

JSEM SUBARISTA!

vol. 037: podzim-zima 2021

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY

FORESTER MY 2022

PLNÝ SKVĚLÝCH
NOVINEK



SUBARU

Confidence in Motion

V SUBARU
JSOU ŠŤASTNÍ



VEKTOR K E-MOBILITĚ:
SOLTERRA



SUBARISTÉ SE ZDRAVÍ



Subaristé jsou jako rodina. Kromě oválného emblému se souhvězdím Plejád na voze nás spojuje také řada společných hodnot. Na stránkách www.zazij.subaru.cz najdete i jakési subarácké desatero.

Kromě samozřejmých „příkázání“, jako že Subarista má Subaru, i když zatím třeba jen model, jízdní vlastnosti ho zajímají víc než spotřeba, řízení ho baví a snaží se v něm stále zlepšovat, a že je vždy připraven pomoci druhým, je v něm i pravidlo: Na silnici zdraví ostatní subaráky.

A jak se správně pozdraví protijedoucí Subaru?

- a) zablikáním
- b) zamáváním rukou
- c) zatroubením

A každý opětovaný pozdrav a úsměv násobí radost ze setkání se Subaru!



b) je správně

VÁŽENÍ PŘÁTELE, ZÁKAZNÍCI A FANDOVÉ SUBARU,



podzim i zima přichystají na silnicích spoustu nástrah. Mnoha řidičům zkomplikuje život kluzké spadané listí, jinovatka, námraza či mlhy. Jenže my, kteří usedáme za volant šestihvězdičkových vozů, víme, že naše auta nás „podrží“ v každé situaci. Díky skvělému symetrickému pohonu všech kol, ve spojení s plochým motorem Boxer s protilehlými písty mají nízké těžiště a ideální rozložení hmotnosti. To maximalizuje stabilitu i trakci a zajišťuje také vynikající ovladatelnost za každého počasí a na každém povrchu.

Abychom ty nástrahy vybalancovali, přichystali jsme zase podzimní číslo Subaru Magazínu s hezkým čtením o novinkách u značky, a na mě tentokrát vyšel úvodník. Mé srdce patří Subaru dávno. Pracuji zde od roku 1996, technické znalosti a zkušenosti sbírám se snahou osvojit si do detailů všechno, s čím Subaru aktuálně přichází, vč. aktuálních nejmodernějších bezpečnostních technologií. Věřte mi, že mě to stále baví a každý den přináší další argumenty pro tvrzení, že Subaru staví jedinečná auta špičkové kvality a stále mě nutí učit se něco nového a odlišného od cest konkurence. K mým hlavním povinnostem patří technická podpora, ale i vyřizování a administrace garančních oprav. A s hrdostí na naši značku přijímám, když si mě kolegové dobírají, že zrovna v téhle oblasti mám práce zrovna trochu méně, než více ...:-)

Přicházejí i delší zimní večery, a tak si snadněji najdete chvíli přečíst si náš magazín a získat nejaktuálnější informace o své oblíbené značce. V hlavním testu srovnáváme přednosti modelů Impreza a XV, podrobněji se věnujeme i faceliftovanému Foresteru na dvoustraně 16-17. A už i Suba-

ru se chystá na elektromobilitu, takže si na dalších stranách můžete přečíst, že první čistě elektrický model Subaru bude SUV ze segmentu C. Půjde o první vůz postavený na platformě e-Subaru Global Platform, navržené speciálně pro elektromobily, na jejímž vývoji společnými silami pracovalo naše Subaru s Toyotou. Nově vyvinutá platforma umožňuje široce kombinovat multiplikační moduly a části vozu a efektivně tak stavět různé typy elektrických aut. Subaru si kladlo za cíl dodat novému modelu maximální úroveň pasivní bezpečnosti a jízdní stability, což jsou zásadní vlastnosti všech modelů Subaru bez ohledu na typ pohonu. Vždyť kumulativní výroba vozů Subaru s pohonem všech kol překročila v červnu letošního roku hranici 20 milionů kusů. Milníku bylo dosaženo 49 let poté, co bylo v září 1972 na trh uvedeno Subaru Leone 4WD kombi – první japonský sériově vyráběný osobní vůz s pohonem všech kol. Technologie S-AWD je jedním z klíčových prvků, které utvářejí unikátní vlastnosti Subaru. Patří k nim zejména tradiční spojení mezi řidičem a jeho vozem, které na jedné straně přináší potěšení z jízdy a současně klid myslí díky vysoké míře bezpečnosti a kontroly nad autem. Subaru svou „čtyřkolku“ v různých podobách průběžně zdokonaluje již téměř půl století a postupně je aplikována také do elektrifikovaných modelů značky. Přípravy na „elektriku“ probíhají nejen v časopise, ale i v reálu, školíme se, chystáme wallboxy, objednávat servisní přípravy atd... I s tímhle posláním objíždíme naše dealery, a protože se všemi se znám spoustu let, můžeme spolu otevřeně diskutovat o probíhající transformaci mobility a líci i rubu tohoto vskutku převratného procesu.

Já sám si v našem magazínu vždycky s gusem počtu i osobní vyznání a příběhy zákazníků, kteří jezdí v Subaru a těší se z něj, dnes například průkopníka asijské kuchyně u nás, Vladimíra Suchého. Zajímavé počtení nabízí i rozhovor s vedoucí střediska výcviku vodicích psů. V tradiční rubrice Země původu nám paní Darja Kawasumi, která v Japonsku pobývala 15 let, přibližuje principy výchovy na japonských školách, jak je zažili i její tři synové. Jako subaristovi mi imponuje její závěr: „Líbí se mi japonská touha po dokonalosti a myslím si, že se máme čemu od Japonců učit. Není to dokonalost studená, ale dokonalost, která má přinést teplo sdílených vztahů, protože se do ní promítá vynaložený vklad pro kolektiv, kde jsou lidé spolu a ovládají umění vyjit jeden druhému vstříc.“

Koresponduje to s mou zkušeností s příslušníky české rodiny Subaru a jsem hrdý na to, jak jsme věrni naší značce a společně prožíváme i výzvy, které přicházejí.

Přeju všem šťastný návrat ze všech podzimních a zimních cest, potěšení z jízdy a hodně příležitostí k úsměvům, když budete zdravit posádku každého Subaru, které potkáte!

Martin Čermák,
garanční technik, Aftersales Dpt.





NOVÉ SUBARU OUTBACK MÁ NEJLEPŠÍ VÝSLEDEK Z LETOŠNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH TESTŮ EURONCAP

Vozy naší značky získaly podeváté za sebou nejvyšší hodnocení pěti hvězdami v bezpečnostních testech EuroNCAP.

Nejnovější generace asistenčního systému Eyesight získala 95% hodnocení za svoji činnost a pomohla Outbacku k tomu, aby v této disciplíně získal nejlepší hodnocení napříč všemi segmenty a současně obdržel nejlepší hodnocení ze všech vozů Subaru.

Outback získal 84% bodů v kategorii ochrana chodců, což je nejlepší výsledek v rámci všech automobilových segmentů, jde také o nejlépe hodnocené Subaru.

Outback získal 89% v ochraně dětí, což je nejlepší výsledek testu ve třídě velkých rodinných vozů.

Jak shrnutí uvedená hesla, nový Outback (v evropské verzi) získal v září v rámci evropských bezpečnostních testů EuroNCAP 2021 vynikající výsledky ve všech čtyřech oblastech hodnocení (dospělí, děti, chodci, asistenční systémy), a ve všech výrazně převyšil minimální požadovanou hranici. Dosáhl také velmi vysokého celkového průměrného skóre.

V oblastech asistenčních systémů a ochrany chodců nový Outback zaznamenal nejvyšší skóre, jakého kdy nějaké Subaru dosáhlo. Tyto výsledky znamenají napříč segmenty nejlepší výsledek podle aktuálních nejnáročnějších kritérií. Outback zároveň zaznamenal nejvyšší hodnocení v testech

ochrany dětí ve voze, a to ve své třídě velkých rodinných vozů, opět podle nejnovějších zkušebních protokolů.

Tyto výsledky odrážejí pověst značky Subaru, která vyrábí vozidla navržena tak, aby poskytovala nejvyšší úroveň bezpečnosti.

Nový Outback je vybaven nejnovější generací asistenčního systému EyeSight, vyvinutého přímo u Subaru pro prevenci kolizí. Ke své činnosti využívá dvojici kamer, které mají v nejnovější generaci téměř dvojnásobné zorné pole. Nový software pro rozpoznávání obrazu je nyní schopen poskytnout 11 standardně dodávaných bezpečnostních funkcí: pokročilý adaptivní tempomat s funkcí udržování uprostřed



jízdního pruhu, asistent pro nouzové udržování v jízdním pruhu, rozpoznávání dopravních značek s inteligentním omezo-vačem rychlosti, varování před opuštěním jízdního pruhu s vibracemi volantu, prevence opuštění jízdního pruhu (rozpoznává i okraje jízdního pruhu, jako je tráva či okraj vozovky) a přednázorový brzdový systém s rozšířenou podporou pro předcházení kolizím na křižovatkách.

Komplexní soubor bezpečnostní výbavy Outbacku zahrnuje také automatické brzdění při couvání, systém hlídání mrtvých úhlů zpětných zrcátek, upozornění na obsazená zadní sedadla a multifunkční kamerový systém: kamery pro přední/zadní/boční pohled pro bezpečnější jízdu, které zlepšují výhled z vozu.

Nový Outback je vybaven také systémem monitorujícím řidiče, tedy technologií Subaru pro rozpoznávání obličejů, jež řidiče upozorní na pocit únavy nebo rozptýlení při řízení.

Nový Outback je postaven na globální platformě Subaru, která se vyznačuje větším podílem vysokopevnostních ocelí na skeletu karoserie. Tím je karoserie lehčí a současně poskytuje o 40% lepší ochranu při čelním, bočním a zadním nárazu. Poskytuje také účinnější absorpci nárazové energie a její efektivnější přenos. Karoserie byla podstatně zesílena novým rámovým řešením podlahy s dodatečnými výztuhami, což dále zvyšuje špičkovou úroveň bezpečnosti nového Subaru Outback.

Subaru patří mezi nejrespektovanější automobilky

V aktuálním žebříčku společnosti Consumer Reports uspělo Subaru jak coby automobilka, tak s jednotlivými modely. Další studie pak potvrdila, že je modrý ovál se šesti hvězdami mezi lidmi vysoce respektovanou značkou.

Tradiční spotřebitelský přehled z dílny Consumer Reports se zaměřuje především na spolehlivost aut a spokojenost jejich uživatelů. Výsledkem je mimo jiné žebříček deseti výrobců, jejichž vozy si zaslouží nejvyšší doporučení. A opět se ukázala síla japonských inženýrů. První místo obsadila Mazda, Subaru bylo třetí, Honda pátá a Toyota sedmá. Mezi japonské značky se vklínily především prémiové německé vozy – druhé BMW a čtvrté Porsche.

„Pokud někoho nejvíc ze všeho zajímá bezpečnost a spolehlivost, je tu Toyota. Pokud k tomu chce navíc i něco zábavnějšího na řízení, je tu Mazda. Subaru je praktické i spolehlivé a navíc nabízí pohon všech kol pro všechny modely,“ popsal Jake Fisher z Consumer Reports. Společnost zároveň vybrala 10 nejlepších modelů pro rok 2021 a Subaru si připsalo hned dva zářezy s Foresterem a Outbackem.

Další aktuální průzkum pochází z dílny DART a cílem bylo sestavit žebříček deseti nejvíce respektovaných automobilek. Výsledky byly velice podobné – Subaru opět na skvělém třetím místě, přičemž první příčku obsadila spřátelená automobilka Toyota následovaná Hondou. Tato data sice pocházejí z Kanady, každého subaristu ale určitě i tak potěší.



A dál už jen stručně:



Podle Kelley Blue Book je Subaru nejdůvěryhodnější značkou mezi automobilkami nepřetržitě po dobu sedmi let a je také pětinasobným vítězem značky Best Performance Brand



Víc než 90% vozů Subaru, prodaných v posledních 10 letech, stále slouží svým uživatelům, což je víc než např. u automobilů Honda nebo Toyota.



Subaru je hodnoceno jako jednička v bezpečnosti mezi vozidly na masovém trhu již druhý rok po sobě. Číslem 1 je i v kvalitě mezi všemi velkosériovými produkty automobilového průmyslu.



Všechny modely Subaru 2021 s EyeSight® a podsvícením s odevzou řízení jsou IIHS TOP SAFETY PICK.



Subaru je #1 v celkové loajalitě zákazníků ke značce v automobilovém průmyslu po dobu tří let v řadě.

A nakonec důkaz, že Subaru se k přírodě chová zodpovědně:

Subaru bylo prvním automobilovým závodem v USA, který dosáhl nulového stavu odpadní skládky. Všechna vozidla Subaru jsou postavena v závodech, kde se 100% odpadu recykluje nebo mění na elektřinu.



NEJLEPŠÍ FOTKY

Z LETNÍCH DOBRODRUŽSTVÍ SUBARISTŮ

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: RODINA SUBARU

Majitele Subaru nemusí nikdo dvakrát vybízet, aby se svým autem vyrazili někam za zážitky. Letos jsme je ale motivovali k tomu, aby zároveň ze svých cest přivezli co nejvíc zajímavých fotek. Během celého července a srpna totiž mohli soutěžit o špičkové řidičské brýle. Podívejte se na nejzajímavější fotky, které do soutěže přihlásili.



Zdeněk Kubeša

Soutěž #SubaruLéto probíhala na facebookové stránce českého Subaru, konkrétně ve skupině Jsem Subarista. Postupně se bojovalo o tři poukazy na kvalitní japonské čočky Hoya v hodnotě až 10 000 Kč, které jsou vhodné pro řidiče s dioptriemi i bez. Podívejte se na fotky, které pořídili vítězové jednotlivých kol, i na některé další, které si zaslouží pozornost. Celkem se do soutěže zapojily desítky subaristů – všem účastníkům děkujeme za jejich příspěvky a přejeme spoustu dalších zajímavých zážitků.

Přidejte se i vy do skupiny **Jsem Subarista** na Facebooku (pokud v ní už nejste) a pochlubte se svými zážitky. Ať už soutěžně, nebo jen tak pro radost vám i ostatním subaristům. ■



Vít Strouhal



Martin Runkas



Ondřej Pláček



Tomáš Kopečný



Josef Bína



Martin Bumbálek



Guru Marvy



Lukáš Behenský



Zdeněk Formánek

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

KAŽDÝ VLASTNÍ CESTOU



I když jsou Impreza a Subaru XV sourozenci, různými menšími či většími úpravami se z nich podařilo vytvořit odlišně zaměřené osobnosti, které mají nejen vlastní styl, ale také jízdní projev. Pojďme se podívat, v čem se liší a v čem si jsou naopak podobné.



Dá se říci, že Impreza a XV jsou nerozlučnou dvojicí, která existuje už od poloviny devadesátých let minulého století. Bylo to v době, kdy Subaru zjistilo, že k jeho pohonu všech kol a robustnosti se skvěle hodí poněkud off-roadový styl. Vznikl tak nejen zbrusu nový Forester, který stál u základů dnešního segmentu SUV, ale Subaru také nazvedalo Legacy kombi a založilo tak další nový segment, jemuž dodnes kraluje. A podobný recept použilo také v menší modelové řadě Impreza. Vzalo její verzi kombi, přidalo jí plastové lemy blatníků a pojmenovalo ji Outback Sport. Tím byl první prapředek dnešního Subaru XV na světě. Stejnou formuli aplikovalo Subaru pro trhy Severní Ameriky i v dalších generacích. Do Evropy se dostaly spíše nepravidelně jako zvláštní verze s pojmenováním Impreza Outback. V názvu některého ze Subaru se

písmenka XV znamenající „crossover“, poprvé objevila v roce 2010. Impreza XV s karosérií hatchback dostala výraznější oplastování karoserie, které jí dodalo trochu terénního charakteru, nicméně světlá výška zůstala zachována. To se změnilo až v roce 2011, kdy se na základě čtvrté generace Imprezy představil samostatný model Subaru XV. Byl to také rok, kdy se modelová řada Impreza rozdělila právě na XV a dále na sportovní WRX STI. Impreza jako taková zůstala rodinným „hatchbacko-kombi“, případně na zámořských trzích kompaktním sedanem. Subaru již tehdy použilo stejný recept, který později v roce 2017 aplikovalo také na aktuální sesterskou generaci Impreza/XV.

