

# SUBARU *magazín*

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 026 – PODZIM/ZIMA 2015



## Levorg – sportovní, ale i praktický



15 miliónů boxerů



Štaf v boji o titul mistra Evropy

Vyzkoušejte si všechno.  
Vydejte se všude.  
Dělejte cokoliv.



## SUBARU Forester 2.0i Active 6MT již od 7 817 Kč měsíčně!

Dopřejte si jistotu za každé situace, bezpečnost, uvolnění a pohodu, které může nabídnout jedině vůz SUBARU Forester. Díky Subaru Finance navíc s nízkými měsíčními splátkami, které nezatíží váš rodinný rozpočet.

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

**SUBARU**  
FINANCE

Vítejte v  
 **UniCredit**  
Leasing



## Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

obálka tohoto čísla Subaru magazínu jasně napovídá, že těžištěm jeho obsahu je nový model **Levorg**, právě uváděný na český trh. Dozvíte se zajímavosti o jeho „genech“, o zákulisí jeho vývoje, a v důkladném velkém testu se dočtete, jak se konstruktérům Subaru povedl. Chvilu, kdy se Levorg stává obohacující novinkou naší modelové řady, bych rád využil ke stručné charakteristice současné situace Subaru ve světě i u nás.



Subaru důsledně spěje za naplněním vizí, formulovaných mateřským koncernem Fuji Heavy Industries v programu 6 iniciativ k posílení značky „Prominence

2020“: ■ závazek zachovat základní vlastnosti SUBARU, výkon a jízdní vlastnosti ■ stát se značkou číslo 1 v celkové bezpečnosti „Bezpečnost pro všechny“ ■ zdůraznit nový Subaru osobitý design vytvořený s konceptem „Dynamika & Solidnost“ ■ být ve špičce jak ve spalovacích motorech, tak v elektrifikaci vozidel s ohledem na ekologicky přívětivé technologie ■ být důvěryhodnou značkou, která naplňuje očekávání zákazníků, jak v kvalitě, tak v poprodějně péči ■ a budovat silné pouto se zákazníky pomocí takové komunikace, která bude dále vylepšovat a naplňovat myšlenku „Radost a klid v duši“.

To značce přináší v globálním měřítku už několik let za sebou zřetelný růst prodeje, z čehož samozřejmě plyne potřeba zvyšovat objem i tempo výroby.

Už na jaře, na Autosalonu v Ženevě, oslavila dosažení mety 15 milionů vyrobených plochých motorů Subaru boxer. K tomuto jedinečnému fenoménu Subaru se vracíme v dnešním čísle našeho magazínu rozsáhlým samostatným článkem. V roce 2014 dosáhla produkce vozů rekordních téměř 900 tisíc. Letos je nakročeno k dalšímu navýšení tohoto čísla. Klíčový severoamerický trh, kde nachází svého majitele bezmála dvě třetiny všech vyrobených „šestihvězdičkových“ vozů, rostl v prvních osmi měsících 2015 o necelá 4%. Subaru tu ale v tomto období prodalo svých vozů o cca 12% více. A i když se v Evropě realizuje objemově asi jen desetina prodeje ve srovnání s gigantickým severoamerickým trhem, i tady je porovnání 14% nárůstu prodeje vozů Subaru s celkovým růstem trhu ve výši necelých 9% rozhodně povzbudivé. A v této souvislosti se jistě ptáte, jak se daří značce Subaru v ČR? Za všechno hovoří fakt, že jsme museli přehodnotit plánovaná čísla a místo původně uvažovaného zvýšení prodeje o 5% oproti roku 2014, víme už dnes, že dosáhneme nárůstu desetiprocentního. 950 prodaných vozů je už poměrně blízko k v minulosti dvakrát překonané hranici 1000 kusů a zdá se, že si pro příští rok budeme moci troufnout do plánu tuto metu zanést.

Je to ovšem hodně ambiciózní plán. Odvažuji se na něj pomyslet také proto, že se mohou opřít o nadšení, vstřícnost a precizní práci našich autorizovaných partnerů i mimořádnou loajalitu našich

zákazníků. Svědčí o ní spontánní výpovědi fanoušků na našem Facebooku i rozhovory s dvěma nadšenými „subaristy“, Františkem Zehnaelem, děkanem a farářem v Rýmařově, a top manažerem jednoho z největších českých podniků v oboru bednění techniky DOKA, Karlem Novotným. Výmluvný je i tradiční referát o podzimním srazu fanklubu Subaru nebo reportáž o odvaze českých nadšenců na **dvou expedicích za volanty Forestrů do divokých rumunských hor** či výpravě jiné party na legendární severní smyčku Nürburgringu.



Když se generální manažer vývoje produktů Subaru Yasunori Kumagai pouštěl do náročného projektu inovativního kombíku, který by slučoval tradičně protichůdné sportovní a cestovní vlastnosti vozu, nebylo ještě rozhodnuto, zda se budoucí výsledek jeho úsilí bude nabízet i v Evropě. Ačkoliv strategie Fuji Heavy Industries velí Subaru akcentovat v Evropě především své SUV modely, nové analýzy i požadavky evropských dovozců ukázaly, že bude dobré dál využívat slavné sportovní tradice značky a nezapomínat na sportovněji zaměřené zákazníky. A tak tedy máme možnost nabídnout model Levorg i u nás. Nepochybně vás nadchne. A srdce všech sportovně založených subaristů potěší i naše články o sportovních úspěších posádek Subaru: další start dvaatřicetiletého Subaru Leona Coupé na slavné rallye La Carrera Panamericana v Mexiku, kde posádka Vojtěch Štajf-Vladimír Zelinka po loňské veleúspěšné premiéře obhajovala vítězství ve třídě Historica A+, statečný boj Aleše Plichty a jeho Imprezy v národním šampionátu divize TouringAutocross, korunovaný bronzovou příčkou v celoroční bilanci, úspěchy několika týmů Subaru v čele s mladým Václavem Kopáčkem a jeho slíchnou partnerkou Barborou Rendlovou v kategorii produkčních vozů v MMČR, i „last, but not least“ výkony posádky **Štajf-Rajnoha na tratích letošního evropského šampionátu v rallye**, kde před Štajfovým odletem do Mexika vedla kategorii ERC2. O tom, zda se jí podaří získat titul mistrů Evropy, rozhodne poslední závod šampionátu, který se jede ve Švýcarsku až po uzavěrci Subaru magazínu. Držme palce!



Na závěr vám chci doporučit dvoustranu 34–35. Na té s trochou nadsázky shrnujeme do přehledného Desatera důvody, proč jsou subaristé lepší a šťastnější řidiči, než uživatelé vozů jiných značek.

Aby to ve vrcholné „subarusezóně“ nadcházejícího podzimu a zimy platilo i o vás srdečně přeje

váš **Petr Neuman**  
ředitel Subaru ČR

## 8 Nepustí vás!

Nový model Levorg, který právě vstupuje na náš trh, je nejen plnohodnotný kombík, ale potěší i všechny, kteří chtějí za volantem ukojit své sportovní geny



## 16 Technika v praxi

Subaru už vyrobilo 15 miliónů svých originálních motorů s protiběžnými písty typu boxer



## 28 Subaru znovu na La Carrera Panamericana



## 5 Zažij Subaru

Facebooková stránka českého Subaru inspiruje k aktivitě

## 20 Subaru sport

Úsilí Štajfa s Rajnouhou o titul mistrů Evropy v kategorii ERC2 a další úspěchy šestihvězdičkových vozů na domácích i zahraničních tratích

## 34 Fascinace

Proč jsou subaristé nejlepší a nejšťastnější řidiči

## 32 Subaru man

Římskokatolický kněz, děkan František Zehnal a top manažer Karel Novotný ml. věří svým vozům Subaru

## 40 Jezdí v Subaru



## 36 Reportáž

Dvě výpravy Forestrů do rumunských hor

## 50 Země původu

Japonský meč

## 53 Subarufanclub

Křivoklátské klání

[www.facebook.com/subaru.cze](http://www.facebook.com/subaru.cze)



# f Zažijte Subaru!

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ

*Subaru není značka naleštěných autosalonů a falešných plakátů. Je to značka upřímná a přímočará, která se nebojí kontaktu se skutečným světem, nástrahami blátivých nebo zledovatělých cest. I proto už téměř dva roky pravidelně bereme naše auta za zážitky na zajímavá a neobvyklá místa, abychom sobě i vám předvedli, co všechno doopravdy umí. A abychom se tváří v tvář setkávali s vámi, našimi příznivci. Jsme na to hrdí a právě tomuto přístupu odpovídá i nová podoba stránek [www.zazijsubaru.cz](http://www.zazijsubaru.cz).*

S vytvářením vlastního automobilového obsahu pro fanoušky Subaru jsme poprvé začali na Facebooku. A to způsobem, na jaký si netroufla žádná jiná automobilová značka v Česku. Na našem profilu [www.facebook.com/SUBARU.CZE](http://www.facebook.com/SUBARU.CZE) jsme již publikovali desítky galerií a stovky fotek z lomů, dolů, lesů, polních cest, horských silnic, závodních okruhů i typických českých vesnic a okresek. Pokud nás sledujete, víte, že se při tom nebojíme dát autům opravdu do těla. A protože Subaru je Subaru, za celou tu dobu nás potkala pouze jedna prasklá pneumatika ☺.

V rámci těchto aktivit vznikla i řada fascinujících videí. Spolu s Autodromem Most jsme například pomohli založit výzvu Most Challenge a Vojta Štajf svým dnes již legendárním pokusem pokořil severočeský okruh pod dvě minuty. A to nejen bokem napřed ve WRX STI, ale hlavně asfalt neasfalt ve Foresteru XT, který proháněl kačírkem téměř dvousetkilometrovou rychlostí.

## SUBARU V AKCI NA ZAZIJSUBARU.CZ

Protože Facebook není pro každého a má svá specifika, rádi bychom dosah těchto aktivit rozšířili také na web [zazijsubaru.cz](http://zazijsubaru.cz). Pokud stejně jako my žijete Subaru, najdete zde pravidelný přísun fotek a videí ze všech našich dobrodružství, články věnované historii značky nebo zajímavé kousky z garáží českých majitelů. Chybět samozřejmě nebudou ani rychlé zprávy o modelových novinkách, sportovních úspěších a chystaných akcích.

Občas se nám některá fotka obzvlášť povede, a tak přibude také nová sekce s obrázky ke stažení ve vysokém rozlišení. Stránky budeme postupně dál rozšiřovat a naším cílem je vytvořit místo, kde se budou všichni subaráci dělit o fotky ze svých zážitků a zajímavé příběhy. Protože věříme, že řidičům naší značky nejde jen o přesun z bodu A do bodu B, ale o to, intenzivně prožívat fakt, že za volantem Subaru i sama cesta je cíl. ■



Naše auta používáme stejně jako vy, jejich majitelé



Zkoušíme, co všechno si můžeme dovolit

Naše komunitní stránka [zazijsubaru.cz](http://zazijsubaru.cz) nabírá druhý dech



Překonáváme svoje limity

Plníme si subarácké sny





## Frankfurt: konkurence zbrojí, Subaru je připraveno

Nový model Levorg právě dorazil z přehlídkových pódíí i na český trh

*V tradičním termínu na rozhraní léta a podzimu, který v sudých letech patří Paříži a v lichých Frankfurtu nad Mohanem, se letos v hlavním městě evropského finančního světa konal už 66. ročník IAA (Internationale Automobil Ausstellung). Ve světlech reflektorů frankfurtského výstaviště se samozřejmě blýskaly i vozy automobilky Subaru, která patří mezi tradiční účastníky této prestižní akce. Jednou z nápadných charakteristik letošní přehlídky byl fakt, že mezi podzimními novinkami automobilových výrobců z celého světa převažovaly sportovně užitkové modely. Řečeno s mírnou nadsázkou – jakoby se automobilky rozhodly naráz vzít útokem segment, v němž má Subaru své tradiční, pevné a respektované místo.*

TEXT A FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK (FRANKFURT)



Závodní speciál WRX STI NBR Challenge budil uznalé emoce na Nürburgringu i na frankfurtské Autoshow

Stánek Subaru se ve Frankfurtu tentokrát nesl ve znamení bezpečnosti, motoristického sportu a novinek výrobního programu. V rozsáhlé expozici bylo nejvíce prostoru věnováno novému modelu Levorg, který se premiérově představil už návštěvníkům letošního autosalonu v Ženevě. Moderní kompaktní kombi, postavené na základech sedanu WRX STI, zamířilo přímo z výstavní-

ho mola frankfurtské autopřehlídky k prvním zákazníkům. Kolega Petr Hanke pro vás nový model otestoval a svůj názor prezentuje na stranách 8–13. A ačkoliv oficiální uvedení modelu Levorg na český trh předcházelo uzávěrce našeho časopisu jen o dva týdny, můžeme s uspokojením konstatovat, že první ohlasy odborníků i zákazníků jsou vesměs stejně nadšené.



Radostná oslava: Dvacaté „narozeniny“ modelu Outback

Své úspěchy v motoristickém sportu Subaru ve Frankfurtu prezentovalo závodním speciálem WRX STI NBR Challenge, který ve třídě SP3T pro přeplňované motory s objemem do dvou litrů zcela ovládl letošní čtyřiačtyřicetihodinovku na legendárním Nürburgringu. Podrobnosti o závodě si můžete přečíst na stránkách 20 a 26.

Na rozpůlené maketě kombi Outback, jejíž pátou generaci letos Subaru oslavilo dvacetileté výročí modelu, se mohli návštěvníci detailně seznámit s dvoulitrovým turbodieselem typu Boxer, osvědčeným pohonem Symmetrical AWD a pevnou konstrukcí karosérie. Svoji mimořádnou vyspělost Subaru ukázalo i na modelu špičkového bezpečnostního systému EyeSight, který je vybaven technologiemi pro podporu řízení a předcházení nehodám. Ostatně, německý Auto Motor und Sport v červnu prověřoval účinnost systémů, které mají zabránit kolizi s chodcem, který znenadání vstoupil do cesty přímo před auto. Automatické brzdové systémy fungují na podobném principu, kdy kamera snímá prostor před vozem a jakmile zaznamená náhlou překážku, automaticky začne brzdit, to vše většinou do 30 až 50 km/h v závislosti na výrobci.

Novináři z německého magazínu Auto, Motor und Sport obětovali jednu figurínu a šestici vozů a naživo vyzkoušeli, který systém funguje nejlépe.

Vítězem testu, ve kterém měli být stejně úspěšní všichni, se stal SUBARU EyeSight v modelu Outback, který jako jediný zvládl zastavit před figurínou chodce (a nezpůsobit tak případné zranění).

Shrnuto a podtrženo: Subaru bez velkých gest připomnělo i ve Frankfurtu světa, že své jedinečné zkušenosti a unikátní technologie dokáže zúročovat v produkci vozů, které nabízejí výjimečnou radost z jízdy. A díky tomu se Subaru neleká ani frontální ofenzívy mnoha značek do oblasti SUV, která charakterizovala letošní Frankfurt.



V expozici nechyběl modernizovaný Forester ani ostatní modely současného výrobního programu



Ani BRZ, jediná zadolka mezi mnoha modely s kultovním pohonem na všechna kola, se jinak nevymyká základní charakteristice jízdních pocitů za volantem Subaru: čirá radost!



# Nepustí vás!

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

*Jsou auta, která v německých testech získávají maximální počty bodů či hvězdiček. Vše mají dokonale podle průtrůčky, nebo lépe řečeno, přesně nastavené na daná hodnotící kritéria. OK, pro lidi, kterým auta nic neříkají, to může být vořítko k dobré průměrnosti. Subaru Levorg ale tohle neuznává. I když je to univerzální a praktické auto, je naprosto senzační v parametrech, které nezapíšete do tabulek. Můžete je vyčíst pouze z úsměvu na tvářích lidí, kteří jej řídí, nebo prostě z toho, že z něj nebudete chtít vystoupit.*



Celému světu, a Evropu nevyjímaje, vládne trend crossoverů a vozů SUV. Subaru patří k jejich průkopníkům, vždyť je má v podobě modelů Outback a Forester v nabídce již více než dvacet let. Přesto ale stále existuje skupina lidí, která tyto zvýšené a bezpochyby univerzální automobily nevyžaduje. Právě této skupině se po vyřazení modelu Legacy z evropské nabídky Subaru značně zmenšil výběr. K dispozici zbyly prakticky výhradně sportovní modely WRX STI a BRZ. Nic pro toho, kdo má třeba rodinu, surf nebo jízdní kolo.

## KOMBI SE VŠÍM, CO K NĚMU PATŘÍ

Zatímco ostatní modely značky Subaru, snad s výjimkou Foresteru, míří poněkud stranou hlavních segmentů, u novinky Levorg tomu tak není. S délkou 4,7 metru stojí přesně na pomezí klasických kombi nižší střední a střední třídy, tedy poblíž jednoho z nejoblíbenějších segmentů na evropském trhu. Levorg svojí velikostí přímo navazuje na čtvrtou generaci modelu Legacy, ale o tom podrobněji

píšeme v následujícím článku. Subaru při navrhování Levorgu myslelo snad na každý detail. Například u zadních sedadel je možné měnit jejich sklon, lze je také sklápět přímo ze zavazadlového prostoru pomocí tlačítek. Nechybí ani možnost uložit krycí roletu pod podlahu kufra, která je u Subaru známá snad už dvacet let, ale jiné značky na ni přicházejí až v posledních letech. Zkrátka z pohledu praktičnosti nebo velikosti prostoru v zadní části je Levorg jedním z nejlépe postavených vozů daných rozměrů.

Překvapení nastává také v přední části interiéru. Dvojice výše postavených verzí je vybavena senzačními sportovními sedadly. Jsou umístěna tak akorát nad podlahou, takže se v nich ani neleží jako v kupé BRZ, ale současně se nesedí tak vzpřímeně, jako třeba ve Foresteru. Zkrátka příjemná a pohodlná pozice, v níž bez problémů vydržíte i několik hodin, třeba než dojedete na sjezdovku ve francouzských Alpách. Přístrojová deska je první věcí, která naznačuje spojitost s modelem WRX STI. Její rozvržení je shodné, Levorg





je ale vytříbenější a používá elegantnější materiály a čalounění. Zajímavé je například modré prošívání použité na sedadlech, dveřních výplních nebo třeba na štitku přístrojů. Zaujme také řešení středového panelu s integrovanými rádií nebo navigací, které využívají dotykové spínače, umístěné v jedné černé ploše. Uvnitř má řidič i spolujezdec dostatek úložných a odkládacích prostorů, takže i v tomto ohledu plní Levorg všechny moderní nároky na rodinný automobil.

#### SUBARU LEVORG 1.6 DIT LINEARTRONIC

<b>Motor</b>	plochý zážehový čtyřválec, 1600 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon</b>	125 kW (170 k)/4800–5600 min <sup>-1</sup>
<b>Točivý moment</b>	250 Nm/1800–4800 min <sup>-1</sup>
<b>Zrychlení 0–100 km/h:</b>	8,9 s
<b>Nejvyšší rychlost</b>	210 km/h
<b>Kombinovaná spotřeba</b>	6,9 l/100 km
<b>Cena vč. 21% DPH</b>	759 000 Kč

Levorg je i na vysloveně špatných cestách neustále velmi klidný a kultivovaný. Na dálnicích nejsou cítit takřka žádné vibrace. Vnitřní hlučnost je na nízké úrovni a spolu s jemně naladěným podvozkem je základem pro mimořádné pohodlí a kulturu projevu



Základní objem 522 l lze zvětšit až na 1446 l. Pod podlahou je připraveno 40 litrů pro nejrůznější drobnosti



U zadních sedadel lze měnit sklon opěradel, a tím si velmi zpříjemnit cestování. Jsou sklopná i ze zavazadlového prostoru

#### TAK V ČEM TO VLASTNĚ JE?

Zatím Levorg ukazuje, že při hodnocení praktičnosti, velikosti vnitřního i zavazadlového prostoru, stejně tak jako ergonomie by obstál v hodnocení i německých profesionálů. Bude tomu tak i v dalších disciplínách? Před tím, než se dostaneme k jízdním vlastnostem, je třeba zjistit vše potřebné o technice. Subaru v rámci svého výrobního programu hojně sdílí techniku mezi jednotlivými modelovými řadami. Ostatně proč ne, když koncepci svých vozů s plochými motory Boxer a symetrickým pohonem všech kol dovedlo k dokonalosti. Možná trochu předběhneme, když řekneme, že Levorg ukázal, že stále existuje prostor na zlepšení.

Levorg by bylo s určitou nadsázkou možné označit jako kombi modelu WRX STI s poněkud krotším charakterem, ale stejným základem. Opravdu, oba tyto vozy sdílí podlahovou plošinu a především celou přední část skeletu karoserie. Zadní část má Levorg samozřejmě jinou, nicméně speciální výtuhy přední části, s nimiž přišlo právě WRX STI, zůstaly i v kombi. Rozsáhlé využívání vysokopevnostní oceli zajistilo, že karoserie Levorgu je o 40 procent tužší v krutu, než karoserie předchozí generace modelu Legacy kombi. Stejně principy jsou použité také v zavěšení předních i zadních kol. Levorg samozřejmě používá jemnější naladění podvozku a modifikovanou kinematiku, nicméně základní celkové řešení je podobné.

Levorg je navržen tak, aby svoji posádku od silnice více filtroval, než méně kompromisní WRX STI. I proto používá ve svých silentblocích více gumy a současně také více izolačních materiálů. Izolační vrstvou je pokryta například celá podlaha i přepážka mezi motorem a interiérem. Ve dveřích a na dalších místech interiéru jsou použité izolace z umělých dutých vláken Thinsulate. Právě odhlučněním se Levorg liší od svých japonských sourozenců. Evropské verze jsou tišší a reagují tak na vyšší nároky Evropanů.

#### DVA SVĚTY A DVA CHARAKTERY

To vše se názorně projevuje při jízdě. Vlastně neprojevuje, protože Levorg je i na vysloveně špatných cestách neustále velmi klidný a kultivovaný. Na dálnicích nejsou cítit takřka žádné vibrace. Tímto projevem Levorg hodně připomíná větší Outback. Celkově je vnitřní hlučnost na nízké úrovni a je spolu s jemně naladěným podvozkem základem pro mimořádné pohodlí a kulturu projevu. K těm přispívá také motor, ale o tom později. Minimální vibrace a hlučnost se projeví také při průjezdu větších výmolů.

Druhou stránku své osobnosti Levorg ukazuje okamžitě, jakmile řidič jen trochu popustí uzdu svým vášním. Rodinné kombi se rázem promění a ukáže geny STI. Reakce na řízení jsou příkladné a automobil se jednoznačně opře o přední kolo a s minimálním náklonem projede zatáčkou. Elektrický

posilovač řízení, který má blíže k řízení BRZ, než hydraulickému systému STI, nabízí jednoznačnou zpětnou vazbu. Ve volantu je nádherně cítit přilnavost předních kol, a to nejen na suchém asfaltu, ale také za deště nebo na šotolině. Levorg zaujme také rychlými změnami směru, řidič má v každém okamžiku jasné informace o pohybech karoserie a umožňuje na ně v reálném čase reagovat. Je to zkrátka typický projev auta s extrémně tuhou karoserií, které právě díky tomu může mít velmi přesně nastavený podvozek, který svoji kinematiku nemění pokaždé, když je nosná struktura v zatáčkách vystavena značným silám. I díky tomu nemusí být odpružení a tlumení přehnaně tvrdé, a právě to je klíč k výše zmiňovanému pohodlí.

Kombi není naladěné tak dravě jako STI, je precí jen krotší. Při rychlejších nájezdech do zatáček je znát mírná nedotáčivost, kterou lze snadno přemoci jak ubráním, tak ještě lépe přidáním plynu. V druhém případě se naprosto plynule a přirozeně dostaví neutralita následovaná účinnou akcelerací ven ze zatáčky. Tato situace ideálně demonstruje sladění jednotlivých systémů uvnitř vozu, a to jak hardwaru, tak softwaru. Na jízdní vlastnosti má totiž značný vliv jak nízké těžiště a elektronicky řízený pohon všech kol, tak vektorové řízení jízdní dynamiky, které mělo premiéru právě v modelu WRX STI. Tento systém při jízdě v zatáčkách přibrzdí vnitřní přední kolo, a tím automobilu pomáhá se zatáčením a snaží se udržovat směr pohybu podle úhlu natočení volantu. Jak už bylo řečeno, vše funguje naprosto přirozeně a plynule, takže pokud by člověk nevěděl, že je Levorg touto funkcí vybaven, ani by si její přínos neuvědomil.

