

SUBARU magazín



**IMPREZA XV:
vůz mnoha
talentů**

**FORESTER
na Dakaru**

Gejša a samuraj

**Jak se staví
ZÁVOĐÁK**



Křídlo je zpátky!



SUBARU

časopis pro příznivce značky • podzim/zima 2010 - 2011

Milí příznivci Subaru!

Představuji Vám první číslo Subaru Magazínu modelového roku 2010. Na jaře jsme vám místo něj nabídli časopis Subaru Supercars, který nám díky propojení s mezinárodním EVO magazínem umožnil využít i jeho distribuční síť a věnovat se i širšímu okruhu nadčasových témat. Ohlasy tohoto projektu využíváme k „faceliftu“ Subaru magazínu: nabízíme vám ho v podobě rozšířené na 52 stránek a pozměněné grafické koncepci. Věřím, že se vám bude líbit!

Od posledních parlamentních voleb jsou média plná zpráv o „utahování opasků“ a „šetření na všech frontách“. Já programovému prohlášení „vlády rozpočtové odpovědnosti“ rozumím trochu jinak. Nabádá k racionálnímu hospodaření s prostředky, a to nejen správce financí veřejných, ale i každého z nás, při nakládání s vlastními penězi. Nemyslím tedy, že naplněním takového úctyhodného záměru by mohly být škrty v plánech rozvoje dálniční sítě a dopravní infrastruktury u nás vůbec – spíš půjde o to zprůhlednit výběrová řízení a volit dodavatele, kteří budou nové komunikace stavět kvalitně za přiměřenější ceny. A podobně si to představuji i v rozvaze o domácím rozpočtu: nejde o to, vzdát se potěšení, která jsme plánovali, nýbrž například při koupi nového vozu o to, abychom si pořídili auto, které je zárukou radosti z jízdy a za dobrou pořizovací cenu nabízí špičkovou kvalitu i hospodárny provoz.

Rostoucí křivka našich prodejů dokládá, že vozy Subaru takovým kritériím odpovídají. O úspěch se zasloužila především nová generace modelů Legacy a Outback a skvělé přijetí jedinečného motoru boxer v dieselové variantě. Přichystali jsme ale i další produktová vylepšení: nová Impreza řady XV je opravdu vůz mnoha talentů.

Nákupem vozu Subaru vstupujete do společenství, které má všechny rysy a přednosti dobré rodiny. Nadstandardní vstřícnost prodejců, dokonalá servisní péče, ochota a osobní přístup charakterizuje snad všech dvacet autorizovaných partnerů v naší dealerské síti. Ta, jak si přečtete na následujících stranách, se nedávno rozrostla o dalšího člena, firmu Algon v Sokolově.

„Subaru a sport prostě patří dohromady!“, shrnuje referát o aktivitách svého salónu Petr Lesák. Byl totiž mj. opět hlavním partnerem Rallye Příbram, posledního podniku letošního Mediasport mezinárodního mistrovství ČR v rallye. Subaru Czech Rally Team v něm i letos reprezentoval značku úspěšně. V absolutním pořadí, zahrnujícím i vozy výkonnější a dražší specifikace S2000, skončila naše posádka Štajf-Ehlová na sedmé příčce a mezi vozy kategorie N získala bronzový stupínek. Dala o sobě významně vědět i na legendární lednové Rallye Monte Carlo, kde byla v nejsilnější mezinárodní konkurenci absolutně čtrnáctá a v boji vozů kategorie N bojovala až do poslední erzy dokonce o vítězství. To nakonec ukořistil, rovněž s Imprezou, ostřílený Švýcar Burri. Ale stříbro v „enkách“ na Monte Carlu je jistě pro Vojtu Štajfa i značku Subaru skvělé vysvědčení. Fanoušky rallysportu jistě potěšily i výkony dalších domácích i zahraničních borců za volanty vozů Subaru, které si podrobněji mohou připomenout v rubrice Subaru sport. Kromě



toho je jistě zaujme také fakt, že se na trh vrací „estéčko“ v provedení sedan a v příštím roce se můžeme těšit na podrobnější zprávy o podobě a kvalitách zcela nové Imprezy MR 2012. Zajímavý je i deníkový záznam George Donaldsona, vedoucího projektu skupiny N pro Subaru Tecnica International (STI), který si chtěl na vlastní kůži vyzkoušet, že si kultovní imprezu pro závody v této kategorii může průměrně zkušený závodník regionální úrovně náležitě vybavit a zkompletovat třeba i doma v garáži.

V rubrice Země původu se dočtete o gejšách a samurajích, významných fenoménech japonské života a kultury. Chování samurajů charakterizuje sedm základních pravidel: mají být poctiví a spravedliví v jednání (gi), slušní, laskaví a uctiví (rei), mají být odvážní (jú), soucitní a shovívaví (džin), mají ctít pravdu a plnit své sliby (makoto), mají být loajální a věrní (čúgi) a mají dbát na svou čest (meijo). Jsem rád, že mezi reprezentanty i příznivci značky Subaru u nás potkávám hodně lidí, kteří tyto zásady berou za své.

Pěkné chvíle s novým číslem našeho časopisu a radost z toho, jak odolné a výkonné jsou vozy Subaru na všech nástrahách a záležitostech podzemních i zimních cest vám přeje

Váš Petr Neuman
ředitel SUBARU ČR

P. S. Jak jste asi poznali z fotografie, i já se připojuji k hlavě fanoušků Subaru: Křídlo je zpátky!



Radost z jízdy

Snímek, který vystihuje asi beze zbytku více pověstných kvalit vozů Subaru. Kromě potěšení z jízdy i spolehlivost v nejnáročnějších podmínkách a sportovní elán i odolnost šestihvězdičkových vozů. O eskapádách Kena Blocka za volantem Subaru čtete na stranách 30-31!



STRANA 16 - Model Story

Subaru WRX STI

Příběh nejslavnějšího Subaru, které se právě v těchto dnech vrací v provedení sedan na trh i v ČR



STRANA 42 - Rallye

Udělej si sám

aneb jak postavit Imprezu pro rallye do dvou týdnů

Deník praktického testu George Donaldsona, vedoucího projektu Gr. N STI



STRANA 46 - Země původu

Svět gejš a samurajů

Charakteristické fenomény svérázně patří i k současnému Japonsku



STRANA 10

Forester na Dakaru

STRANA 26

Subaru Impreza XV



STRANA 34

Dopisy Jiřího Kolbaba

STRANA 40

Dobrodružství se Subaru: Rallye Monte Carlo

Think. Feel. Save.

SUBARU LPG PROGRAM

Think. Stále se zvyšující ceny pohonných hmot a vysoké zatížení životního prostředí nás nutí hledat účelná východiska. Jedno je po ruce: LPG - médium, které se využívá pro pohon, topení, jako všestranná a čistá energie.

Feel. Dnes už existuje hustá síť čerpacích stanic po celé ČR. Servisní technici i odborní pracovníci příslušných firem na českém trhu už jsou zavedení a zkušení.

Save. LPG ve srovnání s tradičními palivy šetří náklady a zjednodušuje život řidičům - nemluvě o velkém přínosu pro ochranu životního prostředí.

V našem LPG Programu se jedná o LPG pohon nové generace, pracující na principu vstřikování kapalné fáze do sacího potrubí - technologie, která je kromě hospodářských a ekologických výhod také absolutně bezpečná. Na LPG Programu spolupracujeme s holandským výrobcem plynových systémů Vialle, každý z modelů prochází originálním vývojem, který zaručuje kvalitu a bezpečnost.

Výhody

- záruka 3 roky / 100 000 km při koupi nového vozu
- náklady na pohonné hmoty klesají téměř na polovinu (ve srovnání s benzinem)
- prodlužuje se životnost motorového oleje i samotného motoru, nevytvářejí se karbonové usazeniny
- až o 10% nižší emise CO₂
- spalování LPG produkuje čistší výfukové plyny než spalování benzínu nebo nafty
- dvě plné nádrže značně zvětší dojezd vozidla
- možnost jezdit na benzin zůstává
- snížení hlučnosti motoru
- zamezení zcizení pohonných hmot
- mírné zvýšení výkonu motoru (cca o 3 %)

Grandprix 09/10 pro Legacy



Již třetím rokem v řadě se značka Subaru dostalo prestižního ocenění Grandprix 09/10 v programu JNCAP.* Za fiskální rok 2009 ho získal model Legacy, rok předtím si modely Forester a Exiga vydobily ocenění „Vynikající vůz“ a Impreza získala „Grandprix“ za fiskální rok 2007.

Legacy je jediným vozem, který ocenění Grandprix 09/10 v programu JNCAP získal. Za fiskální rok 2009 byl vyhodnocen jako nejbezpečnější osobní vůz z pohledu řidiče a předního spolujezdce v nárazových testech a dále byl oceněn za nejlepší ochranu chodců v oblasti hlavy. V testech získal čtyři hvězdičky

za ochranu cestujících na zadních sedadlech při čelním nárazu s přesahem a stejný počet hvězdiček i za ochranu proti poranění krční páteře (hyperflexe krku) při nehodě, přičemž obě tato hodnocení byla v tomto fiskálním roce zavedena vůbec poprvé. Hodnocení nových vozů provádí každoročně japonské Ministerstvo půdy, infrastruktury a dopravy (MLIT) ve spolupráci s organizací NASVA** ve snaze co nejvíce podpořit vývoj bezpečných vozů. K tomu by měl přispět vyšší zájem uživatelů o bezpečnost automobilové dopravy a propagace vývoje bezpečnějších vozů u samotných výrobců.

* Japonský program nezávislého testování JNCAP (Japan New Car Assessment Program)

** Zkr. National Agency for Automotive Safety & Victims' Aid - Národní agentura pro bezpečnost automobilů a pomoc obětem autonehod

Outback na stupních vítězů ankety automobil 4x4 roku 2010!



Po dvou vítězstvích za sebou bohužel model Forester ve své kategorii A - Offroad a SUV s pořizovací cenou do 1 000 000 Kč - musel postoupit pozice novým modelům na trhu Yeti a X1. Ale vlajku Subaru srdnatě uhájil „na bedně“ nový Outback, který obsadil bronzový stupeň vítězů, jistě i díky vaší podpoře. Děkuje-me! V anketě o Automobil 4x4 roku 2010 v České republice bylo nominováno dalších 80 automobilových novinek ve třech kategoriích.



Cenu za nejlepší automobilový interiér roku 2010 získává... Subaru Outback!



O ORGANIZACI WARD'S AUTOMOTIVE GROUP

Ward's Automotive Group je jedním z předních světových zdrojů novinek, dat a analýz z automobilového průmyslu s bezmála 80letou historií. Časopis Ward's AutoWorld je měsíčník vydávaný pro více než 68.000 profesionálů z automobilového průmyslu. Čtrnáctidenní bulletin Ward's Engine & Vehicle Technology Update nabízí analýzy a přehledy s technickými novinkami a tématy. WardsAuto.com je online služba pro registrované uživatele, nabízející prakticky veškeré novinky, data a oborové analýzy od Ward's Automotive Group, předního světového zdroje informací z automobilového průmyslu. Ward's Automotive Group coby divize Penton Media, Inc. sídlem v Southfieldu, stát Michigan, rovněž vydává odborný týdeník Ward's Automotive Reports, měsíčník Ward's Dealer Business a také nabízí nejrůznější informační služby z této oblasti, včetně referenčních příruček, online databází a specializovaných datových sestav.

Outback v modelovém provedení 2010 získal cenu za nejlepší interiér roku od organizace Ward's Auto ve své cenové kategorii. Ocenění organizace Ward's Auto za interiér roku (Interior of the Year Awards) se rozděluje podle ceny a typu vozu, přičemž zvláštní ceny se udělují za design, všestrannost a identitu značky.

„Nesmírně nás těší, že Outback 2010 získal letošní cenu Ward's Auto v klání o nejlepší automobilový interiér,“ uvedl David Sullivan, manažer Subaru of America, Inc. „Během procesu navrhování vozu jsme se ptali mnoha zákazníků na to, co ve svém voze chtějí mít, a jejich odpovědi jsme vzali v potaz při vývoji automobilu, který je nejenom pohodlný, ale zároveň nabízí řadu prvků zpříjemňujících pobyt v interiéru, jako je elektronická parkovací brzda umožňující praktičtější využití v prostoru středové konzoly, nebo zadní opěrka s možností úpravy sklonu, dělená v poměru 60:40. Změny v interiéru modelu Outback se u zákazníků setkaly s příznivým ohlasem, přičemž prodeje v každém měsíci byly oproti stejnému období loňského roku dvojnásobné. K tomu jistě přispěla i průměrná spotřeba 8,10 l/100 (dle metodiky EPA - 29 mpg) u provedení 2.5i CVT a více než 2000 litrů prostoru pro převoz nákladu.“

Tým osmi redaktorů organizace Ward's letos hodnotil 40 vozů se zcela novým nebo výrazně modernizovaným interiérem. Jednotlivá vozidla, která zahrnovala osobní i lehké nákladní automobily, byla rozdělena do kategorií, přičemž z každé kategorie vzešel jeden vítěz. Redaktoři Ward's kromě toho udělili speciální ceny za výjimečné výsledky v klíčových oblastech. Díky tomuto rozdělení mohli porotci porovnávat všechny vozy bez ohledu na třídu a cenu. Mezi posuzovanými kritérii najdeme estetický dojem a harmonický design, pohodlí, předávání údajů řidiči, ergonomii, úroveň řemeslného zpracování, materiály, bezpečnost a celkovou nabízenou hodnotu.

„Kvůli zaměření na bezpečnost a funkčnost jsme se po léta museli setkávat s jednotvárnými a nudnými interiéry,“ uvedl Drew Winter, šéfredaktor Ward's AutoWorld. „Vítězné letošního klání ukazují, že styl a originální návrh interiéru vozu začínají být stejně důležité jako je tomu u vnějšího vzhledu automobilu. Nový Subaru Outback je příkladnou ukázkou efektivní zástavby, díky které vůz nabízí více místa pro cestující i jejich zavazadla, přičemž oproti staršímu Outbacku se např. prostor pro nohy zadních cestujících prodloužil o plných 10 cm,“ doplnil Winter.

Poznejte své Subaru

Hřebenové řízení

Před několika desetiletími se v „nabroušených“ sportovních vozech poprvé objevilo hřebenové řízení. Jeho předností je přesnost a okamžitá reakce na pohyb volantu. Dnes už uvedené výhody může využívat každý řidič vozu značky Subaru. Hřebenové řízení se stalo standardním vybavením osobního vozu.

V okamžiku, kdy začnete točit volantem, uvedete do pohybu několik součástí. Hřídel volantu je pevně spojena s pastorkem, jehož zuby zapadají do ozubené hřebenové tyče. Při otáčení pastorku se rotační pohyb převádí na přímočarý a hřeben se pohybuje doprava nebo doleva. Prostřednictvím řídicích tyčí, opatřených na koncích kulovými čepy, se pohyb přenáší na těhlici kola, které se pak natáčí do požadovaného směru.

Posilovač řízení

Všechny vozy Subaru jsou standardně vybaveny hydraulickým nebo elektrickým posilovačem řízení, který při menších rychlostech pomáhá řidiči otáčet volantem. Poslední dobou stoupá tlak na nízkou spotřebu, takže se čím dál více prosazuje úspornější elektrický posilovač.

U hydraulického posilovače se o vytvoření posilovacího účinku stará vysokotlaké hydraulické čerpadlo. Řídicí ventil přepouští podle volantu olej na jednu nebo druhou stranu pracovního pístu a tlakový účinek oleje snižuje sílu potřebnou k ovládnutí volantu. Při vysokých rychlostech je tlak redukován a účinnost posilovače se úměrně snižuje. U elektrického typu se o zajištění posilovacího účinku stará elektromotor, který v závislosti na informaci od snímačů (čidlo polohy volantu, torzní snímač atd.) otáčí pastorkem řízení. Stejně jako u hydraulického systému je posilový účinek redukován při vyšších rychlostech.

Výhody

Moderní hřebenové řízení má oproti jiným systémům několik významných předností. Na rozdíl

od maticového kuličkového řízení je mezi pastorkem a ozubeným hřebenem přímý kontakt. Tím jsou eliminovány vůle a pružné deformace. Řidič má pocit bezpečí a bezprostředního kontaktu s vozovkou. Řízení je přesné, natočení volantu se okamžitě projevuje odpovídajícím natočením kol. Vůz díky tomu drží perfektně stopu.

Bezpečnost

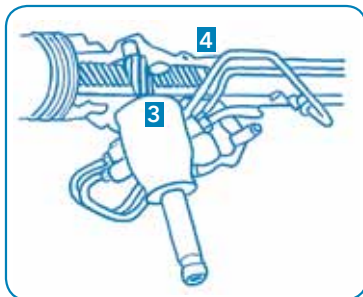
Hřebenové řízení vozů Subaru je konstruováno s ohledem na maximální bezpečnost řidiče. Z toho důvodu je celý systém namontován za přední nápravu mimo deformační zónu vozu. Při případném čelním nárazu je tak řízení chráněno. Aby tyč volantu při havárii nepronikla do prostoru pro posádku, je dělená a s pastorkem je spojena drážkovou spojkou.

Údržba

Převodka hřebenového řízení je naplněna olejem a nevyžaduje údržbu. Při servisních prohlídkách se pouze kontroluje, zda prachové manžety nejsou poškozeny a z převodky neuniká olej. O vymezení potřebné vůle v ozubeném soukolí se stará pružný přítlačný člen, který spolehlivě tlačí hřebenovou tyč do záběru.

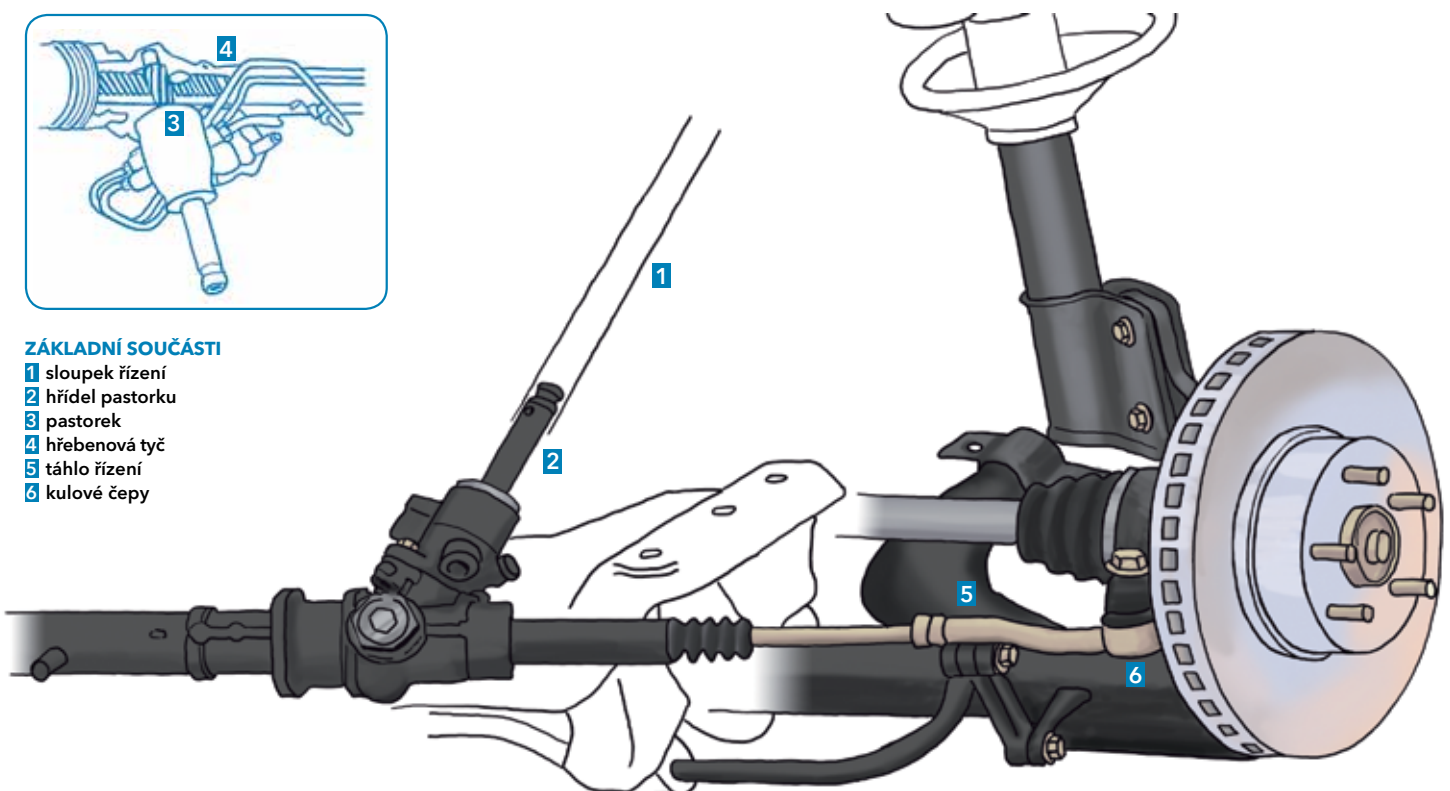
V nádobce posilovače řízení se kontroluje hladina hydraulického oleje, aby nedošlo k zavzdušnění systému a ztrátě účinku. Údržba elektrického řízení se provádí pouze kontrolou těsnosti prachových manžet. Vymezení zubové vůle je také automatické. Kontrola snímačů, nezbytných pro správné fungování systému, se provádí pomocí diagnostického zařízení. ✦

TEXT: ZDENĚK WEISER



ZÁKLADNÍ SOUČÁSTI

- 1 sloupek řízení
- 2 hřídel pastorku
- 3 pastorek
- 4 hřebenová tyč
- 5 táhlo řízení
- 6 kulové čepy





Závodní tlumiče a kotoučové brzdy AP o velikosti 295 milimetrů zajišťují Elaionu ty nejlepší jízdní vlastnosti v nejnáročnějším závodě

Subaru na Dakaru

V argentinském Buenos Aires proběhlo v loňském roce představení zbrusu nového soutěžního speciálu Subaru Elaion, vyvíjeného pro nejprestižnější vytrvalostní závod současnosti - legendární dakarskou rallye. Nekompromisní teréňák koncepčně vychází z jednoho z nejúspěšnějších modelů značky, Foresteru 2.0. V roce 2009 dokonce tento model získal v USA cenu udělovanou vozům SUV, kterou uděloval vyhlášený časopis Motor Trend.