Terén tříbí charakter

Je obdivuhodné, jak dobře se Subaru podařilo tyto dva modely od sebe odlišit při



Impreza má o celých 80 mm nižší světlou výšku a její kola mají o 56 mm menší průměr. Impreza je proto sportovnější na hladkém povrchu, zatímco XV si poradí i s překvapivě náročným terénem

tak málo provedených změnách. Zatímco Impreza se drží klasické nadčasové elegance s mírným nádechem sportovnosti, XV je stylový švihák, nabízený ve výrazných barvách, za kterým se každý ohlédne. I když obě auta mají všechny díly karoserie, stejně jako světlometry shodné, XV dostalo výrazné plastové lemy blatníků a prahů, které vhodně ladí s extravagantně pojatými nárazníky. Ve srovnání s Imprezou má její zvýšený sourozenec také užití a vyšší masku chladiče s výraznějším žebrováním, která jeho výšku opticky posiluje. Celek doplňují také standardně dodávané střešní ližiny. Impreza má pro příčníky připravené v rámu střechy ukryté úchyty.

Abyste vše spolu dokonale ladilo, stojí model XV na větších kolech. Ve výkonnější verzi e-Boxer má standardně 18palcové ráfky oproti 17palcovým u Imprezy. Současně ale používá o centimetr širší pneumatiky s vyšším profilovým číslem. Výsledkem je, že celkový průměr kol modelu XV je o 56 mm větší, než v případě Imprezy. Budete se možná divit, ale větší kola mají na chování opravdu velký vliv. Sama o sobě zajistí zvýšení světlé výšky skoro o tři centimetry. Současně to ale znamená téměř o 9 procent zvětšení stálého převodu. U silnější hybridní verze e-Boxer toto prodloužení převodů znamená zhoršení času, potřebného ke zrychlení z 0 na 100 km/h o 0,7 sekundy v neprospěch právě modelu XV. U slabšího motoru Subaru dokonce muselo sáhnout ke zkrácení stálého převodu v převodovce, aby se tento rozdíl eliminoval.

Ještě se na chvíli zdržme u technických změn mezi Imprezou a její crossoverovou alternativou. Velký rozdíl je v celkové změně světlé výšky, která mezi těmito modely vytváří zásadní odlišnost. Zatímco Impreza je nad zemí minimálně 140 mm, XV dokonce 220 mm. Zvýšení bylo dosaženo kromě použití zmiňovaných kol s větším průměrem také podložkami umístěnými mezi karosérií a nápravnicemi.

Zásluhou zvětšené světlé výšky model XV sice nazýváme crossoverem, avšak svými vlastnostmi a průchodností terénem překonává většinu „off-roadověji“ působících podobně velkých konkurentů. A Subaru terénní schopnosti podporuje i tím, že model XV je standardně vybaven terénními režimy X-Mode, které se sladěními úpravami činnosti motoru, převodovky, pohonu všech kol a stabilizačního systému dokáže přizpůsobit povrchu pod koly a lépe s ním pracovat.

Dva motory, různé možnosti

Pro Imprezu i XV Subaru připravilo stejnou nabídku motorů, vždycky se samozřejmě

Samotný pobyt uvnitř obou vozů je neobyčejně příjemný z důvodu celkové vzdušnosti dané i hodně vpřed posunutým spodním okrajem čelního skla. Vynikající výhled je u Subaru samozřejmostí a nepřekvapuje proto ani u těchto technicky spřízněných sourozenců



Nahoře: standardní výbavu verzí e-Boxer je možností volby jízdních režimů SI-Drive. K dispozici je vyvážený režim Intelligent a dynamičtější Sport Dole: Subaru XV má s Imprezou shodný interiér, je ale oživený oranžovým prošíváním





Zatímco Impreza se drží klasické nadčasové elegance s mírným nádechem sportovnosti, XV je stylový švihák, nabízený ve výrazných barvách, za kterým se každý ohlédne

Oba modely prošly pro rok 2021 modernizací, která se projevila například nově pojatými zadními světlými, předními světlomety i nárazníky

jedná o čtyřválcové boxery. V prvním případě jde o motor s objemem 1,6 litru a výkonem 84 kW (114 k) a ve druhém elektrifikovaný dvoulitrový e-Boxer. Jejich bližší parametry jsou uvedené v tabulce. V obou případech motory potěší kultivovaným chodem a v běžných podmínkách i nízkou hlučností. Nicméně slabší jednotku je potřeba zejména při jízdě mimo městské oblasti více vytáčet, a to se projevuje méně komfortní akustikou. Zatímco v Impreze je základní motor pro běžné ježdění dostačující, v případě XV je třeba doporučit praktickou zkoušku, protože poskytovaná dynamika není i vlivem odlišného zpřevodování a větších odporů zvýšené karoserie příliš suverénní. Obecně je tato varianta vhodnější pro klidnější řidiče. Motor 1,6 litru poněkud překvapivě nabízí vyšší hodnoty hmotnosti pro tažené přívěsy.

Motor e-Boxer, jehož základem je zážehový dvoulitrový čtyřválec, je rozhodně suverénnější pohonnou jednotkou. Zatímco v modelu Impreza má i mírně sportovní ambice, v Subaru XV poskytuje potřebnou suverenitu, výkonovou rezervu a v neposlední řadě i tišší a jemnější provoz. Celkově je elektrifikovaná soustava e-Boxer na jízdu velmi příjemná, protože její doplňkový elektromotor pomáhá motoru s akcelerací v nízkých otáčkách. Součástí standardní výbavy motoru e-Boxer je možnost volby jednoho ze dvou jízdních režimů. Zatímco nastavení Intelligent se snaží především o hospodárnost a kultivovanost, Sport v duchu svého názvu pracuje aktivněji se svým elektromotorem a celá hnací soustava působí zásluhou rychlejších reakcí na pohyby plynu citelně živějším dojmem. V otázce spotřeby paliva jsou na tom oba

motory podobně, obecně ale platí, že Impreza je z této dvojice vždy o několik decilitrů na 100 km/h úspornější, při jízdě po dálnici se tento rozdíl dále zvyšuje.

Vzhledem k tomu, že je motor 1.6i k dispozici i v základních stupních výbavy, jsou jeho startovací ceny výrazně nižší, než v případě variant e-Boxer. Cenový rozdíl obou motorizací se podle výbavy vždy pohybuje nad hranicí 100 000 Kč.

Ať už zvolíte jakýkoliv motor či verzi výbavy, vždy je součástí výbavy obou modelových řad bezestupňová převodovka Lineartronic, aktivní pohon všech kol a také kamerový přednárazový systém EyeSight. To vše jsou prvky přinášející více komfortu, ale také bezpečnosti.

Jiný nástup, stejný pobyt

Nastupování a vystupování z modelu XV je zásluhou jeho o osm centimetrů výše umístěných sedadel pohodlnější než v případě Imprezy. Sedadla typu XV navíc mají tak dobře „trefenou“ výšku, že se na ně zcela plynule usadíte a nemusíte se na ně šplhat, jako je tomu u některých SUV. Do Imprezy v tomto srovnání doslova zapadnete. Vyšší sedadla modelu XV současně umožňují lepší přehled nad okolním provozem. Nicméně kvalita sedadel obou vozů, přehlednost karoserie

i uspořádání palubní desky a ovládacího schématu jsou shodné. Model XV v duchu své větší odvážnosti přichází s oranžovým prošíváním.

Samotný pobyt uvnitř obou vozů je neobvykle příjemný z důvodu celkové vzdušnosti dané i hodně vpřed posunutým spodním okrajem čelního skla. Vynikající výhled umocněný velkou plochou bočního prosklení i velkými zpětnými zrcátky je u Subaru samozřejmostí a nepřekvapuje proto ani u těchto technicky spřízněných sourozenců.

Na podobné úrovni je také samotná výbava, jež s výjimkou základních variant obsahuje i vysloveně luxusní prvky. O systému EyeSight již byla řeč, jeho součástí je nejen přednárazový bezpečnostní systém, ale také jemně fungující adaptivní tempomat spolu s vypínatelnou funkcí hlídání v jízdním pruhu. Samozřejmostí je ale také kůží čalouněný multifunkční volant, bezklíčkový přístupový systém nebo dvouzónová automatická klimatizace. Tím ale výčet výbavy ani zdaleka nekončí. Již od druhého stupně výbavy jsou připraveny třeba natáčecí Bi-LED světlomety, couvací kamera či originální přístupový systém pomocí kódu PIN – když se chcete jít třeba koupat, tak můžete nechat klíček ve voze a následně jej odemknout zadáním tajného kódu PIN.

Všechny tři nabízené varianty multimediálních systémů jsou vybavené nejen digitálním tunerem DAB+, ale především rozhraním Apple CarPlay a Android Auto, což znamená, že všechny po propojení s telefonem nabízejí funkci navigace, vrcholná verze s displejem o úhlopříčce 8 palců ji má navíc integrovanou.

Široké možnosti výběru

Srovnání sourozenecké a technicky propojené dvojice Subaru Impreza a XV na jednu stranu



Silnou stránkou Imprezy i modelu XV jsou zadní sedadla. Díky dlouhému rozvoru poskytují nadstandardní prostor v podélném směru, a tím i vysokou míru komfortu



Pouze Subaru XV je vybaveno režimem X-Mode, který pro jízdu v terénu přizpůsobí celou poháněcí soustavu. Funkce AVH byla do výbavy přidána nedávno a zvyšuje komfort při jízdě po městě automatickou aktivací a deaktivací brzd při zastavení

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

	Impreza	XV
Rozvor náprav	2670 mm	2665 mm
Délka	4460 mm	4485 mm
Šířka	1775 mm	1800 mm
Výška	1480 mm	1615 mm
Světlá výška	140 mm	220 mm
Objem zav. prostoru (1.6i/e-Boxer)	385/340 l	385/340 l
Pohotovostní hmotnost (1.6i/e-Boxer)	1360/1514 kg	1408/1553 kg
Hmotnost brzděného přívěsu (1.6i/e-Boxer)	1200/1070 kg	1400/1270 kg
Rozměr pneumatik od (1.6i/e-Boxer)	205/55 R16 / 215/50 R17	225/60 R17 / 225/55 R18

jasně ukázalo, že každý z těchto vozů má vlastní charakter a určité vybrané specifické vlastnosti, avšak současně jde o v mnoha směrech podobné vozy. Ukázalo se také, že při výběru je důležité volit spíše podle konkrétní kombinace karoserie/motor, než se nejdříve rozhodnout na ose Impreza–XV.

Všechny tyto čtyři verze, navíc doplněné až čtyřmi stupni výbavy, jsou originálními nabídkami v rámci své velikostní kategorie, a to jak z pohledu techniky, tak mechanické výbavy, jízdních vlastností a v neposlední řadě i výbavy. Jak to tedy máte vy? Silnice nebo terén? ■



Oba vozy sdílí zavazadlový prostor se základním objemem až 385 litrů. Ať už je pod kapotou základní motor 1,6 litru nebo elektrifikovaná jednotka e-Boxer, vždy jde o plochý čtyřválec s protilehlými písty



SUBARU IMPREZA VS. SUBARU XV				
Motor	e-Boxer		1.6i	
	Impreza	XV	Impreza	XV
Motor	plochý zážehový čtyřválec Boxer + elektromotor		plochý zážehový čtyřválec Boxer	
Zdvihový objem	1995 cm ³		1600 cm ³	
Výkon	110 kW (150 k)/5600–6000 min ⁻¹ + 12,3 KW (16,7 k)		84 KW (114 k)/6200 min ⁻¹	
Točivý moment	194 Nm/4000 min ⁻¹ + 66 Nm		150 Nm/3600 min ⁻¹	
Zrychlení 0–100 km/h	10,0 s	10,7 s	12,4 s	13,9 s
Nejvyšší rychlost	197 km/h	193 km/h	180 km/h	175 km/h
Kombinovaná spotřeba	7,7 l/100km	7,9 l/100km	7,6 l/100km	8,0 l/100km
Cena od	800 000 Kč	830 000 Kč	620 000 Kč	660 000 Kč

PROČ SUBARU XV

- › Lepší průchodnost terénem
- › Vyšší pozice sedadel
- › Výraznější a mladistvější vzhled

PROČ SUBARU IMPREZA

- › Lepší jízdní vlastnosti a komfort na silnicích
- › Lepší dynamika a nižší spotřeba
- › Nižší cena

CO NEJLEPŠÍ VÝHLED

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

Světlomety jsou oblast, v níž automobily učinily v posledních letech obrovský pokrok. Mají delší světelný dosah, lepší rozložení světla, aktivně osvětlují zatáčky a automaticky zapínají a vypínají dálková světla. Nový Outback toho ale umí ještě mnohem více.

Aktivní bezpečnost je jedním z pilířů značky Subaru. Při jízdách v noci mezi tyto bezpečnostní prvky patří také světlomety. Po jednoduchých halogenových světlomotech, které například u Legacy čtvrté generace byly projektorového typu, byl posunem v dosvit a kvalitě osvětlení vozů Subaru přechod na xenonové světlomety. Jejich výbojky se u Subaru označovaly jako světlomety HID (High Intensity Discharge). Po xenonových světlomotech se na trh postupně dostávaly LED zdroje světla (světlo emitující diody). Nejdříve ve formě světel pro denní svícení a následně i pro

hlavní světlomety. V současné době jsou všechny vozy Subaru, s výjimkou základních provedení modelů Impreza a XV, vybavené Bi-LED světlomety. Označení Bi-LED znamená, že LED zdroje světla se používají jak pro potkávací, tak pro dálková světla.

Cílem konstruktérů je zajistit maximálně účinné osvětlení silnice před vozem v různých situacích a podmínkách a současně tak, aby obsluha světel byla pro řidiče co možná nejjednodušší. Moderní světlomety jsou proto vybaveny mnoha aktivními funkcemi. Výkonné LED světlomety povinně disponují například systémem výškové regulace, udržující předepsaný dosvit bez ohledu na zatížení vozu.

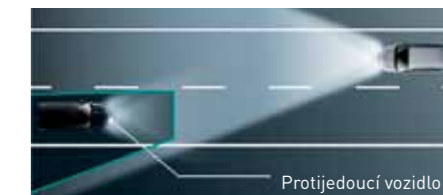
Moderním automobilům ve výbavě nechybí světelný senzor, na jehož základě se světlomety automaticky aktivují třeba po setmění, ale například také při vjezdu do tunelu. Připraveny jsou však ještě propracovanější funkce, mezi něž patří natočení v zatáčkách. V případě vozů Subaru se tato funkce označuje SRH – Steering Responsive Headlights – a umožňuje světlometům natočit se doleva či doprava v závislosti na úhlu natočení volantu, a tedy podle poloměru projížděné zatáčky, kterou účinně osvětlí.

Další funkcí, přinášející zcela bez zásahu řidiče účinnější osvětlení prostoru před vozem při jízdě v noci, je funkce automatických dálkových světel. Automobil pomocí obrazu čelní kamery identifikuje automobily jedoucí stejným nebo opačným směrem a podle nich automaticky vypíná a zapíná dálková světla. Systém je účinnější, než kdyby světlomety ovládal řidič manuálně. Výzkumy ukazují, že



s touto funkcí se na venkovských silnicích jezdí po delší čas s rozsvícenými dálkovými světly, která lépe osvětlují prostor před vozem.