### JEDNA HNAČÍ SÍLA

Jak do toho všeho zapadá jediná nabízená kombinace motor/převodovka? Zbrusu nový přeplňovaný čtyřválec 1,6 litru vznikl tak, že Subaru zkombinovalo blok atmosférického motoru z modelu XV a doplnilo jej systémem přeplňování a potřebným příslušenstvím z přeplňovaného dvoulitru z Foresteru XT, nebo také japonského Levorgu či amerického WRX. Motor má výkon 125 kW (170 k) a točivý moment 250 Nm, což jsou parametry, které zásluhou větší síly překonávají i zážehový čtyřválec 2,5l použitý v Outbacku. Z pohledu zrychlení Levorg předjíždí všechna „nesportovní“ Subaru současnosti. Kromě WRX a BRZ se dokáže na rychlost 100 km/h dostat rychleji pouze Forester XT s výkonem 176 kW (240 k).

Nový motor, který se má čile k světu již od 1800 min<sup>-1</sup>, je spojen výhradně s bezestup-



Kvalitní přístrojová deska je přehledná a dokonale funkční



Dvouzónová klimatizace je součástí standardní výbavy, stejně, jako třeba bezklíčkové odemýkání a zamykání



Elektrická ruční brzda je u Levorgu standardem. „Uklidila“ středový tunel a uspořila 3 kg



S pohonem všech kol a robustní stavbou se Levorg cítí doma i na šotolinových cestách. Odkaz rally se zkrátka nezapře. Má světlou výšku 130 mm



Dvojice koncovek výfuku i anténa ve tvaru žraločí ploutve jsou standardní výbavou



Matně stříbrná povrchová úprava zrcátek umístěných na dveřích působí velmi elegantním dojmem



Plně funkční prvek převzatý z WRX STI. Přivádí vzduch k mezichladiči stlačeného vzduchu



Zepředu Levorg připomíná WRX STI, je ale přeci jen méně agresivní

ňovou převodovkou Lineartronic, která byla dále upravena pro snížení odporů. S tímto typem převodovky se používá symetrický pohon všech kol s elektronicky řízenou distribucí točivého momentu mezi nápravy. Součástí systému je elektronicky řízená lamelová spojka, která trvale připojuje kola zadní nápravy k mechanicky hnané přední ose. V extrémních podmínkách (například při jízdě po kluzné ploše simulující snůh a led) se díky rychlé elektronice a propojení s ostatními systémy toto řešení z pohledu řidiče projevuje, jako by byla všechna kola hnaná stále. Možnost aktivního rozdělování hnací síly má výhody především při jízdě v zatáčkách, kde pomáhá ovlivňovat dynamiku chování automobilu.

#### PODLE CHUTI: PLYNULE NEBO DRAVĚJI

Podobně jako o podvozku, lze i o poháněcí soustavě s určitou nadsázkou říci, že v sobě ukrývá dva charaktery. Jeden se ukazuje při jízdě ve městě nebo během klidného cestování. Značná pružnost umožňuje držet motor neustále v nízkých otáčkách, převodovka Lineartronic eliminuje všechny rázy a jízda s Levorgem je zajímavě plynulá. V běžných rychlostech má řidič neustále pocit výkonové rezervy, která je dána tím, že není potřeba nijak dramaticky sešlapávat plynový pedál. Přirozená vyváženost motoru Boxer spolu s nízkou hlučností, danou účinným utlumením, jsou ve spojení s neustále nízkou udržovanými otáčkami zdrojem další vrstvy značného komfortu, který Levorg své posádce poskytuje. Co tento druh komfortu znamená, si uvědomíte okamžitě, když si sednete do nějakého auta vybaveného pěkným dunivým a třesoucím se čtyřválcovým turbodieselem s řadovou koncepcí a manuální převodovkou. Levorg z tohoto srovnání vychází jako Rolls-Royce.

Druhou stranu svých schopností ukazuje motor, jakmile řidič začne aktivněji používat plynový pedál nebo když v systému dvojice map motoru a převodovky SI-DRIVE zvolí nastavení Sport. Převodovka začne udržovat otáčky motoru výše a také reakce čtyřválců jsou rychlejší. Při sportovnější jízdě řidič přirozeně více používá plynový pedál a Levorg na to dokáže reagovat. Jakmile jej sešlapujete na více než 35 procent (v inteligentním módu nad 30 %), převodovka se přepne do skokového řazení po šesti předem daných převodových poměrech. Díky tomu začne být akcelerace přirozenější, protože současně s rychlostí se plynule zvyšují také otáčky motoru.

Levorg má výhodu i nevýhodu, podle toho, z jakého úhlu pohledu se na to díváte, v tom, že jeho podvozek je skutečně fantas-

tický. Díky tomu máte často pocit, že i když jedete už opravdu rychle, mohli byste jet ještě rychleji. Zkrátka, podvozek má takovou výkonovou rezervu, že by si hravě poradil i s výkonem tří stovek koní. Techniku a geny prostě popřít nejde.

S Levorgem se musí člověk naučit jezdit. Je to ale stejné, jako s většinou přeplňovaných motorů. Když se s ním zachází rozumně, je možné se pohybovat se spotřebou kolem 9 l/100km, úspornou jízdou by se člověk dostal dokonce pod 8 l/100km. Ono je ale velmi snadné nechat se zlákat kvalitami podvozku, potom je potřeba počítat s tím, že se spotřeba vyhoupne i na 1,5 násobek běžné hodnoty. Je to zkrátka něco za něco.

Jaké je tedy Levorg auto? Z pohledu Subaruisty senzační. Má jedním slovem vynikající jízdní vlastnosti, které jsou další vývojovou fází toho, na co je člověk zvyklý. Nenápadná dravost spojená s prvotřídním komfortem a kulturou projevu přeplňovaného motoru vás prostě dostanou. A k tomu jako bonus praktická karoserie, která posádce nabízí hodně pohodlí i spoustu bezpečnostní a komfortní výbavy na úrovni doby. To vše z Levorgu vytváří více, než jen přirozeného nástupce čtvrté generace typu Legacy, je to auto, které vytvořilo svá vlastní pravidla a má tu schopnost, že z něj nebudete chtít vystoupit...

## SRVD A ASISTENT DÁLKOVÝCH SVĚTEL

Levorg přináší do nabídky Subaru několik aktivních bezpečnostních systémů. Jeden z nich má označení SRVD (Subaru Rear Vehicle Detection), má v zadních rozích neviditelně umístěné radary monitorující provoz za vozem a hned několik funkcí. Jednou z nich je monitoring slepých úhlů vnějších zpětných zrcátek. Jakmile se v nich objeví automobil, upozorní na něj kontrolka v zrcátku. Druhou je varování při přejíždění do vedlejšího jízdního pruhu. Když dá řidič znamení o změně směru jízdy a systém na odpovídající straně zaznamená do vzdálenosti 70 metrů za vozem rychle se přibližující automobil, upozorní na něj řidiče kontrolkou. Třetí funkce pomáhá při vycouvávání z napříč orientovaného parkovacího místa. Radary monitorují prostor vzadu po stranách vozu, a jakmile při vycouvávání zaznamenají bližící se vozidlo, které řidič často ani nemůže vidět, upozorní na něj. Další novinkou je čelní kamera, která dokáže „čist“ prostor před vozem, rozpoznávat jednotlivé automobily jedoucí stejným i opačným směrem a podle nich automaticky vypínat nebo zapínat dálková světla. Až když si člověk tento systém vyzkouší, zjistí, že dálková světla používá mnohem častěji, než při manuálním ovládání. Automat totiž využije každé možnosti, kdy nikoho neoslní, k tomu, aby silnici osvítil. A protože má Levorg standardně LED světlomety, je jízda v noci bezpečnější, než kdy před tím.



Funkci asistenta dálkových světel zajišťuje čelní kamera umístěná v modulu zpětného zrcátka



Tato kontrolka se rozblíká, když systém SRVD detekuje potenciálně nebezpečné vozidlo

**Nenápadná dravost spojená s prvotřídním komfortem a kulturou projevu přeplňovaného motoru vás prostě dostanou**





PŘIPRAVIL: /PH/

## Ideový nástupce

*Subaru Levorg svojí velikostí navazuje na čtvrtou generaci Subaru Legacy kombi, které je mnoha fanoušky značky považované za jedno z nejhezčích Subaru.*



I dřívější 4stupňový automat umožňoval manuální sekvenční řazení

Vývoj nezastavíš. Subaru Levorg v dnešním světě neustále se zvětšujících automobilů vypadá, možná i zásluhou svých proporcí, jako kompaktní kombi. Málokdo si ale uvědomuje, že ještě před deseti roky bylo kombi této velikosti dokonale funkčním vozem schopným dokonale plnit rodinné požadavky. Velmi podobné rozměry měla totiž například 4. generace modelu Legacy (výroba 2003 až 2009), z níž byl odvozený také zvýšený Outback.

Právě na tento vůz Levorg navazuje nejen svojí velikostí. Srovnání je nejlépe vidět z připojené tabulky. Vnější rozměry jsou velmi podobné, Levorg se zvětšil především do šířky, což je znát ihned při usednutí. Rozdíly jsou patrné ale nejen z volnosti v příčném směru, ale také ve vzdušnosti a pocitu z prostoru, který je dán hlavně vpřed posunutou spodní hranou čelního skla. Vnitřní prostor Legacy člověk z předních sedadel vnímá jako menší a stísněnější. Mnohem útlejší jsou zde nejen dveře, ale také přední sloupky a v přímém srovnání obou těchto vozů budí Levorg dojem větší robustnosti.

Také v zadní části jsou rozdíly. I když původní Legacy má větší rozvor, Levorg nabízí více pohodlí nejen v příčném směru, ale také podélně. Před zadními sedáky je o 25 mm více prostoru. Zajímavé srovnání se ukazuje také při nastupování, a to hlavně na zadní sedadla. Když se zadní dveře otevřou, vznikne mezi horním rohem bočního skla a horním zalomením C sloupku u Levorgu vzdálenost více než jeden metr. U Legacy číslo čtyři je to jen asi 70 centimetrů. A to okamžitě poznají hlavně osoby většího vzrůstu nebo rodiče poutající své ratolesti do dětských sedaček. Levorg oproti Legacy nabízí navíc možnost měnit sklon opěradel zadních sedadel.

Rozdíly jsou i v zavazadlových prostorech, které mají podobě rozměrnou ložnou plochu. Levorg má více místa pod podlahou, nicméně

SROVNÁNÍ ROZMĚRŮ	Levorg	Legacy kombi (4. gen.) 2.0R AT
Délka	4690 mm	4680 mm
Šířka	1780 mm	1730 mm
Výška	1485 mm	1470 mm
Rozvor	2650 mm	2670 mm
Zavazadlový prostor	522 l*	459 l*
Délka zav. prostoru	1070 mm	1090 mm
Šířka zav. prostoru	1080 mm	1080 mm
Výkon	125 kW (170 k)/4800–5600 min <sup>-1</sup>	121 kW (165 k)/6800 min <sup>-1</sup>
Točivý moment	250 Nm/1800–4800 min <sup>-1</sup>	187 Nm/3200 min <sup>-1</sup>
Zrychlení 0–100 km/h	8,9 s	11,6 s
Nejvyšší rychlost	210 km/h	193 km/h
Kombinovaná spotřeba	6,9 l/100 km	8,8 l/100 km

\* včetně prostoru pod podlahou

Levorg s převodovkou Lineartronic jasně předstihuje dynamikou, kulturou projevu i úspornější spotřebou paliva původní dvoulitrový boxer spojený se 4stupňovou samočinnou předovkou



Světlomety čtvrté generace Legacy měly připomínat sokolí oči



oproti Legacy ztratil možnost pomoci háčku udržet podlahu zvednutou. V obou případech lze ale rolovací kryt zavazadelníku v případě, že není potřeba schovat do vyčleněného prostoru právě pod podlahou. Nově lze ze zavazadlového prostoru sklápět opěradla zadních sedadel.

Zatímco Legacy se nabízelo v kombinaci s manuálními a samočinnými převodovkami, Levorg je k dispozici jen s převodovkou Lineartronic. V otázkách dynamiky, kultury projevu a spotřeby paliva Levorg jasně předstihuje původní dvoulitrový boxer spojený se 4stupňovou samočinnou převodovkou. Také jízdní vlastnosti jsou nyní sportovnější, ale přitom si Levorg zachovává i na 18palcových kolech podobný komfort. Mluvit o modernějších multimédiích zřejmě nemá ani smysl.

Levorg udělal největší posun oproti předchůdci právě ve vlastnostech jmenovaných v předchozích několika větách. Jinak zůstal vozem s tou ideální „evropskou“ velikostí střední třídy.

# Sourozenci

PŘIPRAVIL: /PH/

*Subaru Levorg není výstřel z čistého nebe. Je to dokonale promyšlený model vhodně zapadající do nabídky Subaru.*

Až dnes, když před sebou máme kombi Subaru Levorg, dostává koncept Subaru Advanced Tourer z roku 2011 jasné obrysy. Subaru si již tehdy chtělo ověřit, zda je prostor a jak by mohl vypadat nový kompaktní, ale přesto praktický cestovní vůz se sportovním charakterem. Tento koncept s originálně otevřenými bočními dveřmi dával svoji sportovnost na odív především zásluhou výrazných blatníků. Právě ty, i když v poněkud umírněnější podobě, jsou součástí designu i sériové verze. Spojitost lze nalézt také ve tvarech přední části vozu.

Subaru si s modelem Levorg neustále hraje. Na autosalonech představuje jeho různé podoby. Jednou z nich byl Levorg S Concept, který naznačoval, jak by mohl tento vůz vypadat ve výrazněji sportovním provedení. Divize STI postupně připravuje sadu dílů pro model Levorg. Aktuálně je k dispozici aerodynamický kit tvořený černým lízátkem na spodní hraně předního nárazníku, na prazích a zadním nárazníku. Specialitou je také střešní spojler, který v rychlosti 100 km/h zvyšuje přítlak o přibližně 4 kg. Připravena je také rozporná tyč mezi horní uchycení předních tlumičů nebo výztužné rameno přední nápravnice.



Subaru Levorg S Concept je zatím pouze prototypem



Začíná se rozšiřovat nabídka dílů od STI určených pro Levorg



Ideový předchůdce Levorgu – studie Advanced Tourer Concept z roku 2011

# Boxer forever

*Subaru již vyrobilo 15 milionů motorů boxer. Když se nechá stranou VW Brouk, je to více, než jakákoliv jiná značka na světě. Proč tomu tak je? Jednoduše proto, že Subaru nespolehá na levnější a jednodušší řešení, ale snaží se používat ta nejlepší.*

TEXT: PETR HANKE

Subaru BRZ sice nemá pohon všech kol jako většina vozů Subaru, ale i zde jízdní projev těží z vlastností plochého motoru. Právě díky němu má toto kupé těžiště jen 46 cm nad zemí – blíže než Ferrari 456 Italia





Subaru patří k nejmenším „velkým“ automobilkám. V roce 2015 má cíl výrobou překročit hranici 900 tisíc automobilů. V plánu však nemá zázračný růst o desítky procent ročně. Strategii Subaru lze popsat spíše jako být malý, ale silný. A aby to celé fungovalo, musí mít tato značka co nabídnout. A právě to je důvod, proč má koncern Fuji Heavy Industries jasnou vizi, jak mají automobily Subaru vypadat. A za více než šedesát let existence, z nichž téměř půl století připadá na ploché motory boxer, ji mají i zákazníci. Subaru prostě znamená boxer a symetricky uspořádaný pohon všech kol, které jsou zárukou specifických jízdních vlastností, které zaujmou nejen nadšené řidiče, ale svoji přirozeností a samozřejmostí i zcela běžné lidi, vyžadující pouze spolehlivou, pohodlnou a hlavně bezpečnou dopravu z místa na místo.

Ploché motory boxer mají na chování vozů Subaru zcela zásadní vliv. Právě tento druh motoru totiž umožnil navrhnout zmiňovaný pohon všech kol Symmetrical AWD. V čem tedy spočívá specialita tohoto typu motoru, který si v roce 1896 patentoval Karl Benz? Jednoduše řečeno hlavně v prostorovém řešení. Motory typu boxer mají jednu klikovou hřídel a písty jsou na ni umístěné od sebe v hori-

zontální rovině. Kvůli pohybu pístů se často používá také označení motor s protiběžnými písty, nebo již zmiňované emotivnější označení boxer. Touto koncepcí má motor malou výšku a délku, a to jsou přínosy pro rozložení hmotnosti uvnitř automobilu. První vlastnost zajišťuje nízké těžiště, zatímco druhá přispívá k optimálnímu rozložení hmotnosti mezi nápravami. V obou případech jde o významný vliv na dynamický projev automobilu. Boxery ale mají i další výhody, z nichž jmenujme kromě jiných přirozené vyvážení, které se projevuje příkladnou kulturou chodu s minimálními vibracemi. To platí zejména pro šestiválce, které se svým projevem vyrovnají pověstným řadovým šestiválcům a vidlicovým dvanáctiválcům.

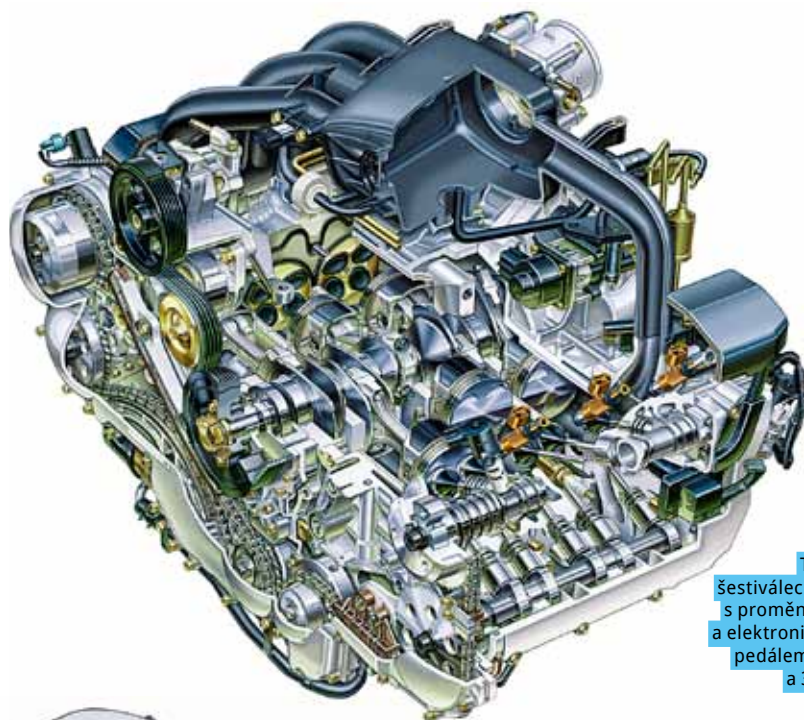
S motory boxer je to ale ještě trochu složitější. Každý motor, co má písty proti sobě, totiž ještě nemusí být boxer. Například ploché dvanáctiválec, který poháněl vozy formule 1 Ferrari v sedmdesátých letech a současně také modely 512BB nebo Testarossa, byl spíše vidlicovým dvanáctiválcem s rozevřením válců 180 stupňů. Rozdíl je v tom, že správný boxer musí mít pro každý píst jeden samostatný ojnicí čep na klikové hřídeli. Jedině potom se totiž proti sobě umístěné písty

## Ploché motory boxer mají na chování vozů Subaru zcela zásadní vliv. Právě ony totiž umožnily navrhnout jedinečný pohon všech kol Symmetrical AWD

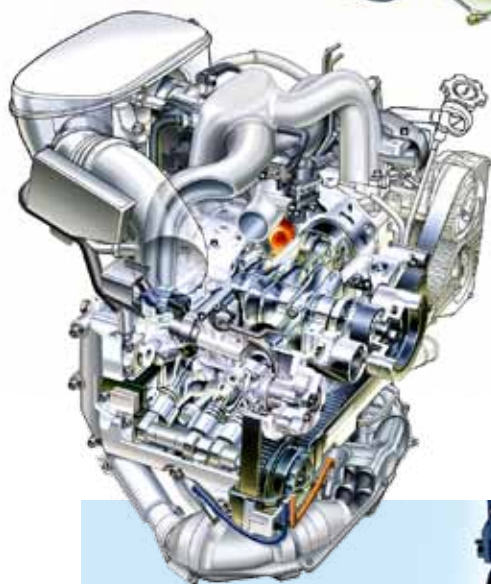
pohybují opačným směrem a vzájemně se tak jejich pohyby ruší. Výsledkem je výše popisované ideální vyvážení setrvačných momentů.

Ne, že by Subaru nikdy nevyrobělo jiný druh motoru, ale ploché boxery jsou zcela zásadní. S výjimkou v Japonsku nabízených převzatých malých modelů, Subaru v současnosti používá ve svých stěžejních modelech čtyř- a šestiválcové ploché motory. Přinášíme jejich stručný přehled od roku 1966, kdy s nimi pod kapotami vozů Subaru vyjeli do ulic první japonští řidiči.





Třílitrový plochý šestiválec po modernizaci s proměnným časováním a elektronickým plynovým pedálem (4. gen. Legacy a 3. gen. Outback)



#### PŮVODNÍ ČTYŘVÁLEC EA

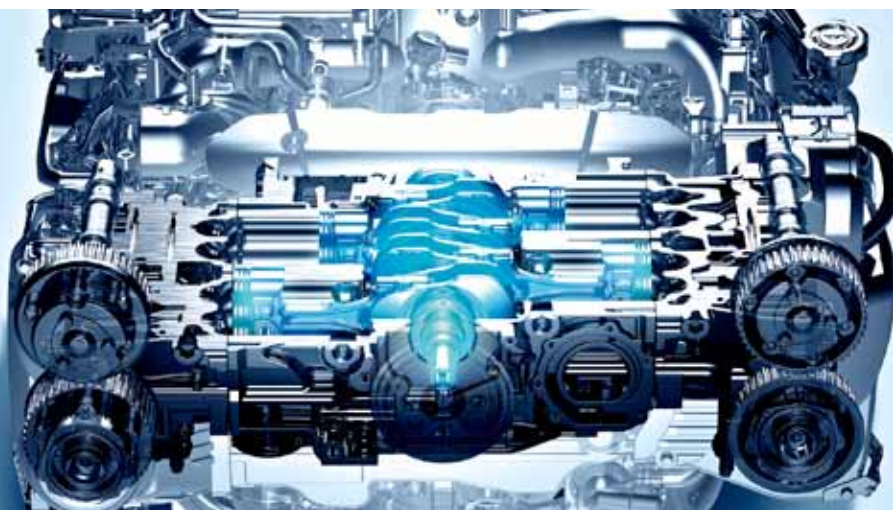
První generace boxeru se na trhu objevila ve spojení s předním pohonem sedanu Subaru 1000. Tento litrový čtyřválec měl výkon 40 kW (55 k) a patří do první generace označované kódem EA. Motor byl ve výrobě téměř třicet let, poslední sjel z výrobní linky v roce 1994. Subaru jej postupně modernizovalo a zdokonalovalo. Motor se vyznačoval hliníkovou konstrukcí,

trojicí hlavních ložisek na klikovém hřídeli. Postupně se objem zvětšoval až na konečných 1,8 litru. Většina těchto motorů měla rozvod OHV, až poslední verze (EA82) měly v každé hlavě válců umístěný jeden vačkový hřídel, ve všech případech měl spalovací prostor dvojici ventilů. S cílem zvýšení výkonu Subaru již tuto generaci s objemy 1,8 litru doplnilo přeplňováním, v nejsilnějším sériovém provedení byl připraven výkon 85 kW (115 k). První generace boxeru Subaru se kromě zmíněného typu 1000 objevila především pod kapotou modelů FF-1, Subaru G a především v Subaru Leone, Brat a hranatém kupé XT/Alcyone (Japonsko)/Vortex (Austrálie a Nový Zéland).

