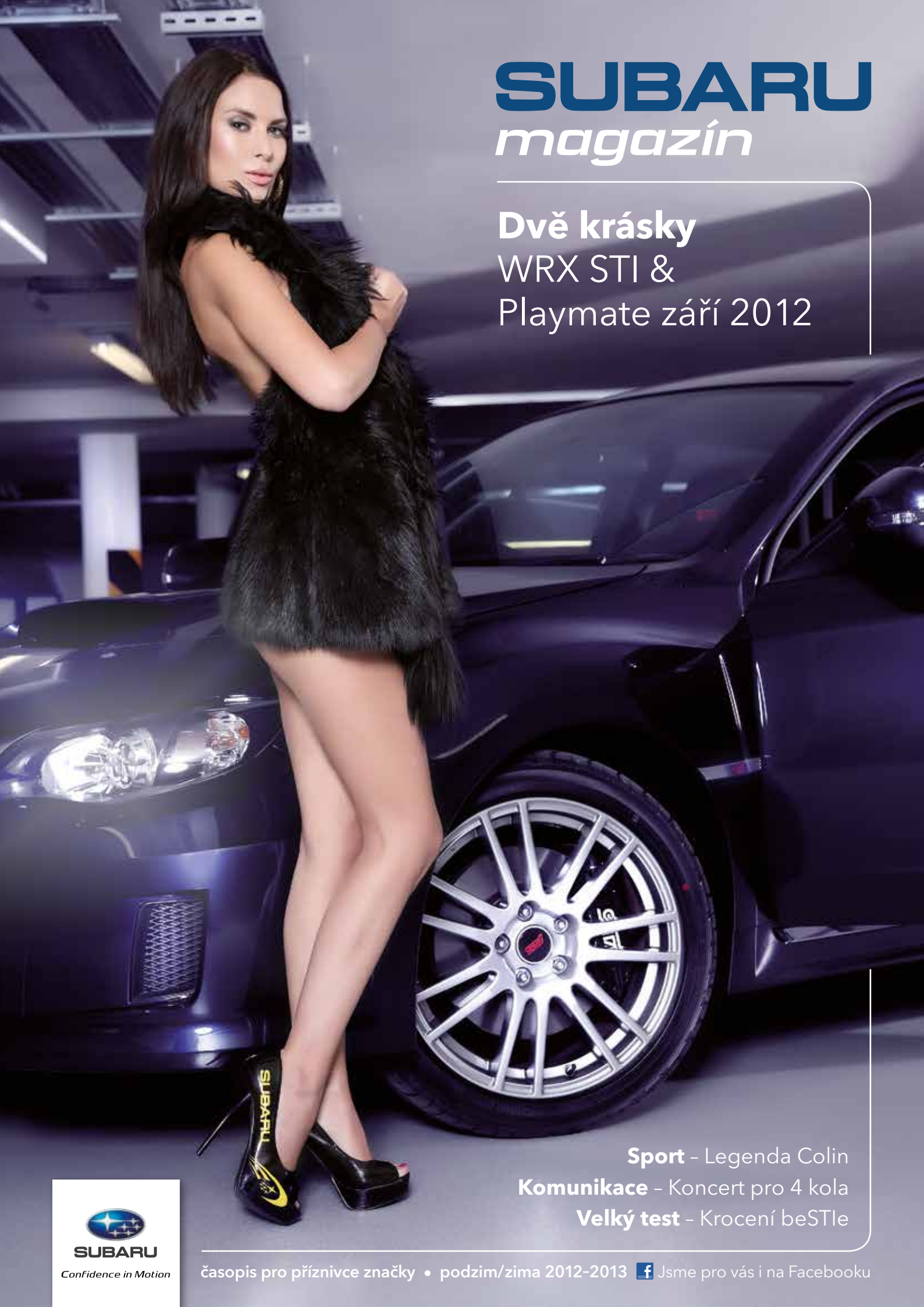


SUBARU

magazín

Dvě krásky
WRX STI &
Playmate září 2012



Sport - Legenda Colin
Komunikace - Koncert pro 4 kola
Velký test - Krocení beSTle



SUBARU

Confidence in Motion

časopis pro příznivce značky • podzim/zima 2012-2013  Jsme pro vás i na Facebooku

Někdy je zbytečné
zažívat adrenalin.



Vy můžete mít
pod kontrolou
volant i finance.

**Financujte svůj Outback
se SUBARU Finance formou 50:50.**

Smlouva se uzavírá na 24 měsíců s akontací 50 %. Prvních 12 měsíců jsou splátky ve výši 0 Kč a vy platíte pouze pojištění. Po roce můžete buď úvěr doplatit bez úrokového navýšení a bez poplatku za předčasné ukončení a nebo nechat smlouvu doběhnout ve 12ti měsíčních splátkách v průběhu druhého roku.

Akce platí do 31. 12. 2012.

Jednou jste dole, jednou nahoře.
S námi zvládnete obojí.

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
 **UniCredit**
Leasing

Milí příznivci Subaru,

vítejte na stránkách podzimního Subaru magazínu. Doufám, že jste strávili pěkné léto a všechny prázdninové cesty přečkali v pohodě a ve zdraví.

Na začátek dvě dobré zprávy.

První: Pololetní výsledky českého Subaru naznačují, že se nám podařilo zastavit pokles, s nímž jsme se v poslední době potýkali a snad jsme i nastartovali pozvolný růst. Hlavním důvodem poklesu byla loni nejen nepřízeň přírody, ale i nesmlouvavý konkurenční boj, který v posledních měsících v našem segmentu čím dál více pociťujeme. Nemůžeme zcela obstát ve srovnání se stále levnějšími nabídkami konkurence, která má jiný obchodní model i okolnosti dovozu. Patříme přeci jen k menším výrobcům a potažmo i dovozcům, a byznys z principu tvoříme zodpovědně vůči soukromým majitelům, s dlouhodobou strategií a ne pouze aktuální snahou právě teď si urvat co největší díl tržního koláče. Část našich klientů nejspíš zvolila lacinější produkty, které se s kvalitou našich dokonalých čtyřkolek nedají sice poměřovat, ale srovnání cen u nich pro tentokrát převážilo. Tím více si vážíme těch zákazníků, kteří nezapomněli, že cena má reálný význam teprve ve srovnání s hodnotou, kterou za ni získám. A proto zůstali věrní nejen našim produktům, ale i kvalitním službám naší dealerské sítě. Autorizovaného prodejce a servis značky Subaru v současnosti potkáte „na každém rohu“, servisní síť je široká. Po České republice je celkově 19 prodejních a 26 servisních míst v devatenácti městech. Zastavení poklesu našeho odbytu je i zásluhou jejího neutuchajícího nadšení pro značku.

A druhá dobrá zpráva: Subaru ČR významně **prodlužuje záruku!** Japonská automobilka standardně nabízí záruku na 3 roky nebo 100 000 km, podle toho co nastane dříve. My, jako importér vozů Subaru do ČR, prostřednictvím svých autorizovaných míst nyní nově nabízíme podmínky pro navazující záruku na další 2 roky, čili záruku na 5 let! A to si ještě na další 2 roky můžete za výhodných podmínek záruku dokoupit, čili máte až 7 roků garance!

A nyní už k obsahu tohoto čísla. Víme, v čem je naše síla: pozice naší značky i firemní vize pevně stojí na unikátních technologických řešeních symetrického pohonu všech kol AWD a plochých motorech boxer, které zajišťují tu jedinečnou radost z jízdy s našimi vozy, o níž v nové komunikační strategii právem hovoříme jako o koncertu pro čtyři kola. Řízení subaru je podobné vzrušivé, dynamické, chytlavé a razantní melodii, kterou můžete za volantem kteréhokoliv z našich modelů sami s radostí a gusem dirigovat.

Nový sportovní model BRZ nám sice nabídl potěšení a pocit hrdosti ze svých prvních úspěchů na závodních drahách, trochu nás ale trápí jeho stále oddalovaný vstup na český trh. Všichni víme, že se zrodil v kooperaci s Toyotou, a ta ve hře o rychlou přítom-



» **Cena má reálný význam teprve ve srovnání s hodnotou, kterou za ni získám** «



nost na trhu tahá za delší konec. Výroba upřednostňuje sesterský model GT86, modelů BRZ z linek sjíždí málo a ty nestačí uspokojovat poptávku ani na preferovaných trzích v Americe, Austrálii a v Japonsku. Na domácím japonském trhu mohlo Subaru uspokojit v prvním měsíci jen 1000 zákazníků a dalších 2000 potvrzených objednávek nemohlo být vyřízeno. V USA byla přidělená kvóta vozů BRZ vyprodána za 3 hodiny. Některé evropské státy nemohou navíc kvůli zpřísněným emisním limitům už prodávat ani STI, a tak přišli o imagemakera a bylo nutné je upřednostnit v pořadí dodávek BRZ. My se zaplaťpánbůh můžeme z úžasného vozu STI ještě naplno těšit, tak si prostě na BRZ ještě trpělivě počkáme.

STIčko je v tomto Subaru magazínu nejen předmětem velkého testu, ale protože se Playmate září 2012 české edice Playboye líbilo tak, že si je vybrala pro focení, můžete se pokochat pohledem na to, jak se doplňuje krása ženského těla s dravými půvaby našeho skvělého vozu.

O dalších rubrikách jen heslovitě: s členy fanklubu značky se podíváme nejen na jejich sraz, ale také na trať Nürburgringu i dobrodružnou cestu alpskými průsmyky. Tu absolvovala parta přátel ve Forestrech několika generací. Věnujeme se úspěchům našich vozů v rallye i na okruzích a připomínáme legendárního **Colina McRae**, který před bezmála dvaceti lety odstartoval slavnou éru dominance vozů Subaru na trati světového šampionátu v rallye.

Máme se prostě na co těšit.

V nadcházející podzimní a zimní sezóně si my, majitelé vozů Subaru, přeci často blahořečíme, že jsme si vybrali právě vůz této značky, skvělého partnera, který nezklame ani v nejnevládnějších podmínkách.

S poděkováním za důvěru vám pěkné zimní radovánky se Subaru AWD přeje

Váš Petr Neuman
ředitel Subaru ČR



26 ➤ Na fotografii Martina Bučka se zdařile snoubí půvab Playmate září 2012 české edice Playboye Petry Šurinové s dramatickou krásou linií WRX STI



Krocení beSTie

Tak zní příznačný titul velkého testu, jemuž kultovní sportovní vůz podrobil renomovaný automobilový novinář Petr Hanke

8

20 ➤ Legenda Colin

Pět let uplynulo od chvíle, kdy při leteckém neštěstí zahynul muž, který získával Subaru první triumfy ve světovém šampionátu



Západoalpské forestroffání 2012

Kvality vozů Subaru Forester různého stáří prověřila spanilá jízda členů Subaru Fan Clubu na off-roadových cestách mezi alpskými velikány

38

6 ➤ ÚSPĚCHY SUBARU

Model XV sbírá vavříny - byl zvolen Automobilem 4x4 roku 2012!

14 ➤ TECHNICA V PRAXI

Představujeme unikátní systém přímého a nepřímého vstřikování paliva, označený D-4S, kterým je vybavena třetí generace jedinečného plochého motoru Boxer

16 ➤ SUBARU SPORT

Sportovní model BRZ slaví první vítězství na závodních okruzích

30 ➤ NOVÁ KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE

Nová komunikační strategie propaguje vozy Subaru jako KONCERT PRO 4 KOLA

32 ➤ JEZDÍ V SUBARU

Martin Kavan, kterého milióny diváků televizního cyklu Pošta pro tebe znají jako Poštáka Ondřeje, jezdí ve Forestru

36 ➤ ZEMĚ PŮVODU

Podstatou japonského obřadu pití čaje je harmonie, úcta, čistota a klid

44 ➤ REPORTÁŽ

Na kultovním okruhu Nürburgring zvítězilo ve třídě SP3T ve čtyřadvacetihodinovém vytrvalostním závodě znovu Subaru WRX STI

46 ➤ JAK SE FOTÍ AUTA

Forester pózoval jako ideální model při poutavé odborné instruktáži

Pro Subaru ČR, s. r. o. Pekařská 5, 155 00 Praha 5 vydává OSMIUM, s. r. o., Mistrínská 393, 155 21 Praha-Zličín > subarumagazin@subaru.cz

> Šéfredaktor: Zdeněk Zikmund > Editor: Otakar Štajf > Autorská a odborná spolupráce: Martin Buček, František Dušek, Petr Hanke, Eduard Harsa, Martin Jandera, Jaromír Kvičala, Jan Maják, Miroslav Matějka, Johana Pernecká, Tereza Pletichová, Lukáš Průdek, Adéla Průdková, Michal Šafránek, Karel Špaček, Pavel Špachman, Petr Špánek, Vojtěch Štajf, Jan Zbořil, Jakub Zeman > Grafická úprava: Tomáš Milsimer > Tisk: Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o., Přípotoční 10a, 101 00, Praha 10 > Číslo vyšlo 7. 11. 2012 > Neprodejně > Registrační číslo MK ČR E 15 223, ISSN 1214-066X



Subaru Advanced Tourer Concept



Na domácím autosalónu v Tokiu představilo Subaru kromě očekávaného kupé BRZ také Advanced Tourer Concept - koncept hybridního kombi, který se rozměry 4580 × 1840 × 1430 mm ze stávající modelové řady značky blíží nejvíce Legacy. Koncept je tedy patrně předobrazem další generace právě tohoto modelu. Výrobce byl zatím i na tiskovce na tokijském autosalónu na podrobnější informace poněkud skoupý. Víme tedy zatím jen, že Tourer, náležející do střední třídy, bude mít pod kapotou přeplňovaný čtyřválcový boxer s nově vyvinutým přímým vstřikováním paliva o objemu 1,6l. Jak se na kvalitní hybrid sluší, „doplňkový“ elektromotor dokáže pohon zajistit i sám, takže v městském provozu se vůz bude pohybovat téměř neslyšně. Napájení zajišťují lithium-iontové baterie, jejichž dobíjení za jízdy je samozřejmostí. Přenos točivého momentu zajišťuje podélně umístěná bezestupňová převodovka CVT Lineartronic. Snímky dokumentují, že projektanti tentokrát vsadili na ostře řezané razantní linky. Co na konceptu překvapí asi nejvíc, je opravdu pozoruhodná kombinace dveřních systémů: přední se vyklápějí

nahoru a zadní otevírají proti směru jízdy. Fanoušci značky ocení nejen již zmíněný tradiční plochý motor a samozřejmý permanentní pohon všech kol, ale i funkční difuzor z plastu, vyztuženého karbonovými vlákny a dvojitou koncovku výfukového systému. Koncept je osazen diodovými světly prakticky kompletně a využívá druhé generace systému EyeSight, jenž monitoruje dění okolo vozu a dokáže pomoci při řešení případných krizových situací. Interiér dělá konceptu čest. Dvnitř se vejde čtveřice cestujících, každý má k dispozici samostatné kožené sedadlo. Palubní deska je optimální kombinací dřeva a kovu a v centru volantu přitahuje možná až příliš pozornosti velká obrazovka, nabízející jízdní údaje a navigační mapy, ale i sledování televize nebo brouzdání po síti. Dá se ovšem předpokládat, že v sériové verzi, která by se měla objevit již v roce 2013, bude tento futuristický prvek potlačen. Základní tvary exteriéru ale jistě zůstanou zachovány, a tak vás nabízenými fotografiemi v předstihu připravujeme na zážitky, které nám Subaru přichystá v příštích letech. ✦

Automobil 4x4 roku 2012 (XVčko boduje)

Krásný dárek k 40. výročí pohonu Symmetrical AWD! Po dvou vítězstvích modelu Forester v letech 2008 a 2009, po bronzovém ocenění pro Outbacka v roce 2010, se ocenění „Automobil 4x4 roku 2012“ dostalo i novince Subaru XV, a to jak v absolutním pořadí, tak i v kategorii SUV do 750 000 Kč. Oblíbenost a dominanci Subaru mezi osobními vozy s pohonem všech 4 kol potvrdily i další výsledky – v kategorii Osobní 4x4 do 1.1 mil. Kč se na druhém místě umístila Impreza a na třetím místě Legacy, v kategorii sportovní 4x4 se na prvním místě umístilo ultimativní WRX STi.



Nejlepší volba v oblasti bezpečnosti 2012 (XV a BRZ)

Insurance Institute for Highway Safety - Pojišťovací institut pro bezpečnost silničního provozu (americká nezisková organizace financovaná pojišťovnami poskytujícími autopojištění) udělil zcela novému modelu Subaru XV Crosstrek (mimo severní Ameriku označovan jen „Subaru XV“) titul Nejlepší volba v oblasti bezpečnosti (Top Safety Pick) za rok 2012.

Subaru je již tři roky po sobě jediným výrobcem, který od IIHS získal ocenění „nejlepší volba v oblasti bezpečnosti“ za všechny modely aktuálně prodávané v Severní Americe.

Zcela nový XV Crosstrek získal ohodnocení „dobrý“ (Good) – tedy nejvyšší možné – v testu čelní kolize se středním přesahem, boční kolize, převrácení vozu a nárazu do vozidla zezadu.

„Naši zákazníci vědí, že Subaru je synonymem pro bezpečnost a důkazem toho je i zařazení modelu XV Crosstrek do našeho seznamu 100% nejlepší volby v oblasti bezpečnosti od IIHS,“ řekl

Thomas J. Doll, výkonný viceprezident a provozní ředitel společnosti Subaru of America, Inc.

Na začátku září pak přišla zpráva, že stejné ocenění získal i sportovní BRZ modelového roku 2013. Primát Subaru, totiž, že všechny modely značky získaly v náročných testech IIHS nejvyšší ohodnocení, tak byl opět přesvědčivě potvrzen.

Titul „nejlepší volba v oblasti bezpečnosti“ získávají vozy, které v testech IIHS vykáží nejlepší výsledky v ochraně posádky v případě čelního střetu, nárazu do boku vozidla a zezadu, a nyní navíc při převrácení vozidla, tedy ohodnocení ‚dobrý‘ v každé ze sledovaných kategorií. IIHS uděluje klasifikaci Good (dobrý), Acceptable (přijatelný), Marginal (mezní) nebo Poor (slabý), přičemž nejlepším možným výsledkem v testech tohoto institutu je ‚good‘. Vítězné modely též musí disponovat systémem elektronického řízení stability vozu.

Vůz roku VDI 2012 (BRZ)

**Hlavní konstruktér byl navíc poctěn titulem
Osobnost dynamiky roku**

Britský magazín Vehicle Dynamics International, udělil modelu Subaru BRZ titul Vůz roku (Car of the Year) v letošní soutěži Vehicle Dynamics International (VDI) Awards a současně udělil Tošio Masudovi z koncernu FHI titul Osobnost dynamiky roku (Dynamicist of the Year) za jeho vedoucí roli v konstrukčním návrhu tohoto nejnovějšího sportovního modelu Subaru. Cenu současně získal i model Toyota GT86 (v Japonsku „86“) a jeho hlavní konstruktér Tecuja Tada, Masudův protějšek v rámci tohoto společného vývojového projektu.

Subaru BRZ získal titul Vůz VDI roku 2012 za příkladnou vyváženost mezi ovladatelností, stabilitou, vynikající odevzou a potěšením z jízdy. Titul Osobnost dynamiky roku byl udělen jako uznání za vytvoření nové generace cenově dostupných a stylových kupé s pohonem zadních kol.



**VEHICLE DYNAMICS
AWARDS INTERNATIONAL
2012**

Děláme obyčejné věci neobyčejně dobře

Nick Senior, ředitel společnosti SUBARU Australia Ltd. se rozhodl usnadnit adaptaci nových zaměstnanců na specifické pracovní podmínky u Subaru tím, že pro ně zformuloval hlavní zásady a etické principy, sjednocující rodinu Subaru po celém světě.

