

JSEM SUBARISTA!

vol. 035: podzim-zima 2020

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY



NOVÁ IMPREZA S E-BOXEREM ZA VOLANTEM **BAVÍ!**



**UNIVERZÁLNÍ
OUTBACK:**



**CHVÁLÍ SI HO
HOROLEZEC RADEK JAROŠ**



**... I HARFISTKA
MARTINA FRYČOVÁ**

Moje cesta vede na Levorg.

Subaru Levorg

Subaru Levorg s úrokem od 0 %.

Využijte výhodné značkové financování s úročením již od 0 % p. a.

unicreditleasing.cz

Spotřeba a emise CO₂: EC 715/2007-2017/1347AG; NEDC; EURO 6d-TEMP-EVAP (BG); uvedeny v pořadí město / mimo město / kombinace.

Reprezentativní příklad financování FinAuto Subaru – pořizovací cena vč. DPH: 750 000 Kč; část ceny hrazená klientem (40 %): 300 000 Kč; délka úvěru: 36 měsíců; splátka vč. pojištění: 14 324 Kč; pojistné celkem (měsíčně): 1 824 Kč; poplatek za poskytnutí úvěru: 7 500 Kč; pevná výpůjční úroková sazba: 0%; Uvedená měsíční splátka je vč. DPH a včetně pojištění, nabídka je určena pro fyzické a právnické osoby podnikající.

Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy a nelze z ní dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce. Všechny údaje, ilustrace a specifikace jsou platné v době tisku a mohou být změněny bez předchozího upozornění. Pro konkrétní nabídku kontaktujte autorizovaného prodejce SUBARU www.subaru.cz.

ÚROK OD
0 %
p. a.

SUBARU
FINANCE

Řešení pro všechno,
na čem záleží.

 UniCredit
Leasing

CO TĚ NEZABIJE, TO TĚ POSÍLÍ

VÁŽENÍ PŘÁTELÉ, ZÁKAZNÍCI A FANDOVÉ SUBARU,

rok 2020 je v mnohém výjimečný i přelomový. Především díky změnám a okolnostem, které hýbou doslova celou planetou... Na jaře se život na ní skoro zastavil, objevilo se spousta nejrůznějších nařízení, která omezovala společenský život i naši osobní svobodu. V tu chvíli ale vystala důležitost osobního automobilu jako bezpečného dopravního prostředku, zajišťujícího volnost pohybu, nezbytnou například pro zdravotníky, záchranáře, hasiče a další důležité profese, bez nichž bychom se opravdu neobešli. A tak je vidět, jak důležitou součástí systému jsme i my s auty Subaru. A nejen auty, ale i komunita a rodina Subaru je důležitá a semknutá, jak jste nám dokázali, když jsme iniciovali sbírku na podporu práce dobrovolníků, kteří bez nároku na odměnu pomáhali a pomáhají s donáškou nákupů, léků a dalších důležitých věcí seniorům nebo matkám samoživitelkám v izolaci. Děkujeme vám!

Samozřejmě i pozice Subaru je výrazně ovlivněna mimořádnou situací a omezeními, kterými od března dosud všichni procházíme. Změny, které se letos udály, či se ještě budou dít, jsou ale spíše dány faktem, že značka v Evropě prochází plánovaným a rozpočtovaným poklesem prodejního objemu nových vozů v Evropě v návaznosti na politickou regulaci tržního prostředí a potřebu přiměřené ziskovosti. Jsou tomu dva roky, co jsme se na evropském trhu loučili s kultovním modelem WRX STI. I když jsme STIčko stejně jako naši zákazníci oplakávali, soustředili jsme se na to, aby štafetu sportovního ducha značky převzalo malé a hravé BRZ, které se v té době již těšilo stále větší oblibě. Důvodem ukončení prodeje i tak ikonického modelu, jakým bylo STI, byl závazek automobilky snížit flotilové emise svých vozů. A právě v důsledku dalšího snižování nastal nyní čas rozloučit se v letošním roce s dalšími dvěma modely. Prvním je sportovní rodinné kombi Levorg a druhým zábavné kupé BRZ. Možná si říkáte, že už Subaru, značka se sportovními geny, nebude tím, čím byla, že nebude mít v nabídce žádný sportovní model, ale věřte, že tomu tak není. Celý automobilový trh se mění a ať chceme nebo ne, i naše vozy se mu musí přizpůsobit. Prvním



krůčkem Subaru na nové bateriové cestě je již známá hybridní soustava e-Boxer, která se poprvé představila v poslední generaci modelu Forester, následně pak rozšířila nabídku v XV, no a od září se s touto technologií začala prodávat i Impreza. Subaru svým e-Boxerem ukazuje, že jde snížit emise, a přitom neslevit ze svých základních hodnot. A i když to asi Subaru v příštích letech nebude mít v Evropě lehké, je to srdnatá, ale hlavně ekonomicky stabilní automobilka, která se snaží vždy dělat vše po „svém“, a to někdy i na úkor ne úplně vítaných změn. My ji právě za to máme rádi a držíme jí palce, aby zůstala právě taková, jaká je.

Impreza se tak po ukončení prodeje BRZ stává naším nejsportovnějším modelem. Ano, ta Impreza s atmosférickým motorem, malým elektromotorem a CVT převodovkou, má být nejsportovnější. Impreza je totiž od základu velmi dobře postavené řídicí auto. Je to náš první model na pevné podvozkové platformě SGP, který v kombinaci s dobře nastavenými tlumiči a pružinami bezvadně funguje. Navíc motorizace e-Boxer dodává větší výkon než původní dvoulitr a k tomu má lépe rozloženou hmotnost, což zase ještě posouvá jízdní vlastnosti. Nebude to žádný sprinter v přímce, nebo dálniční stíhačka, ostatně tyhle ambice Subaru nikdy moc nemělo. Na klikatých okresech to ale bude jiná káva, zde se bude cítit jako ryba ve vodě a řidiči vykreslí úsměv na obličej jako žádná jiná. Nová Impreza umí být

i praktická, je to kompaktní sportovní rodinné auto, jemuž navíc ve výbavě nechybí všechny u Subaru dostupné bezpečnostní prvky. Užijete si s ní hromadu zábavy, třeba i při obyčejné cestě na výlet, to vám podepišu. A více si přečtete v testu na dalších stránkách.

Mnohokrát jsme zdůrazňovali – a prožitky všech uživatelů našich šestihvězdičkových vozů to dennodenně potvrzují – že automobily Subaru poskytují jedinečné zážitky z jízdy, spolehlivou službu a bezpečnou zábavu. V dnešním vydání našeho magazínu to potvrzují mj. i osobní zkušenosti harfistky Martiny Fryčové, subaru rodiny Tvrdňových, a držitele Koruny Himaláje, jednoho z nejúspěšnějších světových horolezců posledních let, Radka Jaroše.

Změny se udály i u Subaru ČR, a tak vás dnes mohu pozdravit jako nový technický ředitel. Chtěl bych navázat na práci svého předchůdce, kolegy Jana Svobody, který po 17 letech odchází do rodinného byznysu. Přejeme mu hodně štěstí a úspěchů a děkujeme za práci, kterou pro naši firmu i prestiž značky Subaru vykonal. V našich řadách vítáme také staronového kolegu Mirka Joudu, který nám pomůže v oblasti náhradních dílů a příslušenství rozvíjet další projekty ke spokojenosti vás, našich vážených zákazníků.

Vraťte se ze všech cest v pořádku a potěšení z jízdy znásobte tím, že pozdravíte posádku každého Subaru, které potkáte!

Jaroslav Salamon,
technický ředitel SUBARU ČR



Vydává SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5 ■ Komplexní přípravu koordinuje: WESKO spol. s r.o., Místřinská 393/6, Praha-Zličín, subarumagazin@subaru.cz ■ Šéfredaktor: Zdeněk Zikmund ■ Editor: Otakar Štajf ■ Autorská a odborná spolupráce: Vojta Bednář, Petr Hanke, Jaroslav Macnar, Adéla Průdková, Martin Sznapka, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Soňa Thomová, Zdeněk Thoma ■ Grafická úprava: Jiří Škop ■

Tisk: Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o., Přípotoční 10a, 101 00 Praha 10 ■ Číslo vyšlo: 23. října 2020 ■ Neprodejné ■ Vychází dvakrát ročně ■ Registrační číslo MK ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X



Chráme přírodu. Časopis je
vytisknuto na 100% recyklovaném papíru.

ÚSPĚCHY



IIHS TOP SAFETY PICK + pro Subaru Ascent MR 2021

Model Ascent 2021 se připojil k osmi dalším modelům Subaru, které letos obdržely cenu IIHS. Nejvyšší bezpečnostní ocenění od tohoto renomovaného Pojišťovacího institutu pro bezpečnost silničního provozu získaly vozy Subaru zejména díky vybavení jedinečnou technologií EyeSight. Kritéria hodnocení ale zahrnují i další prvky bezpečnostních systémů, například kvalitní světlomety nebo prevenci čelních nárazů mezi vozidly.

Subaru i některé další automobilky se dobrovolně zavázaly, že do roku 2022 budou mít automatické nouzové brzdění na všech svých modelech. Tento dobrovolný závazek by splnily už systémy, které pomáhají vyhnout se haváriím s jinými vozidly. Ale Subaru se svou technologií EyeSight patří mezi nemnohé, které se zavázaly zahrnout také bezpečnostní funkce pro omezení následků střetu vozidla s chodcem.



Subaráci jsou věrní

Subaru of America, Inc s potěšením oznámilo, že automobilka získala 2020 J.D. Power Loyalty Award. Subaru tak triumfovalo už druhý rok po sobě mezi značkami masového trhu. Hodnocení posuzuje kombinaci dlouhověkosti, hodnoty a výkonu vozu s důvěrou zákazníků.

J.D. Power U.S. Automotive Brand Loyalty Study je založena na měření procenta majitelů, kteří si při nákupu dalšího vozidla zvolí stejnou značku jako minule. Výpočty věrnostní studie pro rok 2020 v USA vycházejí z údajů o transakcích od června 2019 do května 2020. Subaru se umístilo na nejvyšší úrovni ve svém segmentu jako automobilka, přesvědčující zákazníky při nákupu svých automobilů jejich bezpečností, spolehlivostí a jedinečnou hodnotou. Další informace o studii J.D. Power 2020 U.S. Automotive Brand Loyalty Study naleznete na jdpower.com.

A metal do třetice

Subaru letos získalo také cenu Kelley Blue Book Brand Image Awards jako nejdůvěryhodnější značka s nejvyšším průměrným skóre ve všech hodnocených kritériích vozů mimo luxusní segment. Cenu získalo Subaru potřetí za posledních pět let.



NEW LEVORG

— 8月20日(木)、先行予約受付開始予定! —



Subaru představilo nový Levorg pro domácí trh

Ochutnávku nové generace kombi Levorg nám Subaru předvedlo jako prototyp už na konci minulého roku, a následně prezentovalo i sportovnější verze STI Sport. Teď už na domácím trhu uvedlo produkční verzi novinky a ta se od původních prototypů v podstatě moc neliší.

Kombík sportovního stříhu rozvíjí styl současné generace a působí poměrně odvážným, až drsným dojmem – zejména samozřejmě ve verzi STI Sport. Návrh exteriéru je zjevně inspirován prvky konceptu VIZIV Adrenaline.

Druhá generace Levorgu je postavena na platformě SGP (Subaru Global Platform), která je základem třeba Imprezy či XV. Rozvor prodloužený o 20 mm (2670 mm) a délka vozu, která se protáhla o 65 mm (4755 mm) zajišťují více místa uvnitř. A mohl se tak zvětšit i objem zavazadlového prostoru na 561 litrů.

Interiéru nového Levorgu dominuje nová architektura palubní desky s 11,6 palcovým displejem infotainmentu orientovaným na výšku. Premiéru má ve voze i nová generace bezpečnostního systému EyeSight s větším počtem kamer, radarů a senzorů pro asistenční funkce.

V kombíku představuje Subaru i nový přeplňovaný čtyřválcový boxer o objemu 1,8 litru, s výkonem 130 kW (177 koní) a točivým momentem 300 N.m. Výkon přenáší vylepšená bezstupňová převodovka CVT.

Kromě toho se v Levorgu objeví i nové elektronicky řízené adaptivní tlumiče, které by následně mohly být užity i v dalších modelech značky.

Uvedení produkční verze nového Levorgu na domácím trhu v druhé polovině roku tak trochu opakuje historii – o uvedení na dalších trzích se zatím objevily jen spekulace. I první generace přišla do Evropy s více jak ročním zpožděním. Tentokrát ale naději, že by měl být brzy v nabídce i na starém kontinentu, kazí zdejší politika protiemisních regulací.



Subaru Forester má další titul SUV roku

Nově přepracovaný Forester získal další globální ocenění jako SUV roku v populární kategorii Crossover střední velikosti v Rusku.

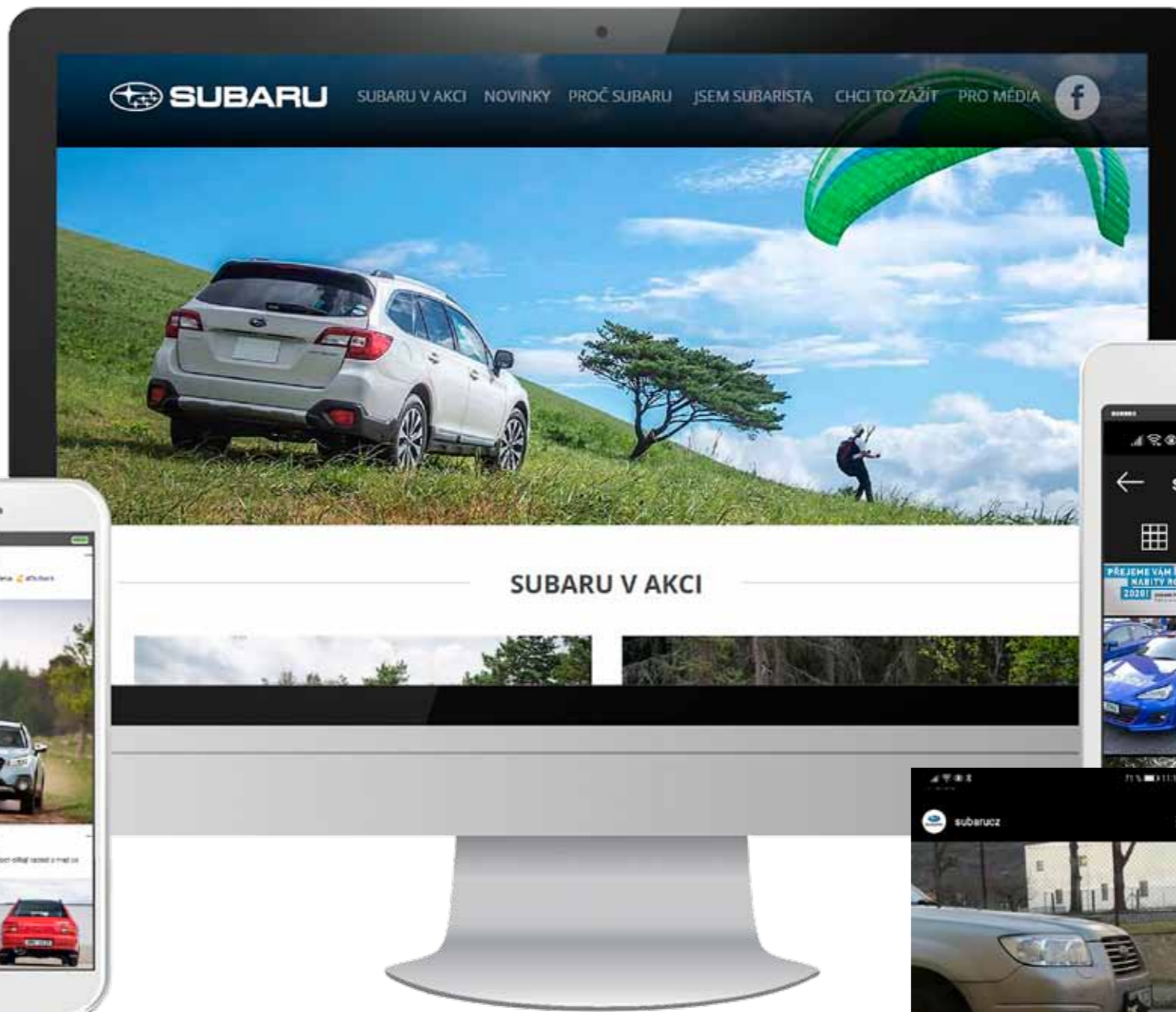
Auta v této anketě posuzují zkušení profesionálové, automobiloví novináři, kteří každý rok řídí desítky nových modelů a dobře znají středně velká SUV v celé nabízené škále. Hodnotí vozidla podle výkonnostních schopností a jejich užitečnosti v reálném provozu.