Technika světlometů se dále vyvíjí, a tak nový Outback přišel se světlometem ADB (Adaptive Driving Beam). Ty mohou nechat mimo města trvale rozsvícená dálková světla, protože jsou schopné cílenou regulací dvanácti světelných segmentů vykrytí oblasti, kde se pohybují proti- nebo stejným směrem jedoucí řidiči, a zbytek oblasti nechat naplno osvěcen. Tím se významně zvyšuje bezpečnost při jízdě v noci.



Nahoře: Subaru Outback je jako první Subaru vybaven adaptivními Bi-LED světlometem schopnými odstínit v dálkových světel pouze výsek, a tím i přes stále zapnutá dálková světla neoslnit protijedoucí i stejným směrem jedoucí automobily a motocykly
Dole: porovnání umístění světelného kuželu standardních (vlevo) a natáčecích (vpravo) světlometů

LED (LIGHT EMITTING DIODE) – ELEKTROLUMINISČNÍ DIODA

Dioda je polovodičová součástka, která propustí elektrický proud pouze jedním směrem. Principem LED je optoelektrický jev polovodiče (diody), při němž při průchodu elektrickým proudem dochází ke vzniku světla. Světlo je energií, kterou emitují volné elektrony při přechodu ze záporné na kladnou elektrodu, na niž se dostanou na nižší energetickou hladinu.

Přednostmi LED světelných zdrojů je až 10x větší světelná účinnost oproti běžným žárovkám, což v praxi znamená nižší spotřebu elektriny při stejném světelném výkonu. Kladem je také bílé světlo, delší životnost, rychlé rozsvícení a zhasínání a také skutečnost, že jim časté zapínání a vypínání neškodí.



JEŠTĚ LEPŠÍ

Také se vám zdálo, že nový Forester je na trhu teprve chvíli? Nic to nemění na tom, že Subaru jej pro modelový rok 2022 důkladně modernizovalo. Upravilo jeho vzhled, techniku i interiér, přidalo novou výbavu a kola, takže tady máme atraktivnější SUV, které se terénu stále jen tak nezalekne.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU



Subaru Forester se prodává téměř čtvrt století, za tu dobu prošel čtyřmi generačními výměnami a v rámci reakce na vývoj trhu postupně zcela změnil svůj charakter. A zřejmě i proto se jeho celkové prodeje pomalu blíží hranici čtyř milionů kusů, právě Forester je trvale nejprodávanějším Subaru v Evropě. Současná pátá generace přišla na trh v roce 2018 a spolu s ní toto SUV dostalo nejen větší prostornost a kvalitu, ale také hybridní pohon e-Boxer. Letošní modernizace ale posunuje celkovou úroveň Foresteru opět o stupeň výše, a to jak technicky, tak vzhledem.

Změny jsou jasně patrné na první pohled. Přední částí dominuje zvětšená maska chladiče lemovaná výraznějšími světlomety s novou LED technikou a expresivnějším tvarem. Nárazník působí, jakoby se do nich doslova zakousl. Odpovídajícími změnami prošla také spodní část předního nárazníku, která je ale jemnější než dřív a nechává tak masku i světlomety více vyniknout. Forester působí robustnějším a mohutnějším dojmem. K dalším změnám patří nově tvarovaná zpětná zrcátka, střešní ližiny, aerodynamicky efektivnější tvar pátých výklopných dveří a stylizovaný difuzor na zadním nárazníku.

Vyladěný pro silnici i terén

Subaru modernizovanému Foresteru samozřejmě nechalo jeho terénní vlastnosti, zajištěné jeho celkovou koncepcí s plochým motorem Boxer kombinovaným s hybridní technikou, bezestupňovou převodovkou Lineartronic a symetricky uspořádaným pohonem všech kol. Zachována zůstala například nadstandardní světlá výška 220 mm i krátké převisy karoserie. Poháněcí soustava s výkonem 110 kW (150 k) ale dostala několik vylepšení. Při jízdě na silnici mezi ně patří nová strategie řazení e-Active Shift Control ve sportovním režimu. Převodovka v něm aktivněji podřazuje před zatáčkami, takže ve výjezdech z nich má řidič rychleji k dispozici plný výkon. Tato funkce se již osvědčila v nové generaci modelu Outback.

Další novinky najdou uplatnění v terénu, kde se Forester přirozeně opírá o trakci pohonu všech kol a velmi snadnou manévrovatelnost. Tu pomáhá vylepšit také nový režim X-Mode s dvojicí režimů pro jízdu po nebezpečných kluzkých, ale přitom tvrdých površích, a pro jízdu na měkkém podkladu. Novinkou je, že systém se po překročení rychlosti 40 km/h vypíná jen částečně, takže zůstává v pozadí aktivovaný a opět se zapne po zpomalení pod 35 km/h.

V rámci omlazení byla upravena i funkce kontrolovaného sjíždění příkrých svahů, která nově umožňuje řidiči během aktivní činnosti systému plynem zvýšit rychlost sjíždění.



Letošní modernizace posunuje celkovou úroveň Foresteru opět o stupeň výše, a to jak technicky, tak vzhledem

dění. Po uvolnění pedálu plynu se systém automaticky vrátí na nastavenou nižší rychlost.

EyeSight a další inteligentní asistenti

Po vzoru nového modelu Outback dostal Forester zdokonalený systém EyeSight s téměř dvojnásobně rozšířeným zorným polem a výkonnější elektronikou, rozpoznávající obraz situace před vozem, snímány dvojicí kamer. Nové kamery, které jsou současně umístěné blíže čelnímu oknu, ale již s ním nejsou spojené, umožňují identifikovat mnoho nových situací, které mohou v provozu nastat. Patří mezi ně zejména upozornění a případně zastavení před chodcem nebo cyklistou při odbočování na křižovatkách vlevo nebo vpravo. EyeSight také upozorní při odbočování vlevo na protijedoucí vozy. Zlepšena byla funkce adaptivního tempomatu, který mnohem účinněji rozpoznává hranice jízdního pruhu i v situaci, kdy nejsou určeny podélným značením na vozovce. Řízení zpříjemní i další nová výbava, jako je třeba

standardně dodávaná funkce automatického brzdění při couvání nebo možnost gesty obsluhovat nastavení teploty klimatizace.

Subaru ale přesně v duchu japonského smyslu pro detail upravilo například rámy bočních oken, které mají lepší aerodynamické vlastnosti, používá výkonnější čerpadlo ostřikovačů světlometů a upravena byla činnost ostřikovačů čelního okna, které jsou nyní lépe „namiřené“ na kamery systému EyeSight. Novinkou jsou zesílené háčky v horní části zavazadlového prostoru, které nově unesou tašky s hmotností až 3 kg – možná detail, ale v praxi velmi příjemný.

Nový Forester s uhlazenějším interiérem s nově navrženým koženým čalouněním, výplněmi dveří a volantem, je ještě příjemnějším a komfortnějším vozem než dříve. První kusy se na českém trhu objeví počátkem roku 2022.



V rámci modernizace dostal Forester ovládání gesty. Pohybem ruky tak lze například zvýšit nebo snížit teplotu klimatizace





TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: SONS A ARCHIV

VODICÍ PSI JSOU ŠTASTNÍ

Partákem subaristů při cestách za dobrodružstvím jsou kromě jejich mazlíčků na čtyřech kolech často i mazlíčci čtyřnozí. I díky tomu víme, jak nenahraditelné může takové pouto být. Subaru ČR proto nově podporuje **Středisko výcviku vodících psů** Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR – mimo jiné tím, že mu věnuje zisk z **prodeje psích pochoutek** na Subaru Butiku. S vedoucí střediska Lenkou Kreidlovou jsme si popovídali o tom, jak taková služba funguje.

Jací psi se mohou stát vodícími?

Na budoucího vodícího psa jsou kladeny velké nároky, výběr štěňat pro výcvik začíná už u jejich rodičů. V ideálním případě odchováme štěňata od vlastních chovných fen a psů, u nichž máme jistotu dokonalého zdraví, ale také vhodných povahových rysů. Všechna štěňata procházejí přísnými zdravotními testy. Z povahových rysů je důležité, aby byl pes vyrovnaný, schopný a ochotný se učit, udržel dobrou koncentraci v přítomnosti více lidí a jiných zvířat a byl přizpůsobivý změnám prostředí. V neposlední řadě musí psy tato práce bavit.

Takže pro psy je to povolání i zábava?

Někdy se může zdát, že vodící pes je smutný a nevíšmavý. Je to však výraz soustředěnosti na práci, ke které byl vycvičen. Je velkou chybou chtít takového psa „potěšit“ svou pozorností, pohlázením nebo nabízením čehokoliv k snědku. Všechny takové projevy psa ruší a velmi mu ztěžují práci. Věřte mi,

že vodící psi své pány milují, jsou šťastní v jejich přítomnosti a rádi plní svá poslání. Když zrovna nepracují, mají volno a dostávají prostor k odpočinku a ke hře, stejně jako ostatní psi, kteří někdy dlouze čekají sami doma na svého pána, až přijde z práce.

Jsou nějaká plemena pro tento účel obzvláště vhodná?

Nejvíce se osvědčil labradorský retrívr, zlatý retrívr a kříženci těchto dvou plemen. Novým trendem jsou kříženci labradora a pudla, tzv. labradoodle.

Dá se popsat rozdíl, který takový pes udělá v životě člověka se zrakovým postižením?

Těch je určitě hodně. A ne všechny představují zjednodušení života nevidomého. Představte si to podobně, jako když do domácnosti přijmete nového člena. Určitě vám pomůže, zažijete s ním spousty radosti, bude to parták pro vaše aktivity, ale bude mít také své nároky, požadavky, (z)lozvyky. Je to prostě

živý tvor se svou povahou. Naši klienti se ale shodují v jedné věci: Vodící pes jim poskytuje větší jistotu a nezávislost, cítí se s ním v terénu bezpečněji a mnohdy si pak troufnou jít na místa, kterým se dříve vyhýbali. Předpokladem dobré spolupráce ale je, že klient dokáže plně obstarat sám sebe, aby pro něj dodatečná péče o psa nebyla stresující.

Dotkla se vás nějak omezení spojená s pandemií?

Výcvik psů jsme naštěstí nemuseli omezovat a dokázali jsme udržet stejný rozsah a kvalitu služeb. Podmínky pro výcvik se ale změnil. Uzavřením nákupních center a kulturních a společenských akcí jsme dočasně přišli o výcvikový prostor, který jsme velmi často využívali a pro výcvik psů byl důležitý z hlediska vjemů. Museli jsme najít jiný „zatěžkávací“ prostor, osvědčily se nám zejména prostory nádraží a pošt, takže to někdy mohlo vypadat, že vodící psi jsou velcí cestovatelé.

První část života tráví budoucí vodící psi u předvychovatelů z řad veřejnosti. Je těžší vycvičit dobrého pejska, nebo dobrého vychovatele?

Výchova štěňat je snad někdy i jednodušší. Začínáme s malým stvořením, které ještě nemá zlozvyky, má spoustu energie a všechno je pro něj nové a zajímavé. Pokud se s ním pracuje od začátku dobře, přináší to výsledky a oboustrannou spokojenost. Je také jednoduché motivovat ho nějakým pamlskem, nebo naopak použít vodítko či náhubek, pokud je situace nezvladatelná. Ani jeden z těchto přístupů u předvychovatelů použít nemůžeme ☹, proto věnujeme velkou pozornost jejich výběru a informování. Je důležité, aby si uvědomili, že předvýchova je každodenní práce a nejedná se o mazlíčka pro děti. Na druhou stranu vědí, že jim v tomto procesu poskytujeme maximální podporu, ať už formou vedení ve výcviku, možností konzultací čehokoliv kdykoliv, zajištění veterinární péče, krmiva nebo měsíčního příspěvku na péči.

Češi jsou označováni za národ pejskařů, souhlasíte s tím?

Určitě ano. Dokazují to i statistiky počtu psů na obyvatele, ve kterých se Česká republika řadí mezi první v Evropě. Nejen v České republice, ale i v jiných evropských zemích navíc poptávka po psech dál vzrostla v době pandemie. Pejska si pořizovali lidé, kteří po něm vždycky toužili, ale neměli dost času, dospělé děti psa nabídl svým starším rodičům, aby se necítili osamoceni, nebo zoufalí rodiče školním dětem, aby je aspoň na chvíli dostali od počítačových her ven.

Vodící psi své pány milují, jsou šťastní v jejich přítomnosti a rádi plní svá poslání

Jak velký je vůbec „trh“ s vodícími psy, kolik jich zvládáte vycvičit?

V současné době máme mírně vyšší poptávku po vodících psech, než jsme schopni pokrýt, a co vím, podobná situace je i v dalších školách. Dokonce se na nás obracují i zahraniční školy, které by od nás rády koupily nejen vycvičené psy, ale i štěňata. Teď máme ve výcviku 13 psů. Chtěli bychom tento počet navýšit, jsme proto velmi rádi, že nám vyšly všechny tři letošní vrhy a předvýchova se rozrostla o 19 štěňátek. Za dobu svého působení středisko předalo klientům již více než 400 psů. To je dáno především tím, že jsme byli dlouho prvním a jediným profesionálním centrem tohoto druhu.

Všechny tyto psy si vychováte sami?

Samozřejmě, příroda se nedá poručit, a pokud nám občas nepřeje, musíme štěňátka koupit od jiných chovatelů. Začátkem minulého roku nám nevyšel žádný z plánovaných vrhů a byli jsme nuceni štěňata koupit, už tehdy byly ceny vysoké a postupně ještě vzrostly. Doufám, že se podobná situace už nebude opakovat.

Jak velká je finanční náročnost výchovy vodícího psa?

Je potřeba si uvědomit, že proces výcviku vodícího psa trvá téměř dva roky a zahrnuje v sobě i péči o chovné psy a feny, odchov štěňat, příspěvky předvychovatelům, veterinární péči, výcvik ve středisku, náklady spojené s předáváním psa klientovi v místě bydliště a samozřejmě náklady na provoz střediska a personální náklady. Stává se také, že někteří pejsci jsou z výcviku vyřazeni. Shrnu-li to, příjmy z prodeje psů nestačí k financování střediska a bez dotací a sponzorských darů bychom naši činnost nemohli dlouhodobě vykonávat.

Jakými různými způsoby vás lidé mohou podpořit?

Část nákladů financujeme z příspěvků, které nevidomým a slabozrakým osobám poskytuje Úřad práce, část z darů a dotací. Jsme vděční za jakoukoliv pomoc, případně zájemci **najdou vše podstatné na našich webových stránkách**. Nejpotřebnější je samozřejmě ta finanční a velmi si vážíme i drobných příspěvatelů, kteří nám pravidelně věnují menší

částky. Další formou podpory je věcná pomoc ve formě výrobků nebo slev na produkty a služby a také medializace našich aktivit. Osvědčila se nám také přímá spolupráce s firmami – prezentace a ukázky naší práce. Nesmím zapomenout, že velkou pomocí je také účast dobrovolníků na předvýchově štěňat.

Existují nějaké závazné standardy pro výchovu vodících psů?

Vodící pes je definován jako kompenzační pomůcka, na kterou mohou žadatelé získat státní příspěvek skrze Úřad práce. Aby mohl být pes uznán jako zdravotní pomůcka, musí složit zkoušku vodícího psa, která obsahuje 34 dovedností daných vyhláškou. V české legislativě dosud nejsou definované standardy pro výcvik vodících psů, ani požadavky na cvičitele, kteří tuto činnost vykonávají. Výcviková střediska, která jsou členy Mezinárodní federace škol vodících psů, však musí splňovat přísné standardy této celosvětově působící expertní organizace. Plnění standardů je pravidelně kontrolováno akreditační komisí a zahrnuje nejen oblast výcviku, ale i práce s klienty, vzdělávání nebo chovu. Naše středisko je členem federace od roku 1994.



