

JSEM SUBARISTA!

vol. 034: podzim-zima 2019

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY



**NOVÁ ÉRA,
STEJNÉ HODNOTY**



**JAKUB ŠTÁFEK
SI SUBARU
UŽIVÁ**



**JAPONSKÉ
ZVÍŘECÍ
CELEBRITY**

Přeřadil jsem na nižší splátky.



SUBARU Levorg Trend ES Lineartronic

OD
6 906 Kč
MĚSÍČNĚ

**Využijte úvěr s garantovanou budoucí hodnotou
a nastavte si splátky podle svých možností.**

SUBARU
FINANCE

Řešení pro všechno,
na čem záleží.

 **UniCredit**
Leasing

unicreditleasing.cz

Reprezentativní příklad Subaru FREE PCP: Model Levorg Trend ES Lineartronic získáte za následujících podmínek: pořizovací cena 700 000 Kč vč. DPH, výše úvěru 420 000 Kč, jednorázová splátka 280 000 Kč (40 % z pořizovací ceny), úroková sazba 3,19 % p. a., 1.–47. splátka úvěru včetně pojištění 6 906 Kč, budoucí garantovaná hodnota / 48. splátka 210 000 Kč, délka úvěru 48 měsíců, nájezd 20 000 km/rok.

Nabídka platí pro obchodní případy uzavřené do 31. 12. 2019 a je určena pro podnikatelské subjekty (právnícká osoba, fyzická osoba podnikající).

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, VÍTEJTE U DALŠÍHO ČÍSLA VAŠEHO SUBARU MAGAZÍNU!

Panta rhei, vše plyne. Výrokem, že vše je v pohybu, navázal Platón na myšlenku antického Hérakleita. A já s ní začnu tento úvodník. Psal se rok 2005, když se mi naskytla příležitost jít pracovat pro Subaru ČR. V té době se na importu formoval nový tým a čekala nás všechna spousta dřiny, při hledání dalších postupů, jak udržet a pozvednout renomé značky. Kolik času již od té doby uplynulo ...

A tentokrát jsem zase dostal příležitost pozdravit vás v rubrice Zpoza volantu, a na dalších stránkách vám také představujeme další kolegy, kteří se o logistiku náhradních dílů do vašich Subaru s láskou starají. Když vzpomenu na ty rané časy, bylo mým prvním úkolem tenkrát co nejrychleji stabilizovat situaci v zásobování a distribuci náhradních dílů, která neprožívala zrovna zlaté časy. Byli jsme plně závislí na doávkách zboží jen z Německa a sklad byl umístěn ve sklepních prostorách, které už nevyhovovaly ani situaci, ani novým výzvám, kterým jsme chtěli začít čelit. Zlomový okamžik nastal v roce 2007, kdy se nám podařilo najít dostatečně velkou halu v průmyslovém areálu na Zličíně. Od této chvíle začaly do skladu proudit pravidelné zásilky přímo z Japonska od výrobce Fuji Heavy Int. (Inyní Subaru Corp.) a také hlavně doplňky a příslušenství z evropské centrály Subaru Europe, ta je v Belgii. Trpělivou prací a po krůčcích, jak čas plynul, jsme se dostali na dnešní, troufám si říci, velmi slušnou úroveň. Dle mého názoru se nám podařilo vybudovat sklad evropského formátu, za který by se nemusely stydět ani větší importy.

Samozřejmě si uvědomuji, jak těžké je uspokojit každého. Snažíme se však vyjít vstříc specifickým i neobvyklým požadavkům např. od sběratelů starých vozů nebo od ma-



jitelů mimoevropských verzí. Vážíme si všech zákazníků a fandů Subaru za jejich oddanost a věrnost.

Letos Subaru v Evropě prochází těžkým obdobím, plným překážek, souvisejících ať už s přizpůsobením se novým evropským emisním normám, nebo zaviněných komplikací ve výrobě v důsledku nepřízné přírody a tajfunu, což vedlo až k zastavení linek na 9 dní. Je třeba se nachystat i na modelovou obměnu – do příštích let se musíme v Evropě a potažmo i u nás v ČR (doufejme, že ne nadobro) obejít bez ikonického STIčka a zda přijede nová generace BRZ či Levorga je také ještě ve hvězdách. Ale jistojistě spoléhat můžeme na stálice Outback, XVčko a Forestera, kterého aktuálně představujeme v páté generaci s novým hybridním pohonem

na dalších stránkách tohoto čísla časopisu. I díky tomuto poctivému modelovému základu se přes těžkosti roku 2019 dokážeme pochlubit některými růstovými výsledky, kterých si vážíme a které, jak doufáme, značku posouvají dále. Důkazem budiž fakt, že přes (plánovaný) pokles prodeje nových vozů si udržujeme slušné výsledky právě na poprodějních službách. Zde patří velké díky i naší partnerské autorizované síti, která trpělivě a se správným „subaráckým zánícením“ pracuje na trvalém vylepšení servisních služeb. Jejich vzkazy jak jim to jde, můžete nalistovat na stránkách 38–45.

Jistě si ale s gusem přečtete i další materiály dnešního vydání, např. o radostném dobrodružství výpravy na proslulé serpenty rumunského Transfagaranu za volantem BRZ, vyznání, jak si jízdu za volantem svého Forestra i dalších testovaných modelů Subaru užívá herec Jakub Štáfek, nebo referát o výkonech sportovců, reprezentujících naši značku na soutěžních tratích, včetně skvělé zprávy o tom, že Lukáš Vojáček obhájil vloni vybojovaný titul evropského šampióna v závodech do vrchu.

Se Subaru se prostě musí v Evropě dále počítat! Je to odvážná a dobrodružná osobitá značka, ta se jen tak těžkostí nezalekne! Akorát potřebuje trochu trpělivosti ☺

Na závěr mi dovoluňte poděkovat svým kolegům a dealerům za jejich podporu a přátelský přístup a vám všem popřát pohodu na cestách!

Tomáš Kvasnička



Subaru zdar!

Tomáš Kvasnička
Aftersales

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: JANA PILGROVÁ,
JAKUB JEČNÝ A MOJMÍR NEBEL

KOMUNITA ZIJE! ROK, PLNÝ SRAZŮ

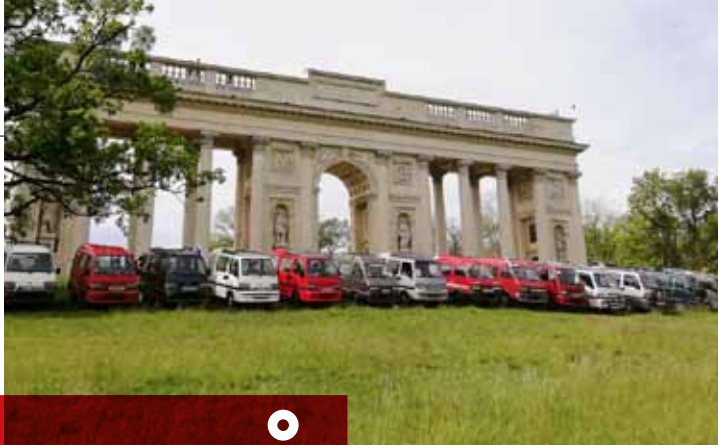
Majitelé a příznivci vozů Subaru jsou velmi společenský druh. Dokazuje to každoroční množství malých i velkých srazů, nebo jen spontánních několikahodinových setkání, která se organizují operativně na sociálních sítích. Subaru ČR i jednotliví dealeri se tyto aktivity snaží různými způsoby podporovat. Například na setkání majitelů Subaru BRZ a příbuzných Toyot GT86 pod názvem Toyobaru Day byly připravené taxi jízdy se Subaru BRZ Spec. S nebo upravený vůz s STI doplňky a návštěvníci si mohli prohlédnout i další modely Subaru.

V případě, kdy akci z nějakého důvodu nemůžeme podpořit osobní účastí, snažíme se alespoň dávat vědět co největšímu počtu subaristů. Desítky tisíc fanoušků oficiální facebookové stránky českého Subaru a více než 1500 členů skupiny Jsem Subarista se tak mohly dozvědět například o konání tradičního okruhového setkání Monte Písek 2019 nebo o 42. jarním Libero

srazu na Pálavě (viz fotografie). Pokud také chystáte nějakou zajímavou akci, dejte nám vědět na našich sociálních sítích – třeba na [facebook.com/subaru.cze](https://www.facebook.com/subaru.cze) – a my všechny informace předáme dál. Stejně tak se následně rádi podělíme o zážitky, fotky a videa z akce, například přes komunitní stránky [zajizsubaru.cz](https://www.zajizsubaru.cz), Instagram nebo Facebook. Aby si atmosféru setkání užili i subaristé, kteří se sami nemohli zúčastnit. ■



SUBARU je více než automobil. Je to vyjádření vlastního názoru a postoje.
[jsemsubarista.cz](https://www.jsemsubarista.cz)



ÚSPĚCHY

Na světových webových stránkách naší značky odpovídají na otázku Proč Subaru? stručným výčtem objektivních ocenění, která si stojí za to připomenout:



Všechny testované 2019 modely Subaru s EyeSight® získaly nejvyšší možné bezpečnostní hodnocení od IIHS



97% vozidel Subaru, prodaných za posledních 10 let, je dodnes v provozu.



Vozidla Subaru si po dobu čtyř let udržují svou hodnotu lépe než auta jakékoliv jiné značky, podle ALG



Subaru má nejnižší 5leté náklady mezi všemi značkami podle měření Kelley Blue Book v roce 2019



Newsweek zařadil Subaru mezi neuznávanější automobilové značky



Podle kritérií amerického indexu spokojenosti spotřebitelů je Subaru jednoznačným #1 ve spokojenosti vlastníků

Subaru je zkrátka jedničkou v mnoha ohledech a jedním z charakteristických, velmi znatelných i u nás, je věrnost, kterou subaristé své značce projevují. I podle amerického výzkumu předčí Subaru v loajalitě zákazníků všechny mainstreamové výrobce aut

TRIUMFY SUBARU NA LEGENDÁCH

Přes 50 000 lidí navštívilo letos v květnu automobilovou slavnost Legendy.

Jednu z největších expozic představila značka Subaru – díky zajímavému programu a krásným autům byla dokonce vyhlášena za nejlepší stánek výstavy a Subaru SVX bylo zároveň vybráno jako jedna z Hvězd slavnosti.

Stejně jako v minulých letech připravilo Subaru pro návštěvníky velkou odpočinkovou zónu, kde mohli ulevit nohám, vzít si vodu zdarma nebo si odnést subarácké tetování (zatím jenom dočasné). Protože byl stánek spojen i s klubovou výstavou zajímavých aut od soukromých majitelů, mohli se všichni příznivci Subaru pokochat řadou málo vídaných aut napříč šedesátiletou historií. Nechybělo stylové kupé SVX, klasické modely Leone a XT, závodní GSR Coupe, drsné offroadové Legacy, ikonické WRX STI první generace a další zajímavá auta.

Z nových modelů dělalo parádu sportovní kupé BRZ v limitované edici Spec.S, modernizovaný Levorg s dvoulitrovým motorem nebo Outback ve speciální edici X. Ten spolu s XV a Foresterem zároveň vozil fanoušky po zážitkové trati s řadou terénních překážek, která přilákala obrovské množství zájemců. Na krátkém okruhu absolvovala auta na 500 koleček a najezdila přes 50 kilometrů. BRZ Spec.S se předvedlo také během spanilých jízd, kdy diváky podél trati potěšilo i několika efektními drifty.



SAMETOVÁ ÉRA

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Je to tady. Do prodeje dorazil zbrusu nový Forester, který je větší, propracovanější, ještě lépe jezdí a má bohatší výbavu. Navíc má ale nový motor, v němž spojil síly tradiční čtyřválcový boxer s elektromotorem. Výsledkem je sametový celek s příjemně plným zátahem, který si uvědomíte hlavně ve městě nebo v terénu. První evropský hybrid se Subaru opravdu povedl, navíc je zabudován ve vynikajícím základu.



SUBARU FORESTER 2.0i-S e-BOXER

Motor	ploché zážehový čtyřválec, 1995 cm ³ + elektromotor
Výkon	110 kW (150 kJ)/6200 min ⁻¹ + 12,3 kW (16,7 k)
Točivý moment	198 Nm/4200 min ⁻¹ + 66 Nm
Zrychlení 0–100 km/h	11,8 s
Nejvyšší rychlost	188 km/h
Kombinovaná spotřeba	6,7 l/100km





Přehledná palubní deska používá osvědčený koncept z modelů Impreza a XV. Použité materiály však jsou ještě hodnotnější

Nový e-Boxer je samozřejmě důležitou novinkou, nový Forester ale ještě více zaujal svými jízdními vlastnostmi. Nebo lépe řečeno jejich kombinací s komfortem

Výše napsaným úvodem by vlastně mohl tento test končit. Může se zdát, že obsahuje vše, co potřebujete o novém Foresteru s motorem e-Boxer vědět. Naštěstí to ale nestačí, protože nová generace jednoho ze stěžejních modelů Subaru přináší celou řadu povedených novinek, které doplňují typickou subaristickou duši ukrytou v jeho útrobách.

Forestera Subaru prodává už od roku 1997, tato nejnovější generace je v pořadí jeho pátým evolučním stupněm. Zatímco pro zámožské trhy se vůz této generace představil již v roce 2018 jako vůz pro modelový rok 2019, do Evropy přichází ve značně upravené verzi až nyní. Co se základního pojetí a vlastně i velikosti týká, moc se toho nezměnilo.

Nový Forester je jen o 15 mm delší než jeho předchůdce, současně je o 20 mm širší a také o 5 mm nižší. Stojí na rozvoru prodlouženém o 30 mm, ale podařilo se zachovat světlou výšku 220 milimetrů, která je v této třídě nadstandardní a naznačuje, že Forester je i nadále autem postaveným tak, že se nebojí vyletět mimo silnice.

Z výše uvedeného se může zdát, že jde pouze o bezvýznamnou hru čísel, ale opak je pravdou. Forester číslo pět je totiž dalším vozem postaveným na nové globální platformě Subaru. A to samo o sobě slibuje mnohé. Zejména v oblasti podvozku a bezpečnosti. Nová platforma je navržena principiálně tak, že má extrémně tuhou podlahu (například

tuhost v krutu má zvýšenou o 70 %), současně se ale vyznačuje také pevnějším základem pro zavěšení podvozku. Například zadní nápravice zaujme dvojnásobnou tuhostí ve srovnání s předchozí generací. Nová platforma se projevuje nejen větší celkovou pevností, ale také nižším těžištěm, minimalizací přenosu vibrací a schopností účinnějšího pohlcení energie nárazu v případě nehody. Právě „posazení“ nové generace Foresteru na nový technický základ je jeho hlavní změnou, možná větší, než hybrid pod kapotou...

EVOLUČNÍ REVOLUCE VZHLEDU

Při pohledu zvenku se může zdát, že Subaru předchozí verzi vlastně jen zahladilo vrásky. Někde hranku ubralo a zakulatilo, jinde naopak prolis či ozdobný rámeček přibyl. Když se ale na novou generaci díváte déle, její celkově pozmeněný výraz si jasně uvědomíte - a o záměně s předchozí verzí nemůže být ani řeč. Jak je v moderním světě obvyklé, designéři opticky akcentovali některé prvky, aby auto při podobných rozměrech dodalo více robustnosti a mohutnosti. Tento přístup je nejvíce patrný na zvětšených ozdobných prvcích kolem mlhovek na krajích nárazníku, zvýrazněném plastovém „šusplechu“ uprostřed

nárazníku, ale také na markantnějších a ostřeji vyrýsovaných blatnících, které mají navíc plastové lemy. Ty zajímavě ladí s proliskem pod linií bočních oken, který je pro nová Subaru typický a má připomínat sek japonského meče.

Asi nejvíce se nová generace změnila při pohledu zezadu. Z tohoto úhlu působí robustnějším a širším

dojemem. Největší vliv na tom mají světlá, zasahující až do víka zavazadlového prostoru a leskle černá plocha mezi nimi, plynule navazující na zadní okno. Promyšlené jsou také nenápadné svíslé aerodynamické lišty po stranách zadního okna, plynule spojené se střešním spoilerem. Ačkoliv se to tedy nemusí z fotek na první dobrou zdát, nový Forester je v otázkách designu mnohem modernějším vozem se zvýrazněnou robustností, která stále zůstává jeho charakteristickou vlastností. Osobně bych řekl, že kdybychom každou z generací zasadili do doby jejího vzniku, tak ta současná působí zdaleka nejmoderněji a daleko za sebou nechává dříve obvyklou, v dobrém míněnou „obyčejnost“.

MAXIMALIZOVANÝ KOMFORT

Možná už jste zvědaví, jak Forester s motorem e-Boxer jezdí. Ale před tím, než jsem se s ním rozjel, přinutil mě jeho interiér, abych se mu více věnoval. Je prostě velmi útulný. Palubní deska je svým tvarem i rozvržením prakticky stejná jako v modelech XV a Impreza. Zdá se ale, že ve Foresteru jsou použité přeci jen

o něco hodnotnější materiály. Platí to především pro špičkově vybavenou testovanou verzi „S“ s koženým čalouněním, které je použito také na loketní opěrce a hojně také na obložení dveří. Lze říci, že tam, kam položíte při jízdě ruku, je použita velmi jemná kůže s příjemně měkkým povrchem.

Pozice za volantem je zcela přirozená, takže ji ani nijak dlouho nehlédáte. Když se navíc zadáte do systému a necháte se autem oskenovat, dojde k nastavení sedadla, zrcátek, rádia a klimatizace automaticky, hned potom, co se usadíte na sedadlo. Forester vás dokonce přivítá jménem. Ovládáním jednotlivých menu a displejů se nezabýváme, logika je stejná, jako u ostatních Subaru postavených na nové platformě. Opět je potřeba ocenit praktičnost doplňkového displeje uprostřed palubní desky nad displejem navigace. Je téměř v zorném poli a dokáže nabídnout doplňkové informace třeba k navigaci, palubnímu počítači nebo při aktivovaném režimu X-Mode.



TECHNIKA E-BOXERU V PĚTI VĚTÁCH

O ústrojí e-Boxer jsme v časopise Jsem Subaruista již dříve psali a podrobně se mu věnujeme i v tomto vydání na stránkách 12-13. Proto jen telegraficky připomeňme, že jeho základem je klasický dvoulitrový čtyřválcový boxer s výkonem 110 kW (150 k) a bezestupňová převodovka Lineartronic. Mezi nimi je ale instalovaný doplňkový elektromotor s výkonem 12,3 kW (16,7 k) a především točivým momentem 66 Nm. Elektromotor je spojený s výkonovou elektronikou, pracující s překvapivě vysokým napětím 112 V a akumulátorem o kapacitě 0,6 kWh, umístěným v zavazadlovém prostoru. Na tuto soustavu, umožňující takřka libovolně volit mezi oběma druhy motorů a také rekuperovat kinetickou energii, navazuje symetricky uspořádaný pohon všech kol s elektronicky řízenou spojkou.

STARTUJEME

Nemějte starost, e-Boxer není z pohledu jízdy nic, čeho by se měl řidič bát. Ba právě naopak. Když si zrovna nezvolíte na displeji ukazatel aktuálních toků energií v systému, o e-Boxeru ani vědět nemusíte – mezi přístroji ho prozrazuje pouze maličký nápis Ready, případně EV při jízdě s vypnutým motorem. Nastartujete, zařadíte „D“ a jedete. Forester se jemně rozjíždí a přirozeně reaguje na pohyby plynového pedálu. Sladění motoru s bezestupňovou převodovkou je tradičně příkladné, takže v městském provozu si budete



Použitá kůže na čalounění je příjemně měkká a je použita i na dveřích, loketní opěrce a středovém tunelu. Pohon e-Boxer prozrazuje dvojice 12V akumulátorů. Jeden je určen pro palubní elektrickou síť, druhý pro zesílený startér

užívat naprosté plynulosti. Když se soustředíte a máte zkušenost s předchozím Foresterem nebo třeba XV 2.0i, uvědomíte si, že je tu něco trochu jinak.

Forester s e-Boxerem působí při rozjíždění, popojíždění a akceleraci „plnějším“ dojmem. Zdá se, jako byste měli pod plynovým pedálem větší sílu než obvykle. Právě tento vjem vytváří zmiňovaných 66 Nm elektromotoru, které jsou v městských rychlostech velmi vítanou pomocí. Dodají ale nejen pocitově více síly, ale také projev celé soustavy zjemní. Jako by elektromotor dokázal celek ještě více vyhladit. Anebo možná jen má převodovka méně práce, protože se nemusí za každou cenu snažit držet optimální otáčky spalovacího motoru a v některých případech se spíše spolehne na elektrickou sílu.