Na Dakaru nesmíte zapomenout na rezervu. Elaion pojme hned tři rezervy, a tak se posádka nemusí obávat, že zůstane na trati s defektem



Za volanty dvou vozů se představili argentinský jezdec Gabriel Pozzo a Japonec Jošiu Ikemači

Tento projekt zastřešovala společnost Indumotora, která v Argentíně a Chile zastupuje japonskou značku Subaru. Za stavbou speciálu, která trvala více než jeden rok však stojí společnost Barattero Motorsport Group, která při stavbě využila několikaleté zkušenosti ze stavby produkčních rallyových vozů a španělská ropná společnost YPF Elaion. Stavba dakarského speciálu si vyžádala částku přes 1,8 miliónů dolarů.

Značka pocházející ze země vycházejícího slunce se na Rally Dakar prezentovala poprvé v historii a za volantem dvou vozů se představili argentinský jezdec Gabriel Pozzo, kterého znají čeští diváci především ze startu s rallyovým vozem Škoda Octavia WRC a Japonec Jošiu Ikemači.

Výběr argentinského jezdce jistě nebyl náhodný. Tento jezdec měl se zdejšími tratěmi jihoamerického kontinentu zkušenosti, neboť zde již startoval v roce 2009. „Je to fantastické, že mohu být součástí týmu Subaru. Bude to obrovská výzva a věřím, že se nám podaří zajet dobrý výsledek,“ doufal před startem Pozzo. Tým před nejtěžším motoristickým závodem světa natestoval v Argentíně a Chile více než 9000 kilometrů a snažil se na tento výjimečný závod připravit co nejlépe.

Nováčkem však nebyl ani Ikemači. Japonský jezdec startoval na Dakaru již osmkrát, z toho šestkrát za volantem závodního vozu a dvakrát za říditky motocyklu.

Subaru Elaion startoval v nejsilnější kategorii speciálů T1 a byl osazen přeplňovaným čtyřválcovým dvoulitrovým boxerem s výkonem 300 koní a točivým momentem 570 Nm, který je osazen elektronikou Motec a je spojen s pětistupňovou mechanickou převodovkou, kterou lze díky rozšíření změnit na sekvenční. K dispozici jsou také tři diferenciály, které jsou používány u rallyové produkční verze Imprezy. Ze standardního modelu Foresteru zůstala pouze karosérie. Při stavbě byla použita uhlíková vlákna, díky kterým došlo k výraznému snížení hmotnosti až na 1750 kilogramů. Výrazné změny proběhly také na podvozkové části. Subaru Elaion je sice o 370 mm kratší, nežli sériová verze, zato je však širší, což přispělo Elaionu se světlou výškou 225 mm k lepší stabilitě při vyšších rychlostech. Důležitým faktorem závodního speciálu jsou rovněž brzdy, a tak společnost Barattero Motor-



sport Group použila osvědčené kotoučové brzdy AP o velikosti 295 milimetrů, které spolu s pneumatikami o rozměrech 235/85 R16 přispívají k výborným jízdám vlastnostem. „Forester je velmi robustní a skvělý vůz. Má vhodné parametry pro závody typu cross-country, a tak jsme se rozhodli, že právě s tímto vozem chceme startovat na domácím Dakaru na jihoamerickém kontinentu, líčil své rozhodnutí Edgardo Rodriguez, generální ředitel Subaru Argentina.

Jak jsme již zmínili, tento projekt finančně výrazně podpořila španělská olejářská společnost Elaion, která svými produkty poskytuje vozu maximální výkon i v těch nejnáročnějších podmínkách. Když již o tomto tématu hovoříme, nesmíme opomenout

další technické parametry dakarského speciálu. V útrokách vozu se nachází palivová nádrž s obsahem 480 litrů, což by mělo vystačit při ostrém tempu až na 1530 kilometrů.

A jak si Subaru Elaion vedl na slavném Dakaru, který se poprvé uskutečnil na jihoamerickém kontinentu?

Bohužel premiéra nedopadla nejlépe. Během první etapy se více dařilo Ikemačimu, kterého však hned ve druhé etapě zastavila technická závada. O mnoho lépe si nevedl ani Pozzo, který v nejtěžším závodě světa vydržel o jednu etapu více. Věřme však, že se jedna z nejoblíbenějších automobilových značek motorsportu objeví i v roce 2011 a bude mít možnost bojovat s těmi nejrychlejšími. ✦



Dokáže si Elaion doskočit k výbornému výsledku při Rally Dakaru?

Už při loňském představení v Buenos Aires to dakarskému speciálu Subaru Elaion, který vychází z Foresteru 2.0, opravdu slušelo

Více než 9000 kilometrů v Argentině a Chile natestoval tým před nejtěžším motoristickým závodem světa



Prezentace našich partnerů



Součástí prezentace byla také účast na závodu Posázavská Trilogie, která je součástí kalendáře České asociace extrémních sportů. Zde figurovala společnost Auto Vero jako hlavní partner akce a jednou z cen pro vítěze bylo zapůjčení vozu Subaru na víkend.

Již podruhé byla společnost Auto Vero hlavním partnerem Rally Příbram a díky tomu byly vozy Subaru vidět nejen v rukou závodníků, ale také jako doprovodná a bezpečnostní vozidla, zajišťující bezproblémový průběh rally. Všichni, kdo je zde využívali, na ně pěli jen samou chválu.

AUTO VERO
Na Červeném hrádku 759, Sedlčany

AUTO VERO

Také v letošním roce naše společnost reprezentovala značku Subaru na mnoha sportovních a společenských akcích, konaných ve Středočeském regionu.

Velmi významná byla prezentace značky v rámci dlouhodobé spolupráce se společností Bisport v Týnci nad Sázavou, která zde mimo jiné provozuje tradiční půjčovnu lodí a raftů na řece Sázavě. V rámci areálu Bisportu si mohli návštěvníci během letní sezóny prohlédnout různé modely vozů Subaru a loga Subaru zde byla vidět skoro na každém kroku (mimo jiné také na pádlech, zapůjčovaných k raftům a lodím).



SUBARU HOSTIVAŘ ALM

Subaru prodáváme v Praze už čtrnáctým rokem a spolupráce s Hasičským záchranným sborem hlavního města patří k aktivitám, na které jsme hrdí. V říjnu jsme sboru předávali na míru upraveného Forestera. V zavazadlovém prostoru vozu byla provedena speciální vestavba, aby ve voze mohla být bezpečně převážena hasičská výbava. Forester byl také dovybaven navigací, odnímatelným předním navijákem, tažným zařízením a dalšími specifickými záchrannými potřebami. Bude sloužit jako velitelský vůz hasičského sboru a doplní tak dříve pořízené Forestery, které již několik let spolehlivě slouží v ulicích hlavního města.

Již po dvanácté v řadě jsme také rozšiřovali povědomí o vozidlech Subaru na výstavě Auto Show Praha 2010. Prezentovali jsme tady modely Justy, Legacy, Forester, Tribeca a žhavou novinku WRX STI v provedení sedan, která zaslouženě budila největší pozornost publika.

Subaru Hostivař, ALM, Hornoměřolupská 4, Praha 10





AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK

Na závěr letní sezóny jsme vyrazili s našimi čtyřkolkami na golfové hřiště. Bohužel nás v Ostravici nenechali dojet až na green, ale i tak jsme byli součástí turnaje. Jakby ne, když naši krasavci stáli zaparkovaní přímo u vstupní brány do golfového ráje.

Turnaj jsme pořádali znovu ve spolupráci s firmou 4ski. Ta se opět osvědčila a dokázala, že nejlepší je sázet na jistotu, tak jak to naši zákazníci vědí, když sází na osvědčené technologie ve vozech Subaru. Proto taky byl v řadách golfových nadšenců velký zájem o naše auta. Nepříliš vlídné počasí přímo vybízelo k tomu, vyzkoušet, co naše auta dokážou. Přes naše přemlouvání nám nebyla dovolena podzimní orba hřiště, a proto se zákazníci museli spokojit s domluvením testovací jízdy a návštěvy našeho showroomu. Těší-



me se, že vozy Subaru před zimou obsadí ještě několik garáží v našem regionu a poslouží nejen k přepravě golfových bagů, ale zejména podrží své majitele v nepříznivých podmínkách a dopřejí jim jízdní zážitek, který s jinými vozy nezažijí.

Autosalon Frýdek-Místek, Příborská 1000





DANCARS CZ OPAVA

Letošní marketingové aktivity se, kromě již tradičních forem a Barum Rally, opřely o výraznou spolupráci s olympionikem Alešem Valentou a Acrobat Parkem ve Štítech.

Strávili jsme v průběhu léta v příjemném prostředí postupně tři víkendy na akcích Jump and Jib Kill, Freestyle Czech Open a Snowboard & Freeski Contest.

Prezentovali jsme úspěšně různé modely vozů Subaru a sami jsme měli možnost shlédnout evropskou špičku v těchto sportech. Tradičně nejvyšší zájem jsme zaznamenali o naše SUV a Crossovery – zejména modely Forester a Outback.

Do konce roku nás čeká hlavně neustálé rozšiřování a zkvalitňování našich servisních služeb a také výrazné úpravy terénu v okolí našeho showroomu.

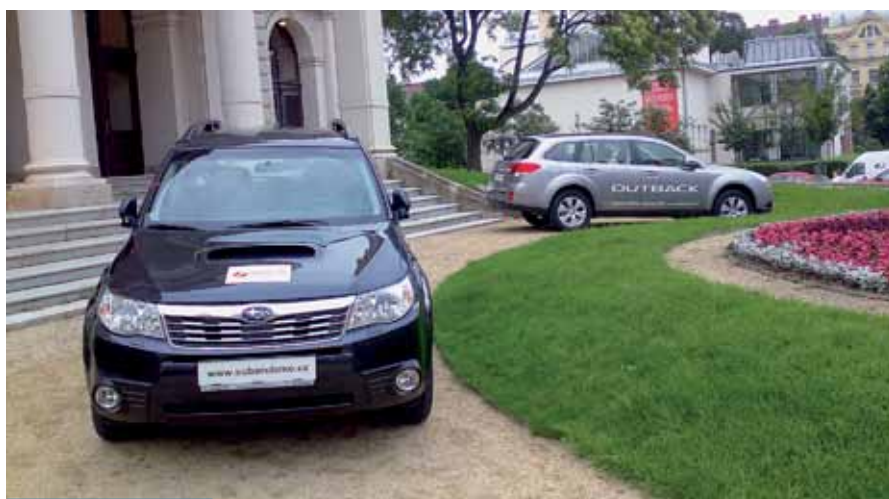
DanCars CZ, Krnovská 82, Opava



EMIL FREY ČR

Rok se s rokem sešel a největší autorizovaný prodejce vozů Subaru v ČR – společnost Emil Frey ČR, byla opět partnerem a Pekařská 5, Praha 5 – Stodůlky startovním místem velice oblíbeného Pražského Subaru Sprintu 2010. I letos se i přes počáteční nepřízeň počasí sešla velká parta Subaru fanďů, kteří si tento „závod“ opravdu užili, zasoutěžili si v dovednostních i vědomostních disciplínách a odvezli si domů nejen spoustu krásných zážitků, ale i hodnotné ceny nejen s logem Subaru.

Další akcí pro fanfy motosportu byl závod eWRC RS DAY, který organizoval server eWRC.cz a jehož byla společnost Subaru ČR partnerem. Showroom společnosti Emil Frey ČR na Pekařské byl první zastávkou tohoto závodu. Při ní museli soutěžící splnit úkol týkající se vědomostí o produktech naší značky Subaru. Celý prodejní tým z Pekařské soutěžícím věnoval nejen pozornost a spoustu odpovědí na další zajímavé dotazy, ale



C&K BRNO

V prvních jarních dnech roku 2010 jsme otevřeli nově postavený servis, jenž přinesl zásadní reorganizaci servisních služeb. Nová servisní hala je samozřejmě vybavená moderní technikou, pneuservisem a motorárnou, zvětšili jsme kapacitu klempírny i skladu. Rovněž jsme posílili naše řady techniků a mechaniků.

Neustáváme ve zlepšování našich prodejních služeb: rádi vás uvítáme nejen v prodejně s pestrá nabídkou všech mo-

delů Subaru v různých (i ne zcela typických) provedeních, ale i při různých výstavách a prezentacích po celé jižní Moravě. Ve spolupráci se společností UniCredit Leasing CZ máme připraveno mnoho variant financování a pojištění nového vozu a rádi Vám poradíme s výběrem vhodných doplňků. A pokud uvažujete o výměně svého stávajícího Subaru za nový model - stačí jen přesehnout, protože výkup a veškerou administrativu vyřídíme za vás.

C & K, Vídeňská 100, Brno



ALGON PLUS-AUTO

Velice nás těší skutečnost, že se naše společnost Algon Plus - Auto a.s. stala členem rodiny Subaru. Věříme, že naše dlouholeté zkušenosti na trhu s vozy budou i pro značku Subaru přínosem.

Naše společnost zahájila činnost prodeje nových vozů v květnu 1998 a to se značkou Mazda. S prodejem byl také spuštěn servis vozů Mazda.

Díky poskytování maximálního servisu koncovým zákazníkům, jsme v roce 2001 rozšířili naši nabídku o značku Hyundai a to v novém autosalonu. Rok 2004 byl pro nás významným díky zahájení prodeje značky Ford a o rok později došlo k zahájení prodeje značky Mitsubishi.

Společnost se díky dobré strategii a péči o své zákazníky nepřestávala rozvíjet. Spíše naopak. V roce 2006 jsme se stali 100% majitelem firmy Primo Car - prodej a servis vozů Renault. V lednu 2008 rozvoj firmy, a tím i rozšíření nabídky našim zákazníkům, pokračoval nákupem firmy Autospektrum 2000 Mariánské Lázně - prodej a servis vozů Škoda.

Od 1. 8. 2010 máme tu čest nabízet služby značky Subaru. Díky vedení Subaru ČR a naší investici, byl zachován prodej a servis šestihvězdičkových vozů v našem regionu. Naším cílem je obnovení povědomí a důvěry zákazníků. Subaru je pro nás třešničkou na dortu v naší široké nabídce. Takto to vnímáme a naše pocity přenášíme na nové, ale i stávající zákazníky. To, zda a jak se nám to daří, ukáže samozřejmě čas, ale již nyní máme mnoho pozitivních reakcí. Věříme, že spojení naší společnosti s dobrým jménem značky Subaru je svazek pevný a dlouholetý.

ALGON PLUS-AUTO, Stará Ovčárna, Sokolov



i upomínkové předměty s logem značky Subaru a společností Emil Frey ČR, s. r. o.

V roce 2010 jsme pro naše klienty uspořádali dokonce 3× takzvané Dny pootevřených dveří. Měli jsme při nich pro návštěvníky připraveny k vyzkoušení a projetí všechny zajímavé vozy značky Subaru - WRX STI (HB i sedan), Legacy sedan GT, Legacy kombi 2.0D, Impreza 2.0D, Outback 2.0D + 2.5i Lineartronic + 3,6R Comfort 5AT, Forester 2.0D + 2.5X LPG. Výběr svezení byl opravdu veliký. Pokud si někdo chtěl odpočinout od zkušebních jízd, če-

kalo ho na salónu pohoštění skýtající koblížky, croissanty, chlebičky, čokoládovou fontánu s výběrem ovoce atd. Zároveň tu byl pro ty menší a hravější (nejen věkem) spuštěný závodní simulátor. Tyto akce se tradičně setkávají s velkým úspěchem, a proto i v příštím roce určitě pro naše příznivce opět přichystáme nějaké ty „pootevřené dveře“.

Stejně jako ostatní dealeri po celé ČR se i Emil Frey z Pekařské účastnil výstavní a prodejní akce se společností Bushman. V metropoli Zlín jsme návštěvníkům vytvořili pěkné zázemí s vystavenými vozy Subaru a oblečením od Bushmana. Návštěvníci mohli získat nejen zajímavé pozornosti od obou zúčastněných firem, ale měli možnost získat i slevový kupón na nové vozy Subaru nebo oblečení.

Celý prodejní tým značky Subaru na Pekařské 5 ve Stodůlkách se těší na Vaši návštěvu a je připraven Vám nabídnout to nejlepší z naší kolekce vozů, doplňků či služeb.

Autocentrum Stodůlky - Pekařská 5, Praha 5 / Autocentrum Vysočany - Kolbenova 3, Praha 9

WRX STI story

První velké úspěchy zaznamenalo Subaru v královně motoristického sportu, rallye, s modelem Legacy. Nové technické předpisy si však vyžádaly změny, a tak v japonském městečku Gumma v roce 1991 sjela první Impreza, která se stala ikonou značky a není zřejmě jediný motoristický fanoušek, který by si Imprezu okamžitě nespojil se značkou se šesti hvězdami ve znaku.

Již v roce 1991 prosákly informace, že současné vozy skupiny A nahradí vozy specifikace WRC, které by měly být daleko menší, lehčí a rychlejší, nežli vozy skupiny A.

Zpočátku se vyráběla, kromě dvou- a čtyřdveřového sedanu s motory 1,6l a 1,8l s pohonem předních kol (FWD) pod označením LX, také pětidveřová verze kombi. Pro zákazníky se srdcem závodního jezdce byla připravena verze Turbo GT, předchůdce dnes dobře známé specifikace WRX a WRX STI. Turbo GT disponovalo symetrickým pohonem všech kol (AWD), výkonem 240 koní a maximálním točivým momentem 304 Nm. Impreza Turbo GT tak spolu s patnáctipalcovými litými koly nabízela výborné jízdní vlastnosti, které jsou pro japonskou značku tolik důležité a známé po celém světě.

V roce 1993 zaznamenala Impreza první úspěchy i v Evropě, přesněji ve Velké Británii, kde se zpočátku prodávala s již zmíněným pohonem předních kol. Později však Impreza od tohoto kroku opustila a začala používat výhradně symetrický pohon všech kol.