Ocenění od ruské poroty není jediné.

Díky svým vlastnostem a kvalitám boduje Forester po celém světě. V USA je nejprodávanějším vozidlem s pohonem všech kol. Za prvních osm měsíců roku 2020 byl jediným vozidlem s nárůstem prodeje (+0,4 procenta) ve srovnání s loňským rokem.

ZAPOJTE SE DO INTERNETOVÉ KOMUNITY SUBARISTŮ

Robustní technika, vysoká úroveň bezpečnosti nebo výborné jízdní vlastnosti jsou tradiční přednosti Subaru. Stejně tak k nim ale patří i nadšená a aktivní komunita majitelů a fanoušků, kteří se na silnicích zdraví, pořádají srazy a neváhají si poradit nebo jinak pomoci. Během let jsme vytvořili celou řadu míst pro online setkávání a sdílení zážitků, kde je každý subarista vítán.

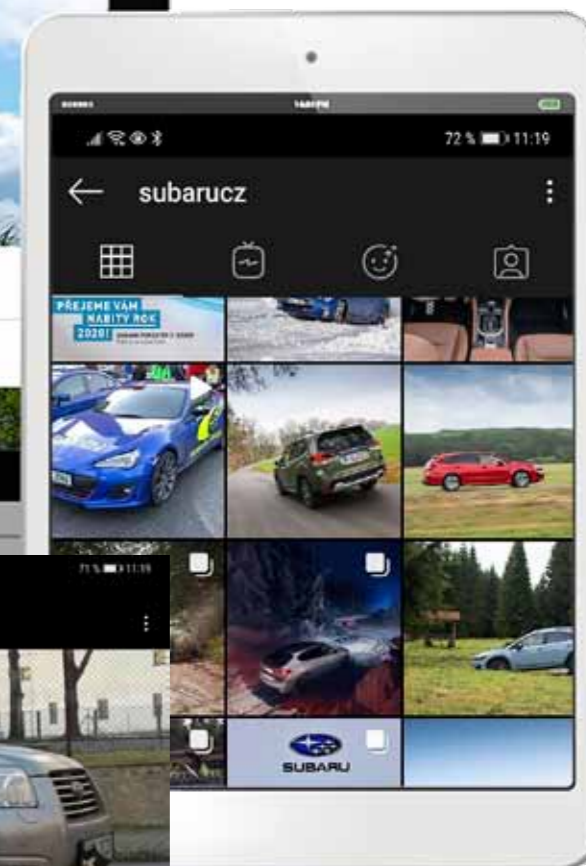


BLOG JSEM SUBARISTA

Co hledat: www.zazijsubarucz

Co tam najdete:

- Představení nových modelů v reálném prostředí
- Rozhovory se zajímavými subaristy
- Podrobné informace o všech důležitých novinkách
- Užitečné články pro výběr auta
- Možnost objednání testovacích jízd



FACEBOOKOVÁ STRÁNKA

Co hledat: Subaru CZ
Počet fanoušků: 50 054

Co tam najdete:

- Autentické fotky z testů v českém prostředí
- Čerstvé novinky ze světa Subaru
- Pravidelné slevy do Subaru Butiku
- Informace o skladových vozzech a testovacích jízdách
- Zábavné kvízy a ohlednutí do historie
- Odkazy na testy nejnovějších modelů v médiích
- Diskuze na aktuální témata



SKUPINA JSEM SUBARISTA

Co hledat: Jsem Subarista
(na Facebooku)
Počet členů: 2 189

Co tam najdete:

- Reálné zkušenosti ostatních subaristů
- Inspirativní příběhy z cest za dobrodružstvím
- Majitele aut všech typů a generací
- Radu pro případ potřeby
- Příležitostnou inzerci
- Prostor pro sdílení malých i velkých radostí



PROFIL NA INSTAGRAMU

Co hledat: subarucz
Počet sledujících: 5 741

Co tam najdete:

- Atraktivní fotky nových i starších modelů
- Zážitky z českých silnic
- Příležitost ke sdílení vlastních fotek
- Aktivní komunitu fanoušků





TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

BUDE VÁS BAVIT

Subaru Impreza je v záplavě módních crossoverů a SUV tak trochu přehlíženým vozem. To je ale velká škoda, protože obzvláště s novým motorem e-Boxer pod kapotou se za jejím volantem budete bavit a současně v ní získáte pohodlného společníka do všedních dní i každého počasí.



Ačkoliv je obecně brána jako vůz nižší střední třídy, v níž v Evropě hraje prim Volkswagen Golf, ve skutečnosti svými rozměry a rozvorem náprav patří o segment výše. Použitou technikou pak minimálně o dva

Od roku 1972 je Subaru známé jako výrobce robustních aut do nejnáročnějších podmínek. Právě Subaru je automobilkou, která díky své unikátní koncepci ukázala, že je možné postavit automobil, jenž poskytne průchodnost terénem a současně vynikající jízdní vlastnosti. I díky tomu právě Subaru stálo u vzniku segmentů moderních crossoverů a SUV. Současně se ale díky jejich celosvětovému úspěchu nízké osobní modely, z nichž zvýšené verze vznikly, dostávaly mírně do pozadí zájmu. A tak se stalo, že když se od Legacy a Imprezy

oddělily modely Outback a Subaru XV, tyto modelové řady tak trochu osiřely. Zatímco Impreza je pro Subaru stále globálním modelem, Legacy je aktuálně v prodeji pouze na zámořských trzích.

Impreza ale pro Subaru stále zůstává mimořádně důležitým modelem, od nějž jsou odvozeny další produkty. Zřejmě i proto byla právě pátá generace Imprezy, představená v roce 2016, prvním Subaru postaveným na zcela nové platformě SPG (Subaru Global Platform). Tento nový technický základ s tužší karosérií, účinnějšími deformačními

zónami a přepracovaným podvozkem okamžitě zaujal kombinací komfortu, vynikajících jízdních vlastností a prvotřídní stability. A právě v Impreze, která má kompaktní rozměry a současně nejnižší těžiště, jsou přínosy nové techniky nejvíce patrné.



e-Boxer je v Impreze novinkou letošního roku a v nabídce doplňuje menší motor 1,6 litru. Ve srovnání se Subaru XV a Foresterem má elektrická část soustavy největší přínos právě v Impreze

Impreza, která se v Evropě prodává pouze s karosérií hatchback, ze svého segmentu značně vybočuje. Ačkoliv je obecně brána jako vůz nižší střední třídy, v níž v Evropě hraje prim Volkswagen Golf, ve skutečnosti svými rozměry a rozvorem náprav patří o segment výše. Použitou technikou pak minimálně o dva. Zařazení do vyššího segmentu je jasné okamžitě po nahlédnutí do interiéru, kde je vpředu i vzadu nadstandardní prostor. Subaru se u tohoto vozu jednoznačně rozhodlo obětovat část objemu prostoru pro zavazadla ve prospěch prostoru na zadních sedadlech. A současně tím umocnilo příkladné jízdní vlastnosti dané dlouhým rozvorem náprav. Pro zavazadla je tak připraveno 340 litrů, což je průměrná hodnota zmiňovaného „segmentu Golf“.

Přínos elektrifikace

Poněkud specifické pojetí Imprezy nemusí pochopit každý na první pohled. Její skutečné vlastnosti se musí jednoduše zažít. To platilo dříve, kdy byly v nabídce verze s motory 1,6 a 2,0 litru, a platí to i nyní, kdy se představila modernizovaná Impreza 2020 s mírně sportovněji tvarovanou přední maskou a nárazníkem. Stále u ní zůstal v nabídce plochý čtyřválec 1,6 litru, ovšem původní dvoulitr nahradil hybridní pohon e-Boxer. V něm taktéž pracuje motor Boxer s objemem 2,0 litru a výkonem 110 kW (150 k), spojený s bezestupňovou převodovkou Lineartronic, ovšem doplněný elektromotorem o výkonu 12,3 kW (16,7 k) a točivém momentu 66 Nm.

Jde o technicky shodné řešení, které mělo premiéru v novém Foresteru a následně také v Subaru XV. V Impreze se ale zásluhou jejich nejmenších jízdních odporů přínos elektrické větve hnací soustavy projevuje nejvíce. A důležitější je, že v kladném smyslu.

Elektromotor je schopen účinně rekovperovat značné množství kinetické energie, kterou následně může při akceleraci vrátit, a tím snížit zatížení spalovacího motoru a současně spotřebu paliva. Kromě rekupece ale elektromotor pomáhá spořit také jinak. Konkrétně tím, že dokáže spalovací

motor po delší dobu udržovat v oblastech nejvyšší účinnosti – může například pomoci s akcelerací, takže se nemusí tolik vytáčet, nebo celkovou účinnost zvyšuje tím, že v některých situacích zvětší odběrem elektřiny zatížení motoru, který se dostane do oblasti větší účinnosti, ale přitom část této přebytečné energie se uchová pro pozdější využití. Vše řeší vspělá elektronika podle aktuální jízdní situace, pro řidiče je vše zcela automatické.

Instalace elektromotoru se logicky nejvíce projevuje v situacích, kdy se automobil pohybuje spíše nižšími rychlostmi, které se často



Impreza zaujme šířkou interiéru a kvalitou zpracování. Silnou stránkou je také ergonomie vyznačující se dokonalou přehledností a logikou uspořádání



Řidič má k dispozici dva režimy pro chování hybridního pohonu a převodovky Lineartronic. Rozdíl mezi Intelligent a Sport je překvapivě velký



mění, v praxi do nějakých 80 až 100 km/h, tedy v městském a příměstském provozu. V těchto situacích dokáže nejvíce přebytečné energie zachytit a následně si s ní pomoci. V těchto podmínkách jsme zaznamenali spotřebu v rozmezí 7 až 7,5 l/100 km, což je o přibližně jeden litr benzínu méně než u předchozí verze 2.0i bez hybridní techniky. Při jízdě vyššími rychlostmi se rozdíl zmenšuje, protože elektrická větev pracující s napětím 118,4 V již nedokáže pracovat s tak velkým množstvím energie, které je potřeba pro akceleraci. Navíc proti dynamice působí také přibližně o 130 kg vyšší hmotnost hybridní verze.

V prostředí mimo dálnice jsou při jízdě jasně znát rychlejší reakce a lepší pružné zrychlení soustavy e-Boxer. Poháněcí soustava působí kultivovanějším dojmem. Celkově máte pocit jízdy s větším motorem. To platí především v režimu Sport – ano, Impreza e-Boxer umožňuje zásluhou funkce SI-Drive zvolit kromě standardního režimu Intelligent i sportovnější charakteristiku.

Nečekejte žádnou přehnanou dravost či agresivitu, sportovní nastavení se projevuje především rychlejšími reakcemi na prvotní přidání plynu, způsobené intenzivnější aktivací elektromotoru. Projev je zejména v nižších rychlostech citelně živější. Naopak na dálnicích působil příjemněji režim Intelligent, který udržoval nižší otáčky motoru. Celkově lze říci, že rozdíly v jednotlivých režimech jsou až překvapivě velké, rozhodně větší, než tomu bylo v minulosti u motorů bez elektrické části.

Neopakovatelné svezení

Hybridní e-Boxer je určitě skvělou novinkou v nabídce Imprezy, nicméně její tradičně nejsilnější částí jsou stále jízdní vlastnosti.

Přesněji řečeno jejich komplexnost. Použitá koncepce s krátkým a nízkým motorem, spojená se symetrickým pohonem všech kol, je v tomto případě ještě lépe vyvážená zásluhou baterie s kapacitou 0,6 kWh umístěné v zádi, konkrétně těsně za zadní nápravou. Tuhá karoserie s pevným uložením podvozků umožnila použít relativně měkce naladěný podvozek, který přináší mimořádný komfort na všech typech silnic.

Příkladná je také stabilita v přímém směru i v zatáčkách, která dodává řidiči pocit značné jistoty. A právě pocit jistoty a dokonalé kontroly nad vozem je zdrojem značného potěšení z jízdy. Ani v „e-boxerové“ Impreze nebudete uhranuti výkonem motoru, budete ale nadšeni z reakcí auta, přesnosti a sdílnosti podvozků. Na zatáčkovitě silnici po chvíli zjistíte, že jaksi přirozeně a bez velkého dramatu jste schopni jet rychlostmi, za něž by se nemusely stydět ani vysloveně sportovní vozy s výkonem o 100 koní větším.

Impreza je skutečným mistrem maskování rychlosti i zásluhou skvěle fungujícího pohonu všech kol, který s přenosem výkonu nemá nejmenší potíže a současně ani při agresivní akceleraci ze zatáček nevytvoří pocit nedotáčivosti. Ve volantu a v sedadle vnímáte pouze neutralitu, případně při nabrzďování do zatáček přirozené odlehčení zádi, které je tak akorát nastavené, aby vám pomohlo s prvotním zatočením. To už se ale začnete pohybovat spíše ve sférah modelů WRX STI, kterým Impreza e-Boxer není a ani být nemá.