#### MODERNĚJŠÍ ČTYŘVÁLEC EJ

Druhá generace plochého čtyřválece Subaru měla označení EJ a debutovala v první generaci modelu Legacy v roce 1988 a později poháněla i modely Impreza (včetně verze STI), Forester a Outback. Právě tento motor se uvedl senzačním rekordem nonstop jízdy tři vozů Legacy RS na vzdálenost 100 000 kilometrů, a to průměrnou rychlostí 223,345 km/h. Mezi novinkami tohoto motoru bylo pětinašobné uložení klikového hřídele a čtyřventilová technika. Motory měly rozvody s jedním nebo dvěma vačkovými hřídeli v hlavách válců, vždy s jedním rozvodovým řemenem. K dispozici byly objemy od 1,5 do 2,5 litru, a to včetně verzí s přeplňováním. Tato generace čtyřválcových boxerů Subaru prošla přibližně na přelomu let 1998 a 1999 modernizací. Nově navržené byly hlavy válců, stejně tak jako klikové hřídele. Motor se vyráběl s několika dalšími vylepšeními ještě více než deset let.

Zážehový čtyřválec 2,0 litru z druhé generace boxerů Subaru (řada EJ)



Písty v motorech boxer se pohybují proti sobě

### TŘETÍ A SOUČASNÁ GENERACE FB

V roce 2010 Subaru představilo třetí generaci zážehových plochých čtyřválců. Dostaly označení FB a vyznačovaly se zvětšením zdvihu a zmenšením vrtání. Motor má i přes zvětšení zdvihu stejnou šířku, protože Subaru použilo asymetrické ojnice, které byly známé z plochého šestiválce řady EZ. Samozřejmostí je proměnné časování sacích i výfukových vaček AVCS a také použití rozvodového řetězu. Tyto motory se vyrábí s objemem 1,6, 2,0 a 2,5 litru.

Stejnou koncepcí s asymetrickými ojnici používá také řada zážehových čtyřválců FA (má kombinaci přímého a nepřímého vstřikování), která měla ve dvoulitrovém atmosférickém provedení premiéru v Subaru BRZ. K dispozici je také v přeplňovaném provedení s přímým vstřikováním (F20DIT), které pohání například Forester XT nebo japonské verze modelů Legacy, WRX, Levorg a další. Je zajímavé, že tyto motory mají odlišné bloky, hlavy válců, ojnice i písty ve srovnání s motory FB, ale přitom jsou ze stejné platformy.

Propojením bloku motoru FB se systémem přeplňování z motoru FA20DIT vznikl motor 1.6 DIT nového kombi Subaru Levorg s největším výkonem 125 kW (170 k).

### UNIKÁTNÍ PLOCHÝ TURBODIESEL

Pod zkratkou EE Subaru vyvinulo plochý vznětový motor boxer s objemem 2,0 litru. Tento čtyřválec se představil v roce 2007, Subaru jej postupně zdokonalovalo. Přešlo například na nový typ vstřikovacího systému a od roku 2015 se prodává kompletně přepracovaná verze tohoto motoru s novým blokem motoru, hlavami válců



Díky krátkému a nízkému motoru boxer bylo možné vyvinout symetricky uspořádaný pohon všech kol. I modely se světlou výškou 20 cm tak mají nízké těžiště

a turbodmychadlem. Nová generace turbodieselu je nabízena v modelech Outback a Forester.

### TAKÉ SE ŠESTI

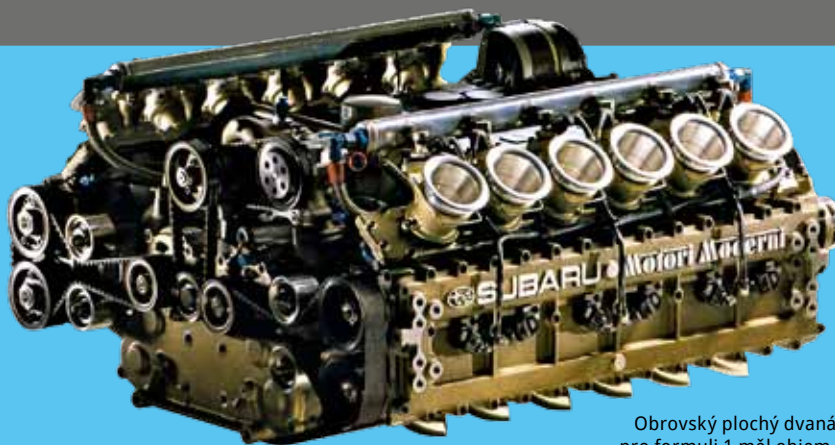
Paralelně se čtyřválcovými motory vyrábí Subaru od roku 1987 také šestiválcové boxery. První generace tohoto motoru (ER) měla objem 2,7 litru a dodávala se pouze do kupé Subaru XT6 (v Japonsku Alcyone VX). Roku 1992 Subaru postavilo větší motor 3,3 litru (série EG), který využíval techniku čtyřválců EJ se čtyřmi ventily na válec a rozvodem DOHC. Tento motor s výkonem 169 kW (230 k) se prodával v kupé Subaru SVX až do roku 1997. Třetí generace plochých

šestiválců Subaru (EZ) měla premiéru v roce 1999 a měla objem zmenšený na 3,0 l. Motor se dodával do modelu Outback H6-3.0 a následně i do Legacy. V roce 2003 prošel modernizací a objevil se ve čtvrté generaci modelu Legacy a odvozeném Outbacku. Kromě jiných vylepšení patřilo mezi nejvýznamnější proměnné časování a elektronický plynový pedál. Rok 2010 znamenal další posun. Tentokrát se změnila geometrie a motor dostal asymetrické ojnice a zdvihový objem zvětšený na 3,6 litru. Tento motor je ve výrobě až do současnosti a prodává se zejména v USA a v Rusku v modelech Outback a Legacy.

## SPECIALITA NA ZÁVĚR

### DVANÁCTIVÁLCOVÝ BOXER

V roce 1989 se k testům poprvé rozjel plochý dvanáctiválec Subaru určený pro závod formule 1. Subaru se tehdy spojilo s italskou firmou Motori Moderni a vznikl zkušební motor s objemem 3,5 litru, výkonem 456 kW (620 k) a schopností točit až 13 500 min<sup>-1</sup>. Nakonec ale z celého projektu sešlo bez toho, aby se monopost týmu Subaru Coloni Racing kvalifikoval do závodu. V roce 1990 už ale mělo Subaru slibně rozjetý program automobilových soutěží, takže svoji pozornost přesunulo tam.



Obrovský plochý dvanáctiválec pro formuli 1 měl objem 3,5 litru a výkon 456 kW (620 k)

# Subaru zvítězilo na Nürburgringu a nejen tam

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV



*Jedním z nejprestížnějších závodů v Německu, ale i v Evropě, je čtyřiadvacetihodinovka cestovních vozů na slavném Nürburgringu. Tento vytrvalostní podnik přinesl v šedesátých letech velké úspěchy vozům Tatra 603 a dodnes se těší zejména u našich západních sousedů ohromné popularitě. Na jeho start se letos postavilo dokonce 151 posádek a jak je tomu v posledních letech tradicí, nechyběla ani značka Subaru. Její technici pilně zbrojili a na závod nachystali vylepšený vůz Subaru WRX STI, tým také oproti minulému ročníku změnil jezdeckou sestavu. Šanci dostali kromě osvědčených Marcela Laséeho a Carlo van Dama nově Tim Schrick a Hideki Jamaučí a ukázalo se, že i toto byl šťastný tah.*



Agentury uvádějí k vítězství Subaru ve třídě SP3T ve čtyřiadvacetihodinovce na Nürburgringu jména jezdců, kteří se střídali za volantem. Ale kromě Marcela Laséeho, Carlo van Dama, Tima Schricka a Hidekiho Jamaučího si potlesk zaslouží i celý tým techniků, pečujících o vůz

Už v tréninku ovládly modré barvy klasifikaci své třídy SP3T a i závod se odvíjel po celou dobu v jejich prospěch. Start velkého množství vozů se odehrál ve třech skupinách a Subaru bylo hned od úvodu ve špičce svojí druhé vlny. Posádce se ostatně dařilo ve dne i v noci, po celých dlouhých 24 hodin. V tempu nepolevil ani jeden ze čtveřice závodníků, dvoulitrový turbomotor EJ20 upravený na výkon 340 koní šlapal jako hodinky a v cíli závodu tak mohla propuknout velká radost. Po třech letech dokázalo Subaru opět svoji třídu vyhrát (navíc s náskokem dvanácti kol) a v absolutní klasifikaci dosáhlo na vůbec nejlepší výsledek od svého prvního startu na 24h Nürburgringu, který proběhl v roce 2008 – osmnáctá příčka mezi sto dvěma vozy, které závod dokončily, to byl nesporný úspěch a ani za průměrnou dosaženou rychlost překračující 150 km/h se van Dam, Jamaučí, Schrick a Lasée nemuseli vůbec stydět.

Hideki Jamaučí je také důležitým členem posádky vozu Subaru BRZ, která se prohání v prestižní japonské sérii Super GT. Sezónu s Takuto Igučim nezahájili moc dobře a sedmnáctá příčka z Okajomy nebyla výsledkem, kterým by se chtěla značka příliš chlubit. Nicméně následná dvě osmá místa ze závodů na 500 km na autodromu Fudži a šestá pozice ze zbrusu nového okruhu v thajském Buriramu už znamenala blýskání na lepší časy. Už se stalo tradicí, že vozům značky Subaru se nejlépe daří na těžkých a dlouhých vytrvalostních podnicích a nejinak tomu bylo i letos v seriálu Super GT. Závod na 1000 km na kultovním okruhu v Suzuce vynesl Igučiho s Jamaučim na vytoženou „bednu“, konkrétně na třetí příčku celkového pořadí, vůz Subaru BRZ GT300 byl dokonce posledním, kdo dokončil závod se shodným počtem kol, jakého dosáhl vítěz. Dobrou formu pak duo „modrých“ potvrdilo i při zářijovém klání na autodromu Sugo, kde srdnatě bojovalo opět o zelený věnec, nakonec ale Iguči a Jamaučí dokončili závod s malou ztrátou jako páti.

## V RALLYE CHYTAJÍ PRODUKČNÍ VOZY DRUHÝ DECH A SUBARU U TOHO NECHYBÍ

Už je to několik let, co značka Subaru opustila kolotoč světového šampionátu WRC, ze světa automobilových soutěží se však rozhodně nevytratila. V mistrovství světa jsou nicméně produkční vozy (kam většina vozů Subaru patří) zařazeny do šampionátu WRC2, kde hrají prim drahé rychlé speciály R5 a S2000, a tak se do těchto podniků subaristé příliš neženou. Přesto si Martineze či mladší Tempestini odvezli světové body z Mexika či Argentiny, italský nezmar Gianluca Linari dokázal ukoristit bodíky také ve Finsku či v Austrálii.

V Mistrovství Evropy je situace o poznání jiná, nicméně protože jsou ve hře i Češi, píšeme o úspěších Vojty Štajfa, Františka Rajnohy, ale i Litevce Dominikase Butvilase na jiném místě. A co tedy Subaru a zbytek světa? Nošením dříví do lesa by bylo podrobné popisování, jak se naši značce daří na africkém či americkém kontinentu. Jen stručně tedy informujeme, že David Higgins (o kterém jsme se nedávno trochu rozepsali) vyhrál i letos v USA skoro všechno, co se vyhrát dalo, a stal se s přehledem znovu šampionem Spojených států i pro rok 2015. Na severoamerickém kontinentu značka Subaru opravdu vládne, důkazem je i Kanada. Tam přisedlal na vůz s hvězdami ve znaku loňský šampion Antoine L'Estage a zvítězil s ním v obou domácích podnicích, na kterých startoval. Ostatně kanadskou rallye-scénu Subaru zcela ovládá,



Už několik sezón po sobě rádi vidíme na konci soutěží Davida Higginse oslavovat



Hideki Yamamoto nejenže sbírá úspěchy v japonské sérii Super GT, ale letos posílil i tým, který s upgradovanou Imprezou WRX STI dokázal s náskokem dvanácti kol vyhrát svoji třídu v prestižním klání 24h Nürburgringu



Jak informoval oficiální web ERC, jedním z jezdců, kteří si do Doventry přijeli důkladně prohlédnout WRX STI 2015, které má být dalším krokem ve vývoji japonských soutěžních speciálů, byl i Vojtěch Štajf

na Rallye Baie-des-Chaleurs dojelo v první desítku kromě L'Estageho i dalších šest jezdců s vozy této značky, na Rallye Perce-Neige Maniwaki byla převaha ještě větší a v první patnáctce bylo Subaru dokonce dvanáct.

Slibovali jsme, že afrického kolbiště si tentokrát všimnat nebudeme, ale přesto nám to nedá – naše značka si tam totiž vede obdobně úspěšně jako v Kanadě a například na soutěži mistrovství Afriky s fascinujícím názvem „Rwanda Mountain Gorilla Rally 2015“ dojelo v první desítku hned osm Subaru. Velmi podobně to vypadá i na dalších soutěžích černého kontinentu, přeletíme ale Indický oceán a navštívíme pro změnu Nový Zéland – tamní talent Ben Hunt má totiž po sérii skvělých umístění našlápnuto k cennému titulu domácího šampióna své země. Ta ostatně dodnes vzpomíná na osobnost Possuma Bourna, který se před lety s vozem Subaru uměl prosadit i na světové scéně.

Cestu kolem světa symbolicky uzavřeme v Asii, kde má naše značka domovské právo. Cenné pro ni nesporně zůstává nekončící panování Marka Higginse ve velké Číně (tam navíc postupně přicházejí na chuť našim vozům i domácí závodníci), ještě důležitější jsou ale pochopitelně výsledky z japonské domoviny. No a Japonsko, to je především Toši Arai, závodník, který i ve zralém věku dokáže drtit mnohem mladší soupeře a který měl v době uzávěrky i ve svých téměř padesáti blízko k dalšímu titulu šampióna ostrovní země. Na červencové Rallye Toya oslavili dokonce otec a syn Araiové double, mnohem častěji je ale největším soupeřem Toši Araie jeho vrstevník Nutahara z konkurenční stáje, což je další připomínkou skutečnosti, že regionální rally v současné podobě přejí spíše vyzrálým jezdcům než mladým dravcům. (Připomeňme, že Arai i Nutahara se v minulých letech předvedli v dobrém světle i na zlínské Barum rally.)

Svět jsme si krásně proletěli kolem dokola, a nabízí se otázka, co Evropa? Odpovědí je



Tibor Cserhalmi prokazuje svoje kvality, i když jeho Subaru Impreza WRX STI už nepatří mezi nejnovější soutěžní vozy

oblíbená věta – „jak kde“. Zatímco v barvách Subaru Duck Czech National Teamu značka slaví mnoho úspěchů a i dalším českým závodníkům se daří, zbytek Střední Evropy není v tuto chvíli oblastí pro Subaru zcela zaslíbenou. Přesto se daří například Chorvatu Lončaričovi, který na slavné INA Delta rally obsadil třetí příčku, dílčí úspěchy s produkčními vozy slaví i Němci Jetter a Kössler či Rakušan Mrlik. Svou třídu vyhrál na Rallye Prešov i u nás dobře známý Tibor Cserhalmi. Na Slovensku si Subaru dokonce ve specifikaci WRC vyzkoušel i Tomáš Kukučka a na Rallye Tatry s ním dojel dokonce třetí.

Jak jsme tu již v minulosti zmínili, současným problémem uplatnění značky Subaru je skutečnost, že mezinárodní federace FIA tradiční kategorii produkčních vozů mnohdy spojuje s třídou 2, kterou ovládají dražší a rychlejší speciály R5 a S2000. V různých koutech světa se s tím vyrovnávají různě, v Polsku je nově vypsána třída „Open N“, ve které se velmi dobře prosazují Ingram, Zapala či Banasiewicz. Naděje svítla i v podobě nového Subaru WRX STI, které v Anglii vyvíjí společnost JRM. Zkušený Terry Kaby s ním již najezdil mnoho stovek testovacích kilometrů a výkony vozu jsou nadějné, a tak jsou první ostré starty spojeny s velkým očekáváním.

Zatímco středoevropské rychlostní zkoušky značce Subaru při současných technických předpisech příliš šancí nedávají, ve Skandinávii je to jiné. Ve Švédsku zdárně prohání starší wérecčko Jerker Axelsson a má nakročeno dokonce k cennému mistrovskému titulu, ve Finsku slaví obdobné úspěchy s vozem specifikace R4 Teemu Asunmaa. Vůbec nejlépe se ale naši značce daří v Norsku. Ve vlasti dosud posledního světového šampióna na Subaru, Pettera Solberga, zdárně válčí o přední příčky v našich barvách hned několik jezdců. Prosazuje se zejména Petter Kristiansen, dobře známý také ze startů u nás, ten už byl letos dvakrát na stupních vítězů národního šampionátu. Na nedávné Rallye Hedemarken sice mladého Kristiansena zastavila technická závada, na „bedně“ jej ale briskně zastoupil zkušený Geir Helge Frøslid, kterého značka Subaru provází po celou jeho soutěžáckou kariéru. Jak vidno, srdcaři modrého emblému se stříbrnými hvězdami jsou zkrátka po celém světě a vozy Subaru pro ně zůstávají velmi kvalitním sportovním náčiním.

# Škvělý evropský rok Štajfa s Rajnohou

Po loňské sezóně ověčené tituly mistrů republiky měla v roce 2015 v českých vodách značka Subaru opravdu těžkou pozici – její fanoušci pochopitelně znovu očekávali podobné úspěchy.

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: JOSEF PETRŮ, TOMÁŠ KAŇA, JINDRA LASÍK



Na slavné Kyperské rally si Štajf s Rajnohou třetí příčkou udrželi průběžné vedení v seriálu ERC2

Mistři republiky z roku 2014 Jiří Kalista či Jaromír Tomašík se své primáty nepokusili ani obhajovat, a tak se tíha zodpovědnosti za úspěchy modrého emblému s hvězdami přenesla na jiné „subaristy“. Bratři Aleš a Radek Plichtovi, dvojčata téměř k nerozeznání, se dohodli, že letos bude usadat za volant jejich společné Imprezy jen Aleš. Přes vrtkavost štěstěny mohl nakonec slavit v divizi Touring Autocross titul druhého vicemistra národního šampionátu. Hned při úvodním podniku národního šampionátu v rally dlouho suverénně panovala kategorii produkčních vozů nově sestavená talentovaná dvojice



V MR divize Touring Autocross měl Plichta hodně zdatných soupeřů

Václav Kopáček–Barbora Rendlová. Ti pak sice nevstali do druhého dne Rallye Šumava Klatovy tou správnou nohou a soutěž opustili, s jiným vozem Subaru se ale na jejich pozici posunula polská bratrská dvojice Szejových. Ještě výš, dokonce na čtvrté příčce absolutního pořadí figurovali v cíli Odložilík s Turečkem, kteří tuto soutěž jeli se starším Subaru Impreza WRC. Následná soutěž v Českém Krumlově byla naopak jedna z mála vydařených letošních pro posádku Firla–Jůrka v barvách týmu Duck Racing Firla Autosport, ti si dojeli do cíle v rámci třídy 3 pro „bramborovou medaili“. Třetí soutěž seriálu se jela v jihomoravských Hustopečích, no a tam konečně protrhli svou smůlu Kopáček s Rendlovou a mohli oslavit vítězství mezi produkčními auty. Na letní Rally Bohemia si „wéercéčkové“ Subaru vyzkoušeli Vlček s Žákovou a byla z toho skvělá sedmá příčka v cíli. Szejové byli v Mladé Boleslavi ve své třídě druzí. V srpnu pak národní šampionát pokračoval ještě na slavné Barum rally, jak to ale bylo se Subaru ve Zlíně, na to si ještě pár řádek počkejme. Nicméně domácí kolbiště chceme popsat kompletně, a tak nesmíme zapomenout na tzv. Pohár 2+, který se jede při jednodenních soutěžích. V něm naši značku reprezentovali do uzávěrky tohoto magazínu nejlépe Tomašík čtvrtou příčkou v Jeseníkách a Firla pátou ve Vyškově. Pochválit

Barum rally, domácí soutěž s největší diváckou návštěvou, přinesla posádce Štajf–Rajnoha náležitou porci bodů i v nabité mezinárodní konkurenci



za dobrou volbu značky musíme ale i Kramla, Štochla, Barčáka, Suchého, Kačírka, Hladíka i herce Davida Suchařípu – ti všichni se letos za volantem Subaru v českých mistrovských soutěžáckých seriálech také představili a málokdy hráli druhé housle.

## EVROPA = VELKÁ VÝZVA PRO SUBARU DUCK CZECH NATIONAL TEAM

Nejvýraznějšími českými reprezentanty značky Subaru jsou ale v sezóně 2015 závodníci barev Subaru Duck Czech National Teamu. Jak už jsme zmínili v minulém čísle našeho magazínu, po loňském úspěšném vystoupení v rámci seriálu European Rally Trophy se letos rozhodli udělat další krok vzhůru. Posádka Vojtěch Štajf–František Rajnoha se vydala do bojů o nejcennější evropskou trofej pro posádky produkčních vozů, o prvenství v seriálu ERC2.

V jarním čísle jsme stihli popsat úvodní dvě soutěže seriálu v Rakousku a Lotyšsku, poté se v dubnu evropský kolotoč přesunul do Severního Irsku. „Nejvic mi zatrnulo na páteční městské speciálce. Při seznamovacích jízdách jsme se po ní pohybovali jen v rámci běžného silničního provozu, navíc jak se pak ukázalo, v tu chvíli na ní nebyly správně vyznačeny ani všechny betonové zábrany, které při ostrém startu trať notně zužovaly. No a my do jedné ze zatáček přijeli trochu více zešířena a o jednu z těchto zábran jsme v přímém televizním přenosu ulomili kolo a ohnuli rameno. I tentokrát ale vlastně všechno dobře dopadlo, do cíle jsme dojeli jen s minimální ztrátou a v kratičké pauze před druhým průjezdem jsme dokázali auto opravit,“ popisoval dramatické chvíle z úvodu soutěže Štajf. Tyto peripetie ale byly spíše výjimkou, naopak na asfaltových tratích se naše posádka cítila jako doma. Druhou etapu dokonce Štajf s Rajnohou mezi produkčními vozy vyhráli, v původně vydaných výsledcích soutěže jim patřilo druhé místo za Maďarem Hidegem. Ten byl navíc později vyloučen



Nastupující generaci „soutěžáků“ za volantem Subaru reprezentuje s dobrými výsledky nový pár Kopáček-Rendlová

za použití nepovoleného paliva, což pro českou posádku znamenalo ještě výraznější přiděl bodů a posun do čela seriálu ERC2.

Na Azorské ostrovy původně tým ani neplánoval jet, nicméně průběžné vedení v seriálu posádku natolik navnadilo, že se podařilo najít v rozpočtu prostředky i pro tuto dalekou cestu. Tentokrát si naši krajané vybrali svou chyбку už při testovacích jízdách a mechanici tak měli před startem soutěže co dělat, poté ale už vše opět probíhalo hladce. „Velmi důležitým faktorem úspěchu byla správná volba pneumatik, a ta se nám i přes chybějící zkušenosti dařila. V samotném závěru soutěže se situace vyvinula tak, že jsme sice na Butvilase ani na Botku již nemohli dosáhnout v celkovém pořadí soutěže, maďarskému jezdcí jsme se ale ocitli na dostřel v samostatném hodnocení druhé etapy. Šlo jen o pár bodíků, ale rozhodli jsme se, že jsme závodníci a pokusíme se tedy ještě soupeřův náskok smazat. Na předposlední erzetě nám odskočil na čtrnáct sekund, přesto jsme to nevzdali a v závěrečných jedenadvaceti kilometrech jsme ze sebe vydali všechno. Nasadili jsme i méně opotřebované pneumatiky, které jsme vezli s sebou jako rezervní a výsledkem bylo, že jsme Maďarům nadělili čtyřicet vteřin, takže vytužená druhá příčka v etapě byla naše,“ pochvaloval si v cíli Štajf. V té době bylo čím dál více zřejmé, že právě Maďar Botka a Litevec Butvilas závodící v barvách Subaru Poland budou v dalším průběhu seriálu pro našeho pilota klíčovými soupeři v boji o titul.