Baterie systému e-Boxer je umístěna pod podlahou zavazadlového prostoru, kde neomezuje jeho objem

Vzhledem k výkonu elektromotoru samozřejmě nelze čekat citelnou pomoc ve vyšších rychlostech, nicméně do přibližně 80 km/h je elektrická asistence zřejmá. E-Boxer přitom není plug-in hybridní systém, který je potřeba k jeho optimální činnosti nabíjet, on si veškerou energii dokáže vyrobit sám. A činí tak z energetických přebytků, které v konvenčně poháněných autech zůstávají nevyužité. Platí to hlavně o rekuperaci při zpomalování či jízdě z kopce a současně též o schopnosti elektromotoru výrobou elektřiny přesunout spalovací motor do zatížení, v němž pracuje efektivněji. V obou případech lze takto získanou elektřinu použít k pomoci se zrychlením, a tudíž buď uspořit palivo, nebo přidat na dynamice.

Již z principu je jasné, že z hlediska spotřeby je nový e-Boxer přínosný hlavně při jízdě po městě, kde je také asistence elektromotoru nejvíce znát. Právě v tomto režimu vykazuje i největší tabulkový pokles spotřeby o 1,6 l/100km a naopak v režimu mimo město činí udávaná spotřeba paliva nového a předchozího provedení shodných 6,4 l/100km. V kombinovaném režimu je e-Boxer úspornější o 0,7 l/100km. V reálném provozu jsme se se spotřebou pohybovali kolem 8 l/100km, přičemž při snaze o vysloveně ekonomickou jízdu bylo možné tuto hodnotu ještě stlačit.



Režim X-Mode se ovládá zcela jednoduše a nově nabízí dvojici terénních režimů. Aktuální činnost systému e-Boxer se může zobrazovat na displeji umístěném pod čelním sklem uprostřed palubní desky



Naopak při intenzivnějším využívání výkonu motoru se apetit snadno přehoupne přes hranici 10 l/100 km.

POHODLÍ I V TERÉNU

Nový e-Boxer je samozřejmě důležitou novinkou, nový Forester ale ještě více zaujal svými jízdními vlastnostmi. Nebo lépe řečeno jejich kombinací s komfortem. Silnou stránkou je značná stabilita při jízdě přímým směrem a schopnost podvozku filtrovat i mikrovibrace přecházející od silnice. V zatáčkách potom nový Forester zaujal obratností a schopností přenosu značných bočních sil. Podvozek je spíše měkce odpružený, ale přesto jsou náklony karoserie omezené a i v kompresi je vůz v zatáčce

snadno říditelný a přesný. Celkově je jízda ve srovnání s předchozí generací komfortnější.

Měkčí naladění podvozku kolem střední polohy chodu tlumičů má příznivý vliv na jízdu po nekvalitních silnicích, jejichž povrch Forester suverénně zehlí. V mnoha situacích oči vidí záplatovanou silnici, uši slyší vzdálené bubnování kol o její povrch, ale přitom tělo a dlaně vnímají jen klid a pohodu. Robustnost, kterou se projevuje podvozek, skutečně bere dech a je obrovským překvapením. Je znát, že v tomto směru je nová generace „subaráckého“ SUV opět o kus dál, než je tomu například u modelu XV.

Je s podivem, jak se spojení měkčího podvozku, pohonu e-Boxer s mohutným záběrem a nově naladěného režimu X-Mode s dvojicí možných nastavení klad-

ně projevuje v terénu. Manévrování s vozem je příkladné, jeho reakce na plyn také a celkově se řidič za volantem cítí jistěji a suverénněji. Situaci pomáhá také nově navržený kamerový systém, zobrazující situaci kolem vozu.

PRAKTICKÁ VÝBAVA

Forester ukazuje své silné stránky nejen jízdně, ale také svojí praktičností. Zásadou většího rozvoru náprav poskytuje na zadních sedadlech více místa. Samozřejmostí jsou praktické detaily jako téměř do 90 stupňů otevíratelné zadní dveře nebo nášlap na zadním prahu usnadňující například nakládání střešního boxu. Forester s pohonem e-Boxer má pod podlahou zavazadlového prostoru uloženo akumulátor s výkonovou elektronikou, nicméně prostor pro zavazadla zůstal neomezen.

Forester přichází s plejádou vyspělých asistentů v čele s kamerovým systémem EyeSight a bohatou výbavou již v základním provedení. Vyjmenovávat je všechny by zabralo prostor na celý článek, jen doplníme, že výbava je v základním provedení „L“ takřka kompletní a v nejvyšším je maximální. Ostatně to nejlépe zjistíte přímo na subaru.cz.

Nový Forester s pohonem e-Boxer je vozem, který se zdokonalil snad ve všech svých oblastech. Je živější a úspornější ve městě, pohodlnější na rozbitých silnicích, a přitom luxusnější při pobytu uvnitř. Dokáže si lépe poradit s terénem i dálnicí a na jeho palubě panuje příjemný klid a ticho. Působí bytelněji, a přitom je větší potěšení ho řídit. Pro mě je ale nejdůležitější, že stále zůstal klasickým Subaru s jeho nezaměnitelným charakterem jízdy. V tomto případě „jen“ prostě celkově lepším. ■

Robustnost, kterou se projevuje podvozek, skutečně bere dech a je obrovským překvapením. V tomto směru je nová generace „subaráckého“ SUV opět o kus dál



PŘEVZATO ZE SUBARU MAGAZÍNU SLOVINSKO

OPRAVDU MEGA FORESTER

Auta značky Subaru jsou nadprůměrně odolná a celých 97% vozů ve věku do deseti let je stále v provozu. Dokazuje to i příběh řidiče, který se Subaru Forester bez poruchy najezdil přes milion kilometrů.



Muzikant Jerner Jung ze Slovinska s první generací Subaru Forester, kterou koupil na doporučení kamaráda v roce 1998, pokořil neuvěřitelnou hranici milionu najetých kilometrů. To je vzdálenost, která odpovídá 25násobku obvodu Země.

Jerner, známý také jako Jerry, vzpomíná na okamžik, kdy se při jízdě rodnou Lublaní počítadlo zastavilo na hodnotě 999 999 km: „Počítadlo jsem neustále kontroloval, protože jsem si říkal, že se automaticky restartuje zpět na 0 km. Takže jsem ho vyfotil ještě dřív, než se tak stane, protože jsem čekal, že mi nikdo nebude věřit. K mému příjemnému překvapení se však počítadlo zaseklo na 999 999 km.“

Jerryho Forester se během dvou desetiletí od koupě a jízdy v každém počasí a na všech

druzích komunikací ani jednou neporouchal. „Vždy jsem dbal na pravidelnou údržbu a tohle auto má dodnes asi 70 % původních dílů.“ Po dobrých zkušenostech si Jerry před několika lety pořídil také třetí generaci Foresteru, se kterou ujel už více než 150 000 kilometrů.

Forester byl prvním kompaktním SUV, když zkombinoval přednosti SUV a osobního auta, a vytvořil tak nový typ automobilu podle hesla „to nejlepší z obou“

MIMOPRÁDNĚ ÚSPĚŠNÉ SUV

Masamichi Kudo, generální ředitel Subaru Europe, spokojenému majiteli osobně poblahopřál: „Gratulujeme Jerrymu k tomuto velkému úspěchu a také k tomu, že dopřával svému Subaru takovou péči. Tento Forester s milionem najetých kilometrů je dalším důkazem životnosti našich aut, která jsou vyrobena tak, aby vydržela déle.“ Subaru si vybudovalo pověst automobilky, která vyrábí vozy odolávající jak přírodním vlivům, tak i času.

Subaru je také průkopníkem kategorie SUV, když jako první automobilový výrobce představilo roku 1995 kompaktní crossover v podobě modelu Outback. Poté Subaru v roce 1997 debutovalo s modelem Forester, prvním kompaktním SUV. Kombinoval přednosti SUV a osobního auta a vytvořil tak nový typ automobilu, navrženého podle hesla „to nejlepší z obou“.

SUV dnes v Evropě tvoří 87 % všech prodejů Subaru. Zatímco nyní je nejprodávanějším modelem Subaru XV, víc než 20 let táhl evropské prodeje model Forester. Od jeho uvedení na trh v roce 1997 se jej zde prodalo přes 330 000 kusů. Celosvětová akumulovaná produkce modelu Forester přesáhla 3,7 milionu kusů.



PŘIPRAVIL: /VB/, FOTO SUBARU

PRVNÍ ELEKTRIFIKOVANÉ SUBARU PRO EVROPU

Jak tedy e-Boxer funguje? Jde o hybridní systém, který prostřednictvím elektromotoru využívá elektrickou energii z kompaktní baterie na podporu spalovacího motoru. Ten je i nadále hlavním zdrojem hnací síly.

Modely Subaru e-Boxer jsou vybaveny upravenou převodovkou Lineartronic, v níž je umístěn elektromotor zásobovaný elektřinou z vysokonapěťové lithium-iontové baterie. Baterie je umístěna tak, aby bylo zachováno základní konstrukční uspořádání pohonu Symmetrical AWD, a přitom pomohla snížit těžiště a zlepšit rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu.

Zásluhou systému e-Boxer jsou pro Subaru typické jízdní zážitky – pohodlí, plynulost a skvělá ovladatelnost – ještě intenzivnější při současném zvýšení hospodárnosti a zlepšení dynamiky. Výsledkem jsou mimo jiné rychlejší reakce na plynový pedál, lepší stabilita, nižší spotřeba paliva a celkově příjemnější, efektivnější jízda.

PRO KLID MYSLI

Na český trh e-Boxer nejprve dorazí v modelu Forester nové generace, který již stojí na platformě SGP. Hybridní pohon přitom nijak nesnižuje jeho vrozené terénní schopnosti. Naopak, točivý moment elektromotoru a jeho snadné dávkování od nejnižších otáček přináší ještě lepší ovladatelnost v náročných

Velký test tohoto vydání našeho magazínu představuje nového Forestra s e-Boxerem, hybrid podle Subaru. Na této dvoustraně vám chceme podrobněji popsat jedinečnou pohonnou soustavu nové generace, kombinující elektromotor s plochým motorem s protiběžnými písty a symetrickým pohonem všech kol.



Filozofií Subaru při vývoji pohonu e-Boxer nebylo snížení spotřeby za každou cenu, ale posunutí stávajících vlastností auta. Pro Evropu se proto nepočítá s drahou a méně praktickou plug-in hybridní verzí



podmínkách a rozšiřuje možnosti režimu X-Mode. Táhlé, příkré a jinak náročné svahy lze snadno překonat, aniž by bylo nutné příliš šlapat na plynový pedál.

Nijak se nesnížila ani tradičně špičková míra aktivní a pasivní bezpečnosti. Tuhá karoserie globální platformy SGP a zesílený obal baterie účinně chrání vysokonapěťové elektrické komponenty (baterie či měniče stejnosměrného a střídavého proudu), takže v případě nehody zůstanou nepoškozené – včetně nárazu zezadu. Brzdy jsou i přes využití rekuperace energie vysoce citlivé a mají přirozený nástup účinku. Zcela eliminovány jsou nepřirozené reakce, které jsou často obvyklé u hybridních vozů a elektromobilů. Na sešlápnutí brzdového pedálu reaguje brzdová soustava rychle a lineárně.

Při rozjezdu nebo jízdě nízkými rychlostmi může být vůz pro tichou jízdu bez emisí poháněn pouze elektromotorem. V závislosti na podmínkách a nabití baterie lze v čistě elektrickém režimu jet rychlostí až 40 km/h. Ve středních rychlostech se výkon spalovacího motoru a elektromotoru spojí, díky čemuž bryskně, lineárně a hospodárně akceleroje. Ve vysokých rychlostech se o pohon stará dvoulitrový boxer s přímým vstříkáváním paliva, který zároveň dobývá baterii.

Díky všem těmto výhodám Subaru e-Boxer přináší klid myslí, který majitelé Subaru dobře znají. V městských zácpách, na silnicích i v terénu si díky němu lze užívat ještě bezstarostnější jízdu.

FUNKČNOST, POHODLÍ I ZÁBAVA

Pro zlepšení celkové torzní tuhosti, snížení nežádoucích vibrací a zlepšení ovladatelnosti

HLAVNÍ VÝHODY POHONU E-BOXER

1. Pružnější reakce na sešlápnutí plynového pedálu a lepší dynamika.
2. Možnost jízdy čistě na elektřinu do rychlosti 40 km/h, nižší spotřeba paliva.
3. Vůz není třeba dobíjet ani se o nic starat, e-Boxer vše vyřeší sám.
4. Objem zavazadlového prostoru i funkčnost a velikost interiéru zůstaly zachovány.
5. Ještě lepší schopnosti v terénu díky točivému momentu elektromotoru.
6. Lepší rozložení hmotnosti, kombinace ovladatelnosti a jízdního komfortu.
7. Špičková míra bezpečnosti a přirozený projev brzdové soustavy.



Forester s e-Boxerem přináší stejnou míru bezpečnosti, zábavy a robustnosti, na jakou jste u svého Subaru zvyklí, a k tomu ještě něco navíc

byla do zadní části vozu implementována výztuha a pomocné rámy. Výsledkem je zlepšená jízdní stabilita, omezená hlučnost a vyšší komfort jízdy. Díky prostorově nenáročnému technickému řešení a kompaktní baterii se však nijak nezměnila prostornost interiéru a zavazadlového prostoru. Všechny elektrické komponenty jsou umístěny pod podlahou kufru, který tak není ničím narušen. Opěradla zadních sedadel lze sklápat, čímž vznikne rovná ložná plocha, vhodná třeba pro převoz sportovního vybavení a zavazadel pro cesty za dobrodružstvím.

Spalovací motor a elektromotor se společně neustále přizpůsobují jízdnímu režimu v závislosti na rychlosti a okolních podmínkách. Pohon e-Boxer optimálním způsobem řídí obě jednotky a efektivně reguluje hnací sílu a míru rekuperace pro dobíjení baterie. Řidič se tak nemusí o nic starat a díky nižší spotřebě paliva a pružnější reakci si jen užívá příjemnější jízdu – ať už cestou na nákup, při dojíždění do práce nebo na delších výpravách.

Lineární a pohotové zrychlení snižuje stres zejména ve městě, kde se tempo kvůli popojíždění v hustém provozu často mění. Také přepínač jízdních režimů SI-Drive byl upraven tak, aby vůz co nejučinněji využíval elektromotor. Při jízdě v režimech Intelligent a Sport se elektromotor zapojuje od rychlosti 4 km/h, v režimu X-Mode se však pro



Přidané baterie a další prvky elektrifikovaného pohonu nijak nesnížily průchodnost terémem, světlostou výšku, bezpečnost ani prostornost interiéru

snazší překonávání překážek aktivuje již od nulové rychlosti.

Jak je u Subaru zvykem, pohon e-Boxer je promyšlený do každého detailu a nedrží se již prošlapaných cest. Jeho smyslem není za každou cenu snížit spotřebu paliva na minimum, ale spíše posílit tradiční vlastnosti Subaru a doplnit je o nové moderní funkce.



Na český trh dorazí pohon e-Boxer nejprve s novou generací modelu Forester, následně nabídku obohatí také elektrifikované XV. e-Boxer se vždy pojí s dvoulitrovým plochým motorem

TEXT: HUGO KOTTÁS, FOTO: HUGO KOTTÁS, MONIKA FLÉGLOVÁ

OBJEVUJEME NEJLEPŠÍ SILNICI V NEJLEPŠÍM SPORTÁKU SOUČASNOSTI

Platí za jeden z nejlepších sportovních vozů současnosti, který se zrodil proto, aby krouhal zatáčky a odměňoval svého řidiče. Subaru BRZ je ideálním parťákem na velkolepém road-tripu za silnicí, o které se traduje, že je nejlepší na světě. Vyrážíme ji prozkoumat do hlubin divokého Rumunska.





Atmosférický dvoulitr, manuální převodovku a pohon zadních kol. Víc není potřeba

Na světě existuje spousta úžasných silnic. Route 66 se objevila snad v každém druhém americkém filmu, Passo Stelvio platí za nejvyhlášenější silnici v Evropě a na Grossglockner Hochalpenstrasse musí jednou za život každý motorkář. I u nás najdete pár hezkých silniček, které stojí za brzkou ranní návštěvu. Ale která z nich je ta vůbec nejlepší na světě?

Údajně se ukrývá kdesi v Karpatech uprostřed Rumunska. Hluboko v zemi, kterou byste za vytouženou destinaci automobilového nadšence, pokud tedy neholdujete off-roadu, rozhodně nepovažovali. Jmenuje se Transfăgărășan a za nejlepší silnici světa ji neoznačil nikdo menší, než Jeremy Clarkson, moderátor nejslavnějšího motoristického pořadu Top Gear. To už si říká o bližší prozkoumání.

KÓDOVÝ KLÍČ: BRZ

Když se chystáte objevovat a vyzkoušet ty nejlepší zatáčky, které kdy člověk pomocí tekutého asfaltu stvořil, je výběr správného řídicího náčiní kriticky důležitý. Naštěstí u Subaru vymysleli jeden velmi jednoduchý, zato však účinný recept na delikátní sportovní auto – Subaru BRZ. Auto, které se zrodilo proto, aby krájelo zatáčky a odměňovalo řidiče nezapomenutelnými zážitky.

Charakterní atmosférický motor, který miluje otáčky, posílá svůj výkon skrze přesnou manuální převodovku na zadní kola, kterým pomáhá samosvorný diferenciál. Nejryzejší



Ze zatáček se raduje i řidič. Na Transfăgărășanu je jich tolik, že se mu z rukou zamotá vánočka

koncepte sportovního auta, navíc zabalená do pohledné dvoudveřové karoserie a podpořená skvěle vyváženým podvozkem – tohle auto už prostě nemůže být lepší!

Vlastně bych málem zapomněl – Subaru BRZ je také překvapivě praktické. Málokdo by hádal, že se pod štíhlými liniemi karoserie skrývá bohatý prostor pro dva cestující vpředu, vcelku použitelné zadní sedačky a poměrně velký zavazadlový prostor. Na desetidenní road-trip se zabalíte opravdu snadno, i když cestujete s přítelkyní, která má sklony balit důkladně pro všechny případy.

SILNICE ODNIKUD NIKAM

Transfăgărășan leží vysoko v horách a nezřídka se stává, že se tu ještě na konci léta drží sněhová pokrývka, takže teplé oblečení přijde vhod. Už jste si někdy v srpnu stavěli sněhuláka? Tady můžete. Nicolae Ceaușescu, bývalý komunistický diktátor, moc dobře věděl, proč nechal silnici postavit právě tady.

Traduje se, že si ji po okupaci Československa chystal jako únikovou cestu pro případ revoluce. Později se tu mělo postavit luxusní horské středisko pro komunistické politbyro. Ceaușescu nakonec prchal ve vrtulníku a místní kopce nikdy nesjel jediný lyžař. Silnice zůstala opuštěná, jezdily po ní nanejvýš těžaři dřeva a po dekáдах odpočinku ji znovuobjevili automobiloví nadšenci.





**Fantastické místo!
Po nějakých osmi
kilometrech své
životní jízdy se ocitám
na vrcholu řidičských
zážitků**

NÁSTRAHY CESTY K RÁJI

Na jejím povrchu jsou léta zanedbání jasně zřetelná, jelikož vede odnikud nikam. Ostatně rozbitá je stejně jako zbytek rumunských silnic. Jestli někde opravdu nechcete strávit půl dne v placatém sportovním autě, potom určitě na těchto silnicích. Subaru BRZ ovšem přeskakuje výmoly s ladností a bytelný podvozek udržuje posádku v komfortu, navzdory tomu, že musí neustále tlumit ošklivé rány. Místy se tlumiče musejí vypořádat se šterkovou cestou, to když zničehonic na silnici první třídy skončí asfalt. Prostě někam zmizel a místo něj jenom špičaté kameny. Další desát kilometrů...

Rumunské silnice lemují tradiční kamenné mílníky, které jsou mnohem hezčí, ale také tvrdší ozdobou



Na rumunských cestách musíte být neustále ve střehu. Jednou se vyhýbáte výmolům, jindy zase potulným psům a někdy narazíte i na tvrdohlavého osla, který se rozhodl, že prostě bude stát uprostřed silnice. Zdaleka nejrizikovějším faktorem jsou ovšem rumunští řidiči, kteří jezdí jako smyslů zbavení.

Hustý provoz nedovoluje jet plynule a přiměřeně rychle, takže cesta utíká zoufale pomalu, všichni jsou nervózní a nežádka se stává, že pomalý kamion předjíždí ještě pomalejší rozpadlou dodávku. Problém nastává, když tento výjev spatříte před sebou v protisměru. Ztracený čas potom všichni dohánějí v dědinách, kterými peláší klidně i stovkou! Nezastavujem, máme zpoždění...

