMPREZA

Vzhledem k tomu, že se jedná o nejsportovnější model Subaru, u kterého se klade hlavní důraz na jízdu, je Impreza automobilem, který se vyvíjí souběžně s vozem WRC. Exteriér vozu nyní získal emocionálnější a vytříbenější vzhled, ještě větší prostor ovšem dostaly motory. Než se k nim ale dostaneme, zastavme se u zevnějšku. Modelový rok 2006 se chlubí světlomety s motivem „oči jestřába“ a přední maskou ve tvaru trupu letadla. Karoserie navíc doznala změn také v implementaci aerodynamických prvků. Cílem výrobce u této řady je povznést sportovní jízdu s jistotou do vyššího rozměru. K vyšší bezpečnosti přispí-

vají boční SRS airbagy, další novinkou je použití předních světlometů HID a také vylepšení mezinápravového diferenciálu DCCD u verze STI. Tato verze má nyní navíc ještě vyšší výkon. Objem byl z 2,0 l zvýšen na 2,5 l, a výkon tak vzrostl až na 206 kW (280 k). Vyšperkovaný model pro rok 2006 ještě zdůrazňuje velkou přednost značky Subaru: instalaci sportovního motoru do snadno ovladatelného sedanu, takže je vůz v pohodě určen ke každodennímu použití. Vedle nejvýkonnějšího typu Subaru Impreza WRX STI nabízí automobilka další vysoce ceněné verze. Označení WRX v sobě pak ukrývá rovněž nově zlepšený motor Subaru Boxer (z 2,0 na 2,5 l) se symetrickým pohonem všech kol.

SUBARU LEGACY

Automobil během celých šetnácti let své existence sklízel příznivé kritiky motoristických odborníků. A koupilo si jej přes tři miliony lidí. I tak ale v Japonsku neusnuli na vavřínech. U Legacy se změny pro rok 2006 sice dotkly i vnějšího designu, avšak ne tak zásadně jako u modelů Forester

nebo Impreza. V podstatě jde jen o změnu provedení předních světlometů, kam byl přidán chrom. Detaily jsou jiné i u pouzdra zadního světlometu, nebo u krytů disků kol. Ty mají připomínat šest hvězd Subaru. Zároveň byly do nabídky připojeny nové barevné odstíny.

Výrobce se více zaměřil pod kapotu, kde nyní najdeme pouze motory DOHC.

Zájemci se ale nově budou muset obejít bez agregátu 2,5 l. Třilitry zůstanou ve stávajícím provedení. Novinkou u nich je zavedení pětirychlostní samočinné převodovky Sportshift E-5AT u modelu 3,0R Spec B, kterou lze ovšem používat i manuálně. Alternativou je i šestirychlostní převodovka s přímým řazením, která nabízí příjemně sportovní prožitek z jízdy u verze



sedan i kombi. Legacy zajišťuje i pasivní bezpečnost. Starají se o ni nové vyztužující rámy ve tvaru prstence. Slabší motorová verze 2,0R se díky motoru DOHC stala rovněž sportovnější, avšak hlavní výhodou je široká možnost využití vozu. Sedan i kombi jsou prostoupeny duchem Subaru a vším, co znamená pojem Legacy.

TÝM SUBARU

Smluvních partnerů Subaru ČR jsme se zeptali:

Jakým způsobem nejvíce zapůsobíte na klienty?
Co je vaším nejlepším argumentem?

C & K, a. s.

Vídeňská 100
619 00 Brno
tel.: 543 254 873
subaru@ck-subaru.cz

Vozy SUBARU jsou skutečně skvělým artiklem a o jejich kvalitách už bylo mnohé řečeno a napsáno. Čelná umístění ve statistikách spolehlivosti, tisíce spokojených majitelů těchto vozů po celém světě a stále příznivější cenová dostupnost – to jsou objektivní informace, které zpravidla naši potenciaální zákazníci již mají. Takže my nikoho nepřesvědčujeme, ale pouze utvrzujeme v tom, že rozhodnutí koupit si SUBARU je to

správné. Velmi si pak ceníme toho, pokud jsou k tomuto milému rozhodnutí využity právě naše služby.

Nejspolehlivějším prodejním argumentem pro koupi SUBARU je zkušební jízda či zapůjčení vozu na několik dní. Nákup vozu naším prostřednictvím je pak podpořen dlouholetou tradicí v branži, individuálním přístupem a kvalitními poprodejními službami.



BETA HASE s. r. o.

Přístavní 1134
400 01 Ústí nad Labem
tel.: 475 201 206
usti-prodej@betahase.cz

Značka Subaru vstoupila do povědomí lidí v České republice jako kvalitní vůz s perfektním dílenským zpracováním, výbornými jízdními vlastnostmi a také velmi líbivým designem. V tomto směru máme při přesvědčování klientů o kvalitách vozů Subaru usnadněnou situaci, kterou se snažíme podpořit dobře fungujícím poprodejním servisem. Nejspolehlivějším argumentem při prezentaci vozů Subaru je jednoznačně předváděcí jízda, kdy má klient možnost vyzkoušet všechny přednosti jízdy vozů s trvalým pohonem všech kol.

DANCARS CZ s. r. o.

Krnovská 82
746 01 Opava
tel.: 553 719 296
info@subaru-opava.cz

Vlastním nadšením pro značku Subaru a především dostatečně dlouhou a velmi rozmanitou zkušební jízdou. O vozích Subaru se dají popsat stohy papíru, ale nic nenahradí osobní zkušenost a pocit z řízení našich výjimečných vozů. Byť jsou si vozy Subaru velmi podobné, snažíme se zákazníkovi vůz „ušít na tělo“. Většinu „Subaristů“ však není

nutné nijak přesvědčovat, ti si v naprosté většině při koupi dalšího vozu zvolí opět naše vozy. Vůbec nejlepší přesvědčovací metodou je však spokojený zákazník a my jsme rádi, že naši spokojení zákazníci přenášejí své nadšení na své známé a ti pak u nás také pořizují své nové vozy.