V roce 1995 navíc Colin McRae přivedl soutěžní specifikaci k prvnímu světovému titulu jak mezi jezdci, tak i mezi značkami. Od této doby se model Impreza nesmazatelně zapsal do historie motoristického sportu a do srdcí fanoušků. Jeden z nejúspěšnějších modelů značky získal v dalších letech ještě další dva tituly

mezi továrními týmy a stejný počet i mezi jezdci, což jej řadí mezi nejlepší vozy rallyové historie.

Od roku 1990 japonská automobilka navázala úzkou spolupráci s britskou společností Prodrive, která se specializovala na přípravu nejen závodních vozů Subaru, ale podílela se i na několika výjimečných projektech. Aby dostal motoristický nadšenec maximum adrenalinu, vznikla v roce 1988 dceřiná společnost Subaru Tecnica International (STI), jejíž náplní byla úprava sportovních vozů automobilky, a tak vznikla nejslavnější modelová řada Impreza WRX a WRX STI.

V roce 1997, kdy se značce Subaru podařilo v rámci mistrovství světa v automobilových soutěžích získat cenný hatrick v počtu získaných titulů mezi značkami, prošla Impreza faceliftem. Bylo to



především na základě nově vzniklé třídy WRC. U verze Turbo GT se navíc zvedl výkon na 280 koní.

Po dobu osmi let však Impreza kromě menšího faceliftu neprošla žádnou výraznou změnou, a tak se v roce 2000 japonská automobilka rozhodla pro vytvoření druhé generace modelové řady. Zpočátku se tento projekt sešel se smíšenými pocity u nadšenců značky, posléze se však stává kultovním pojmem a dodnes tento sedan patří k nejvyhledávanějším vozům značky. Nová Impreza byla větší, bezpečnější. Měla nový, vyztužený podvozek s vyšší torzní tuhostí a navíc se začala dodávat ve specifikaci WRX a WRX STI, což z modelu udělalo exkluzivní zboží pro nadšence. Zamyslete se a řekněte si, jak zareagujete, když na silnici uvidíte STI? Naježí se vám chlupy na ruce a s otevřenou pusou zůstanete chvíli stát a jen nasloucháte tomu nejnádhernějšímu zvuku motoru současnosti. Alespoň tedy já osobně nic krásnějšího neznám.

V roce 2004 navíc verze WRX STI dostala nové 4pístkové brzdy vpředu a dvoupístkové vzadu. Oproti modelu WRX, který disponoval „pouze“ pětistupňovou manuální převodovkou zde našel řidič šestistupňovou manuální převodovku. Spolu se sedmnáctipalcovými koly, dvoulitrovým přeplňovaným motorem boxer o výkonu 265 koní se jednalo vskutku o ojedinělý vůz. V roce 2004 prošla druhá generace faceliftem. Novinkou byly především oválné přední světlomety, díky kterým tato faceliftovaná verze získala přezdívku krokodýlí oko. Poslední modernizace sedanu proběhla v roce 2006. Změnou prošla



Edice Colin McRae

V roce 1995 byla na oslavu premiérového titulu mezi značkami a mezi jezdci v rámci mistrovství světa vytvořena speciální edice Colin McRae. Celkově bylo vyrobeno 200 kusů



Edice Catalunya a Terzo

Druhým speciálním dárkem pro fanoušky byla v roce 1996 série Catalunya, oslavující druhý titul šampiónů mezi týmy. Další úspěchy značky však přicházely velmi rychle, a tak o rok později přišlo Subaru s další lahůdkou. Jednalo se o edici Terzo. Již ze samotného názvu lze odvodit, že těchto vozů bylo vyrobeno přesně 333 kusů. Vůz doznal několika změn, včetně exkluzivního MOMO Racing volantu a nového speciálně designovaného zadního spoileru

Edice 22B

Je často považována za to nejlepší, co kdy Subaru představilo. Exkluzivní dvoudveřová specifikace se zbrusu novým motorem boxer s objemem 2,2l. Tento hardcore vůz se symetrickým pohonem všech kol měl nastavitelné zadní křídlo a další speciální úpravy nejen na karosérii vozu, ale i v interiéru. Na oslavu 40 let Subaru bylo vyrobeno pouze 400 kusů, z čehož jen 16 bylo určeno pro Velkou Británii





Edice RB5

V roce 1999 byly představeny další dvě speciální edice. V prvním případě se jednalo o paket věnovaný Richardu Burnsovi, jenž se stal továrním jezdcem Subaru v mistrovství světa v rallye a hned získal titul vicemistra. Vyrobeno bylo celkem 444 kusů



Edice UK 300

Po více než dvouleté pauze přichází Impreza s dalším dárkem pro vyvolené. Jednalo se o verzi UK 300, která byla věnována na oslavu titulu Richarda Burnse, jenž v roce 2001 získal s vozem Subaru mistrovský titul mezi jezdci. Ani v tomto případě nebyla k dispozici v jiné barvě, nežli tradiční modré. Hlavním charakteristickým prvkem je nový spoiler Prodrive



Edice WR1

V roce 2003 získal pro Subaru prozatím poslední titul mezi jezdci norský jezdec Petter Solberg. Podle tradice tak Subaru představilo další lahůdku v podobě jednoho z nejvýkonnějších a nejrychlejších Imprez. Modrou barvu nahradila stříbrná, která tomuto modelu dodala šmrnc. Řidič měl možnost za pomoci ovladače plně ovládat nastavení diferenciálu, výrazně zvýšen byl i výkon vozu, který narostl až na 315 koní s maximálním točivým momentem 420 Nm. Na celém světě však můžeme najít pouze 500 takovýchto vozů



Edice P1

Daleko zajímavějším projektem však byla edice P1, která byla postavena na základě dvoudveřové specifikace Imprezy. Na tomto projektu se navíc podílela poprvé společnost Prodrive, která připravovala soutěžní vozy Impreza. Stejně jako u edice 22B byla k dostání v tradiční modré barvě, tolik známé pro Subaru. Spolu s výkonem 278 koní a maximálním točivým momentem 344 Nm, speciálními závodními koly OZ, kratší a lepší převodovkou a exkluzivním zadním spoilerem nabízelo nekonečné množství vzrušujících zážitků. Na rozdíl od 22B bylo navíc vyrobeno 1 000 kusů. Přesto patří právě tento model k nejvyhledávanějším u všech sběratelů, a tím i k těm nejdražším vozům Subaru



Edice RB320

Tato edice byla vytvořena na počest světového šampióna Richarda Burnse, jenž zemřel v roce 2005 na rakovinu. Edice RB320 nabízí 320 koní při maximálním točivém momentu 452 Nm. Bylo vyrobeno 320 kusů v černé barvě. V podstatě jde o sériový vůz Impreza WRX STI z roku 2006 s řadou doplňků od firmy Prodrive

přední maska chladiče podle vzhledu Subaru Tribeca. Změn doznala i motorová část vozu. Tradiční dvoulitrový boxer nahradil motor 2,5l.

Druhá generace Imprezy byla k dispozici ve čtyřdvěřové verzi sedan a kombi.

Zásadní zlom přišel v roce 2007, kdy Subaru představilo Imprezu v platformě hatchback. Mělo se jednat o daleko praktičtější pětidveřový vůz, což však řada zasvěcených fanoušků nesla velmi těžce. To se změnilo až s příchodem specifikace WRX STI, která

dokázala opět na tvářích zklamaných fanoušků vykouzlit úsměv na tváři. Větší nasávací otvor na přední kapotě, zadní velký střešní spoiler, vystouplé blatníky a 18ti palcová kola, to je to, co dělá z Imprezy Imprezu.

Model se v tomto případě stal daleko dostupnějším i pro běžné zákazníky, a to především s příchodem dieselové verze s dvoulitrovým plochým čtyřválcovým motorem o výkonu 150 koní a maximálním točivým momentem 350Nm. V nabídce však naleznete rovněž verze s atmosférickými zážehovými motory 1.5R (107 koní) a 2.0R (150 koní). Další novinkou je pak verze Impreza XV. V tomto případě se jedná o crossover se symetrickým pohonem všech kol, který je k dispozici s dvoulitrovým zážehovým či vznětovým motorem.

Nicméně na domácím japonském, ale také na americkém trhu je i tato třetí generace k dispozici rovněž v platformě sedan, a tak se i evropský trh začal ptát, kdy dorazí tolik očekávaný sedan i sem. A dočkal se!

**Smutnili jste
s příchodem hatchbacku?
Křídlo je zpátky!**

Nejrychlejší STI v historii!

16. dubna 2010 se na Severní smyčce Německého závodního okruhu Nürburgring uskutečnil výzkumný a vývojový test s novým sedanem WRX STI, pod jehož kapotou je umístěn přeplňovaný čtyřválec 2,5l typu boxer s výkonem 350 koní a maximálním točivým momentem 393 Nm při 4000 otáčkách. Vůz testoval několikanásobný světový rallyový šampión Tommi Mäkinen.

Projekt byl pokusem pokořit nejrychlejší čas na okruhu zaznamenaný právě tady v roce 2004 se zkušební verzí předchozí generace „estéička“. Vůz nasazený v rámci Challenge 2010 byl testovací verzí nového WRX STI v modelovém provedení 2011 v karosářské variantě sedan. Hlavní vylepšení vozu se soustředila na celkové dynamické parametry - na podvozek, zejména na systém zavěšení kol. Testovací vůz byl vybaven i několika prvky ze speciálních silničních verzí R205 a Spec C určených pro japonský trh.

A jak tento test dopadl? Nové WRX STI dosáhlo času 7'55"00, což je o čtyři vteřiny rychlejší, než předchozí verze. Navíc se jedná o vůbec nejrychlejší čas dosažený s vozem Subaru na Nürburgringu od zahájení prvních vývojových testů WRX a WRX STI v roce 1992. Nejrychlejšího času navíc bylo dosaženo při nízké teplotě vzduchu, studené trati, s poměrně základním nastavením vozu a s krátkým časem na přípravu. ✦

„Vůz byl ovladatelný, s přesným a čitelným chováním, a to i ve zrádných zatáčkách. Přesně to nabízí Subaru: jistotu za volantem,“ hodnotil jízdní kvality nového auta Mäkinen.



Kříše GT (Grand Terrano)

Co se na počátku zdálo nad síly vozů, bylo posléze důkazem toho, že naše auta zvládnou víc než si myslíme a zvládnou to s bravurou znače vlastní



◀ Kudy projel Fj Cruiser místních, projel Dorův Forester za obdivného pokyvvování hlavami taky

▶ GTěčko žehlí terénní vlny - soutěžní geny se nezapřou

▶ Úpravu trati buldozerem v pozadí jsme nepotřebovali - Subaru si poradí samo



Rok se s rokem sešel a příznivci značky Subaru se na stránkách Subaru fanclubu mohli dočíst, co se na ně opět chystá. Po zimním srazu v Hynčicích se blížil sraz pozdně letní, tentokráté pořádaný v Plzni.

Aby ten plzeňský nebyl z řady - potkat, pokecat, zajezdit na louce - o to se postaral Tomáš alias VDC. Podařilo se mu obstarat parádní překvapení - motokrosovou trať v Kříších, nedaleko od Plzně. Takže ani ti, kteří už pár srazů absolvovali, tohle nečekali.

Ano - začalo to všechno jako jindy. Sraz v kempu - tentokráté v plzeňském Ostende. No a ráno - každý „pilot“ dostal do ruky několik variant trasy, kudy lze přijet na motokrosovou trať. Mohli si vybrat, zda vezme zavděk nejkratší cestou, nebo vyrazí podél Berounky a nechá se napříklád převézt na klasickém přívozu (kdo by ho pár kilometrů od Plzně čekal) nebo projede trasou vedoucí i po lesních a polních cestách. Z Plzně do Kříší tedy nevyrazila jednodílná kolona 44 zúčastněných vozů a 105 členů jejich posádek,

ale „had“ se nám po startu v kempu roztrhal a každý vyrazil po trase, která byla jeho srdci a jeho boxeru bližší.

Opřavdová motokrosová trať bez úprav. Ano, jistě proběhla diskuze a na stránkách si to mohli všichni přečíst a prohlédnout i pár fotek a videí, ale vidět to „živě“, to je jiná káva. To, co na obrázku ze satelitu vypadá jako placka a o fotkách můžete tvrdit, že zkreslují - to živě vypadá úplně jinak - a báječně.

Tady je na místě poděkovat klukům, kteří trať dopředu připravovali - den předem létali po trati a páskovali, páskovali a páskovali, aby byla připravena trať jak pro „žehličky“ - to byli ti, kteří přijeli v imprezách, legacy, Tribece a jednom „historickém“ XTěčku, tak pro ty, kteří přijeli se svými „offroady“ - Outbacky a Forestery.

Trať pro „žehličky“ byla v podobě osmičky na „rovném“ povrchu trati a díky místním hasičům, kteří na místě potrénovali hašení areálu, se změnila pro nadšené „driftery“ v bahenní lázně, které změnily zájemcům jejich vozy v jednotný okrový odstín. Bylo úžasné



sledovat, jak se naleštěné vozy a jejich původně opatrní majitelé, pouštějí do většího a většího řádění a jejich opečování milácci na čtyřech kolech jsou konečně ve svém živlu. AWD nenechalo nikoho „ve štychu“ a plnilo svou funkci dokonale. Dokonce někteří neodolali a ve svých čistě silničních vozech začali konkurovat terénnějším bratříčkům. Outbackům a Foresterům, kteří měli připraveny jiná lahůdky než „jen“ plochý okruh - sjezdovky.

Proč sjezdovky? No zkrátka proto, že po nich byla obtížná i chůze. Byly dvě - jedna kratší s menším sklonem - po té se dalo ještě jít - no a pak druhá - se sklonem takovým, že na bahně jste jí zkrátka nevylezli po dvou - museli jste po čtyřech, což se ne každému chtělo, a tak nastoupily čtyři v podobě všech hnaných kol, a že jich bylo!

Když tyto sjezdovky viděli ti, kteří přijeli - bylo zjevné, že se jim na ně moc nechce. Zkrátka nevěřili, že něco podobného jejich auto vyjede, aniž by bylo zničeno, či neutrpělo ego řidiče, při po-

tupném couvání zpět. Jenže - kluci, kteří trať připravili, ji předem vyzkoušeli a věděli. Dá se a dá se v pohodě. Nevěřících bylo pořád hodně, a tak opatrně sledovali první odvážlivce. A znáte to. Když „dá kopec“ jeden - ten druhý pak musí taky a k němu se přidá třetí, čtvrtý. Až by pomalu musel řídit provoz na sjezdovkách jeden se semaforem. Zkrátka a dobře - to, co se na počátku zdálo nad síly vozů, bylo posléze důkazem toho, že naše auta zvládnou víc než si myslíme a zvládnou to s bravurou značce vlastní.

Příklad? Nové krásné Subaru Legacy GT. Nádherný stroj plný síly - ale na silnici. Mysleli jsme, že „řádění“ jeho řidiče zůstane pouze u krásných driftů na „ploché dráze“, ale to jsme se spletli. Nikdy bych nevěřil, že zehlička dokáže vyjet sjezdovky a překonat bez úhony některé zálužnosti místního terénu. Tady je na místě vyseknout poklonu jak řidiči, tak jeho stroji, GÉTěčku, které se stalo snem mnohých místních.

Po celodenním řádění na trati, které bylo zakončeno „mobilní myčkou“ v podobě cisterny a hadic místních dobrovolných hasičů, kteří opláchli naše vozy od nejhrubších nánosů bahna, se účastníci vydali zpátky do kempu v Plzni, kde bylo třeba „zpracovat“ celodenní zážitky a užít si zábavu do pozdních nočních hodin.

Všechno hezké samozřejmě jednou skončí, a tak přišel v neděli čas odjezdu domů, kdy některá auta majitelů, kteří ctí bahenní kamufáž, budila po Plzni a okolí zaslouženou pozornost. ✦

DÍKY VŠEM A PŘÍŠTĚ NASHLEDANOU.

TEXT: JAN MAJÁK, FOTO: DANIEL RYCHLÝ, WWW.SUBARUFANCLUB.CZ

Které jiné ryze silniční auto dokáže projet bez zaváhání motokrosovou trať plnou bahna?



Shodou okolností přezdívkou řidiče je Unbreakable - Nezlomný. Skvěle sedí i k vozu, nemyslíte?

Když se probudí sportovní geny vašeho AWD, nezbyvá moc času nafotit váš vůz ještě s rozpoznatelnou barvou

Už na tradiční lednové Rallye Monte Carlo, o níž podrobněji píšeme na straně 40, ovládly dvě Imprezy hodnocení produkčních vozů, když posádka Subaru Czech Rally Teamu těsně udolal jen specialista na tuto soutěž Burri. V českém národním šampionátu i přes všelijaké peripetie potvrzoval Vojtěch Štajf po většinu roku postavení druhého nejrychlejšího jezdce skupiny N, Polák Kajetanowicz s hatchbackem Subaru dokonce výtečně obsazený domácí šampionát u našich severních sousedů vyhrál.

Subaru Czech Rally Team na jaře s novou zbraní

Už se stalo skoro tradicí, že reprezentativní tým českého dovozce Subaru do domácího šampionátu vstupuje s novým vozem. Tato skutečnost s sebou často nese riziko obvykle vyjádřené úslovím, že sebekvalitnější testování nenahradí opravdovou rally, která teprve patřičně „závodáka“ prověří. I přes určitou nervozitu se ale na březnovou Valašskou rally posádka těšila, což vyzařovalo zejména ze spolujezdkyně Marcely Dolečkové: „Už se vážně nemůžu dočkat zahájení domácí sezóny, zimní pauza byla docela dlouhá. No a nové auto? Já mám největší radost, že se do jeho barev dostal i dívčí prvek v podobě růžových doplňků. Kluci mi sice tvrdí, že růžová je barva společnosti STI připravující sportovní úpravy vozů Subaru, jsem ale stejně přesvědčená, že je tam tahle barva proto, že uvnitř pojedou i já...“ Posádka Štajf – Dolečková se pak soutěží spíše trochu protrápila, body za osmou příčku byly přesto slušným základem pro další průběh nejlepšího obsazeného mistrovství republiky za posledních několik let.

Oproti sezóně 2009, kdy si soutěžní piloti na nový hatchback Subaru Impreza WRX STI spíše zvykali, přinesl letopočet 2010 značně mnohem více úspěchů.



Hvězdy znaku Subaru zářily na všech kontinentech

Hned na druhé soutěži seriálu, klatovské Rally Šumava, už modrý hatchback zářil. Štajf s Dolečkovou dokončili soutěž na páté příčce absolutně a druhé ve skupině N. (Do skupiny N se v národním šampionátu v sezóně 2010 nezapočítávají podstatně dražší speciály Super 2000.) „Od úvodu jsme se drželi za nejlepšími a jeli si svoje tempo, které stačilo i na udržení těsného vedení v kategorii smíšených posádek před Petákem s Benešovou a jejich vozem S2000. Zároveň jsme v samostatném hodnocení druhé etapy obsadili skvělou třetí příčku

oceněnou i třemi bonusovými body, takže nakonec z Klatov vezeme pro národní šampionát jen o jeden bodík méně než Václav Pech,“ radoval se v cíli Štajf. Z Klatov si odvezl body za výborné osmé místo v absolutním pořadí také Emil Triner, který na jaře chytil díky novým brýlím zcela novou motivaci, po havárii na Valašské rally podal dobrý výkon i Daniel Běhálek, do cíle ale opět nedorazil. Běhálek pak prolomil smůlu na slovinské Rally Saturnus, kde obsadil třetí příčku za domácím Aleksem Humarem. Aleks tímto výsledkem položil základní



▲ Souboj s posádkou Peták/Benešová vyústil na poslední RZ Příbramské rallye v uražené pravé zadní kolo Imprezy (FOTO F. DUŠEK)



▲ Štajf s Dolečkovou si ze Zlína odvezli stříbrné poháry v hodnocení smíšených posádek (FOTO F. DUŠEK)



▲ Letošní sezóna byla pro mechaniky Subaru Czech Rally Teamu obzvláště náročná



kámen ke svému titulu, když se svým Subaru vyhrál další tři slovinské soutěže v řadě. Ve Slovinsku startoval i Štajf, po jehož boku tentokrát seděl Michal Ernst. Společně obsadili čtvrtou příčku. „Krátce po startu dvanáctého testu jsem by v jednom místě natolik rychlý, že jsme málem skončili v lese, naštěstí nás břeh odrazil zpátky na cestu. Naše Impreza ukázala svou bytelnost a výhody umístění intercooleru nad motorem. Vydržel i chladič a všechna kola, a tak jsme mohli už po pár okamžicích zase začít hledat správné tempo. Na konci jsme opět zrychlili a na závěrečném nejdelším testu soutěže jsme zajeli nejrychlejší čas ze všech a vrátili se na čtvrtou příčku před Peljhana. Jak se ukázalo, náš zajetí čas tu byl vůbec historicky nejlepší, no a protože pro Slovinců je ‚Višnja Gora‘ něco jako u nás Malonty nebo Bystřička, přišli nám v cíli místní gratulovat a sdělili, že pro příští ročník Saturnusu budou naše jména uvedena v programu soutěže i se zajetým rekordním časem. To byla třešnička na dortu solidně zvládnuté soutěže,“ popisoval zážitky z jihu Evropy Vojtěch Štajf. Ten si pak sice pokazil bilanci havárií na Rally Český Krumlov, na moravské Rally Hustopeče už ale všechno dopadlo mnohem lépe. I přes velké potíže s převodovkou dokončila posádka Štajf - Dolečková soutěž na sedmé příčce, když jí jen vteřinka chyběla k úplnému smazání (původně minutového) náskoku mnohonásobného mistra republiky Arazima. Absolutně pátý tam dojel Běhálek, osmá příčka v cíli patřila Trinerovi, takže v první pětici skupiny N dojelely hned tři Subaru.