HODNOTY ZNAČKY

MOTORY BOXER Lehké a kompaktní motory konstrukce boxer leží příkře v motorovém prostoru, a tak přispívají ke snížení těžiště celého vozu. Výsledkem je lepší chování vozu za jízdy, stabilita na silnici i celkové rozložení hmotnosti. Unikátní koncepce diesellového agregátu nás staví na vrchol automobilové technologie.



SYMETRICKÝ POHON AWD Dnes se prodává stále více vozů s pohonem všech kol, ale naší výhodou je symetrický pohon AWD, jenž je zárukou lepšího vyvážení a ovladatelnosti vozu.

BEZPEČNOST Zasazujeme se o nejvyšší aktivní i pasivní bezpečnost. Na tomto základě vyrábíme jedny z nejbezpečnějších vozů na světě. Naše úsilí v této oblasti bývá vždy a u každého modelu odměněno výsledkem 5 hvězdiček v testech ANCAP.



TECHNICKÁ INTEGRITA S nadšením se zasazujeme o technickou integritu a inovace - to je jádrem všeho co děláme.



MOTIVACE VÍTEŽSTVÍM

Vždy se snažíme být nejlepší ve všem, co děláme, ať již jsou to rallyové závody, vývoj produktů, služby zákazníkům, prodej vozů nebo ocenění pro naše automobily (šampionáty ARC, WRC, nebo ceny pro nejlepší vozy).

JACÍ JSME?

DISCIPLINOVANÍ Ctíme naše hodnoty a provozní postupy. Neměníme věci pro změnu samotnou. Jednáme zásadově, protože prémiová značka je vždy zásadová.



PEČLIVÍ Kontrolujeme, ještě jednou kontrolujeme, a potom znovu kontrolujeme. Šlendrián k Subaru nepatří.

SOUSTŘEDĚNÍ Víme, kam směřujeme. A také víme, jak se tam dostaneme a vzájemně si pomáháme na cestě k tomuto cíli.

NÁROČNÍ Ano, také víme, co chceme, a protože jsme zanešení profesionálně, očekáváme, že to dostaneme. A také si dáváme náročné (stále náročnější) cíle a jsme připraveni je splnit.

ODPOVĚDNÍ Víme, co se od nás očekává, a uděláme vše, co jsme slíbili.

VÝKONNÍ Každý má právo mít svůj vlastní názor a respektujeme názory druhých. Netolerujeme však špatný výkon, špatný přístup nebo chování, které by mohlo poškodit značku Subaru.

ZAPÁLENÍ DO UČENÍ

Subaru vytváří prostředí pro neustálé učení a vybízí každého, aby na sobě pracoval. Měli bychom se vždy sami sebe ptát - jak bych to mohl udělat lépe?



BUDUJEME VZTAHY Vztahy s našimi prodejci a dodavateli jsou postaveny na vzájemné důvěře a respektu.

KOMUNIKUJEME Subaru podporuje intenzivní tok informací, komunikace a nových nápadů.

ČESTNÍ Ctíme vysoké morální a etické normy.

Krocení be**ST**le





Nejsem hravá zadokolka, jsem BESTIE. Když vás s tímhle nápisem uvítá temně modrý sedan Subaru WRX STI s velkým křídlem na kufu, kovanými koly BBS a několika zajímavými aerodynamickými doplňky, vyvolá to ve vás vlnu respektu. A to i přesto, že už za ta léta docela víte, s kým máte tu čest. Opět se ukázalo, že nabažit se tímto strojem snad ani není možné.

Že tohle není úplně standardní Subaru WRX STI bylo jasné už na první pohled. Čtveřice nerezových výfuků byla jen jedním z rozpoznávacích znaků, další se zaměřovaly na aerodynamickou optimalizaci. Na přední je použité asi dvoucentimetrové lízátko, prahy rozšiřují na první pohled tenké lišty. Je s podivem, jak málo stačí, aby tenhle rallyový speciál dostal výraz rváče na asfaltové soutěži. Ještě se sluší říci, že všechny tyto doplňky jsou z programu STI a jsou to tedy odzkoušené a prověřené věci, které nejsou jen na efekt, ale mají i svůj účel.

Při prvním nastupování možná botou brknete o rozšířený práh, ale to vůbec nevádí, příště se vám to už určitě nestane. Další speciální výbavou z programu Subaru Tecnica International je červené startovací tlačítko umístěné vlevo od volantu. Je to sice detail, ale potěší. Nastartování motoru je překvapením, výfuky se mi opět připomněly. Auto nyní bručí jadrněji a hutněji. Je z něj zkrátka cítit síla, ale přitom není nijak obtěžující. Zatím je to ale předčasné hodnotit, protože motor je studený a na větší seznamování bude dost času.

Čeká mě totiž zajímavá cesta do Mohelnice. Po dálnici to sem z Prahy je 320 kilometrů a přiznám se, že kdybych kočíroval některý ze „sportovně-úsporných“ a nebezpečně stylových dieselů, určitě bych se vydal právě touto betonovou cestou. Jelikož ale kolem mě bručí v tomto srovnání poněkud „oldschoolová“ a evropsky nekorektní bestie, vydávám se jinudy. Trochu jsem se připravil, takže to nebude žádný výlet naslepo. Cíl je jasný - zhruba 300 kilometrů přes Turnov (zde výjezd na Kozákov), dále nějak kolem Jičína, Jaroměře do Vamberku a odtud severní cestou číslo 11 přes Žamberk, Jablonné nad Orlicí, Červenou Vodou, Štítý a Zábřeh do Mohelnice. To celé nějakých 300 kilometrů.

Od českého zastoupení Subaru u Pekařské ulici v pražských Stodůlkách se tedy vydávám směr Mladá Boleslav a přiznávám se bez mučení, jedu po rychlostní silnici R35. Mám totiž rád, když mám čas si na auto zvyknout. Dálnice sice není ideálním místem pro poznávání auta typu STI, ale na druhou stranu máte docela klid k tomu se v autě zabydlet, usadit, zvyknout si na něj a také skamarádčit se s jeho motorem. Co vám budu povídat, už na Barrandovském mostě jsem byl v autě usazený jako bych v něm jezdil roky a pod kamerovými radary jsem si říkal, že když máte motor v režimu Intelligent, je to docela pohodové auto, s nímž se dá docela normálně jezdit a používat ho každý den. A to modely STI většinou moc neuměly a trochu vám v tomto směru komplikovaly život. Nová verze ne. Motor je uhlazený, díky výfuku auto sice bručí, ale ne nijak přehnaně, spojka tak akorát, převodovka také a podvozek je tuhý, ale poddajný - takže pohoda.

Jakmile se trochu vyprázdní silnice, je čas na první intimnější kontakt s motorem. Okamžitě je jasné, že tohle není žádné ořezávkátko. Spojení síly ve středním pásmu a urgencye nahoře je samozřejmě podmanivé, avšak mně se líbí, že vše působí tak nějak přirozeně. Ano, nástup točivého momentu je hodně strmý, avšak nijak nezvladatelný, ba právě naopak.

Pak si ale otočím doprava kouzelným kolečkem, kterému u Subaru říkají SI Drive, a situace se rázem mění. Navrátí se neurvalost a také určitá hrubost, známá z minulých verzí a citelně se tak zvýší celková agresivita projevu. Máte pocit, že vám auto pod pravou nohou doslova ožije, zkrátka se mu rázem CHCE... No nic, pár desítek minut je pryč a s STI svištíme kolem Prachovských skal, sjíždíme a vydáváme se vstříc dalšímu stupni poznání.

Vzadu za Turnovem se začínají silničky krásně vlnit a STI začíná odhalovat další vrstvu svého charakteru. Po nekompromisní stabilitě v přímém směru i v hodně vysokých rychlostech, v nichž se

STI je vyšší liga řízení.
Je celkově mimořádně
rychlé, účinné a vyžaduje
opravdu pevnou ruku





SUBARU WRX STI SEDAN

Motor: přeplňovaný plochý zážehový čtyřválec Boxer, 2457 cm³

Výkon: 221 kW (300 k) při 6000 min⁻¹

Točivý moment: 407 Nm při 4000 min⁻¹

Zrychlení 0-100 km/h: 5,2 s

Nejvyšší rychlost: 255 km/h

Kombinovaná spotřeba: 10,5 l/100 km

Cena: 1 089 000 Kč



← **Řídicí centrum.**
Mění nastavení motoru i pohonu všech kol

Výrazně tvarovaná **sedadla** jsou nejen samozřejmostí, ale především nutností kvůli extrémním bočním silám při průjezdu zatáčkami



← Kůží čalouněný **volant** je potřeba držet opravdu pevně



vzduch opírá o násosku v kapotě motoru takovým stylem, že ji celou lehce rozvibruje, se postupně adaptují také na příčné síly.

STI se v zatáčkách zpočátku zdá, promiňte mi ten poněkud expresivnější výraz, poněkud „tupá“. Když jedete standardně v provozu a zatočíte, máte takový zvláštně nicotný pocit. Auto samozřejmě dělá přesně to, co chcete, ale říkáte si, že by vše mohlo být ostřejší – řízení, podvozek a dokonce snad i pneumatiky.

Ve výjezdu k rozhledně Kozákou se silnice uvolňuje a nastává první okamžik, kdy je možné trochu zrychlit. Okamžitě je jasné, že počáteční určitá „lenost“ auta je dána tím, že vlastně o nic nešlo. Jakmile se však jen o trochu zvýší síly vytvářené na zavěšení, karoserii a vlastně i řízení, situace se změní – STI začne pracovat.

Při těchto prvotních pokusech si sice zpočátku připadám jako začátek ve škole, protože jasně cítím, že všechno by mohlo být mnohem rychlejší, ale stále si opakují, že je potřeba zachovat klid a zvykat si postupně. Je to něco docela jiného, než v lehkém autě se zadním pohonem, o kterém se píše na bocích a zádi mého dnešního stroje. V něm prostě přijedete do zatáčky a v podstatě hned jste schopni přiblížit se limitu – a když si troufáte více, tak si trochu pohrát s gripem zadních kol. STI je vyšší liga řízení. Je celkově mimořádně rychlé, účinné a vyžaduje opravdu pevnou ruku, zkušenosti a v některých situacích i trochu důvěry.

Jak pokračuji dál silnicemi různé šířky, kroucení i kvality, dostá-

vá se mi chování STI stále více do krve. Občas obdivuji schopnost podvozku držet kola stále pevně přikována k zemi, jindy robustnost zavěšení, s níž překoná nástrahy krajnic při vyhýbání se polským kamionům, šetřícím na mýtném. Celkově mě velmi potěšila celková komplexnost tohoto auta a jeho schopnost přizpůsobit se nejen silnici, ale také náladě, stylu a v neposlední řadě i schopnostem řidiče.

Jak cesta pokračuje, dostávám se postupně do podhůří Orlických hor a na hladké a přehledné silnici číslo 11 začíná další část mé cesty. Na auto si stále postupně zvykám. Zkoumám chování stabilizačního systému i možnosti manuálního nastavení mezinápravového diferenciálu. První systém je velmi příjemně nastavený a je možné říci, že do značné míry poukazuje na vaše schopnosti. Ani v základním set-upu zbytečně neobtěžuje a dovolí velmi tvrdé zacházení. Náročnější řidiči však přeci jen více ocení „prostřední“ režim Traction, který už dovolí zajít přeci jen trochu dál a prožít pocit, že jste to vy, kdo STI řídí – a to především ve výjezdech ze zatáček. A vypnutá stabilizace? V tomto nastavení je cítit, že STI více pracuje a působí jakoby rozevlátějším dojmem (pozor, teď není ani v nejněmším řeč o nějakých smycích – to ani náhodou), možná je dokonce o trochu obratnější v situacích, kdy si s předstihem připravíte průjezd vracečkou, ale to už je opravdu vyšší dívčí, kterou je lepší si schovat na povrchy s menší přilnavostí a na uzavřenou trať.

▶▶ Přesune vás
do úplně jiné
dimenze myšlení ◀◀



Po zkoušení různých nastavení mezinápravového diferenciálu, u něž můžete měnit svornost v krocích po přibližně 20 procentech, jsem se vždy pokorně vrátil do automatického režimu, který nyní, na rozdíl od první generace tohoto diferenciálu, pracuje chytře a zkrátka s ním není potíž.

Když se postupně dopracujete k tomu, že schopnosti STI dokážete alespoň částečně využít, zjistíte, že je to auto, které potřebuje tvrdé zacházení. Zkrátka je potřeba do zatáčky z prvotního pohledu najet opravdu velmi rozhodně, klidně trochu přes přední kola a ještě na brzdách. Potom je ale potřeba s ostrým motorem prostě dát plný plyn a pevně držet volant ve výjezdu ze zatáčky, kdy na sebe veškerou pozornost strhává fascinující motor a superúčinný pohon všech kol. Když se to všechno povede na limitu pneumatik, a to samozřejmě včetně řazení s mezplynem, projede vašimi smysly vlna neskutečného uspokojení. Dobře, možná je to trochu i důsledek přelévání krve v mozku, které je jemně cítit, avšak v každém případě je to zážitek, na který se jen tak nezapomíná.

Je to možná dáno i tím, že tahle temně modrá bestie má na podvozku několik výztuh, které auto celkově zpevňují (pozor, nikoliv však přitvrzují). Při dravé jízdě je proto cítit větší ochota auta ke změně směru jízdy a současně i jeho účinnější vzdor bočním silám. Tyto prvky z programu STI jsou zatím pouze předváděcí, avšak je jisté, že jejich přínos je značný.

Co vám budu povídat, přejezd Červenovodského sedla byl nepomenutelnou směsicí velmi intenzivních sil, působících různými směry. Současně mi dovolil přiblížit se opravdu mimořádně vysoko posazeným limitům pro silniční použití nalaďeného WRX STI a poznat, že řízení tohoto auta na suchu je o něčem jiném, než o smyčích, jak se o tom hojně mluví na mnoha internetových serverech.

STI je prostě neskutečně rychlý stroj, který chce pevnou a rozhodnou ruku a současně od vás vyžaduje pořádnou dřinu. Za to všechno vám ale do těla vyžene značnou vlnu adrenalinu, který se vám zejména v hlavě pořádně promíchá s krví. Tím vás přesune do úplně jiné dimenze myšlení. Druhým dechem je ale potřeba dodat, že tato dimenze se neukáže řidiči, který nemá zkušenosti nebo odpovídající schopnosti.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK



Od STI pocházejí **pevnější ramena** zadního zavěšení, stejně tak jako další výztužné prvky, zlepšující chování na hladkých silnicích

Výfuky STI díky nimž boxer ještě lépe dýchá.

Tyto tyčky zvyšují **pevnost spojení** pomocného rámu a karoserie vpředu.



Třetí generace plochých motorů Boxer (FB) se má čile k světu. V modelu Subaru BRZ se představila speciální verze zaměřená na pohon lehkého sportovního vozu, u něhož se klade značný důraz na rychlost reakcí, vysoké otáčky a chuť hnát ručku otáčkoměru do vyšších sfér stupnice. Tyto požadavky jsou poněkud jiné, než u standardních Subaru s pohonem všech kol, a tak japonská značka využila kooperace s Toyotou a svůj plochý motor vybavila systémem přímého a nepřímého vstřikování paliva, který má označení D-4S. Každý válec tak má jeden vstřikovač umístěný přímo ve spalovacím prostoru a druhý v sacím kanálu – čtyřválec je tedy vybaven celkem osmi vstříky.

Vznikl tak ve světovém měřítku unikátní motor, který, ač využívá přímého vstřikování paliva, dokáže točit více než sedm tisíc otáček za minutu – přesně 7400 min⁻¹. Těto úrovně otáček by bylo možné dosáhnout jen velmi obtížně a se značnými náklady. Jednou z překážek je krátký čas na promísení paliva se vzduchem, druhou potom samotná schopnost dostat do spalovacího prostoru dostatek paliva během tak krátkého času. Jednou z cest ke zvýšení dodávky paliva by tedy bylo zvýšení vstřikovacích tlaků – a to je velmi energeticky náročné.

A právě zde přichází na řadu ještě doplňkové nepřímé vstřikování. V sacím kanálu tak má vzduch více času na promísení



Osm vstříků



Sportovní Subaru BRZ je vybaveno vůbec prvním motorem boxer, který disponuje přímým i nepřímým vstřikováním paliva. Díky tomu se dokáže ještě účinněji v každé situaci přizpůsobit aktuálním potřebám řidiče.

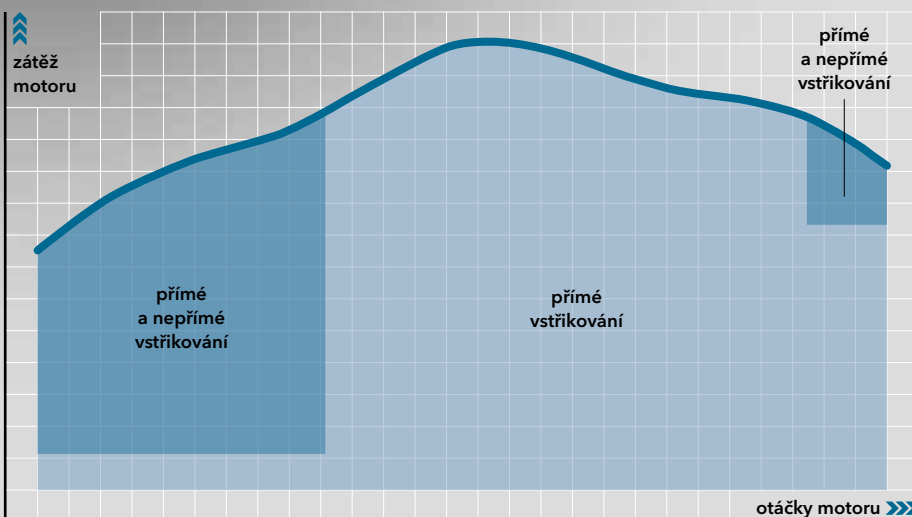


s palivem a do spalovacího motoru již vstupuje jako zápalná směs. Současně je v sacím traktu mnohem menší tlak, než v samotném spalovacím prostoru, takže je možné s daným tlakem vstříkovat více paliva. Tak se spolu s přímým vstříkem dosahuje homogennějšího rozmísení paliva ve spalovacím prostoru, a tím i účinnějšího spalování.

Oba druhy vstříkávání společně pracují také v nízkých až středních otáčkách, a to zejména ve fázi zahřívání motoru. Zatímco přímé vstříkávání, dodávající palivo během sání i komprese s opožděným zapalováním, zajistí rychlé zahřátí katalyzátoru na provozní teplotu (a tím rychlejší eliminaci produkce uhlovodíků), nepřímé vstříkávání dodává spalovacímu procesu stabilitu - umožňuje, aby se přímé vstříkávání soustředilo na zahřívání katalyzátoru. Ve středním pásmu otáček využívá motor modelu BRZ vyšší účinnosti přímého vstříkávání, jehož vítaným důsledkem je příznivější spotřeba paliva.

Celý systém přímého a nepřímého vstříkávání paliva je samozřejmě obtížné sladit nejen vzájemně, ale také s dalšími aktivními systémy motoru, jako je například zapalování nebo proměnné časování. Po prvních zkušenostech za volantem Subaru BRZ je ale zřejmé, že se vše podařilo na jedničku. ★

TEXT: PETR HANKE
FOTO: SUBARU/TOYOTA





BRZ

slaví první velké úspěchy

V minulém čísle jsme zmínili vstup sportovního modelu BRZ na závodní tratě. Uplynulo několik měsíců a již můžeme směle ohlásit, že mládě se postupně proměňuje v pořádného dravce. Bude mu ale přesto ještě chvíli trvat, než se alespoň přiblíží množství úspěchů, jejichž sérii neustále prodlužuje model Impreza ve své milované disciplíně - rally.