Nehod na našich cestách přibývá, lidé začínají přemýšlet především o bezpečnosti svých vozů. Auto má přinášet hlavně radost. Nejvíce je našimi zákazníky hodnocena úroveň pasivní i aktivní bezpečnosti

a skvělé jízdní vlastnosti, které jim umožňují dostat se i do míst, kde by na to předtím ani nepomysleli. Myslíme si, že naši zákazníci s novým vozem nekupují pouze image, ale žádají také stoprocentní funkčnost, spolehlivost a prověřenou kvalitu.



VLASTIMIL KUNDRÁT AUTO SAK

Šumperská 236
ŠUMPERK – Rapotín
tel.: 583 219 296
kundrat@subaru.cz

Hlavními argumenty jsou výborné jízdní vlastnosti, bezpečnost, spolehlivost, tradice značky, technické parametry, standardně vysoká výbava, možnost výběru z různých modelů a možnost pohonu LPG. Popularita vozů Subaru roste, což je argument sám o sobě. Nejlepší reklamou je však spokojený zákazník. Řekl bych, že většina vážných zájemců je s vozy Subaru více či méně obeznámena. Tito klienti dobře vědí, co chtějí. Nejvíce se nám osvědčila ukázka vynikajících jízdních vlastností na silnici i v terénu. Nízké těžiště vozu a trvalý pohon všech kol zajišťuje rychlý a zároveň bezpečný průjezd v zatáčkách. SUV se i v těžkém terénu chová velmi sebejistě. Tyto přednosti přesvědčí nejednoho klienta.

SUBI STYL s. r. o.

Grmelova 2069/9
Ostrava - Mariánské Hory
tel.: 596 616 940
subaru@pkt.cz

Kvalita vozidel Subaru je to, co se snažíme vždy vyzdvihnout. Pokud se ale zákazník ve vozidle nesveze, je to kupování zajíce v pytli. Když se do vozidla posadí, nebo si vozidlo zapůjčí na více dnů, a přetrvá v něm příjemný prožitek z jízdy, je to jen otázka času, kdy se stane klientem značky Subaru. Argument který funguje nejlépe? Akční ukázka.

RADKO POLÁK

Průmyslová 643
500 02 Hradec Králové
tel.: 495 220 873
radkopolak@subaru.cz

Na zákazníka kladně působíme zejména dokonalou znalostí produktů, které prodáváme. Ve velké většině případů přichází

klient perfektně informován a dávno si vytvořil přesnou představu o tom, co od vozidel SUBARU očekává. Jediné, o čem chce přesvědčit, je správnost jeho volby. Největším argumentem je entuziazmus prodejce, jeho zapálení pro věc a zkušenost celého týmu.

M. LIŠKA s. r. o.

Skladová 7
326 00 Plzeň – Slovany
tel.: 377 452 083
prodej@ntsplzen.cz

Subaru jako jediná značka na světě vyrábí pouze automobily s trvalým pohonem všech kol a tento systém dovedla k dokonalosti. Čím se

snažíme zákazníka přesvědčit? Dokonalými jízdními vlastnostmi, aktivní bezpečností, spolehlivostí aut a samozřejmě předváděcí jízdou.



AC BOOM s. r. o.

Seifertova 1165
544 01 Dvůr Králové
tel.: 499 621 176
kulhanek@acboom.cz

Argumentaci stavíme na jedinečnosti konstrukčního řešení Subaru – detailnost vysvětlení závisí na hloubce zájmu zákazníka. Důležitá je předváděcí jízda. Klienty, kteří vůz nevlastní, bereme na test, který obsahuje i polní cestu, prudký terén

svah a terénní vlnu. Ti, kteří terénní auta neznají, většinou přemáhají strach o sebe sama. Ti, již je znají, jsou překvapeni výkonem vozu v terénu. Při návratu po silnici upozorňujeme klienta na kvalitu zpracování interiéru vozu. Závěrem každého seznamujeme s úspěchy značky v automobilových soutěžích. V našem dealerství je základním argumentem zkušební jízda.

EMIL FREY ČR, s. r. o.

Pekařská 5/638
155 00 PRAHA 5
tel.: 255 720 141
tel. recepce: 255 720 111
bohupil.kabatek@emilfrey.cz

K přesvědčení klientů používáme reference spokojených majitelů a pozitivní informace z odborných časopisů, kde se píše o úspěších a spolehlivosti značky Subaru. Důležitá je samotná předváděcí jízda, kde se ukáží jízdní kvality

a komfort všech vozů Subaru. Silným argumentem jsou záruky poskytnuté dovozcem, individuální přístup k zákazníkovi a co největší rozsah služeb a financování.

**AUTO VYSOČINY**

Chlumova 1
586 01 Jihlava
tel.: 567 322 536
info@subaruvysociny.cz

My pouze vhodným způsobem seznámíme zákazníka s koncepcí automobilky, fakty a konkrétní technikou. Jeho samotného potom necháme, aby jej přesvědčil vůz. Vypadá to, že my prodejci nemáme mnoho práce, ale nenechte se mýlit, při nabídce a samotném prodeji vyvstává spousta otázek, které musíme zákazníkovi kvalifikovaně zodpovědět.

Někdy je vybráno za chvíli, někdy se pro nás zákazník rozhodne až po několikaleté špatné zkušenosti s konkurencí. A povzte mi, máme my zapotřebí v takových případech někoho „přesvědčovat“? Který argument funguje nejspolehlivěji? Bezpečnost? Spolehlivost? Kvalita? Určitě souhrn všeho, ale především opravdový důkaz v podobě předvedení daného vozu. Pokud mám být konkrétnější, tak nejlepší argumenty se nám prodejčům daří v zimě na sněhu.

ALM s. r. o.

Hornoměcholupská 4/531
102 00 Praha 10 – Hostivař
tel.: 271 961 283
info@subaru-alm.cz

Na takovou otázku nedokáží dát přímou odpověď. Sami zákazníci, kteří nás navštěvují, nám vyprávějí úžasné a pro majitele jiných značek

naprosto neuvěřitelné příběhy o jízdních vlastnostech, výkonech, trakci a spolehlivosti. Tyto příběhy se do stručné odpovědi nevejdou. Je jich tolik, že by se o výjimečnosti Subaru dala napsat celá kniha. Náš největší prodejní argument je, že tyto příběhy posíláme prostřednictvím nových zákazníků dál.