PÁR SLOV O SONS, STŘEDISKU VÝCVIKU VODÍCÍCH PSŮ V JINONICÍCH:

Středisko výcviku vodících psů je součástí Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR, jejímž posláním je kromě jiného pomoci zrakově postiženým občanům stát se samostatnějšími, sebevědomějšími a najít cestu, jak se zapojit do společnosti. Významnou pomoc na této cestě poskytuje vodící pes, který je navíc pro nevidomého spolehlivým partákem, který je mu vždy nablízku. Středisko výcviku vodících psů sídlí v Praze Jinonicích už od roku 1997.

SUBARU V ČESKÉM RALLY, CHYTÁ DRUHÝ DECH

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV

Přestože značka Subaru drahé soutěžní speciály nejvyšší úrovně už několik let nevyvíjí, v rallysportu nadále hraje významnou roli. Čím dál více její vozy prokazují svou spolehlivost například v kategorii historických vozů, kde jich i na českých tratích neustále přibývá.

Už před rokem jsme v našem magazínu psali o splněném snu příbramského jezdce Martina Lošťáka, který ve svých třiačtyřiceti letech přesedlal z letité škodovky do techniky 4WD. Pořídil si vůz Subaru Impreza WRX STI a záhy po uzávěrce našeho tehdejšího čísla si s ním připsal první úspěch v podobě třetí příčky ve třídě na podzimní pačejské rally. Letošní sezónu zahájil ještě impozantněji, když skvěle vstoupil do prestižního národního šampionátu a dokázal (navigován svým tradičním spolujezdcem Jiřím Wimmerem) kategorii produkčních vozů při tradiční Rallye Šumava Klatovy dokonce ovládnout. Posádka dvou velkých rallyových srdcařů si poté připsala další pódiové umístění v podobě třetí příčky na letní Rally Bohemia. „Na květnové Šumavě nám k prvenství pomohla i smůla soupeřů, ale i nás postihly na těžké trati hned dva defekty. V mladoboleslavském cíli krásné a náročné Bohemie jsme se pak podruhé v MČR radovali z třetí příčky, já ale v úvodu soutěže neměl ze své jízdy moc dobrý pocit. Další dva podniky národního šampionátu jsme vynechali, v tuto chvíli se ale už chystáme na listopadovou Rallye Čes-



ký Krumlov, kde bychom rádi byli opět o něco konkurenceschopnější. Samozřejmě s vozem značky Subaru,” řekl nám před uzávěrkou tohoto čísla ke svému letošnímu působení Martin Lošťák.

Pravdou je, že mezi soudobými vozy se v letošním národním šampionátu bije tato příbramská posádka za naši značku téměř osamocena. V mistrovství republiky historických vozů už se ale snaží tlačit do špičky starší vozy Subaru Impreza hned ve dvou exemplářích. Lošťákův krajan Tejkal se do rallysportu vrátil po několikaleté pauze při jarní Historic Vltava Rally a hned se dral do popředí, svou snahu ale už na třetím testu přehnal a poté ani v září v Pačejské příliš neuspěl. Lépe se letos vede bratrancům Jurečkovým z jižní Moravy, u kterých jsme se už také několikrát i v minulých letech zmiňovali. Posádka vozu v tradičním modrozlutém zbarvení letos závodí pouze ve své části republiky, daří se jí ale náramně. V těžkých povětrnostních podmínkách Rallysprintu Kopná dojeli Jurečkové na jaře mezi historickými vozy pátí, na sluncem zalitým klání v Hustopečích tuto kategorii ovládli. Za svou životní soutěž ale v cíli označili především letošní Star Rally Historic, která byla součástí jubilejního 50. ročníku slavné Barum Czech Rally Zlín. Tamní zápolení historických vozů mělo letos na startu rekordní účast víc jak padesáti vozů a premiérově se konalo jako tří denní



podnik. Jurečkové v silné konkurenci začali na konci první desítky celkového pořadí, nicméně už při sobotních erzetách se začali prodírat vpřed. Nejvíce se jim dařilo na té nejdelší z nich zvané Hošťálková, kde zajeli druhý čas – v cíli etapy z toho byla už celkově třetí příčka za špičkovým Neumannovým formem a také za roverem legendární posádky Štolfa – Hawel. V neděli dokázali bratranci ještě přitlačit a poskočit na druhou příčku, kterou pak fantastickým finišem na poslední rychlostní zkoušce udrželi i přes neméně výtečný výkon Štolfy s Hawlem. Jurečkové však při RZ Májová zajeli úplně nejlepší čas mezi historickými vozy, na cílové rampě pak plni dojetí, mohli oprávněně slavit.

Starších modelů Subaru rychle přibývá také na tratích tzv. Českomoravského poháru rallye (ČMPR), který je významným „amatérským“ seriálem, určeným zejména pro méně majetné a začínající závodníky. Ostatně mnoho současných domácích hvězd své první soutěžní krůčky konalo právě tady. Sami jsme zvědaví, zda se „výš“ v budoucnu posunou také piloti, kteří sbírají úspěchy v kokpitech vozů naší oblíbené značky. Těch se na některých soutěžích sešlo i kolem deseti. Nejlépe si mezi nimi v současnosti stojí Lubomír Světínský, jenž zaznamenal vynikající hatrick, když dokázal postupně ovládnout Rallye Moravský Kras (kde jsme se díky stříbru Víta Ouzkého radovali dokonce ze „Subaru – double“), Rallye Železné hory i Podorlickou rally. V součtu s dalšími dvěma pódiovými umístěními to tak pro Světínského v době naší uzávěrky znamená suverenní vedení v celkové klasifikaci ČMPR 2021 a my mu (i jeho alternujícími spolujezdcům Radimu Šimčíkovi a Petře Filipové) v dalším počínání přejeme hodně zdaru!

PRVNÍ VÍTĚZSTVÍ NOVÉHO BRZ

Už v našem jarním čísle jsme referovali o debutu nové generace modelu BRZ v rámci prestižní japonské okruhové série Super GT. Tentokrát už můžeme také doplnit, že právě vůz naší značky v době uzávěrky našeho magazínu průběžnému pořadí tohoto šampionátu vévodí!

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: SUBARU

Jak už to u nových modelů chodívá, jen málokdy se jejich úspěchy rodí rychle a bez potíží. Nejinak tomu bylo u nové generace vozu Subaru BRZ, jehož závodění v japonském okruhové seriálu Super GT už tradičně obstarává zkušená dvojice jezdců Takuto Iguči – Hideki Jamauchi. Po neúspěšném vstupu do sezóny se tato sestava předvedla na začátku května na svém mateřském okruhu Fuji v mnohem lepším světle. Domácí půdy využila téměř beze zbytku – už tréninkový čas znamenal pole position a také vedení v úvodu závodu. Dlouhý závod pochopitelně ale vyžadoval i několik zastávek v boxech, spojených s výměnou pneumatik. Jak se nakonec ukázalo, jeden ze soupeřících týmů v tomto směru zvolil lepší strategii a v cíli pětisetkilometrového závodu byl o něco dřív. Závodníci týmu R & D Sport měli proto po závodě smíšené pocity, vůz Subaru BRZ však jednoznačně prokázal své kvality a i body za druhou příčku v cíli byly velice cenné. Jak se pak totiž ukázalo při dalších dvou kláních, ve vyrovnaném startovním poli takovýto úspěch nemusí být samozřejmostí. Iguči s Jamauchim si z letních soubojů na okruzích Suzuka a Motegi odvezli pouze desátou a jedenáctou příčku a bylo jasné, že je nadále na čem pracovat. Tvrdá práce se však vyplácí, což se plně prokázalo při zářijovém závodě na 300 km na okruhu Sugo. Ten pro Subaru BRZ opět začal skvělým tréninkem a ziskem pole position, tentokrát ale už ani v závodě nedali zkušení piloti modrého vozu soupeřům šanci a konečným prvenstvím se posunuli do čela celkové klasifikace seriálu. „Zvolili jsme dnes správnou strategii, i co se týče volby pneumatik. Ani



restart závodu po potížích soupeřů a kroužení safety caru nás nezastavil a my dovedli snažení až k vítězství. Věřím, že to bude v rámci seriálu konečně znamenat obrat směrem k našim úspěchům,” nechal se v cíli slyšet manažer týmu Masahiro Ozawa.

V domácím Japonsku se letos daří značce s Plejádami ve znaku také v rallysportu. Vozy WRX STI se tam i přes určitý generační handicap statečně perou i s dražšími škodováckými speciály specifikace R5. Ostřílený extovární jezdec Toshi Arai už letos stál dvakrát na stupních vítězů, stejně jako jeho syn Hiroki. Rodinnému duu navíc zdárně sekunduje Takuma Kamada, jenž se stejnou

technikou už letos „bral“ pódiové umístění v rámci japonského šampionátu dokonce třikrát. Ještě lépe si vedou vozy Subaru v soutěžáckém šampionátu USA. I tam vůz Subaru WRX STI pilotují jezdci světově známých jmen. Letos je téměř neporazitelným zejména showman Travis Pastrana – jeho skalp si v roce 2021 připsal pouze irský pilot McKenna, který si k tomu ale do Ohia dovezl špičkový speciál WRC. Závodníci se srovnatelnými vozy ale osmatřicetiletému Pastranovi zkrátka nestačí, důvod k úsměvu proto má i jeho půvabná spolujezdkyně Rhianon Gelsominová. Baviči Pastranovi navíc (podobně jako loni) skvěle sekunduje další pilot vozu Subaru WRX STI, kterým jej třicetiletý Kanaďan Brandon Semenuk. U něj byly velice zajímavou kariérou kapitoulou už sezóny 2017 a 2018 – tehdy totiž také krotl na rychlostních zkouškách vůz značky Subaru, ale ve variantě Crosstrack! Fanouškům naší značky asi netřeba upřesňovat, že se jedná o americkou verzi dobře známého vozu Subaru XV... Ano, americký rallysport je poněkud specifickým odvětvím a my nesmíme zapomenout ani na dalšího skvělého showmana, který se na tamní tratě letos vrátil – tím je samozřejmě nenapodobitelný Ken Block, jenž letos nejprve zkusil štěstí za volantem škodovky, když ale i za volantem vozu kategorie R5 s Pastranou prohrál, tak se i on znovu po jedenáctileté pauze vrátil do vozu značky Subaru. Obhájci prvenství sice Block ani s touto technikou zatím nestačí, společně s Alessandrem Gelsominem (manželem Pastranovy spolujezdkyně Rhianon) však alespoň zdárně trápí o generaci mladšího Semenuka a samozřejmě i všechny další soupeře početného a pestrého startovního pole. Subaru je zkrátka značka, která ve světovém motosportu zdaleka neřekla poslední slovo a dokáže se stále prosadit zejména v těch nejtěžších podmínkách. Dalším důkazem tohoto tvrzení budiž například nedávná soutěž Kemi Austrálie zařazená do mistrovství Islandu, kde vozy značky Subaru obsadily osm příček v první desítce výsledkové listiny, včetně prvních čtyř nejceněnějších. ■



HISTORIE POHONU V VŠECH KOL OD SUBARU

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU



Je to padesát let, co Subaru poprvé ukázalo svoji představu o osobním voze s pohonem všech kol. Od té doby ušlo obrovský kus cesty. Cesta k současným aktivním „čtyřkolkám“ byla dlouhá, lemují ji ale stále stejný přístup a technické předpoklady. Vydejme se na cestu za tajemstvím více než 20 milionů vyrobených vozů s ikonickým symetrickým pohonem všech kol.

Vůbec poprvé svůj úmysl instalovat pohon všech kol do jednoho ze svých vozů Subaru představilo v roce 1971 na Tokijském autosalonu. Tehdy to bylo v podobě konceptu Subaru Leone 1300G 4WD. Sériová výroba se rozběhla v podobě kombi Leone 1400 4WD o rok později, tedy téměř před padesáti lety.

Instalace pohonu všech kol byla pro Subaru přirozená, protože se opírala o originální technickou koncepci těchto vozů. Konkrétně o Subaru 1000, které se představilo v roce 1966 a mělo jako první Subaru vpředu podélně uložený plochý motor s protilehlými písty a pohon předních kol. Plochý motor s malou zástavbovou výškou a délkou, navíc umístěný podélně, si o doplnění převodného ústrojí o spojovací hřídel k zadní nápravě, zadní diferenciál a poloosy doslova říkal. Subaru tedy pro nástupnický model Leone, využívají-

cí stejnou koncepci, vyvinulo jednoduchý přípojitelý systém bez diferenciálu, ovládaný pákou umístěnou na podlaze.

Dnes známé symetrické uspořádání pohonu všech kol v podélné ose vozu, pro něž



Unikátní koncepci Subaru se symetricky uspořádaným pohonem všech kol (v Japonsku stále existují verze jen s pohonem předních kol, patří jim asi 2 % produkce) by nebylo možné realizovat bez spojení s plochým motorem boxer. Celek je velmi nízký a přispívá k těžišti blízko silnice

Subaru použilo obchodní označení Symmetrical AWD, se ve skutečnosti opírá o „symetričnost“ výchozího uspořádání pohonu předních kol se stejně dlouhými poloosami pro pravou a levou stranu. Tato koncepce původního pohonu všech kol se po mnoha úpravách a zdokonaleních používá prakticky dodnes. Jinou techniku využívaly pouze malé modely, jako třeba Subaru Justy nebo mikrododávky Subaru Libero. V současné době je plných 98 procent vyráběných vozů Subaru, pokud nepočítáme minivozy určené pro japonský trh, přebírané většinou od Toyota, vybaveno pohonem všech kol.

V průběhu 70. let Subaru postupně pohon všech kol zavádělo do dalších verzí a karoserií modelu Leone, včetně sedanů a hatchbacků. V roce 1977 si dokonce pohon všech kol odbyl svoji závodní premiéru, kdy se vydal na závod Londýn–Sydney a skončil ve třídě čtvrtý. Závodní úspěchy pohonu všech kol od Subaru pokračovaly vítězstvími ve třídě na Safari Rally v letech 1980 až 1987.

Subaru na vývoji pohonů všech kol neustále pracovalo a postupně je zlepšovalo. Jednou ze zajímavých inovací bylo například v roce 1979 zavedení redukovaného převodu. Volil se manuálně: po aktivaci pohonu všech



Typické řešení pohonu všech kol Symmetrical AWD od Subaru je symetrické podle podélné osy vozu, a má tedy na každé z náprav stejně dlouhé poloosy



kol bylo možné pákou zařadit redukci. V roce 1981 začalo Subaru používat ve svém systému vícelamelovou spojku. Systém dostal označení MP-T 4WD (Multi-Plate Transfer) a používal se ve spojení se samočinnou převodovkou. Toto spojení nebylo náhodné, protože systém k připojení pohonu zadních kol (stále bez centrálního diferenciálu) používal hydraulický tlak převodovky. Pohon všech kol tak řidič mohl aktivovat pouhým stiskem tlačítka za jízdy. K dispozici byla také poloha Auto. Fungovala jinak, než jsme dnes zvyklí, po její aktivaci systém automaticky připnul pohon všech kol okamžitě po aktivaci stěračů...

První stále pohony všech kol začalo Subaru používat v roce 1987 v hranatém kupé XT s manuální převodovkou. Mezinápravový diferenciál bylo možné manuálně uzavřít. U verze se samočinnou převodovkou se nově použil systém ACT-4 (Active Control Torque) s vícelamelovou hydraulicky ovládanou spojkou, připojující kola zadní nápravy. Jde o řešení, jež v principu přešlo v kombinaci s automaticky řadícími převodovkami až do současnosti. Dnes mají samozřejmě úplně jiný „hardware“ a prediktivní elektroniku, spolupracující s ostatními systémy vozidla, nicméně princip je obdobný. V současnosti tento systém funguje jako trvalý systém 4x4, protože lamelová spojka je vždy minimálně na 5 procent sepnutá.

Velká změna techniky přišla v roce 1988, kdy mělo premiéru Subaru Legacy. Spolu s ním přišel na trh nový systém pohonu všech kol, určený pro verze s manuálními převodovkami. Trvalý pohon všech kol, rozdělující hnací sílu mezi nápravy v poměru 50:50, byl vybaven mezinápravovým diferenciálem, doplněným viskózní spojkou ve funkci automatického závěru. Toto řešení principiálně sice nepřežilo do dnešních dní, jako tomu bylo u elektronicky řízené vícelamelové spojky u automaticky řadících převodovek, nicméně vydrželo až do posledních běžných modelů (ne STI) s manuálními převodovkami.