Dalšími zastaveními seriálu Mistrovství Evropy byly slavná Ypres Rally a poté červencová Rally Estonia. V Belgii si česká posádka dojela pro stříbrnou příčku a svůj náskok na nejbližší soupeře navýšila, ti naopak bodovali na estonské soutěži, kde naši závodníci absentovali. Jak se totiž ukázalo už v únoru v Lotyšsku, specifické pobaltské tratě našincům příliš nesvědčí a cesta na severovýchod by znamenala vynaložení velkého množství prostředků s velmi nejistým výhledem na získání většího přídeľu mistrovských bodů.

V závěru prázdnin byla na programu evropského šampionátu zlínská Barum Rally, kde se všichni horcí kandidáti titulu opět setkali. Hned od úvodních rychlostních zkoušek bylo zřejmé, jak je vyrovnaná i špička pilotů domácích produkčních vozů. Štajf bojoval



Jedním ze zásadních Štajfových soupeřů v boji o titul šampióna ERC2 je Litevec Butvilas

o přední příčky především s místním Březíkem, v obdobném tempu jeli však také další dva piloti Subaru, a to Kopáček a Litevec Butvilas. Všechny ale v sobotní etapě překvapila rychlost Maďara Botky, který dosud v evropském měření sil se Štajfem na asfaltu spíše prohrával. V neděli už i Botka začal jezdit vyrovnané časy se zbytkem špičky, nicméně vedení do cíle udržel. Štajf jej však překonal v hodnocení nedělní etapy a získal tak cenné bonusové body, naopak Butvilase oba dny výrazně zdržely defekty. „Kuriózně skončila bitva o post nejlepšího domácího pilota s produkčním vozem. My sice nového domácího šampióna této kategorie Martina Březíka v neděli porazili, nicméně přesně jen o tolik, o kolik on porazil v sobotu nás. Výsledkem tedy byla po víc jak sto čtyřiceti minutách ostrého závodění naprostá plichta našich časů – vítězem byl zcela podle pravidel vyhlášen Březík díky lepšímu výsledku z úvodu soutěže, kdy na mé jízdě ještě mohla být trochu znát dvouměsíční závodnická pauza,“ usmíval se v cíli Barum Rally spokojený Vojtěch Štajf.

Poslední klání evropské špičky před uzávěrkou tohoto časopisu se konalo na Kypřu. Na startu se sešla nečekaně silná konkurence, do hodnocení ERC2 se přihlásilo osm jezdců včetně několika místních hvězd, s ohledem na příznivou situaci v průběžném pořadí ME se do Středomoří opět vydal i Subaru Duck Czech National Team. „Měli jsme před odjezdem na ostrov trochu obavy o naši techniku, protože kyperskou soutěž provázela pověst



Draví Lumír Firla se Zdeňkem Jůrkou měli letos kopec smůly, v Českém Krumlově i tak dojeli čtvrtí

hodně rozbitých tratí, s jakými jsme dosud neměli zkušenosti. S nastavením vozu pro sobotní etapu nám nicméně pomohlo oficiální předstartovní testování, jehož trať byla podobná trať sobotní rychlostní zkoušky zčásti asfaltová a zčásti šotolinová. Zejména jsme se ale při soutěži soustředili na vlastní výkon, což se ukázalo jako správná taktika. Už úvodní den po jezdeckých chybách totiž odstoupili hned tři naši soupeři včetně Butvilase, my pak zvládli i rychlou rozbitou trať v neděli a odměnou nám byla skvělá třetí příčka,“ popisoval Štajf a doplnil i historku z cíle: „Z nějakých důvodů ve výsledcích dlouho chyběl náš čas z předposlední rychlostní zkoušky a my tak ani nefigurovali ve výsledcích, podle kterých byly předávány poháry úspěšným posádkám. Na vyhlásování vítězů nás ani nechtěli pustit a když konečně místní zjistili, jak to s pořadím doopravdy je, připadali jsme si jako závodník Volejník v podání Petra Nárožného, který se dožadoval ve známé české komedii opakování ceremoniálu. I nám byly předávány poháry až dlouho poté, co naši soupeři už byli dávno pryč...“

Před závěrečnými dvěma soutěжами měl Vojtěch Štajf se svým Subaru Impreza WRX STI na čele hodnocení seriálu ERC2 pětibodový náskok na Maďara Botku, a tedy velmi zajímavou výchozí pozici pro finálový boj. Jak to ale nakonec dopadlo, to už jsme se před uzávěrkou tohoto magazínu nedozvěděli...



# Se Subaru na Severní smyčku Nürburgringu

TEXT A FOTO: AUTOWEB.CZ

*Na začátku byla jednoduchá myšlenka příznivců závodního okruhu Nürburgring a značky Subaru – vyrazit na proslulou závodní dráhu a ve spolupráci se Subaru ČR vzít s sebou dva zájemce a motoristické nadšence, kteří nikdy na tomto legendárním místě nebyli a nikdy neřídili vozy značky Subaru.*



Druhý v řadě? Ani náhodou, v dálničním cestování hraje naftový Forester prim

Výběr kandidátů proběhl v rámci soutěže a losování na motoristickém portálu Autoweb.cz, logistiku a doprovod zajišťoval AmaterCup, a tak se myšlenka stala realitou. O účast na expedici byl enormní zájem, nakonec z losovacího mechanismu „vypadli“ dva výherci, Jarďa ze Středočeského kraje a Michal, který to měl na Severní smyčku dál, byl totiž od Ostravy.

Pozdní čtvrté ráno, dálnice D5 směrem na Plzeň a Rozvadov a na ní dvě posádky ve vozech s plejádami ve znaku. Michal jede v Subaru WRX STI, výherce Jarďa řídí Subaru Forester 2.0D.

„Setkali jsme se na parkovišti a s blížícím se odjezdem mé nadšení rostlo až k maximumu,“ říká Michal. „Hlavně při pohledu na černé WRX STI. Nejostřejší Subaru je jedním z aut, které jsem si vždycky chtěl zkusit na vlastní

kůži. A přitom by mě ještě před pár dny nenapadlo, že se s ním na Nordschleife doopravdy podívám. Taková příležitost ale rozhodně stojí za změnu plánů!“

První střídání probíhá na Rozvadově a pak už je čas „trochu si užít“ německý Autobahn s neomezenou rychlostí. Tedy pokud by vozovka nebyla trochu namrzlá. Teplota něco kolem nuly a němečtí silničáři solící silnice naznačují, že asi bude rozumné jet spíš trochu klidnějším tempem. Jízda se trochu táhne a se stovkami kilometrů je znát, že STIčko není typickým dopravním prostředkem na dlouhé dálniční cestování. Řízení je tuhé a ostré, sedačky jsou tvrdé a hluboké.

„Lhal bych, kdyby tvrdil, že jsem nechtěl jet STIčkem, ale protože jsem na místo srazu přijel jako druhý, neměl jsem možnost volby. Na druhou stranu ale Forestera budu řídit také poprvé a docela mne zajímá, jako uživatele jiné značky, jaký je naftový dvoulitrový turbodiesel s protiběžnými písty,“ promlouvá Jarďa. „Slyšel jsem o něm už hodně, ale osobní zkušenost mi chybí. A když se dívám, jak se kolega z Ostravy se svou velkou postavou souká do STI, pohodlné





Zatáčkami umí nové WRX STI projet jak nůž máslem, s jistotou zvládá i jízdu rovně, zvolna a „na spotřebu“

Nordschleife – intenzivně na nás začíná působit atmosféra tohoto místa. Je krásný den, slunce svítí a cestičky k okruhu jsou úzké a klikaté, ideální pro dynamická auta s pohonem všech kol



Křídlo nechybí – nová generace WRX STI se vrátila ke karoserii sedan, s nezbytným aerodynamickým prvkem na víku zavazadelníku



Na závodním okruhu se nové WRX STI cítí jako ryba ve vodě, přirozeněji, než tomu bylo u předchozích generací orientovaných na rally

sedačky Forestera mne s vidinou 700 km jízdy naplňují uspokojením.“

Postupně odkrajujeme desítky a desítky kilometrů napříč Německem, měníme si auta, a pak sjíždíme z dálnice a protloukáme se okreskami kolem dráhy. A intenzivně na nás začíná působit atmosféra tohoto místa. Je krásný den, slunce svítí a cestičky jsou úzké a klikaté, ideální pro dynamická auta s pohonem všech kol.

„Cesta téměř za námi, včetně střídání aut – řídl jsem STI a bylo to super! Tedy změna pohodlíčka v SUV byla sice nahrazena silným zátahem motoru,“ vrací se Jarda k tématu rozdílu mezi WRX STI a Foresterem, „ale také vykoupena tuhostí a vyhraněností sportovního auta.“ Rychlým pohledem na palubní počítače vidíme v STI údaj 12,6 l/100km, s Foresterem jedeme „za sedm“.

A pak je tady konečně Zelené peklo ve vši parádě. Přehledka všech možných aut, od zcela starých, po zbrusu nové, upravené speciály i „sériovky,“ pro nadšence radost pohledět.

Nám jde ale o osobní zkušenost s auty a okruhem, ne o okukování. Takže rychle se ubytovat, máme doporučený Gasthaus Weber

nedaleko okruhu, velmi lehkou večeri (ehm, bier und schnitzel) a spát.

Druhý den ráno musíme přetrpět kolony aut mířících na okruh, i když díky Subaru nebylo čekání tak hrozné. Posádka Foresteru se rozhodla prozkoumat, jestli se nedá celá kolona objet. A máme štěstí, většina lidí se jede stejně jen podívat „přes plot“ a na hlavní parkoviště nesměruje. Využíváme toho. Projíždíme po úzkých, v podstatě lesních, jeden by řekl „foresterských“ cestičkách mezi okolními vesničkami a celkem rychle se dostáváme na hlavní parkoviště.

„První jízda po Nordschleife? Je to zážitek sám o sobě, ale když si ji můžete užít v něčem tak rychlém jako je WRX STI, dostává celá zkušenost úplně nový rozměr. To, co bylo v autě na dálnici spíše na obtíž, nyní prožitkem z jízdy značně zintenzivňuje,“ nadšeně popisuje zážitky Jarda. „Sedačka pevně drží v zatáčkách, v řízení je cítit snad každý kamínek a řvající výfuk dodává tu správnou zvukovou kulisu. A do toho asfalt, na kterém se v předchozích desetiletích uskutečnily jedny z největších událostí motoristických dějin!“

Po jízdě na okruhu přesedáme do Fores-



Přeploňovaný boxer s nízkým položeným těžištěm, pohon všech kol... I přes zcela jiné zaměření se ani naftové SUV na závodní dráze neztratí!

Výraz člověka, který poprvé řídí Subaru WRX STI, zároveň poprvé na Severní smyčce Nürburgringu, mluví sám za sebe



Poslední okamžiky před premiérou v kolébce automobilového závodění, Nordschleife



## TŘETÍ VÍTĚZSTVÍ

Legendární okruh letos přinesl velkou radost všem příznivcům Subaru. Při 24-hodinovém závodu na Nürburgringu zvítězilo ve své kategorii WRX STI s náskokem 12 kol. Tým Subaru zaznamenal historicky nejlepší umístění i v hodnocení bez ohledu na kategorie, závodil zde už osmkrát.

Pole position získanou v kvalifikaci, která se jela 14. a 15. května, proměnilo Subaru 17. května ve své už třetí vítězství ve 24hodinovce, která se jezdí na 25km okruhu. WRX STI v třídě SP3T, určené pro auta s přeplňovanými motory s objemem do 2,0l, si pro vítězné vavříny dojelo i v letech 2011 a 2012. Subaru zvládlo za 24 hodin 143 kol – to je asi 3 629 km – a před druhým v pořadí zvítězilo o 12 kol. V celkovém pořadí bez rozdílu tříd skončil tým pilotů ve složení Carlo van Dam (Nizozemsko), Marcel Lasée (Německo), Tim Schrick (Německo) a Hideki Yamauči (Japonsko) na 18. místě ze 151 závodních vozů, což je vzhledem k podstatně výkonnějším konkurentům výborný výsledek. Nováčkem v sestavě byl Němec Tim Schrick, který však za volantem není žádným zelenáčem: tento závodník a populární sportovní moderátor loni zvítězil ve vytrvalostním mistrovství VLN právě na Nürburgringu.

Vítězná WRX STI konstrukčně vychází z běžného produkčního modelu, přičemž pro účely vytrvalostních závodů prošlo úpravami sportovní divize Subaru Tecnica International (STI). Dostalo upravenou aerodynamiku, zvýšený výkon motoru a také zpevněný skelet karoserie. Pilotům pomohlo i levostanné řízení, v předchozích ročnících závodili s volantem napravo jako v Japonsku.

Úspěch v náročném soutěži, která se jezdí od roku 1970, opět potvrdil vysokou kvalitu vozů značky Subaru a výhodu jejich symetrického pohonu všech kol i v extrémních podmínkách vytrvalostního motoristického sportu.

Subaru WRX STI (tradičně) nebudí okázalý a prvoplánový rozruch, zasloužený obdiv si ale zaslouží



teru a jedeme se podívat k trati na vyhlídku. Prodíráme se davy „čumilů,“ trestem za krátkou chvíli na vyhlídce je další kolona, kterou poskakujeme směrem k výjezdu... Takže po krátkém průzkumu terénu volíme alternativní cestu přes pole. Forester se při výjezdu travnatého svahu ani nezapotí a brzy jsme již na volné cestě směrem pryč. Po trávě jsme popojeli asi jen sto metrů, a ušetřili jsme si čas a zkrátili čekání tak o hodinu.

„Jestli jsem si měřil čas? Samozřejmě, že ne. I když asi ve třetím kole mne to napadlo,“ připouští Michal. „Ale – myslím, že to bylo u boxů nebo kde – zase rychle mne to přešlo. Trať naznačila, že půjde doprava, ale hned se utáhla doleva a to dost, a já jsem dal slušné hodiny. Snaha jet rychle se téměř nevyplatila. STI sice dělalo se svým pohonem všech kol maximum, ale tady jsem to vážně přehnal. Naštěstí jsem díky třem stům koní rychle z místa vypálil, dříve než se přihnali další jezdci. Co bych ještě k STI řekl? Famózní síla, skvělý podvozek, tvrdý, tuhý, ale lepivý jak mucholapka v letním horku, přesný manuál.“

A Jarda dodává: „O jždě ve WRX STI už nechci mluvit, byl to pro mne splněný sen, je fantastické a chápu, proč si ho lidé kupují. Ale byl jsem rád, že jsem se mohl na cestě domů uvelebit za volantem Forester a na dálnici cestou domů si ho můžu osahat trochu více. Vyšší posed, trochu měkčí sedačky, pohodlná loketní opěrka. A kdybych řešil finance, tak samozřejmě i spotřeba.“

Zpátky do Prahy dojíždíme někdy v pátek pozdě v noci, čas jde jakoby mimo nás. Celý tenhle pekelný výlet jsme zvládli a pořádně si ho užili. Máme-li zhodnotit auta, cesta na Nordschleife jasně ukázala, že na dlouhé cestování je Forester s naftovým motorem výtečnou volbou, ale že v STI se to také dá přežít. A naopak že STI je na závodním okruhu jako doma. Role mezi vozy jsou jasně dány, „nelezou si do zelí,“ ale dokáží nabídnout, je-li potřeba, víc než to, k čemu jsou primárně určené. A Nürburgring? Fantastický, nebezpečný, okouzlující. Takový, že se na něj po první návštěvě chcete stále a stále vracet.

# Kontroluj zimu

Zažijte prémiový výkon za všech zimních podmínek.



**Kontrola je umění podporované technologií.**

Zima přichází. Pneumatiky Winter Sottozero 3 přinášejí nejmodernějším vozům ten nejlepší výkon ve všech zimních podmínkách.

**WINTER  
SOTTOZERO 3**



**SÍLA POD KONTROLOU**



# La Carrera Panamericana (podruhé) den po dni!

TEXT: JIŘÍ VINTR, FOTO: PETR FRÝBA

*V loňském roce se slavné motoristické soutěže v Mexiku zúčastnil poprvé český tým a to hned se třemi vozy. Odjžděly na závod, který svými parametry bezpochyby patří mezi nejtěžší automobilové soutěže v globálním měřítku, se skromným odhodláním udělat vše proto, aby alespoň jedna ze tří dvojic zdárně dorazila do cíle. Výsledky předčily i ta neoptimističtější očekávání: cíle dosáhly všechny tři soutěžní automobily českých posádek a Vojtěch Štajf s navigátorem Vladimírem Zelinkou ve více než 40 let starém voze Subaru na bázi typu GSR Coupé vyhráli třídu Historica A+.*



S českou výpravou se před jejím odletem do Mexika stejně jako vloni na půdě mexického velvyslanectví v Praze vřele rozloučil velvyslanec Pablo Mecedo (zcela vpravo)

Zatímco v loňském ročníku putoval veškerý náklad za moře ve dvou čtyřicetistopých kontejnerech, letos jel tým jen se dvěma soutěžními vozy a předsevzal si odvézt celý náklad v kontejneru jednom.

Kontejner se vydal na dalekou cestu do přístavu Veracruz počátkem září. Po slavnostním rozloučení na půdě mexického velvyslanectví v Praze, se v říjnu vydal za moře i tým. Kontejner s cenným nákladem už čekal proclený v přístavu Veracruz.

Po Mexiku se celý tým pohybuje pronajatými vozidly, která i letos dodala firma VP Garage Victora Pereze. Díky laskavé podpoře místního importéra Subaru, na kterého udělal dojem loňský úspěch českého týmu, měl letos český tým k dispozici také dvojici

vozů této značky, Forester XT a Outback 3,6 R, který se v Evropě neprodává. Jedním z nich se pohybovali kameraman Tomáš Forejt a fotograf Petr Frýba. Kluci vstávali ještě za tmy a po setmění jim na hotelu začínala další směna v podobě zpracování materiálu a jeho postupného odesílání do Česka i nahrávání na webové stránky.

Když rally odstartuje, jede si každý po svém. Mechanici jezdí jako o závod mezi servisními zónami (ty se nacházejí zpravidla na volných plochách u čerpacích stanic) a logistické vozidlo zabezpečuje vše, co je potřebné a kam není nutné hnát servisní techniku, třeba vyhledávání místních prádelen, kde se perou nejen propocená trička mechaniků, ale i závodní kombinézy. V servisních zónách působí český tým všestranně velmi profesionálním dojmem, pokud je ovšem kde servis rozložit.

To všechno a ještě mnohem více stojí za dobýváním mexického snu po stopách Jaroslava Juhana. Následující text vám nabízí v přehledu soutěžních dnů, jak si s tím letos české soutěžní posádky poradily.

**PROLOG:  
ŠTAJF VYHRÁL SVOU TŘÍDU,  
KACÍREK NEDOKONČIL**

Trasa prologu, dlouhá 6 kilometrů, byla vedena po horských silničkách nedaleko

Tuxtla Gutierrez ve státě Chiapas. Shakedown Štajfovi vyšel – Subaru Coupé se vlásenkami a vracečkami protáhlo v celkově dvanáctém nejrychlejší čas, přičemž svoji třídu Historica A Plus Vojta dokonce vyhrál, a to měl v kategorii čtrnáct konkurentů! Subaru GSR Coupé s červenou střechou, lemovanou českou trikolórou podle návrhu výtvarníka Jana Pištěka, fungovalo na jedničku. „Trať byla vedena v horách ve výšce nad 2000 metrů a podařilo se nám vyjádřit to, proč tu letos jsme: už ne jen na zkušenou, ale chceme se pohybovat vpředu už od prvních dnů. Na technické trati prologu jsem mohl těžit z relativní závodnické vyježděnosti z celé letošní sezony,“ dodal Vojta.

Ještě před prologem vznikla na šestiválcovém kupé BMW CS Petra Kačířka porucha posilovače řízení, a tak vystartovali na trať prologu bez něj. „Kdyby byla trasa tvořena prakticky jen rovinkami, snad by to i šlo, ale když se vám střídá levá devět a pravá devět, to se bez servořízení zkrátka neobejdete. Takže jsme prolog nestihli v časovém limitu a do první etapy vystartujeme ze 60. příčky. Důležité je, že se prolog do celkového času soutěže nepočítá, určuje jen startovní pořadí první etapy,“ řekl Kačířek.

#### PRVNÍ ETAPA: WATERLOO ČESKÉHO TÝMU

**V prvním dějství závodu se štěstí od českého týmu odvrátilo. Ani jedna z našich posádek po technických problémech etapu nedokončila. Naštěstí předpisy Carrery Panamericany umožňují účastníkům se v další etapě do závodu vrátit, a to s penalizací, při níž ještě lze bojovat o slušná umístění...**

Smůla si i další den v řadě počíhala na posádku Petra Kačířka. Ve dvou erzetách se Petrovi s Jardou Jugasem dařilo, o něco později ale ve vysokých nadmořských výškách dodýchal nový, výkonnější závodní motor. „Nejdříve jel agregát na pět válců a my stále bojovali, pak už jen na čtyři, na tři, ještě na dva válce jsme byli v pohybu, následně jsme už auto odstavili a nechali se naložit a odvézt do Oaxaky kluky z asistence. Do auta půjde agregát, který absolvoval loňskou Carreru. Mechaniky tak čeká celonoční směna spojená s výměnou, je to pro ně podobná zátěž už podruhé za sebou,“ shrnuje Kačířek. Mechaniky musejí ihned ráno po opravě zvládnout 600 kilometrů přesunu do Mexico City, které je uvítá svou adrenalinovou dopravní situací. Co je však podstatné, závodní vozy budou muset fungovat stoprocentně. Po ranních dvou



Vozy s českou trikolórou přitahovaly pozornost na startu, na trati i v cíli

Dokonalá souhra jezdce a navigátora je základem úspěchu. Vojta Štajf si s Vládou Zelinkou na mexických tratích „sedí“



erzetách a následném servisu čeká posádka 5 měřených úseků za sebou a k tomu 300km přejezdu do hlavního města Mexika.

Vojta Štajf s navigátorem Vládou Zelinkou zvládli první část na výbornou, vyhrávali svou třídu a v absolutním pořadí nakukovali dokonce do první desítky. Ve druhé vložce začínal ovšem unikat olej z předního diferenciálu. Na přesunu pak navíc promluvil do děje mexický faktor: „Asi ve stovacetikilometrové rychlosti jsme na spojovačce trefili psa, který odnikud vyběhl na silnici. Ve snaze se mu vyhnout jsme hned měli málem kolizi s protijedoucím autem, naše Subaru to odneslo určitými karosářskými šrámy. Jenže po servisní zóně se problémy kumulovaly. Asi po dvou kilometrech přestalo fungovat dobíjení a museli jsme jet jen na baterii. A definitivní stopku nám vystavila poškozená poloosa. Takže jsme taky dojeli do Oaxaky na přívěsu. Do půlnoci mechanici auto opravili a je stoprocentně připraveno na další etapu. S penalizací budeme pokračovat dál, ale další ztráty si už nesmíme dovolit,“ uzavírá Štajf.

#### DRUHÁ ETAPA: TECHNICKÉ PROBLÉMY POKRAČUJÍ

**Druhé dějství letošní Carrery zavedlo soutěžící do Mexico City. Nejdříve je ale čekalo sedm horských erzet v okolí Oaxaky, pak dlouhý přesun do mexické metropole. Ani**



Jezdci Petr Kačířek a Vojtěch Štajf druhou spanilou jízdou Mexikem detailně vyhodnotí až po návratu



Soupeři i diváci s uznáním oceňovali dokonalou profesionalitu týmového zázemí a odbornost i nasazení mechaniků



**tentokrát se technické problémy oběma českým posádkám nevyhýbaly. Medaili za dojezd etapy si v historickém centru mexického hlavního města mohli na krk pověsit Vojta Štajf s Vladimírem Zelinkou.**

Ani nevlídné podnebí neodradilo ohromné davy fanoušků. Na český tým mezi nimi čekali i zástupci českého velvyslanectví a agentury CzechTourism, která i letos českou účast na La Carrere podpořila.

Vojtova pouť druhou etapou začala klasicky dobrými časy, ale technika si postavila hlavu i tentokrát: „Dnes nám odešla jedna zapalovací cívka a auto začalo jet v odpoledních erzetách jen na tři válce. Dokázali jsme zkoušky dokončit, ale časová ztráta, která z poruchy vyplývala, bude asi dost markantní,“ posteskl si Štajf. Také Kačířka s Jugasem dál sužovaly technické potíže. Celonoční práci mechanici sice zvládli a rezervní motor ráno nastartoval. Ve vysokých nadmořských výškách ovšem neměl optimální přísun kyslíku, zahlcoval se a zhasínal.