Zkrátka jezdit po Rumunsku není žádná selanka, tedy pokud nemáte štěstí a neobjeví se před vámi kousíček zbrusu nové dálnice, kterých je poskrovnu. Zato jsou alespoň liduprázdňé. O to víc mě překvapuje, že

nevystupuji z BRZ příliš unavený. Sportovní sedačky jsou překvapivě komfortní i na dlouhé cestování a za volantem si nejenže najdete perfektní řidičskou pozici, ale příjemně se tu uvelebíte. Nejhorší část cesty máme úspěšně za sebou a před námi leží už jenom sladká odměna. Kousek řidičského ráje zvaného Transfăgărășan.

ASFALTOVÁ LEGENDA

Druhého dne vstávám brzy ráno do rozespaleho městečka Sibiu ležícího v malebném podhůří Karpat, které samo o sobě stojí za návštěvu. Na čerpací stanici ještě nabírám plnou nádrž a kanystr, jelikož do civilizace je to potom celkem daleko, a vyzpovídám místního motorkáře, který vypadá, že tamní asfalt

Transfăgărășan nenabízí jenom působivé výhledy do krajiny, ale také několik překrásných vodopádů



brousí velmi často. Policie se na popularitě Transfăgărășanu nijak nepřiživuje, ostatně rychlost neměří v Rumunsku téměř vůbec, nicméně motorkář dodává, že provoz mi stejně nedovolí jet nikterak rychle.

Transfăgărășan je vzdálený ještě slabou hodinku a samotný příjezd ke slavné silnici je zážitek. Z jedné strany se linou až kýčovitě zelené pastviny, kam až oko dohlédne, druhou stranu potom lemují majestátní vrcholky ponořené do ranního oparu. Tam kdesi v útrobách se ukrývá ona asfaltová legenda. Už jenom takhle chvilka si vyžaduje zastavit, vystoupit a na chvilku se zahledět.

Konec snění, zpátky za volant a rychle na vrchol! Prvních několik desítek kilometrů mě čeká velké stoupání a ostré vracečky sporadicky lemované zábradlím, jehož funkci ve chvílích nouze přebírají vzrostlé stromy. Zatím to tu vypadá jako klasická česká lesní okreska, jen s tím rozdílem, že asfalt tu je o třídu horší. Občas tu natrefíte i na silničáře, což je chvályhodný počin, jenom kdyby jejich pracovní technika nestála neoznačená hned za rohem.

A najednou se to před vámi otevře – šťavnatě zelená planina, z níž vyrůstají skály vyšší než newyorské mrakodrapy, po kterých se klikatí úzký, šedý pruh asfaltu. Na vrchol ještě vedou kabely prastaré lanovky, ale kdo by nahoru jezdil lanovkou, když sedí za volantem jednoho z nejlepších sportovních aut současnosti a před ním leží tak fantastický kus asfaltu?

BOŽE, TY ZATÁČKY!

Větší díry sice neumějí vyrobít snad ani v továrně na ementál, ale pane bože, ty zatáčky! Před každou podřadím s meziplýnem, dvojka zapadne jako po másle, trochu ťuknu do plynu, jenom aby samosvor zabral na stále ještě prochladlém a navlhlem povrchu a poslal zadek do elegantního, nepatrného driftu, který nikoho nepohorší, ale řidiče královsky pobaví. Občas mě zbrzdí celkem hustý provoz, o kterém mluvil onen motorkář z benzinky, nicméně to na zážitku nic neubírá.

Jak šplhám k vrcholu, nestačím žasnout nad fenomenálním výhledem do údolí a rozplývat se nad nebetýčnou krásou křišťálově čistých vodopádů jako z televizního cestopisu. Tohle místo je prostě fantastické! Po nějakých osmi kilometrech své životní jízdy se ocitám nejen na vrcholu svých řidičských zážitků, ale i samotné hory, kde se nachází ledovcové jezero Balea a malý pláček s parkovištěm a stánky, ve kterých koupíte místní uzeniny, sýry nebo víno.

Tady se provoz na chvíli zastaví, jelikož i tohle bohem zapomenuté místo nakonec



Nejlepší pohled na Transfăgărășan je samozřejmě zpoza volantu Subaru BRZ



Jiné Subaru jsem bohužel nepotkal, high-five jsem si dal jenom s poletujícím hmyzem

objevil dav turistů. Průjezd úzkým tunelem Balea-Capra, který je mimochodem s délkou 887 metrů nejdelší v Rumunsku, nahání strach, jenom aby řidiče na druhém konci zase odměnil parádním kouskem silnice. Odtud cesta opět klesá nějakých dvanáct kilometrů, aby pak opět, tentokrát už nadobro, zmizela v hustých lesích.

Road-trip tady ovšem zdaleka nekončí. Než se vydám na druhý konec Transfăgărășanu přes vodní přehradu Vidraru, jednu z největších v Evropě, směrem na Bukurešť, ještě několikrát zdolám kopec tam a zpět. Bylo by hříchem tohle místo

takhle rychle opustit, ačkoliv nedostatek paliva v nádrži mě stejně jednou donutí pokračovat dál.

Transfăgărășan se opouští velice nesnadno. Jestli je opravdu tou nejlepší silnicí, nemohu soudit, jelikož bych musel projet všechny cesty světa. Každopádně k dokonalosti nemá daleko. Možná ne kvalitou asfaltu, ale parádními zatáčkami, dech beroucí scénérií a zážitky, které cestou nasbíráte, jednoznačně patří na seznam míst, kam musí každý automobilový nadšenec jednou za život vyrazit. A nejlépe ve společnosti Subaru BRZ, které tuhle strastiplnou a bolestivou cestu zvládlo s naprostým nadhledem. Lepšího partáka si na Transfăgărășan vybrat nemůžete. ■

Nejryzejší koncepce sportovního auta, zabalená do pohledné dvoudveřové karoserie a podpořená skvěle vyváženým podvozkem – to už prostě nemůže být lepší!



JEŠTĚ BEZPEČNĚJŠÍ FORESTER

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU



• Driver Monitoring System •

SCAN PROCESS

Spolu s novým Foresterem Subaru představilo také několik nových zajímavých funkcí, jejichž cílem je další zlepšení bezpečnostního standardu v kombinaci s komfortem. Ukrývají se pod zkratkami DMS a RAB. První monitoruje řidiče, druhé okolí automobilu.

Subaru je průkopníkem rozpoznávání obrazu z kamer. Dokazuje to již 20 let systémem EyeSight, snímajícím dvojicí kamer prostor před vozem a následně v reálném čase vytvářejícím tříprostorový model dané situace. Funkčnost systému EyeSight se generaci od generace dále zlepšuje a současně se rozšiřují také jeho schopnosti. I v novém Foresteru umí například opět lépe udržovat vůz v jízdním pruhu. EyeSight ale není tématem tohoto článku. Tím je především

systém označovaný Driver Monitoring System, zkráceně DMS, který používá kameru pro snímání hlavy řidiče. Na základě složitých algoritmů dokáže nejen identifikovat jeho bdělost, ale také jej rozpoznat, z toho vychází hned několik bezpečnostních a komfortních funkcí.

Primárním úkolem kamery sledující řidiče, je hlídání jeho únavy a pozornosti, protože právě tyto chyby mají na svědomí značný počet nehod. Subaru uvádí, že na území USA dochází z důvodu únavy a nepozornosti řidiče

LED osvětlující řidiče světlem blízkým infračervenému spektru jsou spolu s kamerou umístěné za lesklým páskem nad středovým informačním displejem (v místě kolem červené kontrolky)



ke zranění tisíce lidí každým dnem. Platí to i přesto, že jsou vozidla vybavena stále lépe fungujícími systémy udržování v jízdním pruhu či funkcemi zabraňujícími nebo omezujícími následky nárazů do překážek, a to včetně chodců a cyklistů. Nicméně ty fungují až jako poslední záchrana, hlídání únavy a pozornosti lze z části považovat za preventivní, snaží se zabránit samotnému vzniku krizové situace.

SLEDUJE KAŽDÉ MRKNUTÍ

Driver Monitoring System primárně hlídá dva řidičovy možné prohřešky: nesledování situace před vozem a únavu či dokonce spánek. V prvním případě, jakmile zařízení z obrazu kamery rozpozná, že řidič na delší dobu otočil hlavu a nesleduje dění před vozem, jej na tuto skutečnost upozorní akusticky i vizuálně. Jakmile přitom systém EyeSight rozpozná vozidlo vpředu, upozornění se aktivuje dříve. Systém samozřejmě počítá s různými nutnými pohyby hlavy, takže není aktivní například při zapnuté směrovce nebo při zastavování.

Kamera má dostatečné rozlišení k tomu, aby rozpoznala oči řidiče, takže systém neustále monitoruje míru jejich otevření, resp. zavření. Jakmile se řidiči začnou oči klížit, systém začne pozorovat únavu. Podle délky uzavření očí při mrkání elektronika vypočítává, kdy řidič začíná usínat. Systém pracuje s dvojicí úrovní ospalosti: standardní a extrémní. V prvním případě DMS upozorní řidiče výstrahou na informačním displeji, v případě rozpoznání extrémní ospalosti se k tomu přidá ještě akustický signál a výstraha na displeji mezi přístroji. V případě, že je vůz vybaven navigačním systémem, automaticky dojde ke ztlumení audiosystému, aby byla akustická výstraha dostatečně zřetelná. Toto řešení je zdokonalenou verzí systému vyhodnocujícího únavu řidiče na základě analýzy jeho pohybů na ovládacích prvcích vozu. U kamerových systémů je rozpoznání přesnější a případné zásahy jsou prováděny rychleji.

Současně tyto kamerové systémy budou nedílnou součástí vozidel, navržených pro různé stupně autonomního řízení. Například vypnou systém automatického řízení v situaci, kdy řidič nebude sledovat cestu před vozem u systému, jenž jeho pozornost legislativně vyžaduje.

AHOJ HONZO

Kromě bezpečnostního aspektu Subaru do kamery Driver Monitoring System implementovalo i komfortní funkci. Elektronika totiž dokáže rozpoznávat obličeje. Do paměti lze uložit až pět lidí. Tato funkce se aktivuje, jakmile řidiče otevře dveře a nastoupí. Systém jej rozpozná a na displeji jej osloví jménem, třeba Honzo, současně ale podle dříve uložených preferencí nastaví například polohu sedadla, vnější zpětná zrcátka, zobrazení palubního počítače, klimatizaci a další prvky. Palubní počítač dále zobrazí průměrnou spotřebu paliva pro daného řidiče.

Monitorovací systém je tvořen kompaktní jednotkou situovanou uprostřed palubní desky nad centrálním informačním displejem. Za lesklým černým, avšak průhledným plastovým páskem není umístěna pouze samotná kamera, ale také LED generující světlo s vlnovou délkou v blízkosti infračerveného světla. Tím je zaručena spolehlivá funkce systému i při jízdě v noci, kdy má hlídání ospalosti největší smysl. Stejně jako je tomu u takřka všech komfortních a bezpečnostních funkcí ve vozzech Subaru, je jen na řidiči, zda je chce využívat. I kamerový systém DMS lze snadno vypnout stiskem jediného tlačítka umístěného vlevo pod volantem.

Všechny asistenční systémy, včetně rozpoznávání obličeje (tlačítko ve spodní řadě zcela vpravo), je možné vypnout



NENABOURÁ PŘI PARKOVÁNÍ

Další z nových bezpečnostních funkcí nového Foresteru je automatické zastavení před překážkou při couvání RAB (Reverse Automatic Braking). Systém využívá čtveřici ultrazvukových čidel v zadním nárazníku, měřících vzdálenost od překážek. Při couvání v rychlostech od 1,5 do 15 km/h zařízení při rozpoznání blížící se překážky automaticky omezí výkon motoru a aktivuje brzdy. Systém je kalibrován tak, že do rychlosti 8 km/h dokáže nárazu zabránit a mezi 8 a 15 km/h omezí nárazovou rychlost. I v tomto případě lze danou funkci vypnout, a to dokonce ve dvou stupních – buď pouze automatické zastavení před překážkou, nebo kompletní upozornění na překážky. Vše doplňuje couvací kamera, do jejíhož obrazu prostoru za vozem je nový Forester nově schopen barevně zvýrazňovat vzdálenost překážek a upozorňovat na ně. Samozřejmostí jsou i vodící linky usnadňující manévrování. Zadní kamera je v nové generaci Foresteru navíc doplněna vlastním ostřikovačem, což je konec nutnosti špinit si prsty čištěním její čočky při jízdě po zablácených cestách.

Další informace a své zkušenosti s novým Foresterem jsem shrnul ve velkém testu na stránkách 6–10 tohoto vydání našeho magazínu. ■



Parkovací senzory informují o vzdálenosti překážky, funkce RAB nyní před ní dokáže zastavit (funkci lze vypnout)

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: M. KALISZKA A ARCHIV

V MODROŽLUTÝCH BARVÁCH UŽ VÍTĚZÍ I AMERICKÁ BUGYNA

U nás si neustále spojujeme závodění vozů Subaru zejména s rallysportem, ve světě má ale mnoho dalších podob. Stále častěji se emblém s hvězdami objevuje na okruzích, navíc ve velmi pestré paletě modelů.

Na Nürburgringu se i letos úspěšně proháněl klasický model WRX, na britských ostrovech sbírají skalpy soupeřů kombíky Levorg, no a doma v Japonsku bojuje o body i prototyp na bázi kupátka BRZ. Objevili jsme však i další perličku...

V AMERICE, TAM JE BLAZE

Hodně nezvyklé tvary má vůz Subaru Crosstrek Desert Racer, který vybojoval v posledním roce už dvě prvenství ve své třídě 5 prestižního amerického seriálu Baja. V červnu jej Dusty Grabowski dovezl k prvenství v závodě Baja 500 v mexické Ensenadě, a to i přes potíže s opotřebovanými pneumatikami, kvůli kterým vůz dokonce krátce před cílem na chvíli vycestoval z tratě. „Vyhrát závod Baja je snem každého, kdo závodí v poušti a nám se to



Subaru WRX STI na Nürburgringu opět zvítězilo



Zkušební Higgins a mladý Solberg suverénně vládou rallysportu v USA



Travis Pastrana je velký showman a Subaru díky němu míří často až do oblak



V sezóně 2019 přinesli závodníci znače Subaru spoustu radosti

po loňské druhé příčce konečně podařilo. Když jsme byli krátce před cílem v roklí, v nic takového jsme ani nedoufali,” usmíval se v cíli mladý Dusty, který se v závodě dlouhém téměř 800 km střídal za volantem Subaru-bugyny s otcem Nealem. Společně se také v době naší uzávěrky připravovali na listopadový [ještě dvakrát delší] závod, který měl své centrum v Kalifornii.

Modrožluté barvy na severoamerickém kontinentu stále vévodí také klasickému rally. O jarním mimořádně úspěšném vstupu Olivera Solberga do týmu Subaru Motorsports USA jsme psali už v minulém čísle, po několikaměsíční přestávce (spojené se závoděním v Evropě) se na sklonku léta talentovaný syn bývalého světového šampióna do amerického šampionátu vrátil. A opět uspěl – těsně před dovršením svých osmnáctin stihl ovládnout tradiční WM-STP Rally v Pensylvánii, kde dokázal porazit s téměř minutovým náskokem i svého zkušeného týmového kolegu, Brita Davida Higginse. „Je to fantastické, po jarní Olympus Rally jsem se dočkal dalšího prvenství! Na trati panovaly velmi těžké podmínky, ale my se snažili hodně tlačit na pilu a vyhrát co nejvíce rychlostních zkoušek. Povedlo se nám uspět, přestože jsme třináctou RZ dojžděli s prasklou poloosou,” radoval se v cíli mladý Nor. Před závěrem šampionátu má ale více bodů na svém kontě Higgins, jenž mezitím zvítězil na podnicích v Oregonu, Maine i Minnesotě. Na soutěžích, kde chyběl mladý

Solberg, zaujal jeho místo v týmu hvězdný Travis Pastrana a i ten mohl hned dvakrát oslavovat umístění na stupních vítězů. (Nadto v létě s dalšími týmovými kolegy Sandellem a Speedem předvedl své umění i v rámci Nitro World Games na závodě Nitro Rallycross.) Dá se říci, že týmu se nepovedl pouze červnový podnik v Idahu – pro Subaru ale ani tamní soutěž nebyla důvodem ke smutku, jezdci s touto technikou totiž na severozápadě USA obsadili prvních pět příček! Vítězem se tam stal Jeff Seehorn, tedy další ze závodníků, kteří už dlouhá léta dělají značku Subaru velmi dobré jméno a sbírají pro ni jeden úspěch za druhým. Ostatně obdobná situace je i v sousední Kanadě. I tam rallysportu poměrně jednoznačně vládou barvy Subaru. Nejrychlejším jezdce je tam Karel Carré, který dokáže zdatně konkurovat i speciálům R5 či WRC. Sekundanty mu občas dokážou být Labrie či Wawryk (oba pochopitelně se Subaru), naopak Carrého únorový přemožitel z Quebecu (tedy místní multišampion L'Estage) se od jara na tratích neobjevil.

POLSKÁ STOPA

Vrstevníkem Olivera Solberga je polský mladíček Jakub Gregula. Právě na něj letos překvapivě vsadil Subaru Poland Rally Team, ale jak se zdá, intuice této volby byla velmi trefná. Mladíček se zatím úspěšně vyhýbá zásadním chybám a při své domácí premiéře dokázal v září (dva týdny po osmnáctinách) v Chor-zówě na Rajdu Slaském ovládnout kategorii Open4WD a v rámci celkového pořadí obsadil v cíli soutěže skvělou jedenáctou příčku. Bývalý úspěšný motokárista v předchozích měsících sbíral zkušenosti v Pobaltí, kde jeho nízký věk nebyl na překážku, a už i tam byl každý najetý kilometr na jeho rychlosti poznat. Těsně po dovršení plnoletosti byl pak vyslán na „světovou“ Rallye Deutschland, kterou si vyzkoušel v roli předjezdce. Těšme se tedy na nadcházející sezónu, kterou už by Gregula měl absolvovat kompletní, možná se rodí další velký talent polského rallysportu. A těch se u našich severních sousedů právě s vozem Subaru v minulých letech vylíhlo hned



Modelu Subaru BRZ to na závodních tratích sluší



Mladíček Jakub Gregula dělá týmu Subaru Poland zatím jen radost



Grabowského americká buggy je opravdu imponantní stroj

několik, vzpomeňme třeba na mistry Evropy Kajetanowicze či Chuchalu, kteří i na těžkých evropských tratích sbírali vavřín za vavřínem. Vozy Subaru jsou ostatně svou velmi dlouhou životností pověstné. To letos v Polsku potvrdil i Michal Pryczek, jenž s letitým Subaru Impreza 555 v barvách Subaru Historic Rally Teamu v národním šampionátu pravidelně ovládal třídu HR2 a například v absolutním pořadí slavného Rajdu Rzeszowského obsadil skvělou 11. příčku.

DALŠÍ PRVENSTVÍ NA NÜRBURGRINGU

Už jsme si zvykli, že se značkou Subaru se stále častěji setkáváme také při závodění na okruzích. Doma v Japonsku i letos bojuje osvědčené duo Iguči – Jamaučí s prototypem Subaru BRZ v rámci série Super GT, ve které ještě v době uzávěrky scházel poslední závod k uzavření sezóny. Modré barvy procházejí rokem 2019 se střídavými úspěchy, zatím nejlepšího výsledku dosáhli Iguči s Jamaučím hned při úvodním klání. V dubnu při závodu na 300 kilometrů na autodromu Okayama obsadili čtvrtou příčku. Stále populárnější jsou

navíc v rodné zemi naší automobilky závody značkového poháru vozů Toyota GT86 a Subaru BRZ. Ty se pořádají už sedmým rokem a kromě profesionálních jezdců se jich účastní i místní známé osobnosti.

Na britských ostrovech zápolí zajímavé kombiky Subaru Levorg v početné konkurenci národního šampionátu British Touring Car Championship. Tam je i letos hlavním žolíkem týmu Adrian Flux Subaru Racing předloňský šampion Ashley Sutton. Pěťadvacetiletému pilotovi se sice letos ještě nepodařilo zvítězit, posbíral už ale čtyři umístění na stupních vítězů a díky pravidelnému přísunu bodů mu před závěrečným podnikem sezóny patřila průběžná devátá příčka. Druhý týmový jezdec Senna

Proctor uspěl zejména na autodromu Knockhill (kde obsadil čtvrtou a pátou posunul už do první dvacítky pořadí jezdců).

