

# JSEM SUBARISTA!

vol. 038: podzim-zima 2022

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY



SUBARU

Confidence in Motion

**25 LET**  
**S FORESTEREM,**  
**50 LET S AWD A 10 S XV**



**SOLTERRA ANEB JAK SI  
UŽÍVAT V ELEKTROMOBILU**



**MISTRŮ SVĚTA  
V XVĚČKU**

START SOMETHING GREAT TODAY.



## UltraGrip Performance+ SUV



Vylepšený výkon za  
jakéhokoliv zimního počasí

Vítěz testu Auto Bild allrad<sup>1)</sup>

**ULTRA GRIP**  
PERFORMANCE+ SUV

\* Vydání ze 7. října (číslo 11/2021) Rozměr testovaných pneumatik: 235/55R18. Testovací vozidlo: VW Tiguan. Testované pneumatiky: Goodyear UltraGrip Performance+ SUV, Michelin Pilot Alpin 5 SUV, Bridgestone Blizzak LM005, Vredestein Wintrac Pro 104H, Continental WinterContact TS850P, Hankook Winter i\*cept evo 3X, Toyo Snowprox S954 SUV 104H, Nokian WR SUV 4, Falken Eurowinter H501 SUV a Tristar Snowpower UHP.

# VÁŽENÍ PŘÁTELE, ZÁKAZNÍCI A FANDOVÉ SUBARU,



pozdravení ze stránek Subaru magazínu vyšlo tentokrát na mě. Pro spokojenost zákazníků i partnerů Subaru pracuji v aftersales oddělení českého zastoupení značky již pár let a snažím se kontrolovat pohyb náhradních dílů a příslušenství, aby všechno klapalo, jak má. Subaru v Evropě prochází složitým obdobím „politické“ regulace trhů ve jménu Green Dealu. Doprovází ji pokles prodejního objemu nových vozů v Evropě a zápas všech dovozců a dealerů o zachování alespoň přiměřené ziskovosti. Musím říci, že kvůli poklesu počtu prodaných vozů není práce u nás v oddělení méně, ba spíše naopak. Snažíme se vždy hledat jisté cesty k uspokojení potřeb vašich-našich plechových mazlíčků, sháníme nové příslušenství, ve spolupráci s dalšími partnery vytváříme zajímavé pakety doplňků, setů zimních kol atp., a hodně nás to stále baví, i když se to v dnešní nejisté době někdy pěkně a neočekávaně „zasekne“.

I v náročném době nacházíme příležitosti k radosti a oslavě. Například letos si u Subaru připomínáme více pozoruhodných výročí - 25 let Forestera, 50 let AWD a 10 let modelu XV. Zkratka AWD (All-Wheel Drive), jak vy, čtenáři se subaráckými geny v krvi, samozřejmě dobře víte, označuje progresivní systém pohonu všech kol, poprvé použitý u kombi Subaru Leone 4WD Estate Van v září 1972. Postupně se stala jedním z punců kvality vozů Subaru. Od chvíle, co první japonský sériově vyráběný osobní vůz s pohonem všech kol sjel před půlstoletím z výrobní linky, vyexpedovala společnost do poloviny září 2022 přibližně 21 milionů vozů s pohonem na všechna kola. O půlstoletí AWD i dalších milnících naší značky si

můžete přečíst na dalších stránkách tohoto vydání našeho magazínu.

Na množství nezáleží, hlavní je tu kvalita. Pokud jde o rozvoj modelové řady, nebyl přístup „čím více tím lépe“ pro Subaru nikdy vůdčí zásadou. Modelová škála značky se vnímá spíše jako rodina specialistů, ve které má každý člen svůj úkol, definovaný svým jedinečným talentem a schopnostmi. Od modelu pro výlety přes kompaktní úkoly ve městě až po robustní všestranné zaměření – každý z modelů Subaru má svůj osobitý charakter. Nová doba staví i před Subaru nové výzvy a první plně elektrický model v historii Subaru tak bude startovním milníkem nové etapy. Značka jako celek se bude, při plném respektu ke své slavné tradici, posouvat vpřed řadou inovací týkajících se komfortu, bezpečnosti a efektivity. S konceptem čistě elektrického pohonu přichází další možnost výběru, aby i Subaru obstálo v novém mixu osobní mobility. Možnost vybrat si z několika dobrých alternativ je luxus – a tato nabídka u vašeho partnera Subaru se brzo zvýší o novinku na showroomech – přijede plně elektrický Subaru Solterra.

Když si u nás zákazník vybírá model, který mu přesně vyhovuje, pak se samozřejmě primárně rozhoduje pro Subaru kvůli jeho osvědčeným přednostem. Proto je důležité, aby i nová koncepce pohonu přesvědčila, že se stále jedná o charakteristický přístup Subaru a Solterra právem patří do rodiny. A podle prvních testovacích jízd se zdá, že japonští kolegové svůj slib dodrželi. Určitě si seznámení se Solterrou nenechte ujít ani vy a přesvědčte se – jak jste ostatně zvyklí – na vlastní kůži. My jsme rádi, že výběr můžeme nechat na vás – s klidnou jistotou,

že se vždy rozhodnete správně. Přeci jen se rozhodujete pro Subaru a víte, že nebudete zklamáni.

V tomto vydání vás seznámíme i s dalšími kroky strategie Subaru pro další léta. Kromě novinek od našich autorizovaných partnerů vás nepochybně zaujme test, jímž Petr Hanke podrobně prověřil kvality faceliftované páté generace Forestera, i osobitá svědectví o spolehlivosti i dalších přednostech šestihvězdičkových vozů, jak je přináší Zuzana Vrbská ze své expedice do Norska a výkonný ředitel tiskárny Printo spol. s r.o., kde se už řadu let tiskne náš magazín. Pan ředitel Daniel Zabek shrnul důvody svého nadšení pro vozy s emblémem Plejád do věty, kterou by jistě podepsal i každý z nás: Rád cestuji v první třídě.

Bezpečný návrat domů z každé vaší cesty přeji a zdravím a mávám na všechna Subaru!