Podvozek tohoto auta poskytuje řidiči extrémně široký repertoár schopností,



Vynikající tvar rozměrných a široce nastavitelných sedadel v kombinaci s velkým rozsahem pohyblivého sloupku volantu zajistí, že ideální řidičskou pozici si najde snad každý



Svojí výbavou, provedením i bezpečnostním standardem tak Impreza, jakožto „základní“ Subaru, plní nejvyšší nároky



Silnou stránkou Imprezy, vycházející z jejího dlouhého rozvoru, jsou prostorná zadní sedadla. S technikou s podélně uloženým motorem, pohonem všech kol a z nich vyplývajících jízdních vlastností je proto spíše kompaktním vozem střední třídy, než hatchbackem nižší střední třídy, kam se obvykle řadí

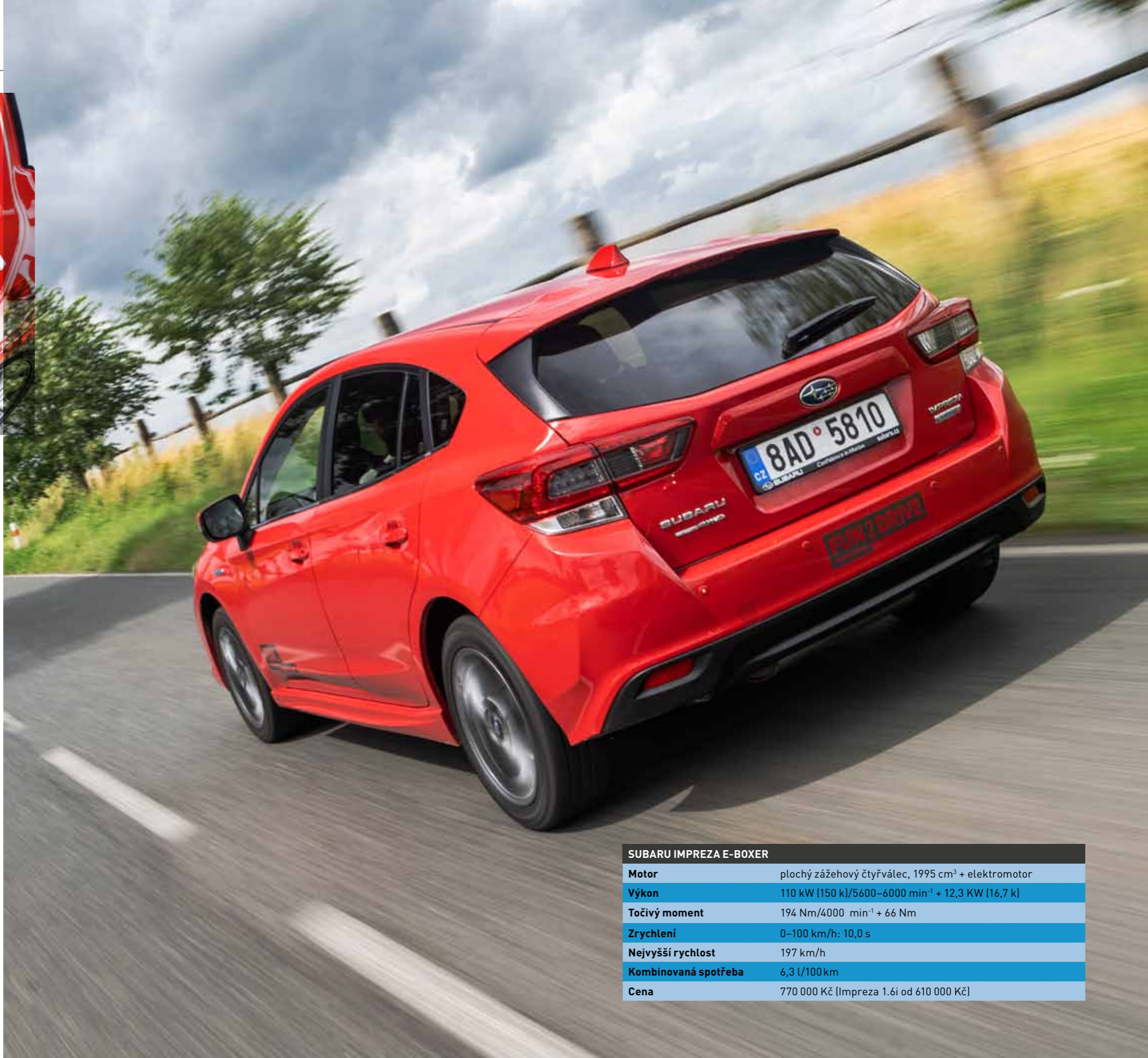
od nenuceného a pohodového cestování přes suverenitu na nekvalitním povrchu až po dokonalou stabilitu při sportovním stylu jízdy a na kluzkých površích. Ve všem přitom Impreza pomáhají její kompaktní rozměry a malá světlá výška. V tomto ohledu je její verze e-Boxer aktuálně suverénně neřidičtější vozem v aktuální nabídce Subaru.

Skvělá volba

Impreza je vstupní branou do světa Subaru také z pohledu cen, které jsou o přibližně 30 tisíc nižší než u technicky spřízněného Subaru XV. To je možná stylovější, ale rozhodně ne tak obratné. Svoji výbavu, provedením i bezpečnostním standardem tak Impreza, jakožto „základní“ Subaru, plní nejvyšší nároky. S motorem e-Boxer je k dispozici s dvojicí výbav Active ES a Executive+ ES,

u nichž je samozřejmostí kamerový systém EyeSight, jehož hlavními úkoly jsou zabránění čelnímu nárazu, funkce adaptivního tempomatu, schopného také pomáhat řidiči při jízdě v kolonách, a upozornění na nechtěné opuštění jízdního pruhu. I základní provedení verze e-Boxer ale přichází například s Bi-LED natáčecími světlomety, dvouzónovou automatickou klimatizací, rozhraními Apple CarPlay a Android Auto nebo vyhříváním sedadel. Vyšší stupeň navíc přináší vystavené luxusní prvky v podobě třeba bezklíčkového systému odemykání a startování, koženého čalounění, navigačního systému či elektrického střešního okna. Tato výbava současně disponuje i ucelenou paletou bezpečnostních systémů v podobě hlídání mrtvého úhlu, automatického brzdění před překážkou při couvání, samočinného ovládní dálkových světel nebo samozatmavovacího vnitřního zrcátka. Vždy je samozřejmostí prodloužená záruka na pět let.

Subaru Impreza s motorem e-Boxer je skvěle navrženým autem. Nadstandardní prostor pro posádku z ní činí velmi dobrý rodinný vůz, poskytující potřebný každodenní komfort a praktičnost, spojenou s citelně nižší spotřebou při jízdě po městě. Současně ale dokáže při cestování nabídnout i nečekanou dávku řidičských emocí. Ostatně v tom se drží svého poslání. Vždyť jméno Impreza bylo pro první generaci tohoto vozu z roku 1992 odvozeno od anglického „impress“, tedy zaujetí, jež se vztahovalo především na jízdní vlastnosti. ■



Systém EyeSight je nedílnou součástí výbavy každé verze modelu Impreza. Zaujme schopností předvídat i jemnou modulaci rychlosti. Dokáže vás pohodlně provést kolonou i usnadnit cestování na dálnicích

SUBARU IMPREZA E-BOXER	
Motor	plochý zážehový čtyřválec, 1995 cm ³ + elektromotor
Výkon	110 kW (150 kJ)/5600–6000 min ⁻¹ + 12,3 kW (16,7 kJ)
Točivý moment	194 Nm/4000 min ⁻¹ + 66 Nm
Zrychlení	0–100 km/h: 10,0 s
Nejvyšší rychlost	197 km/h
Kombinovaná spotřeba	6,3 l/100 km
Cena	770 000 Kč (Impreza 1.6i od 610 000 Kč)

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

IMPREZA

NEJDŮLEŽITĚJŠÍ SUBARU

Z dnešního pohledu to tak nevypadá, ale při ohlédnutí do historie Subaru je jasné, že Impreza byla jednou z nejdůležitějších modelových řad své značky. Z mnoha pohledů dokonce tou nejdůležitější.



Druhá generace Imprezy WRX STI ve své třetí evoluční podobě je dnes velmi ceněným vozem

Ona v úvodu zmiňovaná největší důležitost je samozřejmě zkratkou, protože co by byla Impreza bez cestičky, prošlapané různými verzemi modelů Leone, nebo dokonce bez prvního boxerového Subaru 1000, kterým to všechno začalo. Stejně jako vždy, i v tomto případě všechno souvisí se vším a používání superlativů může být ošemetné. Nicméně Impreza, která se představila v roce 1992, byla z dnešního pohledu pro svoji značku zcela zásadní. Nejenže na jejím základě vyrostly modely Forester, Subaru XV a WRX STI, ale především celému světu prostřed-



První generace zaujala v roce 1992 líbivým designem



Druhá generace ve verzích WRX a WRX STI vybojovala jezdecké tituly pro Richarda Burnse a Pettera Solberga

nictvím rallye jasně ukázala, že unikátní technika Subaru s plochými motory Boxer a symetricky uspořádaným pohonem všech kol je něco výjimečného, co obstojí v nejnáročnějších podmínkách. Legenda jménem Impreza STI žije dodnes!

I když Subaru vyrábí automobily od roku 1958, automobilkou v podobě, jakou ji známe dnes, je spíše až od 70. let, a zejména po premiéře modelu Leone. Jeho nástupcem se v roce 1992 stal model Impreza v podobě kompaktního sedanu a odvozeného kombi s vyváženým a jemným designem. Impreza byla navržena jako sportovně laděný vůz nabídky, což ostatně měla i ve svém názvu. Impreza vychází z anglického „impress“, tedy zaujmout.

1992: 1. generace

I když technika byla zcela nová, v principu se ale stále držela osvědčených plochých čtyřválcových motorů Boxer a symetricky uspořádaného pohonu všech kol (i když v nabídce stále byly i varianty s pohonem pouze předních kol). Až v roce 1995 nabídku



Generace číslo tři změnila svoji karoserii na hatchback. Jako první mohla mít i vznětový motor

rozšířila dvoudveřová varianta. Kompaktnost a nízká hmotnost byly hlavními důvody, proč Subaru jako základ pro soutěžní speciály použilo právě Imprezu. Do ostrého závodního nasazení nastoupila již v polovině roku 1993 a již v letech 1995, 1996 a 1997 vybojovala značkové tituly mistra světa v rallye, přičemž v roce 1995 to bylo současně s jezdeckým titulem pro Colina McRae.

První generace Imprezy byla nabízena výhradně s plochými čtyřválcí řady EJ známými také z většího Legacy. V Imprezách ale měly objemy 1,6 a 1,8 litru a výkony 66 a 76 kW (90 a 103 k). Účast v soutěžích prostřednictvím divize Subaru Technica International, zkráceně STI, se ale postupně promítala také do sériové produkce. Konkrétně se již v roce 1993 představila první přeplňovaná verze Imprezy s motorem 2,0 litru o výkonu 220 koní. Byla tehdy určena zatím jen pro japonský trh.

Impreza postupně procházela drobnými modernizacemi, přibližně každé dva roky dostala novou masku chladiče a nějaká další vylepšení. Menších či větších vylepšení se dočkaly samozřejmě také přeplňované verze STI. Do roku 1999 vznikly série 2 až 6, u nichž výkon postupně narostl až na 280 k. V roce 1997 se Impreza STI začala prodávat také s karoserií kombi. Různě zaměřených variant s přídomkem STI bylo bezpočet a lišily se také podle jednotlivých trhů.

Mezi nejznámější speciály první generace patří především Impreza 22B STI z roku 1998 s dvoudveřovou karoserií s výrazněji rozšířenými blatníky. Verze 22B měla pod kapotou motor s objemem zvětšeným na 2,2 litru o výkonu 280 k.



Čtvrtá generace se svým ostře řezaným designem

Velmi ceněná je také verze RB5 STI, původně určená pro britský trh. Oslavuje návrat Richarda Burnse do soutěžního týmu. Čtyřdveřové sedany s šedou barvou vznikly v počtu 444 kusů. Osmileté účinkování první generace Imprezy pomyslně zakončila verze P1 postavená v roce 2000 týmem Prodrive s motorem o výkonu 280 koní.

2000: 2. generace

Příchod nového tisíciletí znamenal také příchod nové Imprezy. Ta byla opět zcela novou konstrukcí, ovšem při zachování typické koncepce. Novinka byla o 115 mm delší a o 50 mm širší a celkově působila dojmem většího a dospělejšího vozu. Z nabídky zmizela dvoudveřová varianta a automobil se prodával výhradně jako sedan a kompaktní kombi. Modernější technika ihned přinesla úspěchy v podobě jezdeckých titulů v letech 2001 a 2003 pro Richarda Burnse a Pettera Solberga.

Mnoho diskusí vyvolal v době premiéry design vozu s výraznými kulatými světlomety. Automobilka na kritiku poměrně rychle zareagovala a s pomocí designéra Petera Stevensa přišla v roce 2002 s modifikovanou přední částí. Druhým faceliftem prošla druhá generace v roce 2005, při němž dostala konvenční tvar světlometů, ovšem méně obvyklé pojetí masky chladiče s dominantním centrálním prvkem.

Pro standardní verze byla typická nabídka čtyřválců 1,5 a 2,0 litru s výkony 77 a 118 kW (105 a 160 k) ve finálním provedení. Slabší verze byla k dispozici také s pohonem předních kol. Samozřejmostí byly modely WRX STI, procházející postupnou evolucí, jež končila u poslední verze druhé generace dodnes fantastickou Imprezou WRX STI s motorem 2,5 litru o výkonu 280 koní, točivém momentu 392 Nm a s aktivním centrálním diferenciálem DCCD.

2007: 3. generace

Rok 2007 znamenal v modelové řadě Impreza doslova revoluci. Třetí generace sice stále měla pro Subaru typickou koncepci, ale technickým základem byla zmenšená platforma z větších modelů. Tím Subaru po téměř dvou desetiletích svůj výrobní program



Současná pátá generace jako hatchback a sedan (ten se ale v Evropě neprodává)

opět sjednotilo na společnou platformu, což platí až do současnosti. Pro Imprezu to znamenalo změnu v nabídce karoserií. Z původních sedanů a kombi vznikl hatchback a sedan, z nichž právě hatchback byl navržen jako vůz pro vkus evropských zákazníků. Celkový nárůst rozměrů a mezigenerační prodloužení rozvoru o 95 mm tak neznamenalo zmenšení vnitřního prostoru.

Nabídku motorů 1,5 a 2,0 litru (79 a 110 kW) standardních verzí doplnil v roce 2009 plochý vznětový dvoulitr o výkonu 110 kW (150 k). U verze STI se samotná hnací soustava příliš nezměnila. Jen výkon narostl na 300 koní a točivý moment na 407 Nm. Hatchback STI byl v nabídce osamocen celé tři roky, než Subaru, zřejmě na základě požadavků zákazníků, přišlo i do Evropy s variantou sedan.

V roce 2010 nabídku rozšířila verze Impreza XV se zvětšenou světlou výškou a oplastovanými lemy blatníků, jež navázala na modely Impreza Outback předchozích dvou generací, prodávaných s několika výjimkami převážně v USA.

2011: 4. generace

V roce 2011 se Impreza třetí generace transformovala. I přes prodloužení rozvoru o 25 mm jsou ale 3. a 4. generace technicky propojené. Nabídka jednotlivých motorů včetně vznětového boxeru přecházela

jen s menšími úpravami. Novinkou byla bezestupňová převodovka Lineartronic, jež nahradila předchozí samočinné převodovky.

U čtvrté generace Imprezy bylo zásadní její marketingové a obchodní rozdělení. Na jeho základě totiž vyrostly samostatné modelové řady Subaru XV a Subaru WRX STI. Obě používající rozměrově obdobnou techniku Imprezy, ovšem bez jejího jména v označení. Lze tím říci, že Impreza částečně ztratila na atraktivitě, protože v její nabídce zůstaly spíše racionálně pojaté verze.

2017: 5. generace

V tomto pojetí Impreza pokračuje i do páté generace, která se představila v roce 2017. Zatímco v tomto případě zůstal charakter stejný, technika se kompletně proměnila. Je totiž postavena na zcela nové výrazně tužší globální platformě, kombinující vysokou úroveň bezpečnosti, fantastické jízdní vlastnosti a značnou dávku komfortu. V roce 2020 Impreza prošla decentním faceliftem, který ji do nabídky přinesl poháněcí soustavu e-Boxer. Právě tento vůz představujeme v hlavním testu tohoto čísla.

Impreza si v současné době udržuje pozici jediného nízkého modelu v nabídce Subaru. Má zde ale co nabídnout. Ohromí („impress“) totiž jízdními vlastnostmi a současně je nejdostupnějším způsobem, jak si užívat jízdu v Subaru. ■



TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

47 STRUN V OUTBACKU

Co největšího jste převezli ve svém Subaru? Martina Fryčová ve svém Outbacku pravidelně objíždí republiku s jedním z největších hudebních nástrojů, které člověk vymyslel. Harfou. A vězte nebo ne, kromě klasiky na ni hraje i rock.

Podařilo se vám spojit něco nevidaného – hrajete na harfu v rockové kapele. Dá se vůbec na harfu udržet rockové tempo?