Atraktivní vůz Subaru BRZ GT300 se krátce po své premiéře zařadil mezi favority šampionátu Super GT. Hned při druhém podniku japonského prestižního seriálu obsadili Yamano a Sasaki na okruhu Fuji devátou příčku, na malajském Sepangu se v červnu posunuli ještě o příčku výše. Už při pátém závodě série, pořádaném v srpnu na známém okruhu Suzuka, bojoval nový sportovní vůz značky Subaru o medailové posty. Yamano a Sasaki startovali ze čtvrté příčky na startovním roštu a postupně se propracovali dokonce na stříbrnou pozici. Osudovým se však vozu stalo 93. kolo závodu, kdy se vůz zastavil. „Bohužel došlo k problému při tankování v boxech, nádrž nebyla dostatečně doplněna a vozu došlo palivo. Jsem velmi zklamán, neboť v době odstoupení jsme se nacházeli na výtečné pozici. Čeká nás ještě hodně práce, rádi bychom co nejdříve dosáhli opravdu kvalitního výsledku,“ nechal se slyšet generální manažer týmu Hidehari Tatsumi. Mohl se radovat již o tři týdny později, kdy na okruhu Fuji dosáhl vůz Subaru BRZ GT300 na doposud nejlepší umístění v cíli, Yamano a Sasaki dojeli šesti.

Pro okruhové závody byl připraven také další model značky, vůz Subaru WRX STI. Na prestižním čtyřicetihodinovém závodě na německém Nürburgringu, kde již loni získal prvenství ve třídě SP3T, se v květnu 2012 chtěla posádka Yoshida, van Dam, Engels a Sasaki pokusit o obhajobu tohoto úspěchu. Odstartovali

na třetí příčce, brzy se posunuli na místo druhé a již ve 33. kole se dostali na vedoucí pozici své třídy. V těžkém a dlouhém závodě se vozu nevyhnuly potíže s nábojem kola a později i s motorem, přesto ale mohli v cíli oslavit model WRX STI obhajobu vítězství.

R anebo N?

Už je to pár let, co úsporná opatření donutila odstoupit značku Subaru od vývoje nákladného speciálu WRC. Od té doby se však hvězdy ve znaku neustále v rally pohybují na špičce tzv. produkčních vozů, které se tradičně řadí do skupiny N a jejího poddruhu, třídy 3 (dříve N4). Není tomu ale tak dlouho, co se federace FIA rozhodla umožnit i na těchto vozech vyšší stupeň úprav, čímž vznikly vozy označované R4 (aby se to „nepletlo“, jsou zařazeny do třídy 2). S ohledem na větší finanční náročnost a tak trochu i přecitlivlost těchto vozů jich ale zatím nevzniklo mnoho. Po dlouhých měsících se ale vývojářům postupně daří odstraňovat dětské nemoci těchto „rozmazlenců“ kategorie R4 a zejména o značce Subaru začíná být slyšet. Titul absolutního mistra Polska získal v dobře obsazeném šampionátu sezóny 2012 s tímto vozem Kajetan Kajetanowicz, který za sebou nechal i světem protřelý matador disponující speciály kategorie Super 2000. Sympatický pilot z Těšína při pěti startech ani jedinkrát nepoznal hořkost porážky a ve svých třiatřiceti letech se mohl radovat již z třetího titulu v řadě (všechny s vozem Subaru Impreza). Populární „Kajto“ mohl začít slavit po vítězství na Rally Košice, kde se prosadily i další dva vozy Subaru Impreza R4. Ve spojeném závodě polského, slovenského a maďarského šampionátu dojel čtvrtý Maďar András Hadik, nejlepší šestici uzavřel další populární Polák Tomasz Kuchar.

Také Barum Czech Rally Zlín byla setkáním tří šampionátů – mezinárodního mistrovství České republiky, Mistrovství Evropy a IRC. Právě seriál Intercontinental Rally Challenge přivedl na Moravu tři skvělé piloty „R-čtyřek“ – bývalé mistry světa kategorie PWRC Andrease Aignera a Toši Araie i talentovaného Fina Jarkka Nikaru. Výborně si vedl zejména Rakušan Aigner, jenž v cíli obsadil skvělé sedmé místo celkového pořadí soutěže, a sahá tak po prvenství v seriálu IRC Production Cup 2012. Fin Nikara byl sice ze všech „subaristů“ nejrychlejší a byl za bojovnost premiérově oceněn i titulem Colin McRae IRC Flat Out Trophy, po havárii ale cíl soutěže neviděl.

Jak vidno, kategorie R4 se stává pro značku Subaru



Fin Jarkko Nikara sice své Subaru na Barumce do cíle nedovedl, vysloužil si však aspoň Colin McRae Trophy za bojovnost

dalším zajímavým působištěm, a potvrdil to i majitel stáje Uspenskij Rally Technica Sergej Uspenskij, který se svou spolujezdkyní Marinou Danilovovou a vozem Subaru Impreza R4 získal na posledním podniku Ruského šampionátu v Novorosijsku titul absolutního mistra, a to dokonce v konkurenci vozů S2000. Hlavní soutěžní úspěchy Subaru však jsou nadále spojovány s třídou 3. Ve světovém šampionátu si v této kategorii letos dobře vede zkušený Argentinec Marcos Ligato, který v Německu obsadil třetí příčku a z Rally New Zealand si dokonce odvezl největší porci bodů. U protožců si už tradičně v národním šampionátu skvěle vedou také Emma Gilmourová a Matt Jensen, pro změnu za Atlantikem v rámci seriálu Rally America sbírá medailová umístění ostřílený Brit David Higgins.

V Evropě se vozům Subaru Impreza WRX STI dařivá zejména v zimních těžkých podmínkách, jsou ale i výjimky potvrzující pravidlo. V Norsku neustále řadí duo Sveinung Bieltvedt a Anders Grondal, kteří třídu 3 v národním šampionátu zcela ovládají. Třetím do maršáše se navíc v poslední době stává Peder Okseter, jenž se s dalším vozem stejného typu v posledních závodech stále častěji dere též na stupně vítězů. No a nesmíme zapomenout ani na úspěchy mladého Poláka Wojciecha Chuchaly. Ten po již zmíněném odchodu „Kajta“ do kategorie R4 převzal kralování v polském šampionátu třídy 3 a potvrzuje skutečnost, že tratě našich severních sousedů vozům značky Subaru zkrátka nadmíru svědčí.

Připomeňme také skutečnost, že doposud závodí starší vozy Subaru Impreza WRC. Nejvíce jsou vidět v Irsku, místní asfaltový šampionát de facto ovládají. Na slavné Donegal International Rally obsadily vozy s hvěz-



↑
Japonec Arai dojel na Barumce v plejádě vozů S2000 jedenáctý

←
S Imprezou WRC usiluje o body v domácím seriálu rallysprintů Jaromír Tomaščík

dami ve znaku dokonce prvních pět příček v cíli! V pestřím závodním poli se střídají na stupních vítězů zejména Garry Jennigs, Dáregh O'Riordan, Seamus Leonard a Darren Gass. Také u nás brzdí tratě sprintrally vůz stejné značky. Pořídil si jej Jaromír Tomaščík a hned třikrát se s ním dokázal prosadit do nejlepší pětice konečných výsledků jednotlivých soutěží, vyhrál také už tři rychlostní zkoušky. Stále však doufá v ještě maličko větší úspěch...

TEXT: KAREL ŠPAČEK



Subaru má zvuk i doma

Stejně jako ve světě i v domácích soutěžích se v poslední době projevuje příliv mladých talentů za volanty Subaru



Velkou událostí domácí soutěžácké sezóny byl vstup bývalého mistra Evropy v závodech do vrchu Miroslava Jakeše do Subaru Czech Rally Teamu. Velký talent domácího rallysportu dostal možnost závodit se špičkově připraveným vozem Subaru Impreza WRX STI už na jarním rallysprintu v Hrádku nad Nisou, důkladně si ale vůz vyzkoušel zejména na domácí Barum Czech Rally Zlín. „Musíme hledat další cesty vpřed,“ nechal se slyšet zkušený jezdec a manažer týmu Vojtěch Štajf. „Nebylo snadné najít u nás jezdce mladého, ale zároveň natolik rozumného a talentovaného, aby byl zárukou kvalitního výkonu a výsledku. Nakonec jsme se shodli na jménu Mirka Jakeše. S ním jsme si vyzkoušeli spolupráci při narychlo sjednaném startu v Lužických horách, a přestože soutěž po jeho dvojitým defektu neskončila podle našich představ, stihl na ní Mirek prokázat svou rychlost. Před Barumkou už měl možnost delšího testování a nastavení auta podle svých představ, no a výsledek se dostavil. Mirek s Igorem Norkem na sedadle spolujezdce zahájili soutěž také dobře a drželi se v úvodu dokonce na třetí pozici ve třídě 3, pak bohužel přišla banální závada v podobě spálené pojistky a nefunkčního palivového čerpadla, což pro úvodní etapu znamenalo konec nadějí. Rozhodli jsme se ale dát jim šanci i v další etapě. Ta se skutečně vydařila, kluci svůj výkon korunovali dokonce vítězným časem ve třídě 3 na RZ 12 Maják. Rádi bychom ve spolupráci s Mirkem

Velký talent rallysportu Mirek Jakeš dostal příležitost závodit se špičkově naladěným vozem Subaru Impreza WRX STI



pokračovali a do budoucna mu vytvořili i nějaký ucelený program startů. Tento mladý talent by rozhodně neměl zahálet doma,“ konstatoval Štajf.

On sám absolvoval Barum Czech Rally Zlín s vozem z roku 2005, přesto svým výkonem neklamal: „Už od začátku mne potěšilo, že se i naše starší auto ukázalo být konkurenceschopným. V úvodu jsme se spolujezdkyní Marcelou Ehlovou zvolili spíše opatrný přístup, velmi rychle jsme se ale posunuli na bodované příčky a bojovali i přes technický handicap také s posádkami, které na posledním sprintu byly v naší třídě na medailových postech. Měl jsem radost, že naši jízdu ocenili fanoušci – tento starší vůz vyžaduje trochu dravější styl, což se jim právem líbilo,“ říkal Vojtěch Štajf v cíli soutěže. Výsledkem byla i přes technický handicap sedmá příčka ve třídě 3, která znamenala i postavení nejlepšího vozu Subaru ve třídě a také skalp legendárního Emila Trinera, jenž absolvoval soutěž se speciálem S2000. Na světě tak byl další Štajfův úspěšný výsledek – po nepříliš vydařeném úvodu sezóny se ale začalo v týmu blýskat na lepší časy již v červnu v Hustopečích. „Jakoby se zdálo, že právě jihomoravská rally měla vyvážit naší smůlu z jarních závodů, v Hustopečích nám totiž naopak přálo štěstí vrchovatě. Kromě problémů s brzdami po mé chyboce vůz jednou také zavadil o betonový panel. Štěstí v rally je však vrtkavé a zatímco na minulých soutěžích jsme udělali dva defek-

ty a ani nevíme kde, tentokrát to odnesl jen naštipnutý ráfek. Pneumatika vydržela a my se obešli bez časové ztráty. Pochopil jsem, že příčinou smůly nebyl design našeho vozu - prostě stačilo, abych si oholil vousy, a štěstěna se přiklonila na naši stranu," smál se v cíli Rally Hustopeče Štajf, na jihu Moravy stříbrný ve třídě 3.

Střídavě si vedli v dosavadním průběhu sezóny také zbylí piloti vozů Subaru Impreza. Další z mladých jezdců Václav Kopáček několikrát prokázal svou rychlost, do cíle se však dostal pouze při soutěžích na jihozápadě Čech. Zkušenější Daniel Běhálek si tradičně připsal na své konto dobrý výsledek z českokrumlovské soutěže, kde byl ve třídě čtvrtý, k tomu přidal i bronzové umístění z Hustopeč, kde dojel těsně za Štajfem. Pravidelně dosahovat na



↑
Kačírek s Černochem se během sezóny neustále zlepšovali

←
Mladý Jakeš si s Imprezou rozuměl od prvních kilometrů

↓
Štajf s Ehlovou se ani se starším modelem nenechali na Barum rally zahanbit

dobře bodované příčky se však nedařilo ani jednomu z nich, náladu si tak piloti vozů Subaru Impreza hodlali spravit na závěrečné soutěži národního mistrovství, v Příbrami. Tam ale Kopáček ani Běhálek nestartovali a Štajfovy naděje zmařila porucha převodovky hned v druhé RZ. Čest značky tedy hájil další z pilotů Subaru Petr Kačírek, který dokázal vybojovat se svou Imprezou místo v první desítce absolutního pořadí. ✦

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK, ARCHIV



Legenda Colin

Jeho bojovný styl a ohromné charisma, to byly fanoušky velmi ceněné devizy a kdykoliv a kdekoliv se Skot objevil, vzbuzoval ohromný zájem.

Ve Formuli 1 už dávno nezávodí Niki Lauda či Ayrton Senna a ani značka Ferrari nehraje vždy první housle. Přesto si spousta lidí právě tato jména v souvislosti s okruhovými závody nadále spojuje. Podobné asociace vznikají i ve spojení s rally – velká část veřejnosti má neustále v paměti skotské jméno Colin McRae, kterého vidí prohánět se ve vozech značky Subaru. Bohužel 15. září tomu bylo již pět let od chvíle, kdy nás právě Colin opustil...

Geniální instinkt značky Subaru

Pohádky začínají často tak, že král měl tři syny. Králem britských soutěží počátku osmdesátých let byl nesporně Jimmy McRae, který se stal mezi lety 1981 a 1988 hned pětkrát národním šampionem. A hned dva ze tří králových synů se nesmazatelně zapsali do dějin rallysportu nejen britského, ale i světového. Jejich otec se startem jejich kariéry postupně vlastního závodění zanechal, na Skotské rally v roce 1992 (zařazené tehdy do mistrovství Evropy) ale ještě rodina slavila téměř hatrick. Tehdy zvítězil Jimmyho starší syn Colin, druhý byl jeho mladší bratr Alister, na tatínka zbyla „jen“ čtvrtá příčka (mimořadně, desátý tehdy dojel další pozdější mistr světa na voze Subaru, Richard Burns). Mladší z bratrské dvojice, Alister, byl v počátku své kariéry považován za podobně talentovaného jako Colin, slávy ani kvalit svého sourozence ale nikdy nedosáhl.

Naopak hvězda Colina McRae začala hned od počátku kariéry zářit vskutku nepřehlédnutelně. Už v osmnácti letech startoval na Švédské rally, započítávaně do mistrovství světa a kromě toho, že tuto těžkou rally dokončil, dal o sobě vědět i svým dobrým výkonem a třetí příčkou ve své třídě. Již o rok později se stal skotským šampionem a poté už předsedal na vozy s pohonem 4x4. Jeho výkony velice zaujaly Davida Richardse, šéfa týmu Prodrive, se kterým následně podepsal Colin McRae smlouvu o svém dalším účinkování v rally. Dostal k dispozici vůz Subaru Legacy RS a hned s ním našel společnou řeč. Značka Subaru okamžitě vešla do povědomí britské veřejnosti a nebylo divu – McRae s ním v sezónách 1991-2 dvakrát po sobě získal ceněný titul šampiona britských ostrovů.

Při startech na domácí půdě stíhal ale v rámci Subaru Rally Teamu Evropy startovat i v zahraničí a tam i vybojovat první pódiové umístění v rámci světového šampionátu – druhou příčku na Švédské rally 1992.



► Vítězstvím na Katalánské rallye 1996 završil Colin první tučet vítězství v závodech světového šampionátu



Rok 1993 pak znamenal další logický krok - Colinův vstup do továrního týmu. Ve stejném roce se oblékl tovární tým i do slušivého modrozlutého kabátku sponzora State Express 555, takže vzniklo se vším všudy ono magické propojení prvků, které pak tolik fanoušky fascinovalo. Vlastně ještě něco málo chybělo - sezónu 1993 totiž tým zahájil ještě s poměrně těžkopádným sedanem Subaru Legacy RS, který byl oproti soupeřům svými rozměry handicapován. I tak s ním vybojovali Colin McRae se spolujezdcem Derekem Ringerem na Rally New Zealand první vítězství pro značku v rámci MS. Paradoxně to byla pro Legacy labutí píseň, hned od následující soutěže už totiž Subaru závodilo s obratnějším modelem Impreza. A právě v tu chvíli se legendární spojení značky, modelu, jezdce a designu zkompletovalo.

Nejmladší mistr světa

Vůz byl označen stylově Subaru Impreza 555 a hned na úvod jeho kariéry s ním veterán Ari Vatanen vybojoval na domácí Rally 1000 jezer stříbrnou příčku. Colin McRae si na další úspěch musel počkat až do nadcházející sezóny. Ani v ní to ale jednoduché neměl a po polovině šampionátu měl na kontě jen jednu desátou příčku. Rok 1994 ale přesně půlila Argentinská rally

a po havárii na ní přišel velký zlom také v kariéře skotského jezdce. Ještě do konce sezóny vyhrál dvě ze čtyř zbývajících soutěží, což jej v konečném pořadí šampionátu katapultovalo na čtvrtou příčku. V další sezóně na dobrou formu navázal a z osmi soutěží byl pětkrát na stupních vítězů. Dvě vítězství na Novém Zélandě a na domácí půdě (tedy na shodných soutěžích jako o rok dříve) mu pomohla až k titulu světového šampiona roku 1995 a značka Subaru slavila dokonce double - nejlépe totiž Skotovi v šampionátu sekundoval týmový kolega a velký rival Carlos Sainz. V sedmadvaceti letech se Colin McRae na voze Subaru Impreza 555 stal nejmladším světovým šampionem v historii rally a jeho jméno bylo náhle skloňováno ve všech pádech.

V další sezóně získal světový šampion dokonce ještě o dva body (a o jedno vítězství) v seriálu více, to ale stačilo jen na stříbrnou příčku. Do světové špičky se totiž naplno prosadila další osobnost, Fin Tommi Mäkinen, který k rychlosti dokázal přidat i další cenné devizy - spolehlivost a vyrovnanost výkonů. To vše Skotovi tak trochu chybělo, a tak charismatický Colin McRae sice nadále zůstal srdeční záležitostí fanoušků, na další titul světového šampiona už ale nikdy nedosáhl. Jeho postupná frustrace z „neúspěchů“ (vyhrál ale v sezónách 1997-8 dalších osm soutěží MS) nakonec vyústila v rozchod se značkou Subaru na konci sezóny 1998. Ani starty v barvách týmů Ford a Citroën ale už britskému pilotovi nepřinesly už víc než jen dílčí úspěchy a sezóna 2003 byla ve světovém šampionátu jeho poslední kompletní.

Přerod závodníka v legendu

Přestože se Colin McRae na začátku nového tisíciletí začal pomalu vytrácet ze seznamu kandidátů na titul mistra světa v rally, nesmrtelnost už měl dávno zajištěnou. Jeho bojovný styl a ohromné charisma, to byly fanoušky velmi ceněné devizy a kdykoliv a kdekoliv se Skot objevil, vzbuzoval ohromný zájem. Už v roce 1996 jej královna ocenila Řádem britského impéria

Colin McRae

(*5. 8. 1968, †15. 9. 2007)

1991-1998 člen týmu Subaru

1991, 1992 dvojnásobný šampion Velké Británie (se Subaru)

1993 1. vítězství v MS (zároveň 1. vítězství v MS pro značku Subaru)

1995 mistr světa (jako nejmladší v historii)

1996, 1997, 2001 vicemistr světa

1993-2002 25 vítězství v soutěžích mistrovství světa

2004 9. v závodě 24h Le Mans

2004, 2005 start na Rally Dakar



▲ V roce 1996 startoval Colin jako úřadující mistr světa zpravidla s číslem 1

▶ Se spolujezdcem Derekem Ringerem v San Remu, slaví své 11. vítězství v podnicích WRC



(MBE), o dva roky později měla premiéru počítačová hra Colin McRae Rally, která dosáhla neuvěřitelné popularity a pomohla rozvoji rally v celém světě. Není divu, že Colin byl ve své době nejlépe placeným pilotem rally (neoficiálně se hovoří o ročním platu 3 mil. britských liber, a to v době, kdy toto platidlo mělo daleko větší hodnotu než dnes). A to přestože se mu pro časté nehody často přezdívalo také „McCrash“ – nebo možná právě proto? Při některých jeho „kolostřešních“ kombinacích se tajil dech, a to i doslova – po těžké havárii na Korzice v roce 2000 měl údajně mimo jiné poškozeny i plíce. Přesto již o tři týdny později stál na startu další soutěže...