AUTWEC s. r. o.

Útušická 3
301 00 Plzeň
tel.: 377 473 935
autwec@iol.cz

Prodáváme značku, která není tolik známá. Spousta lidí má stále o vozech SUBARU mylné představy. A prodat nové SUBARU je někdy i několikaletá práce se zákazníkem. Odměna je velice příjemná – spokojený zákazník.

SUBARU MIJA

Provazníková 90
614 00 Brno
tel.: 545 245 277
prodej@subaru-mija.cz

Zákazníky přesvědčujeme spolehlivostí vozů, cenovou výhodností ve vztahu ke kvalitě, tradicí našeho dealerství, kvalitním servisem, individuálním přístupem k zákazníkovi, předváděcí jízdou, odborností zaměstnanců, zkontaktováním s dlouholetými majiteli našich vozů, kteří nám dělají největší reklamu. Argumenty? Poctivost, čestnost, čistota, slušné jednání. Přístup, jež herci nazývají „člověčenství“ zkrátka účinkuje i v obchodních kruzích. U nás je to rodinný vztah.

ILOS s. r. o.

Rumjancevova 16
460 01 Liberec
tel.: 485 100 896
info@subaru-liberec.cz

Neexistuje univerzální metoda, jak lze přesvědčit o kvalitě automobilů SUBARU zákazníka, jež jeví zájem o jedno z našich vozidel. Je pravda, že člověk který se rozhoduje o koupi vozu 4x4, bývá zpravidla seznámen s kvalitami vozů SUBARU, dlouholetou tradicí pohonu všech kol, úspěchů na sportovních kolbištích a co se posledních modelů týče i designovou vyspělostí. Jedním z přesvědčivých prostředků jsou zkušenosti našich dlouholetých zákazníků. Poslední dobou začínáme zjišťovat, že téměř každý potenciální nový zákazník má ve svém okolí spokojeného „Subaráka“. Argumentů je celá řada. Za nejspolehlivější se ale dá považovat jen ten, který skutečně funguje – opravdové, reálné zkušenosti našich zákazníků. Můžeme otevřeně hovořit o dnes již známé kvalitě, tradici a spolehlivosti našich vozidel, ale úplně jinou váhu mají ony stovky tisíc najetých kilometrů našimi zákazníky s vozy SUBARU v zimě i v létě.

AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK s. r. o.

Přesvědčovat naše zákazníky v podstatě už ani nemusíme. Subaru si dle našeho názoru vybudovalo již natolik silnou pozici, že zájemci, kteří k nám do prodejny přichází, o kvalitě vůbec nepochybují. Ví o výjimečných jízdních vlastnostech

i unikátním systémem pohonu všech kol. My je v jejich již uceleném názoru jen utvrdíme předváděcí jízdou.

Příborská 1000
738 02 Frýdek-Místek
tel.: 558 432 872
prodej@auto-fm.cz

IVOS ZLÍN, s. r. o.

Zlínská 390
763 16 Fryšták
tel.: 577 912 590
subaru@ivoszlin.cz

Dát jednoznačnou odpověď na vámi zvolené otázky je složité. Každý zákazník, který zvolil značku Subaru, jednoznačně očekává

kvalitu a spolehlivost. Argumentovat naučenou formulací, jaká jsou to skvělá vozidla s trvalým pohonem, asi nikdo dlouho nevystačí. Při každém obchodním jednání je nutno naslouchat potřebám zákazníka a nabídnout mu ten pravý model vozidla, který bude splňovat jeho vysoké nároky.

SUBARU MAN

Z FORMULE 1 DO RALLY

Devětadvacetiletý rodák z francouzského městečka Ales udělal v letošním roce přestup z říše snů. Posuďte sami. Rallye se Stéphane Sarrazin věnoval intenzivně pouze rok, odjel jen jedenáct závodů, z toho tři v MS. Svými výsledky však natolik nadchnul vedení stáje Subaru World Rally Team, že mu nabídla zatím jednoletou smlouvu továrního jezdce. „Je

Stéphane Sarrazin během své zatím osmnáctileté kariéry udělal tři velké kroky. Prvním byl vstup do Formule Renault, druhým dokonce našlápl do světa Formule 1. Přesto za největší se dá označit ten letošní třetí. Talentovaný Francouz se totiž stal jezdcem veleúspěšné rallyové stáje Subaru.

to pro mě obrovská šance. Po jednom roce v rallye taková příležitost!“ radoval se Sarrazin, jenž se za pouhý rok stal národním šampionem, na Korsické rallye si připsal šesté mís-

to a na závěr sezóny se při Katalánské rallye blýsknul místem čtvrtým. „Snažil jsem se odvést maximum, co jsem mohl a stále se chci zlepšovat. Podařilo se mi dosáhnout něčeho neuvěřitelného. Jsem v továrním týmu, a to v továrním týmu špičkovém,“ uvedl Sarrazin v oficiálním prohlášení. Bývalý formulový pilot tak po boku světového šampiona 2003 Pettera Solberga odjede přibližně polovinu letošních závodů. V ostatních se role týmové dvojky ujme Chris Atkinson.

A proč si Subaru vybralo právě Sarrazina, který před lety sou-

peřil i s naším Tomášem Engem v seriálu mistrovství FIA Formule 3000? „To, co loni Stéphane dokázal, na nás udělalo obrovský dojem. Je pozoruhodné, že jezdec, který má za sebou několik rallye a tři světové podniky, nasadí takové tempo jako on. Jeho přístup je velice profesionální. Dáme mu možnost vyzkoušet další povrchy a další závody MS. Smlouvu jsme podepsali prozatím na jeden rok, ale naším cílem je vychovat budoucího světového šampiona. Vybrali jsme jej, jelikož má všechno, co by budoucí mistr světa měl mít,“ vysvětlil volbu

ŽIVOTOPIS

STÉPHANE SARRAZIN

datum narození:	2. listopadu 1975
místo narození:	Ales, Francie
bydliště:	Švýcarsko
stav:	svobodný
záliby:	cyklistika, tenis, plavání a počítače
debut v rallye:	1995
debut ve WRC:	2004, Německo
domovská stránka:	www.stephane-sarrazin.com

šéf stáje David Lapworth. Slovy chvály na adresu Sarrazina nešetřil ani šéf automobilky Toshiba Azuma. „Velmi mě těší, že se Stéphane, který má motorsport v krvi a je velice nadějným rallyovým jezdcem, spojil s naším týmem. Tato volba přesně odpovídá naší filozofii vytvářet budoucí hvězdy,“ dodává.