Rockovou muziku jsem vždy měla pod kůží. Jako energická, svobodomyslná bytost s nadšením pro hudbu jsem s vlastní rockovou kapelou vystupovala už jako dospívající holka a i později jsem měla chuť dělat muziku po svém. Věci do sebe správně zapadly, když jsem potkala své dva skvělé kamarády – výborné rockové kytaristy – a zkusili jsme



vytvořit vlastní hudební styl, který nazýváme harp rockem. Jsme šťastní, že lidem se tahle muzika líbí. Pravdou je, že rozehrát 47 strun velké pedálové harfy s plným nasazením dvě a více hodin vedle nadupaných kytar je značný fyzický výkon. Odměnou je však radost posluchačů po vydařeném vystoupení a příjemná euforie.

Čím si vás tento nástroj získal?

Harfa je jedinečný, noblesní a zajímavý hudební nástroj s překrásným zvukem, na kterém překvapivě dobře zní hudba napříč různými žánry. Po každém vystoupení stojí právě u harfy řada posluchačů, kteří jsou nástrojem a jeho zvukem okouzleni a zajímá je i po technické stránce. Pro většinu je překvapení, že harfistka nejen zapojuje obě ruce, ale navíc ovládá oběma nohama i sedm pedálů, z nichž každý má tři polohy. Lidé se podivují nad tím, že harfa se na rozdíl od klavíru musí častěji ladit – s nadsázkou se říká, že harfistka půl života proládá a půl hraje falešně...

V jednom rozhovoru jste řekla, že harfisté jsou dobří řidiči, protože vozí choulostivý

nástroj a díky hře mají dobře zkoordinované pohyby. Baví vás řízení?

Řízení mne baví moc a užívám si ho celkem hojně – týdně najedu 500 až 1000 kilometrů. Člověk při hře na harfu zapojuje všechny končetiny a samozřejmě i mozek a emoce. K řízení se snažím přistupovat se stejnou koncentrací a pozorností, a také s nadšením a chutí.

Cestování s harfou musí být poměrně náročné, má to nějaká specifika?

Nejdůležitější věcí je pro hudebníka to, aby vás dorazil na vystoupení. A to bývá stres, neboť se nelze nikdy spolehnout, že cesta bude ideální. Je třeba si opravdu dobře rozvrhnout čas a mít spolehlivé auto, které vás doveze na jakékoli místo. A samozřejmě prostorné. V autě si vozím velkou matraci, na kterou si harfu uloženou ve speciálním obalu pokládám.

Momentálně jezdíte v Outbacku. Jak jste k němu přišla?

Se Subaru už jezdím desátý rok. Skvělý vkus ve výběru značky měl můj manžel David, který Subaru dlouho obdivoval a jeho výjimečně intenzivní náklonnosti ke značce jsem následně propadla i já. Outback zcela splňuje naše nároky – skvělé jízdní vlastnosti na silnici i v terénu, včetně náročných zimních podmínek na Vysočině. Komfortně a bezpečně odveze velkou rodinu i se psem a v pohodě v něm převážím harfu. A když přijedu na vystoupení, tak se mi velmi často stává, že vesměs muži mi tuto volbu hned chválí.

Je to vaše první Subaru, nebo už jste jich měla víc?

Nyní už pátým rokem jezdím benzínovým Outbackem 2.5 s automatem, před tím jsem pět let spokojeně jezdila dvoulitrovým dieslem s manuálem. A neholdám značku měnit.

Máte k autům osobní vztah?

Je to můj skvělý a nepostradatelný parták, kterému po každé splněné misi v garáži nahlas poděkuji. Bez kvalitního auta bych nemohla vykonávat svou profesi – velkou pedálovou harfu opravdu jen tak přes rameno nehodíte. A na vystoupení zdaleka nejzdím jen po pěkných silnicích. Možná byste se divili, kde všude už jsem hrála – často musím přes lesní cesty, vyjet pořádné krpály k hradům, navštěvuji zámecké a jiné zahrady, kamenné kruhy druidů... zkrátka spoustu nevšedních míst. Oceňuji a využívám pohon všech kol i režim X-Mode. A vážím si zájmu, který Subaru věnuje bezpečnostním prvkům, jak těm klasickým, tak novějším jako je EyeSight.

Se Subaru už jezdím desátý rok a Outback zcela splňuje mé nároky – skvělé jízdní vlastnosti na silnici i v terénu, včetně náročných zimních podmínek na Vysočině

Zdravíte se na silnicích s ostatními subaristy? Komunita kolem této značky je velice aktivní.

Jsem velmi hrdý subarista, který ostatní nadšeně zdraví a vyčítá si, když si kolegy subaristy všimne pozdě a pozdraví ho nestihne. Spřízněnost této komunity je velká.

Zažila jste už se svým autem na silnicích něco mimořádného?

Zážitků mám hodně, nejvýraznější je asi stále vzpomínka na slavnou prosincovou kalamitu na D1, kdy došlo k totálnímu kolapsu dopravy. Jela jsem ten večer z každoročního charitativního vystoupení v Pardubicích a cesta byla opravdu neuvěřitelná. Led, sníh a vánice – a ještě k tomu v noci. Blahořečila jsem Outbacku – čtyřkolka se osvědčila úžasně, na sjezdu u Humpolce se mi podařilo předjet kolonu stojících kamionů a dostat se pak v pořádku domů. Nemusela jsem tak strávit celou noc s podivnou podívanou na dlouhatánské řady stojících svítících aut. Velmi zvláštní zážitek, který z hlavy jen tak nedostanu.

Co vás na českých silnicích a u českých řidičů nejvíce rozčiluje?

Jsem klidná, a tak mě za volantem nevidíte divoce gestikulovat nebo nadávat (až na výjimky, které potvrzují pravidlo). Nejčastěji mě na silnicích zarazí a překvapí arogance. Neřekla bych ale, že je to specifikum českých řidičů – chování v životě i na silnici vždy záleží na konkrétních lidech.

Jak se těšíte na zimu? Spousta subaristů se jí každý rok nemůže dočkat.

Pocházím ze Studené na jihu Čech, kde nyní opět žiji, a ta své jméno nezískala pro nic za nic. Takže o sních, led a pořádné kopce tu není nouze. Občas si jezdíme zablblnout, ale harfu v tom případě nechávám v teple domova. V zimě mám ovšem tak nabitý program, že adrenalin na silnici prožívám vlastně denně.

Jak dobře se u nás dá hrát na harfu uživit? Když jsme se na rozhovoru domlouvali, zněla jste velmi vytíženě.

V období, jakým je nadcházející advent, volných chviliek opravdu moc nenajdu. Vystupovat budu i o Štědrém dnu a na silvestra. Ale to není žádný povzddech, muzika mě strašně baví a naplňuje, a jak už víte, moc ráda řídím. Navíc mám zázemí v bezvadné tolerantní rodině. Práce je pro mě tedy jak koníčkem, tak obživou. S Harp Rock Triem Múra jsme vydali nové CD Volume 01, připravujeme koncertní program Hard Rock Tribute, čeká mne spolupráce s baletkou, se kterou jsme už absolvovaly krásné společné vystoupení na zámku v Hluboké nad Vltavou, budu mít samostatné koncerty, doprovodky společenských akcí i meditačních a jógových večerů... Takhle vytížená jsem ale právě šťastná. A těším se tedy, že i v roce 2021 budu mít diář podobně plný. ■



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: MARTIN LOŠTÁK A ARCHIV

MOTORSPORT

S ROUŠKOU

Rok 2020 je určitě tím nejpodivnějším, který většina z nás za svůj život zažila. Karanténní opatření se dotkla všech oblastí života a nevyhnula se ani motosportu, vlastně ve všech koutech světa. Přesto se v průběhu léta postupně jeho život zase pomalu nastroval a značka Subaru opět nezůstala nikterak pozadu.

Ač se v průběhu koronavirové sezóny mnohé sportovní aktivity postupně rozběhly, mezinárodní podniky nadále trpěly zejména problémy s pře-
kračováním hranic, mnoho z nich tak bylo omezeno, odloženo nebo dokonce zrušeno. I slavná mezinárodní čtyřadvacetihodinovka cestovních vozů na Nürburgringu se ze svého tradičního květnového termínu přesunula až do termínu po uzávěrci našeho letošního magazínu, v nejistém roce se navíc modré barvy rozhodly svou tradiční účast poprvé od roku 2008 odvolat.

Lokální sportovní šampionáty se nicméně v omezené míře rozeběhly, Subaru tak ve svém domácím Japonsku mohlo hvězdy ve svém logu opět naplno rozzářit v prestižním seriálu Super GT. Improvizace se však nevyhnula ani zemi vycházejícího slunce, a tak oba dva první závody byly pořádány až v létě na známém okruhu Fuji. Ten úvodní se týmu R&D nevydařil, vyřadila jej totiž už v polovině klání technická závada, zkušený jezdcí Iguči a Jamauchi si spravili chuť na stejném místě o tři týdny později. Od úvodu se Jamauchi držel na nejpřednějších příčkách a v desátém kole se dokonce v rámci ka-



tegorie GT300 vůz Subaru BRZ ujal vedení. To nakonec díky Igučiho zastávce v boxech a nezbytnému doplňování paliva modré barvy neudržely, i s druhou příčkou v cíli ale v týmu panovala spokojenost. Na tento největší úspěch barev Subaru se pokusili Iguči s Jamauchim navázat o další dva týdny později na autodromu Suzuka. Podařilo se to jen zčásti, po nevydařené kvalifikaci startovala dvojice až ze sedmácté příčky, nakonec ale stíhací jízdu dovedli alespoň k neoblíbené čtvrté příčce, s ohledem na okolnosti ale i s tímto výsledkem panovala spokojenost. Těsně před uzávěrkou našeho časopisu proběhlo i klání na okruhu Motegi, stejně jako při předchozích závodech bohužel bez diváků. I na tomto závodě se dvojici Iguči – Jamauchi dařilo a po třetí příčce v cíli se

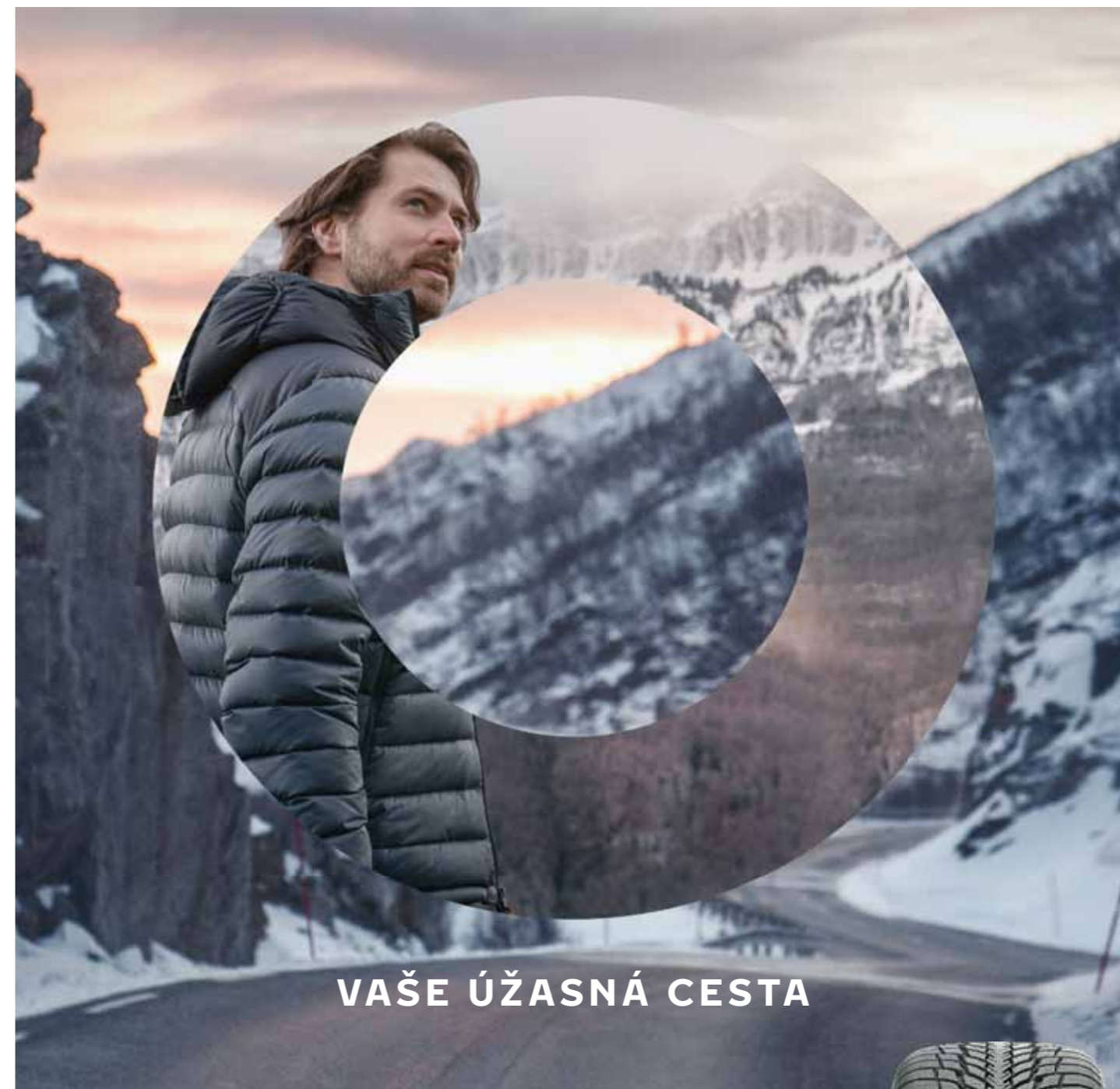


posunuli i na stejnou průběžnou pozici v celkovém pořadí seriálu.

Co se týče rallysportu, sbírá Subaru nadále úspěchy zejména za mořem. Americký prestižní seriál ARA letos skýtá možnost porovnávat šance vozů Subaru WRX STI s moderními speciály kategorie R5. Při červencové Southern Ohio Forest Rally měl velkou smůlu známý Travis Pastrana, když mu jeho Subaru kompletně shořelo. Jeho kolega z týmu Subaru Motorsports USA, Brandon Semenuk, do-
táhl své úsilí na třetí příčku, přičemž premiérové americké prvenství zaznamenala česká R-pětková škodovka, kterou vodio irský jezdec McKenna. Při srpnové Ojibwe Forests Rally se situace obrátila. Pastrana měl k dispozici nový vůz Subaru a dokázal jej dovést až k vítězství, až za ním se seřadili McKenna i Semenuk.

A u nás doma? Už tradičně při Rally Bohemia své Subaru předvedla Sandra Pokorná a dovedla jej až ke třetímu místu ve třídě 3. Novinkou následující obnovené Rally Příbram pak byl přestup rychlé domácí dvojice Martin Lošťák – Jiří Wimmer od „babičky“ felicie také do hatchbacku Subaru Impreza WRX STI. „Naše premiéra s tímto vozem ale nedopadla podle představ,“ smutnil v cíli spolujezdec a vysvětloval: „Historicky se nám na domácích příbramských tratích dlouhodobě nedaří a opět se to potvrdilo. Tempo jsme zvolili spíše opatrné a sžívali se s autem – vždyť to byl náš první ostrý závod s ním. Přesto se nám nevyhnul defekt už na RZ 2 a protože jsme kolo měnili na trati, ztratili jsme moře času. Nedlouho poté nám na RZ 5 praskla poloosa, což znamenalo definitivní konec nadějí. Odstoupení mrzí vždy, ale tentokrát o to víc, že jsme při druhých průjezdech chtěli trochu zrychlit. S tím ale budeme muset počkat na nějaký další start, i přes naši složitou finanční situaci by k němu mělo dojít ještě letos. Pocity z vozu Subaru Impreza WRX STI totiž máme skvělé a my se moc těšíme, až opět usedneme do našeho nového vozu,“ uzavřel hodnocení své domácí příbramské soutěže Jiří Wimmer. ■

NOKIAN[®] TYRES



VAŠE ÚŽASNÁ CESTA

Nová sportovní pneumatika **Nokian Snowproof P** nabízí kombinaci vysokovýkonné ovladatelnosti a spolehlivé zimní přilnavosti – přesně to, co potřebujete při náhlých změnách jízdního pruhu nebo při jízdě po rozbředlém sněhu na vedlejších silnicích. Užijte si bezstarostnou jízdu ve všech zimních podmínkách.

