

SUBARU *magazín*

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 028 – PODZIM/ZIMA 2016



LEVORG s EyeSight – víc očí víc vidí



Forester v zenové zahradě



Pouť vozů Subaru do Čech

Přeřadil jsem na nižší splátky.



SUBARU Forester 2.0i Active

OD
5 897 Kč
MĚSÍČNĚ

Splátkovým kalendářem prokličkují bez nehody.

Využijte revoluci ve financování vozu Subaru, každé 3–4 roky si můžete pořídit nový vůz!
Navíc bez nutnosti měnit výši svých měsíčních výdajů.

unicreditleasing.cz

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

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
UniCredit
Leasing

Reprezentativní příklad: Model SUBARU Forester 2,0i získáte za těchto podmínek: Pořizovací cena vč. DPH: 699 000 Kč, výše úvěru: 419 400 Kč, část kupní ceny hrazená klientem: 279 600 Kč, pevná úroková sazba: 0,94 % p. a., RPSN: 7,4 % p. a., 1.–35. měsíční splátka úvěru: 3 488 Kč, 36. splátka úvěru: 307 558 Kč, 1.–36. splátka pojištění HAV: 1 893 Kč, POV: 516 Kč, poplatek za poskytnutí úvěru: 0 Kč, celková částka k uhrazení: 516 362 Kč, délka úvěru: 3 roky. Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy, a nelze z ní proto dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce.



Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

doufám, že jste prožili hezké léto a že se po prázdninách vlastně trochu těšíte na zhoršené povětrnostní podmínky, protože za volanty šestihvězdičkových vozů Subaru si radost z jízdy dokážete pořádně užít i v plískanicích, na sněhu i náledí.

My, kteří máme na starosti dovoz, prodej a všestrannou poprodejní péči o vozy Subaru, prožíváme obchodně složitější rok. Hlavním důvodem je paradoxně úspěch vozů naší značky v USA. Tam poptávka roste tak dramaticky, že ani zásadní zvýšení produkční kapacity americké továrny v Indianě, jak o něm píšeme na straně 7, nestačí zájem vykryt. My v Evropě se tedy po dvaceti letech musíme adaptovat na nový obchodní model, jehož principy jsou ve stručnosti: nižší alokace od výrobce, ale přitom tlak na efektivitu a vyšší prodejní čísla v retailu, rychloobrátkovost na skladech, žádné importérské sklady v celé Evropě, vozy k dispozici pouze u dealera, který se musí učit nově plánovat a tak dále.

Málo aut = vyšší poptávka a z toho jako logický krok plyne omezení finančních nabídek, ale Subaru se přeci nikdy nekupuje kvůli slevám, že?

Kupuje se pro radost z jízdy, spojenou s odůvodněným pocitem maximální bezpečnosti. Asistenční systém Eyesight získal už mnohá vynikající hodnocení za preventivní bezpečnost od mnoha institucí, včetně hlavní ceny od tuzemské poroty Auta roku. Na zdejšímu trhu byl zatím jen součástí výbavy modelu Outback, letos už vás bude chránit i v Levorgu, a postupně bude i v dalších modelech.

Extrémní zájem o Levorga i značná poptávka po dalších vozech z naší modelové škály nás samozřejmě těší. Model XV jsme pro letošní rok osvěžili novými cenami a potvrdilo se, že auto má na trhu místo, vůz si našel své oddané příznivce a počet objednávek se znatelně zvedl.

Jsem moc rád, že i za ztížené situace s dodávkami, kterou jsem popsal výše, naši dealeri fungují, kooperují a drží při sobě jako rodina. V tom je naše bohatství, jedinečnost značky Subaru. Při své návštěvě ČR, motivované výrazným rozšířením aktivit své firmy na automobilovém trhu u nás, ocenil Walter Frey práci Subaru ČR a celé dealerské sítě, jak o tom píšeme uvnitř čísla.

Soudržnost příznivců značky dosvědčují na stránkách tohoto vydání Subaru magazínu reportáže z letního srazu našeho Fanclubu, ale také poutavá reportáž z **off-roadového putování** posádek tří Forestrů Chorvatskem a Bosnou. Výmluvná jsou i vyznání



MUDr. V. Karnose a MUDr. M. Sixty, jejichž STÍčka z nich dělají nejrychlejší lékaře západočeského a severočeského kraje.

I oni se stejně jako my jistě těší na další novinky od Subaru, hlavně na novou platformu, která by měla být již koncem roku 2017. Do té doby ale prokáží vozy Subaru na závodních tratích doma i v zahraničí svou špičkovou úroveň, tak, jak se to povedlo například **Marku Higginsovi** s vozem Subaru WRX STI Time Attack, při ustavení nového světového rekordu na ostrově Man. Zdejší náročnou a krkolomnou trať proletěl Higgins průměrnou rychlostí 207 kilometrů za hodinu!

Nová soutěžácká posádka Subaru na tratích Mezinárodního mistrovství ČR v rallye začala sezónu skvěle a oprávněně mohla myslet na získání titulu v kategorii produkčních vozů. Na trati předposlední soutěže – Barum rallye – však Václav Kopáček havaroval a vůz zdevastoval natolik, že pro něj i jeho spolujezdkyni Báru Rendlovou letošní sezóna skončila zklamáním. Třeba si Václav spraví náladu na Pražském Rallysprintu, kam stejně jako v posledních letech srdečně zveme i vás!

Rostoucí věhlas jména Subaru přivedl mateřský koncern Fuji Heavy Industries k úvaze, zda by nestálo za to vytěžít jeho potenciál víc a používat proslavené jméno v názvu celého koncernu.

Fuji Heavy Industries bylo založeno v roce 1953, ale jeho kořeny sahají až do roku 1917, kdy Chikuhei Nakajima (1884–1949) založil Aircraft Research Laboratory, z níž vybudoval jednu z předních japonských firem, zabývajících se výrobou letadel.

Ta byla v roce 1931 přejmenována na Nakajima Aircraft Co., Ltd., z níž se v roce 1945 stala Fuji Sangyo, která již v následujícím roce uvedla na trh skútr Fuji Rabbit.

Rok 1950 přinesl rozdělení Fuji Sangyo na dvanáct různých firem, z nichž se pět rozhodlo v roce 1953 založit Fuji Heavy Industries Ltd., základ současného koncernu, který se mimo jiné věnuje produkci letadel, průmyslových motorů a v neposlední řadě výrobě automobilů Subaru.

Právě ty proslavily japonský koncern prakticky po celém světě, a proto se na konferenci Fuji Heavy Industries Ltd., pořádané 28. června letošního roku, rozhodlo o změně názvu koncernu na Subaru Corporation.

Oficiální přejmenování má nastat 1. dubna 2017. A to nikoli proto, aby změnu mohl někdo zpochybnit jako aprílový žertík! Důvodem pro toto datum je skutečnost, že právě ten den uplyne rovných sto let od založení původní firmy Aircraft Research Laboratory.

Milí čtenáři, děkuji za přízeň, kterou šestihvězdičkové značce projevujete. A až potkáte Subaráka za volantem, nezapomeňte si zamávat, patří to k tradici naší rodiny a vždycky bude!

To vám srdečně přeje
váš **Petr Neuman**
ředitel Subaru ČR



8 Bezpečí

Levorg, vybavený systémem EyeSight, okouzlí nejen umocněnou bezpečností



20 Sport

Chuchala se Subaru ovládl šampionát ERC2!



28 Reportáž

Pouť vozů Subaru do Čech



40 Jezdí v Subaru

V ruce skalpel a v srdci STI



5 Zažij Subaru

Ukažte své mazlíčky světu!

24 Subaru man

Zenová zahrada a spolehlivý služebník

6 Vavříny

Mark Higgins překonal na ostrově Man svůj vlastní světový rekord!

34 Fascinace

Všestranný hráč Libero

15 Subaru Butik

Subaru Butik v novém

36 Adventure

Forestry v krajině Vinnetoua

50 Země původu

Japonské šachy shogi

www.facebook.com/subaru.cze



Ukažte své mazlíčky světu! Odměňujeme krásná Subaru

Subaru jsou auta, která na showroomu vždycky působí trochu nemístně. Patří totiž ven, do hor a do lesů. Mají v krvi dobrodružství, stejně jako jejich majitelé. I proto se snažíme pravidelně vyrážet za zážitky a rádi bychom k jejich sdílení motivovali i vás.

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ

Nejsnazším způsobem, jak se pochlubit, je zapojit se do soutěže Moje Subaru na komunitní stránce www.zazijsubaru.cz. Každý měsíc vyhlášíme nejlepší fotky a odměňujeme je kšiltovkami, tričky a dalšími subaráckými dárky. Vůbec přitom není cílem předhánět se v tom, kdo má na autě blýskavější kola nebo kdo k němu postaví hezčí holku. Zajímají nás skutečné příběhy ze života subaráků. Plně naložený Forester na výpravě v bosenských horách, Impreza táhnoucí káru se dřevem, dvě bílá STI jako svědci na svatbě, blbnutí s Outbackem na sněhu, Libero na výletě za duhou... To všechno v naší galerii najdete.

I když se třeba sami do soutěže nezapojíte, protože ještě nemáte ten správný obrázek, určitě tu najdete spoustu fotek, které vám udělají radost. Protože budete vědět, že nejste sami, kdo v sobě má subaráckého ducha. I proto se vždy snažíme podporovat také subarácké srazy a další akce. Ať už to bylo nedávné setkání Enjoy86, kam jsme na taxi jízdy přivezli dvě BRZ i s Vendou Kopáčkem, nebo velkolepý slet na Křivoklátu, kde jsme reprezentovali s novým WRX STI a leckoho jsme povozili – hezky po subarácku, dveřmi napřed. Takže jestli zrovna vymýšlíte nějakou lotrovinu, nebojte se nám ozvat!

Rádi bychom ale šli ještě o krok dál. Nebo spíš blíž – blíž k vám, majitelům Subaru. Každý měsíc budeme představovat příběh jednoho vozu a jeho majitele. Nehledáme jen divoká WRX STI, i když ani těm se samozřejmě nebráníme, ale jakékoliv Subaru, se kterým jeho majitel něco prožil a něco je spojuje. Výsledkem budou krásné společné fotky od našeho dvorního fotografa, které vám zůstanou jako milá vzpomínka, i trocha té slávy mezi ostatními subaráky. Pokud se chcete zapojit, neváhejte a napište nám do Zpráv na naší facebookové stránce na adrese [facebook.com/SUBARU.CZE](https://www.facebook.com/SUBARU.CZE).



Rekord z ostrova Man! Higgins letěl průměrně 207 km/h

Zhruba šedesát kilometrů mezi kamennými zídkami a alejemi stromů na ostrově Man patří mezi nejtěžší a nejnebezpečnější závodní trati světa. Mark Higgins ve WRX STI opět posunul hranice možného svou neuvěřitelnou jízdou.

Už předchozí Higginsův rekord byl pozoruhodný. Trať zajel za 19 minut a 26 sekund, což znamenalo průměrnou rychlost 187 kilometrů v hodině. Kdo úzké klikaté cesty ostrova Man zná, ten ví, že je to vážně děsivá rychlost. Ostatně okamžik, kdy Higgins v roce 2011 naprosto neuvěřitelnými reakcemi zachránil smyk v rychlosti 240 kilometrů za hodinu, dnes díky YouTube zná a obdivuje celý svět.

Letos si však svůj rekord sám doslova rozmetal. Jeho stroj pojmenovaný Subaru WRX STI Time Attack byl také více upravený oproti sériovému modelu než v minulosti. Na jeho přípravě se podíleli specialisté z Prodrive a cíl byl jasný – překonat magickou hranici průměrné rychlosti 200 km/h. Povedlo se to nad očekávání. Svůj čas stáhl Higgins o téměř dvě minuty na 17 minut a 35 sekund, přičemž průměrná rychlost dosáhla 207 kilometrů za hodinu.

Sám Higgins po jízdě prohlásil, že měl za celou dobu jen jediný problém, ale celkem zásadní. Kvůli stovkám much rozmetaných na čelním skle prý posledních osm kilometrů skoro neviděl na cestu. O to víc je ohromující, jaké tempo dokázal udržet. ■



Japonský národní poklad

První Subaru spatřilo světlo světa v roce 1958 a založilo tradici, která trvá dodnes. I když bylo maličké svými rozměry, jeho význam byl obrovský a nyní se oficiálně zapsalo mezi velikány automobilové historie.

Ze součást kulturního dědictví prohlásila Subaru 360 přímo Japonská společnost technických inženýrů. A pokud víte něco o tom, jak vážně se v Japonsku berou technologie a jejich vývoj, je vám jistě jasné, že nejde o žádnou malou věc. Subaru 360 z roku 1958 bylo dostupné, spolehlivé a efektivní auto, které se do značné míry zasloužilo o motorizaci Japonska. Umožnilo lidem vyměnit bicykly za auta a začít cestovat rychle, bezpečně a efektivně.

Pro Japonsko v podstatě znamenalo malé Subaru totéž, co Mini pro Británii, Fiat 500 pro Itálii nebo Volkswagen Brouk pro Německo. Vůz měl pod kapotou vzduchem chlazený dvouválec o objemu 356 kubíků s výkonem 25 koní. Vážil však jen lehce přes 400 kilogramů, takže i z dnešního pohledu relativně skromný výkon nabízel v 50. letech pro daný účel slušnou dynamiku. ■



Už tři milióny aut vyrobilo Subaru v USA

Jubilejním třímilióntým vozem, který sjel z linek výrobního závodu Subaru of Indiana Automotive Inc. (SIA), byl Outback v barvě Lapis Blue Pearl.

Modrý Outback reprezentuje téměř 27 let výroby Subaru v USA. Ta začala v září 1989 produkcí modelu Legacy Sedan. SIA aktuálně vyrábí modely Legacy a Outback především pro trhy v USA a v Kanadě. V minulosti tu vyráběli i Subaru Baja a Tribeca.

V roce 2015 vyrobil závod Subaru of Indiana rekordních 228 804 vozidel, o 18,5% víc než rok předtím. Aby udržel krok

s rostoucími prodeji Subaru v USA, zvýší koncem tohoto roku výrobní kapacitu z 218 000 na 394 000 aut ročně. Ve fiskálním roce, který skončí v březnu 2019, se roční produkce ještě zvýší na celkových 436 000 vozidel.

Koncem tohoto roku začne americký závod vyrábět novou generaci Imprezy, v roce 2018 produkční portfolio obohatí úplně nový crossover s třemi řadami sedadel. Kromě kvality produkce dbá SIA důsledně i na ekologii: byla prvním závodem na výrobu automobilů v USA, který získal status nulové produkce odpadu a kompletní recyklace. Společnost Subaru of Indiana Automotive, Inc. byla založena 17. března 1987, výroba začala 11. září 1989 a podnik má aktuálně 4673 zaměstnanců. ■



Levorg – nejvyšší hodnocení Euro NCAP

Subaru už popáté získalo prestižní pětihvězdičkové hodnocení od Euro NCAP. V roce 2009 naplno bodovalo Legacy, v roce 2011 Subaru XV, o rok později Forester a v roce 2014 potvrdil nekompromisní úroveň bezpečnosti Outback. A nyní tedy získal absolutní ohodnocení Levorg.

V rámci nové metodiky, platné pro rok 2016, se také provádí test ověřující, jak efektivně a spolehlivě automobil zaznamená chodce a bez zásahu řidiče zabrání kolizi. Levorg, který je pro modelový rok 2017 sériově vybaven bezpečnostním asistenčním systémem Eyesight, zvládl díky autonomnímu nouzovému zabrzdění ochranu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu na výbornou.

Bezpečnostní systém Eyesight již od nezávislých organizací získal mnohé vynikající hodnocení za preventivní bezpečnost. Vozy Subaru, vybavené EyeSightem sbírají nejvyšší možné známky v testech bezpečnosti po celém světě. Potvrzením je titul Superior od institutu IIHS v USA či nejvyšší hodnocení ASV+ (Advanced Safety Vehicle Plus) od JNCAP, která je japonskou obdobou Euro NCAP. EyeSight ocenilo nejvyšším možným skóre i japonské Ministerstvo zemědělství, infrastruktury, dopravy a turismu a také Národní agentura pro bezpečnost



automobilů a pomoc obětem nehod (Nasva).

Eyesight je prvním asistenčním systémem, který na detekci vozidel, chodce, motocyklistů či cyklisty využívá soustavu stereo kamer. Od prvního uvedení v roce 2008 prošel několika vylepšeními a Subaru v současnosti využívá již jeho třetí generaci. Spolehlivé fungování přes den i v noci tento bezpečnostní asistent potvrdil v celé řadě srovnávacích testů. Velkou výhodou EyeSightu je integrace šesti funkcí, včetně autonomního nouzového brzdění, adaptivního tempomatu a Anti-Crash systému škrtecí klapky, v jednom bezpečnostním systému. Taková konfigurace nerozptyluje pozornost řidiče a ten se tak může plně soustředit na jízdu.

Neustálé zvyšování úrovně primární, aktivní, pasivní i preventivní bezpečnosti je součástí strategie komplexní bezpečnosti Subaru, s vizí vyrábět vozy, které budou schopny zcela předcházet nehodám. Udržení pozice nejbezpečnější automobilové značky na světě je jedním ze šesti pilířů strategie Prominence 2020, kterou se stanoví budoucí směřování Subaru. ■



Ochránce² Subaru Levorg EyeSight

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Levorg se etabloval na trhu a Subaru mu v rámci přechodu na modelový rok 2017 dalo do standardní výbavy systém EyeSight. A i díky němu Levorg v evropských nárazových testech získal nejvyšší ohodnocení pěti hvězdami.

Standardní výbavou všech verzí Subaru Levorg modelového roku 2017 je bezpečnostní systém EyeSight s dvojicí kamer sledujících prostor před vozem



SUBARU LEVORG 1.6 DIT LINEARTRONIC

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



Jednotlivé funkce systému EyeSight lze vypnout



Přehledný a kvalitně zpracovaný interiér



Výborný tvar sedadel s jednoznačným bočním vedením v zatáčkách oceníte

EYESIGHT ASSIST MONITOR

EyeSight v Levorgu přišel s novinkou označovanou EyeSight Assist Monitor. Jde o sedm diod umístěných na palubní desce pod okrajem čelního skla, na němž se jejich světlo odráží a řidiče zrychleně informuje. Je to de facto jednoduchá forma tak zvaného head-up displeje, protože řidiče nemusí při upozornění sklápět oči ze silnice na přístroje. Čtveřice červených LED značí akutní nebezpečí přednarázové funkce, dvojice krajních žlutých upozorňuje na nezamýšlené opuštění jízdního pruhu, případně kličkování v něm. A nakonec prostřední zelená značí, že adaptivní tempomat zaměřil vozidlo vpředu.



Levorg je autem mnoha tváří. Můžete se na něj dívat jednoduše jako na kompaktní kombi, nebo si užívat jeho jízdní vlastnosti a vnímat jej jako praktický sportovní vůz, případně se nechat ve městě hýčkat komfortem tichého motoru a sametové převodovky či se s ním ve čtyřech a s plnou lyžařskou výbavou vydrápat po zledovatělé cestě až k horské chatě na samotě kdesi uprostřed přírody. Subaru v Japonsku toto všechno shrnuje ve sloganu GT Tourer. A od podzimu letošního roku má tenhle sympatický kombík i další funkci – díky instalaci kamerového systému EyeSight je také mnohem lepším ochráncem, než kdy dříve. Dokáže se totiž koukat dopředu, reagovat na věci, kterých si nemusíte všimnout, a když dojde do tuhého, tak i zastaví nebo alespoň zpomalí.

TŘÍOKÝ LEVORG

EyeSight z principu své činnosti potřebuje k „vidění“ dvojici kamer. Ty jsou umístěné vedle zpětného zrcátka a jako hlídači bdí nad volným prostorem vpředu. Jakmile se objeví nějaká potenciálně nebezpečná překážka, upozorní na ni řidiče, případně zpomalí nebo, když to stihne, tak rovnou zastaví. V praktickém testu jsme si ověřili, že zastaví přibližně do rychlosti 55 km/h, a když automobilka udává 50 km/h. Je to vždycky zvláštní pocit, když se řítíte na překážku před sebou a máte se spolehnout na bezpečnostní systémy vozu, v němž sedíte. A to, i když víte, že před vámi je polystyrenová stěna, která by vám ani auto neublížila, i kdybyste jí projeli plnou rychlostí.

Když ale zkusíte tento systém po několikáté, zvyknete si a začnete postupně zrychlovat. Současně si uvědomíte, jak se dokážete lépe soustředit na jednotlivá upozornění, jimiž na vás Levorg při vaší „záchraně“ promlouvá. Nejdříve pípne a na displeji ukáže, že se něco vpředu děje. Když nereagujete, pak už to jde ráz na ráz, k pípnutí a hláске přibude i jemné přibrzdění (Subaru uvádí 0,4G), rozblíkání červených LED pod čelním sklem a skoro hned potom následuje intenzivní brzdění (0,8 až 1,0G) a snaha o zastavení. Výsledek závisí hlavně na rozdílu rychlostí od vozu vpředu a přilnavosti pneumatik – buď zastavíte, nebo alespoň významně zpomalíte, čímž se zmenší následky nárazu.

Zajímavé přitom je sledovat, jak se mění sled jednotlivých upozornění. Závisí samozřejmě na rozdílu rychlostí a tedy na tom, kolik má auto před nárazem času. Levorg ale mění upozornění i podle překrytí překážky. Když je menší, upozorňuje později. A dokonce umí ještě jednu zajímavou věc. Když během některého z varování strhnete volant

na některou stranu, systém s tím jakoby podvědomě počítá a pomocí stabilizace vám s úhybným manévrem pomůže. Zabrzdí více kola na inkriminované straně a vůz změni dráhu ve směru pohybu volantem velmi agresivně. Pak už si ho stabilizace jen pohlídá, aby se nerozkýval, což u Levorgu díky skvělému podvozku ani moc nehrozí.