Stéphane začíná se závoděním již ve dvanácti letech, kdy poprvé usedá do juniorské motokáry. V roce 1991 se již stává vítězem mistrovství Francie Junior Karting. Neuběhne ani dvanáct měsíců a Stéphane si připsuje další triumf. Tentokrát se raduje již ve světě „velkých“ motokár. Zde se již naplno projevuje jeho talent, začíná vyčnívat nad konkurenty. V roce 1993 dělá první velký krok ve své motoristické kariéře. Jako osmnáctiletý usedá do prestižní francouzské Formule Renault. Svou první sezónu v tomto šampionátu končí na velmi pěkném pátém místě. V nadcházející sezóně si

ÚSPĚCHY

- 2005** – tovární jezdec Subaru World Rally Team
- 2004** – čtvrté místo, Katalánská rallye
- 2004** – vítězství ve francouzském šampionátu v rallye
- 2001** – vítězství v Rallye Du Var, Subaru Impreza
- 2000** – vítězství v Rallye Du Var, skupina N, Renault Clio
- 1999** – debut v Formuli 1, stáj Minardi, VC Brazílie
- 1997** – druhé místo ve francouzském šampionátu Formule3
- 1994** – vítězství ve francouzském šampionátu Formule Renault
- 1992** – vítězství ve francouzském šampionátu motokár National 1
- 1991** – vítězství ve francouzském šampionátu motokár Junior

již na své konto připsuje celkové vítězství. Raduje se mimo jiné z tří „pole positions“ (první místo na startu), pěti vítězství a jedenácti pódiových umístění.

V roce 1995 Sarrazin předsedává do francouzské Formule 3. Během dvouletého působení v této kategorii se raduje s tří vítězství a devíti umístění na stupních vítězů, což mu v sezóně 1997 vyneslo velmi pěkné druhé místo v celkové klasifikaci. O rok později již na sebe upoutává při závodech FIA Formule 3000, kde se mu daří jednu Velkou cenu vyhrát,



Závodit začínal na motokárách



V roce 2002 vybojoval pro stáj Orega šesté místo na Le Mans

celkově se raduje z překvapivého pátého místa. Ještě v tomto roce Sarrazin začíná spolupracovat s stájí Prost z Formule 1, pro kterou pro nadcházející čtyři roky testuje její monopost. V roce 1999 skáče ve výsledkové listině Formule 3000 na „bramborovou“ pozici, ale co je pro jeho kariéru důležitější, dělá svůj druhý zásadní krok. Při Velké ceně Brazílie si v kokpitu vozu Minardi odbývá debut ve světě „ef-jedniček“. V následujících letech Stéphane nadále testuje vozy Formule 1, v roce 2002 dokonce pro stáj Toyota, několikrát se účastní „dvacetičtyřehodinovky“ v Le Mans, kde pro tým Orega získává pěkné šesté místo. Ale stále více ho svou nepopsatelnou silou přitahuje rallye, ve které si od samého začátku počíná naprosto bravurně. Díky zmiňovaným výsledkům, po něm sahá tým Subaru a Sarrazin tak dělá třetí a jednoznačně největší krok ve své kariéře. Stává se továrním jezdcem úspěšného týmu...





Ikebana

cesta květin

Ikebana – původně nazývaná Kadó neboli cesta květin – náležela k „elegančním zábavám“, souhrnně nazývaným furjú, což znamená „plynout s větrem“. Pod vlivem zenového buddhismu se vyvinulo typicky japonské chápání krásy, které se promítlo i do umění ikebany. Nezaměřuje se na vnější detaily, ale na postžení vnitřního smyslu věcí s použitím co nejúspornějších prostředků. Je to umění náznaku.

U nás je ikebana všeobecně známá jako souhrn instrukcí o délce a poměru větví, o úhlech, v jakých mají být symbolické prvky šin, soe a hikae (nebe, člověk, země) umístěny ve váze. Ve skutečnosti má ikebana, stejně jako ostatní japonské umělecké žánry těsně spojené s každodenním životem, hlubší filozofický podtext. Není pouze výrazem aranžérské dovednosti, ale výrazem vztahu člověka k přírodě, cestou k tříbení charakteru a vkusu, a tím i k duševní rovnováze. V průběhu dlouhého vývoje ikebany Japonci odhalili kolik tvůrčích možností nabízí tvorba ikebany právě těm, kteří se nemohou soustavně vzdělávat v malířství, kaligrafii či jiném náročném umění.

Ikebana se objevuje v Japonsku s příchodem buddhismu v 6. století. Mistři tohoto umění po generace zdokonalovali technické i estetické postupy, až se jim podařilo vytvořit mnoho kompozičních i tvarových obměn. To dalo podnět ke vzniku různých škol. K nejstarším patří škola Ikenobo, jejíž vznik spadá do 15. století. Je charakteristická náročným vzpřímeným stylem rikka, známým z obrázků japonských chrámů. Rozvoj čajového obřadu o sto let později dává podnět vzniku prostého stylu ikebany v uvolněném stylu nageire (tj. ve váze) takzvané čabaně (čajové květině).

V 17. století s rozvojem měšťanstva získává oblibu styl „šóka“ – oživlé květiny. Právě z japonského čtení čínských znaků tohoto pojmu pak vzniká termín „ikebana“ – japonský způsob uspořádávání květin. Ikebana přestává být výhradně zábavou mnichů, samurajů a aristokracie. Po otevření Japonska západním vlivům se ikebana i nadále rozvíjí. V té době vzniká nový volný styl moribana s použitím mělké misky, nenáročný na přípravu a čas. V druhé polovině dvacátých let výrazná osobnost tehdejší kulturní scény Sofu Tešigaharou zakládá avantgardní školu ikebany Sogecu. V po-

válečném období právě tato škola nejvíce přispěla k popularizaci japonské ikebany v západním světě. Dnes lze najít její pobočky či pobočky jiných škol téměř ve všech hlavních či větších městech světa. V roce 1996 byla založena Pražská pobočka školy Sogecu v Paláci Lucerna v Praze.