Zima je prima

Kvalitu vozů značky Subaru v zimních podmínkách potvrzovali v úvodu roku velcí labužníci rally, Seveřané. Norský národní šampionát zcela ovládli Östberg a Gröndal s Imprezami WRC, ve skupině

Impreza pomohla Švédovi Flodinovi k vítězství ve Švédské rally v rámci šampionátu PWRC



Östberg tam se svým Subaru v prestižní kategorii WRC získal i skalp někdejšího mistra světa Pettera Solberga



N se na severu výtečně dařilo Bieldvedtovi s vozem stejné značky. Skvělou formu měli na začátku roku i třeba Švédové Axelsson a Thunström, a tak nebyla výjimkou například situace na mistrovských Numedalsrally či na Aurskog-Hland Rally, na kterých v první desítku dojelelo hned osm vozů Subaru! Součástí světového šampionátu byla letos tradiční Švédská rally, a i na ní mezi produkčními vozy dominovaly Imprezy. V rámci šampionátu PWRC zvítězil Švéd Flodin před Norem Gröndalem, soukromník Östberg pak se svým Subaru obsadil v prestižní kategorii WRC v těžké konkurenci továrních aut osmou příčku před Petterem Solbergem.

Úspěchy v Austrálii i v Africe

V průběhu roku se pak ve světovém měřítku hvězdné značce tradičně dařilo zejména na náročných šotolinových tratích. Australský šampionát vyhráli manželé Evansovi a například africký šampionát



▲ Emil Triner letos pravidelně bodoval a patří mu pozice druhého nejlepšího Subaru v MMČR 2010

► Na jihomoravské Rallye Hustopeče si Dan Běhálek dojel pro své nejlepší letošní umístění

je vyloženě doménou vozů Subaru. Exotické soutěže v Ugandě, Zambii, Rwandě i Tanzanii vozy Imprezy zcela ovládly (třeba v Ugandě obsadily devět pozic v první desítce), přičemž mistrem černého kontinentu pro rok 2010 se stal Zimbabwec Whyte. Také v průběžném pořadí mistrovství Blízkého východu před závěrem vede Katařan Al Marri s vozem Subaru, jenž ale i tam už čelí převaze rychlých vozů S2000. S těmito speciály mají produkční vozy včetně vozů Subaru problémy leckde na světě. U našich západních sousedů však v těsném závěsu za S-dvoutisícovkami jezdí Sandro Wallenwein, který tak v Německu produkčním vozům vévodí.

Jde to i na evropských asfalttech

V Německu se šampionát pořádá nejen na nezpevněném povrchu, ale také na asfalttech. V Irsku mají dokonce speciální mistrovství pro asfaltové tratě a i tam vozy Subaru Impreza umí ukazovat soupeřům záda. Derek McGarrity vyhrál Ulster rally s vozem kategorie WRC (které na zeleném ostrově stále panují), Denis Cronin podobně opanoval Rally of the Lakes dokonce s téměř historickým vozem Impreza WRC S6 z přelomu tisíciletí. Synovec Denise Keith se stal již v roce 2009 se svým Subaru Impreza britským šampionem a tuto cennou trofej obhájil i letos. Zatímco zmíněný Keith Cronin se v letošním srpnu ukázal v dobrém světle na zlínské Barum rally za volantem exotického Protonu, jeho kolega v barvách Subaru Polák Kajetan Kajetanowicz závodil už v červenci na Rally Bohemia (která byla sou-



částí polského národního mistrovství). Přestože se ‚Kajto‘ nakonec stal se svou Imprezou (i v extrémně těžké konkurenci vozů Super 2000) dokonce absolutním polským šampionem pro rok 2010, na mladoboleslavsku to měl těžké. Až do poslední rychlostní zkoušky totiž prohrával v ‚derby‘ s posádkou Štajf - Dolečková a s jejich vozem Subaru Czech Rally Teamu. Ti měli před finálovým testem na Poláka k dobru třináct sekund a jeli si pro skvělé sedmé místo absolutně. Naděje se ale rázem rozplynuly... „Stačila k tomu jen jedna malá chybička, navíc v pomalém místě. V zatáčce jsme zavadili o svodidlo, to nás odhodilo do protějšího příkopu, z nějž jsme sice vyjeli, ale už s prasklým kolem, které záhy upadlo - což jsme zjistili pozdě a hlavně až poté, kdy do další zatáčky už auto nezahnulo,“ soukal ze sebe druhdy hovorný pilot. „Udělalí jsme kotrmelec a bylo

V mnoha národních šampionátech mezi produkčními vozy dominovaly Imprezy



▲ Ludvík Otto se s novým hatchbackem snaží o dobré výsledky

po všech nadějích. Paradoxně nedaleko od nás skončil o pár okamžiků později obdobně Dan Běhálek s dalším Subaru...“

Napravit osudovou chybu se pokusil Štajf na srpnové Barum rally. Tam jej sice přibrzdily technické potíže, přesto na výtečně obsazené soutěži vybojoval cenné postavení v první dvacítky absolutního pořadí. To navíc značilo post čtvrtého nejúspěšnějšího produkčního vozu v cíli. Novinkou bylo ve Zlíně přijmení spolujezdkyně. Ta totiž využila letní pauzy mezi závody k uzavření sňatku s dalším závodníkem, do Rally Příbram tak již odstartovala s doklady na jméno Marcela Ehlová. A posádce Štajf - Ehlová se dařilo i ve středních Čechách. Až do samotného závěru si držela čtvrtou příčku absolutního pořadí a druhou ve skupině N. Protože se ale Vojta s Marcelou nechtěli vzdát ani pozice nejlepší smíšené posádky, rozhodli se i na zmáčené závěrečné zkoušce dát do boje všechno a udržet pozice před Petákem a Benešovou a jejich vozem S2000. Dopadlo to ale opačně: „V lesním úseku jsem neudržel auto na cestě a zavadili jsme o strom, který nám notně pošramotil pravý bok a zadní část auta,“ vysvětloval v cíli pražský pilot. „Takže jsme nakonec byli moc rádi, že jsme dovezli auto do servisu, kde jsme se zdrželi opravami a připsali si za zpoždění penalizaci. Naše Impreza je ale opravdu odolná a i s nepříliš funkčním zadním kolem nás úspěšně dovezla až na cílovou rampu, výhodou naší posádky je také spolujezdkyně Marcela. Ta je natolik silná, že dokázala udržet za jízdy otevírající se dveře, ale zároveň tak obratná, že když po opravách zas dveře nešly otevřít, nastoupila do auta oknem.“ Závěrečnou mistrovskou soutěž sezóny tak bojovná posádka ukončila na osmé příčce, což znamenalo obhajobu loňské sedmé pozice absolutní klasifikace národního šampionátu, v němž hrály prim drahé vozy kategorie Super 2000.

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: MAREK FELT A ARCHIV

► Atraktivní jízdu předváděl po celou sezónu Robert Achs



V segmentu stále oblíbenějších crossoverů dochází v poslední době k významnému růstu. Subaru sice nabízí populární modely jako jsou Forester či Outback, ale podobný crossover znače ještě donedávna chyběl.



Impreza XV jde do boje

Tuto mezeru v nabídce však japonská automobilka dokázala vyřešit více než dobře. Její modelovou paletu osvěžil model Impreza s označením XV, který je u prodejců k dispozici od září 2010.

Vnější změny dodaly vozu jedinečný vzhled. Impreza XV má přepracovaný a agresivnější přední i zadní nárazník a jiný tvar přední masky. Přibyly však také ochranné nástavce blatníků a prahů, díky kterým je karoserie o 5 centimetrů delší. Podélný střešní nosič a zadní spoiler pak zvýraznily odlišnost od klasické Imprezy.

Masivní změny však proběhly především na podvozkové části. Světlá výška vozu narostla o 30 mm, což zajistilo skvělé jízdní vlastnosti i na náročném nepevněm povrchu, o čemž jsme se mohli sami přesvědčit.

Rovnou z autosalonu jsme se vydali po plzeňské dálnici vstříc prvním kilometrům. Jízda s XV byla působivá a i přes tužší nastavení podvozku bychom jen těžko hledali nějaký zásadní rozdíl od klasické Imprezy. V zatáčkách se sice poměrně naklání, přesto drží pevně stopu, a to i při ostřejší jízdě. Zákazník má na výběr ze dvou motorů. V nabídce je dvoulitrový čtyřválec s protiběžnými

písty - vznětový boxer diesel 2.0D a zážehový 2.0R. Oba mají nejvyšší výkon 110 kW (150 k) a vyhovují emisní normě Euro 5. My jsme měli k dispozici velmi oblíbenou verzi tichého dieselového dvoulitrového boxeru s výkonem 150 koní, maximálním točivým momentem 350 Nm a manuální šestistupňovou převodovkou. Během testu jsme vůz příliš nešetřili, přesto spotřeba nepřesáhla v průměru sedm litrů. Pokud jste však vyznavači pohodlné jízdy, spotřeba se pohybuje kolem šesti litrů na 100 km, což u dvoulitrového dieselu s pohonem všech kol není vůbec špatná hodnota. To jsme si však také vyzkoušeli na dálnici, kde jsme při rychlosti

„Jízda v mokřém terénu byla doslova radostí!

Tohle je ten pravý crossover.“

1 Impreza XV má přepracovaný a agresivnější přední i zadní nárazník, nový tvar přední masky a především se zvýšila světlá výška vozu o 30 mm

2 Již ve standardní verzi nalezneme sportovní sedadla známá ze sportovnější verze WRX, milovníci hudby jistě ocení stereo systém s deseti reproduktory

3 Přibyly také ochranné nástavce blatníků a prahů, díky kterým je karoserie delší o 5 centimetrů

kolem 130 km/h a 2300 otáčkách dosáhli spotřeby 6,2l. U benzinové verze v nabídce nalezneme rovněž pětistupňovou manuální nebo čtyřstupňovou automatickou převodovku, u té však počítejme s poněkud vyšší spotřebou. Ti, kteří preferují hospodárny provoz mohou zvolit i přestavbu vozu na LPG, a to při zachování plné záruky dovozce.

Místo, kde bude Impreza XV se stálým pohonem všech kol Symmetrical AWD s mezinápravovým diferenciálem a viskózní spojkou patřit k tomu nejlepšímu, co dnešní crossovery nabízejí, je terén. Vyzkoušeli jsme XV jak na suchém, tak i mokřem nezpevněném povrchu. Především za mokra si podvozek Imprezy na 16" litých kolech s vyjetými koleji a dírami poradí s lehkostí. Navíc díky strmému řízení a okamžité zpětné vazbě si zábavy za volantem s tímto vozem užijete dosytosti.

A jak se bude cítit posádka uvnitř? Již ve standardní verzi najdeme sportovní sedadla známá z verze WRX, milovníci hudby jistě ocení stereo systém s deseti reproduktory, možností připojení známého média pomocí Bluetooth a iPod.

Cena benzinové specifikace 2.0R XV je stanovena na 580 000 Kč s DPH za verzi s manuální převodovkou a 620 000 Kč včetně DPH s automatickou převodovkou. Vznětové provedení 2.0D je za 680 000 Kč s DPH.

U Imprezy XV lze tedy konstatovat, že se jedná o plnohodnotný crossover s pohonem všech kol. Pro dobrodruhy a horaly je tenhle výjimečný vůz se srdcem válečníka skvělou volbou. Ale na své si přijdou všichni, kteří vyznávají radost z jízdy a chtějí si jí pořádnou dávku za rozumnou pořizovací cenu s dobrou ekonomikou provozu. ✦



SUBARU IMPREZA XV 2.0D

- **Motor:** horizontálně uložený turbodieselový čtyřválec, 1998 cm³
- **Výkon:** 110 kW (150 k) při 3600 ot. min⁻¹
- **Točivý moment:** 350Nm při 1800–2400 ot. min⁻¹
- **Nejvyšší rychlost:** 205 km/h
- **Cena:** od 680 000 Kč



3

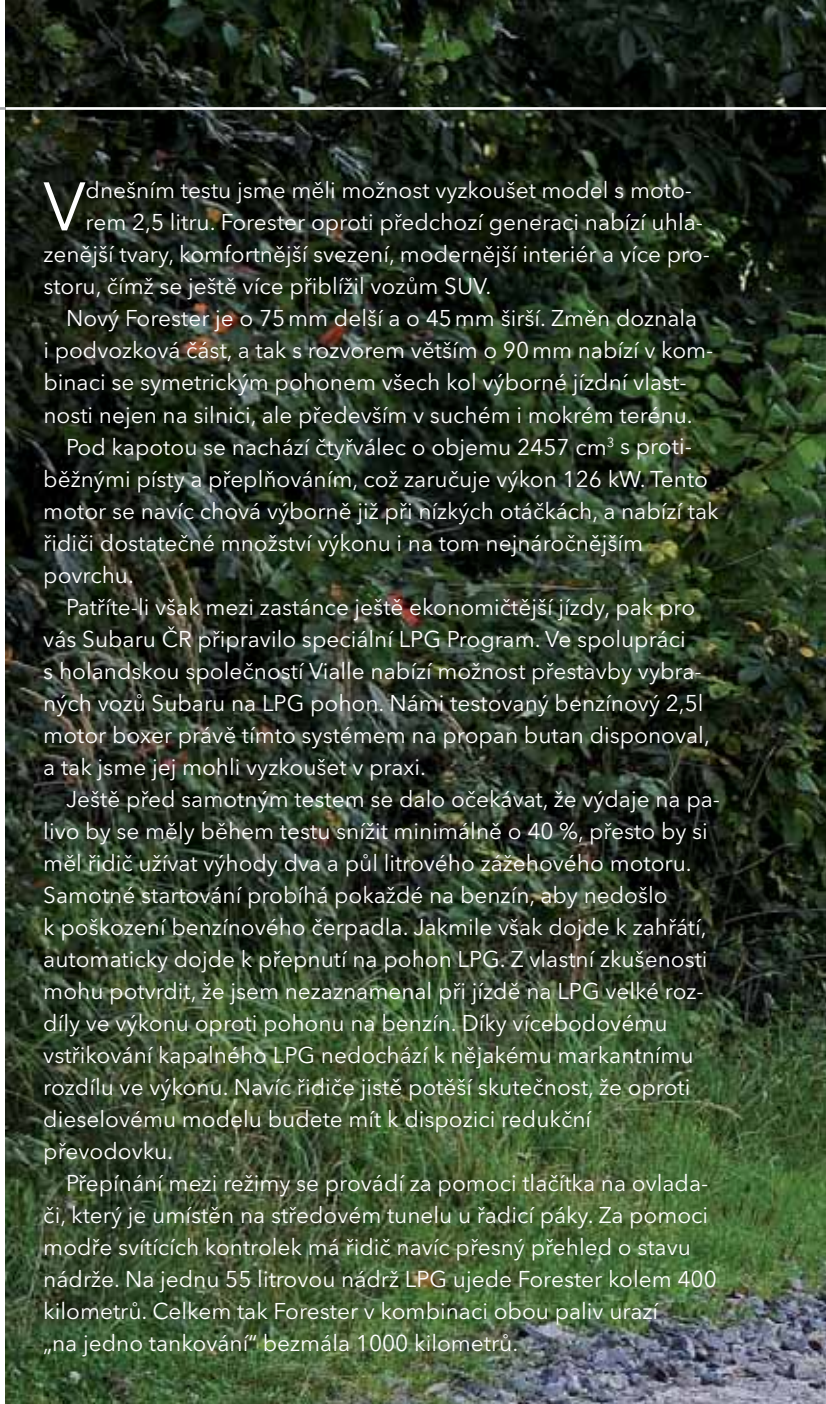


Jezděte ekonomicky s Foresterem 2.5X



◀ Přepínání mezi režimy benzin/LPG se provádí za pomoci tlačítka na ovladači, který je umístěn na středovém tunelu u řadicí páky

▶ Pod kapotou se nachází čtyřválec o objemu 2457 cm³ s protiběžnými písty a přeplňováním, což zaručuje výkon 126 kW. Cena přestavby u modelu Forester 2.5XT je 51 600 Kč



V dnešním testu jsme měli možnost vyzkoušet model s motorem 2,5 litru. Forester oproti předchozí generaci nabízí uhlazenější tvary, komfortnější svezení, modernější interiér a více prostoru, čímž se ještě více přiblížil vozům SUV.

Nový Forester je o 75 mm delší a o 45 mm širší. Změn doznala i podvozková část, a tak s rozvorem větším o 90 mm nabízí v kombinaci se symetrickým pohonem všech kol výborné jízdní vlastnosti nejen na silnici, ale především v suchém i mokřem terénu.

Pod kapotou se nachází čtyřválec o objemu 2457 cm³ s protiběžnými písty a přeplňováním, což zaručuje výkon 126 kW. Tento motor se navíc chová výborně již při nízkých otáčkách, a nabízí tak řidiči dostatečné množství výkonu i na tom nejnáročnějším povrchu.

Patříte-li však mezi zastánce ještě ekonomičtější jízdy, pak pro vás Subaru ČR připravilo speciální LPG Program. Ve spolupráci s holandskou společností Vialle nabízí možnost přestavby vybraných vozů Subaru na LPG pohon. Námí testovaný benzinový 2,5l motor boxer právě tímto systémem na propan butan disponoval, a tak jsme jej mohli vyzkoušet v praxi.

Ještě před samotným testem se dalo očekávat, že výdaje na palivo by se měly během testu snížit minimálně o 40 %, přesto by si měl řidič užívat výhody dva a půl litrového zážehového motoru. Samotné startování probíhá pokaždé na benzin, aby nedošlo k poškození benzinového čerpadla. Jakmile však dojde k zahřátí, automaticky dojde k přepnutí na pohon LPG. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že jsem nezaznamenal při jízdě na LPG velké rozdíly ve výkonu oproti pohonu na benzin. Díky vícebodovému vstříkovaní kapalného LPG nedochází k nějakému markantnímu rozdílu ve výkonu. Navíc řidiče jistě potěší skutečnost, že oproti dieselovému modelu budete mít k dispozici redukční převodovku.

Přepínání mezi režimy se provádí za pomoci tlačítka na ovladači, který je umístěn na středovém tunelu u řadicí páky. Za pomoci modře svítících kontrolky má řidič navíc přesný přehled o stavu nádrže. Na jednu 55 litrovou nádrž LPG ujede Forester kolem 400 kilometrů. Celkem tak Forester v kombinaci obou paliv urazí „na jedno tankování“ bezmála 1000 kilometrů.

V roce 2009 byla uvedena na trh nová generace vozu Subaru Forester, který stabilně patří k nejprodávanějším modelům značky.