Je dobré vědět, že máte v autě ochránce, který vás upozorní na možné nebezpečí v situaci, kdy třeba neukázněně pišete zprávu na telefonu nebo nastavujete cíl v navigaci... Kde ale je třetí oko Levorgu 2017? Měl ho vždy a je umístěn v modulu zpětného zrcátka a dívá se také dopředu. Reguluje totiž světla automobilů vpředu, a to jak těch, co jedou stejným směrem, tak protijedoucích. Podle snímaného obrazu automaticky vypíná a zapíná dálková světla. A musím říct, že tak spolehlivě, že s levou páčkou už asi nikdy nebudete pohybovat dopředu a dozadu...

JEŠTĚ VÍCE POHODY ZA VOLANTEM

Osobně mě Levorg nepřestává okouzlovat jízdními vlastnostmi. Tím, jak s minimálními náklony karoserie projíždí zatáčky, jak cítíte tuhost celé karoserie a jak se v podvozku mísí potřebná pevnost a přitom poddajnost. Prostě mi přijde fajn, že rodinné kombi dokáže jezdit tímto způsobem. Musím ale uznat, že díky EyeSightu získal vůz i další velmi příjemnou schopnost – automaticky splynout s provozem. Adaptivní tempomat není žádná nová funkce, vždyť první systémy schopné registrovat automobily před sebou a přizpůsobovat jim rychlost jízdy se objevily již před přibližně dvaceti lety. Nejnovější systémy samozřejmě nelze porovnávat s těmi prvními, které ještě neuměly používat na zpomalení brzdovou soustavu. Levorg díky kamerám systému EyeSight ale dokáže s provozem splynout lépe, než většina systémů využívajících radarová čidla.

Reguluje totiž nejen samotný pohyb automobilu vpředu, ale také jeho brzdová světla. Divili byste se, jak tato zdánlivá maličkost dokáže zjemnit jízdu se zapnutým adaptivním tempomatem. Automobil zkrátka reaguje rychleji a díky tomu méně škubavě. V některých situacích se zdá, že si nechává od vozidla vpředu zbytečně velký odstup (i při navolené nejmenší vzdálenosti), nicméně když pojedete dál, uvědomíte si, že je to docela dobře, protože za volantem nemáte stres, respektive podvědomě systém mnohem méně hlídáte a cítíte se klidněji.

Levorg vás také dokáže přesněji navádět v pružích, ale tato funkce není jinak přehnaně aktivní, takže nečekejte, že toto kombi pojedete samo bez řízení. Další novinkou, která



Provedení GT-S (Comfort a Sport) jsou vybavená 18palcovými koly z lehkých slitin a většími 17palcovými brzdami

zpříjemňuje cestování po dálnicích, je určitě lepší těsnění kolem bočních oken předních dveří a zdokonalená izolace zadní části karoserie. Subaru použilo tlustší zadní boční okna i další izolační prvky v oblasti zavazadlového prostoru pro omezení pronikajících zvuků aerodynamiky a od zadní nápravy.

OSVĚDČENÝ POHON

Spojení přeplňovaného zážehového čtyřválce 1,6 litru o výkonu 125 kW (170 k) s převodovkou Lineartronic a aktivním pohonem všech kol – samozřejmě symetrickým – je jedinou nabízenou kombinací, která je kompromisem

Jednou z funkcí systému EyeSight je také zabránit nechtěnému rozjetí proti překážce vpředu, například při omylém zařazeném voliči převodovky vpřed



Motor boxer je totiž fantasticky vyvážený a je s ním velmi dobře sladěna i bezestupňová převodovka Lineartronic. Reguluje totiž nejen samotný pohyb automobilu vpředu, ale také jeho brzdová světla



Před umělou překážkou Levorg dokázal automaticky zastavit i z rychlosti 50 km/h



z mnoha směrů. Jasně ukazuje racionální zaměření Levorgu, a vědomou absenci snahy o jakékoli, i vzdálené, nahlížení do revíru WRX STI. I když je Levorg ve zrychlení z 0 na 100 km/h s časem 8,9 s čtvrtým nejrychlejším aktuálně prodávaným Subaru (rychlejší je jen WRX STI, BRZ a Forester XT), není to vůz postavený pro opájení se výkonem a vysokými rychlostmi na dálnicích. Jeho určení spočívá ve spojení průměrné dynamiky a značného komfortu, který dané hnací ústrojí nabízí.

Motor boxer je totiž fantasticky vyvážený, takže do karoserie nepronikají jak během jízdy, tak například při stání na semaforu, takřka žádné vibrace. Člověk má skoro pocit, že

motor ani neběží. Také hlučnost je na velmi nízké úrovni a výrazněji do interiéru proniká až ve vyšších rychlostech. A s tímto projevem je velmi dobře sladěna i bezestupňová převodovka Lineartronic. Její silnou stránkou je městský a příměstský provoz. V těchto podmínkách je doslova sametová. Při sportovním stylu jízdy je vhodnější používat řadič páčky pod volantem. V tomto režimu se převodovka postupně pohybuje mezi šesti přednastavenými převodovými poměry a chová se jako běžná převodovka.

A pohon všech kol? Levorg je vybaven systémem s elektronicky řízenou spojkou. Subaru tento systém používá již mnoho let a jeho specialitou je zejména síla spojky a její robustnost. Ve spojení s chytrou elektronickou řídicí jednotkou spolupracujete se čtyřkolkou, která zajistí jak potřebnou trakci, tak i agilitu v zatáčkách. Subaru to vše opírá o vospělý podvozek, zajišťující vysokou míru přirozené mechanické trakce.

TISÍC MALÝCH DROBNOSTÍ

Subaru je japonská značka. O tom není pochyb a o Japoncích je známo, že vše, co dělají, se snaží postupně, po malých krůčcích, ale o to neúnavněji zdokonalovat. Říkají tomu kaizen. Zřejmě i proto Subaru u Levorgu udělalo se vstupem do dalšího modelového roku několik dalších změn. Například navigace nyní umí zcela ztlumit hlasové navádění a systémy Starlink nabízejí ve spojení s telefonem iPhone možnost hlasového ovládní Siri. Praktickou drobností je možnost ovládní bočních oken ještě 46 sekund po vypnutí zapalování, ale také nová konstrukce krycí rolety zavazadlového prostoru, která znesnadňuje její uložení opačným směrem.

Rychlejší zobrazování čar v obraze couvací kamery, přesnější ukazatel vnější teploty nebo vyšší hlavové opěrky na zadních sedadlech jsou dalšími maličkostmi na cestě k dokonalosti. A abychom znovu zmínili bezpečnost, Subaru v předních dveřích nyní použilo účinnější výztuhy proti nárazu a současně osadilo krajní zadní sedadla předpínací bezpečnostních pásů – a to je věc, která se v daném segmentu často nevidí. Ostatně i tyto jednotlivosti se následně podílí na nejvyšším hodnocení v nárazových testech Euro NCAP.

Subaru Levorg tedy stále zůstává především praktickým kombi se silně emotivním nábojem, současně ale přidalo i více racionálních argumentů. Aktivní bezpečnost je jedním z nich, dalším například i snížení ceny v řádech desítek tisíc korun u základní verze Trend, která je také, stejně jako ostatní, standardně vybavena systémem EyeSight. ■



Suverénní jízdní vlastnosti jsou pro Levorg typické. Zepředu hodně připomíná nabroušené WRX STI



Levorg mě nepřestává okouzlovat jízdními vlastnostmi

FASTER

„Může být na sněhu vůbec něco lepšího než STI? Rally legenda na hřebech totiž nechává vše pouze na řidiči, nic vám tak do ovládní auta nekecá!“

Faster 02/2016



„Subaru BRZ potřebuje vaši duši.“

Metro 1. 9. 2016



„CHULIGÁN. Subaru WRX STI si nebere servítky a s nikým se nemaže. Názory ostatních hází za křídlo, které je jeho poznávacím znamením už 22 let.“

AutoMotoSport 06/2016



„Subaru XV jezdí téměř samo. Stačí šlapat na plyn a točit volantem.“

Auto 4x4.cz 05/2016



„Subaru Levorg: Boží podvozek! Uspokojí všechny vaše nároky!“

Off road 4x4 magazín 01/2016



„Jestli hledáte parťáka na dlouhé cesty, a do terénu, je Forester dobrá volba.“

Auto 4x4.cz 02/2016



SPEED

„WRX STI v extrémních podmínkách opět ukázalo, jak je skvělé a v čem je jeho kouzlo.“

Speed for Life 05/2016

Radosti pro každý den

Počátkem září jsme pro vás otevřeli zcela nový on-line Subaru Butik. Na internetové adrese www.subaru-butik.cz najdete postupně se rozšiřující kolekce oblečení, sportovních potřeb a doplňků, které vám vždy na tváři vykouzlí úsměv a udělají radost.

Stejně jako my, máte Subaru i v srdci, proto se snažíme pro vás hledat a vyrábět unikátní věci, stejně jedinečné, jako jsou vozy Subaru. Chceme víc, než jen „věc“, chceme „spojení se značkou“ Subaru a třeba i s ostatními řidiči, kteří na vás zpoza volantu mávají nebo se s vámi rádi dají do řeči, když vás potkají v bundě s logem Subaru.

CO MŮŽETE V BUTIKU NAIÍT?

Pro vášnivě cyklisty kolekci funkčního oblečení, kterou pro nás speciálně vyrobil jeden z nejlepších světových výrobců v tomto segmentu KALAS Sportswear.

Pro milovníky rychlosti a výkonu originální kolekce oblečení a doplňků STI, SWRT nebo Petter Solberg.

Pro nejmenší zde najdete trička, kšiltovky nebo designové holínky Subaru Forester.

Pro ty, kteří si chtějí udělat malou nebo i velkou radost, máme sportovní hodinky, klíčenky, hrníčky, tužky a mnoho dalších drobností.

A když nenajdete tu správnou radost, nebuďte smutní. Každý měsíc pro vás do butiku přidáme nové věci. Objednávat je můžete přímo v on-line butiku a také u kteréhokoliv dealera Subaru.

Oceníme rovněž vaše návrhy, jaké věci pro vás můžeme připravit. Ukažte svou vášeň! Ty nejlepší návrhy oceníme a zrealizujeme. Vy tak můžete přenést své emoce a lásku pro značku Subaru i na ostatní.

Pošlete nám své návrhy i nápady, co bychom pro vás mohli ještě udělat, na info@subaru-butik.cz. Ceníme si vašich názorů a rádi na ně odpovíme. ■



Každý majitel vozu i fanoušek značky Subaru ocení oblečení, doplňky či drobnosti, které jej se značkou spojují



Levorg s přehledem získal nejvyšší hodnocení (5 hvězd) v aktuálně nejpřísnějších nárazových testech Euro NCAP

TEXT: PETR HANKE, FOTO: ARCHIV

Zakořeněná bezpečnost

Bezpečnost je pro Subaru dlouhodobě jedním z hnacích motorů vývoje. Japonská značka i v tomto ohledu jde vlastní cestou. Namísto konvenčního přístupu, kdy výrobci své vozy doplňují běžnými systémy, nakoupenými u velkých dodavatelských společností, si Subaru většinu těchto prvků vyvíjí samo a dokonale je tak integruje do jednoho funkčního celku...



Podvozek je pro aktivní bezpečnost základ - nízké těžiště, ideální rozložení hmotnosti a prvotřídní trakce. To všechno je základ pro jízdní vlastnosti, které vyřeší spoustu krizových situací



Systém EyeSight (fotografie výše)

dokázal snížit počet nárazů zezadu až o 84 procent! To je pořádné zlepšení na straně aktivní bezpečnosti...

Bezpečnost je velmi obecný termín, který se prolíná životy každého z nás. I při jeho omezení pouze na automobilovou dopravu je stále velmi komplexní a celospolečenskou záležitostí, jejímž cílem je, aby docházelo k co nejmenšímu počtu nehod, zranění či dokonce úmrtí. Není pochyb o tom, že na tyto statistiky má obrovský vliv mnoho faktorů. Samotné automobily jsou pouze jedním z nich. Jsou ale do značné míry tím zásadním, i když občas opomíjeným. Když se každoročně vykazují statistiky nehodovosti, je zřejmý dlouhodobě se zlepšující trend zejména v oblasti úbytku těžkých zranění a úmrtí. A to není důsledek bodových systémů, omezení rychlosti nebo zásadního zlepšení na straně řidičů – je to důsledek větší bezpečnosti automobilů, které prostě lépe chrání svoji posádku.

Stačí se podívat třeba na výsledky studie, zaměřené na systém EyeSight, prováděné na téměř 300 tisících vozech Subaru vyrobených v letech 2010 a 2014. Závěry jsou jednoznačné: automobily s tímto systémem zaznamenaly o 61 % méně nehod, největší pokles (84 %) byl zaznamenán u nárazů zezadu do vozidla vpředu. Tyto výsledky mluví za vše.

Když tedy omezíme otázku bezpečnosti pouze na automobily a jejich techniku, je zřejmé, že se rozděluje na dvě oblasti, obecně označované jako „aktivní“ a „pasivní“ bezpečnost. Do aktivní bezpečnosti patří vše, co může nehodám předějit, do pasivní se řadí systémy, které omezují následky nehod. Podívejme se nyní, jak k těmto oblastem přistupuje Subaru.

AKTIVNÍ BEZPEČNOST

Mezi nejvýraznější prvky aktivní bezpečnosti bezpochyby patří moderní a neustále zdokonalované přednárazové systémy nouzového brzdění, které u Subaru zastupuje originální kamerový systém EyeSight. Poněkud stranou tak zůstávají další aspekty automobilů, které již nejsou tak zřetelné a pro komunikaci tak snadno uchopitelné. Řeč je o jízdních vlastnostech, které jsou základem k tomu, aby mohla většina dalších systémů dobře plnit

NEJVÝZNAMNĚJŠÍ PRVKY AKTIVNÍ BEZPEČNOSTI SUBARU

Symmetrical AWD – symetrické rozložení hmotnosti komponentů pohonu v podélné ose

Motory Boxer – nízké těžiště a ideální rozložení hmotnosti

Naladění podvozku – vynikající jízdní vlastnosti

Tuhá karoserie – přesnější naladění podvozku

Účinná brzdová soustava s brzdovým asistentem – spolehlivá síla v brzdách je základ

Ergonomie interiéru – funkční a přehledné rozložení ovládacích prvků, abyste ruce z volantu měli vždy co nejkratší chvíli

EyeSight – přednárazový systém nouzového brzdění, opuštění jízdního pruhu, adaptivní tempomat

VDC (Vehicle Dynamic Control) – stabilizační systém

SRVD (Subaru Rear/Side Vehicle Detection) – monitoring mrtvých úhlů zpětných zrcátek, asistent při změně jízdních pruhů a varování na šikmo zezadu přijíždějící vozy

HBA (High Beam Assist) – asistent dálkových světel

SRH (Steering Responsive Headlights) – natáčecí světlomety

TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) – systém kontroly tlaku v pneumatikách.

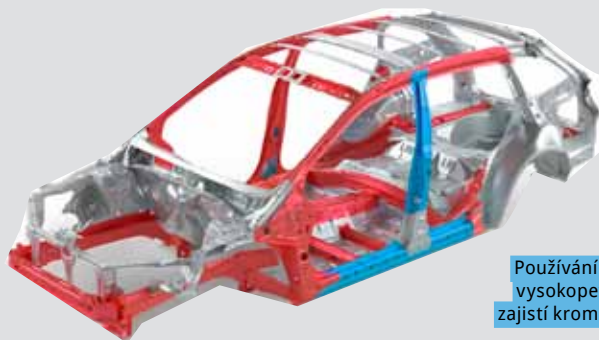
X-Mode – jízdní režim (Outback a Forester) pro bezpečnější jízdu v terénu

Hill Holder – zabraňuje couvnutí při rozjezdu do kopce

Hill Descent Control – kontrolované sjíždění příkrých svahů



Radarová židla v zadním nárazníku hlídají mrtvé úhly zpětných zrcátek a současně varují při vycouvávání z parkovacího místa na příčné se blízcí automobily



Používání různých druhů vysokopevnostních ocelí zajistí kromě tuhosti i nižší hmotnost

svoji funkci. Automobil musí být postavený tak, aby řidič přirozeně vnímal jeho chování a dokázal na něj zcela bezprostředně reagovat. Automobil jej nesmí ani při vyhýbacím manévru na brzdách ve vysoké rychlosti překvapit a vymanit se z jeho kontroly. To všechno jsou velmi těžko podchytitelné vlastnosti, už jen kvůli tomu, že každá jízdní nebo krizová situace je jiná a nelze ji zopakovat.

Když se řidič běžného vozu, který tvrdí, že nejedí rychle, a tak mu na jízdních vlastnostech příliš nezáleží, dostane do krizové situace, bude se snažit překážce vyhnout. Přitom dostane smyk a vyletí ze silnice. Svoji nehodu bude následně po-

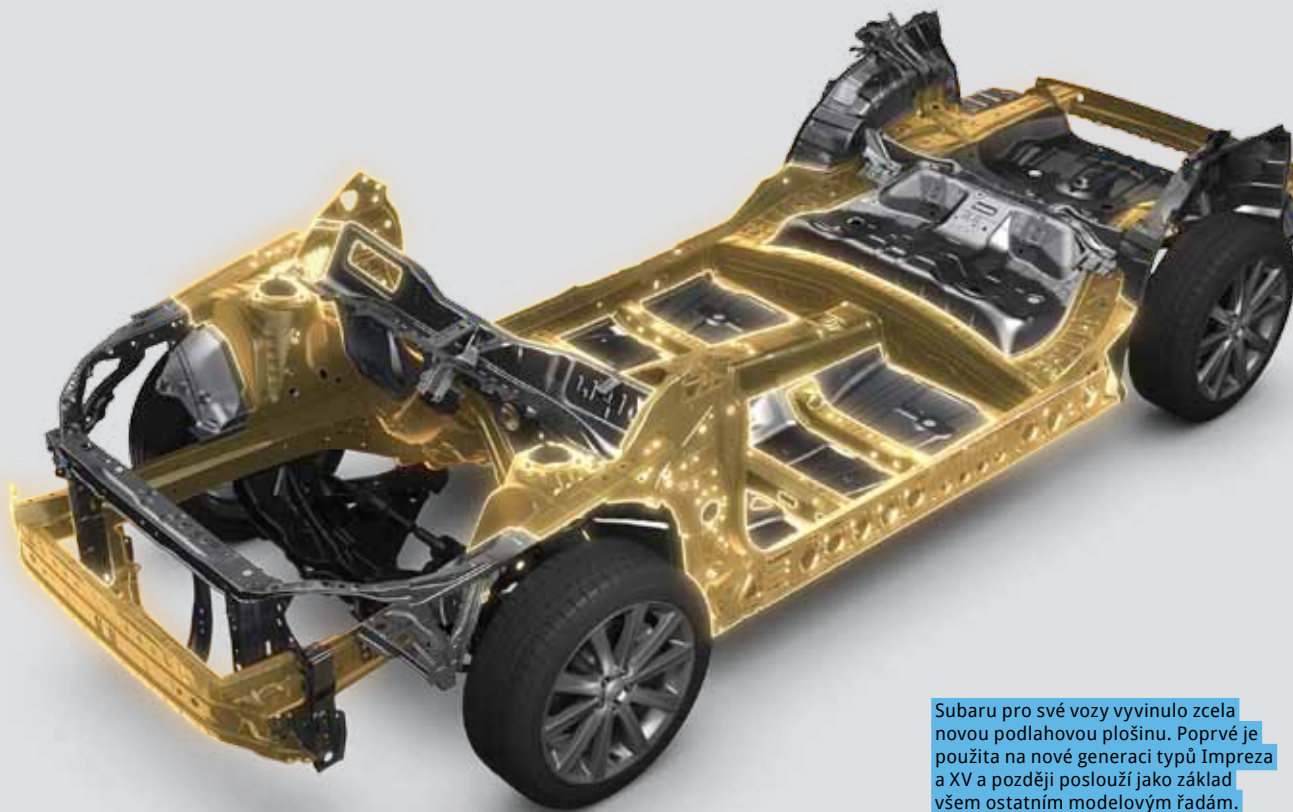
pisovat tak, že mu do cesty někdo vjel, on se snažil vyhnout, ale „už s tím nešlo nic dělat.“ Pro výrobce automobilů s kvalitními jízdními vlastnostmi je ale škoda, že v těchto situacích nikdy nebude zodpovězena otázka, co by se stalo, kdyby ten stejný řidič v daných podmínkách řídil třeba Subaru Levorg – udělal by stejný vyhýbací manévr, vůz by zatočil, zůstal by pod kontrolou, stále by reagoval na řidičovy pokyny a překážku by objel. Kromě vylekání by se vlastně nic nestalo. Srovnání však neexistuje. Z tohoto jednoduchého příkladu je ale zřejmé, jak hluboko do konstrukce automobilu bezpečnost zasahuje.

Proto mezi prvky aktivní bezpečnosti Subaru je potřeba započítat typický symetric-

ky uspořádaný pohon všech kol Symmetrical AWD, ploché motory boxer s nízkým těžištěm pro vhodné rozložení hmotnosti vozu, pečlivě naladěný podvozek a tuhou karoserii. Ale dále například také vynikající výhled z vozu, účinné světlomety, optimální pozici za volantem či přehledně uspořádanou palubní desku – to vše pomáhá předcházet nehodám. A až na tento základ se nabalují další elektronická zařízení v podobě stabilizačního systému, systému EyeSight, hlídání mrtvých úhlů zpětných zrcátek nebo i asistent dálkových světel. Jejich přehled je uvedený v připojeném boxu.