Ikebana – „oživlá květina“, ožívá v jiných souvislostech, v jiném prostředí v malé misce, v interiéru. Je symbolickým spojením člověka s nebem a zemí, propojuje celý vesmír. Není k tomu potřeba víc, než „několik květín a větví, trochu vody a oprýskaný džbán“, jak říkali staří mistři. Ikebana má širokou škálu výrazových prostředků. Umí přenést moment přírodního dění do nejprostšího domova. Jak to kdosi vyjádřil „umí zachytit chladivý větřík letního podvečera a křehkou vůni podzimu“.

Staletími propracovaná technická a estetická pravidla pomáhají současnému tvůrci ikebany k lehčímu pochopení a rychlejšímu růstu. Ikebana našince naučí využívat kontrast prázdného prostoru jako přirozenou protiváhu zaplněné plochy, kombinování nesourodých prvků (staré větve s kvítím v puku, husté s řídkým, dlouhé s krátkým, silné se slabým), střídmosti v barevnosti a množ-



ství použitého materiálu, zdůraznění linie nejprostších květín, travin a větví, asymetrii, eleganci, jemnosti při práci s křehkým materiálem, čistotě a harmonii.

Japonská ikebana je úzce spojená s ročním obdobím a děním ve společnosti. Každý japonský svátek má své symbolické květiny i styl aranžování. Ke dni kluků maminky aranžují irisy, ke dni holčiček rozkvetlé brosk-



voně, k novému roku borovice a bambus. Borovice jako symbol stálé zeleně a stálého dobrého zdraví se v minulosti aranžovala starým nemocným lidem.

Japonští mistři aranžují nejen nádheru barevného léta, ale i melancholie podzimu, jelikož oboje je údělem přírody i lidského života. Dávají přednost větvím staré borovice porostlé lišejníkem před dokonalým skleníkovým květem. Patina času a života je ctněná víc než dokonalá krása. Z japonského hlediska není nic absolutně krásné ani absolutně ošklivé, ale nabývá jedné z těchto vlastností vždy ve vztahu k něčemu jinému. Mistři ikebany umně kombinují prvky nesourodé a dosahují tím dojmu sladčnosti právě tak, jak to vidíme v přírodě.

Dnešní školy ikebany, podobně jako ostatních tradičních umění, procházejí zajímavým obdobím. Některé se drží tradičních způsobů, jiné se flexibilně modernizují a snaží se přiblížit dynamice dnešní doby, jak stylem aranžování, tak výběrem materiálu. Ikebana není jediný způ-

sob úpravy květin v Japonsku. Západní styl aranžování převládá na recepcích, svatbách a při tvorbě kytic.

Přes záplavu západního oblečení v ulicích japonských měst lze potkat dámu v kimonu. Lze ještě pořád vidět ikebanu nejen v chrámech, ale i ve výlohách obchodů, v halách hotelů a interiérech domácností. Oboje na šince mile překvapí.

Jak se „potkat“ s ikebanou

v japonském domě? Má to svá pravidla. Domácí paní obvykle poctí hosta i vlastnoručně vytvořenou ikebanou. Pokud nebude umístěná hned ve vchodu, bude v tradičním pokoji s tatami, který japonská rodina obvykle mívá i v bytě našeho panelákového typu.

V tradičním pokoji s tatami je výklenek ve zdi zvaný tokonoma s visícím svítkem, ikebanou nebo uměleckým předmětem. Na tatami – pozor, pouze v ponožkách. K ikebaně – pozor, pokleknout (nebyla aranžována na pohled seshora). Ikebanu prohlížíme ze vzdálenosti 1 metru. Není slušné prohlížet si v čem a jak je materiál umístěn – odhalíte tajemství paní domu. Popovídat si o květinách, nádobě a svítku je velmi zdvořilé, očekávané a předpokládá se, že to otevře dveře k další zajímavé diskusi. Na návštěvu japonské rodiny není zvykem nosit květiny. Nosívat se sladkostí nebo dorty. Samozřejmě pokud nemáte v úmyslu požádat o ruku ikebanistku, jejímž idolem je muž ze západního světa...



I ŽIVOTOPIS

Daniela Hátlová (1962)

1985 ukončila studium VŠE v Praze

1991–1994 pobývala v Japonsku jako profesionální manželka vědce, absolvovala školu ikebany Sogecu s druhým stupněm učitelské licence

1996 společně s dalšími nadšenci založila a léta vedla pobočku školy Sogecu v ČR **2001–2003** předsedkyně Česko - japonské společnosti a léta členka výboru

Od 1994 zastupuje japonskou soukromou Nadaci Sasakawa v ČR.

S ikebanou se setkala v 9 letech na základní škole. První návštěva mistra ikebany Teshigahari v ČR rozchvěla stojaté vody bývalé ČSSR, ježci a misky na ikebanu zaplavily prázdna květinářství, dívky soutěžily v tvorbě ikebany a snily o kimonu a cestě do Japonska. Sen se naplnil. Vdaná za obdivovatele ikebany. Synové Michal a Lukáš, kritici ikebany s vytríbeným vkusem a nepostradatelní nosiči těžkých váz a materiálu.