► Ovládání redukce je tradičně na středovém panelu

Přehledný a elegantní interiér Foresteru žádného uživatele nezklame



Během testů jsem měl možnost svést se s ryze benzínovým 2.5 XT, dieselovým dvoulitrem a tímto testovaným vozem. Z ekonomického hlediska vyšel jednoznačně nejlépe kombinovaný provoz benzín/LPG, i při ostřejší jízdě jsme ušetřili 45 % finančních prostředků na sto kilometrů. Navíc zjištění, že nedochází ke ztrátě výkonu, je velmi příjemné a tento vůz lze řídičům, kteří najezdí větší porce kilometrů, vřele doporučit.

Co vás však nemile překvapí po otevření pátých dveří, je umístění rezervy v jinak prostorném zavazadelníku, kde musela dát přednost toroidní nádrži na LPG. To však lze eliminovat příplatkovým systémem kontroly tlaku v pneumatikách. Pak stačí vozit opravnou sadu a rezervu můžete nechat v garáži.

Nespornou výhodou tovární přestavby je umístění tankovacího otvoru LPG hned vedle tankovacího hrdla pro tankování benzínu. Natankování je tedy velmi snadné, pohodlné a rychlé. Díky přiložené redukci můžete tankovat kdekoliv v zahraničí u různých čerpacích stanic.

LPG verze Foresteru se tak může pochlubit redukční převodovkou, zvýšeným kilometrovým dojezdem a naprosto nejnižšími výdaji u čerpacích stanic. ✦

Připraven na zimu!

Jednoho krásného dne založil americký mladíček společnost DC Shoes a začal prodávat skateboardové oblečení a doplňky. Do srdcí automobilových fanoušků se však dostal později, když se rozhodl vzhledem k charakteru adrenalinového sportovce jezdit automobilové soutěže s vozem Subaru Impreza STI. V tu dobu jej však znal málokterý Evropan. Dnes však není na celém světě motoristického fanouška, který by neznal jeho jméno. Stačí do nejnámějšího internetového prohlížeče youtube.com zadat Gymkhana, nebo Ken Block a hned poznáte s kým, že máte tu čest.

Ken Block je známý svými bláznivými kousky s vozy Subaru. Vzhledem k tomu, že se blíží zima, představíme vám další z jeho projektů. Americký bavič inspirovaný zřejmě filmem TAXI 3, pověřil společnost Vermont Sports Car k vytvoření nejrychlejšího zimního vozu, který bude schopen projet i nemožné, a to závratnou rychlostí. K tomu účelu posloužilo Subaru Impreza WRX STI, pod názvem TRAX STI. Poprvé se na veřejnosti tento projekt ukázal v Americe v roce 2009 v rámci show SEMA. Zimní speciál s výkonem zvýšeným na 400 koní, u nějž tradiční čtyři kola nahradily čtyři pásy, vychází z produkčního závodního vozu, který startuje v rámci amerického šampionátu pod hlavičkou Subaru Rally Teamu USA.

Společnost Vermont Sports Car posléze ještě interiér vozu více zpevnila za použití ochranného rámu Multipoint, který je vyroben z oceli T45. Rysy závodního speciálu jsou znát i v dalších detailech. Použity byly závodní tlumiče EXE-TC, pětistupňová převodovka KAPS českého výrobce a pod kapotou dřímá nalaďený 2,5 litrový boxer s řídicí jednotkou MoTeC M800.

Do tohoto speciálu se však vejdu „pouze“ dva cestující, a tak se Ken Block a společnost Vermont Sports Car rozhodli, že vytvoří za Imprezu speciální sáně, které pojmu další čtyři pasažéry. Sáně byly vyrobeny speciálně na zakázku, jsou vybaveny palubní deskou z uhlíkových vláken. Pod ochranným rámem najdeme čtyři vyhřívané kožené sedačky Recaro a bezpeč-



Pomalou, ale jistě se blíží zimní období, kdy každý motorista bude muset svůj vůz přezout na zimní obutí. Nechte se inspirovat americkým showmanem Kenem Blockem a pořídte svému vozu sněžné pásy.



1 V americkém týmu Subaru patřili Ken Block a Travis Pastrana k ozdobám šampionátu

2 Jak umí Impreza WRX STI skákat, ukázal Ken Block na X-games. Vězte, že vůz po tomto skoku odjel jen s malými kosmetickými úpravami

3 Video Gymkhana patří k nejsledovanějším videím na Youtube

4 Nejrychlejší vůz se sněžnými pásy v akci

5 Speciální zimní Impreza se zvýšeným výkonem na 400 koní, vychází z produkčního závodního vozu, který startuje v rámci amerického



šampionátu pod hlavičkou Subaru Rally Teamu USA

6 Do Imprezy se vejdou jen dva pasažéři, a tak jsou tu ještě speciální sáně,

které pojmu další čtyři odvážlivce. Pod ochranným rámem najdete čtyři vyhřívané kožené sedačky Recaro, bezpečnostní pásy Sabelt a výkonný audiosystém

7 Pod sněžnými pásy jsou použity závodní tlumiče EXE-TC

Kdo je Ken Block?

V roce 2005 byl tento americký automobilový závodník zvolen nejlepším nováčkem amerického šampionátu v rallye. V následujícím roce podepsal smlouvu se Subaru Rally Teamem USA, což mu vyneslo konečné druhé místo v americkém šampionátu. V roce 2007 se dokonce zúčastnil dvou závodů mistrovství světa, kde se blýskl několika velmi rychlými časy. O rok později potvrdil příslušnost k americké špičce, když opět skončil v celkové klasifikaci na druhém místě. V letošním roce střídavě startuje v rámci mistrovství světa s vozem specifikace WRC a v americkém šampionátu pro změnu se specifikací S2000.



šampionátu pod hlavičkou Subaru Rally Teamu USA

ostní pásy Sabelt. Pokud by se cestující nudili, a již se jim nechtělo poslouchat nedolatelný zvuk Imprezy, mohou si užívat rajske hudby vycházející z 10" reproduktoru Subwoofer. Jestli si myslíte, že je to vše, tak se mýlíte. Pokud si chcete odnést nejen skvělý zážitek, ale i vzpomínku na jízdu, jsou tu dva kamerové systémy. Jeden je zabudován v palubní desce a směřuje na posádku saní, druhý je namontován na ochranném rámu a zaznamenává akci odvíjející se kolem saní.

Pokud se chcete i vy podívat, jak tento zimní speciál funguje, stačí zadat ve vyhledávači youtube.com Subaru Trax. K dnešnímu dni tento klip vidělo již více než 9 milionů návštěvníků z celého světa. ✨

Pláž Les Bourdaines ve francouzském městečku Seignosse přivítala naše nejlepší surfaře, 42 mužů a 12 žen. Závod se jel systémem pavouka dle pravidel Mezinárodní surfařské federace. Startovalo se ve čtyř- nebo tříčlenných skupinách, ze kterých do dalšího kola postoupili dva nejlepší. Každá rozjíždka trvala 25 minut a surfařům se počítaly dvě nejlepší vlny.

Finálový den odstartoval závod žen „Roxy Championship“.

Nejlepší jízdou předvedla již dvojnásobná mistryně Tereza Olivová, a tím do třetice obhájila svůj titul. Na druhém místě se umístila Naďa Durdová a jako třetí skončila Bohunka Kosová. Nejlepší Slovenkou byla Barbora Številová, která se umístila na pátém místě. „Svou nejlepší vlnu jsem chytila v posledních minutách a jsem nadšená, protože ostatní holky jezdily opravdu skvěle,“ řekla Tereza Olivová po skončení finále.

Překvapení se nekonalo ani v mužské kategorii. Jan Klvaňa zajel celý event bez chyby a své předloňské vítězství ve finále obhájil. Druhého v pořadí Břetislava Rubého porazil jen o 1,5 bodu. Na třetím místě skončil český snowboardový reprezentant Martin Černík. Honza Klvaňa, přezdívaný „Paruka“, zářil po finále štěstím: „Dnes byly super vlny, jezdilo se mi výborně. Nakonec z toho bylo vítězství i přes malý hendikep.“ Honza si totiž ve čtvrtfinále poranil nohu a skončil s pěti stehy.

Po celý týden bylo na programu také několik dalších disciplín. Ve čtvrtek proběhla týmová štafeta – Playstation Tag Team Contest. „Závod šestičlenných družstev je velmi atraktivní. Každý z týmu může sjet maximálně tři vlny, ze kterých se počítají dvě nejlepší, a na břehu předat štafetu

Forester opět na Surfchampu



▲ Ladida, první dáma českého DJingu, si mistrovství nenechala ujít ani tentokrát a Forester jí i ostatním opět dobře sloužil

V červnu se na pobřeží Atlantiku konal třetí ročník mistrovství České republiky a Slovenska v surfingu „Quiksilver Czech&Slovak Surfing Championship.“ O šampionátu jsme v Subaru magazínu referovali už v loňském roce, soutěžícím totiž slouží zapůjčený Subaru Forester.

Kemp, kde bylo ubytováno na sto návštěvníků akce





▲ Tereza Olivová, vítězka kategorie žen



▲ Vicemistryně kategorie žen, Naďa Durdová a Bohunka Kosová, uprostřed Kevin Olsen, hlavní rozhodčí

Ideální surfové podmínky a krásné počasí se postaraly o nezapomenutelnou atmosféru

dalšímu. Výsledné skóre je součet bodů ze všech vln za 90 minut," vysvětluje bývalý profesionální surfař z Jižní Afriky a ředitel závodu Kevin Olsen.

Vítězem se stal team Bomberos, ve složení: Vendula Klementová, Břetislav Rubý, Martin Černík, Čeněk Malý, Pavel Janoušek a Michal Dědinský.

Celý týden však nebyl jen o surfingu. Na unavené surfaře čekalo každý večer v kempu vychlazené pivo Platan, grilované krevety, ryby a jiné plody moře. Všechny nadchnul také střeďeční tapas výlet do španělského San Sebastianu. Ti, kterým ještě zbývala energie, mohli tančit v Cream Café na Jagermeister parties, kde jim hrál DJ Yanco Král z H16. ★



● Bronzový v kategorii mužů, Martin Černík „v barelu“

Jiří Kolbaba: Dopisy z cest

Jiří Kolbaba (1957) je cestovatel a fotograf. Navštívil více než 130 zemí světa na všech šesti kontinentech. O své zážitky ze světa se s námi krajany v Čechách, ale i zájemci v zahraničí dělí na besedách a výstavách, prostřednictvím rozhlasových mikrofonů, televizních kamer i stovek článků v novinách a časopisech. Díky partnerství s tuzemským importérem je jeho užitečným služebníkem na mnohých cestách vůz Subaru Outback, jehož všestranné schopnosti si nemůže vynachválit.

Kolbabovy zážitky z cest jsou přepestré a jeho vypravěčské schopnosti fascinující. Po pár minutách rozhovoru víte, že by reportáž z jeho cest hravě vydala nejen na celý rozsah aktuálního Subaru magazínu, ale i na všechna jeho příští čísla a pořad ještě by se všechny ty dobrodružné cestovatelské zážitky Jiřího Kolbaba na naše stránky nevešly.

Rozhodli jsme se tedy nabídnout Vám jako ochutnávku ukázky z Kolbabových dopisů z cest za poslední půlrok. Celé menu si můžete vychutnat na www.theworld.cz



Dopis z Floridy

30. 3. 2010

V průběhu zimy jsem si nechal operovat achilovku, a až na několik krátkých cest do Rakouska a Německa jsem si užíval zimních měsíců v Česku. Klínovec a rozsáhlé Krušné hory opět neklamaly. V posledních týdnech se už ale naléhavě ozývalo volání divočiny. Cestuji krátce po Floridě a Bahamách. Na Floridě jsem byl na podzim, takže teď jsem se hlavně soustředil na oblasti a zážitky, na které minule nedošlo.

Ve vypůjčeném autě (snažil jsem se půjčit nějaké Subaru. Vidím jich na silnicích tisíce, ale v půjčovnách tyto výkonné čtyřkolky běžně nemají) jsem celý příští den věnoval poznávání Miami a okolních městeček. Zajímavé zážitky jsem měl zejména v oblasti okolo osmé ulice. Žije zde početná, španělsky mluvící komunita. Mnozí prodejci vražedně silné kávy a pověstných kubánských doutníků se za celý život vůbec nenaučí anglicky! Miami je plné outletových megastorů a nakupování zde je levné, zábavné a také velkou školou vstřícného chování obchodníků. Kdy se toto naši obchodníci naučí!?

Uvidíme, jak to bude na Bahamách, kam právě z orlandského letiště odlétám.

Zatím se loučím, Jirka



tažlivých bělostných pláží. Neobydlený ostrov jsem si docela užil, i když zde místní podnikavci vybudovali infrastrukturu pro návštěvy turistických lodí. Bahamy mně nabídky blankytný závěrečný den.
Jirka

Buďme vděční Ekvádoru

27. 4. 2010

Není mnoho místopisných označení, která by průhledněji vystihovala zeměpisné usazení. Jedním takovým je Ekvádor, jméno pro jihoamerický stát, jenž je půlen rovníkem (španělsky Ecuador). Právě do této vzdálené země jsem si naplánoval tuto objevnou cestu. Tři dny před plánovaným odletem dala jihoislandská sopka minimálně polovině Evropy nezapomenutelnou lekci z pokory

a respektu před neodhadnutelnou silou přírody. Už nám jí opět bylo potřeba. I můj let se neustále překládal. Nakonec po změně tranzitního Amsterdamu na Madrid jsem do Jižní Ameriky odletěl.

Dvakrát jsem si zajel na fotografické orgie k vulkánu Chimborazo. Je vysoký 6310 metrů a na fotogeničnosti mu přidává sněhobílá čepice. Pohyboval jsem se ve výškách okolo 4500 metrů a už to bylo znát. Každý rychlejší pohyb vyvolal kyslíkový deficit. Fotoграфování je krásné, ale někdy bolí. A za co bychom měli být Ekvádoru zvláště vděční? Až tady jsem zjistil, že země má bohatou výměru relativně mladých zdravých pralesů. Stará džungle již není tak výkonná v produkci kyslíku, mladá to „udýchá“ lépe. Ekvádorský stát tak prostřednictvím svých rozsáhlých lesů, distribuuje pro planetu největší podíl kyslíku. Viva Ecuador!

Jirka, provincie Guayas, Ekvádor

Zpráva z ráje

3. 05. 2010

Jednou z dvaadvaceti ekvádorských provincií je odloučené souostroví vytvořené z kuželu mladých sopek v hloubi východního Pacifiku, Islas Galápagos. Nové teorie o vzniku, vývoji a proměnách druhů rostlin a živočichů v podmínkách nabízených přírodou, zveřejnil po návštěvě Galapág před 150 lety věhlasný anglický vědec Charles Darwin. Říká se tomu přírodní výběr. Později vědecky popsal mnoho druhů svébytných, často endemických živočichů a jejich přizpůsobení odlišnému prostředí jednotlivých ostrovů. Ostrovy – tyto plovoucí evoluční laboratoře – nejsou od sebe daleko, a přesto je každý jiný.

Už od prvních minut po přistání na ostrově Baltra, později na Santa Cruz a San Cristobal, se raduji ze skutečnosti, že jsem tady, že se mi splnil další z cestovatelských snů. Vedle Antarktidy je to další místo, KDE SE ZVÍŘATA NEBOJÍ ČLOVĚKA! Před objektem se neparují prehistoričtí mořští i suchozemští leguáni, přes

dit tu auto a nenabourat patří k činům téměř hrdinským. Tisícům černě čmoudících kraksen velí neodhadnutelní piráti silnic. Jezdí se bez světel, blinkrů a jakéhokoliv citu pro ohleduplnou kolegiální jízdu. Tam, kde je povolena třeba padesátka, uhánějí stovky aut rychlostí minimálně dvojnásobnou. Docela běžné je předjíždění zprava, u nás věc naprosto nemyslitelná. Silnice brázdí neuvěřitelné množství škodovek všeho druhu a stáří. Originální „jihoamerický tuning“ je sice často změnil téměř k nepoznání, ale množství vozů svědčí o oblíbenosti. Hledal jsem svou favorizovanou značku, ale docela marně. Našel jsem jen dva obstarožní vozy Subaru Outback.

Jirka z paluby letadla McDonnell Douglas MD-11

Cesta do Svaté země

31. 5. 2010

Když jsem před časem navštívil krušnohorský hrad Hasištejn, zaujala mě osobnost Jana Hasištejnského z Lobkowitz (1450-1517). Diplomát krále Vladislava Jagellonského v roce 1505 vydal cestopisnou práci „Do Jeruzaléma k Svatému Hrobu Pana Ježíše Krista Spasitele našeho léta 1493 začaté a šťastně vykonané putování“. Popisuje několikaměsíční útrapy, které na cestovatele té doby na cestě číhaly. Dnes se do Svaté země organizují tisíce cest a mechanismy cestovního trhu dokonale fungují.

Tel Aviv je město, kde se nechodí spát. Ačkoliv bylo založeno teprve před sto lety, je největším izraelským městem. Táhne se v délce 14 kilometrů po pobřeží Středozemního moře. Jeho část – tzv. Bílé město – bylo v roce 2003 zapsáno na seznam památek UNESCO. V Tel Avivu jsem se dlouho nezdržel, ale raději uháněl severním směrem, kde jsou soustředěny zajímavé historické objekty a památky. Přes Netanju, známou zpracováním diamantů, jsem dojel do Caesarey.

Po krátké návštěvě nábožensky tolerantní Haify a křížáckého města Akko, zakotvil jsem na dvě noci v dalším ze čtveřice svatých

Indiánka z kmene Miccosukee, Florida, USA



sto let staré želvy sloní, hraví lachtani, tučňáci galapážští, pestrobarevné lávové krabi a desítky druhů ptáků všech velikostí. Jsou na dosah a opakovaně šokují nebojácností. Ráj pro všechny.

Muchas gracias Galápagos! Jorge

Radost na rovníku

13. 5. 2010

Ekvádor mě překvapil vysokou kvalitou mnohých vozovek. I když jsou některé úseky nezpevněné – a to i na slavné Panamerické dálnici – a jízda po nich si v ničem nezadá s těžkou rallye, tak dlouhé úseky v hornaté části mají dokonale světlé šedý betonový povrch, za který by se nemusela stydět žádná evropská země. Kvalita ekvádorských silnic však pranic nenapovídá o kvalitě místních řidičů. Ří-

Podvečerní nálada u ostrova St. Kitts-Nevis, Malé Antily



izraelských měst, v galilejském Tiberias. Kam se tady podívám nebo kam šlápnu, všude je půda pro věřící nesmírně posvátná. U Kafarnau Ježíš učil a konal zázraky. Zde chodil po vodě. Zde nasýtil pěti chleby 5000 tisíc poutníků, zde... Smála je, že mnohé ty výklady mají ještě četné alternativy. Možná to bylo tady, možná také tam, anebo někde úplně jinde. Jiný výklad a popis událostí mají navíc křesťané, jiné muslimové a i židovské teorie se od ostatních liší. S tímto fenoménem se setkávám po celou dobu cestování po Svaté zemi.

Když už jsem byl tak výrazně na severu, navštívil jsem krátce obávané Golanské výšiny. Z výšky 1200 metrů jsem se rozhlížel přes vojenské zákopy a rezavějící bojovou techniku do širokého

Sopka Chimborazo, Ekvádor



Ve vesnici Otavalo, Ekvádor



kraje. Naplnil se čas přejít na jihozápad země, do těch nejposvátnějších míst Svaté země. Ve stopách Jana Hasištejnského jsem se konečně blížil k tajemnému Jeruzalému...

Jeruzalém - město bez odpovědi 7. 06. 2010

Doufal jsem, že spatřím posvátná biblická místa a třeba snad i pochopím podstatu dlouhodobých sporů, které právě tady často eskalovaly v násilí a různé schválnosti. Nic z toho se nekonalo, ale přesto to byl nezapomenutelný pobyt.

Z hlediska fotogeničnosti je za masivními městskými hradbami, které postavil Sulejman Nádherný, nesporným favoritem Západní zeď. Pro mnohé je známější spíš pod označením Zeď nářků. Jeden den jsem si počkal na odpolední hodiny, kdy slunce svítí modlícím se do zad, vybavil se rozličnou fototechnikou, nasadil si na temeno povinnou papírovou židovskou kipu a nasnímal jsem velké množství detailů i celků z tohoto mimořádně silného místa. Měl jsem štěstí.

I uniformovaní vojáci s automatickými puškami přišli a s úklonami vykonali několik modliteb. Totálně propocení, ale šťastný, opustil jsem židovské svaté místo a po pár krocích se vpil do křesťanské enklávy.