Tím ale výčet systémů pohonů všech kol Subaru nekončí. V roce 1991 přišel na trh spolu s kupé SVX nový druh pohonu všech kol, nebo přesněji rozvodovky. Šlo o planetový diferenciál, doplněný plynule hydraulicky ovládanou vícelamelovou spojkou, využívající ke své činnosti opět tlak oleje v převodovce. Zadní diferenciál v tomto případě mohl být samosvorný s viskózní spojkou. Planetový

Subaru na vývoji pohonů všech kol neustále pracovalo a po celé půlstoletí je postupně zlepšovalo

diferenciál umožnil nastavit poměr rozdělení hnací síly mezi přední a zadní nápravu v poměru 36 ku 64 ve prospěch zadních kol a tento poměr podle potřeby a předem nastavených scénářů měnit.

V roce 1998 na tento systém označovaný VTD (Variable Torque Distribution) navázal zdokonalený systém, dodávaný zpočátku do šestiválcového Outbacku H6-3.0. Tento vůz propojil regulaci pohonu všech kol se stabilizačním systémem VDC (Vehicle Dynamic Control). Vznikl tak jeden z prvních sku-



Subaru v říjnu 1971 vystavilo na autosalonu v Tokiu kombi 1300G 4WD vybavené přípojitelým pohonem všech kol. Následující rok vyjely první sériové vozy s větším motorem a pohonem všech kol: Subaru 1400 4WD Station Wagon

V obalu převodovek Subaru (v tomto případě CVT Lineartronic) jsou také hlavní komponenty pohonu všech kol: rozvodovka (v tomto případě elektrohydraulicky ovládaná lamelová spojka) umístěná za převodovkou a spojovací hřídel pro přední nápravu vedoucí pod převodovkou k přednímu diferenciálu, situovanému mezi hydrodynamickým měničem a převodovkou

tečně aktivních sériových pohonů všech kol na světě. V roce 2004 vývoj tohoto systému pokračoval v šestiválcových modelech 3.0R modelů Legacy/Outback. V tomto případě došlo ještě k jeho elektronickému propojení s nově vyvinutou pětistupňovou samočinnou převodovkou.

Vývoj planetového diferenciálu VTD ale šel dál. V upravené podobě se v roce 2005 představil v modelu WRX STI pod jménem DCCD (Driver Controlled Centre Differential). Při velkém zjednodušení šlo o zmiňovaný planetový diferenciál (stále rozdělení 36:64), u nějž svorný účinek nastavovala elektromagneticky řízená lamelová spojka. Právě elektronické řízení umožnilo jak automatický režim v závislosti na aktuálních jízdních podmínkách, tak manuální nastavení svornosti, až do úplného zavření v pozici 50:50. V těchto sportovních modelech byl celý systém doplněn ještě samosvornými diferenciály na obou nápravách.

Obecně jde vývoj pohonů všech kol Subaru od počátku směrem k aktivní regulaci točivého momentu nejen mezi nápravy, ale pomocí stabilizačního systému také mezi koly na jednotlivých nápravách. Pohony všech kol se tak efektivněji přizpůsobují aktuální situaci, ať je to běžná jízda, sportovní řízení nebo třeba pohyb v náročném terénu. Právě možnost regulace rozložení hnací síly, na níž Subaru pracuje již téměř půl století, dostane nové možnosti s příchodem elektrického systému pohonu všech kol s dvojitým elektromotorem v modelu Solterra. To bude tedy druhá varianta symetrického pohonu všech kol. Ta první s námi ale zůstane ještě hodně dlouho, stále patří k nejlepším na trhu. ■

NOVÉ MOŽNOSTI S ELEKTRINOU

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

Co máte rádi na Subaru? Pohon všech kol, nízké těžiště, schopnost jízdy mimo silnice a komfort? To všechno bude mít i chystané první elektrické Subaru. Solterra, jak se jmenuje, se začne prodávat již v roce 2022.

Mít v nabídce model s elektrickým pohonem začíná být postupně povinností. V minulosti Subaru na poli elektromobilů experimentovalo spíše s koncepty městských automobilů, avšak postupný vývoj v oblastech akumulátorů, výkonové elektroniky či samotných elektromotorů umožnil vyvinout vůz, který by lépe zapadl do jeho globální nabídky. Subaru pro svůj první čistě elektrický model zvolilo velikost středně velkého SUV, což je z globálního pohledu aktuálně nejprodávanější

kategorie. Ve skutečnosti je chystaná Solterra spíše crossoverem svojí délkou odpovídající modelu Forester.

Automobil využívající elektrickou techniku Toyota je navržen se zvýšenou světlou výškou tak, aby jej bylo možné používat v duchu filozofie Subaru i mimo zpevněné silnice. K tomu bude mít ve všech verzích pohon všech kol tvořený dvojicí elektromotorů, z nichž každý je umístěn na jedné z náprav. Díky tomu bude možné zcela variabilně měnit rozdělení hnací síly podle aktuální

jízdní situace, povrchu pod koly a chuti řidiče. Bude tak možné propojit potěšení z jízdy se stabilitou a prvotřídní trakcí.

První fotografie interiéru ukazují na zcela nové pojetí palubní desky i vnitřního prostoru jako takového. Zaslouhou dlouhého rozvoru bude uvnitř novinky více místa než v současném Foresteru, komfort na zadních sedadlech zvětší rovná podlaha s absencí středového tunelu. Součástí palubního systému budou nové funkce konektivity včetně možnosti sledování stavu akumulátoru nebo průběhu nabíjení na chytrém telefonu, ale například také možnost dálkových aktualizací softwaru a funkcí vozu.

Subaru Solterra, jehož název vznikl spojením latinských slov pro Slunce (Sol) a Zemi (Terra), je navržen nejen tak, aby nabídl lokálně bezemisní provoz, ale současně i s cílem, aby jako celek, tedy během své výroby, doby používání i recyklace zanechal minimální uhlíkovou stopu. Solterra je navržena jako rozšíření stávající modelové nabídky Subaru směrem vzhůru a jako nositel nových technologií – možná podobně, jako tomu bylo v roce 1991 s modelem SVX. ■



TEXT: KLUB NOVÉHO LESA, FOTO: ZAZIJSUBARU.CZ, TRAILHUNTER.CZ, LESYCR.CZ

LESNÍ DESATERO: JAK SI UŽÍT PŘÍRODU BEZ PROBLÉMŮ

Subaru je oblíbenou značkou obyvatel horských oblastí a dobrodruhů všeho druhu. A protože jsou majiteli těchto aut často aktivní sportovci či cestovatelé, pojí se s nimi i silný vztah k přírodě. Proto se Subaru ČR rozhodlo zapojit do Klubu nového lesa a podporovat tak **obnovu lesů nové generace**, zavodňování a další související projekty. Při té příležitosti přinášíme také několik tipů, jak se v lese správně chovat.



1. třídy při dodržení **základních pravidel**.

Opět pozor na národní parky – tam se nesmí parkovat ani podél silnice, ale jen na vyznačených parkovištích.

4. **Na kole jezděte po cestách**

Jako cyklista (ale také jako lyžař nebo jezdec na koni) se musíte držet lesních cest. Pro milovníky divočejší jízdy našťastí existuje v Česku **celá řada upravených trailů**, kde to mohou rozjet opravdu naplno.

5. **Oheň v lese nerozdělávejte**

S hrozbou pokuty až 15 000 Kč musí počítat ten, kdo v lese a méně než 50 metrů od jeho okraje kouří, rozdělává otevřený oheň nebo odhazuje doutnající předměty. Stejný postih se mimochodem vztahuje i na poškozování nebo těžbu keřů, stromů, písku či kamene a odhazování odpadků. Měli byste si odpustit i sbírání velkých větví nebo kácení soušek – z lesa je povoleno odnášet jen klestí do 7 cm v průměru (suché, bez kůry, na zemi ležící).

6. **Vybírejte si vhodná místa**

Pokud si chcete kempování užít v pohodlí a bez starostí, existuje řada služeb, které vám doporučí ta nejlepší místa. Vyzkoušejte třeba stránky **bez Kempu.cz** nebo **camperguru.com**. A pokud chcete spojit přírodu s trochou luxusu, můžete se oddat **takzvaném glampingu**. Řadu tipů na kempování pro náročné nabízí i stránky **kudyznudy.cz**.

7. **Buďte vidět**

Spaní v hamace nebo jen tak ve spacáku pod maskáčovou plachtou je romantické a dá se tak vyhnout nežádoucí pozornosti. Jenže případy, kdy myslivec zastřelil až příliš dobře



maskovaného trampa, se už bohužel staly i u nás. Pokud neporušujete zákony, není důvod se schovávat a při pohybu v lese, ale i při nocování je dobré použít alespoň nějaké výraznější prvky a barvy. Lov zvěře může klidně probíhat i v noci.

8. **Když musíš, tak musíš (hrabat)**

Pořád ještě se stává, že když jde někdo v lese na záchod, zůstane po něm nevábná hromádka ozdobená papírem zářícím do dálky. Mnohem lepší cesta je biologický odpad zahrabat. Lépe se rozloží a navíc nekazí „design“ okolí.

9. **Znejte pravidla**

Většina toho důležitého již zazněla, existují ale i další pravidla – ať už ta nepsaná, nebo daná zákonem, která si můžete projít na **stránkách Policie ČR**. Do přírody sice všichni vyrážíme za volností a svobodou, na některé lidi ale bohužel platí jen pokuty. Ty přitom mohou v některých případech činit až 100 000 Kč. Kromě toho, co už zaznělo, může být postihováno také rušení klidu, vyzvedávání semenáčků a sazenic stromů a keřů, sbírání šišek, jmelí a ochmetu, sběr plodů způsobem poškozujícím les (46 druhů hub je chráněných), vstup do plocených míst a porostů nebo pobíhání psa bez vodítka.

10. **Přidejte se do klubu**

Jestli chcete lesu nejen neškodit, ale přímo mu prospět, stáhněte si aplikaci **Klub nového lesa**. Můžete se díky ní zapojit do nejrůznějších aktivit na obnovu silných smíšených lesů nebo třeba čištění lesních porostů.

Chcete se dozvědět ještě víc? Pak vezte, že režim v chráněných krajinných oblastech a národních parcích upravuje zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, pravidly obecného užívání lesů se zabývá zákon č. 289/1995 Sb. o lesích. ■



TEXT: DARJA KAWASUMI, FOTO: AUTORKA A ARCHIV

ŠKOLSTVÍ V JAPONSKU

(ZACHYCENÉ V PĚTI JAPONSKÝCH
SLOVNÍCH VÝRAZECH)

Japonští žáci ze základního, středního i univerzitního školství prokazují velmi vysokou úroveň ve světových srovnávacích studiích. Zvláště v matematice a technických vědách. Zdálo by se, že Japonci mohou být spokojeni. Ale je tomu skutečně tak? Ubírá se japonské školství správným směrem? Neochuzuje se o ideje, které formovaly japonský národ v tom nejlepší slova smyslu?

Moji japonští přátelé mi říkají, že se dalšího vývoje obávají. Citlivě totiž vnímají, že ve školních osnovách jsou stále více upozaďovány předměty, které pomáhají formovat japonské charaktery a podporují touhu po tvořivosti a spolupráci v kolektivu. Matematika a technické předměty dostávají přednost a omezují se hodiny kaligrafie, kreslení, sportu a dokonce i hodiny japonského jazyka. Přitom třídy jsou stále přeplněné a učitelé jsou trvale přepracovaní. V hodinách není čas na to, aby žáci hledali logické souvislosti. Rychlejší je dril memorování a opakování. Příkladem je doučovací škola kumon. Dokud žák nedokáže splnit úkol v určeném čase, nepostoupí v učivu dál. Rychlost je to, co se počítá. Zda žák rozumí vnitřní strukturu, to už nikdo nezkontroluje. Japonci posílají do těchto kurzů své děti už od tří let, a to i když žijí v zahraničí. Chtějí držet krok s velkou konkurencí žáků a náročnými požadavky školních osnov. Dostat se na dobrou školu se rovná lístku na život s budoucím zajištěním. Když si rodina zvolí pro své dítě soukromou školu, stojí jí to astronomické částky. Je to tvrdý svět! Mnozí dorazí na výšiny, otázka ale zůstává, za jakou cenu. Horší je, že je stále

více takových, které ten systém odrovná. Postižení nemají zájem téměř o nic a v extrémních případech se z nich stanou hikikomori, lidé, kteří žijí bez vztahů s druhými. Vytrácí se to, co mě v Japonsku oslovilo nejvíc. Totiž, že stejně jako záleží na jednotlivci, záleží i na kolektivu a vzájemnosti lidí mezi sebou.



Názorně to zobrazuje slovo „ningen“ 人間, což znamená člověk. Hito. První kanji ve slově je osoba. Nebo dvě osoby. Nebo několik osob. Číslo se v japonské gramatice nepovažuje za jasně definované. Prostě „hito“ v japonském čtení. Druhá část slova je tvořená znakem v čínském čtení „gen“ a v japonském čtení „aida“ a to znamená prostor mezi 間. Ve znaku vidíte bránu a v té bráně je umístěno slunce, den. Tohle slovo bylo pro mě prozřením. Jsem přesvědčená, že právě důraz na člověka společenského, lidsky šťastného a ozářeného sluncem, je důležitým zadáním japonského školství do budoucna.

Japonsko k tomu má mnoho zkušeností i moudrosti, které jsem shrnula do pěti japonských slovních výrazů. Nazvu je ideami – ganbaru, otsukaresama deshita, osaki ni a itadakimasu, kata a nakonec ningen. Pokusím se prověřit možnosti těchto idejí z pohledu japonského umění čajového obřa-

du, protože vstřícnost k člověku v touze vnést do života japonskou pohostinnost omotenashi má potenciál k nápravě neduhů v japonském školství. Bohatství, které si Japonsko ve své kultuře vytvořilo, může být inspirací i pro nás mimo Japonsko.

Ganbaru

Ganbaru považuji za ideu, která napomáhá velkému osobnímu nasazení občanů Japonska. Má hodně co společného s vůlí. Pamatuji se, jak mnou otrásl, když jednou můj český kamarád řekl, že vůle je od slova vůl. Že by? Do té doby jsem považovala vůli za čistou ctnost, krásnou ctnost a tu ctnost jsem pilovala. Viděla jsem ji jako ctnost jednotlivce, individua, protože můj západní svět mi říkal, že záleží především na mně samotné, jak si budu vést. Snažila jsem se, abych uměla sama sebe prosadit. Sama sebe vyjádřit. Sama sebe obhájit. Ano, pravda, někteří extrémní a do svého ega zahledění lidé prosazují svou vůli hlava nehlava a jednomu by se chtělo říct „jsou vůl“, ale i tak, vůli jako vola jsem přijmout nechtěla. V Japonsku jsem se poprvé natvrdo setkala s vůlí, která souvisela hlavně s okolím, protože okolí ji formovalo. Jednotlivce jakoby byl nositelem kolektivní vůle. Zpočátku jsem tuto vůli vnímala s odporem jako nebezpečí stádnosti a nesvobody. Až když můj nejstarší syn začal chodit do japonské školky, opravila jsem si názor. Začala jsem přijímat výraz „ganbaru“ – „vydrž“, „musíš“, „do toho“ ne jako něco nepříjemného, co mi někdo nařizuje, ale jako něco užitečně výchovného a společensky blahodárného. V Japonsku je „ganbaru“ skloňované v každé minutě snad každým občanem od malých po velké a staré. „Ganbatte“, „Ganbare!“, „Ganbarimashou“ nebo jako pochvala „Ganbatta ne“. Jakoby všichni chtěli vytrvat a dřít. Někdy se „ganbare“ překládá jako sportovní „do toho“ a ano, leckdo přidá. Je to dobrý pocit, když vloží jednotlivec své maximum pro celek, a musím uznat, že v Japonsku tohle umí v lidech vyvolat. Dokonce si myslím, že ta osobní zodpovědnost za celek je japonským národním pokladem.