NAPSALI O NÁS

Subaru v zrcadle českých médií

OFF ROAD září/05

ŠTAJF A KOPECKÝ VYHRÁLI „BOHEMKU“

Po letošních výkonech byl největším favoritem Evropského poháru Josef Běreš jr. se Subaru Impreza

WRX Sti. Znepříjemnit cestu za vítězstvím mu chtěli Václav Arazim s Lancerem Evo VIII a dále Miroslav Jandík, Karel



Trojan, Herman Gassner či Josef Semerád, všichni s lancerem šesté evoluce. Pozadu nechtěl zůstat ani Vojtěch Štajf s dalším Subaru Impreza Sti... Okruh v Sosnové zvládl nejrychleji Jan Kopecký a porazil druhého Pecha o více než šest sekund. Překvapivě třetího nejrychlejšího času dosáhl Josef Semerád. Na výtečnou se s mokrým okruhem vypořádali rovněž Běreš, Gassner a Štajf... Skvělý výkon v sobotu předvedl Vojta Štajf se subaru, kterému patřila po první etapě sedmá příčka v hodnocení MMČR, ovšem první místo v hodnocení Evropského poháru... Na šestém místě, ovšem vítězně v Evropském poháru, dokončil „Bohemku“ Vojtěch Štajf se Subaru Impreza WRX Sti. Pro Štajfa je to zatím vůbec nejlepší výsledek v kariéře.



IDNES

JAK ŠETŘÍ LESŮ PÁN?

Na první pohled neohrabaný forester překvapí řidiče už po prvním rozjetí jistotou a sebevědomím. O nějakých centimetrech nebo kilech navíc nevíme, auto přímo vybízí k jízdě. Čtyřkolové bezpečí dodá odvahy a na nepevném terénu nebo na sněhu porazí ostatní. Navzdory vyšší stavbě karoserie je citlivost na boční vítr foresteru cizí. I při vysokých rychlostech jede auto jako po kolejích. Díky nízkému uloženému těžišti motoru nemá tendenci k naklánění při prudkém průjezdu zatáčkou. Podvozek nepřekvapí žádná z jízdních disciplín: dálnice, město, terén. Parádním číslem je „žehlení“ nedostatků v údržbě silniční sítě. Čtyři kola, mezi která rozděluje pětistupňová převodovka kroutící moment 184 Newtonmetry rovným dílem, kočují v základní dvoulitrové variantě vpředu kotoučové a vzadu bubnové brzdy. Pro vyjížďky do náročnějšího terénu je připravena redukce, kterou řidič ovládá malou pákou vedle ruční brzdy. Pohon 4x4 dává autům ze své podstaty povětšinou lehce nedotáčivou charakteristiku. Forester ale šedou teorii poráží na hlavu. Zatáčky jsou jeho nejoblíbenější disciplínou, každou vykrojí se stoickým klidem a když už dojde na nehorší, dostaví se příjemná přetáčivost.



SPEED 4/05

LEGACY SPEC B: VÝJIMEČNÉ, ALE ZATRACENĚ DOBRÉ



První dojem klame a nenápadný vzhled se při bližším ohledání mění ve skrytou agresivitu. Vnímám výrazné čochy v předních lampách, nafouknuté blat-

níky s krásnými osmnáctipalcovými ráfky a zářící chromované lišty. Tradiční jsou bezrámová okna, líbí se mi představení, které následuje po prvním otočení klíčkem v zapalování – červené ručičky přístrojů obkrouží všechny cifry a hlásí svoji připravenost. A pak to přijde! První zatáčka, první drsné přidání plynu, první velká zkouška. Řízení je citlivé a ostré jako břitva, možná by mohlo být trochu tužší, ale přední kola poslušně vedou stopu. Šestistupňová převodovka potřebuje ohřát, aby fungovala, ale pořad je trošku trhavá a musíte jí dávat přesné povely. Čtyřváčkový šestiválec má dostatek točivého momentu, aby nadšeně táhnul od dvanácti set otáček a od tří

do sedmi tisíc předváděl opravdové divadlo. Nejvíce si mě získala jízda jako taková. Spec B není větší Impreza, na to je příliš pohodlné a uhlazené, ale v zatáčkách předvádí všechny výhody pohonu všech kol. Dá vám ochutnat jistotu předokolek a zábavu aut s pohonem zadních kol, masivní přilnavost jde ruku v ruce s hravostí. Ubrání plynu uprostřed zatáčky vyvolá báječnou kontrolovanou přetáčivost, a když prší nebo sněží, vykouzlí to samé plyn zabořený do podlahy. V ostrých zatáčkách zadek auta ukázkově vykrouží oblouk, na dálnici zase jistotu od předních kol. Je to podmanivá kombinace, kterou už jen podmalovávají účinné brzdy s progresivním ovládním.





PLAYBOY 7/05



LEGACY 3,0 R KOMBI: JAK MARATONEC KROTIL SUBARU

Jakmile jsme vyjeli na dálnici, vůz nás okamžitě přesvědčil, že pod krásnými liniemi karoserie se ukrývá mohutné srdce dravé šelmy. Cestou do ráje Standy Řezáče (reprezentant ČR v klasickém lyžování, pozn. Subaru) jsme se mohli přesvědčit, jak se symetrický pohon všech kol, nízko položené těžiště a dokonalé rozložení hmotnosti podílejí na vynikajících jízdních vlastnostech. Absolutně jsme nemuseli řešit žádný problém nestability. A cesta zpět, kdy jsme se vraceli za ohromné průtrže, při níž nebyla nouze ani o krupobití, nám to jen potvrdila. V krásné přírodě okolo vodní nádrže Josefův Důl, kde Standa Řezáč v letní přípravě polyká denní tréninkové dávky, jsme se přesvědčili o síle vozu. Když jsme přenechali Standovi místo za volantem, byl dost překvapený a snad se i ostýchal usednout na místo řidiče. Ale postupem času si troufal víc a víc... A nakonec jsme měli problém ho z vozu vůbec dostat! Zářil jako malý kluk – rozplýval se nad jízdními vlastnostmi, interiérem, silou motoru. Vlastně nad celým automobilem. „V ničem lepším jsem doposud neseděl. Konečně jsem pohodlně složil své dlouhé nohy. Dovedu si představit, že s tímto vozem bych absolvoval daleké přesuny za jednotlivými závody, které se převážně konají na severu kontinentu v pohodě, zatímco teď jsem vždy pěkně rozlámaný. Ale i doma v Jizerkách, kde v zimě máme přes metr sněhu, bych dokázal vlastnosti vozu využít. Je znát, že Subaru se dlouho věnuje automobilům s pohonem všech čtyř kol, a asi je oprávněně považováno za značku číslo jedna na trhu s tímto systémem...“