Miroslav Jouda  
Aftersales, Parts & Accessories

*Miroslav Jouda*

*Subaru*

Vydává SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5 ■ Komplexní přípravu koordinuje: WESKO spol. s r.o., Místní 393/6, Praha-Zličín, subarumagazin@subaru.cz ■ Šéfredaktor: Zdeněk Zikmund ■ Editor: Otakar Štajf ■ Autorská a odborná spolupráce: Vojta Bednář, Tomáš Cichoň, Petr Hanke, Adéla Průdková, Martin Sznapka, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Yoshinori Tsuchiya, Zuzana Vrbská ■ Grafická úprava: Jiří Škop ■ Tisk: Vydavatelství Svět tisku, spol. s r.o., Přípotoční 10a, 101 00 Praha 10 ■ Číslo vyšlo: 1. listopadu 2022 ■ Neprodejné ■ Vychází dvakrát ročně ■ Registrační číslo MK ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X

Informace pro potřeby § 13 „Informování konečného uživatele a osvětlová činnost“ zákona č. 452/2020Sb., o výrobcích s ukončenou životností: **ZPĚTNÝ ODBĚR – autobaterie a odpadní pneumatiky s ukončenou životností předejte na veřejné místo zpětného odběru www.glogistics.cz.**



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

# ÚSPĚCHY



## Nejvíce bodů z letošních testů Euro NCAP posbíral Outback



Více než tři desítky nejnovějších modelů různých značek letos prošly bezpečnostními a nárazovými zkouškami Euro NCAP. Některé vyloženě propadly, některé si vedly skvěle v několika disciplínách, po sečtení všech kategorií ale vyšel jeden celkový vítěz – Subaru Outback.

V rámci testů Euro NCAP se hodnotí ochrana dospělých, ochrana dětí, ochrana chodců a asistenční systémy. V každé kategorii lze získat maximálně 100%. Vůbec nejlepší výsledek ze všech letošních uchazečů získal Outback za své asistenční systémy (95%) a nadprůměrně dobře si vedl i v ostatních kategoriích, byť se v nich vždy našel jeden nebo více modelů, které dopadly ještě o trochu lépe. Když se však sečtou a zprůměrují procenta získaná ze všech disciplín, výsledných 89% řadí Outback do úplného čela tabulky jako vůz s nejkompaktnější bezpečností.

Euro NCAP testovalo nový Outback letos v létě a získaných 5 hvězdiček je z pohledu Subaru naprostou samozřejmostí – mohou se jimi chlubit všechny aktuálně nabízené modely, které se zároveň pravidelně řadí na vrchol žebříčků coby nejbezpečnější vozy ve své třídě. A to nejen v rámci testů Euro NCAP, ale také v náročných zkouškách amerického institutu IIHS a japonského JNCAP, jak dokládají následující dvě zprávy. Není divu, vedle dobrých jízdních vlastností a robustnosti je právě bezpečnost jednou ze tří klíčových hodnot, na kterých Subaru svá auta staví. Do této oblasti investuje desítky miliard. ■

## Outback se stal nejbezpečnějším autem i v Japonsku

Šestá generace Outbacku získala v nárazových a bezpečnostních testech JNCAP maximálních 5 hvězd, navíc si však odnesla i ocenění Best Award 2021 za nejlepší skóre ze všech vozů testovaných v loňském roce. Ve zkouškách JNCAP dokázal Outback dosáhnout na 185,02 bodu z maximálních 190 bodů a jen kousek ho tak dělil od dokonalosti. V Japonsku dosáhlo Subaru na nejvyšší metu již podruhé v řadě, v roce 2020 stejným způsobem zabodoval model Levorg.

Bezpečnost je klíčovou vlastností všech Subaru, která se zohledňuje už od prvního návrhu každého modelu. Kromě oblastí, jako jsou extra pevná karoserie či propracované asistenční systémy, zahrnuje také třeba skvělý výhled z vozu všemi směry nebo dobrou ovladatelnost. Cílem Subaru je, aby do roku 2030 na silnicích nedocházelo k žádným úmrtím ve spojení s auty s Plejádami ve znaku, ať už jde o jejich posádky, nebo třeba chodce a cyklisty. ■



## Outback jako jediný uspěl v novém bočním testu

Bezpečnostní testy amerického institutu IIHS jsou tradičně považovány za jedny z nejnáročnějších na světě. V rámci úsilí o neustálé posouvání bezpečnosti aut představil IIHS nový, tvrdší test bočního nárazu. Právě tento typ nehod totiž stále často končí smrtelným zraněním. Při této příležitosti prošlo přísnou zkouškou sedm modelů střední třídy včetně Subaru Outback modelového roku 2022 (samozřejmě v americké specifikaci). Outback jako jediný testovaný vůz získal nejvyšší možné hodnocení Good.

Boční náraz simuluje srážku, ke které nejčastěji dochází v křižovatkách. Na samotném principu testu se nic zásadního nezměnilo. Oproti dřívějšímu však IIHS zvětšil hmotnost tělesa narážejícího do auta o přibližně 400 kilogramů na 1,9 tuny, aby lépe odpovídala mohutnosti dnešních SUV. Rychlost nárazu



se zároveň zvýšila z 50 na 60 km/h. Možná to nezní jako úplně dramatický rozdíl, energie nárazu však těmito změnami vzrostla o celých 82%.

Pro získání nejlepšího hodnocení si musí prostor pro cestující po srážce zachovat svůj tvar, figuríny simulující dospělého cestujícího a 12leté dítě nesmí zaznamenat vysoké riziko vážných zranění a bezpečnostní pásy spolu s bočními airbagy musí zamezit tvrdému kontaktu hlav s prvky interiéru. Outback to vše spolehlivě splnil. ■

## XV získalo ocenění za spolehlivost i spotřebu



V každoročním žebříčku Consumer Reports se Subaru XV zařadilo mezi desítku modelů s nejmenší pravděpodobností technických problémů a zároveň se stalo nejspolehlivějším malým SUV. Kromě toho zabodovalo i úsporností a navíc si dobře drží cenu.

Hodnocení Consumer Reports pro rok 2022 tradičně ovládly japonské značky, kromě Subaru se v první desítce objevily také modely Toyota, Lexusu, Mazdy nebo Hondy. XV, ve Spojených státech prodávané jako Crosstrek, získalo 86 bodů ze 100, což je ještě o bod více než před rokem. Výrazně nadprůměrný výsledek znamená celkové hodnocení spolehlivosti 5/5. Je to také nejlepší skóre ze všech 14 malých SUV v žebříčku.