PASIVNÍ BEZPEČNOST

Automobil rozbítý o překážku při nárazovém testu je spolu s figurínami asi nejrozšířenější vizuální představou v souvislosti s pasivní bezpečností. Když už k nějaké nehodě dojde, je nejdůležitější vlastností každého automobilu zejména pevný prostor pro posádku, s navazujícími propracovanými deformačními zónami, a současně sladěný komplex dalších



Subaru pro své vozy vyvinulo zcela novou podlahovou plošinu. Poprvé je použita na nové generaci typů Impreza a XV a později poslouží jako základ všem ostatním modelovým řadám. Vyznačuje se zejména extrémní tuhostí

Soubor airbagů dokonale chrání posádku vozů Subaru před různými typy nárazů

bezpečnostních systémů. Mezi ně patří zejména airbasy, předpínače bezpečnostních pásů včetně omezovačů jejich tahu. Právě jejich souhra zajistí, že posádka bude bezpečně přitazena pásem, který se bude pozvolna podle průběhu přetížení povolovat tak, aby pokud možno udržel síly působící na těla posádky na přípustných hodnotách. Subaru nyní tento vyspělý systém tříbodových bezpečnostních pásů s předpínači a omezovači síly montuje nejen na přední, ale také na krajní zadní sedadla (u stále více modelů). Na předních sedadlech vše doplňuje optimální načasování činnosti airbagů a aktivních hlavových opěrek, které se přitáhnou k hlavě cestujících a omezí riziko hypertenze krční páteře.

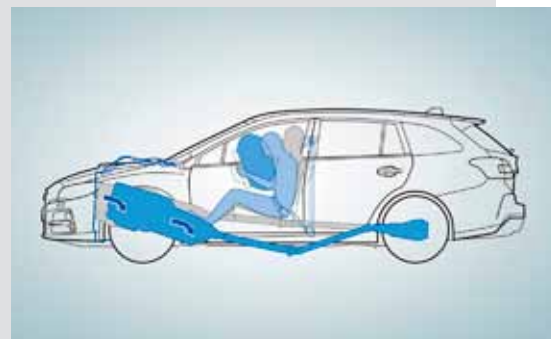
Vozy Subaru se při čelních nárazech ve velkých rychlostech vyznačují ještě specialitou, která je dalším přínosem plochých motorů. V těchto situacích totiž dojde k zasunutí motoru pod podlahu vozu. Tímto způsobem se zamezí průniku motoru do prostoru pro posádku a současně dojde k pohlcení velkého množství energie nárazu.

Skutečnost, že vozy Subaru plní různé bezpečnostní testy po celém světě s nejlepšími dostupnými výsledky (nejnověji získal Levorg pět hvězd v testech Euro NCAP) jasně ukazuje na komplexnost a vysokou úroveň bezpečnostního standardu těchto vozů. Díky tomu je jasné, že bezpečnost není u Subaru pouze marketingovým argumentem, ale skutečně prostupuje celou konstrukcí těchto japonských vozů.



NEJVÝZNAMNĚJŠÍ PRVKY PASIVNÍ BEZPEČNOSTI SUBARU

- Extrémně tuhá karoserie** s propracovanými deformacími zónami
- Plochý motor**, který při velkém čelním nárazu sjede pod vůz
- Systém airbagů** – čelní, boční, hlavové i kolenní řidiče
- Tříbodové bezpečnostní pásy** – důmyslné řešení, které dokonale funguje s ohledem na polohu těla cestujících ve vozidle
- Předpínače bezpečnostních pásů** s omezovači tahu – nyní také na krajních zadních sedadlech (Levorg 2017)
- ISOFIX** – normované uchycení dětských sedaček
- Aktivní hlavové opěrky** – snižují při nárazu nebezpečí závažného poranění krku, krční páteře a míchy
- Bezpečnostní sloupek volantu** – dokáže značnou část energie nárazu absorbovat



Při velkém čelním nárazu plochý motor zajede pod podlahu vozu a neomezí prostor pro nohy cestujících

Bezpečnost není u Subaru pouze marketingovým argumentem, ale skutečně prostupuje celou konstrukcí těchto japonských vozů





TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: JOSEF PETRŮ A ARCHIV

Chuchala se Subaru ovládl šampionát ERC2!

K čemu loni Vojtěchu Štajfovi chyběl jen krůček, to se letos podařilo Wojciechu Chuchalovi. Polský jezdec totiž se svým Subaru Impreza WRX STI vyhrál hodnocení ERC2 v rámci evropského šampionátu v rally a dosáhl tím na nejvyšší metu, na kterou v současné době lze s produkčním autem v této disciplíně dosáhnout. Značka Subaru se ale v sezóně 2016 daří i na okruzích a v rallycrossu.



Posádka Wojciech Chuchala–Daniel Dymuski se jistoty titulu dočkala po vítězství v úvodní etapě Lotyšské rallye

Mistrovství Evropy v rally je stále velmi prestižním šampionátem a i když je v posledních letech zejména doménou drahých speciálů kategorií Super 2000 a R5, účastní se jej každoročně také piloti produkčních vozů. Mají vypsáno speciální hodnocení zvané ERC2 a v minulé sezóně v něm úspěšně startoval i tým podporovaný společností Subaru ČR. Ten se letos soustředil na domácí šampionát, přesto značka Subaru zůstala i v Evropě na výsluní.

Zásahu na tom měl zejména tým Subaru Poland, který podporoval své krajany Wojciecha Chuchalu a Daniela Dymuského. Tato posádka s vozem Subaru Impreza WRX STI letos ovládla hodnocení ERC2 na Kanárských i Azorských ostrovech, v Severním Irsku ale i při slavné řecké Rally Acropolis. Když zvítězili i na domácím Rajdu Rzeszowském, dovo-

lili si dokonce luxus v podobě absence na naší Barum Rally (kde se dala očekávat velmi silná konkurence) a pro poslední důležité body si jeli do Lotyšska. Na Rally Liepaja rozhodla Chuchalův soubor s největším soupeřem, Italem Scattolonem, hned úvodní etapa. Ta se polskému jezdcí (o kterém jsme obšírněji psali v jarním čísle) velmi vydařila a mohl tak slavit cenný mistrovský titul, druhý den jej pak nemusely mrzet porážky od domácích jezdců a dokonce ani vlastní havárie nedaleko před cílem soutěže.

NA OKRUŽÍCH SE DAŘÍ SUBARU BRZ, ALE I STI

Ve slavné japonské okruhové sérii Super GT se po několika učednických sezónách konečně značka Subaru prosazuje tak, jak si už od začátku přála. V minulých sezónách byly výsledky vozů s hvězdami ve znaku tak trochu ve stylu „nahoru–dolů“, dařilo se jim zejména při náročných vytrvalostních podnicích. Ani letošní sezóna nezačala ideálně – BRZ obsadilo až třináctou příčku na závodě 300km Okayamy a bylo jedenácté při pětisetkilometrovém závodě na okruhu Fuji. Pak byl ale po zemětřesení v Kumamotu další závod odložen až na listopad a dvouměsíční závodní pauza jakoby dolila týmu R & D Sport novou krev do žil. Od třetího závodu už jejich vůz totiž neopustil stupně vítězů. Nejprve zkušená posádka Takuto Iguchi–Hidéki Yamauchi po strhující bitvě vybojovala doslova na cílové čáře třetí příčku v závodě 300km Sugo, aby pak stejné umístění zopakovala v závodě 300km Fuji.

Šestá zastavení seriálu byl závod „královský“ – vytrvalostních 1000km na známém okruhu Suzuka. Právě tady dokázalo Subaru BRZ v minulých letech vyhrát, a tak i tentokrát bylo pasováno do pozice favorita. Například oproti ročníku 2013 (kdy Subaru zvítězilo o celý okruh) byla ale letos konkurence mnohem lépe připravená a s modrým kupátkem držela krok po celý závod. Stejně jí to ale nebylo nic platné, vůz s číslem 61 i tentokrát na osychající trati zvítězil a dvojice Iguchi–Yamauchi se dokonce posunula do čela průběžného pořadí prestižního seriálu. Pro druhého jmenovaného bylo toto vítězství dokonce první v kariéře: „Závod jsem zahájil za volantem já a v úvodu jsem se držel na druhé příčce jen těsně za naším největším soupeřem. Neustál jsem však na něj dorážel a navíc se ukázala být správnou netradiční taktika našeho týmu. Udělali jsme totiž jednu zastávku v boxech navíc, při té jsme ale vyměnili pouze zadní pneumatiky.“ Jeho týmový kolega Iguchi jej s úsměvem

doplnil: „Hideki rozjel závod velmi rychle a já převzal vůz na dobré pozici. Pak do mne ale narazil jiný vůz a já už měl pocit, že máme po nadějích. Naštěstí našemu vozu se nic nestalo a my mohli pokračovat v našem tempu i dál, přičemž jsme předjížděli jednoho soupeře za druhým. Měli jsme pak i trochu štěstí při výjezdu safety caru, který nám pomohl zkrátit odstup od soupeřů, Iguchi se pak záhy posunul do čela. Nakonec z toho i pro mne bylo podobně jako v roce 2013 vítězství, za což patří dík jak mému kolegovi, tak také celému týmu, který perfektně připravil vůz i taktiku pro závod.“

Už jsme si zvykli, že značka Subaru závodí na okruzích nejen v Japonsku, ale také v Evropě. Důležitá je pro ni zejména tradiční květnová čtyřadvacetihodinovka na německém okruhu Nürburgring, kde se jí i letos dařilo. Vůz Subaru WRX STI NBR Challenge 2016 byl opět lépe vyladen pro těžký okruh, oproti starší verzi byl vlnověji vyvážen a byla i zlepšena jeho aerodynamika. Vůz byl opět poháněn osvědčeným dvoulitrovým turbomotorem EJ20, jehož výkon byl restriktorem omezen na 340koní a díky tomu byl samozřejmě i letos zařazen do třídy SP3T. O jeho obsluhu se stejně jako loni starala čtyřčlenná mezinárodní posádka Hideki Yamauchi, Tim Schrick, Marcel Lasée a Carlo van Dam a právě jejich zkušenosti se ukázaly být velmi užitečné. Letošních 24 hodin Nürburgringu bylo totiž obzvláště náročných. Subaru WRX STI se od startu drželo na druhé příčce ve třídě, když tři čtvrtě hodiny po zahájení závodu přišlo pravé peklo. Nad už tak dost náročnou pasáží Nordschleife se otevřelo nebe a přišel silný déšť, chvílemi dokonce provázený krupobitím. Mnoho závodních vozů na hladkých pneumatikách havarovalo a mimo trať se na chvíli ocitlo také modré Subaru. Van Dam za jeho volantem však bravurně proklíčkoval mezi dalšími smolaři a vrátil se na trať, závod však byl posléze z pochopitelných důvodů přerušen. Po jeho restartu o tři hodiny později usedl za volant Yamauchi a převzal vedení ve třídě SP3T. Závod už pak žádné rozmary počasí výrazněji nepotrápily a vůz Subaru WRX STI mohl své přednosti proměnit v obhajobu prvenství ve své třídě z minulého roku. Čtveřice Yamauchi, Schrick, Lasée a van Dam zopakovala i umístění v první dvacíce absolutního pořadí, takže tým mohl i letos odjíždět z Nürburgringu zcela spokojen.

SUBARU DÁL ŘÁDÍ I V RALLY A RALLYCROSSU

Severoamerická série Global Rallycross Championship je stále populárnější, ostatně



Po vítězství v šestém závodě japonské okruhové série Super GT se posádka Takuto Iguchi-Hideki Yamauchi ujala průběžného vedení v seriálu

Subaru dál řádí v rally, rallycrossu a i na okruzích

přesně v duchu popularizace celého tohoto sportu. Ani značka Subaru samozřejmě tato disciplína není cizí a už před časem vstoupila díky Subaru Rally Teamu USA právě do seriálu GRC. Nominovala hned několik skvělých soutěžních jezdců, kteří krůček po krůčku sbírají rallykrosové zkušenosti a posouvají se výš a výš pořadím. První body už získali Australan Chris Atkinson či Brit David Higgins, kteří v týmu doplnili zkušenější dvojici Bucky Lasek a Sverre Isachsen. Atkinson dokonce na zářijovém závodě v Seattle dosáhl až na šestou příčku, což je zatím nejlepším týmovým výsledkem sezóny 2016.

Subaru Rally Team USA nicméně své aktivity neomezuje jen na rallycross. Jeho posádky v čele s Davidem Higginsem už dlouhá léta vládou i americkému národnímu soutěžáckému mistrovství, ostatně právě Brit se letos už poosmé stal ve Spojených státech národním šampionem. Nadvláda značky Subaru v rally dále trvá i v sousední Kanadě, kde však došlo ke změně na trůně. Antoine L'Estagnem se nedaří a na špici jej vystřídal Maxime Labrie, dobré výsledky

má letos také Simon Losier. Zámorí je v poslední době pro Subaru opravdovým rájem, ostatně to je skutečnost přesahující hranice rallysportu. Přesto ani v Evropě subaristé ještě neztrácejí dech. O jedinečném úspěchu Poláka Chuchaly jsme psali hned v úvodu, Teemu Asunmaa dále drží prapor značky velmi vysoko i ve finském národním šampionátu, v Norsku se zase stále výše ve výsledcích posouvá dvacetiletý Oscar Solberg, jehož otec Henning i strýc Petter dělali značně čest dlouhá léta. Ostatně neustále žijí i klasická letitá „wéerécčka“, se kterými právě Solbergové kdysi sbírali své největší úspěchy. Jerker Axelsson s jedním takovým vozem v září absolutně vyhrál Východošvédskou rally a třeba nás Jaromír Tomašík s modelem jen o maličko mladším obsadil pátou příčku na slovenské Rally Tatry. Už tradičně si takováta auta skvěle vedou například i v irském asfaltovém mistrovství, kde letos několik soutěží vyhrála... Zkrátka se zdá, že úspěchy vozů se značkou Subaru jen tak ze světa nevyvmizí!

Přes nároky trati a rozmary počasí dokázala mezinárodní posádka Hideki Yamauchi, Tim Schrick, Marcel Lasée a Carlo van Dam obhájit v závodě 24 hodin Nürburgringu loňské prvenství ve třídě SP3T



Pro Subaru doma letos střídavě oblačno

V roce 2016 vozů se značkou Subaru v domácím motosportu poněkud ubylo, pohříchu se to odrazilo i na výsledcích. V „bugynářské“ kategorii Touring Autocross se Radku Plichtovi vydařil pouze úvodní podnik domácího šampionátu v Humpolci, v automobilových soutěžích ale bylo úspěchů přece jen víc.



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK A JOSEF PETRŮ

NOVÁ TÝMOVÁ POSÁDKA ZAČALA SEZÓNU DOBRĚ

Posádka Václav Kopáček–Barbora Rendlová usedla poprvé společně do soutěžního Subaru Impreza WRX STI na začátku sezóny 2015. Neměli to pak v průběhu roku mnohdy jednoduché, přesto ale vybojovali titul vicemistrů republiky v kategorii produkčních vozů (resp. třídě 3). Už tehdy spolupracovali s týmem Vojtěcha Štajfa a pro rok 2016 se stali plnohodnotnými reprezentanty týmu Duck Racing Subaru ČR na tratích Mistrovství České republiky v rally. Hlavním úkolem posádky bylo pochopitelně poskočit o stupínek výš a získat titul šampiónů třídy 3. Úvodní společně vystoupení mladé posádky a zkušeného týmu se odehrálo v dubnu na Šumavě a nedopadlo vůbec špatně.

Modrobílý Subaru Impreza WRX STI ve své kategorii dokonce v průběhu páteční etapy ani jedinkrát nenašlo přemožitele a celou úvodní etapu se neustále drželo na čele tohoto hodnocení. Na RZ 3 se Kopáček s Rendlovou v nabitě konkurenci vmáčkli až do první desítky absolutní klasifikace, brzy poté však zvažovali odstoupení. Pilota totiž postihlo silné krvácení z nosu, i to se ale našťastí podařilo záhy zastavit. Obnovná krev pak byla možná hnacím motorem pro RZ 4, kde byl celý zbytek konkurence na každém kilometru pomalejší o víc jak vteřinu. Po prvním dni tak talentovaní Západčeši vládli své třídě s náskokem 47 sekund na nejbližší soupeře. V sobotu pak bohužel po potížích s diferencíalem klesli na třetí příčku, i to byl ale do sezóny velmi solidní bodový vklad.



Michal Kraml byl rychlý, ale opakovaně neviděl cíl

Až do Barum rallye měl Václav Kopáček titul produkčního šampióna na dosah. Ale...



Následující českokrumlovská soutěž navíc dopadla ještě lépe. Nebylo to ale nic snadného, zlí jazykové dokonce tvrdili, že se letos v průběhu soutěže vystřídal kompletní čtvero ročních období. Opět se ale prokázalo, že značka Subaru těžké podmínky zkrátka svědčí. Mladá posádka Václav Kopáček–Barbora Rendlová je navíc na mnohé improvizace zvyklá už ze svých soutěžáckých začátků, a tak se počasím nenechala příliš vyvést z míry. „Po prosluněném českobudějovickém průlogu jsme přesto nemohli uvěřit, že bychom se hned za pár chvil měli vydat do takového pekla, jaké se okolo Českého Krumlova ve stejné chvíli odehrávalo. Proto jsme sice obuli opatrnější variantu pneumatik, naši soupeři se však trefili ještě lépe,“ vysvětloval o smadvacetiletý pilot, toho hned doplnila i jeho navigátorka: „Pak nás místy čekaly podmínky, které by se daly snad lépe než v autě zvládnout plavbou kraulem, tedy pokud by přitom člověk přežil bombardování tak velkými kroupami. Základním úkolem se tak pro nás i v autě stalo přežít a dojet do cíle.“ To se nakonec podařilo a navíc to byl průjezd cílem vítězný! Bylo to ale jen taktak, o čemž svědčí i další slova sympatického šoféra: „Dopředu jsme tušili, že nás čeká těžká soutěž, nakonec její náročnost předčila veškerá očekávání. A nešlo jen o počasí. Už v samotném harmonogramu se daly přehlédnout mnohé záludnosti a nepravdivosti, velmi zdouhavé a náročné bylo



Štěpánu Zabloudilovi se v šampionátu historických vozů dařilo lépe v druhé části sezóny

také absolvování seznamovacích jízd. Vždyť ve čtvrtek jsme při nich začínali v osm a bez oběda či jiných přestávek jsme se nezastavili až do půl osmé večerní... Že to bylo náročné nejen pro nás, ale i pro techniku, o tom asi nejlépe svědčí naše příhoda ze samotného závěru – zjistili jsme, že nás začínají opouštět štefty na pravém předním kole a na cílovou rampu jsme z Lipna přijeli jen na dvou z původních pěti. Měli jsme ohromné štěstí, ono kolo totiž definitivně z auta upadlo až našim mechanikům, když chtěli auto naložit na vlek a odvézt domů do dílny...“

ZRCADLO LOŇSKÉ SEZÓNY

Sezóna tak pro posádku probíhala zcela opačně než o rok dříve, kdy se klatovskou ani českokrumlovskou soutěž nepodařilo mladému duu dokončit. Bohužel tento zrcadlový otisk loňska setrval i na nadcházející Rally Hustopeče, kdy namísto obhajoby prvenství z roku 2015 přišlo smolné sklouznutí do příkopu a namísto rozhodujícího útoku na titul pouhé bodové paběrkování.

Přesně podle vzorce „černá = bílá a naopak“ se Kopáčkoví s Rendlovou následná Rally Bohemia měla vydařit – a přesně tak se i stalo. Ani tentokrát to nebylo pro Západočechy snadné, když je nejprve potrápily technické potíže a poté i píchlé kolo. Přesto se neustále drželi těsně za vedoucím Březíkem, obhájcem titulu. Pro smazání ztráty 4,6 vteřiny nakonec zbyla už jen krátká pětikilometrová městská rychlostní zkouška. „Tu jsme si opravdu užili, asi jako jedinou z celé soutěže. Přesto vím, že by se příště i tady dala ještě další vteřinka či dvě na brzdách ušetřit,“ potvrdil v jejím cíli talentovaný Kopáček skutečnost, že nikdy není se svým výkonem zcela spokojen. Pohled do výsledků nicméně hovořil o tom, že ve finále zajela posádka týmu Duck Racing Subaru ČR dokonce senzační pátý čas absolutního pořadí, o pouhých pět vteřin za továrním škodovackým speciálem s Janem Kopeckým za volantem. Čas byl ale také o 4,3 vteřiny rychlejší než výsledek Březíka... A to bylo zkrátka málo, Kopáček zůstal druhý.

O úspěchu či neúspěchu v sezóně měla rozhodnout nejslavnější domácí soutěž, Barum Czech Rally Zlín. Na její trati se Západočechům dlouho dařilo, vedli klasifikaci produkčních vozů dokonce i v době potíží s převodovkou. Poté ale přišel velmi nešťastný okamžik – náhle ušlé levé přední kolo zavinilo to, že auto do jedné z těžkých pravých zatáček nedokázalo včas zahrnout a bylo po nadějích. Následovala nevyhnutelná havárie, naštěstí bez následků na zdraví posádky. „Změna chování vozu byla bohužel natolik náhlá, že jsme neměli žádnou možnost na defekt reagovat, přestože naše tempo nebylo nijak přehnané,“ jen smutně krčil rameny Kopáček, který tak v konečném účtování produkčních vozů v Mistrovství ČR klesl na čtvrtou příčku.