Největší letošní okruhový úspěch zaznamenaly barvy Subaru na legendární červnové čtyřadvacetihodinovce na německém Nürburgringu. Na její start se opět postavilo Subaru WRX STi se čtyřčlennou posádkou, ve které Japonce Iguči a Jamaučího doplnili Nizozemec Carlo van Dam a Němec Tim Schrick. Oproti minulým startům, z nichž některé byly ve znamení trápení, běželo tentokrát všechno podle plánu. Modrý japonský vůz udával třídu SP3T po celých 24 hodin tón a v cíli bylo Subaru před svými nejbližšími soupeři o pět kol. Oslavy cenného vítězství tak mohly vypuknout naplno. Po 24 hodinách na slavném okruhu bylo na kontě japonského auta celých 145 ujetých kol, což kromě prvenství ve třídě stačilo i na výbornou devatenáctou příčku celkového pořadí v konkurenci víc jak sto padesáti vozů, mezi nimiž hrály opět prim silné vozy kategorie GT se šesti sty koníky pod kapotou. ■



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV

VOJÁČEK I POKORNÁ

OBHÁJILI

TITULY

Česká republika i Slovensko jsou zeměmi, kde slovo Subaru zní velmi sportovně. Každoročně tu závodníci s touto technikou sbírají v motosportu mistrovské tituly a nejinak tomu bylo v sezóně 2019.

Přesně před rokem jsme psali o výtečném úspěchu Lukáše Vojáčka, který tehdy s vozem Subaru Impreza WRX STI vybojoval svůj první titul mistra Evropy v závodech automobilů do vrchu. Báječně mu vyšla i sezóna letošní, a tak už v polovině září mohl ve slovinské Illirské Bystřici v barvách svého týmu Ennoble Racing

oslavit úspěšnou obhajobu! O jeho úspěchu podrobněji referujeme na straně 24.

Znovu po roce rádi gratulujeme také Sandře Pokorné, která obhájila prvenství v Dámském poháru českého šampionátu v rally. Už v minulém čísle jsme zmínili její prvenství v této klasifikaci na Valašské rally, na následujícím klatovském podniku ale odstoupila po potížích s posilovačem řízení. Klíčová pro další vývoj sezóny byla květnová českokrumlovská soutěž. Ani tam to společně se spolujezdcem Jiřím Skořepou neměli vůbec snadné:

„Na pátečním shakedownu jsme otestovali servo, které nás tak potrápilo na Šumavě a které bylo vyměněno. Vše fungovalo, jak mělo a dokonce jsme zajeli čas, se kterým

jsme byli spokojeni,“ přiblížila předstartovní pohodovou atmosféru pražská jezdyně. „Od shakedownu ale uběhlo pár hodin a my vyrazili zahřívát gumy před superspeciálkou na výstavišti. K mému zděšení začalo servo opět zlobit – střídavě přestávalo fungovat. Bála jsem se, že ani do první zkoušky nevyrazíme, což mě nepředstavitelně vnitřně rozčílilo. Rozhodilo mě to tak, že jsem chytla křeč do ruky, což patrně servo vycítilo a najednou začalo opět fungovat bez problémů. Nebyl moc čas nic vymýšlet a do erzety jsme odstartovali. Ze začátku bylo vše v pořádku, ale po pár zatáčkách, mezi domy, servo opět vyplo. Bylo to v tu nejnehodnější chvíli a my měli velké štěstí, že zatočení volantu, kam až jsem zvládla, vyšlo jen tak tak. V některých zatáčkách mi dokonce musel Jirka pomáhat a za volant jsme tahali oba. Servo si s námi zahrávalo, chvílku fungovalo, chvílku ne... Bylo to šílené. Erzetu jsme dokončili a já se v cíli zkoušky trochu nervově zhroutila, taky z šoku, že jsme málem auto obtiskli o barák,“ popsala problémy v průběhu rychlostní zkoušky Sandra. „Následoval servis, ve kterém bylo na důkladnou opravu

Sandra Pokorná si získává čím dál větší respekt svých mužských soupeřů, zásluhu na tom má i spolujezdec Skořepa



ale málo času, a tak jsme pokračovali spíše trochu více na jistotu, byla jsem z toho ale rozhozená a nesoustředěná. Ani na večerních rychlostních zkouškách jsem ještě nebyla ve své kůži. Na RZ Ján jsem se ale těšila, neboť se mi z pátečních zkoušek nejvíce líbila. Naše komplikace ten den ale bohužel ještě neskončily a těsně po startu poslední zkoušky nám praskl držák světelné rampy. Šlo o vadu materiálu, která je naprosto výjimečná. Mě už to ale ten den ani nepřekvapilo. Celou erzetu se mi tedy rampa houkala a svítila všude jinde, jen ne před nás. Moc jsem tedy neviděla a bála jsem se, že rampu ztratím, což jsem opravdu nechtěla. Erzetu i etapu jsme dokončili a byla jsem z těch nervů a všeho tak vyčerpaná, že jsem usnula možná ještě dřív, než jsem dolehla do postele," uvedla k divoké první etapě českokrumlovské soutěže Sandra Pokorná. Přes technické problémy a závěrečné potíže se světelnou rampou dokončili první polovinu závodu Pokorná se Skořepou na průběžném 39. místě absolutně a 8. místě ve třídě 3, patřila jim též vedoucí příčka v Dámském poháru.

V sobotu se již servořízení umoudřilo, a když vykoukly i sluneční paprsky, začala se usmívat i pražská dvojice v Subaru Impreza WRX STI. „Druhá etapa již byla z našeho pohledu lepší a myslím, že nám to i dobře jelo. Z této etapy jsem se nejvíce těšila na pověstnou zkoušku Malonty, ale první průjezd byl po havárii jedné z posádek startujících před námi zrušen. Naopak mne překvapila náročnost RZ Rožmberk, byť při najíždění se tak nezdála. První sekci zkoušek jsme zakončili opět na výstavišti, kde se mi podařilo zajet podle mě pěkný 26. čas absolutně. Poslední blok erzet byl skvělý. Malonty byly akční díky klouzavému asfaltu, měli jsme pár krizových situací, ale všechno jsme zvládli a z mého pohledu jsme se pěkně svezli. Nicméně opět se ukázalo, na čem potřebuji ještě zapracovat,



Bratři Lapdavští se předvedli v dobrém světle i na loňském Pražském Rallysprintu

Klasické barvy Subaru sluší i kultovním autům jiných značek, že?



jak jet s autem líp a lépe ho využívat. S každým kilometrem se ale vše podle mě zlepšuje. Byla jsem ráda, že jsme tyhle náročné a technické krumlovské tratě mohli jet a sbírat další zkušenosti. Byl to skvělý závod a já mám Krumlov opravdu v oblíbě. Navzdory tomu, že většina rychlostních zkoušek se jede v lesích a diváckých míst je pár, bylo diváků opravdu spoustu a já bych chtěla všem poděkovat za fandění a za podporu. To samé a ještě víc platí pro moji rodinu, speciálně tátu, který mě podržel, když jsem se hroutila jako domeček z karet. Krumlov byl pro mne hned po loňské Barum rally druhý nejtěžší dojetý závod v životě. I přes komplikace a problémy, které jsme měli, jsme závod nevzdali a soutěž jsme dokončili. Díky tomu je pro mě hodně ceněný i pohár za vítězství v dámské kategorii," radovala se pražská jezdyně za cílovou rampou jihočeské soutěže. Sandra Pokorná pak na tento výsledek navázala úspěchy při nadcházejícím Rally Hustopeče a Rally Bohemia a už v červenci se díky tomu mohla radovat z prvenství v celoročním hodnocení Dámského poháru.

Právě jihomoravská Rally Hustopeče byla letos už druhou soutěží, která byla společná pro český i slovenský soutěžácký šampionát. Díky tomu jsme mohli na našich tratích opět vidět v akci také dvě Subaru Impreza WRX STI, které u našich východních sousedů letos ovládají kategorii produkčních vozů. Už i jejich piloty jsme zmínili v minulém čísle, v době naší uzávěrky ale mistrovství Slovenska spěje do finále a my už můžeme posílat k našim východním sousedům gratulace. Už před posledním podnikem je totiž jasné, že Subaru na Slovensku slaví double! Letošním šam-

piónem produkčních vozů se totiž stal Tomáš Konečný, kterému zdatně sekundoval Lukáš Lapdavský. Konečný našel přemožitele pouze na jaře ve Valašském Meziříčí, v Hustopečích jej vyřadila technika, všechny soutěže pořádané na slovenském území ve své kategorii ale ovládl! Rychlost a spolehlivost tohoto třicetiletého závodníka (jemuž obvykle čte noty Matuš Lejko) vynesla nejen na mistrovský trůn, ale v početné konkurenci rychlých vozů R5 až do první šestice absolutního pořadí mistrovství Slovenska a nás těší, že jej tak vysoko vynesl vůz Subaru, se kterým závodí už třetí sezónu. Jak již zmíněno, vicemistrem se navíc stal Konečného vrstevník Lapdavský, jenž používá o generaci starší vůz stejné značky.

Na českých tratích se ale letos prohánělo i další zajímavé vozidlo v zahraničních rukách, které tady musíme zmínit. Zlínské Star Rally Historic se totiž (vedle bratraců Jurečkových, kteří s Imprezou 555 zápolí v rámci českého historického mistráku) letos zúčastnila i polská dvojice Grondal-Tichanowicz. A proč o nich píšeme, když závodili s maluchem, tedy Fiatem 126p? Oni totiž nejenže s tratí bojovali statečně jako Colin McRae, ale své vozítko oblékli do slušivého modrozlutého kabátku a nápis na přední masce „Prawie jak Subaru“, který pravidelně na tomto místě vozí na polských soutěžích, dokonce pro zlínskou soutěž speciálně přeložili do češtiny!



Subaru Impreza 555 už patří do kategorie historických vozů, Petr a Pavel Jurečkoví v ní u nás patří ke špičce

Tomáš Konečný zasluženě vybojoval cenný titul mistra Slovenska produkčních vozů



TEXT A FOTO: JINDŘICH LASÍK

EVROPSKÝ TITUL

PRO VOJÁČKA SE SUBARU

Říká se, že obhájit vavřín je vždycky těžší, než získat ho poprvé. Lukáš Vojáček vloni zvítězil v evropském šampionátu v závodech do vrchu ve skupině 1 produkčních vozů a letos prestižní kontinentální prvenství k radosti všech příznivců značky Subaru obhájil.

Bodování je pro laika trochu složité, neboť do kategorie I se počítají výsledky ze skupiny A, N, S20 a GT. V každé startují rozdílné automobily, jezdci sbírají body ve své skupině a ty se pak sčítají. Letos sváděl Lukáš Vojáček, jehož Subaru patří do skupiny A především souboj

s Italem Lucou Zuurbierem s dvoulitrovou Hondou Civic, zatímco druhý vážný soupeř Antonio Migliuolou s Mitsubishi Lancer patří do skupiny N. Teoreticky by měli být ve výhodě jezdci s vozy třídy GT, jako jsou McLaren nebo Lamborghini. Ale většinou pro nedostačující počet jezdců sbírají jen poloviční body.

Letošní šampionát začal netradičně ve Francii, pokračoval v Rakousku, Portugalsku, Španělsku, u nás závodem Ecce Homo ve Šternberku a první polovinu uzavřelo Německo. Pak se závodilo v Itálii, Slovensku, Polsku, Švýcarsku, Slovinsku a Chorvatsku. Z každé poloviny seriálu se jeden výsledek nezapočítává.

V první polovině vynechal Vojáček závod ve Francii, ale pak pětkrát vyhrál, a to včetně legendárního domácího závodu Ecce homo. Původně chtěl vyrazit i na nejdelší závod, sedmáct kilometrů dlouhé Trento, ale po problémech s převodovkou ve Šternberku Itálii oželel. „Na Ecce Homo nás v závěru druhé jízdy trápila převodovka, nešla zařadit trojka, ale jízdu jsem dokončil. Jenže dodavatel závodních převodovek, firma Kaps zkrachovala a najednou jsme neměli kolečka



Přes problémy s převodovkou dokázal Vojáček vyhrát i legendární domácí závod Ecce homo

a museli vyrazit do bojů se sériovou. Vzhledem k náročnosti Trenta jsem se rozhodl raději nestartovat, protože sériová skříň by nemusela šedesát vracáků vydržet“, říká Lukáš Vojáček.

Tady se dostal do vedení evropského šampionátu Ital Zuurbier, s nímž sváděl Lukáš Vojáček v dalších kopcích souboj o desetinky sekundy, hlavně na Slovensku, Polsku a Švýcarsku. Ze dvou závodních jízd Ital vždy jednu vyhrál. „Hodně těsný byl souboj právě v St. Ursanne, první jsem vyhrál o osm desetin sekundy, druhou prohrál o tři desetiny. Rozdíl v můj prospěch byl pět desetin sekundy. Moji výhodou jsou vyrovnané výkony, a tak jsem v součtu časů lepší,“ hodnotí sezonu Lukáš Vojáček.

Poslední dva závody ve Slovinsku a Chorvatsku jel už na jistotu, připsal si body za druhé a třetí místo, což mu stačilo na obhájení titulu Mistra Evropy. Navíc Antonio Migliuolo, suverén skupiny N, poslední závod nedokončil a skončil tak celkově druhý.

S čím vyrazí Lukáš Vojáček do příští sezony je zatím neznámé, má dojít ke změně technických předpisů, tak se nechme překvapit. ■



NOKIAN[®] TYRES



VAŠE ÚŽASNÁ CESTA

NOVINKA

SNADNÁ JÍZDA NA SNĚHU I SNĚHOVÉ BŘEČCE

Nová zimní pneumatika Nokian WR Snowproof zrozená v severské zimě, jako doma na evropských silnicích. Skandinávská bezpečnost ve všech zimních podmínkách. Více informací: nokiantyres.cz



TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

VYZÝVAVÉ VIZE

Koncepční vozy Subaru naznačující, kam automobilka směřuje, nesou od roku 2013 ve svém jméně pojmenování VIZIV. Vzniklo jich už celkem devět a jeden navíc ve virtuální podobě pro počítačovou hru Gran Turismo.

V minulém vydání časopisu Jsem Subarista jsme popsali bohatou tradici koncepčních vozů Subaru, postavených mezi roky 1985 a 2011. V tomto roce, konkrétně vozem Subaru Advanced Tourer, jsme skončili zcela záměrně, protože od tohoto okamžiku, tedy od roku 2013, začalo Subaru své koncepční vozy označovat výrazem Viziv, který doplnilo nějakým přídomek. Toto označení vyjadřuje spojení „Vision for Innovation“, přeneseně tedy vize pro inovace. Obecně měly vozy Viziv, snad pouze s výjimkou Viziv-7 z roku 2016, ukazovat na vzdálenější budoucnost designu a koncepce vozů Subaru. Kromě modelů Viziv totiž Subaru pravidelně připravuje rovněž studie přímo předznamenávající - v horizontu přibližně půl roku - chystané sériové typy. Bylo tomu tak například u modelů Impreza, XV, Legacy či nejnověji Levorg.



Subaru Viziv Performance (2017)



Na Subaru Viziv 2 z roku 2014 je zřejmý designérský styl aktuálních modelů

2013

První koncept Viziv v roce 2013 svými proporcemi částečně připomínal jen o dva roky dříve představené sériové Subaru XV. Zvýšená karoserie vizionářské studie ale měla jen jedny boční dveře a celkově zcela jiný designérský jazyk, mířící do budoucnosti. Právě na něm se ukázalo nové pojetí designu s výraznou maskou lemovanou světlometry ve tvaru písmene C, jež mají evokovat pozici pístů podélně uloženého plochého motoru. V útrůbách tohoto vozu pracoval vznětový dvoulitr, pohánějící společně s bezstupňovou převodovkou přední kola. Pohon každého ze zadních kol měl na starosti jeden elektromotor. Viziv tedy nabízel ve stylu některých starších konceptů Subaru hybridní pohon v kombinaci s pohonem 4x4.

Zatímco vznětový Viziv měl premiéru na autosalonu v Ženevě, pro podzemní tokijský



Subaru Viziv z roku 2013

autosalon si Japonci připravili modifikovanou verzi Viziv Evolution. Ta měla pod kapotou stejný zážehový motor 1,6 turbo, jaký poháněl i koncept v dalším roce debutujícího kombi Levorg.

2014

Ženevský autosalon v roce 2014 byl místem premiéry konceptu Viziv 2, jenž se stal velmi významnou změnou. I když koncepčně byl evolucí předchozích studií Viziv, jeho design byl dílem tehdy u Subaru nového šéfdesignéra Mamoru Ishii, jenž ale byl do té doby v oddělení designu u Subaru již více než 25 let. Tento designér právě konceptem Viziv 2 začal tvořit hlavní rysy nového designérského stylu Subaru, jenž se projevuje na aktuálních sériových modelech. I proto možná Viziv 2 z dnešního pohledu působí méně futuristicky než původní Viziv, protože některé jeho linie jsou povědo-



Subaru Viziv GT Vision Gran Turismo (2014)



Subaru Viziv-7 z roku 2016

mé ze sériových vozů. Nižší a širší světlometry měly více evokovat tvar pístů motoru boxer. Z dnešního pohledu jsou na vzhledu Vizivu 2 patrné prvky právě modelů Impreza a XV. Konkrétně jde například o charakteristický tvar spodní linie bočního prolisu, který má připomínat sek samurajským mečem.

2015

Stejný designérský prvek byl patrný také na v roce 2015 představeném konceptu kompaktního SUV Viziv Future Concept. Dvojití elektromotorů určených pro pohon zadních kol, známou ze všech předchozích konceptů Viziv, v tomto případě poprvé nahradil jeden motor. Opět v kombinaci se čtyřválcem 1,6l turbo. Budoucí vývoj ukázal také systém EyeSight, jenž je v tomto koncepčním voze kombinován pro větší přesnost s radarem. Velmi originálně byl pojatý také interiér s tubusy rychloměru a otáčkoměru osvětlenými výraznými barvami. Zajímavostí interiéru byla kamera sledující a rozpoznávající řidiče, jež měla premiéru v nové generaci typu Forester loni. Automobil tohoto typu v nabídce Subaru stále chybí. Zda se ho skutečně dočkáme, je zatím ve hvězdách, nebo lépe řečeno v tokijském ústředí šesti hvězd.

2016

Zatímco Viziv Future Concept byl ukázkou malého SUV, Viziv-7 z roku 2016 ukázal představu o o rok později uvedeném sériovém sedmimístném SUV Subaru Ascend. Právě Viziv-7 je nejrealističtější ze všech studií ze série Viziv.

2017

Viziv Performance Concept, představený v Tokiu v roce 2017, byl o poznání odvážnější a naznačoval představu o sportovním sedanu budoucnosti. Navázal tak na prototyp WRX Concept z roku 2013. Lze na něj pohlížet také jako na připomenutí toho, že Subaru má v plánu pokračovat ve výrobě sportovně laděných sedanů. Nízká maska chladiče, nasávací otvor v přední kapotě, zvýrazněné blatníky



Subaru Viziv Future Concept (2015)

Subaru Viziv Tourer Concept z roku 2018
naznačoval tvary nového Levorgu

a dva páry koncovek výfuku jsou typickými rysy nejdražších modelů Subaru.

2018

Po úspěchu studie Viziv Performance Concept na Tokyo Motor Show 2017 se na lednovém Tokyo Auto Show v roce 2018 ukázala STI verze tohoto koncepčního vozu s agresivněji tvarovanými a karbonem ozdobenými nárazníky a prahy, stejně jako dominantním „křídlem“ na víku zavazadlového prostoru.

Jen o dva měsíce později měl na autosalonu v Ženevě premiéru Viziv Tourer Concept, naznačující možnou podobu chystaného nového sportovního kombi (pravděpodobně nástupce typu Levorg). Technickou zajímavostí je propojení kamerového systému EyeSight s lokalizačním systémem GPS. Jedinou známou informací o poháněcí soustavě je, že kombinuje plochý motor boxer s mechanickým, symetricky uspořádaným pohonem všech kol.



Subaru Viziv Adrenaline Concept (2019)

2019

V letošním roce Subaru představilo prozatím poslední studii Viziv Adrenaline Concept, jež svým designem pokračuje v nastaveném trendu s výraznými lemy blatníků, nicméně koncepcí a stylem navazuje na první představený Viziv z roku 2013. Taktéž jde o zvýšený třídvéřový sportovně laděný crossover.

Do skupiny koncepčních vozů Subaru Viziv patří ještě jedna zajímavost, vymodelovaná pro virtuální svět počítačových her. Automobil pro hru GranTurismo 6, určenou pro herní konzoli Sony PlayStation, hypoteticky počítá s karbonovou nosnou strukturou, díky níž dosahuje hmotnosti 1380 kg. Viziv GT Vision GranTurismo je navržen s hybridním pohonem, jehož hlavním prvkem je dvoulitrový plochý přeplňovaný čtyřválec, doplněný dvojitými motorů pohánějících zadní kola. Celkový výkon soustavy má činit 591 k a točivý moment 800 N.m. Na rozdíl od ostatních konceptů Viziv, s tímto se můžete projet, i když jen virtuálně. ■



Subaru Viziv Performance STI (2018)

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA A ARCHIV JAKUBA ŠTÁFKA

JAKUB ŠTÁFEK: RÁD ZKOUŠÍM, CO SE SVÝM SUBARU PROJEDU

Podstatnou část svého života Jakub Štáfek spojil se seriálem Ulice, kde se jako Matěj Jordán objevil už jako teenager v roce 2005. Mladší lidé bez televize ho však zpravidla objevili teprve díky internetovému seriálu Vyšehrad, kde ztvárnil svérázného fotbalistu Juliuse „Laviho“ Lavického. Fotbal si čas od času rád zahraje i na hřišti, kromě toho je však také scénárista, režisér nebo zápasník MMA (smíšených bojových umění – Mixed Martial Arts – plnokontaktního bojového sportu). Pro nás je ale Jakub především nadšený subarista.