Už ve školce si každý malý Japonce užije povzbuzování „ganbare“, třeba když se učí zavázat si tkaničky. Vždyť ostatní v jeho školkovém kruhu „kumi“ to umějí a je krásné být na stejno s kamarády. O mnoho víc si pak děti užijí povzbuzování ve skupinových soutěžích, kde jsou jedni v bílých čepičkách a druzí v červených čepičkách a soupeří mezi sebou. Je to úsměvné, ale je to krásné. Japonské undoukai, tedy kolektivní sportovní hry s aka a shiro – bílými a červenými hráči, jsou důležitým prvkem školních



V kolektivu, kde jsou lidé spolu a ovládají umění vyjít jeden druhému vstříc, je lidem prostě dobře

osnov. Téměř bych řekla, že základem státu. Nedívám se proto, že mnoho japonských rodičů a prarodičů se dneska zlobí, že vláda povolila Olympijské hry a přitom nedovolí už mnoho měsíců školkám a školám mít jejich oblíbené undoukai. Jaká bude naše budoucnost, ptají se. „Undou“ 運動 znamená pohyb, sport a „kai“ 会 znamená setkání. Slovo „kai“ používá také výraz „ochakai“, což znamená setkání při čajovém obřadu. Je to umění pohostinnosti a i tady je největší důraz kladen na setkání samotné. Prostě to, že jsou lidé spolu a že jsou spolu rádi, je budovatelská činnost. Při japonských školních undoukai jsem obdivovala zapálenost jednotlivců pro výkon celku. Každý byl důležitý a přitom se rozplynul ve výsledku všech. Tohle lidé v Japonsku umí.

Jenže stejně jako extrémní vůle, vyvěrající z jednotlivce, i extrémní vůle ve vleku celku může být zrůdná. A je smutnou realitou, že mnozí japonští rodiče si neuvědomují, že vystavují své děti neúměrnému tlaku v soutěži o úspěšnost ve vzdělání uprostřed silné konkurence. Podřizují akademické úspěchy všemu jinému. Děti se musí zaměřit jen na jedno – prokázat znalost, která se počítá k úspěšnému složení zkoušek na další školu v řadě stupňů až k univerzitnímu studiu. Nakonec takoví jedinci ztratí i zájem být článkem celku. Nechtějí být nakonec nikým. Nechtějí být ani užiteční. Ztratí zapálenost

pro život sám. Není divu, protože v procesu nátlaku si nikdy nestačili vytvořit ani základ pro vůli vlastní. Bez té to taky nejde. Kombinace nedostatku vůle vlastní a zdeformovaná vůle kolektivní je to, co japonskou současnou společnost nejvíc brzdí.

Otsukaresama deshita

„Otsukaresama deshita“ je idea úzce souvisějící s „ganbaru“. Je to poděkování, kterým si lidé, co spolu něco podnikli a něčemu věnovali um i čas, projeví vzájemnou vděčnost, a tím si pomohou utužit kolektiv. Otsukaresama deshita se těžko překládá. Snad je to něco jako: „To jsme se vespolek napravovali“, „Stálo za to přidat každý ze svého a o něco se společně snažit“, „Byla to námaha, ale společným úsilím jsme to zvládli.“ U nás lidé po velké námaze spíš útrpně mlčí a každý si v duchu řekne: „konečně je to za mnou“. Japonci navíc vyjadřují poděkování i pomocí jazyka těla, třeba úsměvem nebo úklonou. Vyplatí se to.

Když jsem se začala učit japonskému čajovému umění Sadou, divila jsem se, že se tak často všichni klaní a projevují si úctu. Vlastně projevují současně i skromnost. Malinko se upozadí. I mně se v japonské společnosti stalo klanění přirozeným projevem. Koušek po koušku. A nejen klanění. Kdykoliv jsem měla příležitost něco pochválit, vyslovila jsem to. Na druhé straně kritiku



a hanu jsem si nechala radši pro sebe. Nepřineslo by to celku nic milého. A o to šlo, o ten kolektivní pocit, že nám je vespolek při našem setkání dobře. Že má každý svou úlohu a že každý chce vydat to nejlepší, co v něm je. Tuhle ctnost umět se dát, děkovat a děkování přijímat se japonské děti učí už ve školce. Pamatuji, jak paní učitelka dětem při každé možné příležitosti řekla ono blahodárné „otsukaresama deshita“. A když jsme si my maminky děti vyzvedávaly, řekly jsme „Otsukaresama!“, abychom našim dětem srozumitelně sdělily, že víme, že to pro ně bylo těžké a že jim děkujeme a že to bylo krásné, co ty naše děti ten den dokázaly a že jsme na ně hrdé. Jedním výrazem Otsukaresama deshita! Není to šikovné?

Jsem přesvědčená, že upřímné a časté používání Otsukaresama deshita pomáhá vnímat a respektovat úlohu každého jednotlivce v kolektivu a současně dodává jednotlivci odvahu a chuť vytrvat ve své roli a zadaném

úkol. Vytrvat ve smyslu „ganbaru“. Pro sebe, ale hlavně pro ostatní. Pro národ.

Osaki ni a Itadakimasu

Japonský výraz „Osaki ni“ je třetí ideou pro zvládnutí dobré spolupráce v kolektivu. Znamená „dám vám přednost“, „vezměte si dřív“, „nabídněte si, já počkám“. V čajovém obřadu se hojně používá. Například když vám hostitel připraví čaj a vy máte privilegium si ho vypít, postavíte šálek s čajem nejprve mezi sebe a dalšího hosta v řadě, pokloníte se a řeknete „osaki ni“. Hostu dáte možnost si vypít čaj před vámi, i když většinou to tak nedopadne. Host poděkuje a svého privilegia se vzdá. Možnost ale byla a dává to dobrý pocit vzájemnosti. Když je host ubezpečen, že svůj čaj může přijmout, postaví šálek mezi sebe a hosta, který už pil. Projeví mu poděkování za to, že si svůj čaj vypije v jeho přítomnosti. Řekne: „Goshouban itashimashita“ (gošóban itašimašita). Použije jazyk keigo, tedy hodně zdvořilý jazyk a sám se cítí povzneseně. Do třetice pak poděkuje i hostiteli, že čaj připravil. Aby nebylo děkování málo,

Ganbaru – Otsukaresama deshita – Osaki ni a Itadakimasu – Kata – Ningen

vyzdvihne šálek a poděkuje celé příležitosti, čaji i prostředí, i hrnčiči, který šálek vyrobil. Poděkování je naměřováno i ke všem, kdo pili čaj podobným způsobem před ním v celé historii lidstva i jeho budoucnosti. Netvrdím, že takhle obřadně se Japonci chovají v každodenním životě, ale stopa z čajového obřadu kdesi je, a to i při vší soutěživosti, kterou každý Japonec musí denně podstupovat. Na-

zvu tu stopu občanská ohleduplnost a určitě se formuje už ve školkách a školách.

Jak se formuje? Například při podávání obědů v japonských základních školách. Každé dítě je vychováno v člověka společensky soudržného, který ctí „ganbaru“ i „otsukaresama deshita“ a říká „osaki ni“ a před jídlem „itadakimasu“ a nemá s tím potíže. Škola pro to vytváří situace. V době, kdy byly moje děti školou povinné a možná to je i dnes stejné, jedli žáci nikoliv ve školní jídelně, ale ve svých třídách a společně s třídním učitelem, tedy spíše učitelkou, protože učitelů je v japonském školství taky málo. Jídlo jim do třídy přinesli ve velkých nádobách. Bylo to většinou jedno jednoduché jídlo jako oblíbené karei ríce, ale vždy jídlo zdravé a nutričně vyvážené. Žáci se střídali ve službě hostitele. Museli mít čistě vypraný plášť a kuchařskou čepici, kterou pak předali tomu, kdo měl službu příště. Umím si představit, že při každém výdeji jídla se uklonili. Spolužák spolužáku. Možná si ti žáci, jak šli na řadu, řekli i „osaki ni“, což může být vzato i jako omluva „omlouvám se, že si vezmu před tebou“. Nebylo myslitelné, aby se předbíhali. A jsem si jistá, že než se každý jeden žák pustil do svého jídla, určitě řekl „itadakimasu“. Možná čekali, až budou mít všichni jídlo před sebou a pak řekli „itadakimasu“ sborem. Itadakimasu znamená „přijímám tyto dary“, „pouštím se s díky do jídla“. „Itadakimasu“ se řekne, i když člověk jí sám. Spirituálně se přidruží ke všem, kdo jedli a kdo budou jíst a poděkuje ideálně i za práci těch, kdo suroviny vypěstovali a jídlo uvařili. Když žáci dojedli, každý řekl „gochisousama deshita“ (gočisósama dešita) a vyjádřil tak poděkování za to, že si mohl pochutnat, a dary jídla přijmout. Holky a kluci stejně. Pak bylo potřeba ve třídě společně uklidit a připravit se na vyučování. Všechno prostě vyžadovalo spolupráci. Každý podle svých sil pro dobro celku.

Kata

Aby žáci bez odporu činili, co má přispívat celku, každý den se zúčastňovali stejných školních mini rituálů jako je společné jezení, společné nástupy, společné poslechnutí si školní hymny a podobně. Připomínalo mi to kata, což je předepsaná a dokonale provedená forma něčeho, co učitel přináší žákovi pro jeho vospívání. Nejvíce je tento výraz známý z budoucích sportů. Kata je i v čajovém obřadu. Každý učeďník si musí vytvářet kata jako postupy a pohyby vypilované do dokonalosti, které je schopen. Často to trvá mnoho let a učitelem je především opakování a pokora. Předpokládá se, že začátečník nemůže rozumět tomu, proč co dělá, a aby mohl růst, musí sám sobě poručit mlčet a dívat

se. Odezírat. Přijímat od ostatních, kteří jsou dál na cestě, a věřit, že je to tak dobře. Tuhle ideu hezky vyjadřuje moje oblíbené japonské sousloví znějící „Kou Chuu Jitsu Getsu Nagashi“. Znamená to, že i v temném omezeném prostoru železně konvice na čaj se může nacházet nekonečno Slunce i Měsíce. Každý si může najít svůj význam, ale jeden z výkladů určitě je, že omezení a malý prostor může být vítaným místem něco nekonečně důležitého načerpat. Možná díky soustředění, protože jiné možnosti využití nejsou jednoduše k dispozici. Zní to kruté a já se zpočátku těžko smiřovala s nesvobodou a nemožností rozletu sama a hned.

Díky zkušenosti z čajového obřadu jsem byla schopná rozeznat dobrou službu ve výuce dětí pomocí opakování, které je pro japonské školství tak typické. Když žáci vykonávají naučená kata rychle a s přehledem a když to jde z nich samých, je to prostě užitečné. V určitém smyslu je druh kata i ono dokonale předané poděkování „Otsukaresama deshita“, „Itadakimasu“, „Gochisousama“ i vyjádření skromnosti v „Osaki ni“.

Je asi důležité identifikovat, které kata mohou děti ve školách vhodně formovat. Kéž by se více úsilí věnovalo vytvoření jakési školní liturgie kata, která by byla denně zabudována do života dětí. Možná to zní zkontrolovat něco opakovat, ale díky své zkušenosti z čajového obřadu si umím představit, jak dobré výsledky by to mohlo přinést. Určitě by to stálo za úsilí. I u nás známe přísloví, že

DARJA KAWASUMI

v Japonsku žila od roku 1977 do roku 1991. Studovala tam bakalářské studium na International Christian University ICU, obor Mezinárodní mezilidská komunikace a promovala v roce 1982. První syn se jí narodil v Japonsku, druhý v Čechách, třetí v Japonsku a čtvrtá byla dcera a ta se narodila zase v Čechách. Když byl dceřin rok, Darja se s dětmi přestěhovala trvale do Čech. Nejstarší syn chodil v Japonsku do školky, částečně do základní školy a pak na vysokou školu. V Turecku a v Čechách chodil do japonské školy při velvyslanectví a absolvoval tak celé základní japonské školství. Na střední školu chodil v Praze, poté navštěvoval dva roky Karlovu Universitu. Poté v Japonsku vystudoval námořní akademii, a ještě získal bakalářský titul na ICU. Dnes žije trvale v Japonsku. Druhý syn chodil do české i do japonské školky, vlastně do dvou japonských školek. Základní školu začal na japonské škole v zahraničí, nejprve v Turecku a pak



opakování je matka moudrosti. Navrhovatelé by se nesměli bát rituálu, ale naopak rituál vnitřně pochopit. V Čechách máme trochu nedůvěru k rituálům a já si myslím, že je to škoda. Dobře postavený rituál má velkou sílu sdílení. Mně se japonská touha po rituálu a dokonalosti líbí a myslím si, že se máme čemu od Japonců učit. Není to dokonalost studená, jakási forma pro formu, ale dokonalost, která má přinést teplo sdílených vztahů. V kolektivu, kde jsou lidé spolu a ovládají

umění vyjít jeden druhému vstříc s využitím svých osvojených kata, je lidem prostě dobře.

Ningen

Úvahu o pokladech japonské kultury, které mohou pomoci japonskému školství a být inspirací i pro nás v Čechách, jsem začala kouzlem vycházejícím ze slova ningen. Vědomí, že ningen nejsem jen já, ale skupina kumi, národ či lidstvo, je naplněné noblesou. To slovo hlásá, že člověk je prostor, který

Žije střídavě v Čechách a v USA.

Darja Kawasumi nyní žije v Praze a vede japonskou restauraci Miyabi, kterou založila v roce 1995 i pro své děti, aby měly stále s sebou japonskou kulturu a budovaly si identitu podle tradic obou zemí.





protéká mezi jednotlivci. Osoba a brána, která vítá Slunce. Propletení vztahů ve velikosti vesmíru a do toho proniká zpráva, že to všechno vyvěrá ze vzájemnosti.

Krásné! Jen mě často mrzelo, že tohle všechno o ningen Japonci často vnímají jen sami mezi sebou. Já jsem byla cizinka a už znaková stavba samotného slova gaijin (gajdzin) cizinec mě uráželo. 外人. Člověk mimo. Překládala jsem si to jako „nečlověk“ a bylo mi to líto. Podobně ale Japonci vnímají člověka, který se nechce nebo nemůže přizpůsobit zaběhlým praktikám a mravům. Stane se někým mimo. Nevítaným jedincem, kterému dají najevo, aby se neukazoval. Odepíší ho. Samozřejmě to mnohé láká k šikaně. Možná i šikana přiměje některé zoufalce, že se z nich stanou hikikomori. Jakoby přestali mít své spolužáky a spoluobčany. Přestanou být nahoře a nejsou ani dole, jsou nikde. O druhé nestojí a oni nestojí o ně. Jsou nikým. V tom stejném Japonsku, které kulturně zdůrazňuje ideu ningen, žijí lidé, kteří jsou chudí vztahovostí. Kdesi na cestě přišli o dary, které jsou tak ceněné ve vztazích, zvláště ve vazbě „doukyusei“, těch, co mají stejnou zkušenost a vzpomínky ze školních lavic. Spolužáci. Spolužák je v Japonsku magické slovo. Hodně důležitý je také vztah mezi Sempai a Kouhai. Sempai jsou ti, co jsou starší a z vyšších tříd a je potřeba jim prokazovat úctu a tak nějak jim sloužit. K tomu jsou Kouhai, tedy ti, co jsou mladší než Sempai a musí se učit trpět. Aby pak byli odolní ve společnosti. Vlastně jim prý jejich Kouhai prokazují dobrodiní.