Po konci kariéry ve světovém šampionátu ale McRae nepověsil závodění na hřebíček – v roce 2004 dojel devátý na okruhovém závodě 24 h Le

▲ V roce 1995 se stal nejmladším mistrem světa v dosavadní historii šampionátu

▶ V San Remu zvítězil Colin i v roce 1997 a bylo to jeho 19. prvenství

Mans a v letech 2004 a 2005 se zúčastnil také slavné Rally Dakar. Tam opět dostal své pověsti – v každém z ročníků zvítězil v několika etapách, na celkový úspěch ale nedosáhl a při druhém startu havaroval. Do velkého světa klasické rally už ale zasahoval pouze výjimečně – při svém posledním startu ve světovém šampionátu poměrně neúspěšně nahradil v Turecké rally 2006 Seba Loeba, nám ale mnohem více utkvěly jeho dva starty v MS 2005. Ty se totiž odehrály s továrním týmem Škoda Motorsport a zejména na účast v Austrálii asi v Mladé Boleslavi nikdy nezapomenou. Byl to doposud poslední start škodovackého továrního týmu v mistrovství světa a důvěru dostal opět Colin McRae. Skot až do poslední zastávky v servisní zóně bojoval o stříbrnou příčku, což by byl historicky nejlepší výsledek Škody v MS. Pak ale přišlo velmi spekulativní rozhodnutí o preventivní výměně spojky. Tu mechanici nestihli v předepsaném limitu a McRae musel odstoupit...

Colin McRae po konci své „velké“ závodnické kariéry pracoval také na vlastním soutěžním speciálu, projekt vozu McRae R4 už ale bohužel dokončit nestihl. Dne 15. září 2007 totiž havarovala helikoptéra, kterou Colin sám pilotoval a celá posádka včetně jeho syna Johnyho zahynula. A vlastně i svou smrtí se přičinil McRae mezi legendy – při pilotování vlastního letadla zahynul před lety také dvojnásobný mistr světa F1, Brit Graham Hill. Svět na Colina nezapomněl. Už při pohřbu se sešlo přes patnáct tisíc lidí a když byl o rok později na jeho počest svolán v Austrálii sraz vozů Subaru, sjelo se tam neuvěřitelných 1100 aut, kterým dělal právě Colin McRae svými sportovními výkony tu nejlepší reklamu. Ani dnes se na něj nezapomíná. V rámci významného seriálu Intercontinental Rally Challenge je vyhlášována tzv. Colin McRae IRC Flat Out Trophy, kterou je vždy oceňován nejbojovnější výkon na soutěži. Na Barum Czech Rally Zlín 2012 získal tuto cenu premiérově pilot vozu Subaru, talentovaný Jarkko Nikara. Že by se tedy kruh uzavíral? ✦

TEXT: KAREL ŠPAČEK



Tady je Předsedovo

Krkonoše mají svého Krakonoše a Šumava našeho předsedu

Když mi Tomáš - to je on (předseda), říkal, že na konci léta udělá sraz Subarufanclubu na Šumavě, který spojí s oslavou svých čtyřicátin, napadlo mne, jak se mu to tam k té chaloupce všechno poskládá. A poskládalo...

Malebnost Šumavy snad netřeba popisovat. Pravda na začátku září nás přivítala zamračenou, ocelově šedou oblohou, která neustále cedila kapky vody na kapoty a čelní skla našich subárek, ale uznejte sami - není lepší počasí, v kterém se prokáže, jestli auto „má na to“, vyšplhat se po rozblácených polních a lesních cestách?

A tak to také začalo - ve čtvrtek před odjezdem nastalo patřičné „googlování“, abych zjistil, kudy se vlastně k Šindlovu jede a kde je ta slavná GPS pozice v lesích ukryté bývalé hájovny. Na mapě všechno vypadá tak jasně a cesty tak snadně. Jak už jsem psal - přšelo. Pravda pan Kemr ve slavném filmu k tomu měl příhodnější hlášku, ale snad víte, co chci napsat :-).

Zkrátka a dobře jsme dorazili na odbočku ke kapličce, od které měla vést k „Předsedovu“ na fotkách tak jasná cesta. Naštěstí právě v tu chvíli se v protisměru objevila dvě subárka - vínový Forester a stříbrné WRX. Dali jsme hlavy dohromady a zjistili, že ta rozmočená louka bude „asi cesta“. Těžký terén, ale samozřejmě nic, s čím by si AWD neporadilo. Takže jsme hezky „na všech čtyřech“, s bahnem létajícím všude okolo, dorazili až k lesu, kde nás čekala rozbáhněná lesní cesta, kde si tu a tam „břichoplazky“ škrtly a Forestery, spolu s Outbacky, jen tak rozvláčně pluly. Po těchto terénní vložce jsme dorazili na místo, kde už byla část klubistů, kteří dorazili před námi.

Teplou od otevřeného ohně v „konírně“ bylo příjemným přivítáním, stejně tak jako úsměv Tomáše a „paní předsedové“ - Zdeničky, která se o všechny starala.

V průběhu pátečního večera dorážely další a další posádky, z nichž některé volily



kladnu. Tady fungoval perfektní „catering“ v podání Zdeničky a jejích přátel, kteří se starali o to, abychom dodržovali správný pitný režim a netrpěli nedostatkem stravy. Poté, co jsme se všichni se svými plechovými miláčky naskládali na dvoře a „za chalupou“, nadešel čas zahájit oslavu. Krom gratulací, přání a dárků, které Tomáš s neskrývaným dojetím obdržel (a za to, co pro nás dělá, si to stopro zasloužil) dostal také sladké veledílo - dort, v podobě jeho Subaru XT - nádherné dílo, nad kterým nemohlo nezaplesat srdce každého fandy. Večer probíhal, chtělo by se říci, již tradičně



» Celé to setkávání není jen o autech, ale hlavně o lidech kolem nich. A parta okolo subárek se takhle povedla «

variantu ubytování pod stanem, takže za chalupou vyrostlo malé stanové městečko, jehož osadníci si krátili čas klábosením v „konírně“ u hřejivého ohně a moku...

V sobotu ráno se nás sešlo u kapličky přes padesát se stejnou diagnózou - Subaru. Boxerů v deštivém dopoledni boxovalo třicet a když se kolona vydala po místních cestách směrem k Borové Ládě, Srní, Modravě a dále, budila zaslouženou pozornost...

Po patřičném protažení boxerů šumavskými hvězdy nadešel čas návratu na zá-

ně - dobrá zábava, fajn lidé a pořádná porce randy.

Jak několikrát na place padlo: to setkávání není jen o autech, ale hlavně o lidech kolem nich. Je jedno, v čem kdo přijede, jestli v posledním STíčku, či dvanáct let staré Impreze. Na plechu nezáleží - záleží na lidech a jsem rád, že parta okolo subárek se takhle povedla. Už teď se těším na zimu, až se budeme navzájem tahat ze závějí a sněhokup.

Mějte se subarově!

TEXT: JAN MAJÁK, FOTO: DANIEL RYCHLÝ



a aby čekání tolik nebolelo, nabízíme pár pěkných snímků a základní technické údaje.

BRZ se vyrábí ve dvou verzích: základní BRZ a lépe vybavená BRZ Premium. Obě verze pohání čtyřválcový nepřepřítňovaný boxer o objemu 1998 cm³ a výkonu 147 kW (200 koní), s max. točivým momentem 205 Nm. Obě verze lze mít s šestistupňovou manuální nebo šestistupňovou samočinnou převodovkou s řazením pádly pod volantem. Kromě rozdílu ve vymazlenosti výbav spočívá tedy hlavní odlišnost v tom, že základní BRZ je obutý do pneumatik o rozměru 205/55 R16, Premium pak do sedmnáctipalcových 215/45 R17. Proto má Premium

BRZ už BRZY?

Božsky Rozverná Zadokolka zazářila už v únoru v Ženevě. Blíží se konec roku. Dočkáme se i v Čechách?

Jak zmiňuje Petr Neuman v Editoriale, nový sportovní model, vyvinutý ve spolupráci Subaru i Toyota, sklízí v obou verzích velký úspěch na všech světových trzích. Verzi Toyota, GT86, si už mohli koupit na domácím trhu i čeští fandové nové dynamické zadokolky. Subaru BRZ zatím v Čechách k mání není. Musíme doufat, že i tady bude v nabídce BRZ už BRZY



i větší průměr kotoučů brzd na přední nápravě a o trochu vyšší kombinovanou spotřebu paliva (BRZ 6,9l na 100km, BRZ Premium 7,1 v manuálu a 7,8 litru s automatem).

Na šťastnějších evropských trzích, kam BRZ už dorazil, se vyšší verze, nazývaná někdy také Sport Executive, prodává za cenu kolem 40 000 euro, tedy přibližně 1 milión korun. ★



The first. The fastest.

**NOKIAN
TYRES**



Společnost Nokian Tyres vyrobila první zimní pneumatiku již v roce 1934. Jako oslavu 75. výročí pneumatiky Nokian Hakkapeliitta dosáhly ohromujícího nového světového rekordu při jízdě na ledu.

Nokian WR A3
Nokian WR D3



Trust the Natives.

www.nokiantyres.com

Play day

Místo činu: garáže nového sportovního centra Greyhound Park Motol na Plzeňské ulici

Strůjce a zadavatel akce: Subaru ČR a redakce časopisu Playboy

Pachatel: Fotograf Martin Buček a jeho tým

Objekty útoku: Petra Šurinová a Subaru WRX STI





VÝSLECH 1

Svědkyňe
Mgr. Johana Pernecká



JP vypověděla: Jako obchodní ředitelka Playboye a majitelka reklamní agentury Seven promotion dosvědčuji, že spolupráce Playboye se společností SUBARU začala už v roce 2011, kdy byl zadán požadavek na něco speciálního. Po několika návrzích různých typů inzerce jsme se do-

stali až k nápadu spojit krásnou dívku s automobilem Subaru a vytvořit pictorial do pravidelné rubriky Playboye Auto snů.

Otázka vyšetřovatele: Kdo vytipoval objekty útoku?

JP: Nepopírám svůj podíl zodpovědnosti za výběr Petry Šurinové. Její půvab a přitažlivost zazářily už v roce 2006, kdy upoutala pozornost hned ve výběrových kolech České miss. Předvybrali jsme tedy jako kandidátku Petru Šurinovou, zaslali několik

ukázkových fotografií našim společníkům v plánování akce, vedení společnosti Subaru ČR. Ti do akce nasadili jako partnerský kontrast dravý půvab křivek vozu WRX STI a akce se mohla rozjet.

Otázka vyšetřovatele: Váš výběr oběti byl tedy akceptován bez výhrad?

JP: Nejmenovaný (protože ženatý) manažer Subaru ČR byl dokonce toho názoru, že Petra by mohla své půvaby uplatnit i jako Playmate. V redakci Playboye o tom zatím nebyli zcela přesvědčeni, ale po úspěšném provedení námi naplánované akce, o níž je teď řeč, tedy po nafocení pictorialu, názor změnili. A tak se z jednoho focení vytvořil jak pictorial a plakát Playmate, tak i pictorial v rubrice Auto snů.

Otázka vyšetřovatele: Nesetkali jste se při akci samé na vytipovaném místě činu s nějakou komplikací?

JP: Akci jsme realizovali v podzemních garážích nového sportovního centra Greyhound Park Motol na Plzeňské ulici, které bylo v té době ještě před kolaudací, tj. garáže byly zatím prázdné a tudíž jsme měli klid na focení. Následně jsme zjistili, že celé focení prostřednictvím kamer sledovala i ostraha. Určitě to byl pro ně velký zážitek!



VÝSLECH 2

Oběť činu

Petra Šurinová



Otázka vyšetřovatele: Stala jste se objektem úkladné a předem dokonale naplánované a připravené manipulace. Přesto se necítíte být poškozenou?

PŠ vypovídá: Naopak. Bylo mi ctí, že jsem zaujala automobilovou společnost Subaru natolik, že si mě vybrali pro nafocení konfrontace půvabů ženského těla a luxusního vozu.

Otázka vyšetřovatele: Dokumentace akce byla zveřejněna. Ani to vám nepřineslo žádné komplikace?

PŠ: Někdo by důsledky takové akce možná za komplikace mohl označit. Ale pro mě rozhodně nebyly nevíтанé nebo nežádoucí. To, že fotky vyšly v časopise Playboy, byl pro mě dvojitý úspěch. Focení mi totiž přineslo i příležitost prezentovat se jako Playmate.

Otázka vyšetřovatele: Jak hodnotíte podíl jednotlivých strůjců činu a jak to zformovalo váš vztah k nim?

PŠ: Výborný profesionální fotograf Martin Buček dal se svými spolupracovníky celé akci jasný cíl a řád a výsledek tím získal nepřehlédnutelnou jiskru. Jsem mu za to vděčná.

Ráda jsem poznala i tým okolo značky Subaru. Do budoucna se nabídkám ze strany společnosti Subaru nebráním, naopak ráda je využiji. Líbí se mi luxusní automobily a myslím, že značka Subaru se na českém trhu v příštích letech prosadí ještě výrazněji. ✦

VYŠETŘOVATEL: OŠ, FOTO: MARTIN BUČEK





Koncert pro 4 kola

Čtenáři Subaru magazínu zpravidla z vlastní zkušenosti dobře znají kultovní přednosti vozů s emblémem šesti hvězd souhvězdí Plejády: ví, že spojení unikátního pohonu všech kol Subaru Symmetrical AWD a plochého motoru Subaru boxer s protiběžnými písty zajišťuje maximální bezpečnost a radost z jízdy. I pro ně jistě řídit vozy Subaru proto znamená prožít za volantem skutečný koncert pro všechna čtyři poháněná kola, koncert, který sami řídí. A tahle myšlenka se stala osnovou nové komunikační strategie Subaru ČR. Jejím prostřednictvím se snažíme oslovit fanoušky mimořádně kvalitních vozů, stávající i potenciální zákazníci Subaru.

Subaru má na českém trhu specifické postavení. Specializuje se na auta s trvalým pohonem všech kol a v poslední době jsou jeho hlavní doménou tzv. crossovery a modely z kategorie SUV (Sport Utility Vehicle): Outback, Forester a XV - Auto roku 4x4.

Všechny modely Subaru zaručují řidičům i posádce pověstnou „jistotu v pohybu“. Nový komunikační koncept chce vyzdvihnout právě výjimečné jízdní vlastnosti a radost z jízdy, kterou dnes skutečným řidičům dokáže nabídnout stále méně vozů.

Hudba, stejně jako řízení, přináší spoustu radosti, emocí, vášně. Proto jsme se inspirovali italským hudebním názvoslovím a každému z vozů Subaru našli ten nejhodnější výraz. Snažili jsme se vybrat pojmy, které stručně shrnují jedinečný charakter a přednosti každého z našich modelů.

Kromě radosti z jízdy, bezpečí a jistoty pohybu za jakýchkoli podmínek se teď modely Subaru budou snažit zaujmout i novou komunikací, adaptovanou na český trh. Proto i pozadí za modely připomíná české prostředí - u XV je to Tančící dům v Praze, Outback stojí pod Troškami, Legacy před Rudolfinem.

I v komunikaci se prostě Subaru snaží být jiné, zajímavější. Snad zaujme a pak už jen objednat zkušební jízdu - **PRESTO!** ✦

Nové Subaru XV vyniká mrštností a silou v městské džungli i na výletě do divoké přírody

**AGILE!
[hbitě]**



EROICO!
[hrdinně]

Subaru
Forester je jako
stvořený pro
hlavní roli
v opusu
o dobytí země



GRANDIOSO!
[velkolepě]

Subaru Outback
nabízí svým pasažérům
velkolepý vnitřní prostor
a nadstandardní pohodlí



NOBILE!
[ušlechtilě]

Subaru Legacy
elegantně kombinuje
vnitřní krásu
s ušlechtilým
charakterem



VITTORIOSO!
[vítězně]

Subaru WRX
STI nestačí
hrát si, musí
pokaždé
vyhrát.
Inteligentní
systém
SI-DRIVE mu
to umožní
na každém
typu cesty



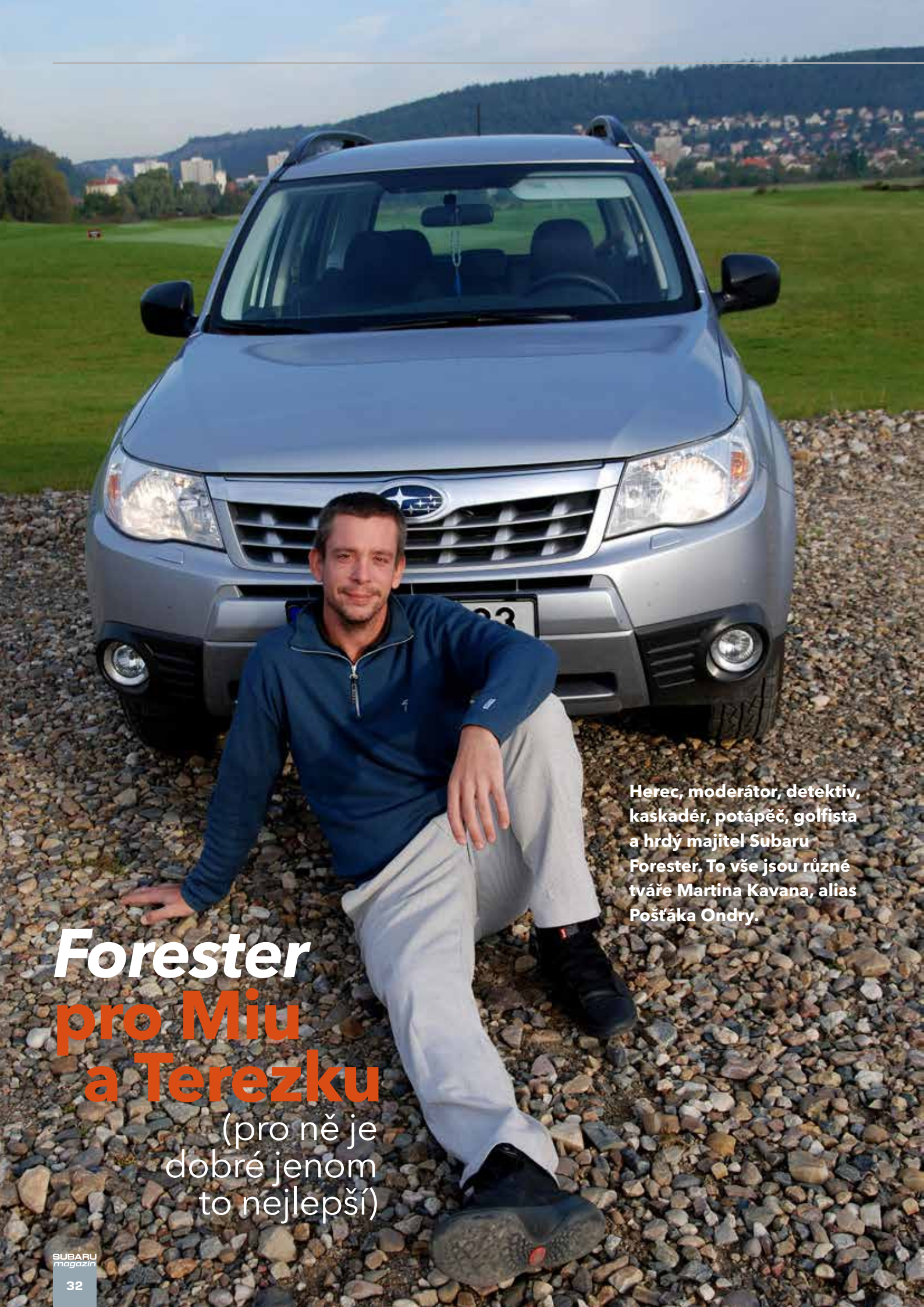
GAUDIOSO!
[radostně]

Subaru ČR má
navazující
záruku (celkem
až 7 let)
a širokou
servisní síť!