Kromě spolehlivosti se analytici Consumer Reports zaměřují i na další disciplíny. Jednou z nich je spotřeba na dlouhých cestách při jízdě ustálenou rychlostí kolem 100 km/h. Do výběru šesti nejušpornějších malých a kompaktních SUV se dostala hned dvě auta od Subaru – XV a Forester. A aby těch dobrých zpráv pro majitele XV nebylo málo, ukazuje se také, že velmi pomalu ztrácí na hodnotě. Například roční nebo dvouletá auta se na některých trzích prodávají prakticky za cenu nových. ■

# 50. VÝROČÍ POHONU

## VŠECH KOL SUBARU AWD



Zkratka AWD (All-Wheel Drive), označující progresivní systém pohonu všech kol, poprvé použitý u kombi Subaru Leone 4WD Estate Van v září 1972, se postupně stala jedním z punců kvality vozů Subaru. Od chvíle, co první japonský sériově vyráběný osobní vůz s pohonem všech kol sjel před půlstoletím z výrobní linky, vyexpedovala společnost do poloviny září 2022 přibližně 21 milionů vozů s poháněnými všemi koly.

Nejvýraznějším rysem pohonu všech kol Subaru Symmetrical AWD je právě jeho symetrické uspořádání kolem podélné osy vozu a jeho spojení s podélně, a tudíž také symetricky umístěným plochým motorem Boxer. Spojení nízkého těžiště motoru Boxer a optimálního rozložení hmotnosti v podélné i příčné ose vozu dané symetricky koncipovaným pohonem všech kol je zárukou maximální stability a trakce, které se v praxi projevují mimořádnými jízdními výkony a jistotou na všech typech povrchů. Subaru tyto silné stránky dané samotnou koncepcí a mechanickým uspořádáním pohonu všech kol v rámci svého přístupu orientace na řidiče a posádku neustále zdokonaluje. A jak my subaristé dobře víme, posiluje to pro Subaru typické spojení potěšení jízdy s klidem mysli.

Unikátní technika pohonu všech kol se naplno uplatňuje také v elektrifikovaných vozech Subaru. Například v modelech s pohonem e-BOXER, který je k dispozici v Japonsku i na mnoha dalších trzích po celém světě, pomáhají rychlé reakce integrovaného elektromotoru s ještě lepší citlivostí rozdělení hnací síly mezi jednotlivá kola, což se projevuje větší bezpečností při jízdě na kluzkých površích a současně dalším zlepšením vlastností při jízdě na nepevných cestách a v terénu.

V roce 2005 Subaru založilo vlastní specializované výzkumné a vývojové centrum na pohon všech kol. Zde nasbírané rozsáhlé zkušenosti se nejnověji uplatnily také při vývoji dvoumotorového systému pohonu všech kol nového elektrického SUV Solterra, které je připraveno nabídnout pro Subaru charakteristické spojení jistoty a potěšení z jízdy na všech typech povrchu.



„Systém pohonu všech kol Subaru, který je jedním z hlavních pilířů značky, byl během více než půl století neustále zdokonalován. I v době směřující k elektrifikaci budeme náš vyspělý systém pohonu všech kol dále zdokonalovat, aby byla zajištěna ‚jedinečnost Subaru‘ spočívající v unikátní kombinaci stability, jízdní dynamiky a ovladatelnosti.“ Tomomi Nakamura, prezident a výkonný ředitel Subaru Corporation

## MAGICKÁ HRANICE 5 MILIONŮ

Dalšího významného milníku Subaru dosáhlo v červnu letošního roku: po 14 letech a jednom měsíci od prvního uvedení systému EyeSight na japonský trh v květnu 2008, dosáhl počet prodaných vozů, vybavených touto jedinečnou technologickou inovací, 5 milionů.

Systém EyeSight byl z celosvětového pohledu prvním asistenčním systémem řidiče, využívajícím ke své činnosti výhradně dvojici kamer, který poskytuje funkce adaptivního tempomatu či předkolizního brzdění a rozpoznává nejen automobily, ale také chodce, cyklisty a motocyklisty v jízdní dráze vozidla. Modely vybavené systémem EyeSight v současnosti tvoří 91 % celosvětových prodejů značky Subaru.

V Evropě se od uvedení této technologie na trh starého kontinentu v roce 2014 prodalo více než 145 000 vozů takto vybavených.

### Zásadní přínos pro bezpečnost

Díky mimořádným rozpoznávacím schopnostem technologie získává systém EyeSight trvale nejvyšší hodnocení nezávislých agentur po celém světě. Během své existence právě systém EyeSight významně přispěl k posílení preventivní bezpečnosti vozů Subaru.

Studie Subaru založená na údajích japonského Institutu pro výzkum a analýzu dopravních nehod (ITARDA) ukázala, že nehodovost vozů, vybavených systémem EyeSight, dosahuje v Japonsku pouhých 0,06 %, a studie provedená americkou organizací Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) zjistila, že tento systém v USA snižuje počet nehod se zraněním při nárazu zezadu až o 85 %.

Subaru Europe provedlo interní průzkum, v němž 95 % dotazovaných zákazníků prohlásilo, že se při řízení vozidla, vybaveného sys-



témem EyeSight, cítí bezpečněji, 35 % z nich uvedlo, že systém alespoň jednou zabránil nehodě, a 87 % zákazníků se svěřilo, že to byl klíčový důvod pro koupi jejich vozu.

Díky nejnovější generaci asistenčního systému EyeSight dosáhlo Subaru Outback v bezpečnostních testech Euro NCAP\*5 v letech 2020–2021 nejvyššího skóre 95 % v disciplíně asistenčních systémů napříč všemi třídami vozidel a nejlepšího výsledku, jakého kdy vozidlo Subaru v nárazových testech dosáhlo.

### A vývoj pokračuje

Subaru zahájilo vývoj systému v roce 1989, tedy před více než 30 roky, a od té doby jej neustále postupně zdokonaluje. Nejnovější generace systému EyeSight je vybavena přepracovaným systémem dvojice kamer, má mnohem širší zorný úhel a v kombinaci s vylepšeným softwarem pro rozpoznávání a zpracování obrazu nabízí větší rozsah asistenčních funkcí, pracujících v širším spektru situací.