Tahle verze Sempai a Kouhai, když je vyžadovaná silou a arogancí, jak to slyšíme z mnoha současných japonských příběhů,

Je ctěn žebříček nadřazenosti a podřízenosti, ale cílem je spolupráce

je deformací od původního ideálu. Určitě nevyhází z japonské cesty různých tradičních umění Dou jako Budou, Sadou, Kadou (Ikebana) nebo mnohá jiná. I tady je ctěn žebříček nadřazenosti a podřízenosti, ale cílem je spolupráce. A taky aby bylo jasné, že plně rovní si lidé nikdy nemohou být. Nemohou být ani stejní. Krásně to vykresluje druhé moje oblíbené sousloví „Take ni Jou Ge Ari“. Znamená to, že i pro obyčejný kmen bambusu platí, že každá část je jiná, ale každá je důležitá. Každé kolínko,



jeho horní i dolní část, stejně jako kolínko nahoře nebo dole, všechno má své místo. Jen tak jsou jedním bambusem. Sempai jsou příkladem, mají vést a pomoci a kouhai mají být vděční a dobře se dívat, ale všichni jsou důležití, protože jsou jedno tělo. To je ideál japonského kulturního dědictví, ne ta krutá konkurence, která vyděluje, a která současně společnosti diktuje, jak se v ní žije. Je to zlo, s kterým se současná společnost potýká. Často je to už od školky, ale mnohem víc na prvním a druhém stupni nebo na středních školách a pak dál ve firmách. Místo spolupráce má často navrch vypjaté soupeření. Jen univerzity bývají pro mnohé studenty jediným obdobím relativní volnosti.

Ještě silnější pouto než mezi spolužáky a Sempai a Kouhai je pouto mezi učitelem a žákem. Sensei, učitel, je v japonských uměních téměř bůh. Často žáka ovlivní na celý život. Sensei a Deshi (deši). Jak povznášející. Deshi je samozřejmě žák, učedník, následovník. Pro mě, která jsem si osudově zamilovala japonský čajový obřad, je to vazba trvalá, kterou nemůže zničit ani to, když se můj milovaný sensei zachoval někdy nespravedlivě nebo lehce hrubě. Jenže i tenhle vztah mezi učitelem a žákem se v dnešním školství bohužel hodně vyprázdnil. Přepřacovaní učitelé, nároční rodiče a vystresovaní žáci. To je příliš častý obraz a připomíná i naši českou realitu.

Na závěr bych ráda připomněla kodex bushidou, ne jako cestu válečníků, ale jako cestu japonských rytířů. V některých školách či firmách tento kodex vzali jako předlohu pro dosažení dobrých výsledků kolektivu. Jeho precizní zásady připomínají rytířské ctnosti a ty určitě nejsou vyžité a zastaralé. Bushidou stojí na poctivosti a spravedlnosti, na odvaze, na benevolenci a slitování, na slušnosti, čestnosti a upřímnosti, na cti a loajalitě, na charakteru a osobní sebekontrolě. Vyrůstá z čínského neokonfucianismu, přibírá domácí kult shintou a je dotvářen zen buddhismem a celým dalším vývojem japonských umění cest „Dou“. Bushidou a čajový obřad má mnohé společné a já jsem přesvědčená, že současná japonská společnost se školstvím, které má porouchané zdraví, by se měla znovu zahledět do svého dědictví, i když tentokrát očima současného člověka v současném světě, který zoufale hledá nápravu a obrodu. Věřím, že obyvatelé japonských ostrovů rozšíří svou ohleduplnost i směrem ke gaijin – těm všem mimo hlavní proud. V dnešním světě jsme nakonec všichni v jednom kumi. V jednom kroužku. Kéž bychom společně usilovali o ctnosti rytířů. Evropských i japonských. A přejme si, aby vůle nebyla od slova vůl, ale od slova moudrost. ■

VAŠE SPOJENÍ SE ZNAČKOU SUBARU

TEXT: JAROSLAV MACNAR, FOTO: SUBARU BUTIK

Subaru Butik je s vámi již pět let. Díky za všechny vaše nové inspirace a nápady, vždycky nám prozáří den! Díky za vaše spojení se značkou Subaru, za vaši DNA, která ukazuje, pro jakou značku tepe vaše srdce každou vteřinu. Díky za to, že jste SUBARISTÉ!

Co je v butiku nového?

V butiku lze nyní komfortně vybírat ze široké nabídky originálních doplňků jako koberečky, nosiče, stěrače či vany do kufru.

Připravili jsme i širokou nabídku různých doplňků, dárkových poukazů, tašek a batohů. A aby vám, milí Subaristé, neunikla žádná novinka, zaregistrujte se do butiku a my vám dáme vědět vždy, když budeme mít nějakou zajímavou novinku.

Už máte dárek na letošní Vánoce?

Čas rychle utíká a Vánoce jsou skoro za rohem. Ještě do vánočních svátků v butiku najdete nejenom pletené čepice, sportovní a sluneční brýle, zimní bundy a vesty, ale

také zcela novou cyklistickou kolekci nebo skvělá trička. Neváhejte tedy a už teď vybírejte svoje vánoční potěšení!

Nápad na rozšíření sortimentu butiku?

Máte zajímavý nápad, co můžeme do butiku přidat, nebo znáte společnost, vyrábějící zajímavé produkty, ze kterých by všichni Subaristé měli radost? Napište na náš e-mail info@subaru-butik.cz a my rádi nabídku butiku rozšíříme. Tři nejzajímavější nápady odměníme zajímavým dárkem.

A pro ty, co ještě Subaru Butik nikdy nenavštívili, přidáváme malou motivaci – slevový kupón na první nákup. Zadejte číslo



SMAG-20 při dokončení své první objednávky a my vám dáme slevu 20 % z celkové ceny nákupu (bez dopravy a případné ceny dobírky). A když ještě přidáte heslo „POPRVÉ“ do poznámky pro prodejce, získáte od nás malé překvapení. Tak už není na co čekat, prohlédněte si nabídku butiku ještě dnes! ■

EMIL FREY ČR PRAHA

V uplynulém půlroce bylo rušno i na obou pracovištích firmy Emil Frey v Praze.

Gladiator Race zpestřily čtyřkolky od Emil Frey

Bahno, kopce a hlavně spousta zajímavých překážek k překonání. Letošní pražský Gladiator Race proběhl v sobotu 16. října a stejně jako loni u toho nechyběly ani vozy od Emil Frey. Auta od Emil Frey dokonce posloužila i jako originální překážky, které musely stovky přihlášených závodníků zdotat. Čekání na start si zase mohly zpestřit soutěží se Subaru XV nebo bojovat o ceny v dresu Emil Frey. Gladiator Race je příležitost, jak si dát pořádně do těla, otestovat svoje schopnosti v řadě náročných situací a dokázat si, že odhodlaného člověka jen tak něco nezastaví. A právě proto je to perfektní akce pro zákazníky a fanoušky Emil Frey. Jsme specialistou na auta pro dobrodruhy všeho druhu – nabízíme robustní vozy s prověřeným pohonem všech kol. Kromě Subaru XV si letos mohli návštěvníci na místě prohlédnout také aktuální model Subaru Impreza. Gratulujeme všem frajerkám, frajerům a frajerčatům, kteří s námi pražský Gladiator Race 2021 došli do konce, nebo se o to alespoň pokusili. Kdybyste se chtěli příště přidat i vy, stavte se za námi!



Nový prodejní tým v pražských Stodůlkách

Na pobočce v Pekařské ulici se udály velké změny v prodejním týmu. Nejdříve se vylepšilo uspořádání zázemí a pracoviště u kolegů na ojetých vozích, kteří potřebovali pro svoji širokou nabídku další prostory. V červnu jsme se museli vyrovnat se ztrátou dlouhodobé opory paní Alenky Švastalové, která po 25 letech u Subaru Emil Frey ČR vyměnila krásné vozy Subaru za ještě krásnější vnoučata a starost o ně. Ještě touto cestou jí děkujeme za spolupráci, za víc než 1500 prodaných vozů Subaru a stejné množství spokojených řidičů, které pro Subaru dokázala nadchnout. Snad budeme mít i příležitosti se dále potkávat, Subaru zůstává v srdci navždy. Tak tomu snad bude i u staro/nových kolegů Luboše Anděla, který se do týmu vrací po několika letech a mohli jste ho u nás dříve potkávat jako přijímacího technika, a Michala Suchého. Oba jsou profesionálové ve svém oboru a už se nemohou dočkat, až se s vámi setkají a popovídají o novinkách Subaru, zastavte se za nimi – mají i novou výstavku na showroomu, která demonstruje všestrannost vozů Subaru a jistotu pohybu na každém povrchu!

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

AUTO VERO SEDLČANY

Společnost Auto Vero se jako každoročně stala partnerem 8. ročníku Benešovského běžeckého festivalu, který se uskutečnil ve třetím zářijovém týdnu, zejména na nově otevřeném Městském atletickém stadionu v Benešově.

Součástí tohoto běžeckého festivalu je i SUBARU Benešovská trojka. Běh na 3 km je určený pro vytrvalce na kratší trať. Nejlepší z mužů byl Vojta Svoboda ze Senohrab (09:47.04), druhý byl domácí Pepa Šinágl (09:54.09). V ženách zvítězila Aneta Kučerová z Atletiky Benešov (10:11.15).

Vyvrcholením běžeckého festivalu je hlavní závod na 10 km a štafety na 4x 2,5 km. Zvláštní zmínku si zaslouží charitativní a nesoutěžní běh pro Adámka Hrdého na 800 m, kterého se účastnilo 180 běžců s celkovým výtěžkem 59 000 Kč.

Jsme rádi, že naše společnost Auto Vero je partnerem této akce, které se zúčastnilo 1100 sportovců.

Subaru a sportu zdar!

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





AUTO BALKAR ČESKÉ BUDĚJOVICE



V naší rodinné firmě Auto Balkar v Českých Budějovicích neustále pracujeme na šíření dobrého jména značky Subaru, klademe důraz na individuální přístup a naší prioritou je spokojenost našich zákazníků, kteří se k nám rádi vracejí. A to nejen díky kvalitě a jízdním vlastnostem našich šestihvězdičkových vozů, vyrobených s japonskou precizností a pečlivostí typickou pro zemi vycházejícího slunce, ale i díky našim prodejním a servisním službám, které svým zákazníkům poskytujeme.

A jelikož si vážíme především věrných zákazníků, dlouhodobě jsme zvýhodnili ceny v našem servisu ve prospěch našich zákazníků tak, abychom jim dali najevo, že si jejich věrnosti vážíme. Proto jsme zavedli výrazné slevy v našem servise pro všechny vozy Subaru, zakoupené u nás v Auto Balkar.

Pomalou se nám už blíží zimní sezóna a doufáme, že si jí všichni majitelé Subaru pořádně užijí. My už se také moc těšíme, až vezmeme zejména nového Outbacka do pořádného sněhu, a vyzkoušíme, co opravdu umí.

Nakonec bychom rádi popřáli našim zákazníkům spoustu šťastně najetých kilometrů za všech okolností, krásné Vánoce, úspěšný závěr roku a ještě úspěšnější vstup do roku nového. A v posledních obdobích jsme si zvykli přát hlavně také spoustu zdraví.

Těšíme se na vaši příští návštěvu.

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

M. LIŠKA PLZEŇ

Plzeň zdraví Subaristy! Přichází podzim a je na čase se trochu zastavit a zpomalit. A mrknout se zpátky, co všechno jsme letos stihli. Jednak samozřejmě předáváme nové Outbacky a dle prvních ohlasů od zákazníků se jen potvrzuje, jak skvělé je to auto.

A ukázali jsme se na pár akcích, které jsme mohli spolu se Subaru finančně podpořit a zároveň si tam odprezentovat naši značku a náš tým.

Poprvé jsme se zkusili ukázat na závodech Horských kol ve Stupně. Subaru obecně patří k aktivnímu stylu života a jízda na kole je jednou z aktivit, kterou naši zákazníci mají rádi. Na závod jsme dovezli nafukovací bránu Subaru, která sloužila jako cílová a dvě naše Subárka na ukázkou. Závod a celá organizace kolem se nám líbily, takže se ukážeme jistě i v příštím roce. Pro ten Stupno získalo pořádkání Mistrovství ČR, tímto jim gratulujeme a už se těšíme.

Náš předváděcí Outback se pak taky ukázal na Lipně, na menší akci pořádané naším šéfem a tedy lítání RC modelů na vodě, je to jeho koníček a v posledních letech se nám zdá, že se mu věnuje čím dál více lidí.

Taky jsme si odskočili na dealerské setkání do areálu Tatrov v Kopřivnici, kde jsme si díky Subaru mohli zase i my vyzkoušet co ta naše auta dovedou. Děkujeme za akci a děkujeme Subaru ČR za skvělou spolupráci.

No a sportovní auta? Ale jo, taky jsme byli. Už je takovým pravidlem, že se každým rokem účastníme největšího srazu vozů Subaru BRZ a Toyota GT 86 a jsme jeho hlavním partnerem. Letos pro změnu na polygonu v Hradci. Povedl se zase rekord, aut bylo přes 50, na fotku se bohužel zdrželo jen 49. I tak je ale úctyhodné, jak tento klub drží pohromadě. Nás spolupráce s ním náramně baví a věříme, že v tom budeme moci pokračovat ještě mnoho let.

Subaru zdar a hodně zábavy v zimě za volantem Subaru přejeme!

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





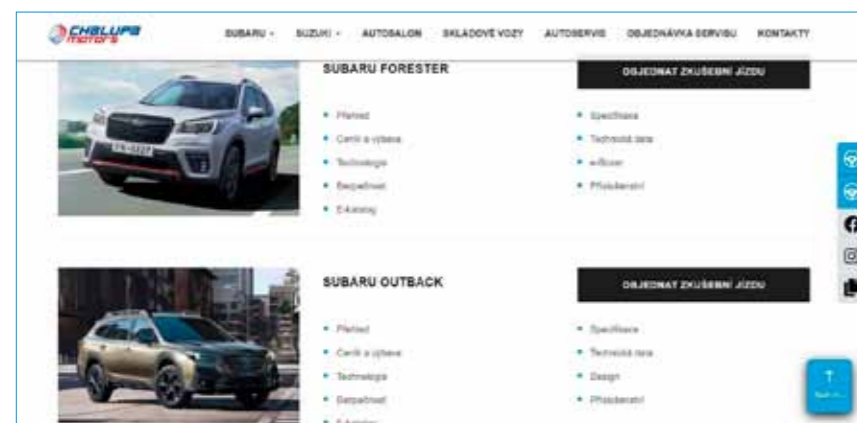
CHALUPA MOTORS PARDUBICE

Milí subaristé!

Rádi bychom vám představili naše nové webové stránky. Ty původní již byly trochu „okoukané“ a nabídkové menu poplatné roku jejich vzniku. Při přípravě obměny jsme se zaměřili na přehlednost a funkčnost. Na novém webu tak naleznete mimo jiné třeba vyhledávač skladových vozidel nebo propracovaný objednávkový formulář do našeho servisu. Věříme, že se vám stránky budou líbit, jakoukoliv zpětnou vazbu uvítáme. Kromě naší prezentace na www.subaru-pardubice.cz s námi můžete být ve spojení rovněž na sociálních sítích Facebook a Instagram. Základem našeho Subaru poslání ovšem zůstává denní práce (nebo spíše zábava?) v našem autosalonu a autoservisu. Byť nás doba staví před nové zkušenosti, fungujeme na 100 %, držíme flotilu předváděcích vozidel kompletní modelové řady Subaru a těšíme se z parádních vlastností současných vozidel v čele s mimořádně povedenou šestou generací Outbacku. Při uzavírání nových objednávek si s dodací lhůtou nyní raději dáváme „trochu fóra“, přeci jen je příjemnější následně řešit, že vůz je „už“ na cestě. Nakonec, na nové auto (a Subaru není obyčejné auto) by se měl člověk taky chvíli těšit....

Přejeme všem krásný konec roku, úspěšný vstup do nového a zábavnou zimu za volantem.

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



SUBARU HOSTIVAŘ ALM PRAHA



Zdravíme všechny nadšence Subaristy!