NAPSALI O NÁS

AUTOHIT 17/05



LEGACY KOMBI 2,0 GL: CHVÁLA TVRDOHLAVÝM

U omezené série Legacy 2.0 GL Edition jsme vysoko cenili výbavu navíc, stejně jako to, co se nezměnilo – sportovní a přitom nevtíravý vzhled. Interiér je sice s koženým čalouněním poněkud tmavý, ale elegantní díky středovému panelu s imitací kovu. Vše je výborně slícováno. Trochu vadí, že volant je jen výškově nastavitelný. Sedačky mají dobrou boční oporu, ale mohutní lidé budou vpředu trochu stísněni. Trvalý pohon všech kol zajištěný mezinápravovým diferenciálem s viskózní spojkou dostal hmotnost Legacy kombi 2.0 GL na 1360 kg. Takže nečekáte žádný úsporný provoz. Navíc čtyřválec boxer přece jen žádá od řidiče trochu razantnější sešlápnutí plynového pedálu. Do 3000 ot/min se toho mnoho neděje. Přesto jsme byli velmi překvapeni, že Legacy se na deci drželo udávané kombino-

vané spotřeby 7,7 l/100 km. Když jsme si připomněli, jak Legacy výborně drží v zatáčkách díky svému nízkému těžišti a pohonu AWD, bylo to o 3 l více. Chvíle sebejistého chování v zatáčkách za to stály. Opět jsme si řekli: chvála za tvrdohlavost Subaru.



AUTOTIP 10/05



IMPREZA WRX STi: RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKA

Mohutný nasávací otvor na kapotě i nadále dodává vzduch stejnému stádu 265 koní. Čtyřválcový přeplňovaný agregát s protilehlými válci produkuje stejný výkon 195 kW a již zmiňovaný točivý moment 343 N.m. Spíše než maximální rychlostí 244 km/h však boxer omračuje neskutečným zátahem. Do 3000/min se chová jako běžný motor, jenže to je jen klid před bouří, která potom následuje. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,5 sekundy hovoří za vše. Ukočřovat takové splašené, vzduchem dopované stádo koní už vyžaduje určité zkušenosti. Subaru Impreza WRX Sti nabízí srovnatelné zážitky s mnohem dražšími sportovními vozy jako Porsche nebo Ferrari.

K pořízení tohoto civilního „wé-er-céčka“ stačí 1 241 800 korun, což vzhledem k nabízeným parametrům a zážitkům není nikterak troufalá částka.



ÚSPĚCHY



Naše modely bodují po celém světě

Automobilka Subaru si postupně podmaňuje celý svět. Na své konto si připisuje stále více prvenství v prestižních anketách. Subaru není značkou pouze jednoho modelu, o dobrou reprezentaci se starají všichni členové „šestihvězdičkové“ rodiny. Outback nadchl Rusko, Forester Jihoafrickou republiku, Legacy zas Čínu.

Velmi potěšitelná zpráva přišla tento rok z Ruska. V uznávané anketě „Car of the year in Russia“ v kategorii „Crossover Wagon“ si Outback dojel pro první místo. Outback tak navázal na úspěch Imprezy, která se v roce 2003 radovala z prvenství v segmentu C. Druhé skončilo Audi Allroad Quattro, na pomyslný broznový stupínek došplhal severan Volvo XC70. Hlasování se zúčastnilo celkem 49 878 lidí. Za zmínku stojí i fakt, že za poslední rok a půl vzrostl v Rusku prodej vozů Subaru o téměř 300 procent.

Jihoafrický automobilový magazín Car oznámil dvanáctku nejnázve se prodávajících automobilů. Subaru zde má hned tři zástupce. Celkem bylo hodnoceno 1000 aut od 44 výrobců. Vozy byly rozděleny do jednotlivých kategorií, jako například „sedan“, „luxusní limuzíny“ nebo „SUV“. V každé kategorii byly vyhlášeni tři nejúspěšnější. Mezi vozy SUV připadlo v tomto roce prvenství modelu Forester. Až za ním skončilo BMW X3 a Nissan X-Trail. Pomyslnou medaili si z Jihoafrické republiky odváží i Impreza WRX STi (kategorie sportovní vozy) a Legacy Station Wagon (kategorie MPV/SW).

I nejlidnatější země světa Čína má řadu motoristických anket, a ani zde se zástupci automobilky Subaru rozhodně neztratili. Nejuznávanější a nejčtenější čínský magazín Auto World (Car and You) každoročně vybírá deset automobilů, které ho nejvíce nadchly a přesvědčily v redakčních testech. Hodnotí vzhled, jízdní vlastnosti, komfort, kvalitu zpracování, dynamiku, ale i cenovou a užitnou hodnotu. Tento rok získal model Legacy 3.0R mimořádnou cenu. Testovací jezdec si získal především díky unikátnímu pohonu všech kol AWD, výtečnou dynamikou, jistými jízdními vlastnostmi a i zajímavou pořízovací cenou.

Švýcarsko hlásí: prodáno 250 000 aut

Všeobecně je známo, že země helvétského kříže je pro Subaru zemí zaslíbenou. Jasným dokladem tohoto tvrzení jsou prodejní čísla. Vždyť v malém Švýcarsku se za dobu působnosti automobilky prodalo přes 250 000 automobilů se šesti hvězdami ve znaku. Vůbec první vůz si zakoupil v roce 1979 Bernhard Russi. Jednalo se o model 1600 Station 4WD. Díky Russiho veliké popularitě, vždyť se jedná o vítěze MS a Olympijských her v lyžování, a nenapodobitelným vlastnostem vozů Subaru, začal



Takhle vypadalo první Subaru zakoupené ve Švýcarsku

automobilce doslova pohádkový život.

Sympaťák Justy byl na švýcarský trh uveden v roce 1984 a za tu dobu se jej prodalo kolem 54 000 kusů. Ještě lépe si vede oblíbené Legacy. Jeho prodej odstartoval o pět let později a z autosalonů si jej odvezlo již přes 53 000 spokojených zákazníků. Zapomenout však nelze ani na ostatní zástupce modelové řady Subaru. Velmi dobře si v nelibostném konkurenčním boji o každého zákazníka počíná i sportovní Impreza, všestranný Forester a luxusní Outback.