Subaru už v Japonsku představilo pokročilý asistenční systém EyeSight X, který k nové generaci dvojice kamer přidává kromě jiného ještě čtveřici radarů, umístěných v předním a zadním nárazníku a také propojení s navigačním systémem a jeho mapovými podklady. Výsledkem jsou další asistenční funkce, jako je asistent změny jízdního pruhu, regulace rychlosti před vjezdem do zatáčky nebo automatické řízení v kolonách bez nutnosti držet volant v rukách. Přináší to více komfortu a bezpečí při jízdě na dálnicích.

V roce 2020 společnost Subaru v tokijské čtvrti Shibuya otevřela Subaru Lab, vlastní vývojové centrum umělé inteligence, kde provádí výzkum a vývoj s cílem integrovat do technologie dvojice kamer EyeSight schopnosti umělé inteligence, a dále tak zvýšit úroveň bezpečnosti. Právě tento přístup zajistí zákazníkům po celém světě hodnoty, na které jsou u Subaru zvyklí: „potěšení z jízdy a klid mysli“.



# KALENDÁŘ SUBARU

## OPĚT S FOTKAMI

# FANOUŠKŮ

Už v roce 2016 se zrodila pěkná tradice původního českého kalendáře Subaru, kam vybíráme nejzajímavější fotky z uplynulého roku, pořízené na silnicích, polních a lesních cestách i vyložených necestách. Nejprve šlo pouze o propagační fotografie nejnovějších modelů Subaru, postupně však přibýly také zajímavé úlovky z výletů a výprav majitelů Subaru. Také letos jsme subaristy přizvali ke spolupráci a na naši výzvu se sešlo hodně přes stovku fotografií. Rok má jen 12 měsíců a do kalendáře jich tak můžeme vybrat jen zlomek. I tak ale srdečně děkujeme za každý příspěvek. Alespoň některé z těch povedených snímků, které se ale do kalendáře nevešly, si můžete prohlédnout na této dvoustraně.

Český Subaru kalendář pro rok 2023 najdete u všech našich autorizovaných dealerů, ke kterým dorazí s dostatečným předstihem před Vánoce.



Dušan Dustersean Dubský



Michal Kozák



Petr Stavros



Ondřej Hrubeš



Ondřej Hrubeš



Petan



Tomáš Hejzlar



Jaroslav Kotrman



Jakub Dvořák



Marvin



Tomáš Vycpálek



Tremor CZ

TEXT: PETR HANKE FOTO: MARTIN SZNAPKA

# ČTVRTSTOLETÍ NEÚNAVNÉHO PRACANTA



Je tomu už 25 let, co se na trh dostalo první Subaru se jménem Forester. Byl to první model značky, od počátku navržený se zvýšenou karoserií určenou i do terénu – do té doby totiž tuhle roli plnily pouze zvýšené varianty osobních vozů s dovětkem Outback.



**První Forester v roce 1997 nabídl robustní techniku, motory Boxer, senzační jízdní vlastnosti na silnici i solidní průchodnost terénem. Nejnovější v tom zdárně pokračuje.**

kol, snazší práci. Subaru na to šlo jinak, což ostatně u této značky nepřekvapuje. Forester se objevil v roce 1997 a přišel jako o trochu menší a nižší vůz, který nabídl robustní techniku, výkonné motory a kromě senzačních jízdních vlastností na silnici i solidní průchodnost terénem, danou třeba redukční převodovkou. Koncepte s kompaktní karoserií se osvědčila i u druhé generace a přežila tak až do roku 2008, kdy se z Foresteru stal plnohodnotný vůz segmentu SUV. Pozici původních dvou generací převzal model XV. Třetí, čtvrtá, a i současná pátá generace pokračovaly ve zdokonalování nového přístupu, který pilují dodnes.

**P**rvní Forester tak navázal na tehdy vznikající vlnu kompaktních a lehkých SUV modelů. To bylo v době, kdy automobil s terénním vzhledem byl skutečně navržený pro jízdu v terénu a měl obvykle rámovou konstrukci, která se ale nehodila pro jízdu na silnici. Proto Japonci začali vymýšlet auta, která měla zvýšenou stavbu, velké blatníky a celkově výraz přípo-

mínající off-roady, ale to všechno zabalené do jemnějších tvarů a využívající samonosné karoserie, tedy stejný princip jako běžné osobní vozy. Mezi tyto průkopníky patřila především Toyota RAV4 nebo Honda CR-V.

Na svém konceptu lehkého off-roadu ale pracovalo i Subaru, které však v tomto ohledu mělo vzhledem ke své technické koncepci, v níž je přirozeně integrovaný pohon všech



## 25 LET SUBARU FORESTER

Subaru své plány na vůz nového typu odhalilo v roce 1995 konceptem Streega, který svými proporcemi první Forester připomínal. První generace se objevila v roce 1997. Současné páté provedení je na trhu od roku 2018, kdy s ním přišel motor e-Boxer. V letošním roce prošla pátá generace faceliftem.



1995 Subaru Streega (koncept)



1997 Forester 1. generace



2002 Forester 2. generace



2008 Forester 3. generace



2012 Forester 4. generace



2018 Forester 5. generace



Kůží čalouněný interiér je doslova luxusní. Kůže totiž není použita pouze na sedadlech, ale také na středové konzoli, výplních dveří a částečně i na palubní desce. Spolu s kvalitním zpracováním a jasně vnímanou robustností vytváří na palubě Foresteru specifickou atmosféru

### Komplexní vylepšení

Denně se na nás řítí tisíce informací, které musí náš mozek zpracovat. Vybírá z nich ty, které ho dokáží během prvního zlomku sekundy nejvíce oslovit. Někdy je to vzhled, jindy zvuk a potřetí třeba vypíchnutá jedna vlastnost, která se pak ukáže, že je na úkor ostatních. A přesně tohle se vám ale se Subaru Forester nestane. Sice mu chvíli trvá, než se vám dostane pod kůži, když ho ale pochopíte a přijmete jeho vlastnosti za své, zjistíte, že je především neúnavným pracantem. Od modelového roku 2022 je navíc hezčí, v terénu schopnější a také opět o kus bezpečnější.

Pro rok 2022 prošla pátá generace Foresteru, určená pro Evropu, úpravami, které se zaměřily na téměř všechny její oblasti. Základem samozřejmě zůstala globální platforma Subaru, pro niž je typická mimořádná tuhost v krutu i ohybu a její pevné spojení s podvozkem. Je tedy robustním základem pro tradiční hnací soustavu, spojující podélně uložený motor Subaru Boxer a v podélné ose symetricky uspořádaný pohon všech kol.