Japonská automobilka standardně nabízí záruku na 3 roky nebo 100 000 km, podle toho co nastane dříve. Importér Subaru ČR prostřednictvím svých autorizovaných míst nyní nově nabízí podmínky pro navazující záruku na další 2 roky, a ještě na další 2 roky si můžete za výhodných podmínek záruku dokoupit, čili máte až 7 roků garance!

Autorizovaného prodejce a servis značky Subaru v současnosti potkáte „na každém rohu“, servisní síť je široká. Po České republice je celkově 19 prodejných a 26 servisních míst v devatenácti městech. Kromě Prahy nebo Brna najdete Subaru také třeba v Jihlavě, Liberci, Opavě, Ostravě, Sedlčanech, Zlíně či v Plzni. Není tedy nic jednoduššího než si domluvit termín na svůj soukromý koncert Subaru 4x4, gaudioso!

5 let
prodloužená
záruka



Herec, moderátor, detektiv, kaskadér, potápěč, golfista a hrdý majitel Subaru Forester. To vše jsou různé tváře Martina Kavana, alias Pošťáka Ondry.

Forester pro Miu a Terezku

(pro ně je
dobré jenom
to nejlepší)

Náš rozhovor začal tím, že Martinovi zazvonil telefon a on do něj vychrlil množství dat o osobách „podezřelých“ z toho, že právě ony by mohly být postrádanými příbuznými těch, kteří se obrátili na pořad ČT Pošta pro tebe.

Martine, myslel jsem, že pošťák Ondra pouze spolu-moderuje Poštu pro tebe. Ale vaši práci je ty osoby i vypátrat?

Já dostanu seznam lidí s nějakými adresami. Jenže není jisté, že jsou to ti dotyční. Může se jednat o shodu jmen nebo na té adrese dotyčný už nemusí bydlet. Musím za nimi dojet a zjistit co a jak. A tím začíná moje detektivní pátrání, ptám se sousedů, kam mohou chodit do práce, nebo za nimi jezdím na chalupy. Teď jsem byl svědkem, že jsme našli nějakou paní, kterou jsme hledali v Praze. Našli jsme i stejné jméno a příjmení, ale kontrolními otázkami jsem zjistil, že je to úplně někdo jiný. Prostě takhle pátrám a hledám.

Takže hodně cestujete?

Ano, například příští týden natáčím, a podle itineráře v úterý ráno vyjždím z ČT, obkroužím celou ČR, občas ještě výklenek na Slovensko a v neděli se vrátím zpátky. A během toho mám najít asi 35 lidí. Některé se mi najít nepodaří, někteří mě odmítnou, šlelnost. Musíte na každé natáčení přivést minimálně patnáct lidí ze třiceti. Občas je to opravdu na doraz.

Vy jste byl také kaskadér. Věnujete se této práci i v současné době?

Jo, tomu se věnuju, i když velice málo, protože nemám moc čas na tréninky. Ale teď mi volal náš šéf Luděk Jelen, jestli bych mohl na nějaký film, že tam potřebují někoho zastřelit. Já jsem mohl, tak jsem přijel, zastřelili mě a bylo vymalováno.

Jak složité kaskadérské úkony můžete dělat? Dokážete třeba skočit z patnácti metrů?

Takové postřely, zástřely, hoření a jednodušší věci, třeba rvačky v hospodě, kde se má semlít 15 lidí, ty mohu takzvaně dělat z fleku. Ale když jste zmiňoval pád z 15 metrů, tak to jsem nikdy nedělal. Já jsem skákal maximálně do 5 metrů, těch 15 m je pro mě docela hodně. V životě jsem to neskákal a vůbec nevím, jestli bych to dokázal skočit. Ale to není problém. Nejhorší je, když se někdo bojí, nebo ví, že to neumí a přesto to skočí, a v tu chvíli si něco udělá. To je prostě špatně.

Jako kaskadér dbáte na bezpečnost. Byl třeba tohle jeden z důvodů, proč jste při výběru auta zvolil právě Subaru?

K Subaru jsem se dostal přes svého bratrána, protože on si kdysi pořídil Subaru Forester. To auto se mi strašně zalíbilo. Já jsem ho od bratrána znal už asi tři roky, takže jsem věděl, že je bezproblémový, pohodlný, měkký, bezpečný, 4x4, vyjelo to v zimě, v létě, v bahně, kdykoli cokoli. A když jsem svého prvního Forestra v roce 2007 koupil, byl to docela skok, protože ze Škody Favorit jsem šel do Subaru Forester. Významný skok.

Od té doby už jste značku nezměnil?

Nezměnil a nezměním. To by mě muselo nějak extrémně naštvat, že by začalo být poruchové, nebo zkrátka problémové. Ale zatím s ním mám jenom tu nejlepší zkušenost.

Kde jste si svá Subaru koupil?

Svoje první Subaru jsem koupil od pana Součka, od soukromníka. To nové jsem letos koupil v Auto Vero Sedlčany, kde je šéfem Petr

Lesák. S ním jsem se seznámil v téhle Řecké taverně, kde nyní děláme rozhovor. Pan Lesák přišel s fantastickou nabídkou a cenou a já navíc věděl, že se mi právě mění život, protože v autě už nebudeme jezdit jen s manželkou Terezou, ale ve třech s naší novorozenou dcerkou Miou a že si mé holky zaslouží to největší pohodlí i bezpečí.

Kdybyste si pořizoval nějaké další Subaru, zůstal byste u Foresteru, nebo byste zvolil jiný model?

Už když jsme letos přemýšleli o novém autě, chtěli jsme Outbacka. Má zkrátka větší kufr. Ale, bohužel, velkou roli hrála také cena automobilu a na toho Outbacka jsme prostě nedosáhli. Pokud vyhraju ve sportce, nebo dostanu nějakou zajímavou roli, tak příští auto by byl ten Outback. Ale předpokládám, že ten nový Forester mi vydrží minimálně 10 let.

Nechalo vás Subaru za dobu, co ho vlastníte, někdy ve štychu?

Ve štychu mě ještě nikdy nenechalo, naopak. Stala se mi jednou taková věc. Jel jsem podle navigace, ale ještě jsem neměl zažité, že ona upozorňuje s určitým předstihem. Řeklo mi to uhněte doprava a poté doprava. Tak jsem zahrnul vpravo, tam byl takovej viadukt, který jsem podjel a pak to říkalo hned doprava, tak jsem hned za viaduktem zahrnul. Tam byla dva metry cesta a pak jsem vzlítnul do pole. To bylo podmáčený a bahnitý. Stáhnul jsem okýnko a viděl jsem, že auto je zahrabaný až po prahu. Říkal jsem si, že jsem pěkně v háji. Ale alespoň jsem vyzkoušel, co to auto dokáže. Zapnul jsem redukcí a v poli jsem se prakticky na místě otočil a vyjel jsem ven. Naprostá fantazie.

A stala se mi ještě jedna situace. Myslím si, že kdybych tenkrát neměl Subaru, tak se tam kutálím ještě dneska. To bylo docela extrémní. Hodně jsem chvátal, potřeboval jsem být z Prahy v Budějicích asi „za pět minut“. Mazal jsem to přes Písek a před ním je dálnice, kde jsem jel asi 180 km/h. V tom mi vzlítla pod kola liška. A já, ještě nezkušenej blbec, jsem se jí chtěl vyhnout, a jak jsem jel v tom pravém pruhu, tak jsem to strhnul doleva a hned doprava a to auto udělalo jenom hop, hop, vrátilo se zpátky a jel jsem dál. Subaru mě tenkrát fakt podrželo.

A lišku jste přejel?

Nepřejel. To auto je i šetrný k přírodě.

PŘIPRAVIL: LUKÁŠ PRŮDEK, FOTO: TEREZA PLETICHOVÁ



Martin Kavan (nar. 1980)

- Studoval DAMU, Katedra alternativního a loutkového divadla, absolutorium 2005
- Moderátor, kaskadér, divadelník, filmový a seriálový herec. Občasný číšník a vášnivý golfista s handicapem 18,5.
- Účinkoval mj. ve filmech Kletba bratří Grimmů a Non Plus Ultras, v seriálech Černá sanitka, Trapasy, Rodinná pouť, a již sedm let ho mohou diváci vidět v pořadu Pošta pro tebe jako Pošťáka Ondru.

Subaru v zrcadle médií

Ve víru outdooru

TEXT: MARTIN JAROŠ • Golf & style 9/2012

Subaru Outback je ideálním modelem pro ty, kteří rádi tráví volný čas aktivně. Golfové bagy do kufru, horská kola na střechu a hurá na prodloužený víkend. A není třeba se bát ani lehčích terénů. Díky pohonu všech kol a vyšší světlé výšce jsou neznámé polní cesty pro Subaru tou pravou výzvou.

Pokud patříte mezi sportovně založené rodiny a často vyrážíte do přírody, Subaru Outback, model ze segmentu dobrodružných crossoverů, které kombinují komfort střední třídy se zvýšenou světlostí, ochranou podvozku a pohonem všech kol pro jízdu mimo zpevněné vozovky, by rozhodně neměl chybět ve vašem hledáčku.

Současná generace outbacku příjemně překvapí ty, kteří kladou důraz zejména na vnitřní prostor. Posádka má místa více než dostatek pro nohy, ramena i hlavu. A je úplně jedno, zda se bavíme o místě na předních nebo zadních sedadlech. Zavazadlový prostor s objemem 526 litrů vyniká především dobře využitelnou šířkou, což ocení nejen golfisté, ale každý, kdo potřebuje v autě občas i něco odstěhovat či převézt. Kufr bez problémů pojme pět bagů a po stranách umístěné páčky pro sklápění zadních opěradel rychle umožní zvětšit jeho objem na 1677 litrů, navíc s rovnou podlahou.

Interiér je zpracován příkladně, široká a tuhá přední sedadla vyhoví každému. Palubní deska, přístroje i ovladače jsou kvalitní a na pohled hodnotné.

U outbacku lze vybírat celkem ze tří pohonných jednotek. Základním motorem je benzinový čtyřválec o objemu 2,5l, s nímž lze vůz pořídit za 789 000 Kč v kombinaci s manuální převodovkou. Bezestupňová převodovka Lineartronic je dostupná až s druhou úrovní výbavy Active a je za ni nutno připlatit 50 000 Kč. Horizontálně uložený motor typu Boxer vyniká naprosto kultivovaným a tichým chodem v celém pásmu otáček. Pro pohodovou spolupráci s automatickou převodovkou jsou výkon 167 koní a točivý moment 229 Nm dobré výchozí hodnoty, žádné trhání asfaltu ale od této kombinace rozhodně nečekejte. Výhodou převodovky je značný převodový rozsah, který snižuje otáčky při vyšších cestovních rychlostech, čímž šetří palivo. Průměrná spotřeba na hranici 9 litrů toho buďž důkazem, s ohledem na stálý pohon

» **Horizontálně uložený motor Boxer vyniká tichým a kultivovaným chodem v celém pásmu otáček** «

GOLF & style



všech kol i robustnost vozu slušná hodnota.

Hbitější a úspornější alternativou k benzinovému čtyřválcí představuje plochý turbodiesel 2,0l. Stojí o 40 000 Kč více než benzinová jednotka, spolupracuje výhradně s manuální převodovkou, disponuje výkonem 150 koní a jeho průměrná spotřeba by se měla pohybovat na hranici 6l. Pro ty, kteří si potrpí na výkon a rádi se blýsknou prestižní verzí, je v nabídce připraven šestiválec 3.6R s výkonem 260 koní. Outback se s ním dostane na stovku za 7,5 s a zájemce si musí připravit 1 159 000 Kč.

Subaru WRX STI

TEXT: PETR EHRlich • Yachting revue 9/2012

Sedan WRX STI vychází z někdějšího hatchbacku, který je stále ve výrobě, proti první generaci však dostal do vínku kromě tříprostorové karosérie řadu změn a podvozku. Zvýšila se tuhost pružin, došlo k zesílení stabilizátorů a snížení světlé výšky o 5 mm. Prodloužená zád přispívá k lepšímu rozdělení hmotnosti.

Čtyřválcový motor boxer uložený vpředu přispívá k nižšímu těži-



šti, z objemu 2,5 litru „dává“ 300 k výkon a 407 Nm točivého momentu. Výkon je přenášen na všechna čtyři kola, ovladačem mezinápravového diferenciálu můžete posílat více točivého momentu ke kolům přední, nebo zadní nápravy. Zejména při posunu tlačítka dozadu (-) je jízda s vozem mnohem zábavnější. Totéž platí o nastavení mapy řídicí jednotky motoru. Při režimu Sport či

dokonce Sport Sharp vůz doslova ožije a pak doporučuji když ne zcela vypnout stabilizační systém, tak posunout jeho zásah.

Dostanete doslova vlka v rouše beránčím a stačí si vybrat nějakou tu silnici druhé třídy a WRX STI si pořádně užít. Pak stačí systémy povypínat a můžete vcelku pohodlně cestovat jako v běžném sedanu s trochu tvrdším podvozkem.

» **Při režimu Sport či dokonce Sport Sharp vůz doslova ožije, dostanete vlka v rouše beránčím a můžete si WRX STI pořádně užít** «

Subaru Forester 2.0D

Všechna kola v akci



TEXT: JOSEF ŽÍDEK • Auto for Drive 3/2012

Subaru Forester je klasika. Zkrátka „dr-žák“, jak se říká. Na nic si nehraje a bez odmluv plní vaše příkazy na silnici i v terénu.

Skoro jako by pro něj při průjezdu zatáčkami neplatily fyzikální zákony. Žádné nepříjemné náklony, které jsou obvyklou bolestí vozů s vyšší karosérií. Je to díky geniálnímu symetrickému pohonu všech kol, s nímž letos Subaru slaví kulatou čtyřicítku.

Funkční interiér

Testovaný vůz s interiérem v kombinaci černých plastů a leštěného hliníku působí zcela sportovním dojmem, jistě i díky červenému podsvícení ukazatelů. Sedadla s dobrým bočním vedením jsou zcela vyho-

» Skoro jako by pro něj při průjezdu zatáčkami neplatily fyzikální zákony. Žádné nepříjemné náklony - a to díky geniálnímu symetrickému pohonu všech kol «

vuji a přitom pohodlná i na delší cestování.

Díky výbornému podvozku se Forester chová sebejistě i v ostřejších zatáčkách. Plochý motor přináší pozitivita i v oblasti bezpečnosti - díky svému nízkému uložení se v případě nárazu posunuje v úrovni

podlahy a neproniká hluboko do kabiny, čímž se snižuje riziko zranění cestujících.

Symetrický pohon všech kol

Díky spojení Subaru AWD s kompaktním plochým motorem s nízkým těžištěm je vůz dokonale vyvážen a nabízí výbornou stabilitu i pro jízdu mimo silnici. Dostatečná světlá výška předurčuje auto pro jízdu v terénu, přitom ale zůstává těžiště vozu nízké. Ve spojení s vyváženou konstrukcí podvozku zaručí symetrický pohon všech kol jistotu jízdy i za extrémně špatných podmínek. Navíc jsou na všech čtyřech kolech použity kotoučové brzdy, které ve spolupráci s ABS a rozdělovačem brzdné síly EBD zaručí efektivní brzdění i v náročných situacích. Pro rozjezd ve svahu vám pomůže Hill Start Assist, který ještě sekundu po uvolnění pedálu brzdy vůz podrží, než sešlápnete plyn. Vlastnosti Foresteru ocení především ti řidiči, kteří je dokážou využít. Milovníci náročných outdoorových sportů, kteří se za nimi vydávají do vzdálených či méně přístupných oblastí, ale i fandové horského chalupaření, kteří by se v běžném autě do své milované chaloupky od října do dubna ani neodvážili. Nemluvě o těch, kteří by se bez něj v zimě z hůře přístupných horských obcí ani nedostali do práce. Forester si patrně koupí skutečně ti, kteří potřebují dokonale spolehlivé auto do každého počasí a ne jen zdání terénního vozu bez příslušných vlastností.



Městský dobrodruh



TEXT: PH • Automobil 6/2012

Relativně malý zážehový motor, spojený s pohonem všech kol a automaticky řadící převodovkou neslibuje přílišnou dynamiku. Subaru XV 1.6 CVT v tomto směru není výjimkou.

Nejsilnější stránkou tohoto nejnovějšího typu Subaru jsou bezpochyby jízdní vlastnosti a především způsob, jakým si tento 4450 mm dlouhý hatchback se světlou výškou 220 mm dokáže poradit s nástrahami vozovky. Velmi vospělý podvozek je spojením tuhosti a schopnosti tlumit nešvary nekvalitních silnic.

V případě 1.6 CVT si řidiči uvědomí spíše komfortní stránku podvozku, protože výkon 84 kW (114 k) kvality zavěšení a odpružení nedokáže zcela využít.

Činnost bezstupňové převodovky Lineartronic CVT je nastavena pro klidnější zacházení a poskytuje přitom velmi plynulou jízdu bez nežádoucích rázů. Vůz je standardně vybaven systémem Stop/Start, který funguje bez problémů a spouštění motoru je subjektivně bleskové.

ČLÁNKY JSOU REDAKČNĚ KRÁCENY

» Nejsilnější stránkou tohoto nejnovějšího typu Subaru jsou bezpochyby jízdní vlastnosti «



Japonský čajový obřad

Mezi fenomény japonské kultury a životního stylu je to právě čajový obřad, o němž by se chtělo říci, že byl téměř odjakživa výrazem tradiční japonské estetiky a vkusu, ovlivňoval design a reflektoval úžasný japonský cit pro detail, dekor a přírodní materiály.

Jako drahocenný lék se čaj importoval do Japonska z Číny již od pradávna, první čajovou plantáž v zemi vycházejícího slunce ale založil až počátkem 13. století zenový mnich Eisai na území dnešní Fukuoky. Ve svém spisku „kisa jódžóki“ zmiňoval znamenité vlastnosti čaje, prospěšnost zdraví, schopnost zahánět únavu i neméně praktickou zdatnost, spočívající v zahánění kocoviny po nestřídmém požití saké.

Historie

Již od desátého století se ale prováděla ceremoniální příprava čaje před buddhistickým oltářem, zvaná *jocugašira*, do keramiky ve stylu „nebeských očí“ *tenmoku*, ale o čajovém obřadu (japonsky *ča no ju*) ve vlastním a dnešním slova smyslu mluvíme až od 15. století. Tehdy mistr Murata Šukó, žák geniálního excentrika a mistra zenu Ikkjúa dodal obřadné přípravě a popíjení čaje nový spirituální roz-



měr ve *wabiča* („prostém čaji“). Obřadná příprava čaje nezapře své silné ovlivnění zenovým buddhismem. Může se na první pohled zdát překvapivým, že velkými příznivci čajového obřadu byli samurajští vojevůdci období Sengoku džidai (období válčících států, cca 1467–1600). Jakkoliv se v současném Japonsku čajovému obřadu věnují převážně ženy, původně se jednalo o čistě mužskou záležitost, především doménu samurajů a zenových mnichů. Občas velice lstiví či krutí válečníci, jako Nobunaga Oda, Macunaga Hisahide či Tojotomi Hidejoši, byli skutečně oddanými příznivci obřadné rituální přípravy čaje. Jako by v míru a harmonii světa čaje vyvažovali extrémní stresy každodenních krvavých válek a břemeno zodpovědnosti za oněch krutých časů, kdy i jedině chybné rozhodnutí mohlo vést k pádu léna i vyhlazení rodu.