#### TŘETÍ ETAPA: BLÝSKLO SE NA LEPŠÍ ČASY?

**Třetí etapa letošní Carrery Panamericany zůstala v okolí Mexico City, konkrétně u historického města Toluca, v jehož centru, uprostřed davů nadšených diváků, si Štajf se Zelinkou nejen převzali medaili za dokončenou etapu, ale při večerním vyhlášení se postavili i na etapové pódium za třetí místo. Nebylo to však bez problémů...**

Šestice erzet je v okolí Toluky tradičně namotána do zdejších hor ve výšce okolo 2600–3300 metrů nad mořem, vložky se jely ve dvou blocích – nejdříve jedním směrem a poté opačně.

Už v erzetě číslo jedna postihl Vojtu Štajfa kilometr po startu defekt, záležitost na kvalitních mexických asfaltech spíše málo vídaná. „Tuhle etapu jsme museli jet podle rozpisu pořadatelů, protože zdejší zkoušky jsme neměli příležitost si v tréninku projet. Po startu jsem čtyři zatáčky trefil správně, ale pátá už mě vynesla až na kraj cesty, kde jsme zachytili levým předním kolem o kámen, výsledkem byl málo vídaný defekt. Je to škoda – konečně jsme zažili etapu bez jediného technického trable, ale chyby jsem se bohužel dopustil já sám,“ podotýká Štajf.

Podivná odyssea BMW 3,0 CS Petra Kačířky pokračovala i ve třetí etapě. V nadmořské výšce 2600 metrů se zastavilo už po první erzetě, všechny metody pomoci selhaly, a tak se modrobílý speciál s českou trikolorou znovu

poroučel do cíle etapy na vleku za doprovodem vozidlem. Pořadatelé naštěstí i nadále umožňují posádkám, které nedokončí etapu, pokračovat s penalizací i další den.

#### ČTVRTÁ ETAPA: ŠTAJF VYHRÁL

**Po etapách plných smůly a technických potíží konečně „zacinkalo“. Obě naše posádky v pořádku dokončily etapu a Vojta Štajf v ní dokonce vyhrál svoji třídu Historica A Plus. Petr Kačířek se sice dál potýkal s nástrahami palivového systému, ale všechny vložky, jakož i celou etapu, zdárně dokončil a v jejím konci už předjížděl soupeře jednoho za druhým.**

V etapě do Morelie dovedl Štajf své Subaru vítězně do cíle hned čtyř erzet čtvrté etapy a přetahoval se o první místo s Alfou Romeo Američana Laubera. Vítězství v etapě pro sebe získal až v poslední vložce, v níž nadědil Lauberovi 9 sekund. Radoval se z toho o to víc, že právě tato etapa byla jedinou, kterou v loňském ročníku nedokončil.

„Je jasné, že proti Lauberově dvoulitru máme menší výkonový handicap, který se projevuje hlavně při jízdě do kopce, zato z kopce krásně využíváme šířku vozovky i její zaklopení a je to opravdu radost. V celkovém pořadí jsme čtvrtí a po dnešku už snad nahlédneme i do první dvacítky celkového pořadí,“ rozhodl Štajf etapu, v níž tu poslední vyhranou erzetu dojel na 10. místě absolutně, v konkurenci šestilitrových studebakerů o čtyřnásobném výkonu!

Naděje vkládané do upraveného motoru u Petra Kačířky sice nebyly marné, ale... „Bohužel, palivový systém nás i na dnešních zkouškách potrápil. V poslední erzetě už auto jelo velmi slušně, podvozkově je opravdu vynikající. Hlavně že máme medaili za dokončenou etapu, toho si dnes cením nejvíc.“

#### PÁTÁ ETAPA: ZLEPŠENÉ VÝKONY OBOU POSÁDEK

**Štajf bojoval o etapové prvenství ve třídě s dvoulitrovou Alfou Romeo Američana Laubera, k vítězství chybělo pouhých 3,3 sekundy, i tak byl ovšem spokojen. Petr Kačířek zaznamenal dvě rozdílné poloviny dne – v té první se vrátil na pozice, které stabilně obsazoval v minulém ročníku – v té druhé znovu čelil obnoveným problémům s palivovým systémem.**

Štajf etapu komentoval: „Skvělá přetahovaná s Lauberem, který je v celkové klasifikaci těsně před námi na třetím místě ve třídě.



Každé z mexických měst na trase La Carrery závodem opravdu žilo



Tým mechaniků musel občas pracovat i v doslova polních podmínkách

Na programu byly dvě legendární zkoušky, La Cascada a Mil Cumbres. V obou to bylo těsné o pár vteřin, navzdory tomu, že se zkoušky jely většinou do kopce, kde cítíme určitý výkonový handicap, který musíme vyrovnávat co nejplynulejší jízdou v zatáčkách. Naštěstí díky optimálně dimenzovaným brzdám můžeme brzdit ostře až skutečně v posledním momentě.“

Technicky bezproblémová pátá etapa však také nebyla: „V pravotočivé zatáčce se znovu povytáhla poloosa z kloubu, tedy stejná záhada, která nás vyřadila vloni z etapy do Morelie. Naštěstí se závada spravila sama na místě, hřidel se zřejmě dokázala zasunout zpět do kloubu a nás to stálo jen asi 10–12 sekund.“

Pro Petra Kačířka byla pátá etapa etapou dvou zcela odlišných polovin: „První tři vložky byly skvělé. Vložka La Cascada s klopenkami v horách, to byl opravdu soutěžácký zážitek. Jezdili jsme znovu časy a umístění, na která jsme byli zvyklí vloni, tedy ve druhé desítku celkového pořadí a na dostřel první trojky v naší třídě. Říkali jsme si s Jardou, že dnes bychom to na tu bednu mohli konečně dát. Bohužel nestalo se, ale do cíle jsme dojeli a máme alespoň tu dojezdovou medaili,“ shrnuje Petr Kačířek.

#### ŠESTÁ ETAPA:

**ŠTAJF OPĚT STŘÍBRNÝ,  
KAČÍŘKA ZDRŽELA PŘEVODOVKA**

**Předposlední etapa Carrery Panamericany s cílem v unikátním historickém centru města Zacatecas byla zpočátku znovu ve znamení mimořádně těsného souboje Vojty Štajfy s Američanem Lauberem. Kačířek začal slibně a soustředěně stoupal pořadím, ovšem následně si postavila hlavu zaseknutá převodovka.**

Z dopoledního průběhu etapy měli Kačířek s Jugasem radost. Ve druhé sekci se jim ovšem zasekl druhý převodový stupeň a museli zkoušky absolvovat na vytočenou dvojku, nedalo se vůbec řadit. Takže auto do Zacatecas putovalo zase na přívěsu.

Vojta Štajf se v prvních dvou erzetách přetahoval s Američanem Lauberem o desetiny vteřin! Dvakrát Vojta dokonce dojel devátý v erzetě, a to je třeba vzít v úvahu, že rychlá etapa svědčila silným vozům a před Vojtou vždy skončila minimálně šestice supervýkonných studebakerů!

#### SEDMÁ ETAPA:

**CARRERA PANAMERICANA KONČÍ,  
ŠTAJF S KAČÍŘKEM JSOU V CÍLI!**

**Více než 3000 kilometrů mají za sebou posádky při letošní soutěži La Carrera Pan-**



Euforie v cíli – český tým má proč se radovat!

Na rampě při slavnostním startu mávaly divákům obě české posádky vedle Štajfova Subaru. Kačířkovo BMW zrovna „stávkovalo“

**americana, která vyvrcholila v mexickém Durangu. Vojta Štajf s Vladimírem Zelinkou obsadili 4. místo v kategorii Historica A Plus a celkově skončili osmnáctí, Petr Kačířek s Jardou Jugasem pak byli desátí ve třídě Historica B a celkově se umístili na 58. příčce.**

Poslední etapa vloni rozhodovala o vítězích i ve Vojtově třídě. V celkovém pořadí to tak bylo i letos. Tam, kde vloni o celkové vítězství přišel Emilio Velazquez na Studebakeru, dokázal letos právě Velazquez rozhodnout, byť před etapou byl na prvním místě Francouz Hillaire Demiron. V obou třídách, v nichž startovaly české posádky, bylo o prvenství víceméně jasno.

Vojta Štajf skončil v klasifikaci poslední etapy znovu těsně druhý za Martinem Lauberem s Alfou Romeo. V jedné z vítězných erzet dosáhl dokonce osmého nejrychlejšího času za šestici Studebakerů! „Je pěkné, že jsme mohli letošní Carreru tak dobře zakončit. A i když jsme letos nevyhráli a konkurence byla těžší než vloni, soudím, že jsme dokázali reprezentovat důstojně a žádnou ostudu jsme v Mexiku neudělali. Vědí to i pořadatelé a po dvou letech už nás berou tak trochu jako členy vlastní rodiny. Musíme s Petrem oba poděkovat mechanikům, kteří denně dřeli do úmoru, spali maximálně hodinu až dvě každou noc, a ještě se museli neustále přesouvat s doprovodnou technikou do servisních zón na čas. Množstvím překážek, které jsme museli překonat, byla tahle Carrera opravdu mimořádná,“ řekl Vojta Štajf v cíli.

Poslední etapu si, na rozdíl od těch předchozích, Petr Kačířek náležitě užil: „Konečně jsme si pořádně zazávodili, auto v nejtěžší etapě ročníku po nejdělských erzetách fungovalo a já odešel ze soutěže s přece jen lepšími pocity, než s jakými jsem se vrátil z předchozích etap. Velké poděkování patří mechanikům za jejich obětavou činnost, na mém autě bylo dost práce, ale jsme v cíli, takže snad – konec dobrý a všechno dobré,“ shrnuje Kačířek.



Jediné Subaru ve startovním poli úspěšně dosáhlo cíle – a stejně jako vloni všechny přesvědčilo o kvalitách vozu i posádky



## Důstojný pán

*Když z opavského dealerství Dancars přišla nabídka na setkání a rozhovor s mimořádně zaujatým subaristou, hned jsme přitakali. Ale když jsme vešli do bližšího kontaktu a domlouvali si termín schůzky, trochu nás znejistilo povolání protagonisty a úlek završila jeho vizitka:*

**P. ICLic. Mgr. František Zehnal, Th.D., děkan a farář v Rýmařově.**  
*Subaru man v kněžské klerice. Je to vůbec slučitelné?*

TEXT A FOTO: OTA ŠTAJF

Naše rozpaky vyvanuly hned v první minutě setkání se štíhlým mužem v nejlepších letech, který na nás čekal před Dancarsem u svého zářivě modrého STÍčka. Polepy na něm, včetně startovního čísla 5, byly věrnou kopií exteriéru vozu, se kterým Petter Solberg odstartoval do sezóny 2007 na Rally Monte Carlo.

### Jak si vás našlo Subaru?

V roce 1986, rok po vysoké škole, jsem jel na pracovní schůzku do Máchova kraje do Doks. Kamarád, s kterým jsem se tam také setkal, mě upozornil, že u sousedů je na návštěvě nějaký hrabě z Vídne, nimrod, který si tam koupil oprávnění k odstřelu jelena nebo daňka, to už přesně nevím. Co bude mít pan hrabě na mušce mě taky nezajímalo, ale kamarád mi návštěvu zmínil proto, že přijela v autě, jaké v té době nebývalo v Čechách snadno k vidění. A my ho mohli jít k sousedům okouknout. Čtyřdvěřový sedan Subaru v tmavé metalýze! Dokonalá čtyřkolka! Kamarád mi

zasvěceně líčil výhody spojení nízkého těžiště vozu, daného umístěním plochého motoru boxer, a symetrického pohonu všech kol, a já si zvolna začínal představovat, jaká pohoda by byla něco tak dokonalého řídit. Tenkrát u nás v autech s pohonem 4x4 jezdilo jen pár jedinců, kteří se nějakou protekcí dostali k možnosti koupit si Ladu Nivu. Já sám jezdil v té době v zelené škodovce, vozů té značky jsem vystřídal později ještě několik. Ale vysněná chvíle, na kterou jsem myslel od chvíle prvního kontaktu se čtyřkolkou Subaru, nadešla po revoluci, kdy jsem taďu u pana Hromady uviděl v showroomu to STÍčko, v němž si užívám radosti z jízdy už osmý rok.

**To ve vás musely dřímat sportovní geny, že jste si ze škály nabízených modelů sáhl jako po prvním Subaru rovnou po nadupané Impreze...**

Já byl sportovec odjakživa, dělal jsem závodně atletiku, košíkovou, cyklistiku a šachy. Nebyl jsem sice žádný motoristický nadšenec, ale dění v motosportu jsem sledoval. Ale

protože jsem závodně jezdil na kole, vůbec jsem netoužil auto vlastnit. K tomu, co řeknu teď, je nutné předeslat historickou vsuvku. My jsme taková rozvětvená německo-rakousko-uherská-moravská rodina, moje prababička Anna-Marie von Hönig byla dvorní dámou u Sissy, manželky císaře Franze Josefa. Takže příbuzní, kteří žijí v Německu a jsou velice dobře situovaní, mi v době, kdy jsem studoval na vysoké, opakovaně nabízeli, ať jim řeknu, jaké auto mi mají koupit, protože auto určitě potřebuju. Nějaký čas jsem odožíval. Ale protože mě tenkrát jako spoustu jiných fanoušků rally okouzila Michèle Moutonová, Francouzka, která jako první a dosud jediná žena dokázala za volantem Audi Quattro zvítězit v soutěži mistrovství světa, když se bohatí příbuzní zeptali příště, řekl jsem, že bych si přál Audi Quattro. Ale to byla i na mé movité příbuzné trochu silná káva a ode mne samozřejmě mladická troufalost. Takže mi nedali nic, ale později si na svůj slib vzpomněli a koupili mi přes Tuzex Favorita. A já byl první občan v okrese Nový Jičín, který měl Favorita.

**Nedokazuje vaše okouzlení soutěžáckým Audi Quattro dávnou náklonnost ke čtyřkolkám?**

S tím bych to tak bezprostředně nespojoval. Víte, když pak mé povolání vyžadovalo časté přesuny autem – a že to byly porce! – najezdil jsem v různých škodovkách taky víc než 60 000 km ročně, začne vám víc záležet na tom, v čem jezdíte, jak bezpečně i jak pohodlně. A taky, zda ty přesuny za volantem jsou pro vás jen nutné zlo, nebo vám dávají i příležitost k nějaké zábavě a radosti. Každý subarista teď přesně ví, o čem mluvím: od chvíle, kdy jsem přesedl do Subaru, vím konečně, co je pravé potěšení z jízdy. Neuvěřitelná trakce, úžasná jistota v zatáčkách, dostatek pohotové akcelerace v každé situaci, rychle vás to začne bavit tak, že překvapeně sledujete své nadšení – a to proším do dnes najezdím takových 40–45 tisíc kilometrů ročně.

**Smím teď poprosit o rozklíčování titulů na vaší vizitce?**

To bylo tak: chtěl jsem být stomatologem. Nicméně na medicínské obory se dostali pouze prověření lidé a soudruh ředitel mi nedal doporučení, a tak jsem šel studovat do Brna Vysokou školu zemědělskou, fakultu provozně ekonomickou. Dnes je to Mendelova univerzita. No a tam mě popadla i chuť zkusit si něco trochu proti proudu. Já nebyl v dětství nijak silně věřící, k opravdovému prožitku víry mě vlastně přivedl zájem o fyziku a astronomii i osobní příklad astronoma a skvělé-



## K radostnějším aspektům mé práce patří péče o odkaz mnoha generací předků a možnost přispět k obnovování tradic, které se totalita snažila zadupat do země



I v bytě pana děkana lze potkat Subaru na každém kroku

ho popularizátora vědy Jiřího Grygara, jehož přednášky jsem měl možnost navštívit. Tak jsem k tomu začal studovat i filosofii a teologii. K praktickému životu v dnešní době, zvláště v otázkách nuly manželství je třeba mít právní vzdělání, a tak jsem vystudoval i právní vědy na Papežské univerzitě Jana Pavla II. v Lublinu.

**Co vás nejvíce uspokojuje na práci, kterou děláte dnes?**

Má to dvě stránky: jednak jsem duchovním správcem šesti farností, a to je povolání, jehož smysl naplňujete v každodenním styku s věřícími různými formami služby. A za druhé jsem děkanem děkanství Bruntál, což je víceméně manažerská funkce. Jste totiž nejen zodpovědný za duchovní život ve farnostech, které pod vás administrativně spadají, ale také za provoz a ekonomiku svěřeného celku. Děkanství má kolem dvaceti zaměstnanců a spravuje kromě kostelů několik poutních míst a památek. A zrovna to patří k radostnějším aspektům mé práce, péče o odkaz mnoha generací předků a možnost přispět k obnovování tradic, které se totalita snažila zadupat do země.

**Zmínil jste, že jste dělal vrcholový sport. Při současném pracovním vytížení ale**

**sotva máte čas relaxovat jako milář nebo basketbalista?**

Správně tušíte, že z mých někdejších sportovních disciplín mi teď zbývá čas jen na občasnou partii šachu. Trochu mě to mrzí, protože jistě víte, že třeba atletika, a běh zvláště, je svého druhu droga. Nyní mi však málokdy zbývá čas si aspoň vyběhnout do přírody. No a tady zase pomáhá subárko. Jezdím tu pracovně po mnoha místech v horách, nádherné silničky samá serpentina a často téměř bez provozu. Tam můžu popustit uzdu svým sportovním genům a chvíli si připadat za volantem jako soutěžák. Ale takhle dovádím jen zřídka a výhradně v místech, kde tím nikoho neohrožuju. V obcích se snažím dodržovat padesátku.

**No a nepřivedl vás někdy ten sklon trochu si „zazávodit“ do nějakých nesnází?**

Každý subarista ví, že ho jeho vůz dokáže skvěle podržet v mnoha situacích, kde by se s jiným autem na silnici neudržel. Hádám, že třeba nájezdovou rychlost do zatáček si v Subaru můžete dovolit až o 30% vyšší, než s většinou aut jiných značek. Ale i to má samozřejmě své limity. A já si za těch osm let za volantem své Imprezy pamatuju tři výrazné krizovky, kdy jsem prostě cítil, že jsem to s rychlostí v daných podmínkách přehnal. Dvakrát to za mě subárko vybalancovalo. Po třetí, to jsem v zimě na rovném úseku silnice předjížděl tři auta naráz, jsem nedocenil, že je silnice pokrytá ledovkou, a při dokončování manévru jsem se dostal do hluboké zmrzlé koleje a udělal jsem v té poměrně vysoké rychlosti s autem parádní hodiny. Všichni jsme se lekli, já i tři šoféři za mnou. Ale oboje se to naštěstí bez jakéhokoliv karambolu.

**Omlouvám se, že zrovna po tomhle vašem upřímném přiznání slabé chvíly se zeptám, zda by podle vašeho názoru v silničním provozu mělo být k poznání, v kterém autě sedí za volantem křesťan?**

Moje chyba, že jsem si tak naběhl. Jistě nemáte na mysli vnější označení. Já mám samozřejmě na všech vozech symbol rybičky, jako symbol křesťanů. Vy se ovšem ptáte na to důležitější. Na ohleduplnost, která by měla řidiče křesťana charakterizovat. No, snažím se, ale také někdy chybuji. A každý křesťan v modlitbě Páně nejen prosí za odpuštění svých vin, ale výslovně prohlašuje, že také on odpouští svým viníkům. A tak si myslím, že nelze sice čekat, že křesťan za volantem bude stoprocentně příkladný a bezchybný, ale mělo by na něm být znát, že dokáže pochopit a odpustit i rozličná selhání druhých.

To je ta pravá relaxace!  
V nádherné krajině  
za volantem Subaru



**Jezdím tu pracovně po mnoha místech v horách, nádherné silničky samá serpentina a často téměř bez provozu. Tam můžu popustit uzdu svým sportovním genům**



I na velkém modelu železnice s funkčními vláčky, který má pan děkan doma, parkuje před jedním z domečků Impreza s číslem 5. A my víme, komu patří

# 10 důvodů, proč jsou subaristé lepší řidiči

*Kdybychom my subaristé vyplňovali dotazník, zkoumající, co si na jízdě ve svém voze vychutnáváme nejvíc, nepochybně bychom odpověděli kladně na otázky typu: Milujete rychlost? Užíváte si pružné akcelerace? Těší vás projíždět zatáčky dynamicky?*

INSPIRACE: CAR THROTTLE/AUTOFORUM.CZ/MAREK BEDNÁŘ, FOTO: WWW.ZAZIJSUBARU.CZ

V očích některých lidí by už tahle tři přitakání stačila na to, aby nás zařadili mezi piráty silnic, zasluhující trest. My si ale myslíme opak – subaristé bývají lepší řidiči než ostatní. Proč?

Deset argumentů, které níže formulujeme, není výsledkem nějakého výzkumu, ankety nebo dotazníkové akce. Něco takového by nutně bylo nepřesné, protože většina lidí má tendenci své řídičské schopnosti přeceňovat. Je to spíše souhrn našich zkušeností, naše přesvědčení a možná trochu samochvála, ale doufáme, že po přečtení uznáte, že máme pro svá tvrzení dobré důvody. Tím hlavním je, že když subarista řídí, dělá něco, co ho baví, takže má trvalou touhu se ve svém umění řídit zlepšovat co nejvíc.



## SUBARISTA VĚNUJE ŘÍZENÍ POZORNOST

Člověk, kterého baví auta a řízení, se mu věnuje tak nějak z podstaty. Navíc dobře ví, že ovládá velký a těžký stroj ve vysokých rychlostech, takže je nezbytné pozorně sledovat, co se děje okolo něj. A nedostatek soustředění, zaviněný třeba smskováním za jízdy, je příčinou spousty nehod. I ono omlété nepřizpůsobení rychlosti jízdy, které se často uvádí jako příčina auta rozpůleného vedví o strom, může znamenat, že řidič opravdu nevěnoval silnici dost pozornosti, jinak by si byl snad všiml, že vjíždí do míst, kde je třeba jet trochu jiným způsobem, než jede.

## SUBARISTA UMÍ ČÍST PROVOZ A SILNICI

S prvním bodem úzce souvisí bod druhý, který mají společný nadšenci v subárcích s řidiči s letitými zkušenostmi – čtou provoz a silnici před sebou. Takže když jedou po suché silnici, vidí zatáčku ve stínu a v noci mrzlo, dojde jim, že tam může být námraza. Podobně subarista rozumí i pohybu aut, takže pustí jiné auto, aby se zařadilo, nebo nevjíždí do křižovatky, když jí nemůže projet, aby nezablokoval desítky dalších aut a tři divoče zvonící tramvaje.



## SUBARISTA MÁ CIT K MECHANICKÝM SOUČÁSTKÁM

Automobil je úžasná a také složitá mechanická věc, která aby fungovala co nejlépe, musí dokonale pracovat i ta nejmenší součástka. Je tu tisíc věcí, které se musí hýbat nějakým způsobem a jiným způsobem se zase hýbat nesmí, a dalších tisíc věcí, které musí zůstat bez hnutí. Subarista tohle všechno ví a chová se k tomu s citem, tak, aby to vydrželo co nejdéle. Mlácení do všeho, „počítání zubů“ při řazení, plný plyn u studeného motoru – nic z toho autu neprospívá. Subarista o tom ví, a proto to nedělá. Naopak ho charakterizuje citlivé používání a dobrá údržba vozu, což znamená spokojenost se správně fungujícím vozem po statisíce kilometrů.



## SUBARISTA DBÁ NA ÚDRŽBU SVÉHO AUTA

Subarista ví, že motor bez čistého oleje ve správném množství nemůže fungovat dobře, úplně stejně jako nemůže fungovat člověk bez krve. S převodovkou, ať už manuální či automatickou, to je podobné, stejně jako v případě všech dalších provozních kapalin. Subarista také častěji kontroluje tlak vzduchu v pneumatikách nebo stav brzdového obložení. A jeho auto tak nevyprová službu, když to nejméně potřebuje.



### SUBARISTA MÁ SVÉ AUTO RÁD

Subarista dává větší pozor, aby se jeho auto nic nestalo, aby třeba nedbalým parkováním neodřel lak či nepoškodil kola. A častokrát také pod nákupním centrem zaparkuje raději dál od ostatních aut, aby mu někdo méně dbající o vnější vizáž svého auta neudělal do karoserie rýhu nepozorným otvíráním dveří.