PRAPOR SUBARU UDRŽEL VÝŠE POLÁK SZEJA

Zejména na úvodní soutěži národního soutěžáckého šampionátu měl Kopáček silnou konkurenci i mezi značkovými kolegy. Dobrý výkon se očekával zejména od Poláků Szeji a Frycze, nový design svého vozu představil rychlý Michal Kraml. Jihočecha bohužel zklamala technika a zkušený Frycz havaroval, do cíle tak dojel pouze Jaroslav Szeja. Zato dojel dokonce jako vítěz třídy 3! Následující tři soutěže se ale naturalizovanému Polákovi už příliš nevydařily a z boje o mistrovský titul vypadl. Chuť si Szeja spravil v samém závěru sezóny, na Barumce i v Příbrami dokázal zvítězit a vystřídal Kopáčka na postu českého vicemistra produkčních vozů. Frycz se po Klatovech v dalším pokračování sezóny už neobjevil, Kraml to ještě dvakrát na trati zkoušel, ale dojet do cíle se mu nepoštěstilo ani jednou.

Naopak velmi spolehlivé výkony předváděl s dalším starším vozem Subaru Impreza Karel Štochl. Podobně jako u Kopáčka byla i pro tohoto závodníka úspěšnější první polovina sezóny, šťastným územím pro něj byly zejména jižní Čechy. Z mistrovské českokrumlovské soutěže si odvezl čtvrtou příčku mezi produkčními vozy, dokonce na stříbrné pozici absolutního pořadí skončil při amatérském radoušském rallysprintu. Úspěšný start na Barum Czech Rally Zlín si připsal také bývalý sprintový šampion Jaromír Tomašík. Se svým starším Subaru Impreza WRC zvítězil ve třídě 13 a navázal tak na svá letošní úspěšná vystoupení ve slovenském národním šampionátu, který je jeho letošní prioritou. Několik startů se Subaru na českých a moravských soutěžích si připsali také Dan Suchý, Lumír Firla a David Suchařípa, tým však výčet nekončí.

Jaromír Tomašík ve starším Subaru WRC se letos prioritně soustředil na slovenský šampionát. Ale i v ČR, na Barum rallye, zvítězil ve třídě 13



Jaroslav Szeja se nakonec stal v MMČR vicemistrem ve třídě produkčních vozů

Samostatnou kapitolou jsou totiž Filip Ballek a Štěpán Zabloudil, kteří zahájili sezónu s cílem uspět v národním šampionátu historických vozů se staršími vozy Subaru Impreza 555. Ballek začal lépe - vyhrál v Klatovech a byl druhý v Českém Krumlově, další výborný výkon na Bohemii mu však pořádně zkalila závěrečná technická kontrola. Při ní byly v jeho voze shledány některé novější komponenty a přišlo nezbytné vyloučení. Rychlý Středoch nezahořkl a od té doby se do soutěží začal přihlašovat v rámci otevřené třídy 13 mezi vozy soudobými. Nejlépe si vedl na Rally Příbram, kde vybojoval ve třídě stříbro, v absolutním pořadí soutěže přitom skončil šestnáctý, když udolal mnoho soupeřů s modernější technikou. V Příbrami už byl Ballkovým přímým soupeřem znovu také Zabloudil, jenž se vydal ve stopách svého soka na konci léta. V první polovině roku jeho nově postavený vůz trápily dětské nemoci a až volnější předpisy třídy 13 i pro něj znamenaly vydechnutí si. Odměnou mu byly poháry za druhou příčku ve třídě z Barum Rallye a za třetí z Příbrami. Subaru zkrátka na našich tratích žije a bude žít v nejrůznějších podobách dál. ■

Zenová zahrada a spolehlivý služebník

Nedaleko Roudnice, v nenápadné vesničce Písty, je jako unikátní perla v dunách písku skryta nádherná zenová zahrada. Její tvůrce, pan Jan Svoboda, nás pozval na krátkou prohlídku. Ale nežasli jsme krátce. Několik hodin jsme se kochali dokonalou kompozicí celku, vyvážeností stromků, keřů a jiných rostlin s vodními prvky a dalšími přírodninami i začleněním artefaktů.



A samozřejmě nás potěšilo, že v té krásné zahradě má své parkovací místo majitelův Forester

JS: Já jsem Hradečák. Na vojně jsem byl v Litoměřicích a tam jsem poznal svou budoucí manželku. A ta na inzerát sehnala v roce 1967 tuhle parcelu. Ta poloha na konci vesnice a příhodná výška mimo oblast záplav, kterými nedaleká Ohře čas od času zdejší obyvatelstvo sužuje, je výhodná. Navíc se ukázalo, že tu manželčina rodina má kořeny. Její táta se tu narodil a její dědeček tu býval obecním policajtem, což bylo za první republiky velice vážené postavení.

Zahrada má dvě téměř samostatné rozlehlé části. Na té, kde procházku začínáme, náš hostitel vypráví o každé rostlině poutavé historky.

JS: Tohle jsou mandle, to asi poznáte. Vidíte ten květ? Liliovník tulipánovitý mi letos poprvé kvete. V Doksanech v klášteře mají tento Liliovník už jako starý strom, který bohatě kvete. Pan Janšto, který mi to tady stříhá, je velký odborník a tvrdí, že teď už nám taky tak štědře pokvete. To bude nádhera. Tohle je platan, tady zvláště melírovaná borovička a tohle skalník, který asi v normální podobě znáte, ale takhle na podnoží ne. Je zajímavý tím, že je stále zelený, pomrzne třeba, ale zase se obnoví, nádherně kvete a plodí bohatě červené hrozny, které jsou oblíbenou potravou ptáků. Tohle je klasická kalina, ale nekvete bíle, nýbrž růžově, je to úžasná barva. Pak jsou tu ještě magnolie a javory. A moruše. Já



V lampě Pagoda hnízdí a vyvádějí mladé konipásci

jako kluk jsem se vždycky na jejich plody těšil, dneska lidi ani nevědí, že něco tak dobrého existuje. Tohle je rakytník a tohle dřevozec trojtrný zlatý - latinský název Sunburst si můžete přečíst na cedulce, já ho ještě nevstřebal, ale to české značení je přesné, on je opravdu zlatý.

Od mladšího ze synů mám dvě vnučky, čtyřletou a osmiletou a s těmi tady pořádám bojové hry. Rozmístím k jednotlivým stromům nebo keřům pokyny, řeknu jim indicie a ony odstartují. Nevím, jak vy se snadno nebo obtížně učíte názvy rostlin, já to dělám tak, že při výsadbě k nim vždycky dám tu cedulku od prodejce s latinským i českým názvem a při každé obchůzce si to opakuju. Tamhle dole je japonská vrba, *sális integra hakura nišiki*. Já si ten latinský název zapamatoval zhruba po roce. A vnučky tu proběhly jedno kolečko bojovky, a když jsem se té čtyřleté pak zeptal, jak se jmenuje latinsky ta vrba dole, vysypala to ze sebe správně na první dobrou.

Pomalou přecházíme podél severního plotu, potaženého tmavou fólií, kterou pan Svoboda chrání svou zahradu před prachem a větry, k pásu lesních dřevin, které mají za úkol odstínit silnici, a vcházíme



Chceš-li být šťastný jeden den, opij se!
Chceš-li být šťastný tři dny, ožeň se!
Chceš-li být šťastný celý život, založ si
zahradu! (Japonské přísloví)

do druhé meditační části – zenové zahrady s japonskými prvky.

JS: Tohle je první bonsaj, kterou jsme tvarovali, borovice *pinus watereri*. Tyhle natvarované obláčky to je *juniperus virginiana glauca*, to vidíte i někde v parku, taková jako košťata a tohle *juniperus chinensis Aurea* čili čínský zlatý a vidíte, že se dá vytvarovat třeba do podoby zlatého vejce. Kameny, těch tu vidíte víc, to jsou kameny ledovcového původu. Tohle jsem našel na smetišti, klasická česká práce, nádherně opracované pískovce. Tady vidíte natvarovanou *pinus concertu*, já vám ji pak ukážu ještě dole, ona je zajímavá tím, že se ona umí sama zajímavě natvarovat. Tady tu dlažbu jsem vyvážil těmi rododendrony a azalkami. Teď zrovna máme problém, ty borovice jsou napadeny sypavkou borovou, což je houba a musíme to stříkat. Tohle je rododendron na podnoží, ten je přivezený z Německa. A tyhle kameny ledovcového původu, to je adrenalin. Vemte si ty nutné kroky: najít to někde v lese, Tatra, bagr, jeřáb, najít místo kde to deponovat a počkat, až bude k dispozici osmdesátitunový jeřáb tady. Ten kámen sám má 4,5 tuny a zajímavé je, že jak je členitě strukturovaný na všech stranách, které vidíte, dole je rovný jako stůl. Jenže

když ho přivezli, neměli ho na tom nákladáku takhle a ani ten osmdesátitunový jeřáb to nedokázal sám příhodně otočit, takže druhý den jsme povolali další jeřáb a teprve pak jsme to dokázali usadit správně. Tohle je strážce těch kamenů, japonská lampa, která se jmenuje *Rokkaku Yukimi*. Tyhle vodní systémy v Japonsku vidíte často u chrámů a u japonských čajových domečků, říkají tomu cukubai čili Studánka života, dokud teče voda, je to, jako když teče krev v těle. A když voda nebo krev neteče, znamená to smrt.

Tady za váma to je import z Japonska *Pinus parviflora*, ty borovice jsou tu celkem čtyři. Tohle jsou dvě originál nádoby, přivezené taky z Japonska, v jedné je bonsaj *Thuja Occidentalis*, česky Zerav západní, ten javor *Acer Palmatum* v druhé je koupený v Čechách. A ty modré nádoby dole, v jedné je *parviflora*, kterou jsme přivezli z Japonska na hranici života a smrti, tu jsme zachraňovali. A tu čtvrtou *parvifloru* tvaruju sám.

A tohle je nejvděčnější borovice, *pinus schmidtka*, ta se vůbec nemusí vyštipovat, stačí to jen vyčesat.

Japonsko je pro můj vztah k téhle zahradě jednou ze základních inspirací. Já sám tam byl dvakrát, jednou soukromě a jednou s větš

Největší rozdíl mezi Čechy a Japonci? U nás se úplně zapomnělo na slovo „pokora“, a na jeho význam! Japonci si důležitost pokory pro život uvědomují. A já tady taky. Protože při péči o tu zahradu třeba čtyři hodiny lezu pořád po kolenou nebo v předklonu



Obláčky Juniperus
Virginiana Glauca



Pinus Parviflora – 80 let



Dominantní Picea Conika s rabatem z pražců



Menhir z křemence, lampa Rokkaku Yukimi a tekoucí potok



Dokud teče voda, je to, jako když teče krev v těle. A když voda nebo krev neteče, znamená to smrt

podnikatelskou výpravou, jejíž program zahrnoval i návštěvu továren japonských elektronických i automobilových gigantů. Já se ovšem nejvíc těšil na návštěvu proslulých japonských zahrad. Voda je v zenové zahradě jeden z nezbytných základních prvků, jak už jsem zmiňoval. V Japonsku, když jdete do jakéhokoli chrámu, ať je hinduistický, buddhistický nebo šintoistický, vždycky se musíte očistit, nesmíte tam vstupovat s hříchem. Takže nabíráte tu vodu a odřikáte se konkrétního hříchu „už to nikdy neudělám“ a přitom si ležete tu vodu na ruce nebo na hlavu. Teprve potom můžete vejít do chrámu.

A to mi připomíná, v čem vězí největší rozdíl mezi Čechy a Japonci. U nás se úplně zapomnělo na slovo „pokora“, a na jeho význam! Japonci si důležitost pokory pro život uvědomují. A já tady taky. Protože při péči o tu zahradu třeba čtyři hodiny lezu pořád po kolenou nebo v předklonu.

Vyslechli jsme ještě spoustu zajímavých informací, o modřínu, kterému zkušený bonsajista pan Šebek říká, že to je strom

literátů. O lampě pagoda. O konipasu třasořitkovi, který ve Svobodově zenové zahradě vyvádí mladé. O rybách, jejich kráse i choulostivosti. Atmosféra zenové zahrady násobila naši vnímavost. A s radostí jsme vyslechli i úsměvnou historku o tom, jak se panu Svobodovi a jeho zahradě dostalo zatím nejvyššího uznání.

JS: Jednou jsem ukazoval album s fotografiemi z téhle zahrady zcestovalé japonské průvodkyni turistů a ona se rozzářila a řekla: To znám, jen nevím, která ze zahrad v Kjótu to je?

Ale protože jsme za panem Svobodou přijeli také kvůli jeho Subaru, museli jsme na závěr otevřít i téma motoristické.

JS: Já s motorismem začínal na motorce, na tom klasickém skútru ČZ s originální kapacitací. Byla to láska jako teď ta zahrada. Chtěl jsem ji mít dokonalou. A tak jsem třeba ten emblém Čezeta, který na ní byl z umělé hmoty, vypiloval z kovu a nechal ho pochromovat. Kluci chodili, kdes to koupil, a já jim pyšně odpovídal, to není za peníze, to jsem udělal vlastníma rukama. Na vyšperkované motorce jsem jezdil až do vojny a tam jsem si jako tisíce jiných kluků udělal i řidičák na auto a rovnou na nákladák, protože mi přidělili V3esku. No a protože celý život žiju na vesnici, kde byste byl bez auta ztracený, vystřídal jsem osobní auta několika značek. O příkladu k Subaru nakonec rozhodl hlavně fakt, že máme chalupu v Krušných horách, kde prostě v zimě dvoukolku zahrabete vždycky a s tím krpálem k nám si neporadí ani mnohé čtyřkolky. A tak mi jednou, když jsem si stěžoval, že jsem zas hodiny vyprošťoval ze sněhu své zahrabané auto, řekl syn, který je mimochodem navíc technickým manažerem u Subaru ČR: „A proč si proboha nekoupíš Subaru?“

Měl samozřejmě pravdu. Tohle je můj druhý Forester a od chvíle, kdy jsem přestoupil k Subaru, mě auto nikdy nenechalo na holičkách. Obě Subara jsem zvolil v dieselu, jezdím v průměru za šest a půl litru, a na trase z chalupy domů, když nespěchám, ježu za míň než 5 a půl litru na sto. Prvního Forestra jsem měl v manuálu, a stejně jsem se rozhodl i u toho druhého. Ale v prudkých sjezdech v horách na sněhu a ledu jsem z nutnosti řadit trochu nervózní. Takže mé příští Subaru bude automat a já budu ještě klidnější. A další výhoda: auta jsem vždycky vnímal jako pracovní pomocníky. A na tom Forestru běžně vozím šestimetrový žebřík, pytle cementu, prkna... Je to služebník, kterého si pochvaluji. ■

Cinturato[™] **WINTER**

cz.pirelli.com



ZIMNÍ SPECIALISTA

PŘEDSTAVUJEME NOVÉ ZIMNÍ PNEUMATIKY
CINTURATO WINTER[™]

Cinturato Winter byla vyvinuta, aby splňovala veškeré požadavky evropských spotřebitelů v oblasti bezpečnosti a výkonu na všech silničních površích. Díky tomuto produktu je nyní řada pneumatik Pirelli Cinturato kompletní. Představuje nejvyšší úroveň zimní technologie a byla navržena pro dosažení maximální bezpečnosti a ovladatelnosti při všech zimních podmínkách.


SÍLA POD KONTROLOU



TEXT: EVA SRPOVÁ, FOTO: DANIEL VOJTÍŠEK A VÁCLAV NOVÁK (VE SPOLUPRÁCI S REDAKCÍ AUTO7)

Logistika vyžaduje stejně přesný a dokonalý průběh jako výroba auta. I to totiž snižuje celkové náklady. Vykládka aut probíhá rychle, loď musí v přístavu kotvit co nejkratší čas

Kudy k vám putovalo vaše Subaru?

Na nové auto se čeká. Vedle výrobní kapacity záleží na tom, jestli váš vysněný vůz putuje z linky, která je co by kamenem dohodil, anebo vznikl poněkud dál. Nás subaristů se týká druhá možnost. K nám vůz cestuje z mnohem větší dálky – z Japonska.

Jak se k nám vlastně auta přepravují, jak dlouho jim to trvá a co všechno mezitím, než přijedou do Česka, „prožijí“? To jsme se rozhodli zjistit přímo na místě, kde se jejich kola poprvé dotknou evropské půdy.

Rotterdamský nákladní přístav je dvakrát delší než Praha, cesta z centra až k Europortu podél delty trvá hodinu. Mezi stovkami stěžňů i obřích tankerů si člověk přijde jako trpaslík mezi obry. My však míříme k jednomu z velikánů největších, lodi, která nese označení ro-ro cargo a přiváží z Japonska do Evropy tisíce aut.

Vozidla se po moři přepravují dvojným způsobem. Buď v plechových kontejnerech na lodích nesoucích označení lo-lo cargo (lift-on/lift-off), kdy kontejnery překládají jeřáby, anebo v ro-ro lodích. Zkratka (roll-on/roll-off) označuje typ lodě, ve které se auta přepravují v patrech jako v obřích garážích a v přístavech je do lodě jednoduše navezou i vyvezou řidiči. Lodě mají obří plechová padací vrata, obvykle na přídi, boku nebo zádi či jejich kombinaci. Uvnitř je několik pater (obvykle okolo 10 až 12), některá mají pevnou výšku, jiným lze podlahu nastavit v závislosti na výšce mobilního nákladu – lze tak převážet i kamiony, nebo pásové či jiné těžké pracovní stroje. Ro-ro lodě vlastně vůbec nevypadají jako lodě, ale obří plechové krabice. Většina pater je pod úrovní hladiny vody. V Japonsku se auta řadí v patrech podle toho, kde budou vykládána, aby se průběh vyvážení aut nezdržoval.

Jak nám vysvětlil místní manažer logistiky Hans Vosselman, každá hodina, kdy loď jen nečinně stojí v přístavu, je neskutečně

VÍTE, ŽE:

- Vývoj ro-ro lodí určených k přepravě tisíců aut má základ ve vojenství, kdy bylo potřeba během druhé světové války vymyslet, jak snadno vylodit tanky.
- V současnosti je největší ro-ro loď MV Tønsberg, která je schopná přepravit více než 8500 aut.
- K výrobě ro-ro lodí pomohla expanze japonského automobilového průmyslu a jeho export do Evropy a USA.



Ro-ro loď Genuine Ace přepraví 5500 aut (má nosnost 18 337 tun) a je dlouhá 200 metrů. Než volným krokem dojdete od jednoho konce paluby k druhému, bude vám to trvat necelé tři minuty



JAK TO VYPADÁ UVNITŘ RO-RO LODĚ?

Loď je uvnitř rozdělená na patra, „naše“ loď Genuine Ace jich má 11, ta nejnižší mají výšku 190 cm. Auta jsou pro maximální efektivitu zaparkována natěsně vedle sebe (cca 30 cm). K podlaze s úchyty se napevno přikurtují pásy přichycenými k tažnému oku, které na své místo přišroubují už v japonské továrně. Vozy jsou zamčené, klíčky se umístí do auta, které se zaparkuje vedle něj, takže kapitán posádky má u sebe jen jeden klíč od naposledy zaparkovaného auta.

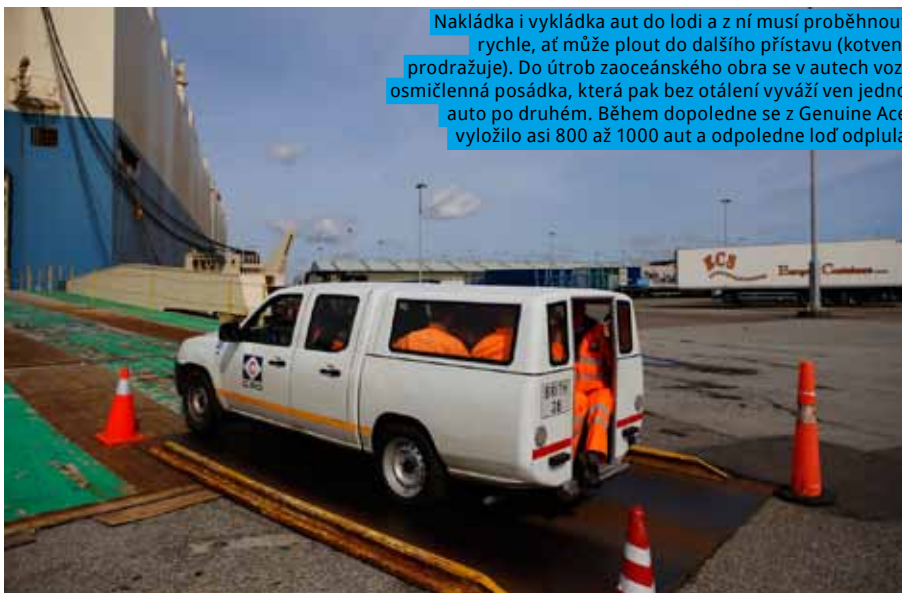
Než vůz dorazí k českému dealerovi a poté k zákazníkovi, projde mnoha kontrolami. Za poškození by totiž ručil ten, kdo měl vůz v péči naposledy, ať už lodní přepravce nebo řidič, který auta dovezl do Česka



Každý vůz má speciální čip s veškerými informacemi o objednavce, výrobě i expedici. Na přístavním parkovišti to zefektivňuje jeho evidenci a pohyb. Lokace auta je naprosto pod dohledem

drahá. Přístavní parkoviště, které jsme navštívili my (podobných areálů je zde samozřejmě nepočítaně), má kapacitu až 30 000 aut a denně sem pro ně přijíždějí jak vlaky, tak kamiony, které posléze rozvezou několik set aut do celé Evropy. Kamion, který přiváží auta do Česka, sem zavítá jednou dvakrát týdně.