To, že se čajový obřad stal záležitostí nejvyšších společenských i intelektuálních vrstev středověké a předmoderní společnosti, se promítlo v někdy až astronomických cenách, které významné čajové náčiní mělo a má i v současnosti. Není nikterak neobvyklé, když například drahocenná čajová miska má v přepočtu hodnotu několika set tisíc korun, a to ještě zdaleka není z těch nejdražších.

Neblahý osud postihl neznámějšího mistra a de facto tvůrce čajového obřadu ve formě, jak ji známe dnes, Sen no Rikjúa (1522 – 1591), který byl z neznámých příčin odsouzen svým pánem Hidejošim k obřadné sebevraždě *seppuku*. Dvě největší školy čaje, Omotesenke a Urasenke, které jsou od něj odvozené, vyucují cestu čaje dodnes.

» Podstatou čajového obřadu je Wa-kei-sei-džaku neboli harmonie, úcta, čistota a klid «

Rituál

Podstatou čajového obřadu je podle Rikjúa *Wa-kei-sei-džaku* neboli harmonie, úcta, čistota a klid. Čajový obřad spočívá v obřadné očištění čajového náčiní a přípravy práškového čaje *mačča* našleháním bambusovou metličkou *časen*. Takovýto způsob přípravy čaje, namletého na kamenném mlýnku, je velice starý, pochází již z období vlády čínské dynastie Sung (960–1279). Čajový lístek nejvyšší kvality je zbaven řapíku a poté ručně namlet. Velikost zrnka namletého čaje je jen několik nanometrů. Rozsleháním v horké vodě se prášek v nálevu rozpptílí a mimo jiné se na hladině smaragdově zeleného čaje vytvoří žádoucí pěna.

Hostitel a hosté

Čajová společnost je rozdělena na hostitele, který čaj připravuje, a hosty, kteří čaj obdrží a vypijí, pochopitelně také velmi obřadným způsobem. Velkou roli také hraje čajové náčiní, často starožitné a jak jsme si již řekli v některých případech nad pomyslením drahé. Jeho prohlížení, posuzování a případně historie umocňuje požitek z pití čaje. V období Válčících států mohl být například čajový kotlík důvodem pro válku mezi dvěma sousedními knížaty *daimjó*, o tak žádaný a drahocenný předmět se v očích oné doby jednalo.

Příprava louhování čajových lístečků je mnohem mladší a v Japonsku se rozšířila až ve středním období Muromači (1336 – 1573). Existuje i forma obřadní přípravy listového čaje *senča*, zvaná *senčadó*, ale je o poznání méně známá a rozšířená než obvykle chápaný čajový obřad.

Nejde jen o nápoj

Čajový obřad je disciplína, vyžadující a podporující řadu tradičních řemesel a umění, počínaje keramikou a kovlitectvím, přes umění laku až po zahradní architekturu. Protože se při čajových sešlostech vystavuje svitkový obraz či kaligrafie, podporuje *ča no ju* i rozvoj těchto disciplín. Souvisí i s ikebanou, ve světě čaje nazývanou „čabana“ (čajová květina), a poezií *waka*, protože hostitel při některých formách přípravy čaje musí napsat k sezóně a příležitosti vhodnou báseň.

Před vypitím čaje je host obvykle pohoštěn *čagaši*, čajovým cukrovím, díky kterému vynikne lahodně trpká chuť čaje. V zásadě se při-



Litinový čajový kotlík *čagama* s odnímatelnými kroužky na přenášení (*kamakan*), bronzová poklička. *Furo* ve formě trojnožky s *ko sukaši* v horní části. Kotlík *čagama* se používá v čajovém obřadu k uvaření vody



Litinová konvice *are hada tetsubin*, období Meidži



Miska na čajový obřad *maša čawan*, styl *Hagi jaki*. Jedná se o uzavřený typ pro tzv. „zimní přípravu“ s bílou glazurou.

pravují dva druhy čaje, řídký *usuča*, kterého má každý host svou vlastní misku a silný čaj *kóiča* (virtuálně spíše brčálově zelená kašička s kofeinem o síle deseti kilotun TNT), kdy jedna miska koluje po způsobu dýmky míru mezi jednotlivými hosty. Práškový čaj má velice lahodnou chuť, obzvláště v případě kvalitní *mačči*, může ale nezaspěšenému chutnat neobvykle.

Podle vědeckých výzkumů je pití zeleného čaje velmi zdravé, snižuje cholesterol, působí proti srdečním a cévním potížím, z dosud ne zcela zřejmých příčin dokonce snižuje riziko rakoviny. Jeho odkaz má bezesporu své místo i ve dnešní povrchní a uspěchané době. ✨

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: MIROSLAV MATĚJKA



Západoalpiské Forestroffání 2012

Zapálení subaristé si dobře uvědomují kvality svých vozů. A neváhají je prověřit v těch nejnáročnějších podmínkách. Zážitky z jedné „šestihvězdičkové spanilé jízdy“ vám nabízejí následující řádky a fotografie.

Tentokrát se jednalo o větší expedici Subaru Fan Clubu, která se skládala z 5 Forestrů ročníků 1998, 2001, 2003 (2x), 2008 (MY2009) a podmínkou byly pořádné AT pneumatiky a oplechovaný spodek. Duchovním otcem celé akce byl Dušan, který již v Západních Alpách na off-roadových cestách s vozem Subaru Forester několikrát byl.

Cílem cesty bylo prozkoumat oficiální off-roadové cesty vedoucí po italsko-francouzské hranici, které vedly k pevnostem z první i druhé světové války. Výprava byla doplněna i pěšími výstupy na vrcholky hor a prohlídkou podzemí pevností.

První den jsme přespali u jezera Lago Maggiore v Itálii po dlouhé cestě (1233 km) a následující den jsme po off-roadové cestě dorazili k jezeru Cenis a vyjeli k naší první pevnosti. Překvapením off-roadu byly dva mnohatunové balvany, které spadly na cestu, ovšem zdržely nás jen chvíli. Zahráli jsme si na cestáře, jako později několikrát, a pokračovali dál v cestě.

Po celou dobu výpravy nám počasí nebývale přálo. Bylo slunečno a neobvykle teplo na nadmořskou výšku 2200-3009 m, v které jsme se nejčastěji pohybovali. Jen dvakrát byla bouřka a krátce přšelo. Ssuchem se prašné cesty staly ještě prašnějšími a prach byl úplně všude. Barva aut se sjednotila na šedobílou.

Jedním z dalších cílů byl výjezd Forestrů do sedla Sommeiller (3009 m), který byl nejvyšším bodem naší výpravy. Odtud někteří z nás pěšky vystoupali až na hřeben do výšky cca 3300 m. Cesta nahoru i dolů byla pro Forestry dobře sjízdná. Jen některé ostré zatáčky bylo nutno najíždět nadvakrát. Zpestřením při přesunu do dalších



hor byla procházka soutěskou s potokem po tibetských lávkách „Ponte Tibetano“ ve vesničce Claviere. Ještě téhož dne jsme po klikaté asfaltové silničce dorazili na sedlo Col du Granon a další den vystoupali pěšky na vrchol Le Grand Area (2877 m).

Dalším pěkným zážitkem byla cesta přes tunel pohoří Parpaillon a stoupání do sedla Col de Tende, odkud jsme se vydali na další průzkum cestiček. Nájezd na Ligurskou cestu jsme již absolvovali jen ve čtyřech autech, neboť Jirkovi a Pavlovi skončila dovolená. Samotný nájezd na Ligurskou cestu byl trochu dobrodružným hledáním. Nakonec jsme to vzali zkratkou (kam nás nahnaly navigace), a ta patřila k nejzajímavějším off-roadům. Fotografie z tohoto úseku ovšem nikdo nemá, neboť se nikdo neodvážil zastavit...

Po cestě jsme dojeli k pevnosti Marta, která je známá svou velikostí. Jedno odpoledne jsme věnovali průzkumu tří pater podzemí, náležitě vybaveni čelovkami a dalšími světly. Zvlášť pěkným místem naší cesty bylo kempování pod horou Rocca la Meja u Caserne Della Bandia 2408 m. Zde pak byl následující den pěkný off-road. Kempovali jsme zde v soužití se stádem krav, které nás zvědavě pozorovaly a koukaly nám do talířů.

Celkem se za šestnáct dní najelo 3839 km, z toho odhadem cca 300 km po nebezpečných, prашných, horských cestách.auta Subaru všech ročníků terén zvládala skvěle na jedničku (redukovanou :o)) s hvězdičkou a nebyly žádné technické problémy. A co dodat na závěr? No přeci, že jsme nebyli v těchto horách naposledy!

TEXT A FOTO: DUŠAN A RUDA
(WWW.SUBARUFANCLUB.CZ)



▲
Výhled od pevnosti na jezero Lac du Mont Cenis, které leží severně nedaleko italského městečka Susa



◀
Sjezd ze sedla Sommeiller (3009 m), severně od městečka Bardonecchia se vyznačoval ostrými zatáčkami

►
Pohled na údolí, kterým jsme projížděli až do sedla Sommeiller (3009 m)



►► Prašné cesty se staly ještě prašnějšími a prach byl nakonec úplně všude.

Barva aut se sjednotila na šedobílou



Příspěvky a prezentace našich autorizovaných partnerů



SUBARU LIŠKA

Pracujeme hlavně pro své zákazníky. Několik let již pro majitele Subaru pořádáme akce v Rakousku na sněhu, nově jsme začátkem letošního podzimu vymysleli akci na šotolině, a to pro dvě trochu rozdílné skupiny zákazníků. Sezvali jsme naše stávající i potenciální zákazníky do pískovny. Dopolední program patřil majitelům hlavně STI, kteří rádi pracují na svém jezdeckém stylu a rádi zkoušejí nové věci. Připravena pro ně byla šotolinová rychlostní zkouška a dokonce dva skoky. Všichni se náramně pobavili a my slíbili, že v pořádné budou pokračovat. Odpolední program pak byl určen majitelům crossoverů SUBARU, kteří si mohli bezpečně vyzkoušet schopnosti svých vozů v terénu a dokonce i v brodu. Pozváni byli také potenciální zákazníci, kteří mohli SUBARU vyzkoušet tam, kde je nepřekonatelné... To vše za dohledu jezdců rally, našich

servisních techniků, profesionálního fotografa, domácího cateringu a v neposlední řadě za super atmosféry, která bavila účastníky a náš realizační tým také.

I nadále se věnujeme marketingové podpoře nového modelu XV a s velkým očekáváním se těšíme na Subaru BRZ – přeci jen máme sportovní vozy v genech. Nicméně už opět plánujeme ježdění v Rakousku.



ALGON AUTO-PLUS

Letos v září jsme uspořádali snad vůbec největší akci pořádanou Algonem za dobu naší existence. Podle odhadů ji navštívilo kolem čtyř tisíc lidí, což je výborné.

Stánek Subaru byl nejvíce navštěvován. Vojta Štajf dělal podpisové akce, vozil zájemce a fotil se. Stánek byl po celou dobu akce v obležení lidí a s panem Václavíkem jsem skoro nestíhal. Již nyní je nám jasné, že tuto akci budeme pořádat i příští rok.

Protože k našemu byznysu jistě patří i budování kontaktů s významnými podnikateli, pořádáme pro naše partnery v Sokolově golfový turnaj spojený s předváděcími jízdami – letos proběhl už pátý ročník.

Algon Auto-plus, U Hilárie, 2462/1, Cheb,
www.auto.algon.cz

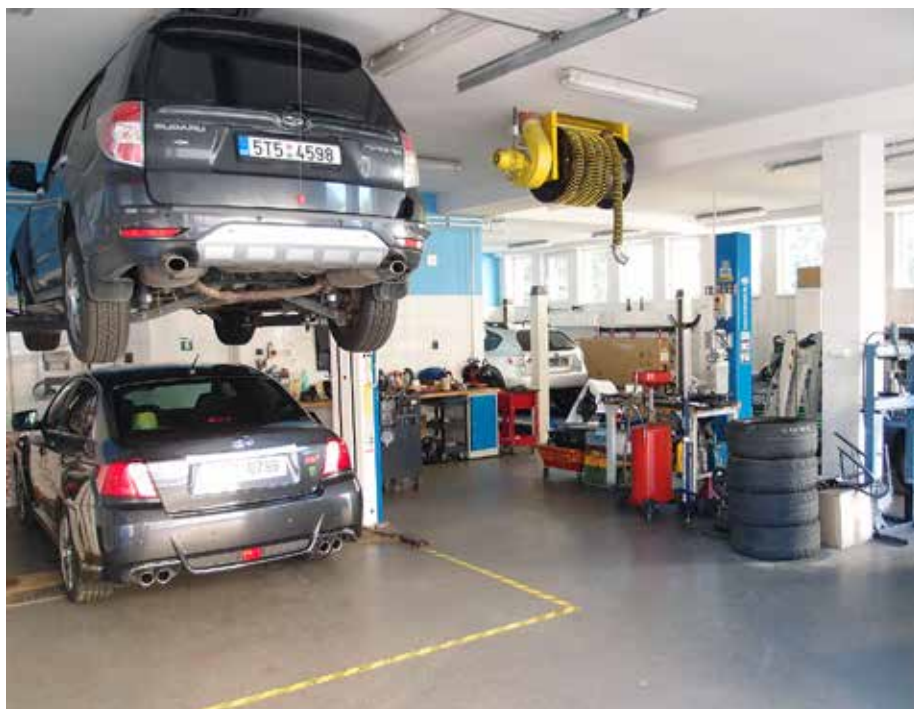
DANCARS

Jsme rádi, že můžeme dodržet slib, který jsme všem čtenářům a našim příznivcům vyslovili na tomto místě v minulém vydání: potvrzujeme, že se nám podařilo úspěšně dokončit celkovou přestavbu a rekonstrukci jak nového servisního zázemí, tak i veškerých příjezdových a parkovacích ploch.

Naši stávající zákazníci, ale i ti noví, které srdečně zveme k prohlídce a vyzkoušení našich současných možností a služeb, tak za nejnižší cenu v regionu získají jistotu, že o jejich čtyřkolového miláčka bude opravdu dobře postaráno. Náš čtyřčlenný tým zapálených a nadšených mechaniků (někteří s už šestnáctiletou tradicí a zkušenostmi!) je připraven vyřešit opravdu jakýkoliv problém i každou potřebu vašeho vozu.

K tomu nám dopomáhá i nejmodernější technické a dílenské vybavení, speciální přípravky, elektronické a diagnostické přístroje Subaru a samozřejmě veškeré manuály a technické informace výrobce ke všem modelům.

Nebojte se navštívit nás i se starším vozem Subaru, protože i pro vás máme připravenou zajímavou nabídku v podobě snížené servisní sazby a nabídku levnějších homologovaných náhradních dílů z aftermarketu.



Majitelům zánovních vozů v záruce, ať už jsou prodány u nás nebo pořízeny individuálně, pak chceme dokázat, že u nás neplatí mýtus o předraženém autorizovaném servisu, ale naopak rádi vysvětlíme a dokážeme výhody a přednosti naší kvalifikované péče a použití originálních náhradních dílů u vašeho vozu.

Děkujeme svým věrným zákazníkům za jejich dlouholetou přízeň a budeme se i nadále snažit posouvat laťku kvality a péče o zákazníky v showroomu i v servisu stále výše. Vy i značka Subaru si to zcela jistě zasloužíte. Bude nám ctí po čase opět představit na tomto místě rekonstruovaný a rozšířený autosalon.

DanCars CZ s. r. o., Krnovská 82, 746 01 Opava, www.subaru-opava.cz

AUTO VERO

16. června u nás proběhla „Subaru“ svatba kolegy Melichara. Nedávno jsme předávali nového Forestera Economy Martinovi Kavanovi (jak na to Pošťák Ondřej z TV pořadu Pošta pro tebe vzpomíná na jiném místě tohoto čísla).

Zdařilá byla během letní sezony také prezentace vozů Subaru v areálu vodáckého a outdoorového centra Bisport v Týnci nad Sázavou a již tradičně platí, že Subaru a vo-

dácký sport k sobě patří. MS v kvadriatlou se konalo v Sedlčanech, a tím pádem ani zde nemohly chybět vozy Subaru. Subaru XV přitahovalo pozornost návštěvníků největšího veletrhu v ČR, který se věnuje karavaningu, a na stánku naší sesterské společnosti Karavany Sedlčany zaujalo XV významné místo.

V rámci Rally Příbram jsme působili jako hlavní partner a k vidění zde byly všechny



současné modely naší značky. Nově jsme vozy Subaru prezentovali také v rámci Sprintrally Pačejov. A stali jsme se oficiálním partnerem akce pořádané Amater Cupem - Snow driving Lungau, na které si účastníci mohou vyzkoušet na upravené sněhové dráze jízdu na sněhu a zlepšit své řídicí umění pod dohledem zkušeného trenéra. Podrobnosti o akci naleznete na www.amater-cup.cz



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



EMIL FREY

Vážení a milí „Subaráci“, čas běží, dny a týdny utíkají a opět nás čekají deště, zima, sníh a mráz - prostě to nejlepší počasí pro naše vozy, abychom konečně zase naplno dokázali, co umíme a v čem jsme nejlepší. My, jako největší autorizovaný dealer a servis vozů Subaru, jsme na toto nadcházející období přichystaní a máme pro své klienty v Praze-Stodůlkách i v Praze-Vysočanech připraveny zimní pneu a celé sady v dostatečném počtu, naši mechanici prověří vaše vozy před zimní sezónou a připraví je pro bezproblémové zimní radovánky.

V uplynulém půlroce se náš prodejní tým jako vždy snažil vám, našim klientům,

připravit co nejlepší nabídky nových vozů, financování či doplňků a příslušenství. K příležitosti dvaceti let působení společnosti Emil Frey ČR na českém trhu jsme pro vás připravili atraktivní nabídky v podobě různého zvýhodnění vozů - například k Foresteru Economy jsme přidali navíc řadu praktických doplňků jako dárek. Naše snaha, nabídnout vám co nejvíce, nebude polevovat ani v období nadcházejícím a vždy u nás naleznete ty nejlepší podmínky pro pořízení nového vozu Subaru.

Samozřejmě i v uplynulém období jsme se snažili co nejlépe reprezentovat naši

značku na různých místech s vysokým návštěvním potenciálem, abychom ji dostali pod kůži i lidem, kteří Subaru neznají a třeba by je mohlo oslovit. Například při akci pro magazín Business Car se naše vozy zajímavě blýskly na polygonu Most, kdy naprosto s přehledem překonaly všechny nástrahy a i v běžném provozu překvapily svou jízdní jistotou, pohodlím a pocitem bezpečí.

V polovině září 2012 proběhl v Golf & Spa resortu Kunětická hora u Pardubic O2 den s Fleetem 2012. Jednalo se o setkání manažerů, kteří mají ve svých firmách na starosti správu vozových parků. Hlavním partnerem akce, jak již z názvu vypovídá, byla Telefónica Czech Republic a.s. Setkání se zúčastnilo více než 500 návštěvníků, účast byla rekordní bez ohledu na nepříznivé počasí a vydatný neustávající déšť, a to především proto, že zde bylo opravdu z čeho vybírat. Fanoušci naší značky si dokonce hustý déšť a silnice plné vody pochvalovali. Mezi pětadvaceti vystavujícími značkami nesmělo chybět zastoupení značky SUBARU a naše vozy Forester a XV se těšily opravdu velkému zájmu.