Fotbalisté a auta jsou samostatná kapitola. Jak to máš ty? Přitahují tě fotbalistická auta typu Bentley Continental?

Vůbec, v tomhle směru jsem úplně normální. Co se týče aut, tak jsem hrozně praktický člověk. Můj kamarád, bývalý fotbalista, se těmto předpoklům také úplně vymykal – jezdil se Subaru Forester. Trávili jsme spolu hodně času a to auto jsem si úplně zamiloval. Líbilo se mi, jak o něm mluvil, jak se k němu choval. Shodou okolností jsem si ho pak od něj koupil a bylo to moje první Subaru.

Takže vlastně máš fotbalistické auto...

Vlastně ano!

Když říkáš první Subaru, jaké máš teď?

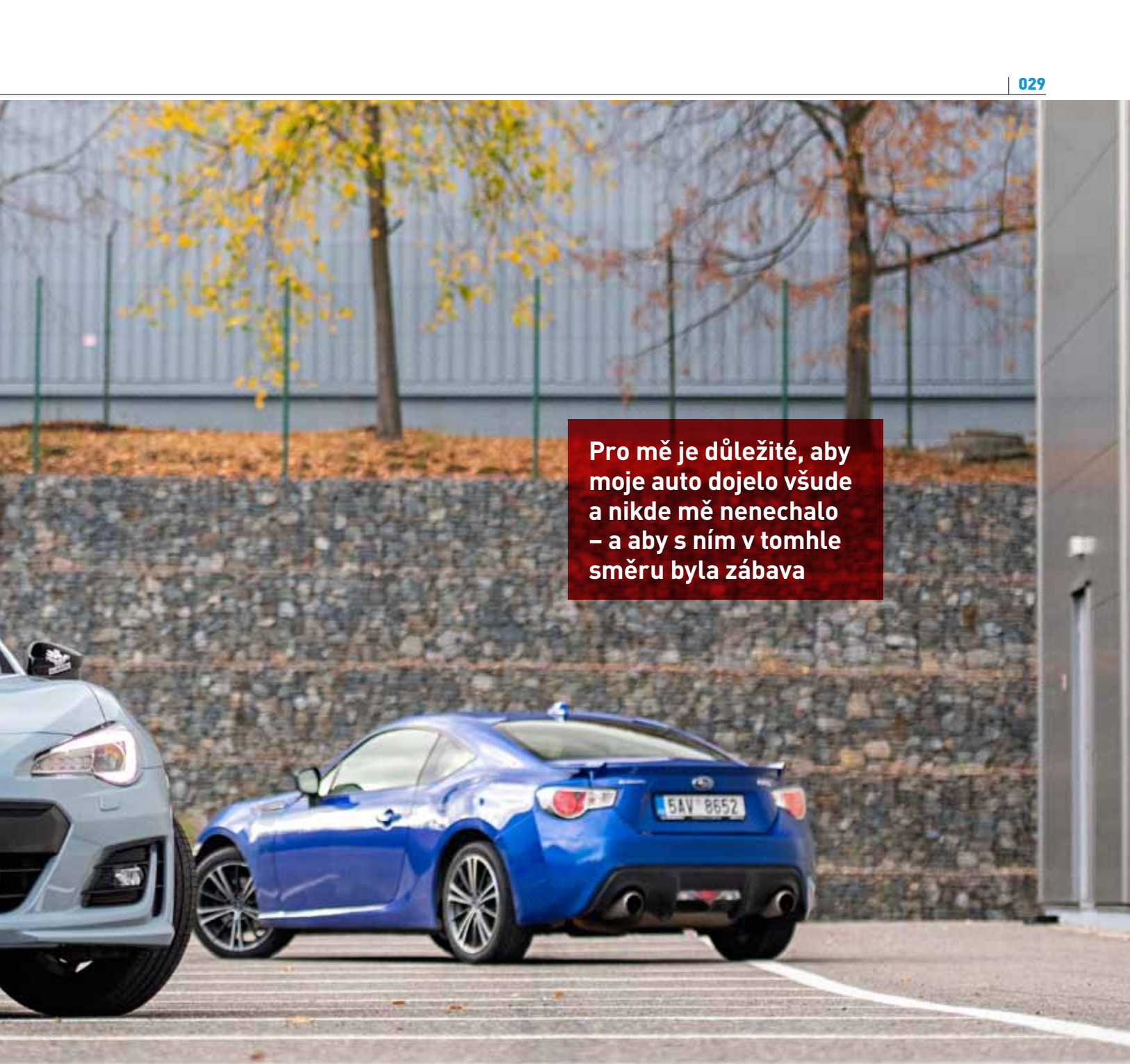
Forester 2.5 XT Turbo z roku 2008. Je to mazlík. Mám rád čtyřkolky, takže proto Subaru. Předtím jsem měl vínový dvoulitr z roku 2002, takovou tu klasickou „kostku“. Prodal jsem ho kamarádovi Tomášovi, který přišel o auto, takže zůstalo v rodině. Za což jsem moc rád, občas si společně zablneme. Hrozně mě baví, jak je to auto uvnitř takové

strohé, syrové. Je to prostě lesník. Japonci si na nějaké parádičky nepotrpí a vůbec mi to nevdá.

Co si pod tím blbnutím můžeme představit?

Mám chatu na horách, v Rokytnici nad Jizerou, a také často jezdíme na jeden nádherný mlýn v jižních Čechách. Je to taková oáza uprostřed lesa, kam se člověk bez čtyřkolky nedostane. Vždycky vymýšlíme nejrůznější cesty, kam to „pošleme“. Kde se projedeme lesem a bahnem, kde přebrodíme





Pro mě je důležité, aby moje auto dojelo všude a nikde mě nenechalo – a aby s ním v tomhle směru byla zábava

řeku a podobně. Proto je pro mě důležité, aby moje auto dojelo všude a nikde mě nenechalo – a aby s ním v tomhle směru byla zábava.

S řízením jsi začal až v 18 letech v autoškolě, nebo jsi už předtím proháněl auta někde po poli?

Mě učila řídit babička, která žije na vesnici. Vždycky, když jsem za ní přijel, sedli jsme do jejího Formana, jeli na polní cestu a tam jsem se učil řídit. To mi bylo třeba 15 nebo

16 let. Na řidičák jsem si samozřejmě musel počkat do 18, ale pokud mám být upřímný, na střední jsem občas do školy přijel autem, i když jsem papíry ještě neměl. Jak se říkalo, na papíry to nejezdí...

Máš nějaké vysněné auto?

Hodně se mi líbí Impreza WRX STI. Má neuvěřitelný charakter, i když určitě existují rychlejší auta. Ale že bych o nějakém autě vyloženě snil, tak jsem to nikdy neměl. Na rozdíl od mých spolužáků ze školy, kteří

si kupovali různá BMW a neměli pak pomalu ani na svačinu, protože jezdili driftovat na Džbán a všechno rvali do benzínu a pneumatik. Když budu časem mít jedno praktické auto do rodiny a jedno víc na zábavu, bude to fajn. Ale když to nevyjde, tak se z toho nezblázním.

Jak se zrodila tvoje spolupráce s českým Subaru?

Já jsem Subaru oslovil v době, kdy jsme točili seriál Vyšehrad. Sice se mi ozývaly

i větší značky, které by určitě mohly nabídnout výhodnější podmínky, ale říkal jsem si, že se přece nebudu přetvařovat. Nechci se tvářit jako fanoušek aut, která jsou pro mě ve skutečnosti naprosto nezábavná. Kdežto když člověk sedne do BRZ nebo Outbacku, tak je to prostě super. Se Subaru proto máme džentlmenkou dohodu. Není to tak, že by mě zahrnovali penězi – stačí, když mi jednou za čas zlepší náladu nějakým zajímavým autem.



Zrovna teď máš půjčené BRZ. To není zrovna auto do terénu.

Do Rokytnice s ním nepojedu, ale něco spolu určitě zažijeme. Když jsem ho naposledy vrátil, ze stavu zadních pneumatik na Subaru asi nebyli úplně nadšení. Ale zkrátka když je příležitost, rád si zablnu. Na Subaru vědí, že jsem nadšenec, a jsou tak hodní, že mi vždycky na nějakou dobu půjčí auto, abych ho vyzkoušel a trochu zpropagoval.

Který model ze současné nabídky tě zaujal?

Outback je super. Mám pocit, že se o všechno postará za mě. Nedávno jsem v něm jel pět hodin na trénink MMA do Polska a pak domláčený pět hodin zpátky a bylo to jako cestovat vznášedlem. Je pohodlný jako limuzína, všechno se do něj vejde a ještě výborně jede, i když vezl tři velké chlapy. Skvělý je i EyeSight, který mě už párkrát zachránil. Podobné systémy má samozřejmě spousta aut, ale nemyslím si, že jsou tak kvalitní. Nedávno to „týpek“ přede mnou zadupnul, já sice taky, ale počítač vyhodnotil, že touhle silou to nejsem schopný dobrzdít, a tak mi pomohl. Což je fajn, člověk ve stresové situaci nezareaguje vždy správně.

Outback je super. Nedávno jsem v něm jel pět hodin na trénink MMA do Polska a pak domláčený pět hodin zpátky a bylo to jako cestovat vznášedlem. Je pohodlný jako limuzína, všechno se do něj vejde a ještě výborně jede

Jednou z hlavních hodnot Subaru je rovnováha, klid v duši. Máš v životě rovnováhu? Věnuješ se spoustě aktivit a navenek působíš hodně živelně.

Já ji hledám. Myslím, že historie Subaru je taková cesta pokojného bojovníka a máme to hodně podobně. Snažíme se dvakrát

měřit a jednou řezat. I když se může zdát, že toho dělám hodně, snažím se to korigovat a nechci sedět na dvou a více židlích. Ale musel jsem k tomu dojít. Poslední rok či dva procházím určitou proměnou. Předtím jsem byl myslím hodně na pěst a na zabití.

Je něco, co tě na silnicích umí spolehlivě naštvat?

Nejsem ten typ člověka, co by vyskakoval ven a chtěl někoho tahat z auta. Respektive takové chování nesnáším. Ale samozřejmě si občas zanařádám. Hlavně, když vidím, že se lidé nevěnují řízení a nekoukají do zrcátek, třeba kvůli telefonování. Vadí mi sobeckost a vytáčí mě, když lidé nedávají blinkry – pokud člověk kouká do zrcátek a používá blinkry, má podle mě vyhráno. Konfliktům se nicméně snažím vyhýbat. Pamatuji si ale, jak jsem jednou jel na Lipno s přítelkyní a s dětmi, mohlo mi být třeba třiadvacet let, a předjížděla nás kolona Hells Angels. Já na ně zatroubil, což jsem dělat neměl. Jasně mi bylo ukázáno, že na ně se netroubí, i když nejeli úplně podle pravidel.

Na co se nejvíc těšíš příští rok?

Těším se už na přelom roku. Fanoušci MMA asi zaznamenali, že v sobotu 9. listopadu mě čekal velký zápas MMA v O2 aréně. Dařilo se mi. Atmosféra byla super. Jestli jsem někdy říkal, že jsem si sáhnul na dno, tak jsem kecal, tam jsem si sáhnul. Povedlo se mi seknout soupeře Petera Benka v 1. kole a za 69 sekund jsem zvítězil K.O. Stálo to za to. Myslím, že jsem nyní zodpovědnější, disciplína z tohoto sportu sehrála svoje. Teď mě čeká volno, mám pocit, že si ho zasloužím. Jedeme s kamarádem do Afriky. Rwanda, Uganda, Kongo, Tanzanie. Polezeme i na Kilimandžáro. Bude to trek asi na 25 dnů ve skupině přibližně deseti lidí s Radkem Jarošem. Na to se těším moc, věřím, že to bude zážitek na celý život. Jestli mi dá Subaru nějakou vlaječku, můžeme ji vyvěsit na vrchol Kilimandžára!



TEXT: JAROSLAV MACNAR, FOTO: SUBARU BUTIK

STÁLE NĚCO, NOVEHO!

www.subaru-butik.cz

Již více než tři roky přináší Subaru Butik velké i malé radosti všem Subaristům. Společně s vámi se snažíme vybírat to nejlepší, a tak v sortimentu Subaru Butiku najdete více než 350 různých položek.

Díky za všechny vaše inspirace a nové nápady, které dělají Subaristům tak mnoho radosti každý den.

PTÁTE SE, CO SE U NÁS OBJEVILO NOVÉHO?

Už jste viděli naše nová trička nebo pletené rukavice? A co novou kolekci termosek, kterou jsme připravili společně s ikonickou značkou Stanley? V Subaru Butiku si můžete také vybrat ze široké nabídky modelů vozů Subaru (včetně sběratelských kousků) nebo z neustále se rozšiřující kolekce sportovního oblečení a praktických doplňků.



A NA ČEM PRACUJEME – CO BUDE NOVÉHO?

Již brzy v butiku najdete nejenom zcela nové pletené čepice, sportovní oblečení, limitovanou kolekci triček nebo exklusivní hodinky. Rovněž se chystáme rozšířit nabídku o speciální kolekci autokosmetiky Subaru. Tak proč nesledovat stránky butiku každý den, vždy zde objevíte něco nového!



NENAŠLI JSTE NĚCO V SORTIMENTU BUTIKU?

Máte zajímavý nápad, co můžeme do butiku přidat, nebo ve své společnosti vyrábíte zajímavé produkty, ze kterých by všichni Subaristé měli radost? Napište na náš email info@subaru-butik.cz a my rádi nabídku butiku rozšíříme. Nejzajímavější nápady odměníme jedním z našich produktů.

A pro ty, co ještě Subaru Butik nikdy nenavštívili, máme malou motivaci – slevový kupón na první nákup. Zadejte jeho číslo **95303001** při dokončení své první objednávky a my vám dáme slevu 10 % z celkové ceny nákupu (bez dopravy a případné ceny dobírek). A když ještě napíšete heslo „**POPRVÉ**“ do poznámky pro prodejce, přidáme navíc malé překvapení. Tak na co ještě čekáte! ■



TOMÁŠ NOHEJL, FOTO: LADISLAV ADÁMEK, MARTIN WAWRYCZEK

I DOJET ZA ZÁŽITKEM MŮŽE BÝT ZÁŽITEK



Už čtvrtým rokem doprovází Subaru běžce v zážitkovém seriálu (letos Mizuno) Trail Running Cupu. Jak vypadalo devět zastávek, kde nechyběli subaristé, tentokrát?

OSTRAVA

Závod v Ostravě není žádná běžcova černá mūra. To už vědí účastníci našeho podniku pět let. Zdejší desítka se běžela koncem dubna s mírnou změnou v okolí radnice ve Slezské.

Ale opět z tradičního epicentra v bývalé staré koksově v Trojhalí/Nové Karolíně, okolo hradu, podél Ostravice a hlavně pak přes sopečnou haldu Ema, unikátní biotop s vnitřní teplotou 1500 stupňů Celsia a subtropickým klimatem na povrchu, s nejvyšším vrcholem města s kótou 324 metrů.

Na trati, kterou sám navrhnul, vyhrál jeden z nejlepších českých horských běžců Tomáš Maceček. A jeho zdejší krajanka Andrea Krstevová zapsala vítězný hattrick. V ideálním běžeckém počasí, lehce přes deset stupňů v závěru s mírným mžením, po smogovém mraku Pekingu tentokrát ani vidu ani slechu ani čmuchu. Závodní program v Trojhalí oživil návrat dětských kategorií, který přivedl na start celé rodiny, velmi slušně byla obsazena i doprovodná pětka podél řeky – zvládla ji i mamina s kočárkem.

PRAHA jaro

Jaro a svátek zamilovaných? Kde jinde než na Petříně? Běžci už pátý rok slavili – byť s mírným zpožděním ještě v máji - ve zdejším parku. Jenže na polibky pod sochou Karla Hynka Máchy to nebylo ani teď, když se mírně snížila profilová zubatice pětikilometrového okruhu, který se běhá dvakrát. Spíš přišlo

k chuti pořádné vydechnutí po dalším z kopců s proběhnutím tubusem pod lanovkou. Protože už téměř najisto tady bývá hodně horko.

Opět vyhrál ostravský bard Tomáš Maceček, který jako by chtěl naznačit, že se stává taky (trošku) Pražákem. Ženám vládla ve své premiéře Petra Kotlíková, absolutně osmá. „Šla jsem si sama, i ty všechny kopce vycupitala. Zastavila jsem jednou, když se mi rozvázala bota, to se mi stalo poprvé v životě,“ usmívala se.

V závodním poli se objevili běžci z atraktivních destinací – Norska, Francie, Rakouska, Řecka a dokonce i Barbadosu. Jméno jeho reprezentanta Jiri Fabian ovšem naznačuje, že má k Čechům vztah víc než turistický. Turistů byla na Petříně také fůra, v parku i pod Hradčany obdivně vzhlíželi – poté, co Petr Čech letos zavřel po čtvrtstoletí existence parádní show bikerů Pražské schody, zůstal v podhradí pouze běžecký podnik...

KRÁLICKÝ SNĚŽNÍK

Platí to pořád. Jedna z nejkrásnějších tratí, povznesené řečeno až spektakulární horský půlmaraton. Ať začátkem června svítí slunce, či padá mlha jako tentokrát. Hřeben Králického Sněžníku zůstává dál pod vládou zdejší běžecké šlechty. Ve třetím díle MTRC potvrdil roli favorita Radek Hübl z Ústí nad Orlicí. Mezi ženami to byla Hana Švestková-Stružková z nedaleké Červené Vody.

Lehce jsme pozměnili trasu. Namísto drsného výstupu sjezdovkou z Dolní Moravy ku Slaměnce hned na úvod se stoupalo v protisměru hravým trailem bikeparku. Drátěnka na vlhkých dřevěných klopkách drží i ve stoupání, věděli jste to? A taky je tu nově protažený úsek sjezdovky na zimu těsně pod Stezkou v oblacích.

Pak už se šlo starou známou klasikou jako všech šest let před tím – ještě kousek vzhůru k Sušině (1 321 m), pak přes kořeny a kamenitými stezkami až pod sedlo Králického Sněžníku. A odtud dolů okolo Vilemínky až k říčce Moravě. Tato vrcholová pasáž byla technicky nejobtížnější v celé historii!

Zaprve v posledních dnech hodně a při závodě aspoň trochu přšelo i pufkovalo. Zároveň patrně jarní tání vymlelo koryta cest víc než jindy, popadalo přes ně víc kmínků, vytvořily se další mokřiny. Ani na okamžik jste nemohli povolit v koncentraci, ani dva kroky za sebou jste nemohli plynule založit do tempa.

Ale na druhou stranu, tato nová trasa přinesla nové zážitky pro všechny smysly. Zvuková kulisa ticha v mírné vlhké mlhovině, a pak ty výhledy, když se roztrhala... A koneckonců i reakce svalů na nohou na zcela odlišný a velmi členitý výběh v následujícím průběhu.

JEŠTĚD

Stačilo pár rychlejších kroků, a ač nohám by se chtělo, termostat v mozku spustil výstražný alarm! Na startu Ještědského půlmaratonu v Horním Hanychově bylo v neděli v pravé poledne 32 stupňů... Triumf získali ti, jimž žhavý lesní fén tolik nevadil – hlavní favorit Robert Heczek a premiantka Jana Mikešová.

Téměř každý závod MTRC zapisuje rekordy. Ten aktuální – teplotní – by ale většina běžců raději vymazala... Profilově příjemnější a běhavější trať, opět objevná a pestrá, tentokrát přinesla dalšího krutého soupeře – brutální vedro.

Nepřemohl ho ani hvězdný účastník Dušan Kožíšek, dvojnásobný medailista z týmového sprintu na mistrovství světa v běhu na lyžích, trojnásobný olympionik a nyní asistent trenéra reprezentace, který se právě chystal se svými svěřenci na světový šampionát na kolečkových lyžích do Číny.

Vyzkoušel si roli startéra, okamžitě vyrazil i na trať, ovšem s respektem k terénu, počasí i své formě. V druhé polovině trati mu však podlehl. „Hýbu se, ale moc netrénuju, máme hodně práce. Vydržím závodit hodinu, pak mi dojdou síly. Seběhy mi rozbily nohy, přišly i křeče. Už jsem vyhlížel cíl,“ komentoval svůj výkon.