Podnikli jsme cestu s jednou objednávkou Subaru od padacích vrat ro-ro lodě Genuine Ace až na parkoviště v Jenčí u Prahy. Co všechno se stane mezi podepsáním objednávky na auto a předáním klíčků od něj? ■



Nakládka i vykládka aut do lodi a z ní musí proběhnout rychle, ať může plout do dalšího přístavu (kotvení prodražuje). Do útrobu zaoceánského obra se v autech vozí osmičlenná posádka, která pak bez otálení vyváží ven jedno auto po druhém. Během dopoledne se z Genuine Ace vyložilo asi 800 až 1000 aut a odpoledne loď odplula

Tisíce mil před startem

Když jde všechno jak po drátkách, dorazí vám nové Subaru domů po půl roce, co jste se pro něj rozhodli a podepsali smlouvu. Za tu dobu urazí zhruba 25 000 kilometrů po moři a nejméně dalších 1000km po souši, které na tachometru nesvítlí. Zaznamenali jsme jeho cestu.

7 140. DEN
ROTTERDAM
VYLODĚNÍ AUT
NA SOUŠ



6 NEJVĚŠÍ PŘÍSTAV V EVROPĚ

Zhruba po šesti až sedmi týdnech od vyplutí z Jokohamy loď doputuje do Rotterdamu. Na své cestě po moři zastavuje v přístavech, kde postupně vozy vykládá, plán trasy se mění. „Naše“ loď Genuine Ace, jejíž cestu jsme sledovali, zastavovala v Istanbulu, v Barceloně, v Newcastlu, kde naopak naložila vozy značky Nissan, a pak teprve zakotvila v Rotterdamu.

Za proplutí kanálem u Suezu se platí v přepočtu několik set tisíc korun

Článek převzat se souhlasem vydavatele AUTO7

AUTO7

1 1. DEN
PRAHA
ODESLÁNÍ
OBJEDNÁVKY

ROTTERDAM

PRAHA

SUEZSKÝ PRŮPLAV



5 SUEZSKÝ PRŮPLAV

Kanálem mezi Rudým a Středozemním mořem ročně propluje přes 30 000 lodí. Vloni se část kanálu rozšířila, nyní mohou lodě volně proplouvat v obou směrech najednou. Délka lodě není limitována, výška však ano, musí měřit maximálně 78 metrů, aby se vešla pod most.



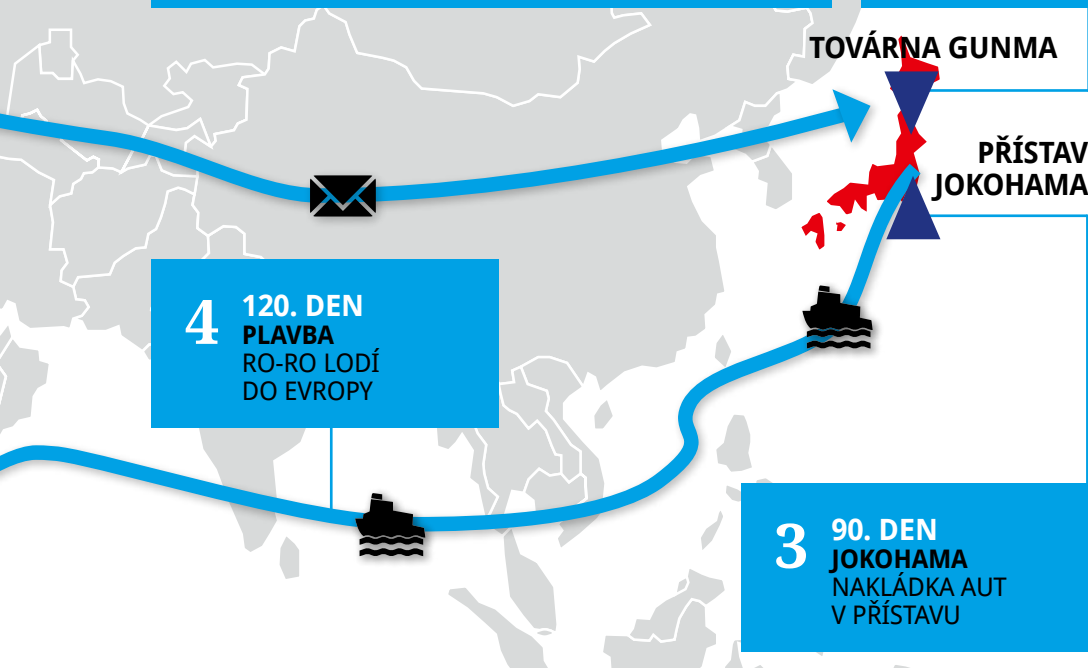
8 TRANSPORT KAMIONY DO ČESKA

Jakmile loď dopluje do Rotterdamu, dostanou v české centrále zprávu (datum příplutí se může kvůli počasí na moři měnit). Nejpozději do tří dnů přijede kamion logistické společnosti Hödlmayr a přiveze auta na celní sklad v Jenči u Prahy. Odtud jsou pak vozy distribuovány do dealerství.



2 VÝROBA V JAPONSKÉ TOVÁRNĚ GUNMA

Do továrny v Japonsku přijde souhrnná objednávka, která se odesílá jednou za měsíc. Do 8. dne v měsíci musí do Gunmy dorazit objednávka, jež má výrobu naplánovanou za dva měsíce. Nejpozději první den následujícího měsíce jsou vozy expedovány do přístavu v Jokohamě.



Jeden z prozíravých manažerů jedné z japonských automobilek prý prohlásil, že stejně tak, jako je potřeba zefektivnit výrobu v továrně, je třeba tříbit logistiku dopravy auta k zákazníkovi. A prý právě proto se o co neefektivnější proces transportu zasadili Japonci. Mnoho ro-ro lodí vlastní japonské firmy, nebo je alespoň vyrobily.

Přesto to trvá zhruba půl roku, než Subaru dorazí z výroby k nám. Česká objednávka na výrobu se do továrny v Gunmě posílá nejméně na dva měsíce dopředu. Nejpozději v první den následujícího měsíce se pak vozy převezou do přístavu v Jokohamě.

Plavba trvá zhruba šest až sedm týdnů, lodě plují přes Suezský průplav, jehož průjezd se po loňské modernizaci zrychlil (trvá 10 hodin místo 18). Kde loď zastavuje, záleží na logistice, obvyklé zastávky jsou v Barceloně, v Newcastleu, v Antverpách.

A samozřejmě se nevynechá Rotterdam. Poté obvykle následuje Amsterdam a téměř vždy loď ještě dopluje do Hannoveru. Logističtí plánovači sestavují zakázky tak, aby plná loď dále putovala do USA.

Do Rotterdamu pak pro Subaru pro české zákazníky přijíždí zhruba dvakrát týdně jeden až dva kamiony. Na návěs se vejde o jeden vůz méně než u jiných značek, protože Subaru jsou delší a vyšší, řidiči nemají „proložit“ náklad menším modelem.

Kamiony pak putují do skladu v Jenči u Prahy a odtud auta čeká dovoz k dealerovi. Celkem celá cesta jednoho „českého“ Subaru tedy trvá 140 až 150 dní. Na samý začátek své existence prožije docela zajímavé dobrodružství.

PROČ SE SUBARU NEVOZÍ V KONTEJNERECH?

Ro-ro lodě jsou podstatně efektivnější, cena za dopravu je nižší než u lo-lo cargo s kontejnery. Ro-ro lodě mohou přepravovat 5000 až 8500 aut najednou a samotná nakládka a vykládka je podstatně rychlejší, zajišťují ji řidiči v přístavech, nejsou potřeba jeřáby k přenášení kontejnerů. Ze statistik navíc vyplývá, že riziko poškození (nebo i pádu do moře) je u kontejnerů vyšší, v ro-ro lodích dochází k menším, spíše povrchovým poškozením.





Teoreticky by se na přijímacím parkovišti v Jenči mohlo za dvanáctihodinovou směnu vystřídat až 270 kamionů. Obvykle jich ale za den bývá zhruba sto



Pečlivá kontrola

TEXT: EVA SRPOVÁ, FOTO: DANIEL VOJTÍŠEK A VÁCLAV NOVÁK

Když se po 24hodinové cestě z Rotterdamu přiblíží kamion s novými Subaru k hranicím České republiky, zamíří rovnou do velkoskladu společnosti Hödlmayr. Ta sídlí v Jenči u Prahy nedaleko letiště, a když máte štěstí, rozlehlé parkoviště uvidíte při přistávání z okénka letadla. Je totiž ohromněj, stojí tu téměř 3500 aut a denně se tu vystřídá zhruba sto kamionů, které buď přivážejí vozy různých značek z výroby, anebo je odvázejí už přímo k jednotlivým dealerům.

Do Jenče přijíždějí kamiony „po značkách“, což znamená, že obvykle mají naložené vozy jedné značky, případně auta sice různých značek, ale ze stejného výrobního závodu. Vykládka i s vyplněním dokumentace trvá zhruba hodinu a stejný čas zabere také nakládka aut, která míří k prodejcům. Skladba nákladu je v tu chvíli rozmanitá podle toho, jaké vozy dealer prodává.

Samozřejmě nás zajímá, jak často dochází k poškození aut při přepravě a jak se řeší. Libor Šádek, manažer české pobočky Hödlmayr, k tomu vysvětluje: „Fatální škody jsou

velmi vzácné, spíš dojde ke škrábancům při popojíždění s auty nebo při nakládce. Na tisíc Subaru, která si čeští zákazníci ročně objednají, dojde k drobným oděrkám maximálně u sedmi aut. A protože jde o kosmetické vady, snadno se opraví.“

V kompetenci řidiče je tedy i velmi důkladná kontrola a za poškození odpovídá vždy ten subjekt, který vozidlo převzal. Znamená to, že řidič českého kamionu musí pečlivě zkontrolovat stav aut, která nakládá v rotterdamském přístavu, v Jenči se rovněž provádí pečlivá revize. Jak vypadá? Kontrolor se zaměřuje na několik oblastí a řídí se přesným postupem. Ověří, že ve voze nechybí oba klíče, zkontroluje pohledem interiér vozu – volant, displeje, exponované plasty. Zvenku obchází vozidlo proti směru hodinových ručiček a pohledem i dotykem kontroluje povrch karoserie, nárazníky, blatníky, prahy. A protože vozidla mají přišroubované tažné oko už z výroby (za něj se vozidla kurtují v ro-ro lodích), je potřeba zkontrolovat, že ve voze nechybí krytka otvoru na tažné oko.



K totální škodě aut dochází výjimečně, při přepravě spíše může dojít k drobnému poškození, které lze snadno opravit, říká manažer české pobočky Hödlmayr Libor Šádek



LOGISTIKA ZNAČKY SUBARU

Už devátým rokem zajišťuje logistiku českého zastoupení značky Subaru firma Hödlmayr s velkoskladem v Jenči u Prahy. Česká pobočka firmy Hödlmayr vlastní zhruba 200 kamionů, které nejsou starší než čtyři roky, některé nástavby si firma přímo vyrábí.

V hale logistické společnosti se do kufru vozu přidává povinná výbava



Pokud je vůz v pořádku, přemístí se do jiného areálu na parkoviště u haly, kde se před sedadlo spolujezdce položí set povinné výbavy. Vozy se poté naloží na kamiony podle objednávky jednotlivých dealerů, kde proběhne v pořadí sedmá kontrola. Poté, co stav vozu prověří dealer při převzetí z kamionu od společnosti Hödlmayr, následuje pak poslední důkladná kontrola, když zákazník přebírá klíč od nového vozu.

Prakticky všechny vozy značky Subaru jsou poměrně dlouhé a vysoké, proto se na kamionu vozí o jedno auto méně, než tomu bývá u jiných značek s menšími modely



Z továrny mají Subaru ochrannou fólii na kapotě, střeše, kolech, v interiéru pak na bočních prazích, sedadlech a volantu



Na parkovišti v Jenči čekají na poslední etapu transportu k dealerovi a zákazníkovi vozy, které sem z Rotterdamu přivážejí kamióny dvakrát až třikrát týdně

Všestranný hráč

A nepřevrátí se to? Tuto otázku majitelé SUBARU LIBERO slyší docela často. Nezvyklé proporce minibusu se šesti hvězdami ve znaku skutečně u leckoho mohou budít obavy, zkušení Subaristé ale vědí, že kouzelníci podvozků si i s takovým zadáním umí poradit.



Libero-band zahajuje produkci



Na všech srazech se parkoviště stává diskusním fórem

„Všechno pod podlahu“ – tak zní zakládní dlo, které už v šedesátých letech přičarovalo typové řadě prodávané v Japonsku pod názvy SAMBAR nebo DOMINGO nejen překvapivě dobré jízdní vlastnosti, ale především opravdu zázračnou prostornost. Kola, agregáty, nádrž, chladič i akumulátor se musely vměstnat pod sedačky, takže prakticky celá délka vozu je k dispozici cestujícím a jejich nákladu.

Minivan si získal takovou oblibu, že na počátku osmdesátých let se jeho připravované čtvrté generace začali dožadovat i evropští prodejci SUBARU. Vůz byl ale

stavěný podle parametrů kategorie „Kei car“ – ta je v Japonsku oblíbená kvůli osvobození od daně, evropského zákazníka by však takové auto neoslovilo. Proto exportní verze dostala především větší motor (uzpůsobený pokrokový tříválec z modelu Justy), zesílený podvozek, tři řady sedaček, robustní nárazníky a kromě dalších úprav také rodinku nových jmen. Na různých trzích se model prodával pod názvy Libero, Sumo, Wagon, Estratto, Vanille nebo prostě E10 / E12. Nejvíce ho ale vystihuje pojmenování Libero... všestranný hráč, který zvládá každou situaci. Při délce městského miniauta pobere šest cestujících nebo tři kubíky nákladu, v terénu i na sněhu strčí do kapsy většinu dnešních SUV a zaparkuje i tam, kde už žádné místo nezbylo. Bonus navíc je variabilita interiéru, umožňující mimo jiné i poskládání zadních řad sedaček do podoby 1,9 m dlouhého letiště. Komu by to bylo málo, může je nastavit ještě otočením předních sedaček „čelem vzad“.

Není divu, že po uvedení na trh v roce 1983 se Libero rychle stalo šlágrem především v alpských oblastech Německa, Švýcarska, Rakouska i Itálie. Dodnes nejvíce Liber jezdí právě v těchto končinách. Lehká, obratná, prostorná a úsporná čtyřkolka se stala splněným snem především pro majitele horských chat, odkázané do té doby v zimě na koňské potahy nebo těžkopádné offroady. V prvních letech se prodával model s motorem o objemu 1,0l, později ho doplnila a časem zcela nahradila varianta 1,2l. Nabízela se i „dvoukolka“, drtivá většina zákazníků ale volila verzi 4x4. V roce 1993 přišla generační obměna, původní hranatou karoserii vystřídalá zakulacená. Její bohaté prosklení korunuje příplatková pohyblivá skleněná střeška, přesahující od čelního skla až k C sloupku. Zcela přepracován byl i podvozek včetně rámu, tříválcí 1,2l zůstal stejný mechanický základ, ale karburátor byl nahrazen vícebodovým vstříkovačem. Po dalších pěti letech byl dovoz ukončen bez přímého nástupce, nadále je řada Sambar opět určena jen pro asijský trh.

TEXT: TUTI, SYSEL, LENKA, FOTO: ALBEDO



Starší model Libera měl tentokrát mezi účastníky jen jednoho zástupce

Na srazu nechyběla ani „bugina“ – samořejmě také postavená z Libera



Libero bylo nabízeno i v ČR, v éře fialových sak ovšem český zákazník za cenu značně převyšující půl milionu požadoval zcela jiné auto. Reálně prodaných kusů bylo jen pár, ve větším počtu se Libera dostávala do ČR až v pozdějších letech formou individuálního dovozu. Celkem bylo dovezeno možná kolem 1000 vozů, povětšinou bohužel již ve stavu značně utahané ojetiny. V současné době registr eviduje něco přes 300 Liber, značná část z tohoto počtu však čeká na renovaci a na silnici je hned tak nepotkáme.

LIBERO BAND A SPOL.

My, kteří jsme Liberu propadli, se už více než deset let sdružujeme ve vlastním klubu s internetovým fórem a třikrát do roka pořádáme setkání v nejrůznějších koutech republiky. Srazy nebývají masové, málokdy se sjede víc než dvacet posádek. Zato jsme skvělá parta, zhruba ze tří čtvrtin se jedná o stálý kádr, dal-



Zastávka u Staré huti

Rádi mezi sebou přivítáme nové nadšence pro
Subaru – Libero i ostatní Subaráky z celého světa
www.subaru-libero.cz

TECHNICKÝ POPIS SUBARU LIBERO

■ Šestimístný osobní a užitkový automobil s trambusovým uspořádáním, pětidveřová karoserie uložena na podvozku s žebřinovým rámem, zadní boční dveře posuvné (v provedení SR dvoudílná skleněná střecha s vyklápěcí přední a posuvnou zadní částí). Sedadla uspořádána ve třech řadách (2+2+2), přední sedačky otočné, zadní řady variabilně polohovatelné. Zavazadlový prostor po horní hranu opěradel za třetí řadou sedadel cca 0,25 m³, po sklopení třetí řady 0,7 m³. Ve dvoumístném uspořádání (po strop) cca 3 m³.

■ Vnější rozměry (d × š × v) 3425 × 1430 × 1885 (3525 × 1415 × 1925) mm, pohotovostní/užitečná hmotnost 925/510 (980/620) kg.

■ Motor: řadový kapalinou chlazený zážehový tříválec 1190 cm³ o max. výkonu 38 (40) kW, uložený vzadu pod podlahou napříč, skloněný od svislé osy o 70°.

■ Pětistupňová manuální převodovka, stálý pohon zadních kol, pohon předních kol přiřaditelný za jízdy pomocí elektro-pneumaticky ovládané zubové spojky.

■ Nejvyšší povolená rychlost 120 (128) km/h, průměrná spotřeba paliva 7,5–8 l/100 km.

(údaje v závorkách platí pro model 1993–1998)

ší dorazí, když to zrovna nemají daleko a občas se objeví nováček. Pravidelně se účastní i posádky ze Slovenska a Německa, přijíždějí i ti, kdo již z Liber přezbrojili na mladší vozy. (Bod získává ten, kdo hádá, že nejčastěji se jedná o Forester...) Muzikanti v našich řadách tvoří hudební těleso „Libero-band“, každý večer se zahajuje vlastní hymnou, kterou nám může kdekdo závidět.

V pořadí již 34. sraz proběhl o víkendu 30. 9.–2. 10. 2016 v rekreačním středisku Háľův mlýn nedaleko Veverské Bítýšky. Sobotní dopoledne je vyhrazeno spanilé jízdě, jejím cílem se tentokrát stala jeskyně Výпустek. Po prohlídce jeskyně a obědě ve Křtinách následovala zastávka u Staré huti u Adamova. Poté krásná lesní projížďka kolem Vranovského žlebu až do Veverské Bítýšky, kde proběhla tradiční soutěž v netradičních disciplínách. Na celé své trase budila projíždějící kolona kuriózních vozítek jako vždy patřičný rozruch.

Po návratu z vyjížďky následoval sobotní večerní program, který je vždy vyvrcholením srazu. Jeho hlavním bodem bylo vyhlášení vítězů a předání cen, které nám zasponzorovalo C&K, a.s. Subaru Brno. Tímto bychom jim chtěli poděkovat i za to, že díky nim jsme měli možnost prohlédnout a vyzkoušet nové STI (krááááa). Jako další neodmyslitelná součást programu následovala zábavná „dražbola“ více či méně užitečných předmětů. Pak už se své úlohy chopil „Libero-band“ a o veselí bylo postaráno daleko za půlnoc. V neděli dopoledne jsme se rozloučili a už se těšíme na další – tentokrát zimní setkání, naplánované na únor do Liberce. Na rozdíl od většiny motoristů si přejeme, aby nám na ten náš sraz pořádně nachumelilo...

**Limity platné pro Kei car v letech 1976–1990: délka 3,2 m, šířka 1,4 m, objem motoru 550 cm³, obsaditelnost 4 osoby, nosnost 350 kg*



Forestry v krajině Vinnetoua

TEXT A FOTO: DUŠAN A RUDOLFO

STOPY VÁLKY

Expedice do Chorvatských a Bosenských hor byla velkou neznámou. Čtvrtina cílů a míst byla turisticky známá, čtvrtina byly „nějaké“ informace z off-road fór, a polovina cílů byla zcela bez informací o průjezdnosti. Hlavním záměrem bylo projet hřebenovky hor z obou stran hranic, vystoupat na pár vrcholků pěšky a užít si skutečných off-roadových cest.

Radost z přípravy nám poněkud kazily informace o nezmapovaných minových polích a to na obou stranách hranic Chorvatsko – Bosna. Pro zvýšení bezpečnosti bylo potřeba zjistit maximum informací o těchto oblastech. Vzhledem k nejasné průjezdnosti cest jsme museli vézt i vybavení pro vyprošťování a na případnou úpravu terénu. Naštěstí tato speciální výbava nebyla potřeba. Dušan naši expedici zajišťoval velkým off-roadem – Toyotou LC.