### SUBARISTA BRZDÍ VČAS

Jistě jsme všichni něco podobného už viděli – vůz, který ke každé křižovatce dojíždí rychle a až na poslední chvíli poměrně ostře brzdí. Vypadá to, že neví, že má na červenou zastavit a uvědomí si to na poslední chvíli. Subaristé naopak takovému poskakování většinou neholdují a zpomalují dlouho před křižovatkou, když ví, že neprojedou plynule. Mimo jiné to šetří benzín, který pak můžou spálit na oblíbené okresce nebo na okruhu. A právě okruh je místem, kde je pozdní a tvrdé brzdění žádoucí pro dosažení nejlepších časů; v městském provozu vám pomůže spíš plynulost.



### SUBARISTA ZA VOLANTEM NELEŽÍ

Nejedno automobilové médium píše o správné pozici za volantem a nikdy to není sedadlo položené tak, že má řidič problém dosáhnout na volant. Abyste mohli dobře držet volant a ovládat auto, musíte se umět opřít do opěradla, pomáhá to čtení samotného auta. To stejné platí v zatáčkách či při brzdění – abyste v autě měli správnou oporu, je potřeba se o něco zapřít. A pokud to něco, tedy opěradlo, je příliš daleko nebo příliš položené, nefunguje jak má. Subarista to ví a protože jedním z hlavních důvodů, pro které usedá za volant, je radost z jízdy, nepřipraví se o ni nedbalým nastavením sedadla nebo volantu.



### SUBARISTA SE NENECHÁ ROZPTYLOVAT NESMYSLY

Tento bod je podobný prvnímu – Subarista bude v autě mít méně věcí, které ho při jízdě mohou rozptylovat. Máme nyní na mysli např. obří plyšové kostky na zpětném zrcátku nebo příliš hlasitou hudbu. Jste-li subarista, pravděpodobně se vám zvuk vašeho auta líbí. Takže budete raději poslouchat motor než dunění reprobeden uvnitř.

### SUBARISTA RYCHLEJI REAGUJE

Někteří subaristé jezdí pravda o trochu rychleji než ostatní řidiči. Skutečně rychle ale jezdí většinou jen tehdy, kdy je to vhodné. A protože jsou na to zvyklí, umí rychleji reagovat a umí také své auto lépe ovládat ve vyšších rychlostech než někdo, kdo jezdí se smrtí v očích 80 po okresce a 110 po dálnici. A pokud potkáte subaristu, který jede pod horní hranici povolené rychlosti na dálnici, není důvodem strach nebo přehnaná opatrnost. Třeba jen šetří benzín, aby ho lépe spálil v zatáčkách liduprázdných okresek, kde si může schopnosti svého vozu bezpečně vychutnat naplno.



### SUBARISTA LÉPE ZVLÁDÁ NÁROČNÉ PODMÍNKY NA SILNICI

Když z oblak na zem padá déšť či sníh, spouště lidí se za volant chce ještě méně, než když je hezky. Subarista naopak ve snížené adhezi a náročných podmínkách spatřuje výzvu, a tak se s nimi učí a s přispěním kvalit svého vozu také naučí bezpečně pracovat. Podle toho k nim pak přistupuje – brzdí s koly rovně, ještě více čte silnici a jede ještě plynuleji.

Na hřebenech  
Apuseni 2015

## Forest Románia aneb expedice Forestrů v Rumunsku APUSENI 2013 a 2015

ZPRACOVALI DUŠAN A RUDA (WWW.SUBARUFANCLUB.CZ)

*Když Dušan přišel s nápadem navštívit s našimi Forestry rumunské pohoří Apuseni, byli jsme trochu překvapeni. Rumunsko bylo pro nás dosud velkou neznámou a měli jsme i obavy z průjezdnosti hor, z divokých psů, medvědů, a také, jak budeme vycházet s domorodci. Cílem expedice bylo vyjet na 3 nejvyšší hory pohoří, prozkoumat spoustu jeskyní, navštívit přírodní a historické zajímavosti. Expedice v roce 2013 se zúčastnila čtyři auta. V roce 2015 to pak byly 3 Forestry s podporou dvou off-roadů. Hranice toho, co dokáže projet Subaru Forester, se tak opět v roce 2015 posunuly o něco výše.*

### CESTY, CESTIČKY A STEZKY

Na hranicích je potřeba koupit tzv. rovinětu, což je povinný poplatek za rumunské „silnice“. Mapových podkladů je poskrovnu a jsou to spíše mapy maďarské, než rumunské, což se odráží v různém pojmenování vesnic, pohoří i hor. Mapy byly pouze orientační, a to, co se vydávalo na mapě za asfaltovou silnici (červená a žlutá), se občas v reálu ukázalo obtížně průjezdné i pro naše zvýšené Forestry. Dalším problémem byl i nedostatek funkčních benzínových pump. Pro jízdu v terénu bylo potřeba mít plné nádrže a nejlépe i rezervní kanystr s benzínem. Kilometrově to bylo k pumpě kousek, ovšem časově půl dne.

### VESNICE, VESNIČKY A SALAŠE

Čím více se blížíme k horám, tím více nám připadá, že se vracíme v čase do minulosti.



Propast  
Groapa Ruginoasa



Společné foto  
ve zlatém dole  
Rossia Montana



Deště zhoršily cesty  
i na hřebenech

Projíždíme vesničkami s úzkými ošuntělými domky s kýchovitou výmalbou. Jen sem tam novější výstavba. Ve větším městečku se kocháme „zámečky“ místních baronů. Na planinách zase narážíme na dřevěné salaše pokryté slámovou střechou. Přesto malebnost horských vesniček roztroušených po travnatých kopcích, pasoucí se stáda dobytka a zvonění jejich zvonců nepůjde jen tak zapomenout.

### JESKYNĚ, JESKYŇKY, PROPASTI

Jeskyní je v oblasti Apuseni velmi mnoho, zejména v oblasti **Padis**. Řada z nich je volně přístupná, některými vedou turistické trasy, jiné jsou dostupné jen s průvodcem. V jeskyních nejsou žádné betonové chodníčky, nesvítl zde elektrika, žebříky jsou z chatrného dřeva. Přesto jsou moc krásné a stojí za zhléd-

nutí. Asi nejzajímavější byla zcela utajená menší jeskyně s úzkým vstupem, kterou jsme dlouho hledali. Neznali ji ani místní. Měla úžasnou krápníkovou výzdobu. První velkou jeskyní byla **Radesei** v soutěsce **Cetatile Radesei**. Scházíme k potoku, kde se pod námi otevírá široký vchod do jeskyně. Pomocí řetězů a žebříků se spouštíme do prostorného dómu a s čelovkami na hlavě pokračujeme dále. Jeskyně je prostorná. Zdoláváme opatrně žebříky a pomocné řetězky a asi po 300 metrech chůze a šplhání z ní vycházíme ven.

Dalším zážitkem jsou ponorné hrady **Cetatile Ponorului**. Zpočátku nemůžeme nalézt cestu do podzemí. V jeskyni někde dole hučí potok. Nakonec objevujeme mezi balvany a skalami díru, již se protahujeme dolů do jeskyně. Nasazujeme čelovky a vydáváme se dále do útrobu jeskyně. Díky Markově

extra silné baterce vidíme v celé kráse obrovské prostory kolem nás. Protékající říčka je natolik průzračná, že každou chvíli někdo šlápne do vody, domnívaje se, že je na chodníčku. Spouštíme se po žebřících, přeskakujeme po kamenech a nakonec po cca 1,2 km vylzáme jiným východem na povrch.

Opouštíme oblast salaší a šlapeme k jeskyni **Vartop**. Stoupáme chodníkem něco přes kilometr vzhůru. Za poplatek 10 Lei dostáváme i průvodce a s čelovkami scházíme do útrobu jeskyně. Jeskyně je plná krápníků, závěsů a varhan, mezi nimiž se proplétáme a místy se jich i přidržujeme. Krásné. Tohle u nás už opravdu neexistuje.

Poslední zajímavostí expedice byla propadlina (propast) – **Groapa Ruginoasa**. Dojíždíme do sedla **Vártop** a po 30 minu-

Cesta do Dobrinu  
– byla hlavní

Tábořiště v souladu s přírodou

Nejmenovaná utajená  
jeskyně a DušanV roce 2015 se  
náročnost trasy zvýšila

tách chůze po kamenité cestičce vzhůru se objevuje hrana propasti, připomínající obrovský lom na písek. Tato erozí vzniklá přírodní zvláštnost měla v průměru asi 600 metrů a ohromovala svou 100 m hloubkou a svítivě okrověžlutou barvou.

#### ZLÍ RUMUNŠTÍ PSI, MEDVĚDI A JINÉ ZVÍŘECTVO

Před odjezdem jsme byli poněkud nervózní z možného setkání s medvědy. V Rumunsku se jejich počet odhaduje na 5 000 ks. Studovali jsme různé materiály, jak se chovat, když je spatříme. Marně jsme sháněli ve speciálních obchodech sprej na medvědy. Nakonec jsme jeden sehnali. Že není spray jako spray pak zjistila jedna z účastnic, která čtyři noci klidně spala s medvědíím sprejem pod polštářem, aby pak zjistila, že si omylem do střešního stanu vzala lak na vlasy. Kempujeme u přehrady a setkáváme se s prvním – z celé řady „zlých“ – rumunských psů. Všichni uctivě čekají na něco k jídlu, neloučí, nechají se pohlídat a nakonec nás vezmou do smečky a naše tábořiště v noci hlídají. Jindy se kolem nás pasou krávy, ovce, koně a jejich zvonečky nám podmalovávají večerní pohodu. Na medvěda jsme nakonec nenarazili, buď nás v noci hlídali pastevečtí psi, nebo stáda koní...

#### VÝJEZDY NA TŘI NEJVYŠŠÍ VRCHOLY APUSENI

Prvním dosaženým vrcholem byla druhá nejvyšší hora **Vladeasa** (1 836 m). Strmá kamenitá cesta vedoucí lesem nás po několika hřebenech dovedla až pod Vladeasu. Informujeme se u místních, zda je cesta nahoru průjezdná, a vydáváme se do strmého kopce po kamenité cestě. Křižujeme v serpentinách sjezdovku a auta i na redukovanou jedničku

ztrácejí výkon. Dojedeme až na vrchol a děláme skupinové foto. Potkáváme zde mladou českou dvojici, která prochází hory pěšky.

Další den míříme na nejvyšší horu s názvem **Cucurbata Mare** (Velký Bihor) (1 848 m). Bez problémů vyjíždíme nahoru na vrchol a stavíme auta vedle sebe. Rychle se fotíme s vysílačem, který se pomalu schovává do přibývajících mraků. Vracíme se dolů po původní cestě, neboť další naplánovaná cesta byla nejistá. V případě neprůjezdnosti cesty bychom po této prudké kamenité cestě nevyjeli zpátky.

Nakonec míříme k třetímu nejvyššímu vrcholu **Muntele Mare** (1826 m). Cestou nás na hřebenech chytlá silná bouřka s kroupami a cesta se rozbahnila. Naštěstí nešlo o trvalý déšť. Trochu problémem bylo, že na této hoře je „meteorologická stanice“ (ve skutečnosti „Baza militara“ – radar NATO). My však přijeli z druhé strany po travnaté cestičce a zde jsme žádné zákazy neviděli. :o) Tak ještě foto s vlajkou a rychle odsud pryč.

#### SUPERMARKETY, OBCHODY, BUFETY ABC

Supermarkety v této oblasti nenajdete. V jednom městečku byl místní Penny Market, kde jsme nakoupili čerstvé maso ke grilování. Bylo to zpestření, neboť jinak se stravujeme z vlastních zásob a masa zavařeného ve sklenicích. „Obchody“ byly spíše dřevěné kůlny s hrdým názvem Magazin ABC, a sloužily hlavně jako bufet s občerstvením (hlavně pívem a pálenkou). Bylo zde možno zakoupit základní potraviny jako chléb či nějakou zeleninu. V jednom takovém ABC jsme nakoupili místní pálenku tuicu (čti cujku) a byla docela dobrá. Pro jistotu jsme pak ochutnávku proložili naší slivovicí...

### MÍSTNÍ DOMORODCI A JEJICH ZVYKY

Pohybovali jsme se zejména v horách a neměli jsme s místními sebemenší problém. Lidé byli vždy usměvaví a ochotní pomoci. Problémem byla jen naše malá slovní zásoba. Mapě někteří domorodci nerozuměli, a tam, kde nám ukázali cestu, byla ta sjezdná nejvýše pro traktor, nebo koňský povoz. Projížděli jsme krajinou a kempovali bez problémů. Salašnické osady a vesnice spojují rozbité polní a kamenité cestičky nebo taky jen vyjeté koleje v trávě. Při jízdě zdravými lesy a loukami nás hodně zarazila spousta odpadků a nepořádek, který si tady místní sami dělají. Škoda. Jelikož nás lákalo ochutnat zdejší sýr, zastavujeme u domku, před kterým stojí drobná babka. Po složité domluvě nám „bryndzu“ dává ochutnat a my si ji od ní kupujeme. Provádí nás ještě svou chaloupkou a pyšně ukazuje solární panel. Chystáme se rozloučit, když tu babce v kapse suknice zazvoní mobil. Sousedka z vedlejšího kopce kontroluje, zda je vše v pořádku. Jo technika už je všude.

### PLATBY A POUŽITÍ PLATEBNÍCH KARET

Sehnat hotovost LEI v Česku byl docela problém. Na platbu kartou nešlo příliš spoléhat. Některé benzinové pumpy, i když měly napsáno, že platba kartou je možná, ji nakonec nevzaly. Vesnické pumpy berou jen hotovost. Jedinou cestou tedy byl výběr hotovosti z bankomatů ve větších městech.

### TŘEŠNIČKA NA DORTU

Přišla v závěru putování a byla dlouho držena v tajnosti. Cílem bylo pokusit se projet zlatým dolem **Rossia Montana**, který je v současné době v útlumu. Jedeme kolem odkaliště zlatého dolu a vidíme, jak moc se těžba podepsala na přírodě. Za deště vyjíždíme kamenitou cestou vzhůru, zastavujeme u odstavených pracovních strojů, a za chvíli se před námi objeví úžasná mohutná kaldera zlatého dolu. Přes kilometr v průměru. Omračení tím výhledem zastavujeme. Přestává pršet a vysvitne slunce. Rychle děláme skupinové foto a projíždíme dolem k výjezdu. Tady nás sice prolustruje ochranka, ale našťastí bez následků :o)). Na zadní nepoužívané cestě, kterou jsme do dolu vjeli, žádný zákaz nebyl.

### ZÁVĚREM

Expedice nám ukázala krásy rumunské přírody a dobrosrdečnost místních obyvatel. A my si zároveň uvědomili, oč složitější je tam život a jak je dobře, že žijeme tam, kde žijeme. ■



Na vrcholku  
Vladeasy (1836 m)

Na malebnost  
horských  
vesniček,  
roztroušených  
po travnatých  
kopcích, pasoucí  
se stáda dobytka  
a zvonění  
jejich zvonců  
nepůjde jen tak  
zapomenout

Zvláštní atmosféra  
na polanách



Přátelští lidé byli všude

Večerní atmosféra  
s domorodci

# Subaru or Nothing

*Karel Novotný ml. (1972), jednatel společnosti Česká Doka, jednoho ze čtyř nejvýznamnějších podniků v ČR v oboru bednicí techniky, jezdí ve Forestru. Ve firemním fleetu mají dnes již 12 „šestihvězdičkových“ vozů – Outbacky, Forestry i XVěčka. A i když členové vedení jezdí převážně v Outbacku, vrcholný manažer Karel Novotný ml. se drží Forestra a hned v úvodu našeho setkání to vysvětlil slovy: „To auto přesně pasuje k mé mentalitě“.*

PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJF, FOTO: KAREL NOVOTNÝ ML., DOKA A AUTOR

**Dovolíte, abych se úvodem zeptal, proč za jménem užíváte juniorskou zkratku? V USA bych se tomu dynastic-kému jr. nedivil, ale u nás je to přece jen méně obvyklé.**

To má jednoduché vysvětlení. Můj táta pracoval v této firmě od roku 1993, kdy v ČR začínala. Působil jako technik a v roce 1997 se stal jednatelem společnosti. Já tu vlastně byl už také v tom prvním roce, ale na prázdninové brigádě jako pomocný technik. Pak jsem ve firmě zůstal a postupně ji prošel celou a pracoval na nejrůznějších úrovních řízení. Jednatel Česká Doka jsem od roku 2012. Takže ml. kvůli tomu, aby působení dvou stejnojmenných Novotných ve firmě nemátlo. I když nyní, po odchodu táty do penze, tato zkratka za jménem pozbyla významu. Já si to „kolečko“ ve firmě náležitě užil. Bylo úžasné sledovat, jak se na trhu v ČR postupně etablovala, až na vrcholu před krizí v roce 2008 zaměstnávala 170 lidí a měla obrát téměř miliardu korun. Krize a všeobecný útlum stavebnictví se projevil i v České Doce, ale ustáli jsme to a dnes už zase jedeme téměř naplno.

**„Dokařem“ jste tedy už 22 let, jak dlouho jste motoristou?**

No ještě déle! Už v sedmi letech jsem jezdil dokola po dvoře mezi slepicemi na „Pařezu“, jednosedadlovém Pionýru, a na tom jsem se trochu ilegálně proháněl do počátku puberty. Následně jsem zatoužil vozit holky, takže jsem si opatřil Pionýra 21 s dvousedadlem. V té době jsem již pochopitelně měl na malou motorku řidičák, který jsem postupně rozšířil na velké motocykly a pak i na auto. Má první velká motorka byla Jawa dvěstěpadesátka „Kývačka“ a na té jsem pak mnohokrát křížem krážem projel republiku, dlužno říct, že na tandemu s dívkou, která je dnes mou ženou. Motocykl je mou zálibou dodnes, za hezkého počasí se rád projedu na své Kawasaki W 800.

**A pak už logicky následovalo auto...**

Mým prvním autem, navíc půjčovaným od kamaráda, byl malinký polský Fiátek. Pak více modelů Škodovek i první služební vůz byl té značky. Posledním vozem předtím, než nastala subaristická éra, byl vůz vyšší střední třídy z koncernu, který zde nechci jmenovat. To auto s příjemným ovládním a elegancí, když jelo, bylo pohodové. Ale



Karel Novotný s jedním ze svých měchových fotoaparátů



Fotografie z formátu 8 x 10“ z cyklu „Kokořínsko“

brzy jsem s ním zažil, že nešly otevřít dveře, nenastartovalo, každou chvíli se na displeji objevila hláška, že pro poruchu takového a onakého kódu musí do servisu. A když jsem po několikáté takové příhodě zase musel do servisu, řekl jsem rázně: „To auto vám tu rovnou nechám! Já už v tom pro nespolehlivost jezdit nechci. Navrhněte mi nějakou výkupní cenu!“ Oni navrhli a já to hned podepsal.

**Takže jste se stal subaristou z rozčilení?**

Ne, to rozhodně ne. Ale shodou okolností v servisu té nespolehlivé značky jsem jednou popíjel kávu s jejich servisním technikem a ten se mi svěřil, že jeho velkým snem je pracovat jednou u Subaru a řekl mi o své vytoužené značce spoustu pozitivních věcí. Taky jsem se předtím párkrát v Subaru svezl, něco jsem tedy už znal i z vlastní praxe. Takže jsem rovnou ze servisu, kde jsem nechal svůj dosavadní vůz, zamířil k Emilu Freyovi a tam



Parkoviště České Doky při poradě obchodních zástupců





Karel Novotný se svým služebním Forestem na parkovišti České Doky

stál na showroomu Forester v nejjednodušší výbavě, což zdůrazňuji, protože já nenávidím auta přečpaná elektronikou, která chtějí dělat všechno za vás. Pro mě musí mít vůz manuální řazení a má-li nějaké ty přidavné elektronické funkce, musí jít vypnout. Pro mě i klimatizace je zbytečná vymoženost a dávám přednost střešnímu oknu. Jediná technická vychytávka, kterou v autě nejen strpím, ale i ocením, je tempomat, protože dálnice jsou většinou nudné a noha na plynu po hodinách jízdy bolí. Ten Forester byl navíc v dieselu, kterému dávám přednost, a tak mi hned padl do oka. Za tři dny jsem si ho vezl do firmy.

#### Takže láska na první pohled?

Na začátku spíš trochu zděšení. Nezapomeňte, že jsem přesešel z elegantního sedanu, který, pokud tedy jel, si to vzhledně šinul a všestranně mne hýčkal. Ve Forestru se mi na začátku nepohodlně sedělo, měl jsem trochu pocit, že jezdím v traktoru. Ale postupně jsem stále víc oceňoval jeho přednosti. Motor se mi líbil od začátku a myslím, že každý subarista potvrdí, že jízdni vlastnosti vozů téhle značky jsou návykové. Najednou poznáte, že v zatáčkách si můžete bezpečně dovolit víc, než jste býval zvyklý, že ten vůz vyjede všude, že je spolehlivý. Šzil jsem se s Forestem tak, že když mi jednou pan Louda z ILOSu Liberec, kde jsme nakoupili ostatní vozy Subaru pro firmu a všechna tam servisujeme, přinesl tričko s nápisem Subaru or Nothing, řekl jsem mu: to je slogan, který přesně vyjadřuje můj názor. Subaru naprosto odpovídá mému životnímu stylu: jezdím hodně do přírody a s Forestem jsem například vyjel k jednomu srubu v horách, 16 km po turistické značce, kde by myslím jiné vozy zkolabovaly hned na začátku. Tam jsem si ale uvědomil i jediný

nedostatek svého Forestra s naftovým motorem. Že totiž nemá redukci, kterou benzínová Subaru zpravidla mají. V tom terénu by se mi bývala moc hodila. Ale dojel jsem bezpečně i bez ní, i když jsem se v autě díky nutnosti jet bez redukce rychleji, trochu „mlátil“. Mám chalupu na Kokořínsku, což je CHKO a v zimě se tam nejen nesmí povrch komunikací chemicky ošetřovat, ale silnice se tu, z důvodu mně neznámého, ani neprohrnují. A tam, kde většina řidičů své vozy jiných značek pod kopcem raději odstaví, já s Forestem v klidu jedu vzhůru. A když se proti mně někdo s hrůzou v očích sune dolů, já se klidně zastavím u krajnice, nechám ho projet, a pak se bez potíží znovu rozjedou.

#### Zmínili jsme v úvodu, že dnes máte ve firmě už dvanáct vozů Subaru. To bylo vše jen „z nařízení šéfa“, když se stal spokojeným subaristou sám?

Tak to u nás nechodí, kolegové mají volbu mezi dvěma značkami. Vezmete-li v úvahu, že naše firma se zabývá stavařinou a že naši technici i obchodní zástupci se hodně pohybují po živých staveništích, kde je často množství bláta a jinak zálužný terén, tady je Subaru výhodnou volbou. Pohon všech kol a vyšší světlá výška se tu moc hodí. Směrnice o tom, že naši obchodní zástupci a někteří technici mohou zvolit Subaru, vznikla zejména po tom, co při vjezdu na stavbu skončily dvě naše Škodovky s proraženou vanou.

#### Jak se přihodí, že firma z Prahy nakoupí víc než desítku vozů a svěří všechnu péči o ně libereckému dealerství?

Na ILOS a pana Loudu mě upozornil kolega a po první mé návštěvě a zkušenosti z osobního přístupu pana Loudy ke klientům jsem se rozhodl, ano tohle prostředí s rodinnou atmo-

Tam, kde většina řidičů své vozy jiných značek pod kopcem raději odstaví a jde pěšky, já s Forestem v klidu jedu vzhůru



Obchodní zástupce České Doky jede za svým zákazníkem na stavbu

sférou, to jsou ti ideální partneři pro nás. A tak to cítím dodnes: vím, že pan Louda i jeho spolupracovníci jsou připraveni kdykoli nám s čímkoli kolem našich vozů Subaru poradit a že je na ně spolehnouti.

#### Do přírody často míříte nejen za odpočinkem, ale i aktivní relaxací tvůrčího typu. Jste totiž vášnivým fotografem. Jak se to sběhlo?