To víc si užila jeho přítelkyně, psycholožka Simona Kozlová. „Moc pěkná trať, já to nikam honit nemusela,“ usmívala se příjemná mladá dáma, která přijela stylově vozem značky Subaru, partnera seriálu. Její desátá pozice je velmi čestná.

KRKONOŠE

Ideální vlhké běžecké počasí vydrželo po většinu závodu, až po doběhu nejlepších z padesátky spustil hustý déšť. Ve Skiareálu

ve Svatém Petru opět vládla skvělá atmosféra, vyběhly téměř čtyři stovky účastníků, ještě včetně nejkratší doprovodné pětky. Na upgradované trati královského závodu sezony vyhráli borci z Podkrkonoší – Milan Janata z Hořic a Jana Mikešová z Nové Paky. V horském půlmaratonu, také bodovaném do seriálu MTRC (50 má vyšší koeficient), původní pětadvacítce pomenšené o poslední brutální výšlap do Stohu, obhájil prvenství Radek Hübl zpod Orlických hor. A poprvé vládla jeho krajanka Eva Žáčková.

A jak se ujaly změny tratí – odlišné stoupání do Medvědína a vypuštění závěrečné Hromovky na padesátce či zrušení výstupu na Stoh na půlmaratonu? „Medvědína nebyl o nic jednodušší, namísto sjezdovky táhlý živý utahovák,“ hodnotil pravidelný účastník letos čtrnáctý Zdeněk Beck a další.

LIPNO

Pokud někomu sedí kopce okolo Lipna, tak je to Tereza Chlupová. Už potřetí tady vyhrála horský půlmaraton, jeden z klenotů série. Mezi muži se tu poprvé (taktéž v českém trailovém poháru) radoval Petr Macek.

Se startem tradičního týdenního Lipno Sport festu v předposledním prázdninovém týdnu, přivítalo běžce ideální počasí. Teplota

Nová trasa na Králickém Sněžníku přinesla nové zážitky pro všechny smysly. Zvuková kulisa ticha v mírné vlhké mlhovině, a pak ty výhledy, když se roztrhala...



XV na Lipně. Předposlední prázdninový týden se Subaru ukázalo (nejen) účastníkům tradičního Lipno Sport Festu



Vzhůru bike parkem. Výběh z Dolní Moravy nahoru na hřeben Králického Sněžníku nabízí zajímavé perspektivy



Ostravská příroda. Podél řeky Ostravice a pak na haldě Ema najdete velmi zajímavé běžecké terény

Až za hranice (všedních dnů). Každý výlet do terénu stojí za to, užije si běžec i auto



okolo dvacítky, spíš pod mrakem, voňavý horský vzduch. Samotná přehradní nádrž leží v 776 metrech, okolní kopce rostou skoro k tisícovce. K tomu pestrá panorama. Kdo zná, těšil se. Kdo odběhl poprvé, byl nadšený.

Startovním výštrelem poslala běžce do kopců Kateřina Neumannová, olympijská vítězka a mistryně světa v běhu na lyžích. Sama už tu také běžela, jenže teď ji trápila bolavá pata a jen jezdila na kole. Absolutně sedmý skončil 51letý Pavel Camrda, člen slavného cyklokrosového klanu z Tábora, účastník olympijské premiéry horských kol v Atlantě 1996. Byl tu už loni, zlepšil se a přivezl nejmladšího brácha Luďka, ten skončil třináctý. Do kopce letěl, z kopce trpěl... Na doprovodné pětce skončil čtvrtý Štěpán Šebrle, 17letý fotbalista pražské Dukly, syn olympijského vítěze v desetiboji. Porazil i mamku Evu, ta byla taky čtvrtá mezi ženami.

ČESKÝ LES

Objev letošní sezony Jaromír Hradecký oslavil po dvou druhých, třetí a čtvrté pozici v předchozích podnicích první vítězství. „Ale raději bych si ho užil v normálním závodě,“ usmál se trochu trpce v cíli běžec ze Skutče. Na trase Česko-německého půlmaratonu musel totiž naběhnout o pět kilometrů navíc...

Tak tohle se zkušenému pořadatelskému týmu ještě nestalo. Zhruba v polovině závodu v jinak zcela opuštěném pohraničním lese neznámý pachatel přemístil značení a na křižovatce poslal had běžců jiným směrem. Čelní skupina se po pěti kilometrech napojila znovu na původní trasu a zjistila chybu. Cestou zpět na rozcestí pak nabalila celkem 24 postižených a oklamaných. Mezitím už běžci ze zadnějších pozic pokračovali správně. A ti zpredu, kterým zbyla psychická síla, je museli znovu předbíhat.

Naštěstí ne všem to zkazilo zážitek. Pro jednoho, resp. jednu z nich, zůstane unikátem, stejně jako ona sama pro pořadatele. Rochelle Caadanová se dostavila na start v osm ráno jako první ze všech účastníků. Byť dorazila z největší dálky. Až z Abú Zabí... Ne, to není překlep. Z Abú Zabí ve Spojených arabských emirátech. Letadlem přes Turecko, pak z Prahy vlakem a busem až do domažlického Babylonu, odtud za rozbrsku taxíkem.

„Našla jsem si závod na internetu a zaujal mě, takový trail jsem ještě nikdy neběžela,“ vysvětlovala jako by snad přijela z Horšovského Týna... Dívka původem z Filipín dostala v kanceláři v arabské metropoli na pár dní volno, a tak se vydala podruhé v životě do Evropy.

BRDY

David a Michaela Gerychovi si z obnoveného prvního českého maratonu přes Brdy udělali rodinnou párty. Trať z Prahy-Braníka do Dobříše, kterou už v roce 1908 téměř stejně vytyčil kníže Colloredo-Mannsfeld, a letos měla 44 km, zvládli ve skvělých časech. Však tu jsou doma, bydlí nedaleko Hořovic.

Mapa vedla z branického A-parku v Praze 4 podél Vltavy až k radotínskému mostu. Dál přes golfové hřiště v Lipencích, vzhůru na Cukrák, pod Jílovištěm, s dalším kopečkem na Čertovy skály v Černolicích. Pak po brdském hřebeni okolo Křížové cesty v Mníšku, dolů do yo-yo bandovského Kytína a znovu lesem až na kraj Dobříše, sídla SK Vlaška. Převýšení 584 metrů. Tím si závod zasloužil mimořádnou pozornost i v nejnavštěvenější vikendu podzimní (dlouhé) běžecké termínovky.

„Hodně zajímavý profil, velmi pestrý, ani rovina, ani těžké kopce,“ pochvalovali si všichni dotázaní. Jen kdyby po brdském vrcholu nevedl nesmyslně asfaltový chodník...

Ale skoro z centra metropole jste doběhli až do voňavé nedotčené přírody.

PRAHA podzim

Jako byste se oproti jarnímu Petřínu ocitli v jiném světě. Malíř podzim vymaluje okolní lesík do impresionistické strakatice a nohy, jako by na měkkoučkých zelených greenech dostaly zasloužené wellness po celé sezóně. Běhá se totiž po golfovém hřišti nejstaršího českého klubu v Praze-Motole.

Sice stejná vzdálenost (desítka), ale jen na dvouapůlkilometrovém okruhu se třemi kopci. S bohatou účastí drobtiny v doprovodných závodech. Skutečné finále, kde jde ještě o důležitost, možná úplně nejvíc, body do celkového pořadí všech deseti věkových kategorií. To se pak vyhlásí ve zdejší útulné klubové restauraci. Tentokrát vyhrál Ondřej Fejfar, který tu ladil formu na mistrovství světa v horském maratonu v Argentině.

Tak zase za rok!

Subaru letos rozšířilo záběr o doprovod v seriálu unikátních týmových půlmaratonů Craft Team Challenge v Praze 5, v Plzni, na Lipně, ve Zlíně a v Praze 4 s osobní účastí olympijského vítěze v pětiboji Davida Svobody. Ale to už je zase jiná kapitola, každopádně stojí za to se do ní pohroužit. Třeba už na jaře. Sežeňte si tři partáky a vydejte se za námi na startovní čáru. ■

**Kompletní výsledky
i další informace
najdete na
trailrunningcup.cz,
teamrunning.cz
a aktivtono.cz**

TEXT A FOTO: VOJTA BEDNÁŘ

FILIP MALEŇÁK: SUBARISTA A JEHO ZÁCHRANKA

V minulém čísle našeho magazínu se nám MIJA AUTOCENTRUM z Brna pochlubilo jedním zajímavým novým klientem – ing. Filipem Maliňákem, autorem mobilní aplikace Záchranka a ředitelem organizace, která systém provozuje a rozvíjí. Protože jste se o aplikaci i jejím autorovi chtěli dozvědět víc, připravili jsme tento rozhovor.



funkční, byla schopna zavolat pomoc, popsat co se stalo a předat svoji přesnou polohu záchranářům. Aplikace totiž umožňuje v Rakousku, na Slovensku a od října nově i v Maďarsku vysvětlit situaci v češtině a zahraniční tísňová linka pak dostává informaci ve svém místním jazyce.

Je pro vás Záchranka práce na plný úvazek, nebo se věnujete i jiným projektům?

Je to práce na plný úvazek. Se svým týmem se starám o její provoz, rozvoj a osvětu v Česku. Současně podobný systém dodáváme pro Rakousko a Maďarsko. Pracujeme ale také na dalších IT projektech, které jsou zaměřené na přednemocniční neodkladnou péči či jinak využívají naše unikátní znalosti. Příkladem je nedávno představená aplikace pro bezpečnostní centrum Jablotron.

Jaký je váš vztah k Subaru, má nějaké hlubší kořeny?

Ke značce Subaru jsem se dostal kolem svých šestnácti let. Půjčoval jsem si auto od známých, kteří měli a stále mají Imprezu. Líbilo se mi, jak se chová v zatáčkách, a byl jsem překvapený, když jsem díky skvělému podvozku skoro necítil díry na D1. Taky se mi líbilo, že Subaru člověk nepotká na každém kroku. Takže když jsem letos na jaře uvažoval o koupi nového auta, jednou z variant bylo i Subaru. Rozhodně jsem chtěl pohon všech kol. Úplně nesdílím nadšení z vozů typu SUV a Subaru má v nabídce i standardní auta s pohonem čtyř kol. Od kolegyně ze záchrané služby jsem se dostal k autocentru Mija Brno, kde mi nabídli skladovou Imprezu za dobrých podmínek. S autem jsem maximálně spokojený.

Máte nějaké zvlášť oblíbené nebo vysněné Subaru?

Impreza je pro mne nyní ideální model – sportovní a kompaktní. Jakmile budu mít rodinu, bude to asi chtít něco většího. Fantastický mi přijde nový Outback, doufám, že se dostane i do České republiky. Rád bych se ale někde na okruhu nebo o víkendy projel v BRZ nebo WRX STI.

Aplikace Záchranka je v Česku docela dobře známá. Jak dlouho už existuje a kolik lidí si ji stáhlo?

Spustili jsme ji v březnu 2016 a od té doby si ji stáhl přes milion uživatelů.

Kolikrát už ji lidé v nouzi použili?

Aplikace posloužila pro přivolání pomoci ve více než 35 000 případech. Každý den ji využije asi 50 volajících na linku 155.

Můžete uvést nějaký konkrétní příklad z poslední doby?

Zvolím příběh, který se nedávno stal v Rakousku. Nevidomá dívka byla bodnuta včelou a rozvinula se u ní silná alergická reakce. Neuměla anglicky ani německy. Díky aplikaci Záchranka, která je v Rakousku také plně



TEXT A FOTO: OTA ŠTAJF

TŘI BRATŘI V TRIKU SUBARU

Tři mladí muži obhospodařují ve skladu Subaru v areálu Volta real v Praze na Zličíně opravdový poklad. Ve chvíli, kdy jsem za nimi přišel, abych pro čtenáře našeho magazínu vyzvěděl o jejich práci podrobnosti, měli aktuálně skladem přes 7800 položek, v úhrnné hodnotě zhruba 85 milionů Kč, počítáno v cenách pro zákazníka.

Vedoucím malého kolektivu je devětatřicetiletý Ivo Hašek, který pro značku Subaru pracuje už 14 let, o dva roky starší než šéf je Ladislav Štípa, který tu působí třetí rok a benjamínkem je nováček v týmu, třicátník David Herda, přijatý před třemi měsíci.

Podle čeho si vybíráte své spolupracovníky, pane Hašku?

IH: Když se v týmu uvolní místo, zpracovávají přihlášky v první fázi odborníci z oddělení personalistiky. Ale pro mě je základním předpokladem uchazečova pracovitost a svědomitost, to, jak se osvědčil v minulém zaměstnání, jeho inteligence a v neposlední řadě samozřejmě také jeho vztah ke značce Subaru. Takže řečeno s nadsázkou, pana Herdu doporučovala už jeho domácí flotila automobilů.

DH: Sám sebe označuju za vášnivého uživatele vozů Subaru. Mám jich víc. Nejnovější je XV z roku 2018 s dvoulitrem, pak mám Forestra SG z roku 2002, kterého jsem si upravil jako STI a pak mám dalšího Forestra SG na expedice. Osvědčil se v náročných terénech v Rumunsku, v Srbsku, v Bosně i v Černé hoře.

Jak vidno, pan Herda tu zdomácněl za necelé tři měsíce...

DH: Ne za tři měsíce, hned, já věděl za pár minut, že jsem tu na správném místě...

A za jak dlouho jste to věděl vy, pane Štípo?

LŠ: Za pár dní. To už bylo jasné, že s partáký bez problémů vyjdu a atmosféra v týmu je pro mě hodně důležitá. Tady to funguje.

Kolik aut denně přistane u vrat vašeho skladu?

IH: Každý den vykládáme minimálně jedno auto, které k nám z Německa přiváží díly, které my nemáme skladem a jsou potřebí rychle. Další díly se objednávají z Japonska, tudíž se dopravují buď letecky nebo námořní cestou. Letecky se přepravují jednou týdně akutně potřebné součástky, námořní cestou k nám z Japonska vypravují zásilku jednou měsíčně.

Cca 75 % procent dílů dovážíme logicky právě z Japonska, 20 % z Belgie (hlavně příslušenství) a dále díly na modely, pořízené pro americký trh a individuálně dovezené k nám. Z Belgie objednáme i díly na modely produkované ve spolupráci se Suzuki, Daihatsu



Zleva doprava: Ladislav Štípa, šéf Ivo Hašek a David Herda



ba 700 m², zadní 400 až 500 m², ale někdy se zdá, že je to málo.

Kdybyste měli tu možnost, změnili byste něco v logistických procesech, které zásadně ovlivňují vaši práci?

IH: Já myslím, že ne, že to není potřeba. Velkou většinu objednávek jsme schopni uspokojit do druhého či třetího dne, máme tu už opravdu velký objem dílů skladem, takže zhruba dvě třetiny objednávků jsme schopni vykrýt hned. A co tady v Praze zrovna nemáme, objednáváme okamžitě z Německa, takže to dealerovi vypravíme další den. Jsou ovšem díly, které nejsou k dispozici ani v Německu, a to se pak zákazník dočká zhruba za dva týdny, než to z Japonska dorazí letecky.

LŠ: Specifický problém jsou součástky na auta, která si lidé individuálně dovážejí z USA. Zdá se jim, že jde o identické vozy, jaké se prodávají u nás a mají pocit, že tam je pořídí za výhodnější cenu. Ale ona jsou auta vyrobená pro USA v mnohém hodně jiná a jiné jsou tudíž i náhradní díly pro ně. A svízelné, čili i trochu zdouhavé je taky ty díly do ČR dovézt.

IH: Kromě těchto specifických položek, ke kterým se mohou počítat i drobnosti třeba z interiérového vybavení běžných evropských modelů, jsou ale naše dodávky pružné a rychlé. A pokud jde o dodací lhůty, patří Subaru mezi japonskými, korejskými a jinými asijskými značkami i v těchto parametrech mezi špičku.

A jak to je s náběhem nových modelů? Co třeba právě na náš trh vstupující Forester s e-Boxerem?

IH: Pokud jde o příslušenství, zrovna dneska jsme vykládali první zásilku, protože chceme být předzásobení, abychom byli schopni operativně vykrýt požadavky zákazníků, kteří si Forestra s e- agregátem pořídí. To je ostatně naším zásadním cílem – poskytnout co nejlepší a nejrychlejší službu každému subaristovi, ať už se těší z jízdy za volantem libovolného modelu.



a Subaru TREZIA – pokud nejsou skladem v Subaru Deutschland. Jak je to dnes v celém automobilovém průmyslu běžné, i díly do vozů Subaru nejsou výhradně japonské, ale pocházejí také od subdodavatelů z celého světa (např. Korea, Čína, Taiwan, Malajsie, ale i z některých evropských zemí).

Jak kontrolujete úplnost dodávky, když vám díly přivážejí v kamiónech každý den?

IH: V první fázi stačí zkontrolovat podle průvodních dokumentů počet palet a neporušenost obalů, to k řádnému převzetí zásilky stačí. Do detailní kontroly se pouštíme následně, když nám na to v nabitém pracovním harmonogramu vyjde čas.

Zboží se tedy dostalo k vám. Jak často a jak pružně je dokážete expedovat k zákazníkům, předpokládám, že většinou prostřednictvím dealerské sítě?

IH: Každý den se tu kolem půl třetí objeví vůz naší osvědčené zásilkové služby Lagermax a naloží ty zhruba tři čtyři palety, které denně průměrně k našim dealerům vypravujeme. Mimo palety nakládáme i další volně ložené položky, jako třeba karosářské díly a občas se stane, že ten nákladák naplníme celý na doraz.

A stane se někdy, že přijatými díly zaplníte celý sklad?

IH: No občas je fuška to sem všechno poskládat. Přední část našich prostor má zhru-

IVOS ZLÍN

Dobrý den, milí čtenáři, SUBARISTI!

Rádi bychom touto cestou poděkovali všem našim klientům za stálou přízeň a za všechny jsme nyní vybrali firmu HTC, mj. prodejce krmiva pro psy a kočky HAF a Mňau, která si nyní od nás odvezla již páté nové SUBARU. V garáži jím parkuje nový Outback, XV, WRX STI, Levorg a parkoval tam i Forester.

A zvláště zdravíme také pana Petera Rajnicu, díky kterému je na silnicích o 12 nových SUBARU více.

Za naše dealerství děkujeme všem stálým i novým klientům. Přejeme pořádnou zimu s kopou sněhu, klidné svátky vánoční a do nového roku hodně zdraví a šťastných kilometrů!

SUBARU, HAF, SUBARU, Mňau, SUBARU HAF HAF HAF!
P.S. Když budete mít kdokoliv čas i chuť, tak se od prosince zastavte na jízdu v novém Foresteru s e-Boxerem!

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



AUTO VYSOČINY JIHLAVA

Je tomu 20 let, co se začala psát historie SUBARU v Jihlavě. Kvalita a jedinečnost vozů SUBARU rychle nastartovala nadšení a radost z práce, kterou jsme úspěšně přenášeli na první zákazníky. Začali jsme, na základech a se zázemím mateřské společnosti, budovat stabilní a perspektivní firmu. Také servisní zázemí, ve kterém si zakládáme na profesionalitě a úzké specializaci na naše specifické a technicky výjimečné vozy. Pamětníci si jistě vzpomenou na náš první malý autosalon v centru Jihlavy, který jsme po deseti letech s nadšením měnili za ten současný. I na celkovou rekonstrukci v roce 2014, během které jsme přijímali zákazníky v kuchyňce a v přípravně vozů. Nevadilo nám to a doufám ani zákazníkům, protože v konečném důsledku nám to všem přineslo prospěch. Neznámá to však, že jsme se za těch 20 let dostali do cíle. I nadále máme velké plány, s jejichž realizací začneme hned v roce 2020. Spoléháme a těšíme se, že budeme moci opřít naše úsilí o nové hybridní modely. Podle dostupných informací SUBARU přistoupilo při vývoji této technologie, podle tradic, k ryze praktickým hlediskům. Inovace tak v duchu SUBARU přinese řidičům nejen kýžené snížení emisí, a tím i spotřeby, ale přispěje nemalou měrou k ještě většímu požitku z jízdy a zvýšení míry bezpečnosti.

Takže, co říci závěrem? Jsme rádi hrdými členy SUBARU rodiny. Děkujeme všem našim zákazníkům. A když už nám ten „dvacátý“ rok klepe na dveře, tak ať je přinejmenším stejně úspěšný jako ty předchozí, abychom za dalších 20 let mohli, všichni a ve zdraví, takto bilancovat.