Prvním zajímavým bodem byla prohlídka zničené letecké základny Željava v Chorvatsku. Byl víkend, tři podzemní tunely vyhloubené ve skále jsme si prohlédli, ale 4. tunel hlídali policisté, protože zasahuje na bosenské území a pryj ještě stále není plně

Cesta do sedla pod Dinarou



Prvním off-roadem byl průjezd horami mezi Gračacem a Obrovacem, kde se natáčel film o Vinnetouovi. Terén byl těžký, ale průjezdný



Sjezd z hor před Obrovacem

Stežka Malého prince - foto s domorodcem

odminován. Diskutovali jsme s místními, kteří Čechy a Slováky chválili za to, že se uměli v roce 1992 v míru a klidu rozejít. U nich z toho vznikla válka a nevraživost mezi národy je stále. Ze základny jsme zamířili pod vrchol hory Gola Plješevica, kde byl původně radar pro leteckou základnu, po válce radar mezinárodních sil.

PRVNÍ VÝSTUP, PRVNÍ OFF-ROAD

Trasa do sedla nebyla pro Forestry problémem a zbytek jsme vyšlápli pěšky. I ze sedla na vrchol sice vede cesta, ale se zákazovou značkou, protože už pokračuje úbočím na bosenské straně. Nechtěli jsme riskovat nějaký střet s místní policií a vyrazili po svých. Shora byl úžasný výhled do údolí na Bihač a na plitvické lesy.



Vývěr řeky Cetina

Prvním off-roadem byl průjezd horami mezi Gračacem a Obrovacem, kde se natáčel film o Vinnetouovi. Přespali jsme v horách a další den jsme pokračovali. Terén našim



Společné foto na vrcholu hory Dinara

Cesta projíždí minovými poli – dle map je odminovaný úsek pouze 2,2 až 4 metry. Tedy na otáčení tu není vůbec prostor

NÁROČNÁ STEZKA, KEMP U MOŘE A ZASE HORY

V oslabeném počtu jen 3 aut se vydáváme dále. Vyrážíme do hor a cílem je 4,5 hodinová procházka skalami „Stežka malého Prince“, kterou tu připravil pro turisty místní nadšený horolezec. Stežka je zpeštěna sochami zdejších zvířat. Členitý skalnatý terén je náročný, místy lehce „horolezecký“ s podporou lan a žebříků. Znaveni rádi nasedáme do aut, poslední foto s „betonovým“ medvědem a míříme na ostrov Murter k moři. Zde v přeplněném kempu trávíme jeden den a docela nám to stačí. Hned ráno nás bouřka nad mořem vyhátní zpět do hor. Cílem je nejvyšší hora Chorvatska Dinara – Sinjal 1831 m. Cestou projíždíme planinami, kde nacházíme pozůstatky války. Rozstřílené tanky a spousta vystřílené munice v okolí nás nutí koukat, kam šlapeme. Pokračujeme dál v cestě. Jako vždy se snažíme vyjet co nejvýše, nejlépe až do sedla a terén je velmi obtížný, ale vyjedeme celkem bez problémů. Jen přibýly další drobné srámy. Večer v sedle se západem slunce je romantický. Ze sedla druhý den vyrážíme na pěší túru na Dinaru. Počasí nám přeje, a tak po 1,5 hodině stoupání jsme na vrcholu, odkud je úžasný výhled. Společné foto a zase dolů. Sjíždíme ze sedla podle přísloví „dolů sjedeš vždycky“, a naším cílem po cestě je ohromný vývěr řeky Cetina. Z hlubokého vývrtu vyvěrá z podzemí voda a hned se mění ve velikou řeku. Spíme u krásného Peručka jezera, kolem nás pusto a prázdno, lidé nikde. Ve vnitrozemí rozstřílené, zničené domy, opravených jen málo, zato hodně cedulek „**MINE – neprilazite, na ovom području je velika opasnost od mina**“. Smutný to pohled, místy si připadáme jako váleční zpravodajové.

KAMENNÉ SCHODY

Vyrážíme na přejezd hřebene v oblasti jižní části masívu Dinara na chorvatské straně, o kterém nevíme, zda projedeme. Terén je obtížnější a obtížnější – začínají „kamenné schody“. Pro Forestra MY2009 už tato „cesta“ není. Větší váha, slabší redukční převodovka a nízko zavěšená přední ramena a hlavně 900 km k domovu jsou mínusem. Složitě otáčím a spouštím se zpět. Dvojice průzkumníků pokračuje a nakonec hřebenovou cestu projíždí. Trasa často vede napříč minovými poli – dle map je někdy cesta odminovaná pouze v šířce 2,2 až 4 metry. Tedy na otáčení, úpravy cesty tu není vůbec prostor. Naštěstí byla cesta průjezdná. Všichni se setkáváme až v Bosně na tábořišti u Buška jezera. Je krásně teplo koupeme se v jezeře, a dáváme se do řeči s místními rybáři, pak dostáváme 4 čers-

Pohled z nejvyšší hory Chorvatska - Dinary



Stežka Malého prince



Krmení divokých koní na planině



směrem byl těžký, ale průjezdný. Opačným směrem bychom museli asi cestu mnohokrát upravovat. Štěstí v neštěstí bylo, že motor Pavlova Forestera začal vynechávat a přestal táhnout až po výjezdu z terénu na asfalt. Řešili jsme opravu v servisu v Zadaru. Bohužel tam oprava nebyla možná, a tak jsme ho na tyči odtáhli do kempu, kde čekal na odvoz.

tvé ryby. Ještě nám je i vykuchají, nařežou a připraví na grilování. České pivo a slivovice naši družbu zpečetí. Po večeři máme program – kocháme se bouřkovými mračky a blesky na druhé straně jezera, také tam někde hoří. Jdeme spát, a v 3:30 nás probouzí silný vítr, spíše vichřice, která cloumá stanem a celým autem. Na jezeře metrové vlny. Pomáháme Markovi sundat plachtu a sami skládáme střešní stan a zalezeme do auta. Marek s Luckou ještě vytrvávají, ale pak urychleně balí stan i oni. Silný liják za chvíli bičuje naše auta až do rána. Ráno už neprší, jen silně fouká.

Vydáváme se na další off-roadovou trasu směrem k vrcholu Troglav 1913m. Cesta je ještě horší než posledně a dále pokračují jen Dušan s Markem. Forester přeskakuje neskutečné balvany a díky Markovým zkušenostem a zručnosti projíždí trasu bez úhon. Lafka průjezdnosti Forestra byla zase zvednuta o hladinu výš. Přespíme v horách pod Troglavem a využíváme opuštěnou turistickou základnu. V teple pojíme aspoň večeři. Ráno sjíždíme z hor a od Livna až do vesnice Glamuč projíždíme planinu divokých koní. Cestičku hledáme jen obtížně, je už silně zarostlá trávou. Bačové, pasoucí tisícíhlavé stádo ovcí, jsou u vytržení a nevěří svým očím. Z mlhy a mraků se odnikud vynoří tři auta a za chvíli se zase ztratí. Povykládali, jak jde život na pastvinách, že jim občas pár ovcí roztrhají medvědi a vlci, a před pěti dny dokonce i jejich osla. My je podarovali pivem a jeli dále. Dalším cílem byl výjezd auty na vysílač Veliky Vitorog 1906m, který, jak jsme zjistili posléze, tam už dávno nestojí. Tomu odpovídala také i cesta k samotnému vrcholu. Zpočátku sice pohodlná, zato pod vrcholem už dost drsná. Štěstím bylo, že pro samé mraky a mlhu jsme neviděli ty srázy pod vysílačem. Vrcholové foto aut a zpátky do údolí. Jedeme dál k Šatorskému jezeru a využíváme méně známé lesní cestičky. Některé jsou zdevastované těžbou dřeva, jinde je bahno, po dalších se zase jen obtížně hrabeme do kopce. Lahůdkou je závěrečný strmý sjezd na „hlavní“ šotolinovou cestu. U jezera potkáváme dva velké off-roady Land Roveru Defendry – samozřejmě Češi. Podiskutujeme a v závětrí chaty vybudujeme tábor. Celou noc nás budí silný vítr, připomínající hukot vlaku projíždějícího tunelem. Ráno vyrážíme pěšky na horu Šator Veliky 1872m. Pořád fouká silný vítr, který naštěstí rozhání mraky a objevuje se sluníčko. Další vrcholové foto a rychle dolů. Poslední zajímavostí cesty je Štrački Buk, což jsou vodopády na řece Una. Pozorujeme spouštění raftů z 20metrového vodopádu a nemůžeme se nabažít pohledu na tyto úžasné kaskády a pe-



Forestry zase posunuly průjezdnost terénem poněkud výše a my jsme zvědaví, kam se vydáme příště...



Vodopády Štrački Buk – Bosna



Běžný život s minami

řeje. Přespíme nedaleko a další den vyrážíme po 15 dnech k domovu.

HLAVNÍ CÍLE SPLNĚNY

Závěrem je nutno říci, že hlavní cíle expedice byly splněny. Dušan měl expedici skvěle připravenou a zážitky byly opravdu silné a výživné. Ale tak to má být, aby bylo na co vzpomínat.

Podrobnější informace www.subarufanclub.cz



Forester na „dálnici“

Rychlí doktoři

DOUSTRANU PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJF

MUDr. Miroslav Sixta

je, jak titul prozrazuje, lékař, specializací chirurg. Ordinuje v Duchcově, ale setkání jsme naplánovali u zámku v Libochovicích. Doktor ten kraj miluje a během krátké společné projížďky zjistíte, že je také hrdý lokální patriot, myslivec, projektant, stavitel, táta a dědeček. My jsme se za ním ovšem vypravili především jako za subaristou.



Jak jste přišel k Subaru, pane doktore?

Velice podivně. A rychle. Můj táta byl auto-mechanik a já s ním od dětství dělal na autech. Když jsem se oženil a měli jsme děti, nastal okamžik, že jedno auto v rodině, jak to bylo tenkrát nejběžnější, nárokům provozu naší rodiny už nestačilo. Už proto, že žena i já jsme jezdili do práce každý jinam. Tak jsme se rozhodli pořídit druhé auto. Já odjakživa řídil rád a sebedovědomě jsem soudil, že to dobře umím, tak jsem operaci druhé auto chtěl trochu využít a pořídit si ne jenom přibližovalo, ale auto, z kterého bych měl opravdovou radost. Tenkrát přicházely na trh Fabie RS. Nádherný auto! 200 koní na brzdě, na Jarově, když mi to předváděli. Pohádka. Brzy po tom, co jsem začal řídit ve Fábii jsem se zastavil za známým, který dělá pro Hondu, chtěl jsem se pochlubit. A známý tam měl na návštěvě kamaráda, pana Gajdošíka. Slovo dalo slovo, já nabídl panu Gajdošíkovi, že ho v té své dvěštkoňové Fábii svezu, ale on, že napřed svezu mě. No ukázalo se, že pan Gajdošík je známý okruhový jezdec a pro mě to svezení znamenalo přiznat si, že proti němu zkrátka žádná řidičská hvězda nejsem. Rozhodl jsem se, že se to naučím. V Teplících, v salónu, kde jsem Fábii RS koupil, pracují Milan Zeman a Jarda Vytasil, kteří jezdí už asi 30 let rallye, teď s Áčkovou Fábii. Domluvili jsme se a Milan mě začal systematicky učit, jak se řídí rychlá auta. Já si pak koupil Octavii RS, ale furt jsem cítil, že to jaksi není pořad ono. A jednou kluci povídají: hele, tamhle na bazaru stojí pěkný Subaru. To je auto, čtyřkolka, v rallye prokázalo mockrát své kvality. A tak jsem si koupil asi rok a půl starou Imprezu hatchbacka, a ti dva blázni pořád vymýšleli, jak by to auto šlo zlepšit, kovanej motor, jiné výfukové potrubí, jiné kotouče, takže nakonec mělo 350 koní a 514 krouťák. Úžasná síla. Jenže zase trochu předimenzované na původní podvozek. To se vyřešilo, když jsem se přes pár kamarádů dostal k Láďovi Huškovi a ten tomu adekvátní podvozek udělal. No a v tom jsem pak jezdil šest let a přišel jsem Subaru



Mohl bych si dovolit položit se do toho víc a ostřeji. Ale v běžném provozu naštěstí vždycky zvítězí zásada: „Srdce chce, ale rozum to nedovolí“

na chuť. A když jsem v něm najel 100 000 km, začal jsem se poohlížet po novém. To už byla Impreza zase v sedanu, ale rozhodlo se to, až když se objevilo WRX. Chvilí jsem přesvědčoval manželku, že to je právě to, co naše rodina nejméně potřebuje a vloni na konci března jsem si ho přivezl domů. Stála za tím taky má známá s pány Havlem a Liškou z Plzně. To jsou oba závodníci, kteří vlastnosti toho auta znají do detailu a člověk se na ně může spolehnout.

A kde si v něm vy nejméně zařadíte?

V běžném provozu ne. Tam sice ocením při rozjezdech nebo předjíždění tu úžasnou dynamiku a pružnost, ale žádné vylomeniny s tím autem nedělám. Když cítím, že ta chuť pořádně si užít rychlosti na doraz ve mně kvasí, zařadím si příležitost v areálu v Sosnové nebo v Bělé pod Bezdězem a tam si to užiju.

Podívejte, já řídím 48 let a mám najeto jistě víc než milion kilometrů. Když jsem si pořídil to své první Subaru, hatchbacka, zvykl jsem si na jeho jízdní vlastnosti a úžasný potenciál dva roky. Mockrát jsem cítil tu výkonovou rezervu, v nejrůznějších situacích jsem věděl, že bych si mohl dovolit položit se do toho víc a ostřeji. Ale v běžném provozu naštěstí vždycky zvítězí zásada: „Srdce chce, ale rozum to nedovolí“. A jedině díky této průpravě si vůbec můžu dovolit prohánět se v tom WRX STI. To opravdu není auto pro každého řidiče. I když má fantastické řízení, strmé a přesné, a víte, že vás ten vůz v mnoha situacích „podrží“ lépe než jiná auta, musíte ho jako partnera brát s respektem a uvědomovat si přitom nejen jeho přednosti, ale také své vlastní limity.

V poslední době se s vaším jménem setkáváme i ve startovních listinách tuzemských závodů v rallye. Kdy jste se rozhodl vyzkoušet si roli závodníka?

Zase to mají na svědomí Zeman s Vytasilem. Já za nimi pravidelně chodil do dílny 5 nebo 6 let. Oni jezdí s tou svou Fábii „minikitem“ třídy A7. A jednou mi navrhli, že postaví Favorita a že s tím budu jezdit já. Vůbec to nebylo z mé hlavy, ale když tu najednou to auto bylo, copak je v lidských silách říct, já v tom nepojedu? První Krumlov jsem jel před třemi roky, takže letos už potřetí. Žádné záznaky s mým spolujezdcem na trati nepředvádíme, ale přeci jen rok od roku zrychlujeme. ■

MUDr. Václav Karnos

je také hodně rychlý doktor. Vypravili jsme se za ním do plzeňské Fakultní nemocnice. Naštěstí ne jako za pacientem, a vpravdě ani ne jako za primářem chirurgického oddělení, kde pracuje. Chtěli jsme si popovídat s člověkem, kterému voní benzín.

Odkdy? Mám za to, že odjakživa, od klukovských let. Napřed mě bavily motorky, dlouho, i potom, co už jsem měl řidičák i na auto. Teď už jsem motorky z rejstříku svých radovánek vyřadil a motoristicky se vyžívám jen za volantem. Když mě profese přivála sem do Plzně, brzy jsem se tu seznámil s několika výraznými osobnostmi z oblasti motorsportu. Patří k nim kromě jiných i pánové Liška a Havel a skamarádil jsem se s Vaškem Pechem, myslím Ášína. S jeho tátou se znám taky a mám z toho radost, byl to jeden z hrdinů mého dětství, když jsem si ve Světě motorů čítal o jeho úspěších v rallye. Ášín je jak známo jablko, co věru nepadlo daleko od stromu, je zbytečně připomínat jeho úspěchy. V době, kdy Vašek jezdil Myšáky, mi jednou půjčil vůz IX. evoluce, já pro to zahořel a rozhodl jsem se, že si to Mitsubishi koupím. Vypravil jsem se pro něj a náhoda zařídila, že na výstavní ploše vedle Mitsubishi EVO X, stálo Sūbo, Impreza hatchback. Krásně modrá, zlatý kola, všechno, jak má být. A tak jsem domů odjel v Impreze. Nelitoval jsem. Rychle se ukázalo, že to Sūbo je všestranněji využitelné než to Mitsubishi. Ale pozor! To co mám na Subaru rád, je, že to je auto, který vyžaduje, aby ho člověk opravdu řídil. To je z mého pohledu jeho přednost, ale běda těm, kteří to podcení. Všichni jsou teď zvyklí jezdit ve vozech, kde jsou na všechno asistenti, už to za vás svítí, parkuje, řadí, brzdí, vypíná motor a znovu startuje, naposilovaným volantem můžete kroutit jedním prstem. Mně tohle neimpnuje. Já miluju Subaru, protože to je partner, na kterýho je naprostý spolehnouti, ale ve vztahu, kde není místo pro pasivitu. Jsme aktivní oba a já jsem šéf. Já velím a rozhoduju a sūbo koná, dokonale a spolehlivě, až po hranici fyzikálních zákonů. Ale chcete-li perfektní službu, musíte se naučit to auto opravdu znát.

Na parkovišti u chirurgického pavilónu ale stojí modré estéičko legendárního stříhu sedan s křídlem.

Já jsem o hatchbacka přišel při nehodě, kterou jsem nezavinil, kolmo na bok mě sestřelil řidič, který přehlídil, že vyjíždí z vedlejší. Já z toho zdevastovaného auta vylezl a nic mi nebylo. Samozřejmě díky dokonalé konstrukci Subaru, ale muselo zapracovat i štěstí. V té době už Impreza byla zase sedan s křídlem, tak jsem si koupil tuhle klasiku. Líbí se mi samozřejmě ještě víc než hatchback, ale je to

vůz, o kterém tuplovaně platí, co jsem řekl před chvílí. Nádhernej, bytelnej vůz, kterej ale vyžaduje za volantem soustředěnýho a rozhodnýho člověka.

Jezdíte taky v Subaru, tak dobře víte, že to všeobecně jsou návyková auta. O estéičku to platí na entou. Já rád jezdím rychle, miluju úžasnou pružnost zrychlení, kterou Impreza nabízí, ale ten potenciál se musí využívat s chladnou hlavou. Kdybych takový auto dostal v osmnácti, asi by to nedopadlo dobře. Ano, je to famózní auto s vymakaným podvozkem, který dokáže leccos za řídiče zkrigovat. Ale nesmíte přecenit své schopnosti a síly a udělat nějakou zásadní chybu. Takže za volant vždycky jen svěží a ve formě. Pak si to opravdu užijete!

Vaše profese je asi časově pořádně náročná. Máte na taková povyražení za volantem estéička dost příležitostí?

No, působení ve Fakultní nemocnici není zdaleka má jediná podstatná aktivita. Jsem taky lékařem plzeňského extraligového hokejového mužstva, což je parta skvělých lidí a hodně mě to mezi nima baví. Ke spolupráci mě pozval kdysi Tomáš Král, dnes už dlouholetý šéf české hokejové federace. A za Martina Straky jsem mohl prožít ten nezapomenutelný zážitek, naplnění snu několika generací zdejších hokejových fanoušků: získání titulu extraligových šampionů. Byl jsem u toho a byla to pohádka. Martinův rozhodující gól to prostě byl hollywoodský happy end se vším všudy. Jak vidíte, všechno se to navzájem propojuje. Takže jistě chápete, že jako aktivní člověk musím mít aktivní, rychlé a bezpečné auto.

Znamená to, že Subaru „se rýmuje“ s vaším životním krédem?

Já si nepotrpím na velká slova a nemám erb, ve kterém by bylo vepsáno nějaké vznešené krédo. Ale řeknu vám to takhle. Kdysi dávno jsem někde v časopise viděl fotku tučňáků na útesu nad mořskou hladinou. Pár jich už letělo dolů a ti, kteří se právě připravovali k seskoku, se, věřte-nevěřte, evidentně smáli. U té fotky byl citát: Hlavním smyslem života je radost ze života.

Se mnou je to taky tak. Miluju život a vděčně přijímám každou příležitost, kterou mi nabídne. Vždycky vám to něco dá. Půl roku jsem byl ve válce v Iráku. Zkušenost, k jaké jinde nepříjete. Něco úplně jiného, než když



Jako aktivní člověk musím mít aktivní, rychlé a bezpečné auto

o tom víte jen z televizního zpravodajství. Ne, nikomu ty válečné zážitky zblízka nepřeju. Ale když už jsem to musel prožít, vím, že mě to obohatilo. Dalo mi to porci zralosti navíc.

Nebo z veselejšího soudku. Operace tygřice a lvice v plzeňské ZOO. To je nádherne prostředí plné lidí, nadšených pro svou práci. My tam jako první v Evropě laparoskopicky operovali tyhle dvě šelmy. Lvice jsme odstraňovali nemocnou dělohu a u tygřice jsme měli zjistit důvod neplodnosti. Žádný jsme nenašli, takže jsme došli k závěru, že neplodný je tygr. A bylo to tak.