NOKIANTYRES.CZ

NOVÉ

ZDROJ: SUBARU CORPORATION

SUBARU A ZELENÉ STRATEGIE



Na konci letošního června vedení Subaru Corporation oznámilo, že do roku 2030 chce snížit emise, produkované skupinou, o celou třetinu. Bude k výrobě a distribuci svých automobilů používat především elektřinu ze solární a vodní energie.

Nové programy, společně s aktivitami, které v tomto směru korporace již zahájila, přispějí ke snížení emisí výrobních závodů a dalších pracovišť skupiny Subaru o **20 000 tun CO₂ / rok**, což představuje 3 % ročních emisí. Tohoto cíle má skupina dosáhnout již do března 2021.

A, jak už výše řečeno, **do roku 2030 hodlá Subaru Group ve srovnání s rokem 2016 snížit přímé emise CO₂ o 30 %**.

Nové iniciativy zahrnují tři klíčové programy v Japonsku: instalaci solární soustavy na pokrytí spotřeby elektřiny v sekci logistických operací a náhradních dílů v Oizumi v prefektuře Gunma; přechod na energii z vodní elektrárny Aqua Premium v hlavním závodě společnosti; a využití certifikace Green Power / Green Heat v sídle Subaru v Ebisu v Tokiu a ve výcvikovém středisku v Hachiji v Tokiu. Solární soustava pro provoz v Oizumi, s instalovaným výkonem 1 MW a výrobou 1 145 MWh elektřiny ročně je prakticky dokončena. Využívání zelené energie zde bude znamenat odhadované snížení emisí odpovídající 330 tunám CO₂, což odpovídá poklesu o přibližně 40%. Program Aqua Premium pro hlavní výrobní závod v Gunmu bude dodávat elektřinu z vodní elektrárny, která neprodukuje žádné emise CO₂. Tím se sníží emise Subaru přibližně o 10 000 tun CO₂, což odpovídá 21 GWh elektřiny za rok.

Kromě toho bude Subaru těžit z certifikace zelené energie / zeleného tepla pro elektřinu



a vytápění jejího sídla v Ebisu a školicího střediska v Hachiji. Cílem je mít kanceláře s nulovými emisemi uhlíku.

Subaru bude také usilovat o výrazné snížení emisí ve svých obchodních činnostech. Zaměří se na nejnižší možnou uhlíkovou stopu v jednotlivých regionálních zastoupeních, čímž přispěje k ochraně životního prostředí a vytvoření udržitelné společnosti. Strukturu **plánu snižování emisí do března 2021** přehledně zobrazuje následující tabulka, kde jsou bílou tečkou v prvním sloupci vyznačeny nové iniciativy:

STRUKTURA PLÁNU SNIŽOVÁNÍ EMISÍ DO BŘEZNA 2021

● Instalace solární elektrárny ve výrobním závodě v Oizumi, Gunma	2600t CO ₂
● Instalace solárního systému pro vlastní spotřebu logistických a náhradních dílů v Oizumi	330t CO ₂
● Zavedení elektřiny s nulovými emisemi v hlavním výrobním závodě v Gunmu a v tokijských kancelářích v Mitake	10 000t CO ₂
● Nasazení elektřiny s nulovými emisemi v South Plant a 2nd South Plant Aerospace Company (Subaru Aviation Division) v Utsunomiya	5 400t CO ₂
● Využití certifikace Green Power / Green Heat v centrále v Ebisu a ve školicím středisku v Hachiji	1 000t CO ₂



TEXT: PETR HANKE, FOTO: ARCHIV

NA DETAILECH

ZÁLEŽÍ

Bezpečnost zdaleka nejsou pouze airbagy a výsledky nárazových testů. Do bezpečnosti automobilu patří takřka vše v jeho konstrukci, včetně nejmenších detailů. A právě na ně se nyní zaměříme.



Tryska ostřikovače umístěná přímo na ramínku pravého stěrače zajistí lepší omytí čelního okna



Tyto kolíčky ve spodní části dveří při nárazu z boku dveře s karoserií a celek propojí

Airbag na kapotě snižuje riziko zranění při srážkách s chodci. Premiéru měl v páté generaci Imprezy



Nad displejem navigace mají Subaru ještě praktický doplňkový informační displej. Díky jeho umístění se při řízení sleduje periferně, takže neubírá pozornost



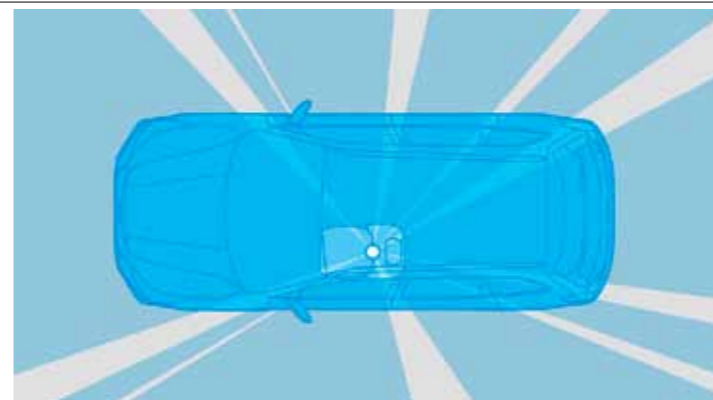
Systém omývání zadní kamery je praktickým detailem moderních Subaru

její následky. Ve vozech Subaru aktivní a „pre-crash“ systémy překrývá vyspělý systém EyeSight, který má díky svým funkcím zásadní vliv na zmenšení počtu nehod vozů Subaru a omezení jejich následků. Statistiky uvádějí, že systém EyeSight omezil množství čelních nárazů se zraněním o celých 85 %.

Kamerový bezpečnostní systém EyeSight, označovaný jako druhý pár očí řidiče, jsme již na stránkách Subaru Magazínu představili, stejně jako doslova proslulé vynikající jízdní



Kamera ve zpětném zrcátku usnadní přesné manévrování



Nerušený výhled je základem pro bezpečnost. Tenké sloupky a rozměrné zasklení řidiče ve výhledu omezují jen minimálně. I to je příspěvek k bezpečnosti

vlastnosti vozů Subaru. Psali jsme také o vysokém bezpečnostním standardu aktuální globální platformy Subaru a jejich propracovaných deformačních zónách.

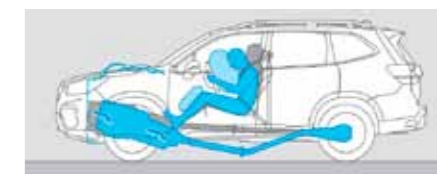
To všechno jsou zásadní systémy a technická řešení, na nichž je vysoký bezpečnostní standard vozů Subaru, ověřený mnoha nárazovými testy po celém světě, postaven. Znáte ale Japonce, jejich preciznost a smysl pro detail se projevuje takřka ve všem, co dělají. A tak spíše, než aby vymýšleli roztodivné designy vnitřního obložení, pracují na detailech, které mají skutečný význam.

Výhled je základ

Jedním ze základů bezpečné jízdy je **dobrý výhled**, který se řadí mezi prvky aktivní bezpečnosti. A v této disciplíně je Subaru skutečný mistr. Jedním ze základních předpokladů jsou **minimalizované slepé úhly**, takže průřez střešních sloupků je navržen tak, aby byl směrem k řidiči co nejužší. Hezkou ukázkou je také umístění zrcátek až na dveře, takže uvolnila prostor v předních částech bočních oken, kam umožnila dát **dodatečná okénka** a tím zlepšit výhled.

Situace na silnicích není vždy ideální, takže kromě pohonu všech kol, který je připraven na nejhorší, jsou nové modely Subaru vybavené například stěrači, jejichž stírátka mají **integrovane ostřikovače**, které dodají více vody na čelní sklo. Lůžka stěračů navíc mají Subaru tradičně vyhřívána, a to již více než dvacet let. **Ostřikovaná čočka zadní kamery** zajistí, že po jízdě v prachu a dešti vidíte při couvání dozadu. Výhled z vozu zlepšuje také **digitální zpětné zrcátko** nebo kamera snímající prostor vpravo vedle vozu. K pohodlí za volantem přispívá také **dešťový senzor** zajišťující automatickou činnost stěračů, takže vás nepřekvapí nečekané „spláchnutí“ od protijedoucího kamionu.

A když už jsme u výhledu, je potřeba zmínit ještě **originální displej**, umístěný **uprostřed palubní desky** těsně pod čelním sklem. Zde se zobrazují důležité informace související



Při velkém čelním střetu slouží podélně uložený motor jako deformační celek. Jelikož jsou motory Boxer velmi nízké, zasunou se pod podlahu a neproniknou do interiéru



Průřez masivním A-sloupkem jednoho z modelů Subaru postavených na platformě SGP

účel při bočním nárazu. Přesně totiž zapadají **do protikusů v karoserii**. Jakmile do vozidla nabourá z boku jiný automobil, tyto kolíčky zabrání proniknutí dveří do interiéru a naopak vyztuží a propojí celý bok vozu, takže boční airbagy mohou lépe plnit svoji činnost.

Jednou z technických zajímavostí vozů Subaru, vycházejících z jejich unikátní technické koncepce, je schopnost motoru účinně pohltit velké množství nárazové energie

s jízdou, takže řidič pro ně nemusí sklápět zrak a přestřovat třeba na displej navigace.

Zpracování energie

Když jsme začali bezpečností aktivní, neopomeneme ani tu pasivní, kterou nikdo z nás nechce příliš zkoušet. Jednou z technických zajímavostí vozů Subaru, vycházejících z jejich unikátní technické koncepce, je schopnost motoru účinně pohltit velké množství nárazové energie. V případě čelního nárazu se totiž podélně uložený **motor Boxer** s plochým tvarem **cíleně zasune pod podlahu** vozu. Tím nejen účinně pomůže deformačním zónám, ale současně zabrání jeho proniknutí do prostoru nohou v interiéru.

Všimli jste si **masivních kolíčků** na vnitřní části dveří po jejich otevření? Ty mají svůj

A když už jsme u airbagů, zmínit je třeba také stále nepřítelů častý **airbag pro chodce**, který se nafoukne na zadní hraně kapoty motoru pod čelním sklem a slouží jako dopadová plocha pro sraženého chodce, který do cesty vstoupil tak nečekaně, že střetu nedokázal zabránit asi systém EyeSight. Tento bezpečnostní prvek slavil premiéru v páté generaci modelu Impreza.

Tyto větší či menší detaily jasně ukazují na komplexnost přístupu Subaru k bezpečnosti, která jde až za hranici nezbytně nutného pro dosažení dobrých výsledků v nárazových testech. Celkový soubor bezpečnostních vlastností činí z vozů Subaru jedny z vůbec nejbezpečnějších vozů na silnicích. ■

Digitální zpětné zrcátko zobrazuje prostor za vozem na integrovaném displeji





RADEK JAROŠ

SNY JSOU OD TOHO, ABY SE PLNILY

V titulku citujeme životní krédo nejúspěšnějšího českého himálajského profesionálního horolezce Radka Jaroše, prvního Čecha a teprve patnáctého člověka na světě, který získal tzv. Korunu Himálaje, protože úspěšně vystoupal na vrcholy všech čtrnácti osmitisícovek. A to vždy výhradně bez použití kyslíkového přístroje a bez pomoci výškových nosičů. Před několika měsíci se Radek stal subaristou.

Jak?

Shodou náhod. Do sedlčanského Auto Vero k panu Vrnáčkovi přešel na pozici obchodního ředitele Jirka Čáslavka, který býval zaměstnán u zastoupení automobilky, s kterou jsem v posledních letech spolupracoval. Zná mě dobře, ví, co dokážu nejen na horách, ale taky v rámci propagace a zřejmě proto mi nabídl spolupráci.

Dvouapůllitrový Outback, kterého jste v Sedlčanech převzal, má na kapotě výrazný polep Koruna Himálaje a patnáct nejizolovanějších hor světa.

Mým aktuálním projektem je ale Koruna světa s cílem postupně stanout na nejvyšších vrcholech všech sedmi kontinentů světa. Mám k tomu dobře nakročeno:

Již v roce 1994 jsem vystoupil na Mont Blanc, někdy označovaný za nejvyšší vrchol starého kontinentu. Na vrcholu Mount Everestu jsem stanul v roce 1998. Na jaře 2016, kdy jsem projekt Koruna světa zahájil, jsem dosáhl vrcholu aljažské Denali – nejvyšší hory Severní Ameriky. Ten samý rok na podzim jsem dojel z Nového Města na Moravě na kolech na Kavkaz, pod Elbrus a následně

vystoupil na jeho vrchol, čímž jsem do zápisu přidal nejvyšší bod Evropy. V roce 2017 jsem absolvoval úspěšnou výpravu na Mount Kosciuszko – nejvyšší vrchol pevninské Austrálie.

Vím o vás, že si dokážete plánovat pořádně náročné programy. A tak když už jste se vydal do Austrálie, nespokojil jste se jen s výstupem na nejvyšší horu nejmenšího kontinentu.

Stejně jako u ostatních expedic Koruny světa platilo, že cílem není pouze dosažení vrcholu, takže jsem po výstupu na nejvyšší vrchol absolvoval legendární extrémní cyklistický závod Crocodile Trophy v severní části, tzv. outbacku Austrálie. A ještě v prosinci téhož roku jsem vyrazil směrem na nejchladnější a nejpouštěnější kontinent planety – Antarktidu a její nejvyšší vrchol Mount Vinson. Stanul jsem na něm 25. prosince 2017. Na konci roku 2018 následovala expedice na nejvyšší horu Jižní Ameriky – Aconcaguu, na jejíž vrchol jsem vystoupil 4. ledna 2019. Výstup na nejvyšší vrchol Afriky, Kilimandžáro 1. října 2019 znamená dokončenou Korunu světa podle Bassova seznamu.

Takže už máte vlastně splněno!

Jak se to vezme. Splněno podle tzv. Bassova seznamu mám, a je fakt, že Korunu Himálaje i Korunu světa máme asi jenom Messner

a já. Ale právě Messner sestavil alternativní seznam vrcholů pro Korunu světa. A podle toho je zapotřebí zdolat taky Puncak Jaya – nejvyšší horu Oceánie. Na tu se teprve chystám. Je ale asi zbytečné říkat, že konkrétní plánování zahraničních cest tahle koronavirová doba zatím nedovoluje. I když Ruda Švaříček, majitel CK Livingstone, s kterým tam mám jet, už mě docela nahání...

Vraťte se tedy k autům. Jaké nové zážitky vám přinesly první týdný za volantem Subaru?

Žiju na Vysočině, takže čtyřkolka pro mě byla nutností už dřív. Nová je pro mě zkušenost s benzínovým agregátem – a zatím je to příjemné překvapení. Vždycky se říkalo, že Subaru si nepořizují lidé, kteří chtějí ušetřit na spotřebě, ale já s tím výkonným dvouapůllitrovým agregátem jezdím v průměru za osm a půl litru, a to jsem nikterak nezměnil dynamický způsob jízdy, na jaký jsem zvyklý. A postupně poznávám, že charakter vozů Subaru mi sedí. Miluju zážitky a Outback mi je dopřává. A jako každý subarista se teď už těším na zimu.