AUTO VYSOČINY, s.r.o., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava,
www.subaruvysocina.cz



AUTO BALKAR ČESKÉ BUDĚJOVICE

V naší rodinné firmě Auto Balkar se snažíme šířit dobré jméno Subaru a zejména v jižních Čechách zvyšovat povědomí o této značce, proto je možné naše vozy vidat vystavené po Českých Budějovicích i na dalších místech v jihočeském kraji. Naše šestihvězdičkové vozy jste v poslední době mohli vidět i na mnoha sportovních akcích, například na Lipenském půlmaratonu nebo pravidelně i na vrcholných soutěžích České republiky v paraglidingu. Ani zářijová Šumavská palačinka, paraglidingový závod v disciplíně přistání na přesnost, se tedy neobešla bez naší účasti.

Na fotce můžete vidět náš vůz Subaru XV na Šumavské palačince s českou paraglidingovou reprezentantkou z Českých Budějovic, mistryní Evropy a vítěžkou světového poháru v přistání na přesnost, Ivou Balákovou, která na Subaru nedá dopustit. Pomalu se nám už blíží zimní sezóna a doufáme, že si ji všichni majitelé Subaru pořádně užijí. My už také napjatě očekáváme nového Forestera s hybridním pohonem, těšíme se, až ho vyzkoušíme na sněhu. Nakonec bychom rádi popřáli našim zákazníkům spoustu šťastně najetých kilometrů, krásné Vánoce a úspěšný vstup do nového roku.

AUTO BALKAR, Novohradská 70,
370 08 České Budějovice, www.balkar.cz



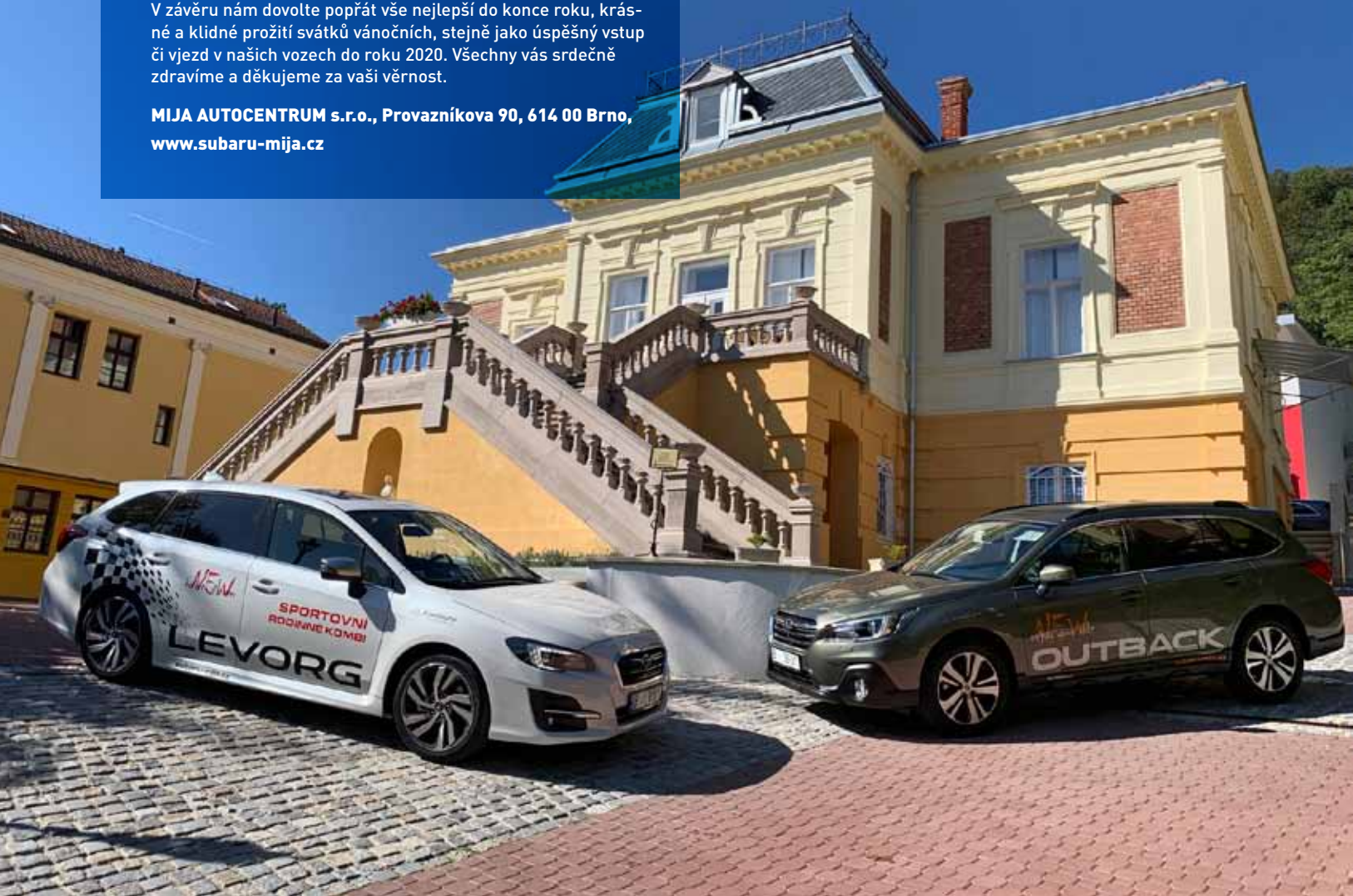
MIJA AUTOCENTRUM BRNO

Vážení členové rodiny SUBARU, subaristé a všichni příznivci naší značky,

v jarním vydání tohoto časopisu jsme slíbili, že se s vámi všemi na podzim podělíme o bilanci, jak úspěšní jsme v plnění našich předsevzetí. Pro úplnost připojujeme foto servisních prostor a servisního zázemí protože letošní rok byl pro nás rokem zkvalitnění servisních služeb. Zlepšovali jsme je jednak modernizací a nakoupením nových technologií, i zkvalitněním zázemí pro pracovníky a také rozšířením týmu.

Můžeme konstatovat, že jsme tyto úkoly splnili bezzbytku. A naplnili jsme i plán reklamní a marketingové prezentace. Nejen obyvatelé jihomoravské metropole, ale i její návštěvníky zaujala např. naše trvalá „expoziční“ v prostorách Parkhotelu v době výstav na BVV, VC Brna motocyklů nebo strojírenského veletrhu a významně jsme o sobě a o Subaru dávali vědět také na mistrovských utkáních kopané či baseballu a pod. V závěru nám dovolte popřát vše nejlepší do konce roku, krásné a klidné prožití svátků vánočních, stejně jako úspěšný vstup či vjezd v našich vozech do roku 2020. Všechny vás srdečně zdravíme a děkujeme za vaši věrnost.

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



SUBARU HOSTIVAŘ ALM PRAHA



Zdravíme všechny Subaristy!

V letních měsících jsme již tradičně prezentovali Subaru v centru Prahy na akci Auta na Náplavce, kam jsme přivezli novinku Levorga s atmosférickým dvoulitrem, dále krásné XVéčko a limitovaného Outbacka X. Povedlo se počasí a všichni jsme si to náramně užili. Kromě Prahy jsme se mohli potkat ještě na výstavě Kola v Lysé nad Labem, kde jsme pro vás měli připravené akční Subaru XV.

Ať už na výstavách, u nás na prodejně, nebo kdekoli jinde bylo fajn vás Subaristy potkat a popovídat si o značce a vašich zážitcích za volantem Subaru. Až budete mít cestu kolem nás, určitě se zase zastavte.

S přicházející zimou všem Subaristům přejeme příjemně strávené zimní období, jen podařené drifty na sněhu a mnoho radostně ujetých kilometrů!

SUBARU HOSTIVAŘ ALM,

Hornoměřcholupská 531/4, 102 00 Praha 10,

www.subaru-alm.cz



M. LIŠKA PLZEŇ



Milí Subaristé,

rádi bychom vám tentokrát poslali pozdrav z nedávno konaného srazu Toyobaru Day na autodromu v Sosnové u České Lípy. Tento už několik let pořádaný největší český sraz dvojčat doznal letos značných změn a díky podpoře Subaru ČR a podpoře našeho týmu mohl být uspořádán znovu a nakonec byl i skvěle obsazen majiteli těchto skvělých zadokolek, stvořených pro zábavu.

Přijelo 36 vozů, které se proháněly po trati a x dalších s nadšenými majiteli, kteří se do Sosnové vypravili třeba jen jako diváci. Těch dorazilo opravdu hodně a panovala skvělá atmosféra. Hned 2 vozy sloužily jako taxi pro zájemce.

Chtěli bychom poděkovat všem za skvělý den, za super atmosféru. Všem co se přihlásili a hlavně klukům z party gt86/brz klub ČR, že to fandovské sdružení provozují a to se stále rozrůstá. Díky Subaru ČR a za pomoc s podporou. Další akcí, na které se ukážou naše barvy, by měl být už tradičně Pražský Rallysprint, kde opět budeme prezentovat závodní „Subaru BRZ“ a letos budeme mít asi malé překvapení na sedadle spolujezdce.... možná ho najdete i jinde v tomto magazínu Subaristů :-)
Jinak se u nás u Subaru Liška Plzeň nic nezměnilo, stále pracujeme ve stejné sestavě a v plném nasazení a jsme tu pro vás. Přejeme Subaristům krásnou zimu a už se také moc těšíme na nového Foreстера!

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



C & K BRNO

Vážení čtenáři, majitelé a fandové vozů Subaru,

ještě než shrneme naši prodejní činnost v letošním roce, musíme se zmínit o roce předchozím. Byl nadmíru úspěšný, těšil nás velký zájem o novinkové Subaru XV, spousta zákazníků zlákala poslední možnost pořídit si v EU končící model WRX STI nebo Forester XT. I přes tuto radost jsme věděli, že letošní rok bude díky emisním omezením EU výrazně jiný. Proto jsme se soustředili na doprodej Forestera, kterého na přelomu roku čeká generační obměna. O model XV je stále velký zájem, který převyšuje naše skladové možnosti. V neposlední řadě se velmi zalíbila speciální edice modelu Outback, kterou japonská továrna, pouze pro letošní rok, vypustila na trh na oslavu výročí svého vzniku. Nyní se již můžeme společně těšit na revoluční novinky s pohonem e-Boxer, který na přelomu roku nejdříve přijede v novém Foresteru. Následovat bude v modelu XV, který zároveň bude znamenat návrat motoru 2.0 do tohoto vozu.

Z našich akcí mimo salon se dají vyzdvihnout dvě.

Po několika letech jsme se znovu zúčastnili „Jarního znojemského automotosalonu“, kam jsme přivezli celou naši modelovou řadu. Znovu obnovená tradice přilákala mnoho fanoušků automobilismu.

Na sklonku školního roku jsme rádi přispěli na dobrou věc a sponzorsky jsme podpořili akce pořádané ZŠ Vranov nad Dyjí. Ředitel školy Mgr. Lubor Durda a jeho kolektiv připravil pro žáky „Jarní olympijské hry“, kterých se zúčastnilo více než 60 malých sportovců. Od března do května probíhal projekt „Lovy beze zbraní“, do kterého se postupně zapojilo asi dvacet pět žáků tamní školy různého věku. Cílem bylo nashromáždit co možná nejrozsáhlejší fotogalerii jarních rostlin, které rostou v okolí školy. Ta bude použita při výuce přírodopisu. Vítězové obdrželi upomínkové předměty Subaru.

Na závěr mi dovoluňte jedno poděkování. Kdo zná naše dealerství, ví, že dlouhá léta se mohl na našem salonu potkávat s dvojicí prodejců. Služebně starší kolega Vít Sedláček se v létě rozhodl po 16 letech u Subaru vydat zcela jinou pracovní cestou. Za 12 let, kdy jsme spolu sdíleli náš salon, mě mnohému naučil a jeho rozhodnutí bylo pro mě velkým překvapením.

Přesto Subarákem zůstává dál, to je prostě diagnóza.

Takže díky, Víto!

Petr Šmarda, prodej vozů Subaru v Brně na Vídeňské

C & K, a. s., Vídeňská 100, 619 00 Brno, www.subarubrno.cz



DANCARS CZ OPAVA

Vážení zákazníci, přátelé a fanoušci značky SUBARU,

přejeme vám co nejpříjemnější a úspěšné završení roku 2019!

Zkusme se v tomto předadventním čase zastavit a zamyslet nad tím, co je v životě opravdu důležité. Nad hodnotami, jakými jsou zdraví, rodina, přátelé a práce, která nás baví, dává smysl a posouvá nás vpřed. A právě všechny tyto hodnoty my vidíme v SUBARU.

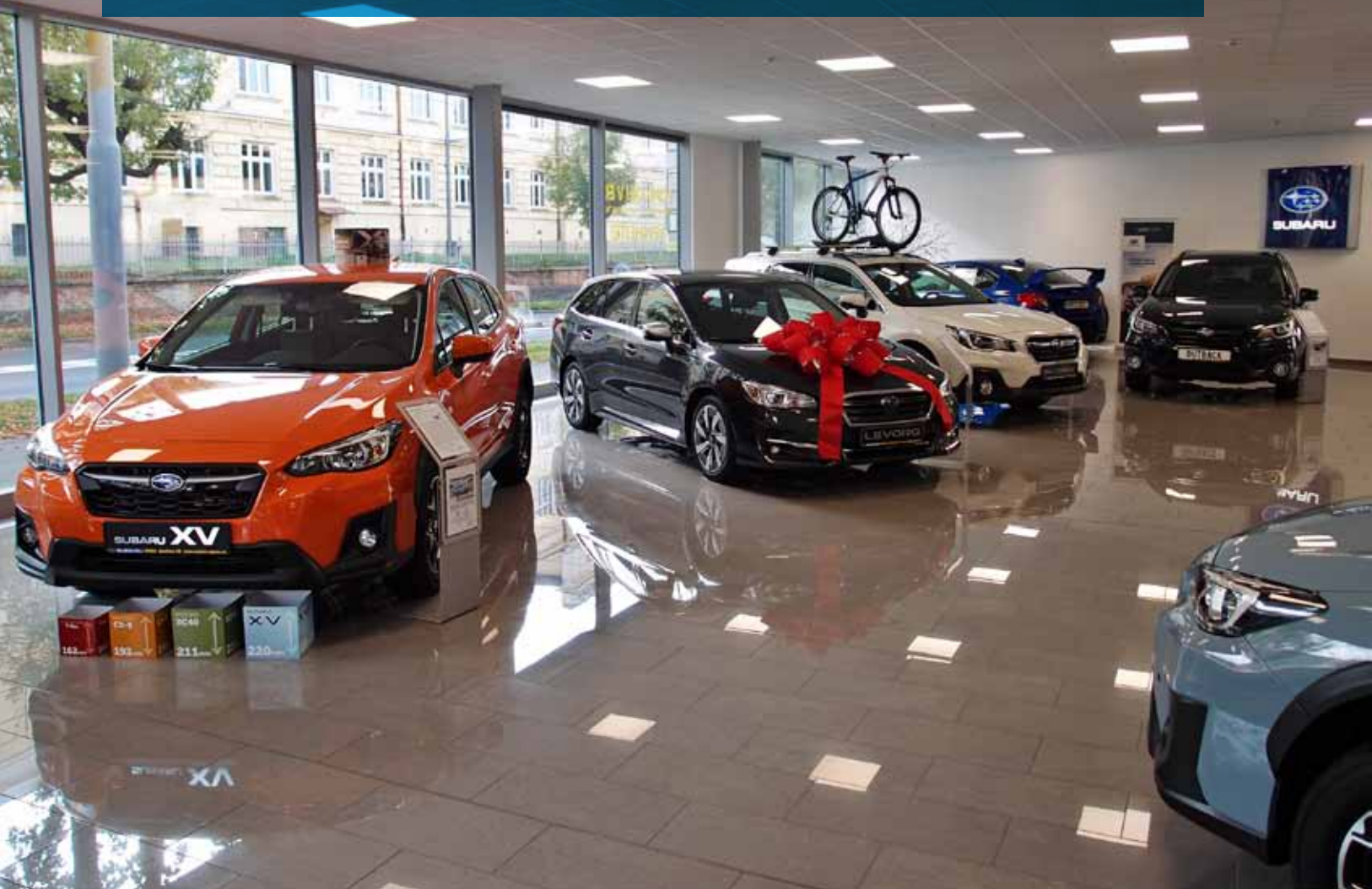
Jsmo nesmírně rádi, že můžeme být jeho součástí a bude nám ctí i nadále pracovat den po dni pro tuto výjimečnou automobilku ze země vycházejícího slunce. Ze země plné úžasných, pracovitých, skromných a houževnatých lidí. Pro našince je až neuvěřitelné, jak se Japonci dokáží vypořádat s neustálými přírodními katastrofami, naposledy v podobě tajfunu Hagibis. Vzpomeňme si na ně a s pokorou i úctou přemýšlejme nad tím, jak úžasně se tady máme. Žádné podobné živly na nás neútočí, a přesto se můžeme den co den radovat z jízdy v SUBARU, vyrobených v Japonsku. V té úžasně zemi plné úžasných lidí! Děkujeme vám a myslíme na vás!

Pokud se nám podařilo přimět vás k zamyšlení, udělejte si pěkné Vánoce a pořídte si nový vůz od SUBARU. Nejenom, že získáte neskutečně bezpečný, spolehlivý a zábavný vůz, který vždy doveze celou vaši rodinu kamkoliv a za každého počasí do cíle, ale také tím ještě pomůžete těmto skvělým lidem a oceníte jejich úžasnou práci.

A v tom je přeci kouzlo Vánoc!

Děkujeme vám a těšíme se na vaši přízeň i v roce 2020!

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



EMIL FREY ČR PRAHA



Návštěvníky našeho střediska na Pekařské jistě zaujal čilý stavební ruch v jeho blízkosti. Někdejší „benzínka“ zmizela a ustupuje novému projektu společnosti EF ČR. Impulzem k této stavební činnosti je dynamický rozvoj EF Select. Areál, budovaný na Pekařské, má posloužit jeho dalšímu rozvoji. Dnes už jsou někdejší prostory zvelebeny a nové připraveny uspokojit zájem i těch nejnáročnějších zájemců o kvalitní a všestranně prověřené ojeté vozy. Přijďte se porozhlédnout! Zjistíte, že i prodejci nových vozů Subaru na Pekařské se náležitě činili!

Chceme upozornit, že v říjnu se nám povedlo úspěšně spustit nový web emilfrey.cz s novou sekcí akční vozy pro ještě lepší orientaci a zážitek návštěvníků našich stránek. Věříme, že náš web v novém kabátě potěší nejen všechny současné uživatele a fanoušky vozů Subaru, ale že k naší značce přivábí i spoustu nových zájemců!

Pracovníci Subaru Emil Frey se nejen podíleli na akci Gladiator race, která se konala na Černém Mostě. Oni na ní dokonce i startovali! Tým EF uběhl přes 7 km přes připravené překážky, vodu i bahno. Jednou z překážek bylo i Subaru XV, jako zpestření pro závodníky.

Konec roku přináší i speciální zakončení sezóny Kámoš Cupu, což je golfový turnaj pro subaristy. V listopadu se uskuteční Vánoční posezení v prostorách Subaru EF na Černém Mostě a jistě se tam bude mluvit nejen o golfu. Věříme tedy, milí kolegové a milí zákazníci a příznivci značky Subaru, že nám všem bude příslušnost k tomuto významnému šestihvězdičkovému týmu dělat radost i v roce 2020!

EMIL FREY ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00

Praha 5, www.subaru-emilfrey.cz

EMIL FREY ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14,

www.subaru-emilfrey.cz



栽培植物や家畜などとの利用形態の変遷を知ることが出来る。

NĚMÉ TVÁŘE V ZÁŘI REFLEKTORŮ

TEXT: PAVEL VONDRÁČEK, FOTO: WIKIMEDIA A ARCHIV

Víte, jaký je rozdíl mezi Číňany a Japonci? Když Číňané vidí cokoli k jídlu, ptají se, jak by se to dalo upravit, Japonci se ale ptají, jak by se to dalo upravit krásně. Podobně Japonci přistupují i k dalším částem všedního života: k zahradám, k designu, k pití čaje, k pravidlům společenského chování, k architektuře a také ke zvířatům. Nevidí v nich jen možný pokrm, ale něco, co může mít krásnou duši, co je nositelem úžasných vlastností a co si zasluhuje úctu.

Přečtěte si sedm krátkých příběhů, jak se z obyčejných zvířat staly velké celebrity.

PES HAČIKÓ (10. 11. 1923–8. 3. 1935)

Osmého března roku 1935, v malé, temné a tiché postranní uličce nedaleko hektického tokijského nádraží Šibuja, ležel na zemi mrtvý pes plemene Akitu Inu. Jmenoval se Hačikó a už za svého života byl nejslavnějším psem Japonska. Měl bílou srst, na hřbetě jemně nazrslou, levé ucho bylo sklopené dolů a jeho tělo obepínal bederní popruh, kožený s kovovými cvočky. Když jej chodci našli, nevolali městského rasa, aby mršinu odvezl do kafilerie, ale s uctivou pokorou jej položili na látku z jutového pytle a přenesli jej k malé bronzové soše psa, umístěné v parčíku nedaleko nádraží. Byla to socha samotného Hačika, slavnostně odhalená rok před jeho skonem.