Protože se o mně ví, že jsem původně nechtěl být lékař, ale stíhací pilot, dostal jsem k jednomu kulatým narozeninám jako dárek možnost, letět jako parťák zkušebního pilota ve stíhačce. Nádhera! Ale zjistil jsem, že větší a bezprostřednější opojení rychlostí jsem zažil na sedačce spolujezdce vedle špičkového jezdce v rallye. Rychlá auta mi prostě přirostla k srdci. ■

MIJA

Velmi rádi a s patričnou hrdostí na naši značku sdělujeme, že jsme se všech, na letošní rok plánovaných akcí, zhostili se ctí a setkali se s mnoha zajímavými lidmi, kteří v tuto dobu již spokojeně jezdí ve vozech SUBARU. Jak jsme psali už na jaře, mezi ty nejvýznamnější akce patří „Prima Fresh festival“ a projekt „Brno-město uprostřed Evropy“. Překrásné počasí a veliká návštěvnost pouze umocnily zážitky nejenom u vystavených vozů, ale především při následných předváděcích jízdách.

Vzhledem k tomu, že se velmi rychle a neodvratně blíží konec roku 2016, chceme za celou společnost MIJA poděkovat za vaši věrnost a spolupráci a přejeme vše nejlepší, klidné prožití vánočních svátků a také úspěšný vstup do roku 2017! A samozřejmě mnoho šťastných kilometrů za volantem vozů SUBARU.

Těšíme se na vás – jsme tu pro vás – a především SUBARU zdar!

MIJA AUTOCENTRUM s.r.o., Provazníkova 90, 614 00 Brno, www.subaru-mija.cz



C&K

Podzim roku 2016 přináší společnosti C & K, a.s. připomínku patnáctého výročí zahájení prodeje vozů značky Subaru. Ze skromných začátků v pronajatém autosalonu jsme se díky důvěře a podpoře našich klientů stali předním prodejcem a servisem vozů se šesti hvězdami ve znaku. Velmi nás těší, když se k nám naši zákazníci vracejí nejen kvůli skvělým vlastnostem, které jim poskytuje jejich vůz Subaru, ale také díky službám naší společnosti. Je pro nás velkou radostí, že jsme závislostí na 4x4 „nakazili“ již stovky Subaráků, kteří se k nám opakovaně vracejí pro nové vozy. Stále pracujeme na šíření dobrého jména Subaru, a to nejen kvalitními prodejními a servisními službami, ale i účastí na výstavách či sportovních a kulturních akcích, kde se s našimi stávajícími i potenciálními zákazníky setkáváme. Jsme osvědčenými partnery společnosti, zajišťujících operativní leasing (UniCredit, LeasePlan, Business Lease, Arval, Hertz Lease atd.), nabízíme prodlouženou záruku na nové i mírně jeté vozy a poradíme se vším, co s koupí nového vozu souvisí.

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

BALKAR

Po minulém podzimu, kdy jsme měli možnost navštívit Japonsko, jsme se rozhodli našim subaráckým zákazníkům přivést alespoň malý kousíček Japonska i k nám na jih Čech do Českých Budějovic. Letošní září jsme tedy pro naše věrné zákazníky uspořádali den plný Subaru ve spojení s japonskou tematikou.

Kromě testování jízdních vlastností našich šestihvězdičkových vozů tak měli naši zákazníci možnost dozvědět se něco zajímavého o zemi vycházejícího slunce, mohli ochutnat různé japonské čajové speciality, včetně práškového čaje matcha, a k dispozici byly i nejrůznější druhy sushi a sashimi. Pro případné zájemce o malý čajový obřad či jakékoliv informace ohledně Japonska či japonštiny byla po celý den k dispozici i půvabná lektorka japonštiny, která v Japonsku po dlouhou dobu žila a studovala.

Rádi bychom také pogratalovali vítězům našich soutěží, pořádaných při této příležitosti a poděkovali všem za jejich účast i za pozitivní reakce, které nám dodávají spoustu síly do naší další práce s japonskými vozy Subaru. Budeme se těšit na další setkání.

Pane Zikmunde,
telefonicky jste mne vybědl k širšímu zhodnocení naší podzimní akce:

Účast byla dobrá, přibližně 60 lidí, dorazila většina pozvaných. Primárně nám nešlo o masovou akci, ale o zlepšování a upevňování vztahů s našimi vybranými zákazníky. Připravili jsme nějaké soutěže v podobě znalostních testů a testů zručnosti na závodní dráze se zmenšeným modelem BRZ a jak v příspěvku píšete, měli jsme i degustaci japonských pokrmů a mnoha druhů japonských čajů. Samozřejmě jsme i testovali předváděcí vozy a získali jsme zatím jednu objednávku na nový vůz.

Ohlasy zákazníků byly pozitivní, přestože většinou nebyly písemné. S dovozením autora zaslám jeden email, který jsem dostal od našeho dlouhodobého zákazníka z Jindřichova Hradce:

*Vážený pane Baláku,
dovoluji mi, abych Vám, stále ještě plný dojmy, poděkoval za překrásné dopoledne, které jsem včera strávil při prezentaci Vaší firmy. Chtěl jsem Vám poděkovat osobně, ale už jsem Vás tam nezastihl, tak volím alespoň tuto formu. Na první pohled bylo vidět, kolik práce a úsilí jste této akci věnovali a výsledek je ten, že na tuto událost ani já, ani ostatní účastníci dlouho nezapomeneme. Vše tam bylo super, od předváděcích vozů, techniků, kteří se nám věnovali, až po japonské občerstvení s informacemi o všem, co člověka o Japonsku zajímá, z úst půvabné lektorky. Věřte mi, že jsem vlastnil auta několika značek, ale teprve u SUBARU jsem poznal, co to znamená patřit do „rodiny“. A je to hlavně v tom, jak se u Vás zákazník cítí. A po včerejšku musím říci, že i když u Vás jsem si vždy připadal jako vážený zákazník, touto akcí jste to povýšili někam, kam většina servisů jiných značek ani nedohlédne. Ještě jednou Vám a celému kolektivu moc děkuji, přeji hodně zdraví a moc a moc úspěchů v další práci.*

Pavel Šindelka



IVOS

Subaráci tělem i duší? Ve Fryštáku samozřejmě. Subaru nemohlo totiž chybět ani v radostný okamžik dvou našich spolupracovníků, kteří si po devíti letech řekli své ano. Jak jinak, než za asistence vozů Subaru, které je i všechny svatebčany bez problémů vyvezly na místo obřadu uprostřed lesů.

Naším kolegům přejeme hodně štěstí a úspěchů, jak v osobním, tak v pracovním životě. Za fotografii posíláme poděkování do Prahy, odkud k našim moravským klukům přijela na návštěvu delegace i se svou pražskou slečinkou. ☺

Subaru zdar!

IVOS Zlín s.r.o., Zlínská 390, 763 16 Fryšták, www.subaru.ivoszlin.cz



CHALUPA MOTORS

V tomto čísle Subaru magazínu jsme se rozhodli dát slovo našemu zákazníkovi, který v říjnu rozšířil sympatickou rodinu majitelů vozidel Subaru. Petr Mudroch je bývalý hokejový obránce, který odehrál v české extralize téměř tisícovku utkání. První bylo v dresu mateřských Pardubic, když coby teprve sedmnáctiletý „bažant“ dostal důvěru od trenéra Miloše Říhy. V tehdejší východočeské hokejové baště odehrál 10 kompletních sezon, následně působil v Karlových Varech, Kladně a kariéru zakončil

v Chomutově. Ve své sbírce má dva extraligové tituly z let 2005 a 2009. V národním týmu nastoupil k jedenácti zápasům. Další starty přidal v mládežnických reprezentačních výběrech, opakovaně se účastnil mistrovství světa hráčů do 18 i 20 let. Dnes úspěšně podniká, provozuje velkoobchod s ovocem a zeleninou, který zásobuje především řadu škol, restaurací, hotelů a jídelen. Mimo hokejové dění nezůstal, což také dokládá firemní logo umístěné na výstroji A-týmu Dynama Pardubice. Cesta za volant nového Outbacku vlastně také začala v hokejových arénách. „Když jsem nastupoval první sezónu za Karlovy Vary, byl mým spoluhráčem útočník Michal Dvořák, který tehdy vlastnil Imprezu WRX. Michal má o motorismu perfektní přehled, kdykoliv přišla řeč na auta, projevil se jako skutečný znalec a fanda Subaru. Společnost CHALUPA MOTORS pak pamatuji jako dlouholetého partnera pardubického hokeje. Když před pár lety rozšířila svou nabídku o značku Subaru, věděl jsem, že až budu hledat nový vůz, určitě do výběru toto možnost zahrnu.“ A proč padla volba právě na Outback? „Je to vůz, který nás s přítelkyní zaujal jak designem, tak neskutečnou prostorností. Vnímáme jeho mimořádnou bezpečnost, navíc podpořenou systémem EyeSight. Zpracování interiéru je na špičkové úrovni, stejně tak jízdní vlastnosti. Autem najždíme poměrně velké vzdálenosti po celé Evropě, když objždíme výstavy psů s našimi šampiony Byronem (rhodéský ridgeback) a Winslowem (anglický pointer).“

Nám nezbyvá než popřát mnoho šťastných kilometrů.

AUTWEC

V září jsme oslavili 18. narozeniny. 18 let oddané služby značce Subaru.

Pokud se vrátíme v čase, vzpomeneme na průkopnické začátky, kdy jsme v Plzni na náměstí Republiky za pomoci pražského importu s velkou slávou představili první generaci Forestera. Vozy Subaru znalo jen pár nadšenců a od té doby píše v Plzni Autwec, společně se Subaru, svoji historii.

Naše první zákazníci jsme přesvědčovali o mimořádných jízdních vlastnostech tehdy jediným předváděcím vozem, 2,0l Imprezou.

Příjemné je zjištění, že láska k vozům Subaru přechází i na další generace. Synové, kteří přesvědčili rodiče, že jediný možný vůz, který si rodina musí pořídit, je Subaru, jsou již otcí a také majiteli Subaru.

Dnes máme na showroomu nové a krásné modely. Předváděcí vozy jsou připravené pro všechny zájemce o zkušební jízdu.

AUTWECu, ať ti i v časech tvé plnoletosti přibývají další spokojení zákazníci!

AUTWEC s.r.o., Útušická 541/3, 301 00 Plzeň, www.subaru-plzen.cz



SUBARU OPAVA

Vážení příznivci značky Subaru,

těší nás, že jsme se s mnohými z vás opět po roce setkali u příležitosti největšího tradičního svátku českého rally sportu – Barum Czech Rally Zlín 2016!

Představili jsme vám nejen naše výjimečné vozy se stálým symetrickým pohonem všech kol, ale také naši nabídku butik, který najdete na našich stránkách www.subaru-opava.cz/butik, a který vhodně doplňuje aktivity výrobce a importéra. Za krátkou dobu působení tohoto našeho specializovaného obchůdku jste u nás uskutečnili již téměř 600 objednávek a my se těšíme na další. Ještě více se těšíme na vaši návštěvu u nás nejen za dárky s logy Subaru, ale rádi vám představíme novinky v našich nových vozech při předváděcí jízdě. Děkujeme vám za vaši přízeň a přejeme úspěšné završení letošního roku!



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

EMIL FREY

Na sklonku léta, v úterý 23. 8., jsme v prodejně Subaru ve Stodůlkách přivítali vzácnou návštěvu. Při příležitosti 20. narozenin zahájení prodeje skvělých aut Subaru v budově na Pekařské přijel do Prahy pan Walter Frey, syn a pokračovatel zakladatele rodinné firmy Emil Frey.

Pan Frey ve svém proslovu vyjádřil spokojenost s dosavadní činností týmu Petra Neumana na úrovni importérské i dealerské, poděkoval za týmového a zároveň rodinného ducha a přístup k zaměstnancům a vyzval, aby se v těchto intencích pokračovalo i po rozšíření týmu, který bude zajišťovat oblast, o níž se působení firmy Emil Frey v ČR nově rozšiřuje – totiž dovoz, prodej a poprodejní péči o vozy skupiny PSA (Peugeot, Citroën a DS). Za základ současných i budoucích úspěchů označil dobrý vztah se zákazníky, který stojí na principech, které ve svém dopisu formuloval otec zakladatel už před více než osmdesáti léty. Stojí v něm mj.: *Mým podnikatelským krédem je prodávat zákazníkům opravdu kvalitní zboží za příznivé ceny. A na závěr Emil Frey shrnuje co platí i dnes: Věřím, že se mi díky pozorné a zdvořilé péči podaří získat a udržet vaši plnou důvěru.*

Byla to třetí oficiální návštěva Waltra Freye v Praze a pro mnohé zaměstnance tedy první setkání se superséfem, ale on byl lidsky skvělý, a rád započoval při focení. Večírek, kde jsme kromě českých a švýcarských specialist ochutnali i výtečné japonské sushi, se vydařil. Kromě těch kulinářských lahůdek jsme si totiž mohli užít i mistrovský houslový duet pana Jaroslava Svěčeného s jeho dcerou Julii.

Také letos jsme využili příležitost prezentovat modelovou řadu Subaru na Autoshow v Holešovicích v rámci tradiční přehlídky automobilových novinek, která se konala koncem září. Stánek Subaru zaujal tentokrát prestižní pozici ve střední části Průmyslového paláce v sousedství premiových značek. Největší pozornost poutaly sportovní modely STI a BRZ, přičemž mnoho návštěvníků obdivovalo i maketu motoru Boxer. Pečlivá příprava se určitě vyplatila, neboť jsme si znovu ověřili, že o Subaru je velký zájem.



EMIL FREY - ZÜRICH FAHRZEUGE UND ZUBEHÖR

LIEMATSTRASSE NR. 210/14 TELEFON 33.190
VERKAUF, EN GROS - EN DÉTAIL

Zürich, imor 1935

5. edice

Vážení klienti,

Když jsem před osmi lety vydal první katalog, prohlásil jsem, že můj podnikatelským krédem je prodávat zákazníkům opravdu kvalitní zboží za příznivé ceny. Díky jeho dodržování se mi podařilo rozšířit můj podnik a v tomto pátem vydání katalogu naleznete potvrzení této zásady.

Můj pověst toho nejlepšího podniku na trhu je zavazující a proto nejvhodnější ve svém oboru nabídním svým zákazníkům jen to nejlepší a cenově nejvýhodnější výrobky. Společnosti které zastupuji např. AVON, B.S.A., DÄMLER, SINGER, SHALLOW, WOLSELEY, LODGE, JAP. STERNS atd. jsou podniky, které mají díky svým prvotřídním výrobkům vynikající renomé na celém světě, a klienti mají proto jistotu, že za své peníze dostávají odpovídající hodnotu.

Bohatý zásobný sklad náhradních dílů a příslušenství mi umožňuje **poskytovat a vzdělávat** Vás obslužit a moji vysoké kvalifikovaní zaměstnanci jsou zároveň, že vždy obdržíte správné díly, což je velmi důležitý faktor.

Díky bohatým zkušenostem, jež jsem získal jako mechanik a automobilový závodník během 20 let práce, a také díky vyslovenému personálu, mohu provádět pečlivě a osvědčeně veškeré opravy a údržbu v naší moderně zařízení dílně.

Dovoluje, abych vás srdečně pozval k návštěvě naší velké prodejny, kde budete moci využít všech mých odborných znalostí. Věřím, že se mi díky pozorné a zdvořilé péči podaří získat a udržet vaši plnou důvěru.

V dokonale úctě
EMIL FREY, mechanik



Auto Vysočiny s.r.o., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava, www.subaruvysocin.cz

AUTO VYSOČINY

Letos během krásných zářijových dní se nám na Horáckém leteckém dnu podařilo ulovit tuto nádhernou fotografii, kde v jednotných barvách pózuje náš Levorg s historickým letounem Lockheed 10A ELECTRA. Toto setkání nejmodernější technologie SUBARU s dech beroucí klasikou letecké historie snad zaujme nejen ty čtenáře, kteří vědí, že ploché motory Subaru boxer mají k letectví velmi blízko. Příběh tohoto letadla je navíc velmi působivý.

V roce 1936 zakoupila první letoun i zlínská společnost Baťa s cílem použít ho k obchodně-propagační cestě kolem světa. 6. ledna 1937 odstartoval letoun s ředitelem J. A. Baťou na palubě. Trať letu vedla přes severní Afriku, blízký a střední Východ, Indii, Thajsko, Malajsii a Indonésii do Hong-Kongu. Pacifik překonala Electra na palubě lodí do San Franciska. V Chicagu byl letoun OK-CTB velmi vážně poškozen při nouzovém přistání za špatného počasí. J. A. Baťa okamžitě zakoupil identický letoun, na jehož palubě cestu kolem světa dokončil a 1. května 1937 přistál v Otrokovicích. Právě tento druhý stroj mohl být obdivován spolu s Levorgem na Leteckém dnu v Jihlavě.

Jeho pouť až sem však byla velmi spletitá. U firmy Baťa sloužil ještě 2 roky. Ráno 11. 3. 1939, jen několik dnů před německou okupací ČSR, letoun naposledy vzlétl z československé půdy na cestu přes Polsko a Francii do Londýna. V roce 1940 byl prodán kanadskému královskému letectvu RCAF, kde v době druhé světové války létal jako cvičný a transportní letoun. Po válce vystřídal několik soukromých majitelů, než ho v roce 2010 získalo do sbírky Letecké muzeum Točná. Po náročné čtyřleté rekonstrukci v USA v něm skupina českých pilotů přeletěla z amerického Kansasu přes Kanadu, Grónsko a Island do Prahy.

SUBARU LIŠKA PLZEŇ

Od nás tentokrát trochu jinak a krátce.

Chtěli bychom touto cestou všem čtenářům SUBARU magazínu, všem majitelům a fandům značky SUBARU popřát krásnou zimu. Rozhodně je tohle období pro nás všechny to nejhezčí a nejzábavnější... řídíme přece SUBARU.

Taky bychom rádi popřáli krásné Vánoce, pohodové prožití všech svátků, každého volného dne a taky, a to asi nejvíc, hlavně zdravíčko i do dalšího roku se šťastnou sedmičkou na konci.

Krásně si všichni v zimě na sněhu zajeďte, tzv. vyblbněte a ať se to obejde hlavně bez šrámů.

Za Subaru Liška tentokrát přidáme jen jednu fotku a ta je ze svatebního dne jednoho z nás. I tady samozřejmě nemohlo SUBARU chybět a jak je vidno, vybráni byli ti nejlepší svědkové na světě.

Život se SUBARU je super, tak to vyzkoušejte i vy, co Subaru ještě nemáte. ©



M. Liška s.r.o., Skladová 7, 326 00 Plzeň, www.liška-subaru.cz



AUTO VERO

Během léta 2016 jsme se zúčastnili mnoha tradičních i několika nových outdoorových prezentací našich úžasných vozů. Patřila mezi ně především znovuobnovená Rally Příbram, na které jsme byli hlavním partnerem. Logo Subaru se tak dostalo na dveře všech startujících závodních vozů

a v servisní zóně byla pro návštěvníky i členy závodních týmů k dispozici kompletní aktuální modelová nabídka vozů Subaru. Další tradiční akce, kde vozy Subaru rozhodně nebyly k přehlédnutí, jsou Benešovský běžecký festival, Tábořské slavnosti a nově také Velký letní sraz Subaru klubu v Křivoklátě. Podpořili jsme také úspěšnou triatlonovou reprezentantku Anny Brychtovou, která v barvách Subaru vybojovala zlatou medaili ve své kategorii na Mistrovství Evropy v terénním triatlonu Xterra v německém Zittau.

Činili jsme se ale i doma v Sedlčanech a náš prodejní tým jsme rozšířili o nového mladého prodejce, takže jsme plně připraveni věnovat se nadstandardně návštěvníkům našeho showroomu a předvést výhody našich vozů v praxi na okolních silnicích, silničkách i lesních cestách.



Auto Vero s.r.o., Na Červeném hrádku 759, 264 01 Sedlčany, www.autovero.cz

ALM

V našem malém rodinném dealerství v Praze v Hostivaři jsme vždy připraveni poradit a pomoci s výběrem vašeho nového vozu a všemi záležitostmi s tím spojenými. Vašemu současnému vozu dát maximální péči a probrat s vámi jak vaše požadavky, tak vaše zážitky za volantem vozu Subaru. Proto se neváhejte u nás zastavit na kus řeči a kávu.

V nedávné době jste nás mohli potkat na mezinárodní výstavě Prague Car Festival 2016 v Letňanech, kde jsme prezentovali celou modelovou řadu Subaru. Navíc jste se mohli podívat do útrobu motoru boxer a CVT převodovky.

A na závěr malé tajemství: připravujeme nové moderní story pro prezentaci a servis... více o tom ale až v dalším vydání Subaru Magazínu. ☺



ALM-Ladislav Marčík, Hornoměřolupská 4, 102 00 Praha 10, www.subaru-alm.cz



Za výjimečnými zážitky

se po hřebenech tuzemských horstev i kopců, ale i po netušených terénních zákoutích velkých měst vydávají běžci v celoročním seriálu Kilpi Trail Running Cupu. Podobně jako řidiči a pasažéři vozů Subaru. I proto se značka stala partnerem tohoto běžeckého seriálu.

Čím dál a výš, tím líp aneb každý kilometr na délku i metr výškový se cení. Přesně to si žádají zážitkoví běžci. Ti, kteří jsou už přesyceni a unaveni šrumcem i stereotypy masových městských běhů. A hledají další výzvy. Nejlepší horský půlmaraton s převýšením víc než tisíc metrů. Ale i výš (a dál).