Dřív nebo později se na ostrov Papua/Nová Guinea vypravíte, Puncak Jaya zdoláte, ale jsem si jistý, že v hlavě už máte další plán.

Rozhodl jsem se zkompletovat výstupy na patnáct neizolovanějších hor světa. Puncak Jaya tam taky patří. Ale v tom seznamu je řada dalších přitažlivých vrcholů. Nejvyšší hora Grónska, Francouzské Polynésie, Nového Zélandu nebo Havaje.

Kdo vymyslel tenhle třetí seznam?

To vzniklo trochu náhodou. Když jsem jel do Jižní Ameriky na Aconcaguu, měl jsem tam původně jet se synem Ondrou. Ale ten se pak rozhodl změnit svůj plán a cestoval po Severní Americe. A já měl najednou trochu volného času nazbyt a někdo mi poradil, abych ho využil k návštěvě Velikonočního ostrova. Odletěl jsem na něj a samozřejmě jsem se rozhodl i tam vystoupat na nejvyšší horu. A byl to famózní zážitek, přestože kopec nemá o moc víc než 500 metrů. Ale když se z jeho vrcholu díváte kolem sebe a uvědomíte si, že nejbližší pevnina je 3700 km, nejbližší ostrov je přes 2000 km a představíte si, jak sem před tisíci lety připlula skupina lidí, která natrefila na ten ostrov uprostřed ničeho, osídlila ho, založila tu svébytnou kulturu, která pak zanikla, vzbuzuje to spoustu vzrušujících otázek. Například, za jak krátkou dobu může zaniknout vospělá civilizace, což je bohužel otázka bolestně aktuální, když si uvědomíte, co se kolem nás právě děje. Když jsem pak o tom kopci chtěl zjistit víc, dočetl jsem se, že jde o dvanáctou nejizolovanější horu

světa. Tak jsem si řekl, hele, co to znamená a ve Wikipedii a jiných takových encyklopedických složkách jsem zjistil, že do toho souboru patří šest vrcholů, na které jsem vylezl už v rámci Koruny světa. A potom byl už jen kousek k odhodlání zkompletovat i tenhle soubor zajímavých kopců. Stejně, když se mě novináři pořád dokola vyptávali, co budu dělat, až dosáhnu i na Korunu světa, neuspokojovalo je mé vysvětlení, že se budu s potěšením věnovat cyklistice na horském i silničním kole, obyčejné turistice, že polezu po tuzemských skalách, budu jezdit na jetsurfu a v zimě na běžkách a na snowboardu. Chtěli slyšet zase nějaký projekt celoplanetárního rozsahu. Tak holt jsem si řekl: mám už splněných prvních šest vrcholů plus dvanáctý, pustím se do těch zbylých z patnácti. Poslední na seznamu je sopka Klučinskaja na Kamčatce a všechno jsou to podobně zajímavé a lákavé destinace.

V titulu jedné ze svých knížek, shrnující vaše vysokohorská dobrodružství, jste vtipně parafrázoval titul proslulého Formanova filmu. Nazval jste ji Hory, má panenko. A já se vás teď ptám s odkazem na název jiného filmu téhož režiséra: bylo vám dopřáno splnit si takové množství velkolepých snů, dokázal jste toho tolik. Máte pocit, že jste nějak vyvolený, Amadeus, bohem milovaný?

Při vší hrdosti na to, co se mi povedlo, nemůžu tohle srovnání přijmout, to mi pokora ne-



Když jsme se šli k rozhovoru, měl Radek na tachometru magické číslo. Odpovídá výšce Mt. Everestu v metrech

dovolí. Ale s hrdostí pozoruju, že můj příklad lidí dokáže motivovat, a to se nebavím jen o sportovcích. Dělán poměrně dost motivačních přednášek pro byznysmeny, ale taky pro školy i důchodce. A když jsem byl po všech těch známých problémech s amputovanými prsty popáté na K2, abych završil Korunu Himálaje, ozvala se mi například paní z Nového Města na Moravě, kde žiju. A svěřila se mi, že její roční dítě musí podstoupit operaci srdce. A že jí v té tísní posiluje vědomí, s čím vším jsem se já už musel vyrovnat a nevzdávám se. A to mě moc potěšilo, že to mé „zbuřdarmalezení“ po horách může být pro někoho v takových situacích povzbudivé.

A znělo by asi pyšně, kdyby si člověk dovolil předpokládat, že ho bůh miluje jako vyvolence. Ale snad smím připustit, že mi na pomoc vysílá zdatné anděly strážné. Z kolika krizových situací nejen na horách, ale i na řekách nebo silnicích mi pomohli se dostat, to by bylo na dlouhé vyprávění. Doufám jen, že to se mnou i dál bude tak, jak to má Jarek Nohavica ve své krásné písničce, že můj anděl strážný se mnou těžkou práci má, ale dělá ju dobře a asi ho i baví. Tak doufám, že ještě dlouho bude ve střehu.

Radku, vy jistě víte, že v emblému Subaru je souhvězdí Plejád. Měl jste příležitost si pohled na ty hvězdy vychutnat z himálajských velikánů i jiných světových vrcholů?

Musím ještě podotknout, že jsem ve znamení býka! Čím je člověk výš, tím je hvězdy líp vidět. Není tam světelný smog a i vrstvení atmosféry je příznivější. Všechny výstupy na osmitisícovky se navíc musí plánovat do optimálního počasí a startují v noci. Takže člověk nad sebou mívá jasné nebe. Musí se ovšem soustředit na jiné věci a kochat se pohledem na hvězdy nemá v podstatě čas. Neustále oblohu sleduje, jestli se neblíží změna počasí. Ale podvědomě ji vnímá i jako nádherný hvězdný baldachýn nad hlavou.

Více o aktivitách Radka Jaroše na www.radekjaros.cz



IVOS ZLÍN

Děkujeme, děkujeme, děkujeme

všem svým stálým i novým klientům, firemním partnerům a všem vám, co s námi u naší skvělé značky SUBARU držíte. Svůj příspěvek chceme jako v předchozích magazínech věnovat našim klientům. S potěšením jsme dodali další nové SUBARU pro Cukrářeň Labužník i přírůstek do krásného bílého vozového parku pana MUDr. Kukly.

Fotografie vám přibližují i nejčerstvější událost u nás – předání Limitované edice SUBARU BRZ paní a panu Kostkovým a slavnostní křest nového Forestera paní MUDr. Nevšímalové, jak se ho zhostili její kolegové. A také náležitý přívitek budoucích manželů Novákových ©

Přejeme všem hodně šťastných kilometrů bez nehod a rádi bychom vás všechny tímto pozvali k nám do Fryštáku na předváděcí jízdu v nové Impreze 2.0ie-S.

IVOS Zlín, s.r.o., Zlínská 390, 763 16 Fryšták, www.ivoszlin.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 na několika místech po Českých Budějovicích i na dalších místech v jihočeském kraji. Naše šestihvězdičkové vozy jste jako každý rok mohli vidět i na mnoha sportovních i kulturních akcích, například na Lipenském půlmaratonu nebo pravidelně i na vrcholných soutěžích České republiky v paraglidingu. A samozřejmě ani letos jsme si nenechali ujít každoroční japonské kulturní dny v Českých Budějovicích, které naše japonské vozy zdobí pravidelně každým rokem.

Pomalou se nám už blíží zimní sezóna a doufáme, že si ji všichni majitelé Subaru pořádně užijí, i přestože letošní rok je kvůli čínskému viru tak trochu specifický.

Nakonec bychom rádi popřáli našim zákazníkům především hodně zdraví, spoustu šťastně najetých kilometrů, krásné Vánoce a úspěšný vstup do nového roku.

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



MIJA AUTOCENTRUM BRNO

Vážení členové rodiny SUBARU,

všichni pocítujeme, že ten letošní rok je opravdu přinejmenším hodně zvláštní. Věříme, že většina si plně uvědomila, že nejsme pány na této zemi a ve většině případů se to projevuje větší pokorou a ohleduplností. Jak se dovídáme především z médií, většina automobilek řeší obrovské problémy, což se naštěstí netýká v takové míře společnosti SUBARU CORPORATION. Je to automobilka, která je z pohledu bezpečnosti, ekologie a především hrdosti na svoje výrobky bezkonkurenčně na světové špičce. To umocňuje fakt, že v našich českých podmínkách pracuje se stejnou filosofií, přístupem a celkovou spoluprací především SUBARU ČR a my jako prodloužená ruka se maximálně snažíme o naplnění všech vytyčených cílů bez ohledu na překážky, kterých

právě ten letošní rok nadělil tolik. Přesto bojujeme s plným vědomím, že jsme zde právě pro vás všechny, kteří jste si z toho obrovského sortimentu vozů vybrali tu největší „lahůdku“ a tou je právě kterákoliv modifikace SUBARU. Jsme tomu upřímně rádi a pouze dodáváme:

Vše nejlepší do konce roku, v plném zdraví klidně prožítí svátků vánočních stejně jako úspěšný vstup a výjezd do roku 2021. Všechny vás srdečně zdravíme a děkujeme za vaši věrnost.

JSME TU STÁLE PRO VÁS. Držme se! A dovolujeme si připojit něco málo fotografií z poslední akce: OLYMPIA BRNO 20. 9. 2020

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



SUBARU HOSTIVAŘ ALM PRAHA

Milí příznivci značky Subaru,

od posledního vydání se toho u nás v Subaru ALM událo opravdu mnoho.

V lednu jsme navštívili spolu s Toyobaru klubem Lungau v Rakousku. Byla to super jízda a to doslova. Moc jsme si to užili a věřím, že i nadále budeme zaštiťovat podobné akce. Vždyt jste to právě vy, úžasná komunita Subaru, co dělá tuto značku výjimečnou a jedinečnou.

Podporujeme ale i sportovní aktivity. Pravidelně jsme vidět i v biatlonu, kde sponzorujeme Klub biatlonu Klecany. S tím jsme byli toto září na mistrovství ČR v Kosmonosech, kde oddíl získal v nabitě konkurenci 3 medaile (1x zlato, 2x bronz).

Na jaře jsme pro zákazníky připravili servisní akci, zaměřenou proti Covid-19 tím, že jsme všechny vozy, které k nám přijely na servis, čistili ozonem. Rozběhli jsme i slevovou akci na skladové vozy, která se setkala s velkým ohlasem.

Proto do konce roku připravujeme ještě další akce, jak servisní tak i pro prodej.

Sledujte naše nové internetové stránky, či si nás přidejte na Facebooku, abyste byli mezi prvními, kdo se o kampaních a slevách dozví.

SUBARU HOSTIVAŘ ALM, Hornoměřolupská 531/4, 102 00 Praha 10, www.subaru-alm.cz



M. LIŠKA PLZEŇ

Vážení příznivci značky SUBARU,

děkujeme vám všem za vaši přízeň a oblibu našich aut. Subaru opravdu není jen auto, Subaru je životní styl. A my, dealeři této značky, s vámi a pro vás moc rádi pořádáme všelijaké akce. S vámi je totiž radost pracovat.

Naše prezentace se zase nejvíce motá kolem našeho sportovního náčiní. Bohužel už nám restrikce EU vzaly STI a teď se stejný osud chystá pro BRZ, kde nás čeká předávání Final Editionů ... Ale dokud to jde, tak se právě modelu BRZ hodně věnujeme, myslíme si totiž, že taková sportovní auta nám dělají tu největší image. Příští rok holt už začneme pořádát čistě off road akce, pro naše zákazníky na vysokých podvozcích :-)

Už tradičně jsme se představili na prosincovém Pražském Rallysprintu, kde jsme už potřetí převlékli sesterskou Toyotu na naše SUBARU BRZ a snažili se bavit diváky. Tentokrát ve spolupráci se Subaru ČR byl dohzen i spolejzdec, herec Jakub Štáfek, který s námi absolvoval celou rally od začátku až do konce. Jak i z našeho magazínu víte, je sám velkým subaristou, a tak nebyla nouze o spoustu zábavy v autě i v servisním zázemí.

A znovu vás můžeme pozdravit i z právě nedávno konaného letošního ročníku TOYOBARU DAY 2020, který jsme společně se Subaru ČR pomáhali pořádat klukům z TOYOBARUKLUB.cz. Letos na novém místě, zvolen byl Adventure Land Bělá pod Bezdězem. Krom ježdění s BRZ bylo připraveno i mnoho dalších částí programu včetně soutěží, ježdění s buggynou a svezení s naším Foresterem po Off Road Polygonu. A jak Forester na off road trati, tak ani naše BRZ, kterým jsme vozili zájemce po normální trati, se za celý den moc nezastavily.

Opět se vydařilo počasí, byla skvělá nálada a znovu byl pokořen rekord v počtu vozů BRZ / GT 86 ... děkujeme vám všem a děkujeme, že jsme mohli být u toho.

A u všech akcí, které pořádáme, také děkujeme Subaru ČR za to, že nás ve všem podpoří a je s nimi skvělá spolupráce. Díky.

Všem subaristům už tradičně přejeme dobrou zimu, s dostatečnou nadílkou sněhu a zábavy.

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



C & K BRNO

Vážení čtenáři, majitelé a fandové vozů Subaru,

letošní prazvláštní rok skáče do své poslední čtvrtiny a my se můžeme pomalu ohlédnout, jaký byl. Očima autaře je to rok, kdy se na trhu EU výrazně přitlačilo na množství emisí. A automobilky, nyní i ty, které do poslední chvíle odolávaly, přišly s nějakou formou hybridního pohonu. U Subaru je to řada e-Boxer, kombinace motoru o objemu dvou litrů s elektromotorem, vloženým do převodovky. S tímto typem pohonu přišel na trh jako první nový Forester, následován modelem XV a Impreza. Na emisní restrikce jsme byli tedy připraveni. Než ale zákazníci stačili pochytit všechny novinky, zasáhla nás všechny vlna epidemie, což vyústilo v zastavení všeho, co do té doby dobře běželo. Dotklo se to samozřejmě i prodeje nových vozů. Náš dík patří všem, kteří se s vzniklou situací vypořádali po svém a přišli si pro své nové Subaru. I přes určitý pokles prodejů jsme tedy připraveni se značkou Subaru dále obohacovat vozový park našich cest o další nové vozy. O tom, že se značka Subaru těší dobrému zájmu, svědčí i povedený testovací víkend se Světem motorů, který se uskutečnil o předposledním zářijovém víkendu na parkovací ploše OC Olympia Brno. Více než 30 předváděcích jízd, uskutečněných během sobotního dopoledne, nás mile překvapilo. Velká chvála směřovala především k novému Foresteru. Přestože v prodeji jej předskočilo povedené XVčko, je jasné, že Forester je stále oblíbený model. S výhledem ke konci roku už jen zbývá přát si pevně zdraví, a když zima nadělí trochu toho sněhu pod kola našich Subaru, bude to zase radost.

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,

je až neuvěřitelné, jak ten čas letí! Dovršili jsme čtvrt století našeho dealerství SUBARU v Opavě a chtěli bychom při té příležitosti poděkovat všem, kteří nám na naší cestě se SUBARU od začátku pomáhali!

Velký dík patří českému zastoupení naší značky se všemi současnými i minulými kolegy ve vedení, kteří nám dali důvěru i možnost pracovat pro SUBARU a také nás vždy podrželi v radostných i těžkých chvílích.

Pozdravy a poděkování posíláme také do Japonska, do této úžasné země, kde naši přátelé vyvíjejí a vyrábějí naše výjimečné vozy.

A pak samozřejmě k vám, našim věrným zákazníkům, pro které to všichni společně děláme. Uděláme maximum možného pro to, abychom vaši důvěru nezklamali ani v dalších desetiletích!