U brány svatého Štěpána jsem nastoupil na Via Dolorosa - cestu bolesti, kterou zde údajně vykonal pod přetěžkým křížem Ježíš Kristus. Dokonce jsem mezi záplavou rozličných krámků objevil pro pravověrné křesťany i půjčovnu křížů. Převládaly ale ty krámky. Na konci kopcovité cesty na Golgotu se každý může poklonit památce Ježíše u jeho nejsvětějšího symbolického hrobu. Je nutné si na to vystát frontu.

Jírka

Kypr - Afroditin ostrov 21. 8. 2010

V několika nezapomenutelných scénách se v muzikálu Noc na Karlštejně blýskl i legendární Waldemar Matuška. Jako Petr I.,

král cyperský, přivezl Karlu IV. proslulé víno ze svého středozezemního království. Tím vínem byla Comandaria, nejstarší pojmenované víno světa. Chtěl jsem jej ochutnat v místě jeho vzniku, a tak jsem letos Kypr zvolil za místo neobvykle relaxační dovolené. Ano, dvanact dní v jednom hotelu - to bude můj životní rekord!

Už po pár dnech jsem to povalování vyměnil za překvapivě inspirativní cestování. Nemohl jsem začít na lepším místě, než na Petra tou Romiou - u Římanovy skály - kde se podle pověsti zrodila z mořské pěny bohyně krásy a lásky Afrodite. Řekové ji měli za bohyni sexuální lásky, krásy, plodnosti a kvítí, ve Spartě a v Thébách ji uctivali jako bohyni války. Korunu tomu nasadily prostitutky. Ano, i ty si ji vybraly za svoji patronku.

Klidná cesta divokým Kurdistanem 14. 9. 2010

Přátelé, dnes se hlásím z mimořádně oblíbené turistické destinace, a přitom z lokalit, které jsou ještě (naštěstí) turisticky neobjevené. Zatímco západ Turecka nabízí turistům tisíce míst plných orientální historie, sluncem zalité přírodní a historické skvosty, východní část země má v posledních desetiletích pověst nebezpečné zóny, do které se občas ještě cestování nedoporučuje. V rovné hlasu vycházejí ze znalosti nedávných aktivit PKK - Kurdské strany práce. Ta při svých separatistických výbojích používala násilí vůči tureckým uniformám i únosy cizinců. Situace se sice po vyčerpávajících bojích zklidnila, ale kurdský plamínek touhy po vlastní domovině stále nenápadně doutná. A právě na východní výspy Turecka, do divoké a nespoutané Anatólie, obývané Kurdy, jsem se tentokrát se svým aparátem vydal.

Po celou cestu východem, okolo Sýrie, Iráku, Iránu, Arménie až ke Gruzii a při pobřeží Černého moře, jsem byl každodenně dojatý z nevšední ochoty a vstřícnosti místních lidí. Úsměvy, pohostinnost a nezištnost byly novou, nečekanou zkušeností této cesty. Je naprosto evidentní, že panensko přírody, přístupnost tisíciletých památek i chování lidí, se v budoucích letech docela jistě změní. UNESCO zapíše pár objektů na svůj seznam, vybudují se nové hotely, stylové voňavé pekárny chlebových placek se změní na západní fastfoody a turistický průmysl naplní klidné historické lokality. K památkám se bude chodit ve čtyřstupe. Jsem rád, že jsem to ještě stihl před touto destruktivní tsunami.

Z Turecka odlétám nadšen ze všeho, co jsem viděl a zažil. Jírka

P. S.

Spěchám domů, abych dokončil přípravu další knížky a odstartoval dvouměsíční výstavu na Nové radnici v Brně. Kalendář na rok 2011 již vyšel. Ve čtvrtek 30. září odlétám do Mexika. Určitě se opět ozvu.



Zeď nářků, Jeruzalém, Izrael

Subaru v zrcadle médií

Subaru Forester 2.0D Cizelování

Automobil 9/2010

Subaru Forester se vyrábí už čtrnáct let, od roku 2008 ve třetí generaci, která však doznala pro modelový rok 2010 další drobné změny...

Forester MY 2010 přichází do České republiky opět s motory 2.0D (vůz na snímcích ve výbavě Comfort), 2.0 a 2.5 Turbo. Právě turbodiesel 2.0D, označený jako Subaru Boxer Diesel, se už stal trvalou součástí nabídky. Jeho vývoj byl neobyčejně dlouhý, ale konstruktéři neponechali nic náhodě a v tradici značky zachovali ploché uspořádání čtyřválců s dvojicemi protilehlých válců, jež nemá v sériové produkci u jiných značek obdoby. Zajímavostí je také konstrukce z lehké hliníkové slitiny,

přímé vysokotlakové vstřikování paliva soustavou common-rail a ventilový rozvod DOHC. Proti zážehovému dvoulitru se změnil poměr vrtání a zdvihu z 92×75 mm (zážehový typ EJ20) na čtvercové uspořádání 86×86 mm (vznětový EE20), přičemž výkon 108 kW (147 k)/3600 min⁻¹ se příliš neliší, ale enormně vzrostla hodnota točivého momentu na 350 N.m/1800 až 2400 min⁻¹. Díky tomu se také snížila rozteč mezi válci ze 113 na 98,4 mm. Větší točivý moment si vyžádal novou velkoryseji dimenzovanou šestistupňovou manuální převodovku s upravenými převodovými poměry, speciálně vyvinutou pro Boxer Diesel.



Samozřejmě, vůz má opět trvalý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem. Jízdní vlastnosti se zlepšily, stejně jako komfort na palubě. Ceny Foresteru 2.0D v době testu začínaly od 760 000 Kč včetně DPH.

Subaru Legacy Stále vlastní cestou

TEXT: JAN STACHA • Lidové noviny 7. 3. 2010

Subaru Legacy vyrostlo. Tentokrát je nebyvale mohutné, což dává okatě najevo. Hlavní hodnoty značky se ale naštěstí nezměnily. Navíc se tenhle svérázný Japonec překvapivě dobře hodí do českého prostředí.

Češi jsou národ stěhovavý, což souvisí s jedním zdejším fenoménem: chalupářstvím. Právě chalupářům by se mohla líbit

již pátá generace Subaru Legacy ve verzi kombi.

Nyní je z něj velké auto. Ve všech třech hlavních rozměrech se praktičtěji verze Legacy zvětšila minimálně o pět centimetrů, rozvor vzrostl dokonce o celých 8 cm. A uvnitř je to znát. Takový nadbytek prostoru v kabině nabízí jen Škoda Superb.

Velikostí kufru se Subaru škodovce nevyrovná, zato je možná praktičtěji. Když zatáhnete za páčku na zadních sedadlech nebo po straně kufru, příslušné opěradlo přepadne na sedák a vytvoří menší „letiště“ nerušené žádným schodem, na kterém se průměrně velcí Homo sapiens i nouzově vyspí.

Přítom tohle auto má poctivý pohon všech kol, ubírající prostor pod kufrem. Je to přece Subaru se svými typickými vlastnostmi. K nim patří i plochý motor „boxer“ s nízkým těžištěm nebo těžko popsatelný dojem robustnosti.

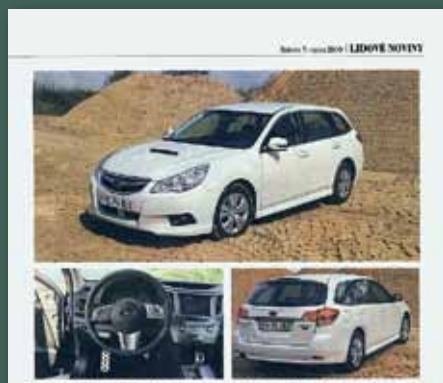
Nízké těžiště plochého motoru a permanentní pohon všech kol dovolily konstrukté-

rům naladit podvozek velmi měkce. Legacy dokáže být komfortní i na rozbitých českých cestách, aniž by mělo problémy se stabilitou. V rychle projížděných zatáčkách se dramaticky nakloní, ale jeho limity jsou mnohem dál, zvláště když jedete zatáčku „pod plymem“.

Jediný plochý turbodiesel na světě vyniká kultivovaností i pružností, navíc se rád nechá vytáčet. Připomíná spíš benzínové motory - také díky příjemně bručivému zvuku, pro motory Subaru tak typickému. A ač tento „boxer“ stále pohání všechna kola velkého auta, stačí mu přidělit kolem pěti nebo šesti litrů na 100 kilometrů a ve městě jen o litr víc.

Kvalitní techniku je třeba zaplatit, ale vyšší pořizovací cena se vyrovná podobně vybaveným konkurentům, kterých je málo. Vůz má již v nejlépejším provedení velmi štedrou výbavu.

Subaru Legacy je dnes tak trochu unikát. Poctivé auto schopné uspokojit i náročnější řidiče, stavěné na dlouhý život v náročných podmínkách. A ještě poznámka k již zmíněnému chalupářství: kolem naší chalupy vysoko v Krkonoších místní skoro v ničím jiném než v Subaru různých ročníků nejezdí. Vlastně je zvláštní, že takové auto nevyrobí Švéd, ale Japonci.



Stále vlastní cestou. Auto pro chalupáře

Subaru Legacy vyrostlo. Tentokrát je nebyvale mohutné, což dává okatě najevo. Hlavní hodnoty značky se ale naštěstí nezměnily. Navíc se tenhle svérázný Japonec překvapivě dobře hodí do českého prostředí.

Subaru Legacy vyrostlo. Tentokrát je nebyvale mohutné, což dává okatě najevo. Hlavní hodnoty značky se ale naštěstí nezměnily. Navíc se tenhle svérázný Japonec překvapivě dobře hodí do českého prostředí.

Subaru Outback 3.6R Na vrcholu

TEXT: JIŘÍ KALOČ • Autofórum 2010



Když venku pomalu začíná léto, špičkovou verzi modelové řady Outback jsme testovali v době končící zimy. Lepší podmínky na předvedení svých schopností si tento automobil ani nemohl přát.

Nejvyšší provedení Outbacku s šestiválcem 3,6 litru mělo trochu zpoždění při uvedení čtvrté generace na trh. Současný Outback opět trochu povyrosl, zlepšily se jeho jízdní vlastnosti a o stupínek vyšší kvalitu má také prostornější interiér.

Místo nahoře v nabídce pohonných jednotek je vyhrazeno unikátnímu šestiválci boxer, který disponuje největším výkonem 191 kW a točivým momentem 350 N.m. I když voliči samočinné převodovky tohoto modelu vypadá úplně stejně jako u verze Lineatronic, včetně dvojice pádel pod volantem pro manuální režim, jedná se o klasickou pětistupňovou samočinnou převodovku. Ta je u Subaru kombinována s planetovým mezinápravovým diferenciálem se sníženou svorností prostřednictvím lamelové spojky, který rozděluje točivý moment na přední a zadní kola v poměru 45:55.

Přestože oproti předchozí generaci narostl zdvihový objem motoru o 0,6 litru, příliš se nezměnily jeho vnější rozměry. Vedle nárůstu objemu dostala tato pohonná jednotka systém variabilního časování ventilů (AVCS), což zlepšilo průběh točivého momentu, jehož nejvyšší hodnota je nyní k dispozici v nižších otáčkách. U tohoto šestiválce nadchne hladký běh a plynulý nárůst výkonu. Zvýšené kombi na rozhraní střední a vyšší



střední třídy se tak může pochlubit suverénním chováním, bohužel, ve srovnání s oběma čtyřválcí, má šestiválec také suverénně nejvyšší spotřebu, přestože se proti předchozí třílitrové verzi tyto hodnoty trochu snížily. Výrobce sice udává kombinovanou spotřebu 10l na 100 km, k té se ale přiblížíte jen v případě, že dopředu myslíte na každé sešlápnutí plynu, přičemž ovladač systému řízení SI-Drive je v režimu „Inteligent“. Průměrná spotřeba se bude spíše pohybovat okolo hodnoty 12 litrů, ve městě se pak bude blížit spíše 15 litrům. Pokud systém SI-Drive budete využívat i v režimech „Sport“ a především „Sport Sharp“, očekávejte v prvním případě atakování hodnoty 20 litrů a ve druhém její bezproblémové překonání. Zejména nejostřejší režim s mimořádně rychlou reakcí na sešlápnutí plynu je však velice působivý a tak trochu i návykový. Vyšší světlá výška a komfortnější odpružení Outbacku vás v zatáčkách „vrátí na zem“, abyste si uvědomili, že nesedíte v Impreze STi, ale v rodinném terénním kombi. Rychlou jízdu však Outback samozřejmě zvládá, odpovídajícím způsobem jsou dimenzované brzdy i řízení s vyváženým posilovým účinkem i rychlou odezvou. Přiměřenou porci zábavy podpoří při sportovnější jízdě po silnici i elektronika, která zasahuje až v mezních situacích.

Výbava pro jízdu v terénu se odvíjí od světlé výšky 200 mm, která se díky zadním tlumičům s automatickým vyrovnáváním světlé výšky nemění ani při zatížení, což umožnilo zvýšit nosnost. Outback 3.6R nemá redukcí, takže v terénu je třeba být maximálně obezřetný zejména kvůli poškození předního či zadního převěsu. 3.6 R nebude v České republice častým cílem návštěvníků autosalonů Subaru. Některé odradí pořizovací cena, další se už dopředu hrozí z provozních nákladů.

Subaru Outback a Legacy Poctivá práce se vyplatí

Autohit 16/2010

AUTOHIT

Typický uživatel koncernové konfekce obyčejně málo chápe důvody vyšší ceny vozů značky Subaru. Vždyť i jeho Octavie může mít pohon všech kol či sofistikované motory. K vysvětlení nestačí o Subaru číst, musíte se v něm svést. Jen tak objevíte jinde nevidané kouzlo, které jeho výlučná koncepce přináší. Subaru je jednou z mála světových značek, u které se běžně nedočkáte nějakého výrazného snížení cen nabízených modelů. Zatímco ostatní automobilky jsou často konkurencí nuceny své modely vyprodávat na hranici rentability, Subaru k ničemu takovému přistupovat nemusí. Díky své výlučné koncepci a technice má svoje zákazníky, kteří by třeba ani o jiné značce neuvažovali. Přesto jsme v poslední generaci svědky drobného odklonu od původního kurzu. Naštěstí se



toto děje pouze na poli designovém, nikoliv technickém, takže řadové čtyřválcí umístěné v přídi napříč v Subaru zatím nevidíme a to je jedině dobře.

Zmíněné bylo řečeno samozřejmě s nadsázkou, neboť léty cizelovaný symetrický pohon všech kol by byl se zmíněnou konfekční koncepcí jednoduše neslučitelný. To byl také hlavní důvod, proč Subaru muselo chtít nechtě vyvinout vlastní vznětový motor, který nemohlo koupit jinde, jako to činí řada jiných japonských výrobců (Mazda, Mitsubishi, Suzuki). Předkládaný srovnávací test není ve skutečnosti klasickým testem s jasným vítězem. Cílem je ukázat, v čem se mohou oba vozy sdílející shodný základ lišit a jak moc.

Jak vypadají

Design je subjektivní záležitost, přesto se současné, v pořadí již páté vydání řady Legacy nesetkalo po stránce vzhledu s takovým ohlasem jako předchozí generace. Ta se vyznačovala velice štíhlými tvary, dávajícími najevo skrytý sportovní potenciál. Podobné to bylo s bezrámovými dveřmi, které jsou sice málo

Subaru Legacy Krok do neznáma

TEXT: RICHARD HERBICH • TopGear 8/2010

Tohle Subaru má novou automatickou převodovku, která šetří benzín. Richard Herbich překonává počáteční nedůvěru a sedá za volant.

Jak má vypadat správné Subaru? Benzínový boxer pod kapotou? Máme. Stálý pohon všech kol? Taky. Pochybná manuální převodovka? No... Tohle auto Subaru vlastně postavilo, protože muselo. Jde samozřejmě o ty pitomé emise, konkrétněji o průměr všech modelů dané automobilky. Takže Legacy s dvouapůllitrovým čtyřválcem a převodovkou CVT má nižší emise i spotřebu než základní dvoulitr s manuálním šestiválcem. Ale nemyslete si, že by Subaru kvůli eko-buzeraci ze strany Evropské unie zapomnělo, jak se staví pořádná auta, to ani omylem.

Převodovka v Legacy má plynulý převod a také jedno prvenství! Místo řemenu má řetěz, takže může účinněji přenášet výkon na kola. Při normální jízdě funguje tak, jak byste od CVT čekali - motor se drží v první třetině otáčkoměru a na přidání plynu reaguje dost vlažně. Ideální pro klidné ježdění bez hluku, vibrací a dalších faktorů, které vás mohou obtěžovat. Řízení je i přes elektrický posilovač docela hravé, Legacy můžete s důvěrou prohánět zatáčkami a užívat si jeho fantastickou mechanickou přilnavost. Dostat se na vyšší rychlost sice kvůli CVT nějakou chvíli trvá, ale ne že by na auto skoro 170koňový motor nestačil, tato převodovka prostě není stavěna na jízdu, kterou byste od Subaru čekali. Až na jednu výjimku. Na sněhu nebo jiném podobně kluzkém povrchu můžete těžít z faktu, že se motor bez nutnosti řazení pořád drží v otáčkách - táhlé drifty v závějích Legacy zvládá levou zadní. Tedy alespoň si to myslím. Tohle auto není žádný drobeček, uvnitř najdete spoustu místa na předních i zadních sedačkách.



Rozhodně si připlatíte za příjemnou navigaci s dotykovou obrazovkou a ozvučením Dolby Pro Logic - mít v takto velkém autě jen obyčejné rádio by byl hřích. S Legacy dostanete za rozumné peníze obrovskou hodnotu - podívejte se, kolik stojí třeba BMW řady 5.

praktické (v zimě bývá problém s přimrzáním skel k těsnění), avšak navenek působí mimořádně efektně, neboť evokují sportovní kupé či roadstery. Zmíněný prvek na současném Legacy už nenajdete, a to bez ohledu na verzi. Podobné je to s dříve typickou nízkou siluetou předě. Ta je dnes o poznání vyšší a důvodem je zvýšený zájem o ochranu chodců. I dnes sice najdete auta, která současná přísná kritéria splňují i s velmi malou výškou podběhu, avšak to se neobejde bez drahé aktivní kapoty. Příkladem může být třeba Citroën C6, jenž však stojí o třídu výše. Právě vyšší podběh působí zejména ve spojení s menšími koly, alespoň na autora tohoto textu, mírně disproporčně. Jak jsme ale předeslali, je to otázka osobního vkusu a ten má každý jiný.

Hlavní rozdíl mezi oběma vozy je ve světlé výšce, která je v případě Outbacku o 50 mm vyšší (200 mm). Mírně odlišně je provedena také přední část. Zajímavé je, že zatímco Outback má sériově takzvané hagusy, kombi od Legacy je nemůže mít ani za příplatek. Jistě jde o jednu z věcí, jak oba vozy ideově odlišit.



Sedíme uvnitř

Na rozdíl od vnějšku, kde lze jistě odlišnosti zaznamenat, jsou rozdíly uvnitř diktovány výhradně použitou technikou a úrovní výbavy, takže je jich spíše méně. Oba vozy zaujmou velmi dobrou pozicí za hezky tvarovaným volantem, jenž ani v základní verzi nepostrádá kožený věnec. Celková pozice řidiče je spíše vyšší. Pochvalu zaslouží sériově elektrické nastavování jeho sedadla. Spíše než o servomotorky jde o fakt, že lze díky tomu měnit nejen výšku sedáku, nýbrž i jeho sklon, což zpravidla manuální nastavování neumožňuje (výjimku představují už po mnoho let vozy BMW a Mercedes-Benz).

Co jsme ocenili, byla plně samočinná dvouzónová klimatizace. Ta může pracovat ve dvou režimech. Pokud svítí na displeji nápis „Full Auto“, pak je aktivováno také čidlo kvality vzduchu AQS, vstupujícího do ventilace. To znamená, že pro rychlé vychlazení vozu v parnu je po zmáčknutí příslušného tlačítka (Auto) uzavřen přívod čerstvého vzduchu, takže soustava nasává už ochlazený vzduch, nikoliv horký, zvenku.