Právě tato kombinace, tento základní „hardware“, je hlavním bodem mimořádných jízdních vlastností modelu Forester, které překračují standardy v daném segmentu. Jelikož se podvozek může spolehlivě o karo-

serii opřít, mohl být naladěný jemněji a mírně měkčeji. Díky tomu je schopen efektivně absorbovat nerovnosti i rozbitých silnic či nebezpečných cest, a tím posádce zajistit více komfortu. Ovšem právě tuhou základ tohoto nastavení umožňuje jízdu beze ztrát v otázkách stability a především jistoty řízení. Ani na dlouhých nerovnostech se karoserie Foresteru zbytečně nekolíbá a řidič má neustále přirozené informace o chování vozu.

Toto spojení komfortu a stability, podpořené nízkým těžištěm, přirozeně omezujícím naklánění v zatáčkách, je základem pro fantastickou pohodu za volantem snad ve všech situacích. Právě suverenita podvozku v některých situacích způsobuje, že máte pocit, že by Forester měl mít výkonnější motor, tento dojem je ale obecnou vlastností vozů s podvozky, které jsou „rychlejší“ než motor. Pod kapotou Foresteru se usídlila elektrifi-



Komfortní sedadla v nejvyšší verzi nepostrádají elektrické ovládání nastavení. Terénní režim X-Mode má vlastní ovladač umístěný mezi sedadly a nově má dva odlišné režimy, které se přizpůsobí povrchu pod koly



V rámci modernizace pro modelový rok 2022 dostal Forester výraznější tvar světlometů a větší masku chladiče – kromě jiného

### Díky elektrifikované jednotce e-Boxer je Forester ještě sametovější

kovaná jednotka e-Boxer s výkonem 110 kW (150 k) a točivým momentem 194 N.m. Subaru si dalo práci a elektrický motor spolu s akumulátorem umístilo do vozu v jeho podélné ose, takže nemá negativní vliv na jízdní vlastnosti.

Elektromotor je instalovaný přímo v bezestupňové převodovce Lineartronic, ale před samotnými soukolími, která plynule mění převod. To znamená, že převodovka reguluje převodový poměr pro sílu z obou motorů, což umožňuje lepší přizpůsobení soustavy jízdním podmínkám. Přínos elektrifikované jednotky e-Boxer je nejen ve snížení spotřeby paliva, která se pohybuje kolem 8 l/100 km, ale také v celkově jemnějším projevu, který je znát především v nízkých rychlostech při pohybu ve městě. Forester je díky tomu ještě sametovější.

### Specialista na neočekávané

Elektrifikace se ale kladně projevuje také při pohybu v terénu, do něhož se tento vůz jako téměř jediný SUV svého segmentu nebojí. Její dodatečný výkon umožňuje přesnější a jemnější modulaci síly, putující ke kolům, takže při jízdě na náročném povrchu se s vozem lépe a přesněji manévruje. S jízdou v terénu pomáhá kromě světlé výšky 220 mm také dále zdokonalený režim X-Mode s dvojitými možnými nastavení. Jedno je navrženo pro jízdu po kluzkém, nebezpečném, ale tvrdém podkladu (sníh a štěrk), a druhé pro měkké povrchy, jako je hluboký sníh a bláto, kdy

pracuje s mnohem strmějším nastavením plynového pedálu.

Současně s aktivací režimu X-Mode Forester upraví také nastavení elektronických systémů podvozku, stejně jako pohon všech kol. Je až s podivem, jak efektivní je v terénu sladění všech systémů. Protože se značně

vylepšila činnost stabilizačního systému, pracujícího též jako náhrada závěrů diferenciálů, najde nyní Forester snadno přílnavost, i když je dostupná pouze jednomu z kol.

Součástí nové elektroniky je automatické vypnutí režimu X-Mode po překročení rychlosti jízdy 35 km/h a jeho opětovné zapnutí při zpomalení pod tuto úroveň. Možná se zdá tato funkce jako detail, ale divili byste se, jak často ji při jízdě mimo zpevněné cesty využijete. Mezi další elektronické funkce pa-



Forester je v segmentu SUV téměř posledním Mohykánem, který si troufne do plnohodnotného terénu. Má na to světlou výšku, chytrý pohon všech kol a především pevný základ



**Takhle vypadá vůz, ve kterém se snoubí výkonný dřič s elegancí a noblesou**



tří systém kontrolovaného sjiždění příkrých svahů, u nějž lze nyní rychlost klesání plynovým pedálem krátkodobě zvýšit. Po puštění pedálu se rychlost vrátí na původní hodnotu.

Subaru v rámci modernizace upravilo také činnost poháněcí soustavy při silničním použití. V rámci nastavení režimů SI-Drive nyní ve sportovním nastavení upravuje strategii řazení tak, že systém automaticky zmenšuje převodový poměr před zatáčkou. Automobil poté přirozeněji a ochotněji ve výjezdu akceleruje, protože již má připravený správný převod.

#### Do široka otevřené oči

Aktivní bezpečnost v Subaru Forester cítíte z jeho jízdních vlastností a projevu doslova na každém metru, přitom má ale v tomto ohledu v záloze ještě komplexní asistenční systém EyeSight. Ten byl součástí jeho výbavy již dříve, v roce 2022 ale došlo k instalaci jeho nejnovější čtvrté generace, která měla premiéru v novém modelu Outback. Připomeňme, že srdcem systému je dvojice kamer a výkonná elektronika, která si z jejich obrazů, podobně jako člověk, sestavuje obraz situace před vozem.

Ve své čtvrté generaci dostal systém EyeSight dvojnásobný pozorovací úhel, takže je nyní schopen v mnohem širším rozsahu sledovat situaci před vozem a podle ní reagovat. Proto tento systém nyní spolehlivěji pracuje například na křižovatkách, kdy při odbočování dokáže upozornit například na riziko srážky s chodcem. Samozřejmostí je efektivní schopnost brzdění před překážkou.

Novinkou je také vylepšená funkce adaptivního tempomatu, propojená s udržováním uprostřed jízdního pruhu. Chytřejší elektronika dokáže nyní jízdní pruhy přesněji identifikovat, takže si umí poradit například i se situacemi, kdy chybí čára na krajnici. Výsledkem je, že EyeSight je schopen spolehlivěji automaticky řídit a například se v kolonách udržovat i na silnicích se zatáčkami. Svými schopnostmi tak dále zvyšuje komfort, ale také bezpečnost jízdy v nudném hustém provozu.