Jeho příběh začal v roce 1924, kdy si Hide-saburó Ueno, profesor na Fakultě zemědě-

ství Tokijské univerzity, pořídil dvouměsíční štěně, kterému dal jméno Hačikó. Plemeno Akita Inu je známé svou nebyvalou přichylností k svému pánu a Hačikó nebyl výjimkou. Každý den doprovázel svého pána na stanici Šibuja, kde se dva přátelé rozloučili u vagonu a zatímco jeden směřoval do práce, ten druhý se pomalu loudal domů, aby zase přesně v 17 hodin čekal před vchodem, dokud jeho pán nepřijede. Scénář se opakoval den za dnem, až do 21. května 1925, kdy profesor Hidesaburó Ueno nečekaně zemřel ve své kanceláři.

Po smrti profesora Uena se Hačika ujali jeho příbuzní, ale pes stále utíkal a vracel se na nádraží. Nakonec se Hačika ujali profesorův zahradník, který jej znal už od štěněte a bydlel nedaleko nádraží. Věrný pes každý den opakoval rituál, odcházel na stanici a večer se sám vracel. Dojemné scény si povšíml jeden ze studentů a psa sledoval až domů, kde potkal zahradníka, který mu vyprávěl Hačikův příběh.

Student jej napsal do své školní práce, kterou přetiskla japonská média. Netrvalo dlouho a za psem, který byl schopen nevídané oddanosti, lásky a víry, že se pán jednoho dne vrátí, začali přijíždět lidé z celého Japonska. Přinášeli mu jídlo a hladili jej během doby, kdy trpělivě čekal před nádražím. Dojemná scéna trvala ještě dlouhých devět let. Město za psa platilo poplatky a Hačikó byl všeobecně respektován. Zemřel 8. března v postranní uličce u nádraží a jeho ostatky jsou dnes uloženy v Národním vědeckém muzeu v Tokiu. V roce 1987 o jeho životě vznikl japonský film Věrný pes Hačiko a v roce 2009 se diváci dočkali amerického remaku s Richardem Gerem.

Věrnost, oddanost a lojalita jsou vlastnosti, které možná moderním Evropanům nejsou tak blízké, Japonci je mají ale ve svém charakteru tak hluboce zakořeněné, že příběh psa Hačika dodnes silně v japonské kultuře rezonuje.

KOČKA TAMA (1999–2015)

V městě Kinokawa v prefektuře Wakajama, na konečné železniční stanici Kiši, byli cestující zvyklí na toulavé kočky. Bydlely tu a krmil je personál i lidé z okolí. Když kvůli finančním problémům hrozilo v roce 2004 stanici zavření, napadlo místního přednostu stanice Tošika Kojamu spásné řešení – adoptoval nejoblíbenější trojbarevnou kočku, pojmenoval ji Tama (běžné japonské kočičí jméno s významem „Mramorová koule“, tedy cosi jako náš Mourek) a po dohodě s vedením Wakajamské dráhy ji místo sebe jmenoval přednostkou stanice s jedinou a hlavní povinností sedět v přednostenské budce a zdravit



pasážery. Cíl tohoto zvláštního kroku byl jednoduchý, i když z našeho pohledu bláznivě riskantní – přilákat více turistů a s nimi i více peněz, a tím zabránit hrozícímu zrušení stanice.

Podařilo se. Už během prvního měsíce počet cestujících utěšeně narůstal a z kočičí přednostky stanice se záhy stala japonská celebrita, která dle odhadů přinesla za dobu svého působení do místní ekonomiky přes miliardu jenů (přes 200 milionů korun).

V roce 2008 byla Tama povýšena do hodnosti „superpřednostky stanice“, čímž se stala jediným zástupcem něžného pohlaví v manažerské funkci v této železniční společnosti. Její prezident spolu se starostou promluvil při slavnostní jmenovací ceremonii, jíž se účastnilo na tři stovky diváků. Když v roce 2015 Tama zemřela, sešly se na jejím pohřbu, konaném v duchu tradičního šintoistického obřadu, tisíce lidí. V té době už se honosila titulem „viceprezidentka společnosti“ a po smrti byla prohlášena za bohyni. Na její místo nastoupila kočka Nitama (druhá Tama), kterou na místní stanici můžete dodnes spatřit od desíti do čtyř vyjma střed a čtvrtků, kdy má volno na chytání myši. Obě kočičí přednostky stanice si můžete koupit v plyšové, nebo keramické podobě, nebo ve formě sladkého želé, její portréty zdobí hrnečky, tužky, polštáře a je samozřejmě namalovaná i na vagonech metra.

TULEŇ VOUSATÝ TAMA-CHAN (2002–2004)

Když v srpnu 2002 spatřili Tokijčané v řece Tama u mostu Maruko tuleně, byla to pro ně ojedinělá událost. Samci tuleně vousatého se zde zjevně zalíbilo a navzdory varováním od vědců, že potřebuje chladné mořské vody daleko výše na severu, zde strávil celé léto. Brzy byly jeho fotek plné noviny a dostalo se mu přezdívky Tama-chan podle jména řeky. Toho roku se dostal také na seznam nejoblíbenějších místních celebrit a lidé začali věřit, že už jeho samotné spatření má léčivé účinky. Poté se „odštěhoval“ do Jokohamy



KOBYLA HARU URARA (1996–DODNES)

Dostihová kobyła pojmenovaná v japonštině jako „Úžasný skok“ si poprvé zazávodila ve svých dvou letech. Skončila pátá – z pěti. Celkově se za svou kariéru zúčastnila 106 dostihů, přičemž žádný z nich nevyhrála, naopak pokaždé skončila na úplném chvostu. Pro Japonce se ovšem její nezdolná touha závodit, třebaže nikdy nevyhraje, stala synonymem jich samých v době desetileté hospodářské recese, vrcholící v roce 2003. Tehdy se příběhu kobyly, která nastupuje ke každému dostihu s natěšeným energickým krokem, aby nikdy nevyhrála, chytla média – poukázala na to, že její rodná venkovská stáj u města Kóči trpí ekonomickými problémy a není schopna konkurovat bohatším stájím.

Na vrcholu své popularity v březnu 2004 přilákala Haru Urara na dostihové závodiště přes 13 000 lidí, kvůli nimž se musely brány otevřít o půl hodiny dřív, než bylo obvyklé. Sázky na její vítězství se vyšplhaly nad sto milionů jenů, i když sázejícím muselo být jasné, že nemá šanci vyhrát. Jenže sázkové tikety na Haru Uraru byly považovány za talisman, který pak lidé vozili ve svých autech jako ochranu proti nehodám. Sousední „atanari“ totiž v japonštině znamená 1) prohrát sázku a 2) vyhnout se nárazu. Haru Urara již dnes nezavádí a dožívá ve své (dnes už bohatší) domovské stáji.

KOCOUR MARU (2007–DODNES)

Jeden roztomilý samec plemene skotská klapouchá kočka (podle sklopených uší, což je způsobeno genetickou mutací) se díky svým japonským majitelům stal světově slavným a dostal se dokonce do Guinnessovy knihy rekordů jako „nejsledovanější kočka na youtube“. Na kanálu „mugumogu“ umísťuje jeho majitel dodnes pravidelně krátká (3 až 5minutová) videa, většinou na téma „kočka se vejde do krabice, která je menší než kočka“ (a dále pak variace jako kočka leze dírou v krabici, vystrkuje hlavu otvorem v krabici, čouhá z hallowenské dýně, válí se v umyvadle...) Z kocoura Maru je dnes celebrita nejen v Japonsku, ale po celém světě – youtube kanál jejího majitele má téměř milion odběratelů a videa bezmála čtyři stovky milionů shlédnutí.

KRÁLÍK OOLONG (1994 – 2003)

První životní zlom nastal pro tohoto králíka domácího, který jméno dostal snad podle oblíbeného polofermentovaného čaje, až v jeho pěti letech, kdy mu jeho majitel Hironori Akugatawa postavil jen tak z legrace na hlavu ruličku fotografického filmu a s překvape-

a pohyboval se v ústích řek Curumi a Katabira, na jejichž mosty lákal davy přihlížejících; starosta jokožamského města Niši mu dokonce udělil čestné občanství.

V březnu 2003 se skupina aktivistů, jež sami sebe přezdívali jako „Společnost, která myslí na dobro Tama-chana“ pokusila tuleně ulovit pomocí rybářských sítí a přemístit ho zpět do jeho domoviny, arktických mořských vod. Nepodařilo se a později se zjistilo, že je tato skupina napojena na náboženskou sektu Pana-Wave Laboratory, očekávající příchod konce světa, podle které tuleň zabloudil k břehům Japonska pod vlivem elektromagnetických vln. Pár dnů

po nezdařeném pokusu jej odchytit Tama-chan zmizel a vynořil se zakrátko poté v ústí řeky Nakagawa v Tokiu, s rybářským háčkem zapíchnutým v pravém obočí. Naposledy byl spatřen v dubnu 2004 v ústí řeky Arakawa asi 30 km severně od Tokia. Tam se (shodou náhod) v říjnu roku 2011 objevil znenadání jiný tuleň vousatý, jehož Japonci pojmenovali podle názvu řeky „Ara-chan“. Opět se stal atrakcí pro lidi z blízkého i vzdáleného okolí, kteří v něm spatřovali dobré znamení po ničivých zemětřeseních a cunami v březnu toho roku, a také on obdržel titul „čestného občana“. A také on nakonec zmizel neznámo kam.





ním zjistil, že se králik ani nehne a předmět na hlavě udrží. To bylo 24. května 1999, v den, kdy to „všechno“ začalo a skončilo až Oolongovou přirozenou smrtí v nedožitých devíti letech. Hironori coby profesionální fotograf svého králíka s ruličkou na hlavě zvěčnil, a nejen s ní. Následně mu na ni stavěl věci jako ruličku toaletního papíru, čajovou konvici, svazek klíčů... Fotky pak s bohem internetu a sociálních sítí začal na přelomu tisíciletí vystavovat na svých stránkách, které ale byly původně určeny jen pro okruh jeho nejbližších známých.

Další zlom přišel až v roce 2001, kdy se principem nabalování sněhové koule začal internetem šířit obrázek Oolonga s japonským „nadívaným“ dvojlívcem zvaným dorajaki, díky kterému se Oolong stal globálně slavným pod přezdívkou Pancake rabbit

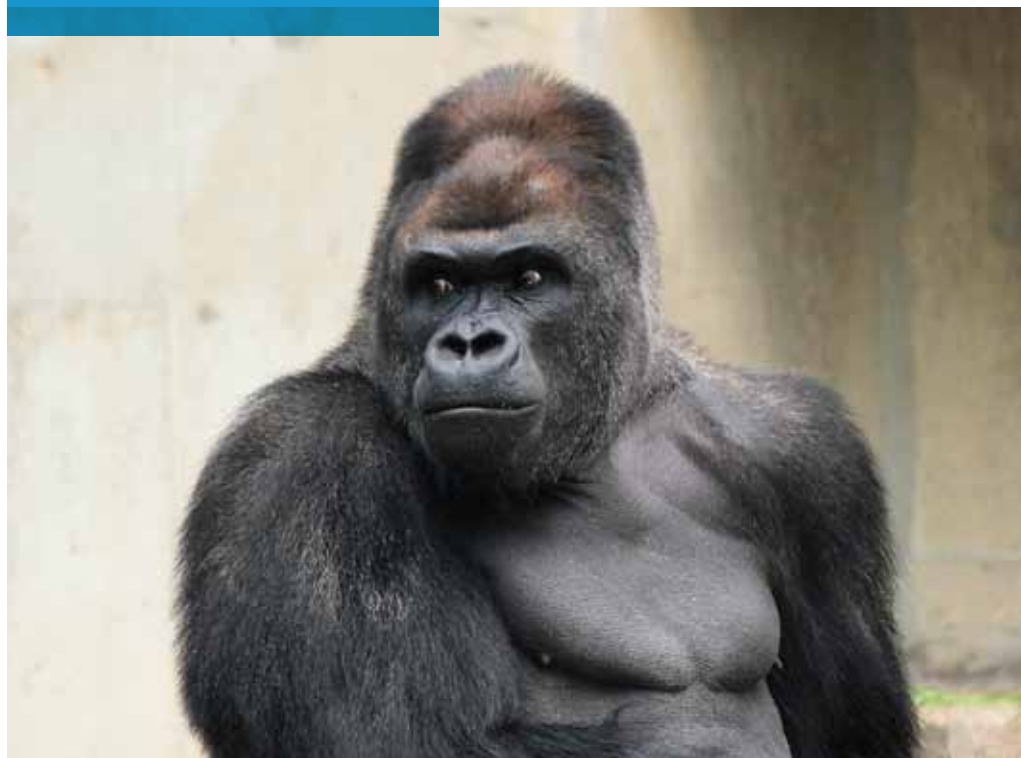
Věrnost, oddanost a loajalita jsou vlastnosti, které Japonci mají ve svém charakteru hluboce zakořeněné

– lívancový králik. Díky tomu se do širšího povědomí dostaly také předchozí Hironoriho fotky a nakonec i on sám. V Oolongově odkazu dnes pokračuje nový králiček plemene „nizozemský trpasličí“ jménem Juebing (Yuebing).

GORILÁK ŠABANI (1996–DODNES)

Narodil se v nizozemském „Opičím ráji“ Apenheul, mládí strávil v jedné zoo v Austrálii a nakonec zakotvil v zoologické zahradě Higašijama v městě Nagoja, kde upoutal návštěvníky svým provazochodeckým uměním – což je na robustního samce gorily nížinné sice přirozený, ale z pohledu obyčejných lidí velmi úctyhodný výkon. Daleko větší slávu si však vysloužil prostřednictvím sociálních sítí, na něž se jeho fotky dostaly díky přízni ženského publika. Oficiální představitelé nagojské zoo potvrzují, že se na tohoto gorilího samce chodí dívat převážně ženy, a to zejména ty mladé. Jeho výběh prý neustále obklopují davy obdivovatelek pokřikujících „Šabani, tady jsem, podívej se na mě.“

Na facebooku a twitteru se mu již pod jeho fotkami dostalo přezdívek jako „krasavec“, „sexy“, „fotogenický“ nebo „metrosexuál“. Nutno dodat, že Šabani zřejmě způsobuje láskyplné vibrace nejen mezi ženami, ale i mezi příslušnicemi svého druhu: s místními gorilími samičkami Ai a Nene má již dva potomky – kluka Kijomašiho a holčičku Annie.



Křížovka v minulém čísle

připomínala 30. výročí zrodu modelu Legacy. Ten začal budovat renomé značky Subaru i v rallyovém mistrovství světa WRC. Vůz od roku 1991 dosáhl několikrát umístění na pódiu, ale vítězství ne a ne přijít. V roce 1993 už bylo jasné, že v další sezóně nahradí v týmu Subaru model Legacy později mimořádně úspěšná Impreza, Subaru se chtělo s Legacy rozloučit alespoň jedním vítězstvím. Vy, kteří jste správně vyluštili tajenku křížovky, víte, že se to povedlo, když **Colin vyhrál s Legacy Rally Nový Zéland**.

Na ženevském Autosalonu velmi zaujala světová premiéra dalšího vývojového stádia konceptu VIZIV,

příznačně pojmenovaná podle zážitkové charakteristiky vozu. V soutěžní otázce jsme nabídli dvě alternativy a prakticky všichni soutěžící správně uvedli, že platí možnost **b) Adrenaline**.






Čepice a tričko Subaru zasíláme **Liboru Holcmanovi do Tábora**, čepici Subaru **získávají Marie Michaláková z Plzně a Lenka Urbanová z Šenova u Nového Jičína**.

Řešení křížovky a sudoku, za které můžete jako vždy získat výhry Subaru, nám pošlete nejpozději do 3. dubna 2020 na adresu:

Redakce Subaru magazínu,
Mistřínská 393, 155 21, Praha-Zličín.

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

Design nové verze Outbacku 2.5i-X ES Special Edition ozvláštňují světélkující fosforečné prvky, použité v masce i na prazích nového modelu. Fosfor poprvé izoloval německý alchymista Henning Brand v roce 1669, když se snažil rozkládáním lidské moči najít kámen mudrců. Voskovitou látku, která ve tmě světélkovala, nazval phosphorus: z řeckého phos – světlo a phoros – nesoucí, tedy světloňoš. Za chemický prvek fosfor ji prohlásil o století později francouzský šlechtic, pokládaný za zakladatele moderní chemie. Jeho jméno najdete v tajence.

POMŮCKA: ATILA, ERIS, KARPEL	VÝSTROJ TAŽNÉHO ZVÍŘETE	1. DÍL TAJENKY	KTERÝ ČLOVĚK	INICIÁLY DRAMATIKA ROSTANDA	MASTEK		MISTŘI POPRAVČÍ	EDÉM	TAVENINA	ŘECKÁ BOHYNĚ SVÁRŮ	LUPEN		KLADNÁ ELEKTRODA	ZNAČKA TITANU	NÁZEV PÍSMENE	2. DÍL TAJENKY	NÁDOBKA NA LÉK
BALÍK						VELKÁ NÁDOBKA						HUSARSKÝ KABÁT					
DOMÁCKY ONDŘEJ						ZNAČKA POČÍTAČŮ ŽENSKÉ JMÉNO						NA ŽÁDNÉ MÍSTO RUSKY „JAK“					
POČET PROCENT CELKU				OBLÍBENÝ LETNÍ CÍL LÉK NA MALÁRII										DRAVEC HOŘKO			
TOHLE			LUČEBNÍK ROSTLINSTVO						NĚMECKY „MĚSTO“						ZNAČKA RUTHENIA RUSKÁ BÁSEŇ		
HAZARDY											PLODOLIST						
TAMTEN					ŽENSKÉ JMÉNO	CHYBA	 SUBARU										
ZABI-JÁČKOVÝ VÝROBEK															ZPĚVNÍ PTÁCI KOMORNÍ TĚLESO		
	CELKOVÁ ČÁSTKA	POUZE (NÁREČNĚ) ZUŘIVOST					STRUNOVÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ	VYMŘELÝ KOČOVNÍK		JMÉNO PÍ-SNIČKÁŘE RYVOLY	PÁDOVÁ OTÁZKA SNIŽENÝ TÓN					KOŘENÍ	DEHTY
DRAK				VODNÍ TVOR PREZENT					FORMA LÉKU NĚMECKY „VÝCHOD“						DĚJSTVÍ ANTOUŠEK		
DOVED-NOST				3. DÍL TAJENKY SLOVENSKY „SE“												MOJE ZNAČKA PLATINY	
SLITINA						NĚMKA						LICHOKO-PYTNÍK					
AKVARIJNÍ RYBA						ZNAČKA TENISOVÝCH RAKET						TRNY					

lepší péči

klidnější
spánek

veselejší
maminku

být více
spolu

porozumění

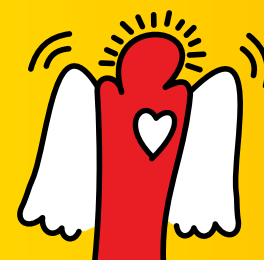


Anežka (8), leukémie

KDYŽ VÁŠ DAR ZNAMENÁ VÍC

Pro rodiny, které zasáhla vážná nemoc, představuje naději, porozumění i méně starostí. Pomáhejte s námi!

Staňte se Dobrým andělem na
www.dobryandel.cz



DOBŘÝ ANDĚL



BEZPEČNÝ A HOUŽEVNATÝ DOBYVATEL

HYBRID, THE SUBARU WAY

Hybrid nové generace e-BOXER přidává Foresteru na dynamičnosti, efektivitě, úspornosti emisí a sveze vás i v čistě elektrickém režimu. SUBARU ALL-AROUND SAFETY koncept posiluje nová funkce detekce obličeje, sledující řidičovu pozornost a Reverse Automatic Braking systém dodá klid i při couvání. Poctivý pohon všech kol Symmetrical AWD a inovovaný X-Mode pomůže dobývat nejnáročnější terén včetně hlubokého sněhu či bláta znova a znova. S tímhle autem se pobavíte a dokážete víc, než kdykoliv předtím.

Navštivte nás na dealerstvích, subaru.cz, zazij-subaru.cz a subaru-butik.cz!

Kombinovaná spotřeba paliva 6,7 l/100 km, emise CO₂ 154 g/km. Obrázek je pouze ilustrativní.

DOKÁŽE VÍC! NOVÉ SUBARU FORESTER e-BOXER

 subaru.cze  subarucz  subarucz



SUBARU

Confidence in Motion