VŠECHNY ČLÁNKY BYLY REDAKČNĚ KRÁCENY

Dobrodružství se Subaru

Poprvé na ‚Monte‘

Začátek roku bývá tradičně obdobím, kdy se naši oblíbené značce ve sportu daří. Důvod je jednoduchý - zatímco soupeři často zoufají nad kdejakou nerovností na cestě nebo se děsí míst, kde by jim auto mohlo nějak uklouznout, pro Subaru platí rovnice obrácená. Často lze zkrátka říci, že čím horší podmínky panují, tím se Subaru lépe daří.

Pro většinu lidí zůstává nadále předobrazem nejtěžší klasické soutěže světa lednová Rallye Monte Carlo. Ta po neshodách pořadatelů s promotéry světového šampionátu vypadla z vadoňického mistrovství světa, konkurence se ale na této soutěži poté ještě více utužila. Zařazení do seriálu IRC zlávalo na její start drahé speciály kategorie Super 2000, ty ale nejsou pro každého finančně dostupné. Značka Subaru se v současnosti zaměřuje na levnější vozy skupiny N a bez ohledu na výkonový handicap se přihlásila do hodnocení značek v tomto šampionátu. Jedním z jejich zástupců na startu nejstarší soutěže světa se na Riviéře stala i posádka Vojtěch Štajf - Marcela Dolečková. „Myšlenka naší účasti na ‚Monte‘ měla prapůvod už na Rally Bohemia 2009,“ vysvětloval pilot Subaru Czech Rally Teamu. „Tam jsme počítali s těžkými podmínkami a patřičně se na ně připravili. Sněhová kalamita pak ale pořadatele donutila zkrátit původní trať na minimum a my naši kvalitní zimní výbavu téměř nevyužili. Chtěl jsem tedy v lednovém termí-

nu startovat na rakouské Jänner Rallye, přihlášku nám však organizátoři vrátili s tím, že ročník 2010 vůbec neuspořádají. No a tak nám nezbylo nic jiného, než se přihlásit na Rallye Monte Carlo. Takhle to popisují samozřejmě v legraci, vždyť start na ‚Monte‘ byl pro mne vždycky jedním z velkých soutěžáckých snů.“ Sen si pak pražský pilot naplnil měrou vrchovatou. Nejúspěšnějším pilotem produkčního vozu na monacké soutěži byl sice zprvu výtečný Francouz Bouffier, ten ale záhy své tempo přehnal a svou Imprezu poslal



Se Subaru na střechu Evropy

Když jsme v srpnu tohoto roku nakládali do našich Foresterů zimní výbavu, mohlo to u přihlížejších budít rozpaky. Kdyby však znali plán naší cesty, rychle by pochopili. Já a Jarek spolu s našimi drahými polovičkami jsme si za cíl našeho putování mimo zpevněné cesty vybrali kromě jiného i Colle del Sommeiller s nadmořskou výškou 3009 m. Je to údajně nejvyšší oficiálně autem dosažitelné místo v Evropě. Cesta má obtížnost SG4 a je natolik úzká a kamenitá, že potkat auto v protisměru znamená zdržení s obtížným manévrováním, aby bylo možno se vůbec vyhnout. Také se dají čekat komplikace v podobě sesuvů kamení či sněhových bariér, které nám loni zabránily dosáhnout cíle. Tento rok k nám ale příroda byla shovívavá a dovolila nám průjezd celou trasou až do nejvyššího bodu. Od chaty Scarfiotti nejprve stoupáme šestnácti ost-





2

Švýcarsko-česká bitva vrcholů

„Před posledními dvěma testy jsme na Burriho ztráceli necelou minutu a moc jsme nevěřili, že bychom tento stav ještě mohli změnit,“ popisuje drama pražský pilot. „Pro zkoušku vedenou přes průsmyk Col de Turini jsme ale lépe trefili obutí a ve sjezdu k cíli jsme Burriho, startujícího o minutu před námi, dokonce předjeli. V cíli pak říkal, že když viděl v zrcátku světla, nechtěl uvěřit, že bychom to mohli být my, natolik si byl svým náskokem jistý. Do poslední zkoušky pak dal veškeré nasazení a i jeho pneumatiky povrchu lépe sedly než naše. A tak i když jsme se snažili i my, opět se naše pořadí prohodilo.“ I přes porážku od Burriho sklidil Subaru Czech Rally Team na soutěži velký obdiv. A to nejen za čtrnáctou příčku celkového pořadí, ale také za skvělou celého týmu v servisní zóně. ✨

TEXT: KAREL ŠPAČEK
FOTO: PETR SAGNER, IVO NESROVNAL

mimo trať. Ani potom nedaly vozy Subaru příliš „přičichnout“ k úspěchu konkurenci, velkým překvapením ale bylo, že nejzdatnějším sekundantem velezkušného Švýcara Oliviera Burriho byl právě Čech Vojtěch Štajf. Pražský jezdec při své premiéře zaskočil konkurenci už v úvodu skvělým čtrnáctým časem absolutního pořadí a i přes různé nástrahy náročné trati se po odstoupení Bouffiera i nadále zdatně pral o udržení dobrých pozic. Před závěrečnými testy však patřila pozice nejlepšího produkčního vozu ostřílenému Švýcarovi Burrimu. (Připomeňme, že ten v roce 2004 na „Monte“ obsadil s vozem Subaru Impreza WRC v nejvyšší světové konkurenci osmou příčku hned za tehdy úřadujícím světovým šampionem Solbergem.)

1 Vlajky českých fanoušků byly na Rallye Monte Carlo vidět snad na každém kilometru rychlostní zkoušky

2 Kombinace střídání sněhu, ledu a suchého asfaltu je tradičně náročná na volbu pneumatik

3 Odměnou pro celý Subaru CRT bylo slavnostní projetí cílem u knížecího paláce v Monaku



3



rými serpentínami a překonáváme skalní schody na Pian dei Morti – což je ploché zelené údolí v nadmořské výšce kolem 2400m, přes svou krásu nazývané Planina smrti. Před sedlem cesta stoupá obřím suťoviskem. Stoupáme neustále na jedničku, se zařazenou redukcí, a i přes obratnost našich Foresterů, kterou jim můžou velké offroady jen závidět, musíme v některých „zátáčkách“ naněkolikrát najždět, abychom se vytočili a dostali se dál.

Překrásná cesta provázená nádhernými výhledy nás zavedla až na plošinu zmiňovaného Colle del Sommeiller. Úspěšný výjezd jsme si okořenili ještě pěší túrou k Punta Sommeiller, jehož nadmořská výška činí 3332 m. Krásu místní drsné, civilizací nepříliš zasažené krajiny, můžete zažít i vy a ten pohled za to stojí. ✨

AUTOR TEXTU A FOTOGRAFIÍ DUŠAN ŠINDEL



Udělej si sám

aneb jak postavit imprezu pro rallye během dvou týdnů

George Donaldson je již několik let otcem vývoje soutěžních vozů Subaru Impreza skupiny N. Letos na jaře se rozhodl přesvědčit širokou motoristickou a hlavně závodnickou veřejnost, že konkurenceschopná impreza se dá postavit za dostupné peníze i doma v garáži.

Skot Donaldson, který je vedoucím projektu sk.N pro Subaru Tecnica International (STI), si chtěl na vlastní kůži vyzkoušet, že kultovní imprezu dokáže sám připravit i průměrný jezdec závodící na regionální úrovni. Donaldsonovi tato parketa rozhodně není cizí. Sám několik let jezdil rallye, dělal mechanika i týmového manažera. Ale dosud se nepokusil postavit si sám soutěžní vůz.

Závodní Impreza podle receptu

Domluvil si pomoc přátel a sousedů - bývalého soutěžního mechanika Bruce MacKenzieho, technika radiolokátoru dr. Neila Thompsona a své dvanáctileté dcery Adrienny. Jejich operačním sálem se stala obyčejná garáž vedle domu. K dispozici měli padesátistránkový manuál STI "Car Build Bulletins", kde se dá najít odpověď na všechny problémy související s přestavbou vozu. Do konce i takový detail, do kterých zdířky se připojí přesné počítadlo vzdálenosti Coralba, soutěžníky zvané „tripmaster“.

„V Británii mají regionální soutěže velkou tradici a vysokou úroveň. Značka Subaru zde má dobré jméno,“ vysvětloval Donaldson. „Chtěl jsem si ověřit, že během stavby soutěžního vozu nenarazíme na žádný zásadní problém, který by amatérský tým nevyřešil. Nová Impreza STI v dobré specifikaci se dá postavit za nějakých 40 000 liber (1,2 milionu Kč). V závislosti na použitých komponentech se dá hovořit o cenové relaci 30 000 - 60 000 liber. Otázka, zda se jedná o „levné“ závodění, je relativní. Záleží, jak kdo má hluboko do kapsy a kolik hodlá do své záliby investovat.“ Donaldsonovi však nešlo jen o postavení špičkové soutěžní zbraně. Vůz bude mít stále DNA sériové verze a nechce s ním jen závodit. Především ho chce předvést co nejširší veřejnosti na setkáních a akcích po celé Evropě. ✨

TEXT S POUŽITÍM ANGLICKÉHO ORIGINÁLU PŘIPRAVIL: ZDENĚK WEISER
FOTO: GEORGE DONALDSON

SEZNAM HOMOLOGOVANÝCH POLOŽEK

materiálové náklady na stavbu
Subaru Impreza STI sk. N spec. Cup

1	Nový vůz Subaru Impreza GRB (včetně konverzní sady na levostranné řízení)	836 000 Kč
2	Držák motoru	13 836 Kč
3	Držák převodovky	3 094 Kč (spodní) + 1 677 Kč (zadní)
4	Horní držáky	17 128 (za kus P) + 15 567 Kč (za kus Z)
5	Kompletní brzdová sada STI	163 637 Kč (sada P) + 164 000 Kč (sada Z)
6	Mezikus (náhrada posilovače brzd) STI	10 688 Kč
7	Hydraulická ruční brzda STI	44 153 Kč (páka) + 36 500 Kč (válec)
8	Přední ložisková pouzdra závěsů kol	11 625 Kč (kus)
9	Kompletní spojka	13 816 Kč (lamela) + 12 632 Kč (přít. talíř)
10	Řídicí jednotka motoru ECU STI (programovatelná)	36 200 Kč
11	Řídicí jednotka převod. ústrojí ECU STI (šotolína, sníh, asphalt, manuální režim)	31 800 Kč
12	Bezpečnostní ochranný rám vozu+instalace (Custom Cages Step-3)	70 000 Kč
13	Ochranné kryty motoru a podvozku	25 000 Kč
14	Restriktor turbodmychadla STI	8 860 Kč
15	Vzduchová nasávací hadice STI	23 035 Kč
16	Tlumiče pérování Tein vč. pouzder	85 000 až 280 000 Kč
17	Bezpečnostní vícebodové pásy	12 000 Kč
18	Anatomické sedačky	22 000 Kč
19	Hací systém+ruční přístroj	21 500 Kč
20	Kompletní výfuk s katalyzátorem	35 000 Kč
Σ	Přibližná cílová cena (podle použitých tlumičů)	1 725 000 Kč až 1 920 000 Kč

DONALDSONŮV DENÍK



▲ Do holého interiéru firma Prodrive přinstalovala ochranný rám

► Domovní garáž byla na přestavbu imprezy docela těsná, ale stačila



◀ Nejnáročnějším úkolem bylo sestavení závěsů kol

Do systému přeplňování motoru se musel namontovat restriktor



► Brzdy AP Racing a tlumiče pérování Tein byly skvělou volbou



Čtvrtek 18. března Vyzvedáváme imprezu – japonskou specifikaci GRB s dvoulitrovým turbomotorem – v sídle firmy Prodrive v Banbury. Subaru vypadá ve své typické modré barvě skvěle. Na první pohled je patrné, že do interiéru byl předinstalován ochranný rám. Museli jsme si vypůjčit sedadlo, protože to přivezené nezapadá do speciálních vodicích kolejniček. Prodrive už měl vůz ve své péči a naučtoval nám £7 000. Kromě demontáže interiéru a vestavění bezpečnostního oblouku přestavěli imprezu na levostranné řízení, protože vůz budeme předvádět v kontinentální Evropě. Potřebujeme dodávku, abychom všechny díly odvezli. Novotou zářící Impreza Sti jede po ose do 390 mil vzdáleného Perthshiru, kde zaparkuje v garáži mé matky. Musí počkat na můj návrat ze služební cesty do Japonska a z Jordánské rallye.

Sobota 10. dubna V poledne jsme konečně přesunuli vůz do mé dílny (říkám dílna, ale myslím obyčejnou domovní garáž, kam se vejde přesně jedno auto). Vůz je postaven na stojany a rychle odstrojen. Máme dlouhý seznam komponentů, které musíme vyměnit. Žádný z mých pomocníků nemá s vozy značky Subaru žádné zkušenosti. Já mám bohaté zkušenosti, ovšem především z pohledu „všeobecného technického přehledu“. Brzy jsme získali celou řadu dalších pomocníků a akce získala v okolí vysokou popularitu. Jsem přesvědčen, že jsme typický amatérský tým, který lze najít v každém koutě země.

Neděle 11. dubna Impreza je v negližé a pomalu se začíná sestavovat zpátky. Některé součásti jsou schopny dobře fungovat i při soutěžní jízdě a zůstávají na svém místě. Například standardní převodovka nebo 62-litrová palivová nádrž. Naproti tomu závěsy kol se musí rozebrat do šroubku a vyměňují se všechna sériová uložení.

Pondělí 12. dubna Spolu s hasicím systémem se do interiéru montuje pro případ havárie elektrický odpojovač akumulátoru. STI má na svých stránkách volně dostupnou bohatou databázi obrázkových návodů. Pokud máme pochybnosti, stačí zabrouzdat po internetu. Ve spojení s manuálem je přestavba vozu doslova „blbuvzdorná“!

Úterý 13. dubna Nasazujeme nová pouzdra do přičníku nápravy, ramen a hřebenového řízení. Začínáme natahovat nové brzdové hadičky, instalovat vyrovnávací ventil a hydraulickou ruční brzdu. Chceme mít k dispozici co nejlepší brzdy a podvozek. Proto volíme špičkovou brzdovou sadu AP Racing podle dodatku homologace VO a ve všech čtyřech parametrech nastavitelné tlumiče pérování Tein. Tato etapa přestavby je pro finální rozpočet rozhodující. Kdybychom si vybrali levnější komponenty, mohli jsme ušetřit až 10 000 liber (300 000 Kč). Navštěvuje nás talentovaný soutěžní jezdec Barry Clark a okamžitě se zapojuje do práce.

Středa 14. dubna Demontujeme turbodmychadlo a do systému přeplňování motoru vsazujeme 33mm restriktor a nové sací hadice. Dokončili jsme brzdové rozvody, usadili a zajistili hasicí přístroj, složili zadní nápravu.

Čtvrtek 15. dubna Práce na podvozku finišuje. Na řadu přišla montáž brzdových destiček. Ze čtyř možností jsme nakonec vybrali šotolinovou specifikaci brzd AP s destičkami Endless. V motorovém prostoru jsme tepelně odizolovali elektrické kabely a trubky posilovače řízení, které se nacházejí blízko turba. Do kokpitu se stěhují nová anatomická sedadla Racetech. Impreza teď už opravdu vypadá jako soutěžní vůz!

Pátek 16. dubna Zbývá namontovat spojku a kompletní výfukové potrubí. Seřizujeme geometrii podvozku. Nastává fajnová práce. Instalace závodní řídicí jednotky motoru STI s dvoustupňovým režimem ALS (snížení odezvy turbodmychadla) a startovacím režimem launch control (s plným plynem). Centrální diferenciál řídí elektronická jednotka DCCD (elektronicky řízený mezinápravový diferenciál) se třemi programy podle povrchu vozovky a manuálním nastavením. Zbývá už jen zadat bezpečnostní kód.

Sobota 17. dubna Jedeme do Aberdeenu, kde se koná Granite City Rally. Tam se setkáváme s technickými komisaři, kteří naši práci důkladně kontrolují a vydávají nám osvědčení pro provoz soutěžního vozu.

Neděle 18. dubna Ještě než vyrazíme na lesní cesty, je potřeba dokončit pár drobností. Na spodek vozu upevňujeme ochranné kryty - lyžiny pod motor, podlahu, palivové nádrže a zadní diferenciál.

Pátek 23. dubna Imprezu čeká premiérové vystoupení v rámci Pirelli International Rally v Carlisle. Na rozbité šotolině třicetikilometrové rychlostní zkoušky Lowther park přichází „hodina pravdy“. Vzpomínám na své závodnické roky ve Fordu Sierra Cosworth RS koncem osmdesátých let a nechci se nechat zahanbit. První výzvou je pomalá pravá vracečka, která se jezdí na ruční brzdu. Hned na druhý pokus se mi daří perfektní průjezd. Přilétám s imprezou do zatáčky, na poslední chvíli šlapu na brzdu, auto se zavlní, strhnu volant doleva a zároveň na okamžik zatáhnu za páku ruční brzd. Subaru překývne zád' doprava a plynulým smykem akceleruje ze zatáčky. Posilovač i celý brzdový systém fungují excelentně!

22.-23. května Účastníme se Knockhill Motosport Show. Tentokrát mám obuty asfaltové pneumatiky, ale snažím se pro pobavení diváků používat ruční brzdu co nejčastěji. Přepínám centrální diferenciál do manuálního režimu a nastavuji jeho neúplnou svornost. Díky tomu se impreza zpočátku chová jako auto s pohonem zadních kol, ale smyk ovládám plynovým pedálem. Je to velmi efektivní a po ukončení jízdy se objevuje několik zájemců, kteří chtějí vůz okamžitě odkoupit. Mají zatím smůlu, ještě máme v plánu prezentovat schopnosti produkčního vozu v dalších koutech Evropy.

5.-6. června O prvním červnovém víkendu navštěvujeme Chatsworth Rally Show. Řadíme se za skvostný speciál Audi S1 Quattro. Bojíme se, že náš sériový vůz zastíní. Omyl! Jízda na ruční brzdu znovu zabírá. Zkousím startovací režim launch control, ale zjišťuji, že přední poloosy přitom dostávají pořádný záběr. Je mi líto extrémně namáhaných dílů a raději se vracím ke klasickému startu. Na slavném skoku Chatsworth pokořuji 26metrovou hranici. Tlumiče pérování Tein tlumí dopad z metrové výšky dokonale a impreza dosedá lehce na všechny čtyři jako kočka. Jen přední nárazník už nevyjadá tak hezky jako v autosalonu. Budu mít svým nadřízeným v Japonsku co vysvětlovat...



▲ Práce v motorovém prostoru pomalu finišují

► Kontrola horního uchycení vzpěry McPherson



Po ukončení jízdy se objevuje několik zájemců, kteří chtějí vůz okamžitě koupit



◀ Na všech akcích poutala modrá impreza mimořádnou pozornost

Pod kapotou vozu je plochý přeplňovaný čtyřválec s protiběžnými písty



Subaru je partnerem

Skiport-Velká Úpa, lyžařského areálu v překrásné části Krkonoš. Návštěvníci tu naleznou středně náročné lyžařské terény (červené a modré sjezdovky), které jsou dostupné díky provozu tříseďákové lanovky a dvou kotvových vleků. U dolní stanice lanovky se nachází lanový dětský vlek – vhodný pro malé a začínající lyžaře, kteří se mohou pouze chytnout lana a nechat se vyvézt na mírný svah. Pár metrů od horní stanice lanovky se nachází pěti kilometrův upravovaný běžecký okruh kolem Pěnkavčího vrchu, který navazuje na Krkonošskou magistrálu. Pro noční lyžování je osvětlena sjezdovka u vleku Modřín.

Více na www.skiport.cz



Zveme Vás k našim projektům



ČASOVÝ HARMONOGRAM

Den	PÁTEK 3. PROSINCE		SOBOTA 4. PROSINCE							
RZ	1	2	3	4	servis	5	servis	6	7	cíl rally
Místo	Subaru Legacy - stadion	Karlík - Roblín	Karlík - Roblín	Interhome - okruh Velká Chuchle		TipCars - okruh Strahov		TipCars - okruh Strahov	Subaru Legacy - stadion	Stadion Strahov
Čas 1. jezdce	18:00	8:00	9:15	9:45	10:25	10:48	11:58	12:21	13:55	15:21



Svět květů a jív

Tak se v japonštině nazývá prostředí, ve kterém se pohybují gejši, symbol starého Japonska, který žije dodnes, i když jen v menším měřítku.