Balíček bezpečnostních funkcí je ve Foresteru již tradičně velmi obsáhlý a patří do něj různé funkce hlídání prostoru vedle vozu i za ním, sledování mrtvých úhlů zpětných zrcátek, ale také monitorování bdělosti řidiče.

Naopak novinkami je rozpoznávání řidiče podle obličeje, které následně podle něj

upraví nastavení různých funkcí interiéru, jako je například poloha sedadla nebo stanice rádia. Vtipnou výbavou je možnost ovládání teploty klimatizace gesty. Rozevřením pěstí v prostoru mezi sedadly teplotu zvyšujete, sevřením snižujete. Systém sice funguje, ale klasické mechanické ovladače jsou asi přirozenější cestou obsluhy, nicméně Subaru tímto výstřelkem ukazuje, že se snaží stále vymýšlet nové prvky interakce mezi vozem a jeho řidičem. Nechme se překvapit, kam se tato funkce, která je zatím v plenkách, vyvine.

#### Vyvážený univerzál

Modernizovaný Forester přináší ještě mnoho dalších detailů, zvyšujících pohodu na palubě. Patří mezi ně třeba nově řešené kapsy na zadní straně předních sedadel, uzpůsobené pro uložení telefonů, nabíjecí porty nebo nejnovější systém infotainmentu s propojením Apple CarPlay a Android Auto.

To všechno jsou užitečné věci, které přijdou vhod a současně vhodně ladí s celkovým zaměřením Foresteru, který se snaží být především maximálně praktickým a univerzálním společníkem svého majitele. Po modernizaci nabízí stále stejně sporný interiér a při jízdě po silnici je jemnější a současně i agilnější. V terénu k tomu přidává nové schopnosti, a ještě více suverenity než dříve. Systém EyeSight vás v bezpečí provede nejhustějším provozem i stovkami kilometrů dálnic. Forester je zkrátka neúnavný pracant, který vás neokouzlí jen na první pohled, i když mu to jde s novými světlomety a maskou snáze, ale spíše svými schopnostmi. Ty ale ze všeho nejdříve musíte zažít na vlastní kůži. ■

SUBARU FORESTER e-BOXER	
<b>Motor</b>	plochý zážehový čtyřválec, 1995 cm <sup>3</sup> + elektromotor
<b>Výkon</b>	110 kW (150 kJ)/5600–6000 min <sup>-1</sup> + 12,3 kW (16,7 kJ)
<b>Točivý moment</b>	194 Nm/4000 min <sup>-1</sup> + 66 Nm
<b>Zrychlení</b>	0–100 km/h: 11,8 s
<b>Nejvyšší rychlost</b>	188 km/h
<b>Kombinovaná spotřeba</b>	8,1 l/100km
<b>Cena</b>	od 925 000 Kč



TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

# 10 LET SUBARU XV

Subaru XV letos oslavilo deset let od své premiéry jako samostatné modelové řady. Jeho kořeny sahají ale mnohem dále do historie.

Prvním Subaru se zkratkou XV v označení byla Impreza XV z roku 2010, která ale byla prakticky jen více oplastovaná standardní verze



První Subaru XV mělo premiéru v roce 2012 a byla pro něj charakteristická výrazná oranžová barva a zvýšená světlá výška na 220 mm

Subaru je proslulé výrobou automobilů s karoseriemi osobních vozů, ovšem se zvýšenou světlou výškou. Tyto crossovery, spojující komfort a jízdní vlastnosti osobních vozů s terénními schopnostmi v terénu, byly od poloviny 90. let minulého století nabízeny jen jako další verze svých modelových řad. V Evropě je v tomto ohledu známý především Outback, který se v prvních třech generacích jmenoval celým jménem Legacy Outback a samostatná modelová řada se z něj stala s příchodem 4. generace v roce 2009. A podobný příběh má také model XV, i když zde je to trochu složitější se jménem a také teritoriální působností. V každém případě, první Subaru XV mělo premiéru v roce 2012.

Subaru se zvýšenými Imprezami experimentovalo už ve druhé polovině 90. let minulého století. Tehdy se ještě jmenovala Impreza Outback Sport a prodávala se hlavně v Americe



Na jaře roku 2011 Subaru ukázalo koncept XV, který byl už prakticky hotovou sériovou verzí, která měla premiéru o půl roku později a do prodeje přišla za rok



Také druhá generace Subaru XV měla svůj koncept, od sériového provedení byl více vzdálený, než tomu bylo u předchozí generace

Zkratka XV se ale objevila ještě o dva roky dříve, a to jako speciální verze Imprezy XV, kde tato zkratka označovala spojení „Crossover Vehicle“. Změn v tomto případě ale moc nebylo, šlo především o masivnější plasty spodních lemů karoserie, jinou masku a drobné změny v naladění podvozku. K dispozici byl tento vůz se zážehovým i vznětovým dvoulitrem.

Ale ani Impreza XV nevznikla jen tak, ve skutečnosti jen navázala na 15letou tradici modelu označovaného jako Impreza Outback Sport, který se prodával hlavně v Americe. Tento vůz s motorem 2,2 a později 2,5 litru nebyl ničím jiným, než Imprezou kombi s masivnějšími plasty a mírně zvýšeným podvozkem. Na tamním trhu ho ale koncem tisíciletí doplnil a později nahradil model Forester. Zvýšená Impreza se tak ve druhé a třetí generaci prodávala i v Austrálii.

## 1. generace Subaru XV

Vraťme se ale do roku 2012, kdy se představilo Subaru XV jako samostatný model, bez odkazu ve svém jméně na jinou modelovou řadu Subaru. Přesněji řečeno, již začátkem roku 2011 se v Tokiu představila jedovatě zelená studie Subaru XV Concept, která již byla hotovým vozem. Sériová verze měla premiéru už v roce 2011 na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem, ale do prodeje se v Japonsku dostala až v září 2012. Zatímco v Evropě se tento vůz jmenoval jednoduše Subaru XV, v Americe to bylo XV Crosstrek.