Vážené Subaru, přeji dobrý den.

Chtěl bych vám svým jménem, ale i jménem LDT Sigma Lutín v Domašově nad Bystřicí, hrozně moc poděkovat za tolik štědrý sponzorský dar, který jste věnovali dětem, které jsem měl tento rok na táboře na starost.

To, co jste poslali, mi vyrazilo dech. Tolik nádherných věcí, které přispěly ke kvalitnímu programu pro děti a vůbec dárky, které dětem udělaly obrovskou radost.

Ještě jednou chci moc poděkovat za vaši ochotu.

Tábor se stran počasí i her moc podařil a děti odjížděly s hromadou zážitků. Spoustu věcí od vás jsme použili během celého tábora a nakonec si děti zbylé dárky spravedlivě rozebraly tak, že si budou, ne-li navždy, tak určitě ještě na dlouhou dobu připomínat, že na tomto táboře AUTA 2012 reprezentovaly „stáj“ Subaru.

Vždyť také, když se nám tábor chýlil ke konci, všichni měli jasno, které auto si koupí, až budou velcí.

*S pozdravem a obrovskými díky
Jan Procházka - Olomouc.*



C & K

Právě si připomínáme dvacáté výročí založení naší společnosti. Od pionýrských začátků, kdy jsme byli prvními dealery značky Toyota v České republice, jsme se etablovali mezi největší moravské prodejce osobních vozů. V současnosti ve dvou autosalonech prodáváme a servisujeme vozy pěti značek.

Majitelé vozů Subaru u nás tvoří zásadní část

zákazníků a jejich podíl roste, což nás zavazuje ke zvyšování kvality prodejních i servisních služeb. Samozřejmostí je pestrá paleta předváděcích vozů, mnoho nových vozů skladem ihned k odběru či ojeté vozy se zárukou. Jsme osvědčenými partnery společností, zabývajících se operativním leasingem, nabízíme prodlouženou záruku na nové i mírně jeté vozy a poradíme se vším, co s koupí nového vozu souvisí.

Snažíme se podporovat společenské, kulturní i sportovní akce. V červnu a září naše koně pod kapotou tiše a s obdivem sledovaly své živé a ušlechtilé předchůdce při kvalifikaci na olympiádu nebo v rámci skokového poháru. Naše vozy Subaru byly na golfu i na sérii varhanních koncertů.

Nákup nového vozu je pro každého radostnou událostí. Snažíme se, aby předáním klíčů od nového vozu radost nekončila, ale právě začínala.



C & K, a. s., Vídeňská 100, Brno, www.subarubrno.cz

TRENDCAR

Stěžejní a příjemnou novinkou je u nás otevření autorizovaného servisu na naší druhé pobočce v Šenově u Nového Jičína, která se jevila hned po rozšíření servisního zázemí v Olomouci jako další nutnost pro uspokojení potřeb naší stále se rozrůstající rodiny zákazníků.

Snažíme se o neustálé zlepšování služeb a důstojnou prezentaci značky ve všech dostupných oblastech. Pro naše zákazníky je k dispozici mimo 20 skladových vozů nově také celá řada předváděcích vozů, včetně nevšedních specifikací.

Jsme připraveni i v nadcházející sezóně dělat pro značku Subaru a naše zákazníky s nadšením maximum.



Trendcar, s. r. o., I. P. Pavlova 120, Olomouc, www.subaru-olomouc.cz



V květnu se na nezkráceném kultovním okruhu Nürburgring (25,378 km na kolo) v Německu jel čtyřadvacetihodinový vytrvalostní závod. Ve třídě SP3T (vozy s přeplňovanými motory do 2,0 litru) bylo nasazeno SUBARU WRX STI od Subaru Tecnica International Inc. Vůz, za jehož volantem se střídali Tošihito Jošida, Carlo van Dam, Marcel Engels a Kouta Sasaki, startoval po kvalifikaci ze třetí pozice, po 24 hodinách překonal celkem 136 okruhů (3451,408 km). 20. května po 16. hodině se mohl tým začít naplno radovat z prvního místa, navíc po roce obhájeného. A jak se říká - obhajoba je vždy dvakrát těžší.

KULTOVNÍ OKRUH

na 24 hodin Nürburgring 2012 

Vozům Subaru se tedy na Nürburgringu daří a čeští fanoušci mají okruh tak říkajíc „za rohem“, takže je možnost dopřát si zážitek z jízdy na vlastní kůži. Subaruista Martin Jandera dává své zkušenosti k dispozici.

Mýtus Zeleného pekla

O Nürburgringu se toho již napsalo hodně. Jeho bezmála stoletá historie s neblahou pověstí desítek obětí hovoří sama za sebe. Tuto trať nelze srovnat s žádným jiným okruhem, jak potvrdí každý, kdo ji jednou okusí. Absence únikových zón, horizonty, klesání a stoupání následované

ostrými zatáčkami, nerovný povrch a především délka 20,8 km dělají z této trati lahůdku pro jedny a noční můru pro jiné.

Okruh je přístupný i pro tzv. turistické jízdy. Probíhají po celý rok, obvykle ve všední dny v odpoledních hodinách (cca mezi 16:30 a 20:30), o víkendech po celý den. Vstupenku ve formě karty je možné zakoupit přímo na místě nebo objednat poštou. Cena jednoho kola vyjde na 24 eur. Některé hotely, jako například Lindner Ferienpark, se kterým mám osobní zkušenost, nabízejí nabití kreditu přímo na hotelovou kartu, sloužící ke vstupu do pokoje/chaty.

Na vlastní kůži

Moje první setkání s okruhem proběhlo ve skupině více než 160 majitelů Porsche ze Švédska. Kromě nich se mnou na okruhu jezdilo mimo jiné několik Caterhamů 7, jedno Ferrari, dvě Corvette, tři Subaru WRX a STI, jedno Mitsubishi EVO, několik M3 a M5, tři Focusy ST a několik dalších značek. Všechno jako jedna velká rodina nasávající vysokooktanovou atmosféru místa. Před příjezdem na okruh je vhodné nahustit pneu cca o 0.5 baru přes standard, u Imprezy pak tedy kolem v konečném tlaku 3.0 baru. Kvalitní benzín v nádrži je nezbytnost, protože přetížení dělá své nejen s řidičem, ale také s palivem.

Hlavní vjezd na okruh je blízko Nürburgu. Po zakoupení vstupní karty se zařadíte do fronty vozidel ke vjezdu. I při počtu více než 200 vozidel se po vyjetí prvního vozidla na trať tato fronta do 20 minut zcela rozpustí a vozidla se rozprostou po trati, přilehlých silnicích (pro dochlazení brzd a motoru), benzínkách a parkovištích. Pak už je čekací doba minimální. Teď už vím, že pro seznámení se s okruhem není ideální pospíchat do první vlny, protože na okruhu je pak plno. Na druhou stranu ale není radno příliš otálet, neboť případná nehoda na trati může

zhlédnutí různá on-board videa v rámci turistických jízd, není takové natáčení legální, stejně tak jako měření jednotlivých časů na kolo. Ale mezi námi, kdo z účastníků si alespoň přibližně nezměří kolo?

Dobrodružství po fázích

První část okruhu je na rozhybání. Po projetí turniketem vás spojovací koridor navede na okruh přibližně polovinu cílové rovinky. Je zde omezená rychlost a zpomalovací šikana. Následuje prudká akcelerace, hned zase zpomalení a pak už jen otevřený okruh. Na začátku člověka může překvapit velká hrboletost asfaltu a také subjektivní vnímání rychlosti. V první táhlé zatáčce se běžně dosahuje rychlosti kolem 150 km/h, aby následná kombinace pravá/levá prověřila brzdy a stabilitu vozu. V další pasáži, kde se řidič seznámí s famózními horizonty, se speciály prohánějí rychlostí kolem 250 km/h. Nastává demonstrace efektu horské dráhy, kdy vertikální přetížení táhne řidiče ze sedačky, aby ho do ní následovně zatlačilo velkou silou. Tvrdívá se, že řidiči prý za volantem nemůže být špatně, protože sleduje silnici před sebou a nevzniká tak kinetóza. Inu, na tomto okruhu to neplatí. Horizont následující po tomto úseku je zrádný a je třeba překonat jej



Pro seznámení se s okruhem není ideální pospíchat do první vlny

nižšího bodu Breidscheid a výjezd k památnému místu, kde havaroval v roce 1976 Niky Lauda. Na tomto místě se jede kolem 150 km/h a to se trať ještě zrychlí. Ti co trať znají, se řítí přes 200 km/h. Blíží se všeobecně známý Karussel. Jedná se o klopenou levou zatáčku tvořenou betonovými panely, která pocitově připomíná dálnici D1. Projíždí se kolem 60 km/h. Jedno z míst, kde je lepší řídit Imprezu než třeba Gallardo. Následuje cca 5 km tratě, kde je volant, brzda a plyn v permanentní činnosti. Levé a pravé zatáčky, horizonty a bezmála skoky se střídají v rychlém sledu. Úleva přichází až s takzvaným malým Karusselem, který z vás betonovými panely doslova setřese napětí. Trať končí rovinkou, která se jede na maximum, ale bohužel je při turistických jízdách před polovinou přehrazena sjezdem k turniketům. Po sjezdu jsou dvě možnosti. Pokračovat druhým kolem (jestliže auto a řidič zvládnou) anebo sjet kolem parkoviště a vychladit auto průjezdem přes vesnici Nürburg nebo druhým směrem na Meuspath, kde je také nejbližší benzínka. Já jsem, zahalen dýmem od brzd, odjížděl chladit.

Na světě je hodně mýtů, ale mýtus Zeleňého pekla je zakotven v realitě.

TEXT: MARTIN JANDERA, FOTO: AUTOR, ARCHIV



Tošihito Jošida udržel náskok i přes 30 minut strávených v boxech po úniku oleje



Děšť po 6. hodině ráno způsobil řadě vozů velké problémy, ale WRX STI díky pohonu AWD pokračovalo naplno

opakovaně vítězí Subaru WRX STI ve třídě SP3T

způsobit její celkové uzavření, a tím i zklamání pro ty, kteří ještě na okruh nevyjeli. Je nutné si předem (nejlépe tedy v klidu doma na pohovce) nastudovat bezpečnostní pokyny a také okruh samotný. Tato trať má to specifické, že na ní platí dopravní předpisy jako na německých dálnicích, tedy sice neomezená rychlost, ale přesto povinnost jejího přizpůsobení podmínkám, stavu vozidla a vlastním schopnostem. Dále pak povinnost předjíždět pouze vlevo a umožnit průjezd rychlejšími vozidly zpomalením a indikací směrovými světly. Je také třeba si uvědomit, že ačkoli jsou na YouTube ke

na levé straně, jinak je za ním velká šance na předčasné ukončení jízdy. Pak přichází ostrá pravá Aremberg, kde dostanou brzdy budíček a pochopí, že se nejede do Teska na nákup. Následuje kombinace zatáček, kdy ideální linie vede prostředkem. Je to jedno z mnoha míst, kde je moc fajn být na silnici sám. Nahoře na zlomu je pak rychlost doslova nezdravá, ale je bohužel nutno se s tím vyrovnat, neboť následuje levá zatáčka a vy potřebujete, aby auto sedělo, což by brzdy dvakrát nepodpořily. Pak se již auto blíží k Adenauer Forst. Ostré brzdy, mírná levá, ostrá pravá. Dalším bodem je sešup do nej-



Jak se fotí auta

Auta nejsou jen oblíbeným dopravním prostředkem, ale představují též vhodný námět pro fotografování



Ať už se chystáte zvětšit svého rodinného kombíka, nebo cenného veterána, určitě chcete, aby auto vypadalo na snímku co nejlépe, je třeba najít nějakou atraktivní lokalitu a nasvícení.

Zajímavost a působivost lze ovšem snímkům dodat mnoha způsoby, například nakloněním fotoaparátu. Vznikne tak nezvyklá perspektiva a zvýrazníte blatníky, mřížku chladiče a linii kapoty. Zkreslená perspektiva nejlépe funguje se širokoúhlým objektivem. Pomocí makroobjektivu lze zase snadno zvýraznit detailní prvky na chromování nebo palubní desce.

Širokoúhlý objektiv se výborně hodí k fotografování detailů, chcete-li mít ale v záběru celé auto, dávejte dobrý pozor na celkové vyznění snímku. Široké ohnisko totiž dokáže zkreslit perspektivu natolik, že se vůz jeví podstatně větší než ve skutečnosti a zcela se mu změní jednotlivé proporce. Pokud má tedy automobil vypadat



▲ Kromě celku se můžete zaměřit i na detaily. Zde přijde vhod malá hloubka ostrosti - dosáhnete s ní rozostřeného pozadí.



◀ Při fotografování detailů je třeba počítat s odlesky. V tomto případě přitáhly pozornost k zadnímu světlu.

▲ Zde si autor pomohl přisvícením externím bleskem odděleným od fotoaparátu, díky tomu vznikla dramatictější světelná atmosféra.





TŘI KOUSKY VÝBAVY, KTERÉ POMOHOU K LEPŠÍM FOTOGRAFIÍM AUT

NĚCO NA ČIŠTĚNÍ Netýká se to zrovna fotografických dovedností, ale předpokladem kvalitních fotografií je dokonalý objekt. Před fotografováním musí být auto perfektně čisté, takže připravte spoustu vody, leštěnku a pár mikrovláknových utěrek.

POLARIZAČNÍ FILTR Čisté, naleštěné auto a jasné sluneční světlo povedou ke vzniku velkého množství odlesků. Jejich omezení zařídí polarizační filtr. Při otáčení filtrem zjistíte, že se vám nepodaří odstranit všechny odlesky současně, proto se zaměřte na ty nejrušivější.



EXTERNÍ BLESK Profesionální fotografové používají výkonné studiové blesky napájené z akumulátorů. Ty se mohou prosadit i proti silnému slunečnímu svítu. Ale také s obyčejnými externími blesky lze dosáhnout skvělých výsledků, jakmile se trochu setmí. Budete potřebovat dva blesky a rádiovou spoušť, aby se nasvítily obě strany automobilu.

jako ve skutečnosti, doporučujeme spíše standardní ohnisko okolo 50 mm, nebo dokonce teleobjektiv 70–200 mm, kterým lze fotografovat z větší vzdálenosti. Tím snáze dosáhnete rozostřeného pozadí, na němž vůz lépe vynikne, a zároveň nehrozí zkreslení perspektivy. Mají-li snímky automobilů vypadat profesionálně, vyzkoušejte různé úhly záběru. Snímky pořízené z běžné úrovně očí se brzo okoukají. Každému autu přitom svědčí jiný úhel pohledu, fotograf by si měl každý vůz předem pořádně prohlédnout a zaměřit se na detaily.

Správné nasvícení má pochopitelně svou důležitost, nepotřebujete k němu ale žádnou drahou studiovou výbavu – výborně se pracuje i v obyčejném denním světle. Zjistěte si, jak se světlo mění během dne a v různých počasích, například po bouřce; v podobných situacích totiž leckdy vznikají nejlepší snímky. Velmi cenným nástrojem jsou odraz-

né plochy, díky nimž lze výborně zvýraznit nejrůznější detaily (kola, kliky dveří apod.).

Subaru Forester a naši čtenáři

Fotografie doprovázející tento článek vznikly poslední květnový víkend na setkání našich čtenářů a uživatelů galerie www.digifotomag.cz. Setkání bylo sice zaměřené na fotografování přírodních krás (východ slunce nad Radhoštěm či satinské vodopády pod Lysou horou), našel se však čas i pro fotografování krásy zcela jiného druhu.

Nejprve se připravil vhodný model – Subaru Forester 2.0i 5MT. Především jsme museli odstranit mušky nalepené na přední kapotě, což je sice poměrně zdoluhavá a nezáživná činnost, ale určitě zabere méně času, než retuš nevzhledných skvrn ve Photoshopu. Místy jsme doleštili i jiné nečistoty jako mastné šmouhy či otisky prstů.

Následně jsme zvolili vhodné pozadí. Forester je vůz typu SUV, který si díky náho-

nu na všechna čtyři kola dobře poradí s náročnějším terénem, proto jsme se rozhodli umístit ho do mírného svahu na trávu.

Možná by se slušelo vybrat ještě dramatictější místo, ale vzhledem ke skutečnosti, že jsme se pohybovali v chráněném území, jsme se nechtěli příliš vzdalovat od asfaltu.

Velkou pozornost jsme pochopitelně věnovali vhodnému nasvícení. Počkali jsme, až slunce doputuje níže, a auto zaparkovali tak, aby na něj paprsky dopadaly ze strany. Jistý problém však potom představovaly dlouhé stíny fotografujících osob.

Kolem Forestra se pohybovalo dost lidí a občas bylo nutné pohybovat trochu koordinovat, abychom si vzájemně nepřekáželi v záběru. Kromě stínů jsme hlídali i odlesky – zvláště při fotografování detailů, kdy jsme se dostali do těsné blízkosti vozu.

PŘIPRAVIL: PETR ŠPÁNEK,
WWW.DIGIFOTOMAG.CZ, FOTO: EDUARD
HARSA, PAVEL ŠPACHMAN, JAN ZBOŘIL

Jak správně sedět za volantem

Nejlépe se učíme z příkladů. A proto naše poradna začíná pozoruhodným setkáním.

Moderní a stylový čtyřdveřový vůz s pěti sedadly, se sklopnými zadními sedadly, která umožňují zvětšení zavazadlového prostoru, s ideálními proporcemi a navíc elegantní, je tu a číhá na vás, aby si vás podmanil. Startovací knoflík nalevo od řízení, pod kapotou silný Boxer, a k tomu ten typický zvuk – skutečně sportovní vůz, ale s jedním malým rozdílem: vystupování a nastupování do tohoto vozu není svízel, ale požitek.

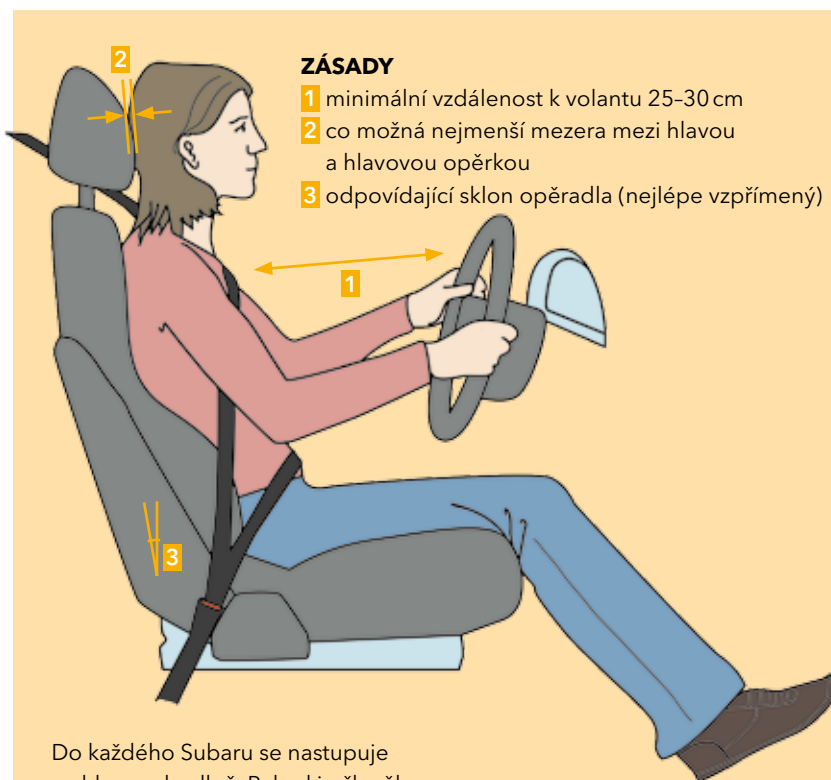
Ten vůz je Subaru WRX STI, ikona rallye, skutečný závodník a šestinásobný mistr světa. A přitom se do něho posadí stejně dobře jak dědeček, tak i vnuk.