I přes složitou dobu jsme tu stále s vámi a kráčíme vstříc novým výzvám. V letošním roce jsme přivítali novou generaci legendárního modelu Outback. Tomu jsme za zprísněných hygienických podmínek vystrojili prodejní premiéru v centru Prahy na letní akci Auto na náplavce. Krom Outbacka jsme tam přivezli ukázat XVéčko a outdoorového Forestera se střešním stanem a campingovou vestavbou EGOE. Na stánku jste kromě nás z ALMu mohli potkat také kluky od Emila Freye, s kterými jsme tuto akci dělali letos dohromady. Počasí se nakonec povedlo, takže jsme si to užili a byli jsme rádi, že jsme mohli po delší době vyrazit prezentovat naše auta za vámi mimo showroomy.

Z nového Outbacka se stal letošní bestseller. Aktuálně doprodáváme poslední volné kusy a netrpělivě čekáme na schválení dalších dodávek, které jsou ovlivněny covidovou situací v Japonsku a nedostatkem dílů ve výrobě. Proto, kdo uvažujete nad pořízením nového Subaru, tak neváhejte!

Když budete mít cestu v Praze přes Hostivař, zastavte se u nás na kávičko a kus řeči o Subaru. S přicházející zimou vám všem přejeme příjemně strávené zimní období, pevné zdraví a úspěšný vstup do dalšího pro Subaru elektrizujícího roku 2022!

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

SUBARU IVOS ZLÍN

Vážení a milí čtenáři nového SUBARU magazínu,

během uplynulého období se u nás událo pár příjemných novinek, ale v rámci tohoto příspěvku bychom rádi hlavně pogratulovali novomanželům Lamošovým a také rodině Hříbkových k novému členu, již čtvrtému, jejich vozového parku.

Za celý náš tým chcí všem našim klientům srdečně poděkovat za důvěru, kterou vkládáte nejen v nás, ale i v naše skvělá vozidla značky SUBARU.

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



C&K BRNO

Vážení příznivci značky Subaru,

v těchto dnech uběhlo dvacet let od otevření autosalonu C&K Subaru Brno. Dovolte mi tedy malé ohlédnutí. Náš první autosalon Subaru byl otevřen na podzim v roce 2001 v ulici Mlýnská, kde se prodaly první tři vozy Subaru. Rok 2005 byl ve znamení stěhování do nových prostor na ulici Vídeňskou, kde jsme vám k dispozici dodnes. Těchto dvacet let samozřejmě nebylo vždy radostných. Překonali jsme ekonomickou krizi okolo roku 2009, zvládli výpadek v dodávkách vozů, který byl způsoben zemětřesením v Japonsku v roce 2011. Vždy se ale nakonec vše podařilo zvládnout a vrátit nabídku i prodej vozů Subaru do zažitých zvyklostí. Doufáme, že překonáme i současnou nelehkou situaci a postupně budou dodávky vozů obnoveny. S optimismem se těšíme na facelift modelu Forester a máme radost z povedeného nového modelu Outback.

PS: Omluvte prosím zhoršenou kvalitu obrázků, dobové fotografie máme jen v historické formě na fotografickém papíře.

C&K, a.s., Vídeňská 132/100, Brno, 619 00,
www.subarubrno.cz



DANCARS CZ OPAVA

Vážení zákazníci, přátelé a fanoušci značky SUBARU,

čas letí stále stejně rychle a vy držíte v ruce další číslo našeho – vašeho skvělého časopisu JSEM SUBARISTA! SUBARU MAGAZÍN.

Konec roku 2021 se nám nezadržitelně blíží a opět budeme všichni tak trochu bilancovat co se nám povedlo a co je třeba ještě udělat. Doba je taková jaká je, ale to nás nesmí odradit od toho, co máme všichni tak rádi. Pocit svobody, jistotu v pohybu a radost z řízení našich výjimečných SUBARU.

Jsmo moc rádi a s úctou i pokorou vám srdečně děkujeme za vaši přízeň i v těchto těžších časech. Nesmírně si vážíme vašeho zájmu o nové, předváděcí i ojeté vozy, tak i za využití našich poprodejních a servisních služeb. Je až neuvěřitelné, že v této době zájem o koupi SUBARU i jejich autorizovaný servis neklesá, ale právě naopak.

Nikdo asi s jistotou neví, jak dlouho ještě bude pandemie koronaviru ovlivňovat naše životy, i co si na nás ještě vymyslí úředníci v Bruselu. Ale ať už přijde cokoli, jednu jistotu stále máme. SUBARU bude i nadále vyvíjet a konstruovat takové vozy, na které jsme zvyklí, tedy se všemi vlastnostmi, pro které je tolik milujeme. A je jedno, zda je bude pohánět spalovací motor, elektromotor či jejich kombinace.

Těšíme se na budoucnost SUBARU i s vámi!

Přejeme vám krásné Vánoce, šťastný nový rok a na shledanou v elektrizujícím roce 2022!

Váš SUBARU Team Opava

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

MIJA AUTOCENTRUM BRNO

Vážení členové rodiny SUBARU,

dovolte mi začít poděkováním za vaši podporu a přízeň, která nás doprovází po celý letošní rok. Byli jsme přesvědčeni a troufám si říci, že ne sami, že až nebudeme muset nosit roušky, vyřeší se mnoho problémů. Nikdo asi nečekal, že přijde tak výrazné omezení v automobilovém průmyslu v celosvětovém rozsahu. Výrazné krácení výrobních kapacit, zdržení některých náhradních dílů a příslušenství či nutnost omlouvat se klientům, jejichž zvýšený zájem především o novou modifikaci modelu OUTBACK šesté generace nás samozřejmě těší. Trochu nás ale rozladuje, že nemáme možnost dodat jim ten skvělý vůz tak rychle, jak bychom my i oni chtěli. Přes všechna tato úskalí a se zvýšeným nasazením všech spolupracovníků zvládáme úkoly tohoto roku se štítem. Zvýšenou pozornost věnujeme prezentaci jednotlivých modifikací. Nabízíme předváděcí jízdy a využíváme všech nabízených možností naše vozy prezentovat při různých příležitostech. Poslední naše prezentace se uskutečnila v krásném prostředí Lednice a v blízkosti rekreační oblasti rybníka Apollo v rámci 40. Mistrovství záchranářských psů Svazu brigád kynologů ČR 2021. Musíme také konstatovat, že na tomto jubilejním mistrovství obsadila Jihomoravská brigáda našeho člena rodiny, přítele a kamaráda pana Miloše Mazálka 1., 2. a 4. místo - blahopřejeme. S jeho organizací nás pojí dlouholetá spolupráce. Z této akce přikládáme několik fotografií. Závěrem bychom chtěli trochu optimisticky vyjádřit přesvědčení, že těch útrap již bylo dosti a že bude už jenom lépe. Stále u nás platí – Těšíme se na vás – jsme tu pro vás.

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



TRADICE ZAVAZUJE

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO: MATYLDA ŠTAJFOVÁ

Vladimír Suchý je kuchařem, který to nemá ve svém profesním životě jednoduché. Jeho údělem je vaření stále stejných jídel. Už 44 let. Stal se totiž pro mnoho svých zákazníků symbolem tradice a oni si k němu navykli chodit na tu nejlepší „činu“ široko daleko.

Jeho životním posláním se stala pekingská palácová kuchyně, a to hned po vyučení, když v roce 1977 nastupoval po návratu z vojny do slavné čínské restaurace v pražské Vodičkově ulici. Tehdy se jednalo o skutečně proslavený podnik, který za dob socialismu navštěvovali prominenti režimu, slavní umělci, ale třeba také veksláci. Pro běžného občana byla návštěva této restaurace velkým svátkem, protože menu, které nabízelo tehdy nevídanou exotiku v podobě polévky z vlaštovčích hnízd, černých vajec či kuřete kung-pao, stálo na tehdejší dobu velké peníze. „Vařili jsme pod dohledem čínských mistrů kuchařů, kteří se tu střídali na základě politické dohody. Vznik restaurace totiž inicioval spisovatel a diplomat Adolf Hoffmeister už v roce 1958,“ říká Vladimír Suchý a popisuje dále těžkosti tehdejší doby: „Nejsložitější to ale bylo s dostupností těch správných ingrediencí. Fungovalo to tak, že jsme si jednou ročně sepsali objednávku z ČLR a pak s tím museli vyjít celý rok. Občas se povedlo něco zajistit z Rakouska, možnosti však byly omezené. I kvůli tomu byly tehdejší ceny ve Vodičkově 19 opravdu na vysoké úrovni. Přesto k nám chodili i běžní občané, pro které to byl vždy velký svátek, ochutnat nedostupnou exotiku“.



Subaru XV s dvoulitrovým motorem e-boxer je pro Vladimíra Suchého věrným společníkem již druhý rok



Vladimír Suchý uchoval některé části z inventáře ve Vodičkově ulici, jako jsou unikátní vyřezávané židle

Kuchařem slavných

Slavné osobnosti, zejména herci, zpěváci a další umělci, mají mlsný jazýček. Svě o tom ví i Vladimír Suchý, jehož vyprošťovací polévka mnohokrát povzbudila slavného zpěváka, že dodnes nese v jídelním lístku přídomek „á la Matuška“. Karel Gott zase miloval kung-pao nebo švej-ču-žu. Již tehdy se s Vladimírem Suchým seznámili i další slavní, třeba Jan Werich, Miloš Forman nebo Helena Vondráčková. Na rozdíl od tehdejších zvyklostí si totiž vždycky chodil s hosty do lókalu popovídat a zjistit, jak jim chutná. „Ještě před uzavřením slavné pražské restaurace v roce 1992 jsme s bratrem zakládali ve středočeském Kladně restauraci Asie. Spoustu mých hostů si mě našlo i tam, pak jsem se přesouval přes Hostivici, kde nám bohužel naše restaurace v Lidovém domě vyhořela, přes Beroun, až po návrat do Hostivice u Prahy,“ a dodává: „Je to skutečný závazek, protože sláva a tradice české Číny ve Vodičkově ulici přetrvala až dodnes. Mnoho hostů si mě našlo nejprve z nostalgie, ale posléze se oni i jejich rodiny a známí naučili do mé současné restaurace U Koruny jezdit pravidelně. Pokud něco změním v receptuře



Subaru mě okouzlo nejen svými jízdními vlastnostmi a velkou univerzálností, ale především tím, jak moc řídičským autem je

Kuchařské vybavení a nože pocházejí z Číny, i když Vladimír Suchý tam nikdy nebyl

Jen místo, kde pravidelně parkuje modré Subaru XV Vladimíra Suchého, je pro stále hosty posvátné. Sám Vladimír Suchý říká, že konkurence mu není proti srsti: „Ať si každý vyzkouší podnikání v gastronomii. Úspěch si musíte opravdu zasloužit. Já měl svou klientelu kdekoliv, kde jsem svou restauraci provozoval. Mí hosté se za mnou vraceli, a to mě v pětadesáti letech naplňuje hrdostí a přesvědčením, že jsem v kuchařském řemesle úspěšný.“

některého z jídel, okamžitě to moji hosté poznají a trvají na tom, aby byla jídla stále stejná. To je pro mě na jednu stranu skvělá vizitka, na druhou opravdu řehele.“

Konkurence se nebojí

Zvenku je někdejší zájezdní hostinec na karlovarské výpadovce v Hostivici u Prahy celkem nenápadný. Přímo naproti je typická čínská restaurace se znaky čínské abecedy v názvu, parkoviště před polednem však zeje prázdnotou. Naopak před podnikem U koruny to praská ve švech.

Nadšený Subarista

Jeho jízda je naprosto jistá. Řídí s podobnou lehkostí, jako se pohybuje v kuchyni své restaurace. Když se mnou a fotografkou vyjede na naši žádost kvůli focení mimo zpevněnou cestu, je to pro něj přirozené. Zkrátka typický řidič Subaru – s úsměvem na rtu se Vladimír Suchý vyznává z okouzlení japonskými automobily se šesti hvězdami ve znaku: „Jezdil jsem v životě v mnoha různých automobilech. Až před dvěma lety jsem měl možnost se projet se Subaru. Okouzlo mě nejen svými jízdními vlastnostmi a velkou univerzálností, ale především tím, jak moc řídičským autem je. Ovládá se snadno, přesto dává prostor řidiči, aby si jízdu užil a zároveň nebyl jen pasažérem,“ a na závěr našeho povídání konstatuje: „Podobně jako mí hosté vyhledávají léty osvědčenou chuť mé čínské kuchyně, oblíbil jsem si japonskou značku natolik, že jsem se stal hrdým členem Subaru rodiny. Pokaždé mě na silnici potěší, když se s jiným řidičem Subaru pozdravíme. Tradice je zkrátka k nezaplacení.“



Chodba restaurace U Koruny je vyzdobena dobovými fotografiemi slavných hostů již z dob Vodičkovy 19

DÍKY PRAVIDELNÉ POMOCI JE PRO NĚ KAŽDÝ DEN SNAŽŠÍ



Staňte se **Dobrým andělem** a podporujte rodiny, které zasáhla vážná nemoc. Děkujeme.



Nellinka, 7 let
Leighův syndrom

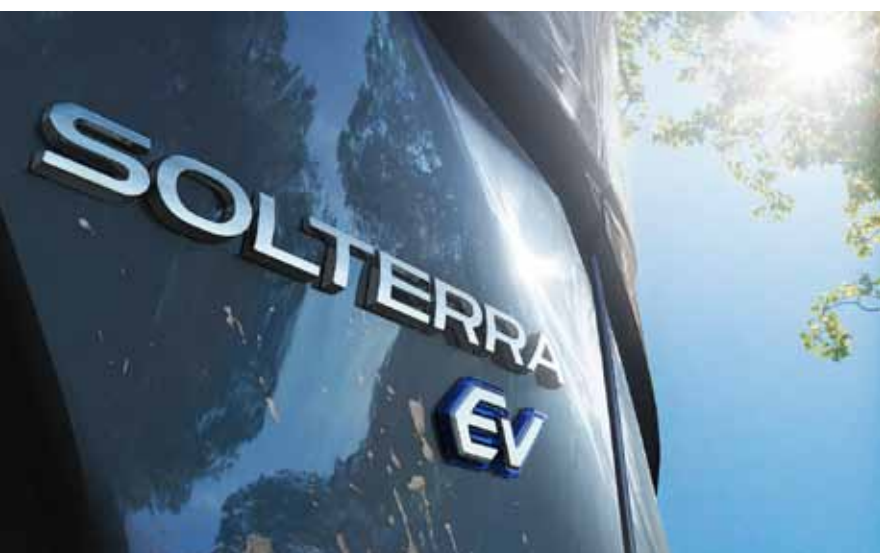
„Nejvíc nás zasáhlo, že je onemocnění nevléčitelné a průměrný věk života 5 let. Ona je ale neuvěřitelný smíšek, hodná, trpělivá... a hlavně nic nevzdává!“

COMING
SOON

PRVNÍ GLOBALNÍ ELEKTRICKÝ VŮZ SUBARU



Už příští rok dorazí na trh čistě elektrické SUV segmentu C od Subaru. Jde o první model postavený na platformě e-SGP (e-Subaru Global Platform) navržené speciálně pro elektromobily, na jejímž vývoji společnými silami pracovaly automobilky Subaru a Toyota.



Nově vyvinutá platforma umožňuje široce kombinovat multiplikační moduly a části vozu a efektivně tak stavět různé typy elektrických aut. Subaru si kladlo za cíl dodat novému modelu maximální úroveň pasivní bezpečnosti a jízdní stability, což jsou zásadní vlastnosti všech modelů Subaru bez ohledu na typ pohonu. Široká kooperace s Toyotou zahrnovala produktové plánování i návrh designu a pohonu, přičemž obě společnosti využily svých silných stránek – v případě Subaru jde především o dlouholeté zkušenosti s pohonem všech kol, v případě Toyoty o rozsáhlé know-how v oblasti elektrifikace.