To je také letitá láska, fotím od mládí, klasickým aparátem vyfotím a chemickou cestou vyvolám. Digitální fotoaparát mám sice také, ale to není ta vašeň, jen účelovka. Já jsem se fotografem i vyučil, postupně jsem začal nějaké fotky i publikovat, napřed ve firemních časopisech a k reklamním účelům, ale dnes mám za sebou přes desítku výstav, nejen v ČR, ale třeba i ve Vídni. Mé hobby je spojeno se starými měchovými přístroji. Fotografuji v plenéru, ve kterém pak např. v ranní mlze hledám ty motivy zázračného zjevování krásy. V klasickém měchovém fotoaparátu vidím i paralelu s vozy Subaru: respektují váš osobní přístup a poskytují radost, kterou jinde těžko najdete. ■

## AUTOBOX 3/2015

TEXT &amp; FOTO: DOMINIK VALÁŠEK

## Test Subaru WRX STI

Víte, proč se do současných aut dávají turbodmychadla? Jsou tam kvůli snižování papírových emisí a dosahování papírových spotřeb, striktně vyžadovaných úředníky v Bruselu. Z turba se stala parodie na to, čím všichni žili na jeho vzestupu v osmdesátých letech. U většiny současných aut není rozdíl mezi turbem pod kapotou a zeleným lístečkem na víku kufru.

Naštěstí je tu ještě pár aut, u kterých je vše po staru. Kde je turbo pro zvýšení výkonu, dodání štouchance točivého momentu ve středních otáčkách, dolování výkonu z menších a lehčích motorů a také k tvorbě budoucího potenciálu na jeho zvýšení. To jsou auta, pro která se ještě vyplatí být nadšenec.

Jedním z takových vždycky byla Subaru Impreza v provedení WRX nebo ještě lépe WRX STI. Legenda světa rally za dlouhá léta přišla o část názvu, a postupně Impreza, tedy pardon, WRX STI, dospěla až do aktuální podoby pro rok 2015. Její nový vzhled sice vyvolal značnou dávku kontroverze, ale dle mého je aktuální vizáž o hodně lepší než ta předchozí a o obrovský kus lepší než v případě hatchbacku z roku 2008. Zadek s kufrum je zpátky a s ním pochopitelně i zadní křídlo, které je sice nesmyslně obrovské, ale vám je to úplně jedno, protože tohle je WRX STI a vy nechcete, aby bylo tak úplně normální.

Vy chcete výkon a toho se vám dostane v podobě 300 koní. Vy chcete točivý moment – 407 Nm, máte ho mít. Vy chcete strmé a komunikativní řízení, nyní ostřejší než u předchozích modelů. A chcete obrovskou dávku trakce, kterou zajišťuje zase elektronicky řízený mezinápravový diferenciál.

A tak poprvé usedám do tvrdé anatomické sedačky, mačkám startovací tlačítko a v zrcátku se pohledem přes iracionálně velké křídlo bavím sledováním páry, kterou ženou čtyři výfukové koncovky do chladného rána. Chod motoru ovšem nedoprovází jen bílá pára, ale zejména hutný a drsně znějící baryton. Pohledem před ruční brzdu mrknu na dvojici ovládacích prvků. Volič režimu SI-DRIVE dovoluje měnit mezi třemi mapami plynu. Druhým ovladačem je přepínač zmíněného DCCD diferenciálu. Sešlapávám tuhou, přesto však nijak otravnou spojku, pákou s mechanicky tuhým a velice krátkým chodem dávám za jedna a už jsem jen rád, že nikdo neviděl můj až skoro začátečnický, ucukavý rozjezd. Spojka zabírá na velice krátké

dráze a ve sportovním módu jsou reakce na plyn okamžité a do města skoro přehnaně ostré. Inu teprve cvičení (a volba „měkkého“ Inteligent módu na SI-DRIVE) dělá mistra.

Konečně se přede mnou otevřela silnice a pedál plynu putuje k podlaze. Boxer o objemu 2.5 litru nejprve výfukovými plyny roztočí turbo, sotva si však raflíčka otáčkoměru čuchne k hodnotě 3500 otáček, WRX STI vypálí vpřed jako smyslů zbavené. Zvuk motoru se do kabiny zařezává jen decentně, přesto se však okolní provoz pocitově zastavil. Výkonu je skutečně dostatek. Stačí i málo místa a otáčky přes 3500, abyste provedli bezpečně předjetí takřka na fleku. Dynamika je vynikající a já musím při pohledu na rychloměr dávat mnohdy nohu z plynu, aby mi pánové v zeleném neodvedli řidičák do čistírny.

Cesta vede konečně z města a dálnice a já se nacházím tam, kam WRX STI patří a vždycky patřilo. Klikaté okresky, které si svým charakterem nezadají s rychlostní zkouškou. SI-DRIVE zpátky do Sportu, nebo raději rovnou do Sport # (Sport Sharp). Diferenciál nechávám, ať si ještě v tuto chvíli poradí sám. Vyrazím a blížím se k první ze zatáček. Z plynu prudce na brzdy. Větraná Bremba mají slušný nástup, přesto však čitelně dávkovatelný a nejedovatý. Takřka chirurgicky přesným a tuhým řízením stačí otočit jen o kousek, aby se vůz, v tuto chvíli s otevřeným diferenciálem, vrhnul vstříc apexu. Na něm přichází lehký náznak nedotáčivosti, ale to už opět sešlapávám plyn, diferenciál se uzavře a výkon tak proudí rovnoměrně na obě nápravy. WRX STI vystřeluje ze zatáčky jako po kolejích, s neochvějnou stabilitou a trakcí. Problém mu nedělají žádné zatáčky. V těch pomalých je dobré přenést maximum váhy na předeek, ideálně potom nastavit na DCCD režim Auto-, kdy diferenciál zůstává celkově méně sevřený. V tu chvíli dostane WRX STI mírně přetáčivý, i tak však perfektně čitelný charakter. Zvolíte-li naopak uzavřenější režim diferenciálu, nebo jej zavřete ručně v manuálním módu, dočkáte se tu a tam lehké nedotáčivosti, která se však rychle vynahradí bezkonkurenční trakcí na výjezdech. Chcete driftovat? Otevřít diferenciál, aby šlo na zadní

nápravu o kousek víc výkonu než na přední a pak už se jen nebat trhnout ručkou. Na powerslidy z nízkých rychlostí zapomeňte, na to je té trakce prostě příliš.

V rychlých zatáčkách zůstává auto perfektně stabilní, bez náznaku kroucení či snad uskakování. Tehdy jsem si pořádně uvědomil, jak brilantně je nastavena tuhost odpružení. I přesto, že se z místa řidiče cítíte takřka jako v závoďáku, kde jsou všechny ovládací prvky tuhé a mechanické, WRX STI se z vás nesnaží vytřást duši. Chcete-li se svězt, nějaký ten výtluk nebo díra v silnici vás neobtěžují, naopak dodají ten správný rally nádech.

Dokonce i po městě se dá s autem žít a tím se dostávám k druhé tváři WRX STI, které umí z momentu na moment shodit šilenou grimasu rally speciálu a nasadit praktický, sympatický úsměv. Dovnítř se bez větších problémů poskládají čtyři cestující, místa vzadu je dostatek. Kufr připomíná svým tvarem jeskyni s tak trochu úzkým vstupem, ale jeho slušný prostor, který poslouží stejně dobře na dovolenkovou výbavu jako na sadu gum na okruh, mu nikdo neupře. /.../

Takže kolik si Subaru účtuje za tento léty vycizelovaný kus rally historie? Svoje WRX STI můžete mít za ceníkových 1.089.000 korun. Kdybych zjistil, že mi na účtu straší přebytečný milion korun, asi bych se nerozmyslel dlouho. (REDAKČNĚ KRÁCENO)

## AUTO 7 06/15

TEXT: EVA SRPOVÁ

## SUBARU FORESTER 2.0D LINEARTRONIC

## Vítaný přírůstek

V minulém čísle jsme se věnovali Outbacku a mnoho věcí, které jsou na něm nové, se týká i Foresteru. Vznětový boxer je důkladně přepracovaný, měnilo se až 90 % dílů.

Má nový blok motoru, vstřikování s vyšším plnicím tlakem a snížený kompresní poměr. Největší chválu si ovšem Subaru zaslouží za to,

## Test: Subaru WRX STI



Subaru WRX STI je od svého prvního generace (1992) nejvíce vyzrálou a nejvíce rozvíjenou verzí. V roce 2015 se představuje s novými vzhledem a s novými technologiemi. V tomto článku se dozvíte, jak se tato voznice vyvíjela a jaké má vlastnosti. V článku se dozvíte, jak se tato voznice vyvíjela a jaké má vlastnosti. V článku se dozvíte, jak se tato voznice vyvíjela a jaké má vlastnosti.

## REFLEX 30/2015

TEXT: JAN MIČKA

## Zase o kus lepší

Nové SUBARU OUTBACK není pouze zvýšené kombi. Jeho pátá generace ušla velký kus cesty a neztratí se ani mezi luxusními automobily.

SUBARU OUTBACK stálo u zrodu zvýšených oplastovaných kombi, která plní hned několik účelů zároveň. V první řadě musí nabízet dostatečný vnitřní prostor, dále adekvátní pohodlí a nesmějí se zaleknout ani lehčího terénu. Není moc automobilů, jež by zmíněné podmínky splňovaly stejně dobře jako právě Subaru Outback. Symetrický pohon všech kol je pro vozy této značky (kromě modelu BRZ, který je ryzí a zábavnou zadokolkou) standardem a nutno podotknout, že je k nezaplacení takřka v každé situaci. Potřebujete například přejet rozbahněnou louku? Není problém, díky světlé výšce 200 milimetrů se nemusíte bát ani o exponované díly karosérie. Více než 4,8 metru dlouhý automobil projíždí zatáčkami velmi lehce, bez známek nedotáčivosti a, pokud jej náhodou překvapí náhlá změna kvality vozovky, kola neuskočí ani o píď. Jízdní komfort je ostatně jednou z hlavních předností Outbacku.

Vůz pořídíte se dvěma čtyřválcí typu boxer. Zážehová verze objemu 2,5 litru má nezaměnitelné kouzlo a vznětový dvoulitru zase díky lepší spotřebě oceníte na delších cestách. Oba agregáty dokonale vystihují charakter značky. Běží neuvěřitelně hladce a ve vyšších otáčkách vydávají náramný zvuk.

S pátou generací subaru outback vstupuje do hry důležitý bezpečnostní prvek, systém podpory řízení Eyesight, který funguje na bázi dvou stereokamer, umístěných za čelním sklem. Ne nadarmo jej automobilka

že motor dosahuje požadavků normy Euro 6 bez vstříkování močoviny či přítomnosti zádržného katalyzátoru na oxidy dusíku. Zpětné vedení výfukových spalin je totiž efektivní i bez něj. Ani bezstupňová převodovka neušla vylepšení a posádka z toho těží v podobě snížení hluku celého pohonného ústrojí a především snížení spotřeby. Boxer je na dálnici extrémně tichý, udržován CVT v optimálně nízkých otáčkách. Spotřeba je díky tomu velmi obstojná, v praxi 7,3 litru.

Forester býval neotesaný bratr Outbacku, ale jeho interiér se postupně civilizuje, takže



považuje za řidičovy druhé oči, protože tak ve skutečnosti funguje. Obrazy každé z kamer systém slučuje v jeden celek a na základě zachytných bodů dokáže rozpoznat, zda se před automobilem nachází cyklista, chodec, nebo třeba zvíře. To všechno pro případ, že by mohlo vlivem nepozornosti řidiče dojít ke střetu. Systém nad vámi neustále bdí a je velmi nápomocný také na dálnici, kde plní funkci adaptivního tempomatu schopného rozpoznat barvy. Pokud se tedy například automobilu jedoucímu před vámi rozsvítí brzdová světla, Eyesight to pozná a velmi jemně přizpůsobí rychlost jízdy aktuální situaci.

EyeSight se váže k automatické převodovce Lineartronic s plynule měnitelným převodem (CVT). Subaru ji dokázalo naladit tak dokonale, že díky předvoleným rychlostním stupňům připomíná spíše velmi komfortní měničový automat. Do procesu řazení můžete velmi snadno zasáhnout páčkami pod volantem, většinu času ale stejně nakonec necháte pracovat elektroniku.

Je jenom hrstka automobilů, které by se mohly měřit se Subaru Outback. S novou generací se toho změnilo skutečně hodně. Outback je fešák s drsnými rysy, má však velmi jemný charakter. (REDAKČNĚ KRÁCENO)



multimediální systém Starlink s velkým přehledným dotykovým displejem si můžete poručit i do Forestru. Celkový dojem z kabiny se tedy výrazně posunul, což je moc dobře. (REDAKČNĚ KRÁCENO)

## AUTO TIP 08/2015

TEXT: MARTIN VACULÍK

SYSTÉM EYESIGHT OD SUBARU

## Dvě oči víc vidí

Dokáží toho dvě kamery v situaci kolem vozu zjistit víc, než jeden objektiv a radar? Subaru si už přes dvacet let myslí, že ano. Nyní je zde první sériový důkaz.



Spousta moderních aut má pod mřížkou chladiče radarové čidlo a v držáku vnitřního zpětného zrcátka kameru. Radar snímá vzdálenost od vozidel jedoucích vpředu a na jeho základě funguje adaptivní tempomat nebo Front Assist, tedy varování před překážkou (nejčastěji jiným vozidlem) vpředu. Zda vozidlo vedle avíza začne i samo brzdit, to už je na každém výrobci. Auta pro řidičsky aktivnější povahy (Škoda) naplno brzdi, až když je kolize neodvratná – jen aby zmírnila následky nárazu. Značky, u nichž stojí nad řidičským požitkem dejme tomu rodinné hodnoty (Volvo), mají systém naladěný tak, aby vůz stihнул zastavit úplně. Radar v předích se začal objevovat již počátkem tisíciletí.

Kamera na rozdíl od radaru vidí vodorovně dopravní značení (čáry na silnici), přečte dopravní značky a také lépe rozpozná, co je překážka před ní zač. Auta s kamerou tak umějí brzdit i před chodcem, mohou mít varování před neúmyslným opuštěním jízdního pruhu, či dokonce pomáhat řidiči s vedením auta. /.../ Kamera však nepozná, jak jsou věci daleko, k tomu potřebuje radar. Subaru ovšem radar nepoužívalo nikdy. Značka ovšem od roku 1990 vyvíjí systém založený na kamerové technice. Od roku 2010 se systém prodává na japonském trhu a v USA, s novým Outbackem však nyní přichází i k nám.

Vzdálenost překážek se zde měří trigonometricky – kamery jsou totiž dvě. A spolehlivě vidí vše do vzdálenosti 110 m a šířky 35°. Když jsou objektivy dva, tak nejenže i bez radaru poznají, jak je překážka daleko, ale ještě si mohou být lépe jisté tím, co vidí. Subaru proto brzdi před čímkoli, co je větší než metr – kance tedy srazíte (stejně jsou přemnožení), ale srnku to zachrání. Za nás palec nahoru! (REDAKČNĚ KRÁCENO)

REFLEX

AUTO 7

## MIJA AUTOCENTRUM

V minulém vydání jsme slíbili, že vás budeme dál průběžně informovat o celoroční reklamní akci „Ve jménu zákona“. Měla několik doprovodných programů, byla velmi vydařená a naprosto splnila naše očekávání. Uvedení 5. generace modelů FORESTER a OUTBACK k nám přivedlo mnoho zájemců: někteří se jen podívali, někteří i svezli. A někteří v nových vozech rovnou odjeli.

Další návštěvníky k nám přitáhla akce, pořádaná společně s rádiem Beat. Celodenní program včetně živých vstupů zaplnil naše prostory téměř dvěma stovkami zvědavců, kteří obdivovali naše vozy a mnozí se detailně informovali o možnostech nákupu. Z některých se určitě stanou naši zákazníci.

A třetí magnet současných dní: Levorg. Vše potřebné se o něm dočtete v tomto Subaru magazínu. Ale není nad osobní zkušenost. Přijďte si nový model prohlédnout a vyzkoušet k nám!

Těší se na vás tým MIJA!



MIJA AUTOCENTRUM, s.r.o., Provazníkova 90, 614 00 Brno, [www.subaru-mija.cz](http://www.subaru-mija.cz)



## C & K

Lidé se obvykle těší na zimu kvůli lyžování a jiným zimním radovánkám, ale už méně se těší na zimní podmínky na silnicích. Nicméně existuje stále rostoucí skupina řidičů, pro které je právě cesta po zasnežené silnici tím pravým požítkem. Zatímco mnozí řidiči hledí ke hvězdám na obloze a prosí o lepší počasí, subaráci se usmívají na šest hvězdiček na svém volantu a doufají, že slota vydrží co nejdéle, aby si svezení ve svém Subaru patřičně užili...

V uplynulém půlroce jsme byli již tradičními účastníky Znojemského autosalonu, Hustopečské rally, golfu ve Slavkově u Brna či koncertů v brněnském SONO centru. Zúčastnili jsme se mnoha výstav, kulturních a sportovních akcí. Nabízíme mnoho příležitostí si vozy Subaru vyzkoušet na silnici i v terénu. Nicméně stále nejvyšší prioritou je pro nás uspokojení požadavků našich i přespolních klientů v oblasti prodeje a servisu vozů Subaru a s tím spojených služeb. Proto jsme rozšířili paletu předváděcích a skladových vozů a nabídky financování prostřednictvím úvěru či operativního leasingu.

Outback letos oslavil 20. narozeniny, ale radost z jízdy s našimi vozy je oslava a zážitek vždycky!





## AUTWEC

Tradičně se účastníme největší výstavy nových aut v plzeňském regionu. Představujeme vždy kompletní modelovou řadu Subaru. Největší obdiv a zájem návštěvníků upoutal letos zaslouženě model **WRX STI** a **Outback**.

Hlavní důvod, proč na tento autosalon zákazníci chodí, jsou právě nové modely. Spousta našich spoluobčanů chce vidět nová auta, informovat se o technických novinkách a detailech. Autosalon jim pomáhá, protože mají možnost vidět více značek pohromadě. V rámci výstavy odpadá i ostych zákazníků. Máme na mysli takovou klasickou situaci: chce se jen tak kouknout na nové auto a nechat si nápad uzrát. Na výstavě je prostor a čas zákazníkům představit nejen nové modely, ale i další doplňkové služby, které úzce souvisí s prodejem vozů, financování, pojištění anebo servis.

Pořadatel již připravuje další ročník Plzeňského autosalonu a my se těšíme, že v konkurenci vystavovaných značek opět stánek Subaru upoutá největší zájem, vsadíte si, zda to bude **Levorg** – **WRX STI** – **BRZ** – **Forester** – **Outback** nebo **XV**?



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

## ALM

Jak se vám líbí naše vozy Subaru? Který vám padne nejlépe do ruky? Jste zvědaví na nového Levorga? Ať to bude jakákoliv otázka, na každou vám rádi pomůžeme s odpovědí. Stačí se zastavit v našem rodinném autosalonu a můžeme vše, co vás zaujme, společně probrat. Jakýkoliv model vozu vyzkoušet a porovnat s čímkoliv vás napadne. Zkrátka tak, abyste, až od nás budete odjíždět, už přesně věděli, co chcete.

Mezi naše služby, které jsou vám vždy k dispozici, patří například levné pojistky u důvěryhodných pojišťoven, výhodné nabídky úvěrů a leasingů, dlouhodobé zapůjčení vozů Subaru za výhodných podmínek, rychlý a flexibilní servis, výměna starého vozu za nový a mnoho dalších...

Těšíme se na vás v našem rodinném autosalonu.



ALM – Ladislav Marčík, Hornoměřolupská 4, 102 00 Praha 10, [www.subaru-alm.cz](http://www.subaru-alm.cz)



## IVOS

Je to již půl roku, co náš autosalon prošel významnou rekonstrukcí. Nyní si již své nové vozidlo SUBARU můžete vybrat v nových, větších, a doufáme, že i pro vás příjemnějších prostorech. Pro pohodlnější zážitek při výběru nového modelu se můžete také zdarma občerstvit.

Jelikož jsme velcí fanoušci značky SUBARU, vždy nás velmi potěší, když se i z našich návštěvníků a poté zákazníků stanou ti praví nadšenci do SUBARU. Není lepšího pocitu, než když vám spokojení zákazníci zasílají děkovné dopisy a fotografie se svými auty přímo v terénu. Děkujeme tímto všem našim klientům, kteří do nás vkládají důvěru a stávají se naší SUBARU rodinou. A jelikož jsme Moraváci, a ti mají rádi velkou rodinu, budeme i na vás ostatní čekat s otevřenou náručí. ☺



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

## AUTOVERO

Léto se v Subaru Sedlčany neslo ve znamení mnoha prezentací našich krásných a úspěšných vozů v širokém dalekém okolí Sedlčan. Z našeho rozsáhlého prezentačního menu můžeme vybrat velmi úspěšnou prezentaci například na doslova tropické Rally Pačejov na začátku srpna, nebo třeba tradiční účast na Tábořských slavnostech, kde byly naše krásné vozy doslova ozdobou nově zrekonstruovaného náměstí T. G. Masaryka. Již podruhé jsme se s nimi zúčastnili také Benešovského běžeckého festivalu a na benešovském náměstí to našim vozům také moc slušelo. Nyní již chystáme další prezentace vozů Subaru na zimní sezonu a pokusíme se vám představit naše novinky i stálice co nejvíc zblízka. Začneme prezentací nového vozu Subaru Levorg v rámci prezentace naší sesterské společnosti Karavany Sedlčany na veletrhu Caravanning Brno. Pokud nás nepotkáte na žádné naší prezentaci mimo Sedlčany, moc rádi vás uvítáme v našem modernizovaném showroomu přímo v Sedlčanech.



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

## CHALUPA MOTORS

Pro nadcházející zimní sezónu 2015/2016 jsme pro majitele vozidel SUBARU zahájili od 1. října servisní kampaň „Zimní prohlídka za 250 Kč“. Komplexní prohlídka obsahuje 20 kontrolních bodů a během necelé hodiny nachystáme váš vůz pro bezstarostnou jízdu v zimním období. Pozornost zaměříme mimo jiné na kontrolu náplní, osvětlení, akumulátoru a jeho dobíjení, funkčnost brzd, změření geometrie, diagnostiku a další důležité součásti vašeho vozu. V našem servisním příjmu máte možnost sledovat své vozidlo



skrze prosklenou stěnu do servisní dílny při šálku dobré kávy a s možností WiFi připojení. Budeme potěšeni, pokud se rozhodnete zkrátit si čekání také návštěvou našeho autosalonu, kde vám rádi předvedeme mimo jiné poslední novinky – OUTBACK páté generace či zcela nový LEVORG. Zkrátka zážitky pro vás.



Chalupa Motors s.r.o., Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice, [www.subaru-pardubice.cz](http://www.subaru-pardubice.cz)



## TRENDCAR

Od července tohoto roku se náš autosalón Subaru přestěhoval do nových prostor, bytí na stejné adrese I.P. Pavlova 120 v Olomouci, ale na daleko viditelnějším a důstojnějším místě. Prostě značku Subaru už v našem okolí nelze přehlédnout.

Jaro a léto byly opět ve znamení výstav a prezentací značky Subaru v Olomouckém a Moravskoslezském kraji. Největší ohlasy byly samozřejmě na nový Outback, který je po všech stránkách úžasný a je na něm vidět, že se naše značka vydala správným směrem z hlediska vývoje a zaměření. Na místní legendární Rally Jeseníky jsme například s vozy BRZ a STI jeli již tradičně jako předjezdci a kontroloři trati. Své DNA Subaru nezapře a je třeba na něj nezapomínat.

Podzim bude u nás ve znamení Levorgu, proto všechny síly směřujeme na jeho prezentaci a věříme, že se nám ho podaří dostat v co největším počtu na naše cesty, protože je to velice povedené a opět „jiné“ auto...

Na vaši návštěvu se těší

Trendcar a. s., I.P. Pavlova 120,  
779 00 OLOMOUC – Horní lán, [www.subaru-morava.cz](http://www.subaru-morava.cz)

## AUTO VYSOČINY

Po příspěvcích z minulých magazínů, ve kterých jsme hrdě hlásili, že bouráme, že stavíme, že rozšiřujeme a že zahajujeme v novém, se najednou zdá, že není o čem psát. Vždyť letos jde vše tak nějak v poklidu a automaticky.