„Děláme takové závody, jaké se nám samotným líbí. V terénu, vyžadujícím výkon, ale přinášejícím zážitek a poznání,“ říká Martin Dvořák, šéf pořadatelského týmu KTRC, který se stal za pár let své existence největším seriálem přírodních běhů v zemi. V letošní sezoně

KALENDÁŘ KILPI TRAIL RUNNING CUP 2017

- 29. 4. sobota Ostrava – **TRAIL OSTRAVA** 12 km
- 28. 5. neděle Praha Strahov – **TRAIL PRAHA** 11 km
- 10. 6. sobota Dolní Morava – **KRALICKÁ 30** (km)
- 5. 8. sobota Špindlerův Mlýn – **KRKONOŠSKÁ 50** (km) Skyrunning
- 19. 8. sobota Lipno nad Vltavou – **LIPENSKÝ PŮLMARATON** 21 km
- 17. 9. neděle Horní Hanychov – **JEŠTĚDSKÝ PŮLMARATON** 21 km, Skyrunning
- 7. 10. sobota Pstruží/Čeladná – **ONDŘEJNICKÝ PŮLMARATON** 21 km, Skyrunning
- 22. 10. neděle Lísková – **ČESKÝ LES** 15 km
- 5. 11. neděle Praha Motol – **MOTOLSKÉ JAMKY** 8 km

jeho trati přilákaly okolo pěti tisíc účastníků, kteří si pochvalovali i perfektní závodnický servis za rozumnou cenu startovného.

Pořadatelům nejde o absolutní čísla, ale o výjimečnost zážitku. To oceňují špičkoví čeští reprezentanti jako Eva Vrabcová, Tomáš Lichý, Ondřej Fejfar, Róbert Štefko, Robert Krupička nebo Jan Zemaník, ale i obyčejní hobíci, kteří s trochou odvahy na první pohled drsné profily zvládnou také. Jen v o něco delších časech, což nevadí. O to trvaleji se jim vryjí pod kůži prožitky.

Většinu závodů si v KTRC sami postavili od nuly a stačily dva tři roky, aby získaly věhlas. Nádherný vyhlídkový běh (21 km) na severní straně Lipna s výšlapem na Stezku v korunách stromů. Trasu z Dolní Moravy přes Králícký Sněžník a zpět (30 km), na Ještěd víckrát nahoru a dolů (21 km) nebo Krkonošský Skymarathon (42 km) po hřebenech jediných českých velehor.

Anebo klasický kros (8 km) na kopcovitém golfovém hřišti v Praze Motole. Či náročné běhy městskými terény v Ostravě na haldu Ema (12 km) nebo v Praze na Petříně (11 km). Pořadatelé se dokázali spojit i s místními organizátory a společně pozdvihnout nyní už také půlmaraton na beskydském Ondřejníku.

Pokračovat budou i v příštím roce. Přijďte si ověřit pravdivost předcházejících slov, která

Na Lipně se v rámci Sport Festu představila celá flotila Subaru. A byl o ní zájem!



Halový mistr Evropy na 1500 metrů Jakub Holuša si rád stříhnuv přespoláček KTRC na golfovém hřišti v Praze Motole



Jiří Čípa v Krkonoších ztratil v závěru vítězství, ale v tombole vyhrál zapůjčení Subaru na celý víkend s plnou nádrží

Subaru je partnerem největšího seriálu přírodních běhů v zemi

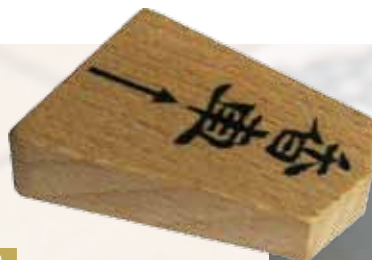
napsal člověk, který za čtyři roky chyběl na jediném startu...

„Spolupráce se Subaru je pro náš seriál přínosem, podpora prestižní značky oceňuje naše závody a pozdvihuje je na vyšší úroveň. Na druhou stranu můžeme přispět ke zvýraznění image vozů pro aktivní lidi, kteří hledají neobvyklé zážitky. Právě takoví naše běhy vyhledávají,“ říká Martin Dvořák, šéf KTRC. „Náročné podmínky jsou rámcem, v němž vozy Subaru nejlépe prokazují své mimořádné kvality. Jsme proto rádi partnery běžeckého seriálu, který účastníkům nabízí radost z pohybu a povzbuzuje chuť posouvat vlastní limity, což jsou vlastně také erbovní hodnoty Subaru,“ dodává Zdeněk Zikmund, obchodní a marketingový ředitel Subaru ČR.

Tradice deskových her v Japonsku

TEXT A FOTO: FILIP MAREK

Japonsko je velice hravý národ, a to platí nejen u počítačových a konzolových her, ale i u těch deskových. Moderní deskové hry pocházející z Japonska jsou vždy originální a drží si nadprůměrnou popularitu po celém světě. Mezi hráči deskových her jsou tak často vyhledávané.



Detail hry. Povyšovaná věž, která se hýbe, dává mat

Velká šachovnice v Japonském městě Tendo, kde se každoročně pořádají „lidské shogi“ pro veřejnost



Vedle moderních her jsou v Japonsku majoritně hrané i hry tradiční, které přes své stáří neztrácejí na popularitě. Neznámější je hra go, o které se nedávno mluvilo hlavně ve spojení s umělou inteligencí, kdy počítač AlphaGo, vyvinutý společností Google, porazil jihokorejského profesionálního hráče Lee Sedola. Ačkoliv hra go pochází původem z Číny, o její rozšíření a zachování se zasloužilo hlavně Japonsko.

Druhou a pro západní svět méně známou hrou je hra shogi [šógi] neboli japonské šachy, které drží přibližně stejný podíl pomyslného koláče deskových her mezi japonskými hráči jako hra go. Jde tedy o dvě nejhranější a nejrozšířenější hry v Japonsku.

HISTORIE HRY SHOGI

Japonská hra shogi v překladu znamená doslovně hru generálů. Název hry je tak odvozen od slova shogun, což je v překladu „nejvyšší vojenský velitel“.

Všechny šachové hry vznikly z Indické prapůvodní hry Chaturanga. Z této hry se vyvinuly perské šachy (později západní šachy) a čínské (a z nich později shogi). První zmínky o hře se objevují už v období Nara (710–794). Hra shogi se postupně stala velmi oblíbenou u dvorské šlechty v období Heian (794–1185).

První varianty shogi spíše napodobovaly bitevní pole, kde se nacházely stovky kamenů a umění hry ukazovalo na dobré strategické dovednosti shogunů. Postupem času vznikaly různé varianty hry, ale v 16. století se rozšířila shogi ustálila a začala převažovat varianta, která se hraje až do současnosti.

O HŘE SHOGI

Shogi se hraje na desce 9×9 polí se 40 hracími kameny. Japonské šachy mají sice podobný princip hry a stejný cíl jako šachy klasické, ale v několika zásadních bodech se liší.

Největší rozdíl tkví v opětovném vkládání kamenů zpět do hry. Kameny se tedy nevyhazují trvale ze hry jako je tomu u šachu, ale zajímají. Zajatý kámen se tak může hned v příštím tahu dostat zpět do hry, ale už bude hrát za druhou stranu, než původně hrál. Tato malá změna pravidel činí hru daleko komplexnější než klasický šach. V klasickém šachu se kombinace všech možných partií pohybuje kolem hodnoty 10^{123} . Možný počet kombinací u hry Shogi dosahuje hodnoty 10^{224} . Také díky tomuto pravidlu ve hře v praxi nenastávají remízové zápasy. Toto pravidlo má reálný základ a vzniklo v době, kdy bylo běžné zajatého japonského nepřátelského vojáka ve válce konvertovat na svoji stranu, jinak mu hrozila smrt.

Druhým zajímavým prvkem je povyšování kamenů v posledních třech řadách na hrací desce. Stejně jako u vkládání i toto pravidlo má svůj reálný původ. Pokud voják pronikl do nepřátelské zóny, tak s velkou pravděpodobností posbíral během boje nové zkušenosti a stal se daleko zkušenějším než zbylé jednotky armády.

SHOGI VE SVĚTĚ

V Japonsku jsou shogi stále populární hrou. Počet amatérských hráčů přesahuje 10 milionů, profesionálních hráčů je přibližně 200. Zajímavé je, že profesionální hráči jsou



Jedna z mnoha shogi soch v Japonsku



Profesionální hráči hrající v dojo v Japonské Shogi Asociaci

V klasickém šachu se kombinace všech možných partií pohybuje kolem hodnoty 10^{123} . Možný počet kombinací u hry Shogi dosahuje hodnoty 10^{224}



pouze Japonci, až teprve vloni se podařilo mezi profesionální hráčky shogi dostat Karolíně Styczynské z Polska, která nyní trénuje v Japonsku.

V západním světě je situace jiná, zde jsou pouze stovky hráčů. Důvodem je nemasové rozšíření hry, přičemž se za hlavní důvod asi práve pokládá znaková bariéra. Kameny shogi jsou totiž značené znaky kanji, kterým západní svět nerozumí. Existovaly pokusy o západní standardizaci kamenů, které by používaly jiný systém značení. Problém ale pořád tkví v samotných hracích sadách a v literatuře, která je dostupná pouze s japonským značením.

V poslední době se ale i tak povědomí o shogi rozšiřuje a v Evropě vznikají nové herní kluby. V České republice tomu není jinak.

SHOGI V ČR

Úzké povědomí o shogi je v České republice dlouhou dobu, ale až posledních 5 let se o ní dozvídá veřejnost více než v minulosti. Za propagaci shogi u nás stojí hlavně Ing. Filip Marek a Ing. Pavlína Marková, kterým se podařilo překonat hlavní bariéru ve hře – značení kamenů.

„Před pěti lety jsme narazili na článek, ve kterém se slavil další milník v umělé inteligenci. Článek pojednával o hře shogi, která je výpočetně daleko komplexnější, a tak není možné porazit člověka ve hře pouze hrubou silou jako v klasickém šachu, ale je potřeba k dobrým výsledkům použít samoučící se algoritmy. V té době poprvé počítač porazil profesionálního hráče shogi. Právě z článku



Detail hry. České dřevěné shogi kameny s pomocnými šipkami

jsme se dozvěděli o této úžasné hře,“ říká Filip Marek.

Filipovi a Pavlíně Markovým stejně tak jako ostatním dělaly problémy japonské znaky kanji, a tak přišli s nápadem spojit japonské značení s pomocnými symboly, se šipkami, které ukazují pohyby kamenů. To se ukázalo jako vhodná cesta k odstranění bariéry. Lidé po celé republice si hru rychleji osvojili a zamilovali. Díky této změně v designu kamenů byli Markovi oficiálně pozváni do Japonské Shogi Asociace v Tokiu, kde svoji sadu úspěšně prezentovali. Nyní své herní sady vyrábí a hru propagují na nejrůznějších akcích po celé České republice a pracují dále na celosvětové distribuci.



Tradiční stolec pro hru shogi



Základní rozestavení kamenů ve hře shogi

PRAVIDLA

- Cílem hry je dát mat králi protiváče.
- Každý má 20 herních kamenů a hraje se na desce 9×9 polí.
- V posledních 3 řadách je možnost povýšit kámen na konci jeho tahu (otočením na druhý znak).
- Kameny (kromě jezdce) nemohou přeskakovat vlastní ani nepřátelské kameny.
- Pokud je pohyb kamene na místo, kde se nachází nepřátelský kámen, zaujme jeho pozici a hráč tento nepřátelský kámen získá.
- Zajaté nepřátelské kameny může hráč v dalším tahu použít jako vlastní.
- Hráč může pohnout kamenem po herní desce nebo namísto toho vložit zajatý kámen zpět do hry.
- Vložení zajatého kamene je možné kamkoliv na prázdné pole.
- Vkládá se vždy kámen v nepovyšeném tvaru.
- Vkládaný kámen musí mít v příštím tahu možnost pohybu (např. nelze dát pěšáka do poslední řady).
- Výjimky mají pěšáci: nelze vložit pěšáka do sloupce, kde již je jiný vlastní a vložním pěšce nelze dát ihned mat.

Společná fotografie hráčů z Evropského a otevřeného světového mistrovství v shogi (ESC/WOSC) v Praze 2015



ESC/WOSC

Prague 2015



Momentka z ESC/WOSC 2015 v Praze

Shogi klub pro mladé hráče v Japonsku



ČESKÁ ASOCIACE SHOGI

V polovině roku 2014 založili s pár dalšími shogi přáteli Českou Asociaci Shogi (CAS z.s.), která tu doposud chyběla, aby mohla zastřešovat komunitu hráčů shogi. CAS pořádá jednou ročně i český otevřený turnaj v shogi a snaží se hru dále propagovat a rozšiřovat svoji základnu. Je také členem Federace Evropských Shogi Asociací – FESA.

„CAS má v dnešní době pouze něco málo přes 20 členů. Nejsilnější základny hráčů shogi má Polsko, Bělorusko a Francie. Pokud nepočítáme desítky turnajů ročně po celé

Evropě, tak se jednou za rok pořádá Evropské a otevřené světové mistrovství v shogi (ESC/WOSC), koná se pokaždé na jiném místě v Evropě. Minulý rok jsme turnaj pořádali v Praze a přijelo 119 hráčů z celého světa, což byl pro shogi komunitu velký úspěch a dosavadní rekord,“ vysvětluje Filip Marek.

Přesto, že Česká republika má zatím málo hráčů, je zde potenciální možnost dostat se rychle na vrchol. K čemuž motivuje i fakt, že se v Japonsku jednou za 3 roky pořádá ISF – International Shogi Forum. Jde o celosvětový turnaj, kde se utkají nejlepší hráči z každé země. Každému takovému reprezentantovi jsou zapláceny veškeré náklady na cestu, ubytování i stravu.

„Pokud byste se rádi podívali do Japonska, stačí příští rok (2017) vyhrát český turnaj v shogi a cestu na turnaj v Japonsku máte jistou. Prvního hráče z ČR jsme vyslali už v roce 2014, to je pro hráče velká motivace,“ dodává Pavlína Marková.

Hru shogi si může vyzkoušet každý. Stačí si přečíst pravidla a stáhnout papírové shogi na stránce www.cas.shogi.cz, které si lze vytisknout. Pokud vás hra zaujme, můžete si pořídit dřevěnou sadu, či se poohlédnout po literatuře na stránkách www.shogi.cz. ■

Letní sraz Křivoklát, aneb do třetice všeho dobrého

TEXT: TOMÁŠ VLASÁK,

FOTO: TOMÁŠ VYCPÁLEK, ONDŘEJ MATUŠŮ,

MARTIN JOHAN A JAKUB HRSTKA

Prázdniny utekly jako voda a dětem s příchodem září zase začaly povinnosti. Pro nás, příznivce značky Subaru, znamená začátek září radost z toho, že už je tu zase další klubový sraz.



O druhém zářijovém víkendu se příznivci značky Subaru již potřetí sešli v Roztokách u Křivoklátu, aby si užili víkend se Subaru-FanClubem. Pátek začal pro organizátory srazu brzkým vstáváním. Bylo potřeba dořešit přípravu srazu a především upravit offroadový prostor v areálu firmy Rako-Lupky. Oslovil jsem, stejně jako před loňským srazem, kamaráda Jarka s jeho šikovným zemním strojem, aby nám pomohl prostor připravit. Sešli jsme se v lupkovně před polednem a přesto, že bylo vedro na padnutí, pustili jsme se s vervou do příprav.

Využili jsme loňské prvky trati, které bylo třeba opravit po celoročním působení eroze a přidali jsme další, především technické prvky. Takhle popsáno dvěma větami to může vypadat, že to byla práce na chvílku, ale ve skutečnosti jsme se tím bavili téměř čtyři hodiny. Když bylo hotovo, vyrazili jsme do Roztok, kam se tou dobou začínali sjíždět účastníci srazu. Ti, kteří vyžadují komfort, byli ubytováni v hotelu. Všichni ostatní rozbili stanový tábor ve vodáckém tábořišti Mezi mosty, které je od hotelu vzdáleno asi 150 metrů.

Veškerý prostor mezi těmito dvěma místy byl zcela zaplněn všemi myslitelnými modely Subaru. Páteční večer byl tentokrát hodně seznamovací. Přijelo spousta nováčků, kteří vyrazili na sraz poprvé. Nováčci se tedy seznamovali se srazovými matadory a všichni se dobře bavili.

10. září je už dávno po svatě Anně a chladna z rána bývají už obvyklá. Letošní 10. září bylo výjimečně teplé už od rozbřesku. Takové počasí samozřejmě dělá každému organizátorovi podobné akce velkou radost. S prezencí účastníků jsme začali hned po ranní kávě.

Tentokrát to bylo opravdu potřeba. Na desátou hodinu byl plánován odjezd do Lužné u Rakovníka, kde byla objednána prohlídka muzea amerických automobilů. Ranní administrativa klapla na výbornou a těsně po desáté se dala do pohybu kolona 76 Subaru a 3 doprovodných vozidel jiných značek, směrem k Lužné.

Odvést takovou kolonu v celku je velká výzva, ale nám se to povedlo bez problémů. Z mnoha předchozích srazů jsme zvyklí, že kdo může, má s sebou malé radiostanice PMR, pomocí nichž udržujeme spojení. V Lužné jsme si prohlédli krásnou expozici několika desítek korábů amerických silnic a po prohlídce se celá kolona dala opět do pohybu, aby se přesunula do Rakovníka do lupkovny. V lupkovně se všechny vozy seřadily k hromadnému fotografování a poté milovníci terénu vyrazili řádit po připravené trati na lupkové haldě.

Zajímavou návštěvou našeho srazu byl pan Ing. Pavel Skácel, který po domluvě s našimi STIčkáři přijel, aby předvedl svoji unikátní řídicí jednotku DCCD. Praktickému předvedení předcházela téměř dvouhodinová přednáška, kterou se zájmem poslouchali nejen majitelé STI, ale spousta dalších účastníků srazu. Přednáška byla opravdu skvělá, ale milovníky silnic z našich řad už svrběly ruce. A tak bezprostředně poté nasedli do svých Subaru a vyrazili na vyjíždku po malebných silnicích podél Berounky, kterou jsme pro ně měli připravenou.

Kolem 17. hodiny jsme dali lupkovně sbohem a zamířili zpět do Roztok na základnu u hotelu. Bylo nutné připravit tradiční tombolu, do které jsme se pustili hned po hromadné večeři. Po skončení tomboly, ve které se sešla

spousta hezkých cen, jsme měli připraveno večerní překvapení, grilované kýty. A protože byl mimořádně teplý večer, užili jsme si grilování venku v tábořišti za svitu hvězd a šumění Berounky...

I nedělní ráno bylo zalité sluncem. Díky tomu přece jen méně bolelo loučení, kterému je neděle zasvěcena. Ale kdo nemusel, k domovu nespěchal, a tak jsme se definitivně rozloučili až kolem poledne. Půl roku však zase uteče jako voda a než se nadějeme, bude tu konec března a jarní sraz na Severce. Tak na Severce na shledanou...



Milovníci terénu vyrazili řádit po připravené trati na lupkové haldě

SUBARU BY MOTUL PARTNER Z PŘESVĚDČENÍ



Od července roku 2012 začala oficiální spolupráce mezi MOTUL a Subaru Deutschland v oblasti automobilních olejů. Následně se tato spolupráce rozšířila do ostatních zemí Evropy. Společnost MOTUL vyvinula speciálně formulovaný olej pro vozy Subaru splňující požadavky pro veškeré benzinové a dieselové motory značky Subaru.

Olej „Subaru by MOTUL“ je 100% syntetický-nízkoviskózní olej v kategorii olejů FE (Fuel economy = spořicí palivo) viskozitní třídy 5W-30. Na míru vyvinuté aditivační balíky odpovídá technologii Mid SAPS a specifikace dle ACEA C2, vyhovující všem motorizacím SUBARU a zejména pak motorům generace EURO 4 a EURO 5.

Velikou výhodou tohoto prvotřídního motorového oleje je tedy možnost jeho použití pro všechny motory SUBARU, aniž by uživatel musel přemýšlet o vhodnosti oleje a studovat jeho normy a výkonnostní specifikace maziv a obávat se nevhodné aplikace.

Kromě komerčního světa vozidel podporuje společnost MOTUL i divizi Subaru motor racing a může se tak vzájemnou kooperací pochlubit třeba vítězstvím SUBARU WRX STI ve skupině SP3T na ADAC ZURICH 24H-RACE v Nürburgringu a dalších prestižních soutěžích.

Chcete-li to nejlepší pro Vaše SUBARU, dopřejte mu „Subaru by MOTUL“. Olej je totiž krev Vašeho motoru! Tento produkt zakoupíte u Vašeho nejbližšího autorizovaného dealera. Více naleznete na www.motul.cz a www.motul.sk.

Ing. Lukáš Bělín, Business Development Manager ČR & SK
Mobil: +420 604 170 126
MOTUL Deutschland GmbH

MOTUL

SUBARU LEVORG

**BEZPEČNOST PŘEDEVŠÍM,
EMOCE PŘEDEVŠÍM.**



LEVORG SE SYSTÉMEM EYESIGHT - VÍCE OČÍ VÍCE VIDÍ.

Rodinné auto bez kompromisů. Bezpečné a zábavné AWD kombi pro práci, zábavu i váš rodinný život. Poznejte, že sportovně laděný podvozek může být pohodlný. Přesvědčte se, že turbo motor boxer (170 koní!) spojený s automatem Lineartronic je rychlý, silný a přitom tichý. A vždy se spolehněte na bezpečnou technologii „druhých očí řidiče“ Subaru EyeSight s dvojicí kamer a adaptivním tempomatem a hlídáním jízdních pruhů. Bezpečnost ověřena nejnovějšími testy Euro NCAP 2016!

Zažijte Subaru Levorg ještě dnes!

5let
prodloužená
záruka

SUBARU
FINANCE



subaru.cz | zazijsubaru.cz



SUBARU

Confidence in Motion