Současná doba je komplikovaná, ale SUBARU i lidé kolem něj jsou houževnatí a společně to zvládneme. Již nyní se těšíme na budoucnost se SUBARU, protože jsme si jistí, že SUBARU bude i nadále vyrábět stejně skvělá auta jako před pětadvaceti lety, kdy jsme s nimi v Opavě začínali. Technika, bezpečnost i komfort našich vozů se za ty roky neskutečně posunuly. Jedno však zůstalo! Jedinečný pocit a radost z řízení SUBARU.

Děkujeme za to, že to můžeme zažívat každý den, každou jízdu!

S úctou a pokorou se i nadále těšíme na další práci pro SUBARU, na všechny nové modely a všechny stávající i nové klienty.

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



EMIL FREY ČR PRAHA

I obě prodejní místa Subaru Emil Frey ČR v hlavním městě jsou aktivní. Ukázkou může být třeba akce se Světem motorů v Letňanech – během víkendu tu proběhlo na 25 testovacích jízd s novými e-Boxery XV i Forester, ale stranou nezůstal ani Outback, naopak, tento již „postarší“ model se těšil největšímu zájmu. K osahání bylo i kupátko BRZ. A i když akce byla trochu ovlivněna epidemiologickou situací a obavami s ní spojenými, bylo o zábavu postaráno. Demo auta jezdila, v doprovodném programu se zavedlo s modelem BRZ, zdarma se rozdávaly také samolepky a dočasné tetování s logy Subaru.

Na Stodůlkách, kde náš areál prošel velkorysou rekonstrukcí a rozvojem, jak jsme vás informovali v předchozích číslech, proměny pokračují. V sektoru lakovny se zainvestovalo do výtahu, kterým se budou vozit díly na sušení do 1. patra a prostor, kde byly díly doposud, se využije pro druhé lakovací stání od značky RM. Zkrátí se tak čekání na opravená auta, časy a průběhy lakovnou budou flexibilnější a zákazníci spokojenější ... Heslem všech příznivců naší značky je, že Subaru se musí zažít! V našich dealerstvích k tomu máte příležitost.

Srdečně vás zveme na dvoudenní testovací jízdy. Neváhejte se obrátit na zkušený tým našich prodejců, který se na vás těší!

**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**

ALGON PLUS AUTO SOKOLOV

Cestou, necestou, polem, nepolem, jedu za tebou velkým malotraktorem... každý zná písničku od skupiny MIG 21. Ale co by nám pánové zazpívali po projíždce novým hybridním Subaru Forester... to by teprve byl HIT. Pro nezapomenutelné okamžiky i parták do nepohody.

Zažijte Subaru u nás v Sokolově na vlastní kůži a budete si zpívat v létě i v zimě. Při testovací jízdě si vyzkoušíte schopnosti vozu v terénu, poznáte bezpečnost vozu na silnici i novou technologii hybridu v městském provozu.

Neváhejte, těšíme se na vás.

**Algon Plus Auto a.s.,
Stará Ovocárna 2059, 35601 Sokolov,
www.autoalgon.cz**



AUTO VERO SUBARU SEDLČANY

Všem příznivcům a přátelům značky Subaru!

Kmen subaristů ze Sedlčan za svoji dvanáctiletou historii již čítá více než 600 klientů, kteří od nás převzali nový vůz, a neustále se rozšiřuje o nové klienty, které vždy vítáme. Rád bych jim poděkoval za jejich přízeň, která stále trvá. Vždy jim budeme k dispozici jak se servisem či koupí nového vozu nebo jenom radou.

V našem teamu došlo v jarních měsících k obměně: přivítali jsme nového finančního ředitele Michala Fedorka, obchodního ředitele Jiřího Čáslavku, prodejce Luboše Béma a asistentku prodeje Lucii Morris.

Servisní divize je nadále pevně spojena s naším kulturním matadorem Petrem Rubantem, Ivetou Zrubkovou a teamem šikovných techniků našeho dealerství Subaru – případná oprava Subaru je díky nim pro zákazníka bez stresů a problémů. V červenci převzal v Sedlčanech Subaru Outback náš nový ambasador Radek Jaroš – horolezec a cestovatel světové úrovně. Radkův naturel skvěle vystihuje DNA značky Subaru a více se o něm dozvíte v tomto čísle Subaru magazínu.

Pavel Vrnák, majitel společnosti Auto Vero s.r.o.

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





TREND CAR OLMOUC

Vážení a milí čtenáři nového čísla magazínu JSEM SUBARISTA,

letos je to jako na houpačce. Jednou jsme nahoře, jednou dole. Protože člověk nikdy neví, jaké překvapení přijde zítra, rozhodli jsme se uspořádat společné setkání i s našimi drahými polovičkami a dětmi. My, chlapi, spolu přece trávíme každý pracovní den, ale co naše protějšky a děti?

Organizace byla dílem okamžiku. Kromě toho jsme pochopitelně objednali i krásné počasí, aby nám náš společný čas nemohlo nic pokazit. Co bylo ještě důležité? Samozřejmě patřičný oděv. Trička ze SUBARU-BUTIK.CZ byla vykoupena téměř okamžitě.

Nebudeme zacházet do detailů, ale musíme říci, že jsme si to opravdu náramně užili. Naše ženy našly společnou řeč a dětičky se zabavily dle věku po svém. Některým stačil míč, jiné si osahávaly naše skvělé vozy na salonu. No posuďte sami, není to krása, když je pohromadě tolik malých „subaristů“ a „subaristek“?

Děkujeme všem klientům za projevenou důvěru v naši společnost a přejeme pevné zdraví v nelehkých časech.

TREND CAR, a.s., I.P. Pavlova 120, 779 00 OLMOUC – Horní lán, www.trendcar.cz

CHALUPA MOTORS PARDUBICE



Milí subaristé!

Když jsme se před několika lety připojili k autorizované síti Subaru, byla to pro nás velká výzva. Podobně jako události letošního roku, které divoce zamíchaly kartami nejen automobilového trhu. Že je Subaru bez nadsázky jedna silná rodina, se nám znovu potvrdilo a jarní měsíce jsme s velkou vzájemnou podporou a vstřícností společně zvládli. Za perfektní přístup bychom zde rádi poděkovali jak pracovníkům SUBARU ČR, tak ostatním dealerům Subaru z celé ČR.

Zásadní letošní novinkou v našem autosalonu je, že prodejní tým od ledna posílila nová kolegyně Kateřina Drozdová, která s sebou také přinesla čerstvý vítr, vlastní pohled na obchod a také poznatky, které získala při prodeji vozů jiné značky.

A co říká o sobě a svojí práci naše milá kolegyně?

„Kdyby mi někdo ještě na střední škole řekl, že pro mě budou vášní auta, asi bych se smála. Tenkrát jsem měla úplně jiné plány. Ukončit střední průmyslovou školu a jít studovat vysokou. Tak jsem se taky dostala z malého města v Podkrkonoší do krásných Pardubic. Hned po promoci jsem dostala nabídku v automobilovém průmyslu. Když se firma, kde jsem získala svou první práci, rozhodla přestěhovat, přimělo mne to práci změnit a následně jsem přijala nabídku pracovat v autosalonu. Rodinu i okolí jsem tím zaskočila. Rychle jsem se ale v této práci našla a neuvěřitelně mě to baví. Své zákazníky mám velmi ráda a je mi ctí, že jim můžu nabízet vozy Subaru a zprostředkovat související filosofii. Je totiž paráda prodávat kvalitní, bezpečná a hlavně „jiná“ auta. Nemohu se také dočkat, až napadne sníh a já vyjedu do našich kopečků a pořádně si užiju skvělou jízdu s permanentní čtyřkolkou. Tak se třeba i s vámi potkám v našem autosalonu, nebo na silnicích, kde samozřejmě zdravím Subaru ☺.“

Rádi bychom Kačce popřáli hodně úspěchů a štěstí, mnoho spokojených zákazníků, což je samozřejmě naším společným cílem. Přijměte naše srdečné pozvání k nám na předváděcí jízdu, nebo jen na dobrou kávu a rozhovor s podobnými automobilovými nadšenci.

CHALUPA MOTORS s.r.o.,
Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice,
www.subaru-pardubice.cz

PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJF, FOTO: AUTOR

HAF, MŇAU A SUBARU

Tomáš Tvrdoň (52) pracuje „v potravinách“ už víc než 30 let. Vystudoval agronomii a začínal v JZD jako zástupce vedoucího střediska zeleniny. Blízko měl odjakživa taky k obchodu.

Jeho maminka vedla prodejnu potravin a brzy po „sametu“ si v rámci malé privatizace koupili obchod, v němž mohli začít nabízet zákazníkům potraviny kultivovaněji. Po následném ukončení maloobchodní činnosti a několika letech práce obchodního zástupce Tomáš pak společně s kamarádem založil firmu HTC, která se specializovala na modernější formy distribuce. Záhy se jim ozvali i renomovaní výrobci, kteří pochopili, že když si tuto službu objednají u HTC, jejich zboží se dostane ke klientům efektivnějším způsobem. Firma prosperuje, její spoluzakladatel, Tomášův kamarád ale bohužel před dvěma lety zemřel. Dnes v ní Tomášovi pomáhají i dcera Iva (24) a syn Michal (22). Oba s otcem dorazili i do autosalónu IVOS Zlín ve Fryštáku a při rozhovoru pro náš magazín tátovi zdárně sekundovali. To, že byli všichni ustrojeni do triček s výrazným HAF, souvisí s tím, že firma HTC má zaregistrovanou tuto obchodní značku jako výrobce skvělých potravin především pro psy a kočky. Jejich vzorky rozmístili po všech svých vozech Subaru. A třebaže jsem byl tedy po celý rozhovor obklopen samým HAF!, nijak jsme se nepošťkali.

Tomáši, co všechno předcházelo tomu, než jste se jako řidič propracoval k Subaru?

T. T.: K mé profesi patří nezbytnost trávit



spoustu času v autě. Začínal jsem v ojetinách, a jak finanční situace dovolovala, propracovával jsem se pořád k lepším. Jenže při těch obrovských porcích najetých kilometrů bylo nutné vozy obměňovat každé dva tři roky.

Jak konkrétně velké byly ty roční nájezdy?

T. T.: Na začátku podnikatelské činnosti se roční nájezd pohyboval až kolem 100 tisíc km. Postupně to klesalo na 80, pak na 60 a dneska najezdím okolo 40 tisíc km ročně.

Hned jak to bylo možné, začal jsem kupovat nová auta, řekl jsem si, koneckonců je to v našem oboru výrobní prostředek, takového výdaje ti nemůže být líto. V naší práci jsou opravdu nejdůležitější dvě věci – dobré auto a dobrá postel, bezpečně jezdit a dobře si odpočinout, aby byl člověk fit na další náročný den.

Jaká dobrá auta jste postupně vystřídal?

T. T.: Nebudu jmenovat všechna, to by byl dlouhý výčet. Jen řeknu, že v roce 2003 jsem jezdil v Mazdě 6 a od té doby jsem se držel japonských aut. Pak firma přešla na značku Toyota, ale pak jsem definitivně přesedlal a stal se subaristou. Začínal jsem v Outbacku.

Zmínil jste, že sám jste začínal v ojetinách a já se teď ptám vašich potomků, zda to měli taky tak, nebo je tatínkova štedrost rovnou usadila za volant nablýskaného nového Subaru?

T. T.: Kdepak! Michal i Iva začínali v Hondě Civic z roku 1996, v autě, které v rodině vydrželo nejdelší dobu.



Iva T.: Já mám řidičák od roku 2014. Tehdy jsem dojížděla do školy v Uherském Hradišti, tatka mi nabídl tu zmíněnou Hondu, abych tam nemusela dojíždět autobusem, ale já se ze začátku bála, takže musel jezdit se mnou, než jsem se osmělila. A zhruba dva roky jsem se v Hondě jako řidička pomalu učila a zdokonalovala, než jsem usedla do XVěčka. A Michal se za volant Outbacka propracovával taky pomalu a sbíral zkušenosti v řadě ojetin.

Kolik toho vy dva ročně najezdíte?

Michal T.: Oba tak kolem 20 tisíc kilometrů, já víceméně na služebních cestách a Iva proto, že často jezdí do Německa za přítelem a na koncerty.

Takže jaký je aktuální stav tachometrů vašich vozů, s nimiž jsem vás fotil?

Tomáš T.: STI mám od roku 2017, takže 61 tisíc, Outback nám do flotily přibyl roku 2018 a má najeto 60 tisíc, no a XVěčko ze stejného roku má natočeno přibližně 40 tisíc. Jinak

máme ve firmě ještě dva Levorgy, tam si ale nájezdy z hlavy nepamatuju.

Kdy jste měli pocit, že vám vůz Subaru pomohl v nesnázích nebo kdy vám nabídl mimořádný zážitek?

T. T.: Krásnou vzpomínku mám ze zimní dovolené na italsko-švýcarských hranicích, ve středisku Cervinia. Přes noc tam napadlo minimálně 50–60 cm sněhu. Před hotelem nešťastní majitelé aut jiných značek nasazovali řetězy, aby se dostali z těch šílených závějí. A my jsme si v klidu ometli okna, střechu, posadili se, a protože pluky mezitím upravily silnice, vyjeli jsme z celé té sněhové kalamity bez potíží. Subaru je prostě úžasné auto kdekoli, ale na horách je bezkonkurenční.

Michal T.: Můj největší zážitek za volantem Subaru je první samostatná jízda v STI. To jsem si ho jednou vypůjčil, a protože jsem nikoho nevezl, mohl jsem jet pěkně zostra. A to si vychutnáváte ten nepopsatelný pocit, že jste díky jedinečným vlastnostem vozu přímo propojen se silnicí. STÍčko je královský model flotily Subaru, vy skrze ně vnímáte vozovku fakt až od konečků prstů. Kdo to zatím nikdy nezažil, měl by si to rychle vyzkoušet!

Iva T.: No já jsem si od tatky STI nikdy nevy půjčila, ani tajně, ani legálně, já zatím holduju výhradně automatickým převodovkám. A k radosti z jízdy a pocitu naprostého bezpečí za volantem mi bohatě postačí XV. Konkrétně třeba v zimních podmín-



kách. Dokud jsem jezdila v té staré Hondě a vypadalo to, že může být na silnicích námraza, váhala jsem, zda mám vůbec vyjet. Teď mi mamka ráno zavolá, Ivo, dej při cestě pozor, může být náledí, ale já už se nebojím, protože vím, že XVéčko si s tím

poradí. *(Usměje se)* Takže i jako neobornice a ženská si troufám říct, že podvozkové jsou ta auta úžasná.

Michale, myslíte, že k rozhodnutí pro Subaru vás dokormidloval táta a nebýt jeho vlivu, zahořel byste pro jiné vozy?

Michal T.: Já myslím, že jsem otevřený všem automobilkám a jistě řada z nich vyrábí dobrá auta. Ale protože tatka, celý náš podnik i širší rodina vyznávají šesti-hvězdičkovou víru, měl jsem poměrně brzy možnost důkladně poznat kvalitu Subaru. A vlastně od první chvíle, co tatka přivezl domů Outbacka a začali jsme s ním jezdit, vím, že tohle je prostě jiná liga a nabízí zřetelně víc, než ostatní. A já mám k nadšení pro Subaru ještě jeden podstatný důvod. Jsem velký fanda rallye, v mých očích a v mém srdci je to nejkrásnější ze všech sportů. Jedničková Impreza 555 Colina McRae, dvojka, klasika, s kterou na začátku století kralovali na tratích WRC Burns a Solberg, zkrátka pohádka! Snil jsem už tenkrát o možnosti se někdy do takového skvělého auta posadit.

Liší se řidiči Subaru od majitelů aut ostatních značek?