Subaru v tomto případě zvolilo originální přístup a svůj nový crossover pojalo na tehdejší poměry, ale i na poměry sebe sama, velmi odvážně. I když techniku v podobě karoserie, interiéru i pohonu XV stále sdílí s Imprezou, chytře navrženými detaily působí opravdu jako samostatný model. Plastové lemy blatníků i spodních částí nárazníků jsou masivní a dostaly neotřelé tvary. Značnou



extravaganci podtrhla i 17palcová kola, kombinující černé plochy se stříbrnými detaily. Použité oranžové prošívání přeneslo hravost vnějšího designu i do interiéru.

Z praktického pohledu ale bylo největší změnou především mnohem výraznější zvětšení světlé výšky na mimořádných 220 mm. Zásadou relativně kompaktních rozměrů XV překvapovalo svými schopnostmi v terénu i celkovou obratností v těchto podmínkách. Suverénně zde překonávalo všechna běžná SUV. Asi není potřeba zdůrazňovat, že všechny v Evropě prodávané verze byly standardně vybavené pohonem všech kol. Na výběr byly v první generaci modelu XV dva zážehové boxery (1,6 a 2,0 litru) a také vznětový motor. Na americkém trhu byla v nabídce i hybridní varianta, tedy předchůdce současného provedení e-Boxer.

## 2. generace Subaru XV

Po pěti letech výroby se v roce 2017 představila zcela nová generace modelu XV (v Ame-

rice již pouze Crosstrek). I když tento vůz spolu s výchozí Imprezou přešel na globální platformu Subaru, tedy zcela nový technický základ, jeho svěží a výrazný design byl evolucioní první generace. Vzhled opět osvěžovaly výrazné plasty lemující výřezy blatníků, prahy a spodní části nárazníků, stejně jako robustnější maska.

Zatímco v Evropě byly zpočátku k dispozici motory 1,6 a 2,0 litru (větší z nich později nahradila elektrifikovaná jednotka e-Boxer), v Americe byl Crosstrek k dispozici také s plug-in hybridním pohonem.

Subaru již oznámilo, že pro rok 2023 připravuje příchod výrazně přepracované druhé generace tohoto modelu XV, který se již pro celý svět bude jmenovat Crosstrek. Bližší informace o evropské verzi prozatím nejsou k dispozici, počítá se ale s tím, že se na trhu objeví koncem roku 2023. V každém případě koncept kompaktního crossoveru, kterým Subaru ukázalo cestu i mnohým dalším výrobcům, má před sebou jistou budoucnost. ■



TEXT A FOTO: ZUZKA VRBSKÁ

# OUTBACKEM DO ZEMĚ TROLŮ

Subaru Outback je jako stvořené pro cestování za nevšedními zážitky a dobrodružstvím, shrnuje svou zkušenost Zuzka Vrbská, kterou dobře znáte z našich webových stránek. Přesvědčila se o tom, když v něm během dvou letních měsíců společně s přítelem Jirkou procestovala velkou část Evropy, od horkého jihu až po deštivý sever.

Itinerář naší cesty na sever byl jasný. Trajekt z německého Warnemünde do švédského Trelleborgu, pak podél pobřeží přes Malmö a Göteborg do Norska, dále směr Oslo, Stavanger, Preikestolen, Trolltunga, Bergen, Flåm, Galdhøppigen, Lillehammer, zase Oslo a zpět domů. V Outbacku jsme prvních 1500 kilometrů zvládli v neuvěřitelné pohodě. Tím, jak je pohodlný, tichý a jaký pocit jistoty a bezpečí člověku dodává, není ani dlouhá cesta vyčerpávající nebo otravná.

I všichni asistenti fungují tak, že člověku skutečně šetří námahu.

## Jak udělat z Outbacku obytnák

Milujeme bezprostřední svobodu cestování a lehkost bytí téměř „nadivoko“, takže jsme byli rozhodnutí přespávat v autě. Na sklopené zadní sedačky přišla zíněnka potažená novým prostěradlem, dva polštářky, spacáky a jednoduchá, zato účelná ložnice byla na světě. Poté přišla na řadu kuchyň

se spížírnou. Za každé přední sedadlo jsme dali dvě plastové bedýnky o objemu 22 litrů na sebe. V nich jsou pečlivě a systematicky uloženy potraviny, nádobí, kartušový vařič a podobně. Jedna je vyhrazena outdoorovým potřebám jako jsou čelovka, lékárnička, různé karabiny či krabička poslední záchrany a poslední, snad nejdůležitější, stráží slivovičku a plzničku. Přesněji celý karton. Ze stran se vešly ještě dva pětilitrové kanystry s čerstvou vodou z lesní studánky a campin-gové stoličky.

Přestože zadní sedačky jsou složené a prostor před nimi zaskládaný, vpředu zůstalo tolik prostoru na nohy, že si tam ulejvám ještě příruční batoh. Sečteno a podtrženo, prostoru je v autě prostě ohromně. Na naše letiště pokládáme dvě cestovní tašky s oblečením, které před spaním rychlostí blesku přemístíme na přední sedačky. Za zadními sedačkami zbyl ještě prostor na dvě chladicí tašky s pořádnou svačinou.

A jak se tedy nocuje v Outbacku? Sklopením zadních sedaček včetně opěrek vznikne

dokonale rovná plocha. Na délku má cca 175 cm, což je na vyspání úplně v klidu. Střešní okno v noci necháváme pootevřené kvůli teplotnímu pohodlí.

Ne vždy jsme přespávali uprostřed klidné přírody, spali jsme i vedle čerpacích stanic, na okrajích vesnic, v Bergenu téměř uprostřed města v klidné loděnici. Outback nám poskytl skvělé zázemí. Každé ráno jsme byli dokonale odpočatí a připravení na celodenní pobyt venku.

## Kouzelná vůně Norska

První ráno v Norsku nás vítá svojí šedou oblohou, zatím neprší, a my jsme spokojeni. Zavíráme oči, zhluboka se nadechujeme a vnímáme svěží vzduch, který nás lechtá

**Outback nám poskytl  
skvělé zázemí**



v nose a pomalu, pomalinku postupuje do plic. Užíváme si to čisté dýchání. Pak vyrážíme. Jedeme pomalu, rozplýváme se nad nádherou a rozmanitostí zdejší krajiny. Průzračná jezera nás nenechají v klidu, a tak u jednoho zastavujeme. Vzduch nádherně voní, ptáci vypěvují a všude se rozprostírá až neuvěřitelný klid. Zkoušíme vodu. Je příjemná, tak se pomalu ponořujeme a splýváme s okolní atmosférou.