Dle očekávání úspěšně prodáváme letošní největší novinku, OUTBACKA. Všichni tak nějak v poklidu a automaticky přijímají jeho nadprůměrné schopnosti. Lehkým rozčeřením vod jsou pochvalné, euforicky nadšené telefonáty nových majitelů této naší vlnkové lodě.

Prodeje modelu Forester letos na Vysočině vykazují největší růst za celou mou patnáctiletou práci u SUBARU. Jsme rádi, že jsme, byť omezenou sérií vozů edice ENTRY, mohli do rodiny spokojených Subaruů přivítat nové zákazníky.

XVěčko, ač se po čtyřech letech prodejí mohlo jevit jako Černý Petr, své spokojené majitele stále nachází. Vyprodané sklady od srpna až do konce roku jsou toho důkazem. Jak jinak než v poklidu a automaticky.

No a STI? Je nad nebe jasné a automatické, že větší rodeo za volantem s žádným jiným autem nezažijete. To Vám mohu v poklidu slíbit.

Takže je to správně, poklid a automaticčnost je onen kýžený grál našeho snažení. Výsledek letité práce a zápalu pro naši společnou věc, pro SUBARU. Proto jsme také letos už počtrnácté hájili barvy na 26. Horáckém leteckém dnu. Poměrně mladou, avšak neméně úspěšnou je off road akce Pístovské mokřady, kde jsme sice nezavodili, ale očividný obdiv mezi vystavenými automobily 4x4 jsme si rozhodně zasloužili.

Ale dost, abychom i do budoucna sklízeli klid v duších našich zákazníků a s tím související příliv objednávek na nové vozy, rozbijeme poklid nekonvenční zbraní – Levorgem. Revoluční sportovní vůz, který vzkřísí jinde už dávno zapomenuté a prověřené hodnoty konstrukce automobilů.

Auto Vysočiny, s.r.o., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava, [www.subaruvysociny.cz](http://www.subaruvysociny.cz)



## EMIL FREY

V rámci letošního 18. ročníku celostátního autosalónu Autoshow Praha vystavovala také společnost Emil Frey ČR. Ve dnech 1.–4. 10. jsme na stánku Subaru prezentovali celou modelovou řadu včetně žhavé novinky, Subaru Levorg. Tento nový model patřil mezi nejobdivovanější exponáty výstavy a bude jistě patřit k prodejním tahákům příštího roku.

Věříme, že loni oživená tradice Autoshow Praha bude pokračovat i v roce 2016, neboť úroveň výstavy i zájem návštěvníků splnily naše očekávání.

Emil Frey ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14-Černý most, [www.subaru-emilfrey.cz](http://www.subaru-emilfrey.cz)  
Emil Frey ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5-Stodůlky, [www.subaru-emilfrey.cz](http://www.subaru-emilfrey.cz)



## LIŠKA PLZEŇ

Máme za sebou první svezení v Levorgu, a i když jsme původně byli trochu skeptičtí k motoru, který nový LEVORG má, jsme nyní přímo nadšení. Levorg jede parádně, podvozek od Génia, motor s ideální silou a velmi příjemně sladěný s CVT převodovkou, která má zase o trochu více sportovní naladění, když dokáže řadit virtuální stupně již od 35% sešlápnutí pedálu plynu. Po dlouhé době máme opět kombík pro řidiče. A zákazníci Subaru si toho velmi rychle všimli a na Levorga pozitivně reagují. Počet provedených zkušebních jízd to jen dokazuje.

Co se týče našich akcí pro motorové nadšence, přichystali jsme, ve spolupráci se subaruclubem.cz, novou formu Subaru srazu pro subaristy z Plzně a okolí. Bylo fajn sejit se v týdně po práci jen tak na „pokec“ a zároveň příjemným překvapením bylo, že se nám sjelo hned přes 20 aut. A to předseda klubu tvrdil, že Subaru srazy v Plzni moc nefungují ☺ Nový LEVORG na srazu samozřejmě nemohl chybět a nutno podotknout, že udělal velký dojem. To, že se subaristi sešli v tak hojném počtu hned na „první dobrou“, je určitě velkou motivací, proč ve svolávání tohoto Plzeňského srazu pokračovat, takže se brzy můžete těšit na nový termín.

V posledním magazínu jsme se zmínili, že s některými našimi zákazníky vyrazíme do „zeleného pekla“ na severní smyčce Nürburgringu. Povedlo se a 5 majitelů Subárek s námi jelo vychutnat tuto nezapomenutelnou atmosféru na okruhu, kde testují všichni výrobci své sportovní modely a kde zažijete takovou atmosféru, která Vás prostě dostane. Více si o tom můžete přečíst na stranách 24–26 tohoto SM. Samozřejmě jsme nevynechali ani okruh v Písku a pro naše „terénní“ zákazníky nyní připravujeme novou Pískovnu, aby ani jejich mazlíčci nebyli ošizeni.

Prodali jsme mnoho kusů nového modelu OUTBACK, který je nyní etalonem naší značky a musíme zase vyřknout slovo BOMBA pro tento vůz. Každý, kdo ho koupil, nám stále pje samou chválu. Opět jsme vystavovali naše auta v obchodním centru Olympia a opět uspořádáme premiéru s vystavením LEVORGA, právě v tomto centru od 12. října. Tedy hned po jeho oficiálním uvedení do prodeje.



Máme také novou posilu v prodejním týmu, a i když je to úplný „zelenáč“, je vidět, že Subaru mu leze rychle pod kůži a brzy z něj bude prodejce srdcař ☺ Náš servisní tým se v uplynulém období také rozrostl o mladou krev, kterou opět, jak jinak, značka Subaru pohltila natolik, že velmi tvrdě šlapou na paty starším a zkušenějším kolegům. Náš hlavní přejímací technik pan Marek Šedivec už dnes patří skoro k veteránům a nejzkušenějším technikům v republice a málokdy si s nějakým problémem neví rady. Jsme rádi, že máme po mnoho let stabilní tým lidí, kteří jak v prodeji, tak v servisu patří k těm nejzkušenějším a jsme moc rádi, že můžeme našim zákazníkům nabídnout něco víc, než jen prodej a servis aut. U nás je totiž v první řadě rodinná atmosféra a individuální přístup ke každému zákazníkovi a u značky jako je Subaru, je tohle právě ta podstata dobrého vztahu se zákazníkem. A Subaristi tohle opravdu ocení.

Stejně jako každý rok před zimou nám nezbyvá než popřát hodně sněhu, abyste si všichni užili svého pohonu AWD ve svých autech a mohli jste si plně uvědomit, proč jste zvolili právě tuto japonskou značku za svého partáka na cestách.

Ať pořádně sněží a ať se kola točí!



## DAN CARS

Nejen prací živ je člověk. I v našem dealerství jsme měli před nedávnem radostnou událost, kdy náš šikovný mechanik vstoupil do svazku manželského. Obřad se konal v malebném horském hotelu v Jeseníkách. Novomanželé dorazili naším top modelem, a tak nebyl sebemenší problém vyjet až k chatě. Své ANO si řekli, vše dopadlo dobře a všichni si svatbu náležitě užili. Novomanželům přejeme dodatečně hodně štěstí a pokud svou společnou cestu životem absolvovali v Outbacku, tak jim to jistě spolu vydrží a bude to láska na celý život tak jako Subaru.

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: Mgr. IVANA MATĚJKOVÁ

# Japonský meč a tamešigiri

*Japonský meč je fascinující předmět, spojující maximální účelnost a ergonomii s estetickým přesahem. Na jeho výrobu se používala ta nejkvalitnější ocel tamahagane a specifický výrobní proces kombinoval tvrdou, ale křehkou ocel, tvořící břít, s měkkou, ale houževnatou a pružnou ocelí, tvořící korpus čepele. Tím se zkombinovaly výhody obou materiálů a eliminovaly jejich nedostatky.*



Ukázka testu seku tamešigiri na tatami omote ve svatyni Kikuci



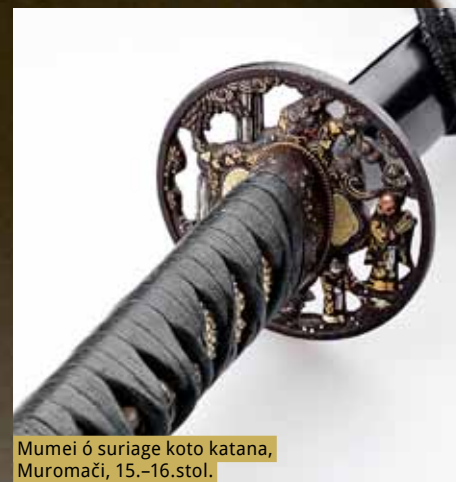
Východiskem pro kování meče byla mnohokrát překládaná ocel, takže čepel se skládala z desetitisíců vrstviček. Tím byl materiál homogenizován a vyčištěn. Posledním krokem výroby bylo parciální kalení. Čepel se po vykování kromě břitu zabalila do hlíny se speciálními a tajnými příměsemi a po zaschnutí této kalící pasty se komplet dal do výhně. Břit, nechráněný hlínou, se ohřál na větší teplotu a zakalil na větší tvrdost. Tím se zlepšovaly mechanické vlastnosti čepele, vznikla linie parciálního kalení, zvaná **hamon**, je po tradičním leštění vizuálně rozpoznatelná a stejně jako textura překládání materiálu – **hada** – hodnocená i z estetického hlediska.

I mečové příslušenství, kterému jsme se podrobněji věnovali v této rubrice před časem (SM podzim 2012) – záštita **cuba**, kování rukojeti etc. bylo výsledkem soustředěné práce nejlepších řemeslníků a cizelérů. Mečové příslušenství bylo navíc svými náměty z japonské a čínské historie, poezie, literatury, mytologie atd. oknem do duchovního světa starého Japonska.

Meč se tedy stal dokonalou zbraní, hrající důležitou roli i v sociální hierarchii či vztahem k náboženství, šintó a buddhismu.



Katana signovaná Heiandžó džú Hirojuki, škola Horikawa, Kjóto, s rytinou na čepeli „horimono“, 17. století



Mumei ó suriage koto katana, Muromači, 15.–16.stol.



Katana Tanba no kami Jošimiči, (seccu 1. generace) počátek 17. století



Ukázka nákresu předlohy pro výrobu zástity samurajského meče cuba

### HRANICE MEZI ŽIVOTEM A SMRTÍ

Ale primárně plnil meč svou funkci zbraně. Proto se specializovaná vrstva profesionálních urozených válečníků, samurajů, věnovala s velkým zaujetím studiu bojových umění, neboť meč byl doslova hranicí mezi životem a smrtí, a to jak v individuálních soubojích, tak i v bitvách.

Vzniklo mnoho škol šermu (*kendžucu*) i umění tasaní meče (*iai*), v nichž se samurajové až téměř s náboženským zanícením věnovali sebekultivaci formou praktikování cesty meče. V době míru středního období Edo (1603–1868) vniklo *kendó*, šerm bambusovými meči *šinai*, občas v současnosti směřující spíše do sféry sportu, možná v budoucnosti i olympijského.

### TAMEŠIGIRI

Tamešigiri neboli zkouška seku japonským mečem je naproti tomu disciplína velice tradiční až – dokonce podle některých senseiů – atavistická. Tamešigiri se provádělo ze dvou důvodů, jednak jako zkouška pevnosti meče, jednak jako verifikace zvládnutí techniky seku v bojovém umění. V prvním případě se sekaly tvrdé materiály jako staré přílby, parůžky jelínka šika či těla popravených zločinců, ve druhém případě se sekaly materiály jako bambus *madake*, svazky rýžové slámy či srolované rohože z tohoto materiálu.

Tato forma tamešigiri se provozuje i v současnosti, a dokonce se v ní v Japonsku pořádají i soutěže. Pražské dódžó Hakuzan, vedené autorem tohoto článku, bylo první, kdo *Taikai* (soutěž v seku) uspořádalo i v Čechách.

Jedná se o velice obtížnou, a technicky náročnou disciplínu. Pokud bychom ji přirovnali k západnímu sportu, nejbližší jí patrně je, asi trochu překvapivě, golf. Mistrovství lze dosáhnout až po letech, ale potom se tamešigiri lze věnovat až do pokročilého věku.

### HLAVNÍ PRVKY TECHNIKY

Běžně se na soutěžích sekají rohože (*tatami omote*), které po namočení kladou meči stejný odpor. Pro úspěšnou techniku seku je třeba splnit několik předpokladů, z nichž nejdůležitější jsou *hasudži* (sousost trajektorie seku a příčné osy čepele), *tenouči* (správný úchop rukojeti a její ždímání na konci seku), *haragei* (sekání z celého těla, jako při dlouhém odpalu u golfu), *iaigoši* (snížené těžiště, umožňující lepší haragei).

Protože se tamešigiri provádí velice ostrým mečem a často z tasaní, vyžaduje, už jen z bezpečnostních důvodů, maximální koncentraci a disciplínu. Když však tamešigiri provádí mistr, jsou jeho pohyby uvolněné, plynulé, jakoby bez síly. Do tohoto stádia ale vůbec není snadné se dostat. Na závěr několik postřehů o tamešigiri od Nakagawa Kindži senseie, nositele 8. danu (mistrovského stupně) stylu *Toyama rjú*:

### POSTŘEHY MISTRA

Nesmíme zaměňovat termíny *Budžucu* a *Budó*. Budžucu znamená používat zbraně, určité nástroje nebo celé své tělo k tomu, abychom srazili svého soupeře. V případě *kendžucu* nebo *iai* se nutně používá japonský meč k tréninku dovednosti zabít svého soupeře. Jak říká přísloví, když se objeví člověk, setnout člověka, když se objeví kůň, setnout koně. Jedná se o smrtící meč, zabíjející bez milosti.

Neneguji *Budó* současné mírové reality, určené k spirituálnímu rozvoji, ale jako adept *Battó džucu* vidím velký rozdíl mezi tím, jak se *iaidžucu* (*iaidó*) praktikovalo před čtyřiceti lety a jak se praktikuje v současnosti. Je velký rozdíl mezi *iai* bez funkčních technik seku, a *iai* s funkčními technikami seku. *Iai* cvičené jen pro vnější eleganci forem či pro zdraví jsou velmi populární, v Japonsku sa-

Mečové příslušenství bylo svými náměty z japonské a čínské historie, poezie, literatury a mytologie oknem do duchovního světa starého Japonska



Ukázka úhlů seků při zkoušce tamešigiri na tělech odsouzců

Wakizaši Tanba no kami Jošimiči (Kjóto 2. generace) 1640–1655. Kozuka od stejného autora s motivem Ebi (kreveta)



Kinkó cuba, škola Hamano, poč. 19. století s motivem jeřába curu





Katana od mečířské rodiny Gassan. Značeno zlatým písmem

Ukázka samurajské zbroje a temšigiri při slavnostech rozkvetlých sakur na hradě v Kamamotu



Cuba signovaná Sôheiši Sôten sei (zhotovil zaslíbený Sôheiši Sôten) a Efu Hikone džû (žijící v Efu v knížectví Hikone), 18. století. Motiv učence pod vodopádem

**Japonský meč se nutně používá k tréninku dovednosti zabít svého soupeře. Jak říká přísloví, když se objeví člověk, setnout člověka, když se objeví kůň, setnout koně**

motném existuje množství takovýchto škol.

Všechny tyto školy tvrdí, že podstata **iai** spočívá v taseň (**nukicuke**), ale skutečně autenticky praktikujících škol je velice málo. Bez tréninku **hasudži** a **tenouči** není možno rozeznat být jen jedinou **makiwaru**, a nelze opakovat tomu, kdo by takového **iai** nazýval jen jistým druhem tance.

Je otázka, kde došlo k takovému pokrivení vnímání **iai**, ale je to politováníhodné. Pokud všechny techniky, které trénujeme, opravdu nesekejí, pak se vskutku jedná jen o tanec. **Tamesigiri** je prostředek k ověření zvládnutí techniky a její trénink.“

Mijamoto Musaši, slavný samurajský bojovník, který nikdy nebyl poražen, zabil v soubojích velké množství protivníků. V pozdním období svého života dosáhl prozření (**satori**) o smyslu lidské cesty a dospěl k poznání, že cesta zenu a cesta meče jsou totožné. Jeho dodnes čtená Kniha pěti kruhů, kterou dokončil v ústraní jeskyně Reigandó pár měsíců před svou smrtí v roce 1645, o tom přináší poutavě svědectví. [www.busido.cz](http://www.busido.cz)

## EBISU SUBARU BUILDING TOKIO

V rubrice Země původu vám pravidelně představujeme významné atributy japonské společnosti a její tradiční i soudobé kultury. Postupný, ale dynamický poválečný rozvoj japonské ekonomiky a průmyslu se nezbytně promítl i do urbanismu a architektury, včetně hlavního města.

Tokio poměrně dlouho odolávalo záměrům investorů a stavitelů zhodnotit drahé pozemky v centru metropole tím, že na nich vystaví mrakodrapy. V roce 1970 vybojoval stavební povolení na první mrakodrap mezinárodní hotelový řetězec a postavil Keio Plaza Intercontinental ve čtvrti Niši-Šinjuku. Ta se pak stala hlavní lokací výstavby mrakodrapů v japonské metropoli. Po dokončení výstavby vládní budovy Kenzô Tange Tokyo Metropolitan, která byla

ve své době nejvyšší budovou v Japonsku, se z Niši-Šinjuku stala nejprestižnější adresa v hlavním městě. Není tedy divu, že i Subaru se rozhodlo vystavět svou centrálu právě tam.

Ale doba se mění. Přímo v srdci Tokia se čtvrt Šibuja dynamicky proměnila v obchodní centrum japonské metropole. Život tu pulzuje 24 hodin denně nejen ve firemních budovách, ale také ve stovkách obchodních domů, kaváren, restaurací a hudebních klubů. A v části Ebisu, této dnes nejrušnější z 23 tokijských čtvrtí, vystavělo svou novou centrálu i Subaru. Už vnější design nové budovy se dynamickými horizontálními liniemi hlásí k základním principům filosofie vozů Subaru. Konstrukce respektuje ekologické zásady a uplatněním nejmodernějších technologií

se podařilo snížit energetickou náročnost vytápění, ohřevu vody, klimatizace a osvětlení o cca 40% oproti srovnatelným budovám. V Japonsku je nezbytné dbát také nebezpečí zemětřesení a jiných přírodních katastrof. I proti těm je Ebisu Subaru Building náležitě zabezpečena.

Velkorysý je pak řešení interiérů, koncipovaných na bázi open space prostorů s minimálním počtem nosníků a přepážek. Špičkové technické vybavení a detailně promyšlený komunikační systém zaručují efektivní a uživatelsky mimořádně vstřícnou funkčnost celku.

A nejlepší nakonec: v přízemí je obrovský showroom s průběžně aktualizovanou nabídkou modelové řady Subaru. A ve třetím podlaží kongresový sál, který pojme až 1200 lidí a bude se využívat pro

prezentaci nových modelů a recepce k významným příležitostem firmy.



Do této elegantní stavby se ústředí Subaru před nedávnem přestěhovalo

# Křivoklátské klání

TEXT: JAN MAJÁK, FOTO: TOMÁŠ VLAŠÁK

*Již podruhé jsme se vraceli pod ochranná křídla hradu Křivokláta, abychom se sešli na letním srazu příznivců značky Subaru. Na hradě by nás tolik asi neubytovali, takže útočištěm se nám stalo podhradí, konkrétně hotel Roztoky na druhé straně řeky Berounky.*

Vzhůru do oblak...



Místo pro nás jako stvořené...



A že prý jsou novější SUV leštěnky...

## PŘÍPRAVA

Už v pátek 4. září se sešli skalní fanoušci, aby rozbili tábořiště u řeky a co hlavně, připravili trať pro jízdy milovníků terénu i „placke“. Po zkušenostech z předchozích srazů jsme se vrátili k budování trati v areálu Lupky Rako, kde nám poskytli dostatek prostoru a našla se i nějaká ta těžká technika, za pomoci které jsme mohli připravit dostatek adrenalinových sjezdů, výjezdů, hrbolů a podobných laskomin, což samozřejmě hned v pátek vyzkoušel Ferenc (který potom své zkušenosti zúročil v sobotu) a předseda Stabilizačního systému, tedy pardon VDC ☺.

## SPANILÁ JÍZDA

Počasi nám přálo a tak sobotní ranní slunce hladilo svými paprsky kapoty 50 Subaru všech možných typů. Pravda, domácí z nás chvíli museli mít radost, když se tento had vydal podél Berounky, pod Křivoklátem a dál, na spanilou jízdu. Ale řekněte, není to nádherná vidět tolik aut s Plejádami na kapotě na jednom místě?

## PLACKAŘI A OFFROUDISTI

Po exkurzi v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka jsme projeli samotným Rakovníkem směrem k místu našich terénních radovánek. Tady se to klasicky rozdělilo na plackaře a offroudisty. Plackaři vířili mračna jemného prachu průjezdem po ces-

tách mezi haldami a poté vyrazili na trať po okolí, aby dali řádně napít stádečkům koní pod svými kapotami a provětrali brzdiče, no a offroudači se vrhli na připravenou trať, kde jste chvíli viseli v pásech směrem dolů a pak zase koukali na nebe, šplhající se do kopce v oblacích prachu, který si mnozí v hojně míře vezli i domů.

**Než dlouze popisovat, co se dělo, prohlédněte si video, jehož QR kód Vás navede na dílko Johyyho a hned vám dalších slov nebude třeba ☺.**



## SPONZORSKÁ VSTŘÍCNOST

AutoVero Sedlčany se zasloužilo o naše další atraktivní zážitky. Dealer nám přivezl nové STi a Outback. Sice chránil nový Outback vlastním tělem, abychom mu ho nevzali na terénní trať, zato Stičko – to bylo něco jiného. Jeho řidič vykouznil mnoha účastníkům spokojené úsměvy na tváři, když nám předváděl, co tento sériový vůz dokáže. Ještě dlouho po vystoupení z vozů byl na tvářích pasažérů vidět velmi spokojený výraz... Vyzkoušejte... Pochopíte.

Jak se blížil večer, vracely se jednotlivé posádky do Roztok, abychom strávili večer při bowlingu, děti střelbou z airsoftových zbraní (dospělí jim tiše záviděli) a hlavně příjemnou



Stará garda je nejlepší...

zábavou, zpestřovanou zážitky našich členů nejen z uběhlého dne, ale i z cest do Rumunska, Itálie a podobných destinací, kde je možno šplhat po kopcích a údolích, kam normální cesty nevedou.

## DÍKY, SVATÝ PETŘE!

Večer a noc uběhla velmi rychle a ráno, při pohledu na oblohu bylo jasné, že svatý Petr nás měl rád a pozdržel vítr a déšť až do doby, kdy za burácení výfuků a hudby motorů odjížděli účastníci z celé republiky do svých domovů.

Díky všem, kteří přijeli a hlavně těm, kteří se podíleli na organizaci tohoto příjemného setkání.

V zimě na Severce tedy ve sněhokupách na shledanou...



Pro naše řidiče  
se slevou  
**60 %**

# „A rakev je v pánu!“



PROSPORTY >

A s ní i plány na víkend. Proto  
Vám jako jediní pojistíme kromě  
auta také přepravovanou sportovní  
výbavu. Tak jaké máte plány teď?



**Kooperativa**

VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život jaký je

☎ 841 105 105  
[www.koop.cz](http://www.koop.cz)

STVOŘENÝ PRO **RALLYE,**  
OCHOČENÝ PRO **RODINNÉ**  
**POVINNOSTI**



**PRO VÁS.<sup>3</sup>**

NOVÉ SUBARU  
**LEVORG**



**SUBARU**

Confidence in Motion

Kombinace sportovního kombi a praktického rodinného auta.  
Bezpečně zvládne každý rozměr vašeho života – ZÁBAVU, PRÁCI  
I RODINNÉ POVINNOSTI. Prostě PRO VÁS<sup>3</sup>

Dnes je den D. Den rozhodnutí pro Subaru. Objednejte se na  
testovací jízdu ještě dnes.

[subaru.cz](http://subaru.cz) | [zazijsubaru.cz](http://zazijsubaru.cz)

Výhody a bonusy

**SUBARU**  
**FINANCE**

**5let**  
prodloužená  
záruka

Kombinovaná spotřeba paliva 6,9–7,1 l/100 km,  
emise CO<sub>2</sub> 159–164 g/km