T. T.: Určitě. Třeba soudržností, tím, že velká většina se cítí být (oprávněně!) členem skvělého klubu. Proto se subaristé u nás přece se zřetelnou vzájemnou sympatií zdraví.

Tomáši, teď počkáme, až pan Trávníček odejde z doslechu a pak mi prozradíte, jak jste se službami IVOSu spokojen.

T. T.: Klidně by u toho mohl být, protože budou znít jen slova chvály. Víte, já jsem si toho prvního Outbacka koupil ještě v Brně, kde jsem tenkrát bydlel, do mnoha věcí kolem Subaru mě uvedl úžasný prodejce pan Sedláček. Ale pak mě osud zavál ke Zlínu a začal jsem podniková auta servisovat tady. A ta rodinná atmosféra, vstřícnost, perfektní přístup, to, že ve slovníku vůbec nemají slova „Nejde“ nebo „Nestihnem“, si vás získá rychle. A řekl bych, že napořád. ■



ADRESA, KTEROU SE VYPLATÍ NAVŠTÍVIT WWW.SUBARU-BUTIK.CZ

TEXT: JAROSLAV MACNAR, FOTO: SUBARU BUTIK

Když ve své DNA již máte vlastnosti SUBARU, potom jako pravý subarista vždy oceníte oblečení, doplňky či drobnosti, ukazující pro jakou značku tepe vaše srdce každou vteřinu.

Subaru Butik s více než čtyřmi sty položkami, které se snažíme každých čtrnáct dnů rozšiřovat, je potom to správné místo pro vás. Kolekce oblečení, sportovních potřeb a doplňků vám vždy na tváři vykouzlí úsměv a udělá radost.

Co se v butiku objevilo nového?

Jelikož je letos doba roušková, pro každého subaristu máme zajímavé verze SUBARU roušek. Mimo tuto povinnou výbavu v butiku

novou kolekci pletených čepic, limitované verze triček a mikin, ale i speciální edici kol SUBARU. Takže už nyní můžete přemýšlet o vánočním potěšení!

Nenašli jste něco v sortimentu butiků?

Máte zajímavý nápad, co můžeme do butiků přidat nebo ve vaší společnosti vyrábíte zajímavé produkty, ze kterých by všichni subaristé měli radost? Napište nám na email info@subaru-butik.cz a my rádi nabídku butiků rozšíříme. Tři nejzajímavější nápady odměníme zajímavým dárkem.

A pro ty, co ještě Subaru Butik nikdy nenavštívili, máme malou motivaci – slevový kupón na první nákup. Zadejte jeho číslo **SMAG-15** při dokončení své první objednávky a my vám dáme slevu 15 % z celkové ceny



nákupu (bez dopravy a případné ceny dobíry). A když ještě připišete heslo „**POPŘVÉ**“ do poznámky pro prodejce, přidáme malé překvapení. Tak už není na co čekat, prohlédněte si nabídku butiků ještě dnes! ■

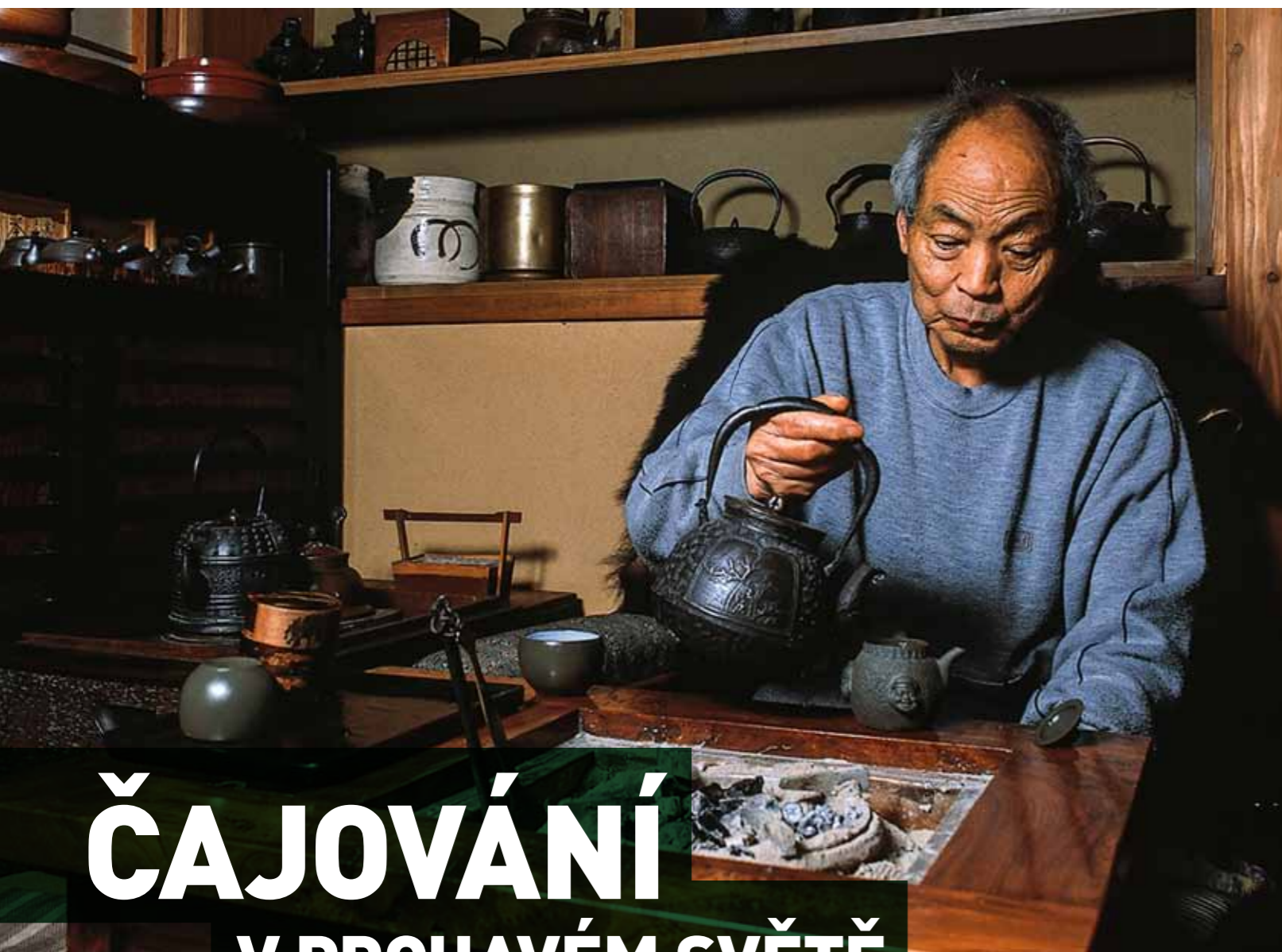


najdete nové tašky a batohy, kolekci auto-kosmetiky a rovněž širokou nabídku modelů. V Subaru Butiku si můžete také vybrat ze široké nabídky doplňků, dárkových poukazů nebo oblečení.

Už máte dárek na letošní Vánoce?

Čas rychle utíká i v této trošce zvláštní době a Vánoce se blíží šíleným tempem. Do vánočních svátků v butiku najdete opět zcela





ČAJOVÁNÍ V PRCHAVÉM SVĚTĚ

TEXT: SOŇA THOMOVÁ, FOTO: AUTORKA, ZDENĚK THOMA A ARCHIV

Mezi všechny vrstvy obyvatelstva Japonska se pití zalévaného zeleného čaje začalo pozvolna šířit v druhé polovině 18. století. Na začátku následujícího století se tato jednoduchá příprava a konzumace čaje zbavila rituálního příděchu a stala se nezbytnou součástí běžného života Japonců. Zalévaný čaj se podával doma, v nesčetných čajovnách a čajovničkách, hospodách, domech gejš i v nevěstincích.

UKIJO – BARVITÉ PANOPTIKUM NEVÁZANÉ ZÁBAVY A NEŘESTI

Všechna velká města měla své čtvrti s veřejnými domy, na které úřady pohlížely s nelibostí, ale tolerovaly je. Společně s divadly kabuki, pouličními vystoupeními a zápasy sumó vytvářely prchavý svět tokugawského Japonska.

V prchavém světě byl běžný pořádek společnosti popírán, nebo stavěn na hlavu. Postavení samuraje zde ustupovalo bohatství obchodníka; styl a mravy určovaly zavržení herci kabuki, prostopášníci a kurtizány; zde se opovrhovalo konfuciánským morálním nabádáním ke střídmosti, pořádku a poctivosti. Lidské city „nindžó“, nikoli povinnosti „giri“,



Typický obrázek z prchavého světa. Nechybí na něm ani čajová konvice a šálek čaje

byly určujícími podněty a šógunátní zákazy přepychu zde vzbuzovaly smích. Kronikáři tohoto světa se stali spisovatelé, malíři, tvůrci dřevorezů a autoři oblíbených a choulstivých románek, které živily a podněcovaly téměř nenasytný lidový zájem o prchavý svět.

Takhle nějak podle popisu z knihy Svět Japonska vypadal ukijo – prchavý svět, barvitě panoptikum městských zábavních čtvrtí plné restaurací, čajoven, divadel, veřejných domů. Z přiléhavého názvu zaznívá důraz na marnost a pomíjivost života, který je právě proto třeba prožít naplno a bez váhání ukojit všechny smyslové prožitky, dokud to ještě jde.

I tady čaj sehrál významnou roli. Těžko byste zde sice hledali proslulé čajové mistry s jejich do detailu propracovaným a filozofií prosyceným čajovým obřadem, ale družné posezení nad osvěžujícím šálkem zalévaného zeleného čaje patřilo k typickým každodenním výjevům. Žánrové obrázky čajoven či kurtizán s konvicí a šálkem čaje jsou častým námětem ukijoe – působivých realistických dřevorezů, jež zobrazují všechny aspekty života prchavého světa.

Čaj, čajování a atmosféra lidových čajoven jsou důležitým prvkem i doplňkem mnoha dalších příběhů a krátkých humorných historiek, vyprávěných mistry vypravěči na nárožích, v čajovnách i divadélkách. Při návštěvě vypravěčského divadla se čaj pije nejen před představením a o přestávce v čajovně u vchodu, ale i na jevišti. Za mistrem vypravěčem na přenosném ohništi často bublá kotlík s vodou, douškem čaje bývá vyprávění zahájeno a občas i přerušováno.



Zátiší se zeleným zalévaným čajem



Kjóto - noční čtvrt gejš Ponto cho

DEN V DIVADLE KABUKI

Atmosféra čajoven je spojována také s divadlem kabuki – tradičním představením se zpěvem a tanci, v němž hrají herci nalíčení a oblečení tak, aby na první pohled vynikla charakteristika ztvárňovaných postav.

V divadle kabuki, k jehož cílům patřilo diváka pobavit a ukázat mu svět lepší, než ve skutečnosti je, jste mohli strávit celý den. Nezbytnou součástí byly i dodnes jsou čajovny a restaurace umístěné v těsném sousedství divadla, kde se návštěvníci mohou kdykoli o přestávkách, ale i během předsta-

Ukijo – prchavý svět. Z přiléhavého názvu zaznívá důraz na marnost a pomíjivost života, který je právě proto třeba prožít naplno a bez váhání ukojit všechny smyslové prožitky, dokud to ještě jde

vení najíst a občerstvit, u šálku čaje setkat s přáteli, probrat všechny novinky i průběh představení.

Za doby Tokugawa si zámožní diváci opatrovali vstupenky prostřednictvím čajoven a restaurací k divadlu přilehlých. Doba představení byla z dnešního hlediska nezvyklá. Hrály se od časných ranních hodin až do večera...

Jak to v divadlech kabuki vypadalo s čajováním při samotném představení, nám velmi dobře přiblíží popis velkého propagátora Japonska, Joea Hlouchy, který ostrovní říši navštívil na samém počátku 20. století:

Mám nesmírně rád tato divadla, jež se tolik liší od divadel našich. Je v nich ještě kus starého Japonska, toho Japonska, jež mizí den za dnem z povrchu světa a jež



Japonské tradiční divadlo kabuki na dřevorytu Masanobu Okumury

bude jednou oplakáváno milovníky bizarního krásna. S nostalgii a trochou smutku nad nadcházející modernizací Japonska začíná Hloucha své vyprávění. Následuje líčení, jak se za značné pozornosti obecnosti i herců, se svými japonskými společníky usadil na rohožích. V tom okamžiku

...už sluhové přinášejí kuřácké skříňky, vějíře a konvice s čajem. Děním se s dámmi o rosolovité cukrovinky z mořských řas a srkám k tomu hořký čaj. Dámy kouří, pijí a mlsají, ovívají se vějíři a napjatě sledují vzrušující scény na jevišti...

Joe Hloucha: (V těchto divadlech) je ještě kus starého Japonska, toho Japonska, jež mizí den za dnem z povrchu světa a jež bude jednou oplakáváno milovníky bizarního krásna



Dobový obrázek japonských musmé ze zábavní čtvrti



Zápasníci sumó patřili k oblíbeným atrakcím prchavého světa



Herec japonského tradičního divadla

Přízemek, lóže, balkon, galerie, všechno jak nabit. Japonci chodí rádi do divadla. Panují tu stále ještě ty staré pohádkové doby, kdy neměl čas žádné ceny a žádného smyslu. Proto se začíná hrát hned ráno a večer se končí. Obecnost přichází a odchází, sluhové pobíhají neustále po dřevěných přepážkách mezi diváky, roznášejí programy a čaj.

Tak jako všichni vzdělanci a umělci té doby i herci kabuki bývali milovníky a ctiteli čaje. V jednom z příběhů o vynikajícím představiteli hrdinů – Sakatovi Tódžúróovi (1647–1709) – se vypráví, že když pohostinský vystupoval v Ósace, nechal si každý den z Kjóta dovážet svou oblíbenou vodu na čaj. Odůvodňoval to tím, že z neznámé vody by mohl onemocnět a ohrozit představení. Je třeba podotknout, že zas tak velký rozmar to nebyl. Někteří bohatí obyvatelé Eda (Tokia) si vodu vhodnou na čaj nechali dovážet také až z Kjóta, přestože její doprava netrvala jeden den, ale na vozech tažených voly vzhledem k velké vzdálenosti až dva týdny.



Japonská konvice na zalévání čaj ze sbírek Joea Hlouchy

naději
veselejší maminku
méně starostí
lepší péči
oporu



Lukášek (7), vážná metabolická porucha

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



DOBRÝ ANDĚL



NEJŘIDIČTĚJŠÍ IMPREZA VŠECH DOB

Varování: Řízení Imprezy může způsobit usmívání či závislost!

Japonská ikona, která bezpečně rozbúší srdce. Tohle auto se tak dobře řídí, ten pevný podvozek a ta odezva! Nízko položené těžiště a pohon všech kol Symmetrical AWD dělají z řízení stylovou zábavu pro jakýkoli výlet bez ohledu na vzdálenost a na povrch. Samonabíjecí hybridní systém 2.0L e-Boxer přidává více na dynamičnosti i efektivitě, a zároveň na nižších emisích, pokud jede v čistě elektrickém režimu. Rozumně automaticky hospodaří s rekuperací energie a neobtěžuje, když chcete jezdit a ne jen šetřit. Ve standardu dodávaný bezpečnostní systém EyeSight, hlídající provoz před autem. Navštivte nás na dealerstvích, subaru.cz, zazijsubaru.cz a subaru-butik.cz!

Vyzkoušejte Subaru při testovací jízdě, to se musí zažít!

Kombinovaná spotřeba paliva 6,2–7,0 l/100 km, emise CO₂ 140–159 g/km. Obrázek je pouze ilustrativní.

BEZPEČNÁ A ŘIDIČSKÁ IMPREZA e-BOXER

 subaru.cze  subarucz  subarucz



SUBARU

Confidence in Motion