Je potřeba vyjasnit jedno nedorozumění: gejša není prostitutka! Sexuální pracovnice měly vždy jiný statut, žily jinde a měly svoji vlastní hierarchii. Mylné evropské chápání gejš jako prostitutek vyplynulo patrně z toho, že gejši byly vždy těsně spojeny se zábavními čtvrtěmi. Právě restaurace a čajovny zábavních čtvrtí představovaly jejich hlavní pracovní prostor pro bavení hostů. Čas v domech lásky neplnul jen v zajetí sexu. Jednalo se spíše o společenskou zábavu, jedlo se, pilo, tančilo a zpívalo, skládaly se básně, hrály společenské hry. Jednalo se o místo plné romantiky, kde panovala vzrušující atmosféra, radovánky se řídily vytříbeným vkusem, peníze, půvab a duchaplnost tu stály na prvním místě.

Gejši nebyly na rozdíl od prostitutek vzdělávány v sexuálních praktikách. Mohly mít partnera, obvykle to byl muž pojmenováván jako danna, který je částečně sponzoroval, ale rozhodně nikdy nebyly k sexu nuceny. Pro japonské muže 17. a 18. století znamenal sex s manželkou, pokud se pár nebral z lásky, jen akt rozmnožování, kdežto sex s prostitutkou rozptýlení a gejša pro ně představovala hlavně inteligentní zábavu. Tato praxe funguje i dnes, jen zákazníci nejsou samurajové, ale politici, majitelé velkých firem a podobně. Gejši jsou zvyklé zachovávat mlčení, o čem se v takové vysoké společnosti diskutuje.

Gejša musí projít důkladnou výchovou a vzděláním. Učí se hrát na šamisen případně na koto, zpívat, dostává lekce v tradičních tancích, čte noviny i odborné publikace, aby se orientovala v politických i hospodářských problémech.

Gejšou může být žena až do vyššího věku. Nemusí to nutně být vyhlášená kráska, ale obléká se tradičně a musí být elegantní a příjemná. Když gejša skončí se svojí profesí, uplatňuje se

Úkolem gejš je hýčkání mužského ega

ve spřízněných živnostech jako je provozovatelka restaurace, baru a všude, kde může využít svoje známosti a znalosti. Příležitostně se také stávají milenkami nebo manželkami svých bývalých zákazníků.

Když se gejša provdá, končí se svojí profesí. Před 2. světovou válkou byla téměř každá gejša nucena mít patrona, který ji podporoval zejména finančně, protože život gejši byl nákladný a z plateb za bavení zákazníků nemohla vyžít. Tehdy také každá mladá gejša musela podstoupit obřad deflorace s některým z vážených zákazníků. Dnes je zcela běžné, že gejša může žít jen z platu a spropitného a to, zda si chce vybrat patrona nebo ne, záleží zcela na její vůli.

Gejši jsou vždy elegantně oblečené, znají důkladně pravidla chování, jistým způsobem v minulosti určovaly styl oblékání a účesů. Naučily japonské muže zvyknout si, že jim ženy prokazují službu, a obě strany to chápou jako něco zcela přirozeného. Úkolem gejš bylo hýčkání mužského ega. A to přebývá v japonské společnosti dodnes.

Svět válečníka

Na rozdíl od gejš, jež se etablovaly až v polovině 18. století a existují i dnes, měli samurajové velmi podstatný vliv na japonskou společnost a kulturu po dlouhé období téměř 700 let (1185-1868), ale dnes se s nimi lze setkat pouze v historických filmech. Byli to válečníci dvou extrémů. Na jedné straně bylo jejich prací zabíjet a na druhé straně byli vycvičení, aby obdivovali krásu básní, květů i myšlenek. Samurajové byli věrní svému pánovi, své rodině a kultu bušidó. Byli připraveni zemřít ať už v bitvě nebo i vlastní rukou, pokud bylo třeba.

I v případě samurajů je třeba vysvětlit jeden zakořeněný omyl. V povědomí Evropanů splývá úloha samuraje a nindži, ale ve skutečnosti byly jejich úlohy i společenské postavení diametrálně odlišné. Samurajský boj byl založen na cti a čestnosti. Samurajové vždy věděli, kdo je jejich protivníkem. Tak se skutečně bojovalo až do období 15. a 16. století, kdy boje značně přitvrdily, k vítězství bylo nutné se dopracovat rychle. Všechny prostředky včetně špiónáže k tomu byly dobré a tady přicházeli na pomoc nindžové, kteří byli najímáni jedním nebo druhým táborem pro vykonání jednotlivých nepřilíš čestných, nebezpečných a hlavně tajných operací.

Má se za to, že s prvním výcvikem japonských nindžů začali čínští mniši na přelomu 6. a 7. století. Toto tajné učení o tom, jak zdotlat nejrůznější překážky, jak být neviditelným či jak se vloupat do střeženého objektu se pak předávalo z generace na generaci v rodinách, které si své know-how přísně střežily.

Zásady samuraje: gi, rei, jú, džin, makoto, čúgi, meijo

Chování samurajů charakterizuje sedm základních pravidel: mají být poctiví a spravedliví v jednání (gi), mají být slušní, laskaví a uctiví (rei), mají být odvážní a vykonávat hrdinské skutky (jú), mají být soucitní a shovívaví (džin), mají ctít pravdu a plnit své sliby (makoto), mají být loajální a věrní (čúgi), mají dbát na svou čest (meijo).

Duši samuraje představoval od svých mýtických počátků meč a patřil k nejcennější části samurajské výbavy. Jeho ztráta byla považována za cosi naprosto neprominutelného. V průběhu staletí existovaly v celém Japonsku asi dvě stovky škol mečířů, tedy výrobců a brusičů, jejichž historie i význačné znaky jsou tak jednoznačně vyjádřeny ve tvaru a struktuře meče, že jsou patrné ještě po mnoha staletích. Obě profese, tj. výroba i broušení mečů patřily k tak prestižním a důstojným zaměstnáním, že se jim mohli věnovat i členové císařské rodiny. Meč byl uctíván jako posvátný předmět, patřil mezi tři císařské odznaky moci, ale také reprezentuje falický symbol.

Se samuraji se také jako další symboly pojí sakury, jejichž květy velmi brzy odkvétají a okvětní plátky opadávají, proto jsou symbolem pomíjivosti a v tomto smyslu i života samurajů, jenž býval zhusta velmi krátký. Jiným symbolem je kapr, který jako mrštná ryba, jenž dokáže překonat peřeje, může být příkladem síly a vytrvalosti pro chlapce i muže. ✦

TEXT A FOTO Z REÁLU: PHDR. ALICE KRAEMEROVÁ, FOTOGRAFIE ARTEFAKTŮ REPRODUKUJEME S LASKAVÝM SVOLENÍM NÁPRSTKOVA MUZEA V PRAZE





◀ Dvě kjótské maiko

▶ Kikukawa Eizan: Kurtizána v kostkovaném kimonu

Ulička zábavní čtvrti ve starém Kjótu



POČÁTEK FENOMÉNU GEJŠA lze datovat do roku 1751 v Kjótu a do roku 1762 v Edu. Málokdo ví, že prvními baviči byli muži, teprve později se bavení společnosti stalo profesí ryze ženskou. Původně žily gejši ve zvláštních domech, do těchto domů byla malá děvčátka adoptována a tam byla odmalicka vychovávána. Mezi 13. a 18. rokem se z těchto dívek stávaly učednice na gejšu, zvané hangjoku v oblasti Kantó, maiko v oblasti Kansai. Tyto učednice byly (a jsou dodnes) oblečené do kimon nápadných veselých barev, měly bílé nalíčené tvářičky, červené rtíky a mnoho pestrých jehlic ve složitých účesech. Dnešní výchova gejš začíná teprve po dokončení povinné školní docházky v 15 letech. Je obtížné odhadnout dnešní počet gejš, ale je známo, že ve 20. letech 20. století jich bylo kolem 80 000, kdežto v 80. letech 20. století už jenom asi 10 000. Jejich počet od té doby jistě ještě klesl, jejich služby jsou velmi nákladné, konkurenci jim dělají hostesky v barech. Nicméně stále bydlí v určitých okrscích, které kdysi tvořily takzvaná květinová města, hanamači, například v Tokiu je to oblast Mukódžimy u řeky Sumidy, na jejímž protějším břehu se rozkládá slavná Asakusa. Ale nejčastěji fotí turisté krásné nalíčené a pestře vystrojené mladé učednice na gejšu, maiko, v ulicích starého Kjóta. Květinová města jsou samozřejmě registrovaná, stejně jako každá gejša musí být registrovaná pro příslušnou oblast. Host, který si pozve gejšu, musí dodržovat pravidla, především dohodnutou dobu a platbu. Gejšin honorář se obvykle počítá podle počtu hodin strávených s hostem, původně byla placenou jednotkou nikoliv hodina, ale interval, za který vyhořela vonná tyčinka (senkó), odtud také jeden z názvů pro honorář (senkódaí).

I KDYŽ REVOLUCE MEIĐI V ROCE 1868 ZNAMENALA KONEC FEUDÁLNÍHO SYSTÉMU A TÍM I KONEC SAMURAJŮ, neznamenala konec filozofie bušidó. Na nějaký čas sice ustoupilo bušidó stranou, důležitější byla modernizace společnosti a implantace všech západních moderních technologií, ale od 80. let 19. století a zejména pak za Čínsko-japonské a Rusko-japonské války bylo bušidó přetaveno do vlastenectví a oddanosti císaři. Vojenské ctnosti bušidó pak přišly do módy ještě ve 30. letech 20. století s nástupem militarismu. Naopak byly silně zavrženy po 2. světové válce, až teprve spisovatel Mišima Jukio patřil po mnoha letech mezi jeho veřejné obdivovatele a zastánce. Snad si představoval, že to by mohl být způsob, jak očistit moderní japonskou společnost od korupce a vrátit jí její pýchu. Byl zcela okouzlen mečem a kultem smrti. Také v roce 1970 spáchal rituální sebevraždu. V japonské společnosti jsou dodnes patrné stopy bušidó v některých rysech chování a v názorech, případně v systému obchodních firem. Samurajský kodex bušidó definoval hodnotový systém tak, jak vyhovoval třem hlavním náboženským a filozofickým systémům: šintoismu, buddhismu a konfucianismu. Ve velkém zestručnění to znamená, že šintó vedlo samuraje k uctívání božstev kami v přírodě a k uctívání předků. Konfucianismus stanovil hierarchii a pravidla chování ve společnosti a buddhismus znamenal víru v osud a karmu, ve stoickém přijímání všeho, co přijde včetně smrti, protože život pokračuje v jiné podobě.

Barevný dřevěořez, Kunijoši: Rónin Čiba Saburóhei Micutada stojící s kopím v pravici



▶ Samuraj přichystaný na filmové natáčení

Před delším časem jsme obdrželi velmi milý dopis a řekli jsme si, že jakmile to půjde, podělíme se o něj s vámi, čtenáři Subaru magazínu. Když jsme teď v září autora dopisu požádali, aby nám ke svému textu poslal také nějaké fotografie, odpověděl, že Forestra už prodal kamarádovi, který je s ním také velmi spokojen a sám si koupil nového Outbacka. Rodina Subaru prostě pořád roste. Těší nás to.

Vážená redakce, kromě jiných motoristických periodik vždy čekám na další vydání Magazínu, kde jsou čerstvé zajímavosti týkající se mé oblíbené značky. Víím, že nemáte klasickou čtenářskou rubriku, ale přesto jsem si dovolil



touto cestou vám poslat „několik švestiček z naší zahrádky“, kde se vám svěřím, jak jsem k Subaru přišel.

Proč jsem subarista.

Na podzim 2007 jsem se zastavil v pneuservisu na přezutí kol mého staršího forda. V sousedství sídlí autorizovaný prodejce vozů Subaru a já využil chvilky času, abych si zblízka prohlédl auta, o kterých jsem hodně slyšel, ale měl jsem dojem, že mi jsou poněkud vzdálená. Nesměle jsem vstoupil. Teď víím, že to byl asi osud a další běh věcí jsem mohl jen těžko ovlivnit.

Vrátím se ale o nějaký čas zpět. Dříve jsem se o autech bavil jen s kamarády, četl o nich v časopisech nebo je zálibně okoukával v motoristických pořadech. Ale v případě mých námluv se Subaru sehrála klíčovou roli žena. Ne moje žena, ale vynikající řidička, známá plzeňská plicní lékařka paní doktorka Květa Kalandrová. Madam Subaru, dalo by se jí přezdívat. Přímou s mateřskou láskou je schopna plynule a dlouho rozebírat výhody motoru boxer s protiběžnými písty, neopomene pochválit propracovaný systém trvalého pohonu všech kol a výhody těchto pro bezpečnost jízdy na všech povrchích. Sama je majitelkou již několikátého šestihvězdičkového miláčka. Paní doktorka je tedy nejen pličař, ale i (čistokrevný subarický) srdcař. Dnes už víím, že u „nás“ subaristů to bývá pravidlem. Proč asi.

Když jsem tedy poprvé vstoupil do salonu plzeňského Autwecu, „narazil“ jsem kromě nablýskaných plechových krasavců opět na ženy. Po počáteční nesmělé konverzaci jsem zmínil, že mi bylo paní kolegyně Kalandrovou toto místo doporučeno. A byl jsem jejich.

Později jsem tuto historku prokládal rčeními, že uvedené jméno působilo jak kdysi stranická legitimace, ale mnohokrát jsem se pak přesvědčil, že milé a přátelské chování je pracovníkům Autwecu vlastní a zahrnují jím zákazníky bez výjimky.

Po dvaceti minutách s paní Libuší Alblovou, slečnou Veronikou Vranou a (konečně muž) majitelem panem Jaroslavem Weberem jsem odcházel s přesvědčením, že mým příštím autem bude Subaru Forester. Tak se skutečně stalo a já přes dva roky řídím toto skvělé auto. Jsem členem této zajímavé rodiny, jejíž příslušníci se, alespoň u nás v Plzni, zdraví, když se na silnici potkají. Jeden vtip vypráví, že majitel např. fiatů se nezdraví, protože už se viděli ráno v servisu. Já od doby co mám Forestera, jezdím do servisu jen na pravidelné prohlídky a když mám chuť na pokec a dobrou kávu.

Jestli jste tyto řádky pochopili jako můj dík a poklonu paní doktorce a lidem z Autwecu, pochopili jste správně a víte proč jsem subarista.

Zdraví Vás MUDr. Petr Hartman

P. S. všimli jste si, že neznám jména techniků?

SUBARU BUTIK více na www.subaru.cz



Cykloдрес

Velikosti: S/M/L/XL/XXL
Materiál: CoolMax karo
Kód: CYKDP - pánský
Kód: CYKDD - dámský
1282 Kč

Cyklobunda Subaru

Materiál: 100% PES, mikrovlnáknó, vodoodpudivé, windstoper
Kód: CYKLB
1332 Kč



Model Impreza WRC 2008

Popis: model vozu SUBARU Impreza WRC 2008 s nímž se Petter Solberg a Phil Mills umístili na 2. místě Rally Acropolis v roce 2008
Celkový počet ks v edici: 1000
Kód: S03MC1-43
1264 Kč



Triko STI Lifestyle

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL
Kód: STSG08100 (170-230) - černá barva
Kód: STSG08100 (030-090) - bílá barva
780 Kč



Hodinky Subaru Private Edition

Velikosti: univerzální
Materiál: kov, kůže
Kód: PRIM
3624 Kč



MTB Subaru MR 2010

Edice se nese v duchu trávěho designu, má výborné osazení Shimano Deore SLX a nabízí vysoké výkony s důrazem na obvyklou Subaru spolehlivost.
31 600 Kč

V soutěžní otázce Subaru magazínu zima 2009 jsme se ptali: Kolik hvězdiček z kolika možných získalo nové Legacy 2.0D Kombi MR2010 v bezpečnostních testech Euro NCAP? Pro čtenáře Subaru magazínu bylo ovšem snadné odpovědět správně, **že pět z maximálně možných pěti**. Na téma soutěže navazovala i tajenka křížovky, která skrývala nedávné zdvojení jedné ze zásadních kvalit vozů Subaru: **Ležatý motor boxer teď už i v dieselu**. Z velkého množství ohlasů, v nichž jste kromě tajenky křížovky často posílali také odpovědi do soutěže i vyluštěné sudoku, vybíráme úryvek z korespondenčního lístku paní **Jiřiny Suchomelové z Bílého Potoka pod Smrkem**: pod vyluštění křížovky připsala stručné ale výmluvné P.S. „Subaru Outback MR 2010 nemá chybu“ a rozloučila se „ S pozdravem... a Subaru zvlášť!“ Za to jí posíláme hlavní cenu, čepici a tričko Subaru.

Z úspěšných luštitelů tajenky křížovky byl los nakloněn čtenářce **Daniele Iglárové z Krnova** a čtenáři **Petru Širůčkovi z Dolních Louček**. Oběma jako výhru posíláme čepici Subaru.

Pro fanoušky Subaru bude určitě i dnešní soutěž jednoduchá. Ptáme se: s novou Imprezou WRX STI v provedení sedan dosáhl při testování na známém okruhu Nürburgring rekordních časů:

a) **Petter Solberg**, b) **Tommi Mäkinen**, c) **Travis Pastrana**

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

Tajenka dnešní křížovky obsahuje pointu tvrzení, že Impreza XV si na nic nehraje. Je prostě...

POMŮČKA: DINERY, ENATA, ODIN, SSU	PATŘÍČÍ POPOVI	UCHVÁTIT	HLAVNÍ JÍDLA VE FRANCII	CYKLOHEXANON	SLOSOVÁNÍ	DOMÁCKY OLDŘICH	HLOUPÁ HOLKA	PŘITAKÁNÍ	DĚLKOVÁ MIRA	OTVORY VE ZDI	AMERICKÁ VÝZKUMNÁ DRUŽICE	SPZ TEPLIC	2. DÍL TAJENKY	SYTITI	BULHARSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO
PŘEDLOŽIT					JINAM (ZASTARALE)					KANÁL					
ŠTĚTKOVITÝ VÝBĚZEK PLEVY					POLŮČKO					FINIS CYKLISTŮ					
1. DÍL TAJENKY					JMÉNO PROZAÍKA PAVLA					ČTYŘI PÁRY			TEMNOTA		
TAMTEN					SPZ TÁBORA			ANTOUŠEK					VELEBENÍ		
INFEKČNÍ ČINITEL				SBOHEM	ZDROJ HRŮZY						GERMÁNSKÝ BŮH				
OBĚZNĚ				LOTYŠSKÉ PLATIDLO					MLSNOST						
					RYCHLOST					JMÉNO JIRÁSKA					
	PLEMENO PSŮ	STAROŘECKÁ POHŘEBNÍ OBĚT	DĚJSTVÍ							NAŠE MĚSTO					PŘEMEY
			NASYPANÝ MATERIÁL						JMÉNO SHARIFFA						MOTOCYKLOVÝ SPORT
STUHA						MLADĚ DRAVÉHO PTÁKA	STAROŘECKÁ SLOUPOVÁ SÍŇ	PRUDKOST		OPRAVA LODÍ					
ODLUŠNÁ (SLOVENSKY)				ZNAČKA PRACÍCH PRAŠKŮ			LYŽAŘSKÝ POZDRAV	ROH			VYMRĚLÝ KOČOVNÍK				
				KONĚ			HNĚDÉ BARVIVO				POŘÁDEK				
JMÉNO BÁŠNIKA OVIDIA					ZÁPIS Z JEDNÁNÍ							DOMÁCKY OLGA			
					SPZ KLATOV							POPĚVEK			
3. DÍL TAJENKY									MĚNA CIZÍHO STÁTU						
CHYTIT						NÁŠ HOKEJISTA				NÁŠ HOKEJISTA				JMÉNO HERCE PACINA	

Odpovědi na soutěžní otázku, řešení křížovky a sudoku nám pošlete nejpozději do 18. března 2011 na adresu: **OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistřínská 394, 155 21, Praha-Zličín**. Těšíme se na vaše odpovědi, za něž můžete získat značkové výhry Subaru.