První automobil značky Subaru, model 360, připomínal svým vzhledem Fiat 500



Subaru v Chile top značkou

Nezávislá agentura Cadem International provedla v jihoafrickém Chile zajímavý průzkum. Výsledkem bylo vyhlášení automobilky Subaru za nejuznávanější značku oboru. Celé dotazování se uskutečnilo na popud ekonomicko-obchodní sekce dominantního chilského deníku El Mercurio. Celkem bylo osloveno sto největších společností, do statistik pak byly zahrnuty odpovědi generálních ředitelů

OBLIBA ZNAČEK

Subaru	15%
Ford	10%
Renault	8%
Chevrolet	7%
VW	6%
Suzuki	6%
Toyota	6%
Peugeot	6%
Honda	6%
Nissan	5%
Mazda	5%
Citroen	5%
Ostatní	15%

a vrcholného managementu. Ředitelé a manažeři odpovídali na otázky typu: „Nejoblíbenější značka oblečení, síť hotelů, ...“ a v neposlední řadě „automobilka“. Celých patnáct procent dotazovaných označilo vozy Subaru za nejprestižnější a nejlépe reprezentující, což automobilce vyneslo se značným náskokem první místo. Druhý skončil s deseti procenty Ford, třetí Renault získal osm procent.

V posledním čísle SUBARU MAGAZÍNU jsme vás vyzvali, abyste nám pomohli najít přiléhavý slogan pro sportovní aktivity Rally teamu Subaru ČR – Deník Blesk. Za prorocké čtyřverší posíláme hlavní cenu, čepici a tričko Subaru, Mgr. Filipu Říhovi do Poděbrad. S čitelnou narážkou na jméno značky vzkázal soupeřům Rally teamu Subaru-Deník Blesk:

Na Bohemce pohlédnete tvrdé pravdě do očí. Subaru jak kočka s myší se soupeři zatočí.

Na čepici SUBARU se může těšit i další soutěžící, Martin Strachota ze Stodůlek, který předpovídal posádce Subaru úspěch verší:

Každý slyší, jak si fičí auto s šesti hvězdami, všichni skončí za námi.

Petr Bárta z Prahy 6 dostane čepici SUBARU za veršovánku, adresovanou jezdcí Vojtěchu Štajfovi:

Vojto dej si předsevzetí: vím, jak mé Subaru letí, do Imprezy nasednu a zamířím na bednu.

Tajenku křížovky z minulého čísla správně vyluštily desítky čtenářů a loš přiřkl výhru, čepici Subaru, paní Monice Červené z Černošic u Prahy.

I tentokrát nabízíme kromě křížovky i soutěž. Nová designéřská filosofie značky Subaru vtiskla do podoby modelu Tribeca, stejně jako předtím do tváře vozu R 1 a do všech dnešních nových modelů, rysy roztažených křídel. Nabídněte nám, prosím, slogany, které tenhle prvek okomentují.

Těšíme se na vaše řešení, za které můžete získat značkové výhry Subaru. A potěší nás i jiné vaše náměty a podněty. Posílejte je, stejně jako řešení křížovky, nejpozději do 10. listopadu 2005 na adresu:

**OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistrínská 394,
155 21, Praha – Zličín.**

Čím se vyznačuje jedna z letošních novinek značky Subaru, vám prozradí tajenka naší křížovky

POMŮCKA: ALIT, IHI, ILE, OT, SELSYN	PŘESTAT ZNIT	1. DÍL TAJENKY	ODE DNE VYDÁNÍ (Z LAT.)		PATŘÍČÍ KRÁLI ZVÍŘAT	HLAS OSLA	STRUJOVÝ ZDOBÍČÍ STEH	MAČOŇA SESTRA	DRUH SLITINY		OSAHÁNÍ	ZNAČKA TELLURU	KÓD LETIŠTĚ KILLEEN	FRANCOUZSKÝ KOMIK	FINSKÉ JEZERO	2. DÍL TAJENKY	JED V MUCHOMŮRCE ZELENÉ
TAMTA				LAŤKA SPZ PRAHY						ZÁNĚT UCHA							
SUBJEKT DODÁVÁJÍCÍ ZBOŽÍ										NOVOTVAR KÓD KAJMANSKÝCH OSTROVŮ							
VYBÍZENÍ K NÁVŠTĚVĚ						MRAVOUKA DIVADELNÍ JEDNÁNÍ					STADIUM HLUBOKÝ ŽENSKÝ HLAS						
ÚPĚTI					LÉKÁRNA (OBECNĚ) ČASNĚ							ČISTIDLO NA SKLA CITOSLOVCE SMICHU					
LÉTAJÍCÍ TALÍŘ				INICIÁLY PROZAÍKA KIPLINGA PRUŽINA							ZNAČKA LUMENHODINY			HLAS ČEJKY PODSVINCE			
SLOVENSKY „CO“			SACHOVÁ REMIZA VYROBCE BOT							ÚDER SEKYROU					OTEC ZÁNĚT SEDACÍHO NERVU		
AUTOR KYTICE						ZÁŘÍZENÍ K MLETÍ						NAŠE ZPĚVAČKA SKRUCOVANÁ					
OBECNĚ PLATNÁ POUČKA							NEPATRNÁ ČÁSTKA PENĚZ	NOČNÍ PTAK	ZRÝPAT KOLEM	SPZ SOKOLOVA	ELEKTRIC. HRÍDEL PATŘÍČÍ EVĚ						
	DESET DEŠTEK TEN I ONEN				MLADÁ RYBA ŘÍMSKÁ SEDMIČKA								POVZDECH PULZ			CITOSLOVCE POHRDÁNÍ	ČESKÝ HUDEBNÍ SKLADATEL
JMÉNO PROZAÍKA PAVLA				BYŤ ČLEN VYBORU INICIÁLY BOROVCE										ANGLICKY „JEHO“ NEBO			
JEZDÍČÍ NA BENZIN											3. DÍL TAJENKY						
ORIENTÁLNÍ KONĚ						LOTYŠSKÉ PLATIDLO					MALÝ NAPIS						