Správné auto je vždy to, ve kterém se člověk nejlépe cítí, do kterého dokáže bez problému nastoupit a bez překážek se v něm usadit, sedět co nejvíce vzpřímeně a na konci jízdy opět dobře vystoupit. Pokud si člověk láme záda a bouchá se hlavou o A-sloupek, něco tu není v pořádku. A existují líbivé vozy, které možná lahodí oku a imponují tabulkovými hodnotami výkonu, točivého momentu nebo zrychlení, ale už když do nich nastupujete, víte, že něco není v pořádku. Nízké vozy podobné platýzům nebo rádo-by coupé s otvory na dveře, které odporují přirozenému pohybu normálně rostlého dospělého. Vysoké postranice předních sedadel pro dobré boční vedení ke sportovním vozům samozřejmě patří, ale neměly by být překážkou pohodlného nastupování a vystupování. Výstup je pro mnohé lidi obtížná disciplína. Musí se zdvihnout celá váha těla, a to vyžaduje sílu.

V USA vyvinul jeden vynálezavý muž praktické držadlo, Handybar, které zastrčíte do oka od dveřního zámku a vytvoříte si stabilní oporu, o kterou se můžete zvednout nahoru – není to špatné. Jak je vidět, jsou lidé, kteří na potřeby řidičů myslí do všech detailů.

Podíváme-li se na modelovou řadu Subaru, je patrné, že v konstrukčních ateliérech značky je takových lidí mnoho. Už před třiceti lety nabízela „nejmenší autobus na světě“, Libero, do kterého nastupovat byla velká radost, a nabízel pohodlí srovnatelné s dvojnásobně drahými vozy. Ale i aktuální modely jako Legacy, Outback, Forester a Trezia při výšce od 150 do 170 cm dovolují vpředu i vzadu nastupování i vystupování bez překážek. Ten, kdo v pozdějším věku pocítí touhu řídit sportovní vůz, sáhne jistě po Impreze. Ta je totiž se 147 cm minimálně stejně vysoká jako luxusní limuzíny ze Stuttgartu nebo Mnichova, ale výkonem a pohonem všech kol nabízí vše, po čem baží srdce sportovce. ✨

VOLNĚ PODLE MAGAZÍNU DRIVE, PŘEKLAD AP



ZÁSADY

- 1 minimální vzdálenost k volantu 25–30 cm
- 2 co možná nejmenší mezera mezi hlavou a hlavovou opěrkou
- 3 odpovídající sklon opěradla (nejlépe vzpřímený)

Do každého Subaru se nastupuje rychle a pohodlně. Pokud je člověk uvnitř, nechce vlastně už ani vůbec vystupovat. Tím spíše je důležité najít správnou pozici za volantem. ADAC nabízí tipy:

OPTIMÁLNÍ VÝHLED

Pro výšku sedadla platí: oči by měly být asi v polovině výšky čelního skla. Hrana sedadla by měla končit pár prstů před kolenní jamkou. Při sešlápnutí pedálu se nesmí koleno propnout.

VOLANT POD KONTROLOU

Lopatky nesmějí ani během manévrování ztratit kontakt s opěradlem. O uvolněné držení se stará strmě stojící volant.

A POKUD JDE O HLAVU

Hlava by měla ležet co možná nejbliže u hlavové opěrky, jejíž horní hrana by měla v ideálním případě končit zároveň s hlavou.



PŘÍLIŠ STRMĚ NEBO PŘÍLIŠ ROVNĚ

Vzpřímené sezení potěší záda a sníží odstup k hlavové opěrce. Špatné příklady ukazují obrázky: špatné je pozice v pololeže za volantem, ale i téměř zakousnutí se do volantu, neboť potom vás při eventuální nehodě ani airbag správně neochrání.

» Jdete-li si vybrat nový vůz, nezapomeňte si při testovací jízdě ověřit, zda vám auto umožňuje tyto zásady dodržet a poskytuje i dobrý výhled do všech čtyř stran. U všech modelů Subaru si tím můžete být jisti předem! «

Zveme vás k našim projektům

Subaru v Guinnessově knize rekordů

V sobotu 15. září 2012 se na moskevském letišti Tušino sjelo 1251 vozů značky Subaru, aby vytvořilo největší nápis automobilové značky na světě. Díky soutěžnímu závodnímu týmu „Subaru team Russia“, který dal k akci impuls, se jednalo o nápis názvu rallyového týmu a účastníci a zároveň spoluvůrci rekordu překonali předchozí zápis, vytvořený 1143 vozidly. Zástupce agentury Guinness World of records, pan Benjamin Backhouse, pak po úspěšné realizaci této organizačně, finančně i časově náročné akci vystavil certifikát o světovém rekordu. Se svými vozidly se sem sjeli majitelé různých modelů Subaru ze všech oblastí Ruské federace. Dokázali, že rodina „subaristů“ drží pospolu ve všech zemích světa a že se milovníci nejlepších vozů s pohonem všech kol nebojí ani takovéto mimořádné výzvy.



Pocta japonskému meči

Společnost Bušidó, s kterou Subaru ČR spolupracovalo na několika zajímavých akcích, připravila další pozoruhodný projekt. Mezi 7. zářím až 21. prosincem 2012 se v Muzeu Policie ČR koná výstava Pocta japonskému meči.

Japonský meč reprezentuje unikátní fenomén nejen z technologického hlediska. V současnosti je vnímán jako bidžucu tóken (umělecký meč), tedy de facto umělecký předmět bez důrazu na rozdíl mezi „vysokým“ a užitým uměním. Lze říci, že se jedná o skvělé vyjádření japonských národních ctností, preciznosti a kreativity. Svět mečového příslušenství svými náměty reprezentuje duchovní svět starého a předmoderního Japonska, poezii, literaturu, mytologii, úzký vztah k přírodě, proměnám ročních dob.

Mezi vystavenými cubami (mečovými zástřítami) se nachází několik položek ze sbírky profesora Lumíra Jisla, významného orientalisty a badatele uvedené problematiky. V neposlední řadě je fenomén japonského meče v posledních letech velice populární i mimo Japonsko a výstava si klade za cíl přiblížit tento fenomén i českému návštěvníkovi, a to na exemplářích velice vysoké kvali-



ty. Mezi exponáty se nachází šavle následníka habsburského trůnu Ferdinanda d'Este či meč wakizaši, vlastněný génie secesní tvorby Alfonsem Muchou, poukazující na dlouhou tradici japonsko-evropských kontaktů i se vztahem k japonskému meči. Zastoupeny jsou meče věhlasných mečičů jako Bizen Jasumicu, Tanba no kami Jošimiči, Sengo Muramasa či Gassan. Skutečným skvostem je osobní džingasa J.V. císaře Kómeie z držby rodu Šimazu. Výstava,

jejímž odborným garantem je Česko-japonská společnost a japonská ambasáda, představuje meče a mečové příslušenství z předních českých soukromých sbírek. Kurátorem výstavy je Jakub Zeman (Czech Tóken Kai), autorem Bohumil Planka (Nihontó kenkjúkaí), generálním partnerem Společnost Bušidó (www.busido.cz). Výstavu doprovází bohatý doprovodný lektorský a kulturní program o Japonsku, jeho historii a kultuře.

POCTA JAPONSKÉMU MEČI

7. září – 21. prosinec 2012



MUZEUM POLICIE

Ke Karlovu 1, Praha 2

Ústředním tématem Subaru magazínu

jaro/léto 2012 bylo 40. výročí unikátního systému pohonu Symmetrical AWD. Z vás, kteří jste na soutěžní otázku „Kolik vozů s tímto pohonem automobilka Subaru za ta čtyři desetiletí celkově vyrobila?“, správně odpověděli, že to bylo c) více než 12 miliónů, jsme jako vítěze hlavní ceny, čepice a trička Subaru, vybrali **Martina Horta z Vodňan**.

Desítky z vás si jako obvykle snadno poradily s křížovkou a správně z tajenky doplnily konstatování, že unikátní systém pohonu všech kol, Symmetrical AWD, dodává vozům Subaru výtečnou jízdní stabilitu za všech podmínek. Los tentokrát přisoudil výhru, značkovou čepici Subaru, **Ivaně Kostkové z Březnice** a **Antonínu Olšovskému z Ostravy-Výškovic**.

Otázku dnešní soutěže jistě pozorní čtenáři našeho magazínu snadno zodpoví, zejména pokud si se zaujetím přečetli naši vzpomínku na tragicky zemřelého závodníka, který získal pro Subaru první titul mistra světa ve světovém šampionátu v rallye. My se ale nyní neptáme, v kterém roce se Colin McRae stal mistrem světa, nýbrž v kterém roce slavil své prvé vítězství v některém ze závodů seriálu WRC.

Bylo to v roce: **a) 1991, b) 1993, c) 1995**

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

POMŮČKA: NAV, TOLL	HLODAVEC	1. DÍL TAJENKY	PARÍŽSKÉ LETIŠTĚ	NÁSEP	SPZ OSTRAVY	AMERICKÝ PÍSNÍČKÁŘ	NA JAKÉ MÍSTO (BÁSNICKY)	JMÉNO KOMENSKÉHO	DOUTNÁK	ASUSKÝ STÁT	TAMTA	INICIÁLY CHOREOGRAFA OGOLUNA	VAJEČNÝ POKRM	2. DÍL TAJENKY	SLOVENSKÝ „ODE“
MUŽ VODÍČÍ PSY						KLOUDNÍ				MĚKKÝ KOV					
KOREKCE						RYBA				KOČOVNÍK					
NĚMECKÝ „SILENÝ“					OVOCNÝ NÁPOJ							VYSOKÁ KARTA			
					ŘECKÝ OSTROV							HÁDKY			
PLOVOUCÍ LEDY				VESELE (SLOVEN.)							ZKRATKA SNĚMOVNÝ LIDU			3. DÍL TAJENKY	MALÝ TRIKOT
				HLAVNÍ MĚSTO SENEGALLU							UTRHNOUT				
KÉŽ			ŠPANĚLSKÝ SLECHTIC						RESTAURAČNÍ POPLATEK						
			UBLUŽIT						REČNÍK						
NÁHLÁ MÝŠLENKA						ČÁSTI OBLEKŮ									
	VELKÝ OŘECH														
	TRN														
OZDOBA							ČILI	ROLETA	KONEC MODLITBY	PSICE	NĚMECKÝ MALÍŘ		ZKRATKA MĚSTSKÉ KNIHOVNY		
											ANGLUCKÝ „ONO“		ZAMETAT		
ANGLUCKÝ HVĚZDA					KVĚTINA							ČÍNSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO			
					SLOVENSKÝ „MÁK“							VŘENÍ			
TENHLE				TLAKOMĚR								PŘEVÁŽET			
				PŘEDLOŽKA								SPOJKA			
ŽENSKÉ JMÉNO						CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO									
										UDIVENÉ					
SPOJOVACÍ SOUČÁSTKA						ZNAČKA HOŘČICE									
										RARÁŠEK					

Kultovní model WRX STI má silný a dynamický turbomotor, výkon 300 koní, ale na sportovní vůz také prostornou kabinu i zavazadlový prostor a mnoho dalších skvělých vlastností. Je to prostě (dokončení v tajence)

Odpovědi na soutěžní otázku, řešení křížovky a sudoku nám pošlete nejpozději do 1. března 2013 na adresu: **OSMIUM s. r. o., Mistrfinská 393, 155 21 Praha-Zličín**. Těšíme se na vaše odpovědi, za něž můžete získat výhry Subaru.

CENÍK nejprodávanějších specifikací

Spotřeba a emise jsou uvedeny v pořadí: město/mimo město/kombinace. Ceny jsou nezávazným doporučením, platné pro MR2012.
U WRX STI příplatek za metalický lak 10 800 Kč. Tisková chyba vyhrazena.

XV	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D X Active	108kW (147k)	6 MT	198	9,3	6,8/5,0/5,6	179/131/146	590 833	709 000
2.0D XS Comfort	108kW (147k)	6 MT	198	9,3	6,8/5,0/5,6	179/131/146	632 500	759 000
2.0D XS Executive	108kW (147k)	6 MT	198	9,3	6,8/5,0/5,6	179/131/146	690 833	829 000
1.6i X Active	84kW (114k)	5 MT	179	13,1	8,0/5,8/6,5	185/134/151	474 167	569 000
1.6i X Comfort CVT	84kW (114k)	CVT	175	13,8	7,9/5,5/6,3	183/126/146	574 167	689 000
2.0i X Active	110kW (150k)	6 MT	187	10,5	8,8/5,9/6,9	204/136/160	499 167	599 000
2.0i X Comfort	110kW (150k)	6 MT	187	10,5	8,8/5,9/6,9	204/136/160	549 167	659 000
2.0i X Comfort CVT	110kW (150k)	CVT	187	10,7	8,6/5,5/6,6	200/126/153	590 833	709 000

FORESTER	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D X Active	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,1/5,2/5,9	199/149/167	632 500	759 000
2.0D XS Comfort	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,2/5,3/6,0	202/151/170	657 500	789 000
2.0i X Trend	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	490 833	589 000
2.0i X Active	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	532 500	639 000
2.0i XS Comfort	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	590 833	709 000
2.0i XS Comfort AT	110 kW (150k)	4AT	185	12,4	9,7/6,3/7,5	225/145/174	624 167	749 000

LEGACY Sedan	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	206	9,3	7,0/4,7/5,5	196/133/156	707 500	849 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	206	9,3	7,0/4,7/5,5	196/133/156	790 833	949 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	210	10,3	11,0/6,2/8,0	256/145/185	682 500	819 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	210	10,3	11,0/6,2/8,0	256/145/185	774 167	929 000

LEGACY Kombi	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	203	9,6	7,0/4,9/5,7	199/139/161	724 167	869 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	203	9,6	7,0/4,9/5,7	199/139/161	807 500	969 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	205	10,3	11,1/6,4/8,1	257/149/188	699 167	839 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	205	10,3	11,1/6,4/8,1	257/149/188	790 833	949 000

OUTBACK	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Trend	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,1/5,2/5,9	201/147/167	690 833	829 000
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,1/5,2/5,9	202/147/167	724 167	869 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,1/5,2/5,9	203/147/167	824 167	989 000
2.5i Trend	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	657 500	789 000
2.5i Active	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	682 500	819 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	198	10,4	11,3/6,7/8,4	262/155/194	724 167	869 000
2.5i Comfort	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	790 833	949 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	198	10,4	11,3/6,7/8,4	262/155/194	832 500	999 000
3.6R Comfort 5AT	191 kW (260k)	5AT	230	7,5	14,4/7,5/10,0	334/174/232	965 833	1 159 000

WRX STI	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.5 5D HB	221 kW (300k)	6MT	250	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	882 500	1 059 000
2.5 4D SEDAN	221 kW (300k)	6MT	255	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	907 500	1 089 000

Autorizovaný servis



AWD, Třebohostická 9, Praha 10
tel: 608 782 278, www.awd.cz

Radko Polák, Průmyslová 643, Hradec Králové
tel: 495 220 873, www.subaruhk.cz

TREND CAR, Dukelská 91, Nový Jičín
tel: 731 662 672, www.subaru-morava.cz

INDIS, Hlučínská 69/1102, Ostrava
tel: 596 135 301, www.indis.cz

Vlastimil Kundrát, Pod Holubím Vrchem 236,
Šumperk, tel: 583 219 296,
www.subaru-sumperk.cz

AUTOPROFIT, Kapitána Jaroše 219/40, Svitavy
tel: 461 530 137, www.autoprofit.cz

Autocentrum BEK, Dobětická 3346/2,
Ústí nad Labem, tel: 777 300 944, www.autobek.cz

M SERVIS, Kotojedy 53, Kroměříž
tel: 573 345 533, www.mservis-subaru.cz

Autorizovaný prodej a servis



Brno C & K, Vídeňská 100
tel: 547 136 215, www.subarubrno.cz

Brno MIJA AUTOCENTRUM, Provozničkova 90
tel: 545 245 277, www.subaru-mija.cz

České Budějovice BALKAR, Novohradská 1043
tel: 387 240 727, www.balkar.cz/subaru

Dvůr Králové AC BOOM, Seifertova 1165
tel: 499 320 249, www.acboom.cz

Frydek Místek AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK
Příborská 1000, tel.: 558 432 872, www.auto-fm.cz

Fryšták u Zlína IVOS ZLÍN, Zlínská 390
tel: 577 912 590, www.ivos.subaru.cz

Jihlava AUTO VYSOČINY, Chlumova 1437/1
tel: 567 322 536, www.subaruvysociny.cz

Jiloviště SRBA SERVIS, Jiloviště 188
tel: 255 717 011, www.srba.cz

Liberec ILOS, Letná 646/13
tel: 485 100 896, www.subaru-liberec.cz

Olomouc TREND CAR, I. P. Pavlova 120
tel: 585 700 977, www.subaru-olomouc.cz

Opava DANCARS CZ, Krnovská 82
tel: 553 719 296, www.subaru-opava.cz

Ostrava AUTOBOND GROUP, Gmelova 2069/9
tel: 596 616 940, www.subaru-ostava.cz

Pižetn AUTWEC, Útušická 541/3
tel: 377 473 935, www.subarupizen.cz

Pižetn M. LIŠKA, Skladová 7
tel: 377 452 083, www.liska-subaru.cz

Praha 5 EMIL FREY ČR, Pekařská 5
tel: 255 720 111, www.subaru-emilfrey.cz

Praha 9 EMIL FREY ČR, Kolbenova 3
tel: 283 061 234, www.subaru-emilfrey.cz

Praha 10 ALM - Ladislav Marčík,
Hornoměřcholupská 4, tel.: 271 961 283
www.subaru-alm.cz

Sedlčany AUTO VERO, Na Červeném hrádku 759
tel: 318 875 297, www.autovero.cz

Sokolov ALGON PLUS - AUTO, Stará Ovcárna
tel: 352 621 211, www.algon.cz

AGILE! [HBITĚ]

Neustále vyvíjíme a zlepšujeme
jízdni bezpečnost. Ocenění 5 hvězd v testech
bezpečnosti Euro NCAP 2011 a 2012 je toho důkazem.



SUBARU

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba paliva 5,6–6,9 l/100 km, emise CO₂ 146–160 g/km.

Hbité ceny čtyřkolek
od 569 000 Kč

SUBARU XV A SYMMETRICAL AWD Koncert pro 4 kola

Ukažte svou mrštnost a sílu

Sólo pro pomocníka do města i na rodinný výlet do přírody. Dynamické ploché motory typu Boxer s protiběžnými písty určí tempo a gradaci. Změny v rytmu ladí 6 nebo 5stupňová manuální převodovka s redukcí či Lineartronic CVT. O vpád kontrastu se postará kombinovaná spotřeba, u čtyřkolky začínající na 5,6 l/100 km. Dechberoucí je zážitek z dirigování koncertu pro 4 kola teprve díky opravdu stálému pohonu všech kol Symmetrical All-Wheel Drive. Předvést brilantní formu není jednoduché. Je to ale především zábavné.

* Subaru XV zaujalo svou originalitou a vlastnostmi čtenáře 4X4 AUTO crossover magazínu natolik, že se stalo autem 4x4 roku 2012 a zařadilo se po bok mnohokrát oceněného Subaru Forester.

5let
prodloužená
záruka

**AUTO
4X4
2012**

**SYMMETRICAL
AWD
od roku
1972**

**SUBARU
FINANCE**

www.subaru.cz