Následující dny jsou hodně podobné. Jeden věnujeme výletu na skalní útvar Preikestolen, překládaný též jako Kazatelna, další se projdeme delší túrou na skalnatý výběžek Trolltunga, neboli Trolí jazyk. Obě místa jsou hodně známá a asi se nenajde člověk, který by je při své návštěvě Norska vynechal. Mlha tady čaruje tak rychle, že nestíháme vytahovat telefony, abychom fotili úžasy, které nám odkrývá. Takhle si tady bájní trolové hrají s lidmi. Obzvlášť cesta pohořím na Trolltunga ve mně zanechala silný zážitek, který je těžké vyjádřit slovy. Vykouzlení mi úsměv na tváři, otevřel srdce a mě z té síly až mrazilo v zádech. Pro tyhle chvíle stojí za to žít.

**Opět se rozplýváme – i nad jízdami vlastnostmi Outbacku při překonávání horských serpentín**



Cestou na kole z Myrdal do Flåmu

**Trajektování přes průzračné fjordy** Frčíte si po silnici, kocháte se okolní přírodou, nevíte, na co hledět dřív, když cesta na jednu skončí v přístavu. Najedete na trajekt, který třeba 20 minut pluje přes fjord, pak se vyloďte a zase pokračujete po druhém břehu. Kdyby řízení Outbacku bylo méně pohodlné, tady by si řidič mohl skvěle odpočinout, v našem případě to ale nebylo potřeba.

A tak pokojně přijíždíme do přístavního města Bergen, kde se zdržíme další dva dny. Ráno začínáme pěkně po našem – skáče do moře, které nás překvapí jemnou slaností. Následuje prohlídka staré části města, rybí trh, dárky, pivo... a najednou je večer, i když podle světla to tak nevypadá. Následující den



Bergen

máme v plánu poznávat místní fjordy, a tak si kupujeme lístek na loď a vyplouváme na malý ostrov Skjerjehamn. Plavba trvá pár hodin a po celou dobu nás doprovází temné mraky, ze kterých nakonec odpoledne začnou padat pravé norské trakaře. Jsme rádi, že nás tenhle liják nezastihl někde v horách, krčíme se pod stříškou malého domečku u mola a čekáme na loď mířící zpátky do Bergenu.

**Serpentiny v nekonečném pohoří** Pokračujeme do městečka Flåm s nejstrmější železniční dráhou na světě. Trať projíždí nádhernou horskou přírodou, na své délce 20 km překonává převýšení 864 metrů a končí v horské stanici Myrdal. Cesta sem vede



**Outback je naprosto bezpečné, spolehlivé auto, poskytující mimořádný komfort a maximální pohodlí při objevování světa**

opět tajuplnou přírodou a my se zase dlouhé hodiny rozplýváme – i nad jízdami vlastnostmi Outbacku při překonávání horských serpentín. Manévrování je díky velkému rejdu až nečekaně snadné, stejně tak je příjemný hladce fungující pohon všech kol. Motor je tak tichý a sedačky pohodlné, že si kolikrát ani neuvědomuji, že sedím v autě. Jako bych se dívala z obyčejných sedaček na přírodopisný film v televizi. Podvozek se osvědčil stejně tak ve zdejších utažených zatáčkách jako na dálnici nebo šotolině.

V okolí Flåmu si užíváme skvělý den, půjčujeme si kola, kocháme se vodopády, stády ovcí a vysokými kopci, které nás obklopují. Ráno se ještě osvěžíme ve vodopádu, který je naším prvním. Je malý, ale skvěle přístupný, a tak si za přítomnosti jedné zbloudilé bečící ovce necháváme proudem masírovat záda a kulíme oči, stejně jako ona. Ne, vůbec to není ledové!

### Noc pod vrcholem Skandinávie

Je libo přespat pod nejvyšší horou Skandinávie? S Outbackem žádný problém. Cesta přes vnitrozemí do národního parku Jotunheimen a turistického střediska Lom se opět klikatí horskými silničkami přes malebná sedla, oblastmi protkanými jezery i jezírky, vodopády a zelenými stromy. Projíždíme i horská střediska, ke kterým vedou tak úzké silnice, že si nedovedu představit, jak se tudy jezdí v zimě.

Konečně z hlavní odbočujeme na osadu Spiterstulen, jedno z výchozích míst na nejvyšší norskou horu Galdhøppigen, která je se svými 2469 metry zároveň i nejvyšší v celé Skandinávii. K osadě vede šotolinová cesta lesem, kroutí se jako had a povrch je dost nerovný, posetý různě velkými dírami. Outback to však hravě zvládne. Když za jednou zatáčkou vyjíždíme z lesa, odkryje se nám nejen famózní pohled na úbočí hor, ale i na vyplašenou sobí rodinku.

Kolem půl jedenácté večer, kdy je ovšem stále krásné světlo, zalézáme do spacáků, a tak nějak tušíme, že v noci bude chladněji.

Probudím se chvíli před budíkem a nasávám studený vzduch, který do auta proudí pootevřeným střešním okýnkem. Normálně bych hlavu zavrtala do spacáku, ale když po více než týdně vidím modrou oblohu a sluníčko, okamžitě se zahřívám tím pohledem. Námrazu nevnímám.

Výstup na nejvyšší norskou horu byl celkem výživný – 12 hodin chůze, skoro 30 km, převýšení cca 1500 metrů. Ale na vrcholu Galdhøppigen jsme skutečně stanuli, dokonce za slunečného dne, který byl během našeho pobytu v Norsku jediný. Dokonalá odměna, za kterou ten úmorný výstup stál.

### Olympijské dostaveníčko

Míříme na Lillehammer a Olympijský stadion, kde se nám daří dostat se až k ledové ploše. Poslední zastávka v Oslu je zimní lyžařské středisko Holmenkollen, dějiště světových závodů v biatlonu a skoků na lyžích. I Outback si určitě užíval celý den pod majestátním skokanským můstkem. Než jsme s ním vyrazili směrem k hranicím, užili jsme si ještě procházku po 5 km biatlonové trati.

Poslední otočení hlavou nás však teprve čekalo. Pár kilometrů před hranicemi se Švédskem se o to postaral jeden ze symbolů Norska, obrovský kolos, los. Vykukoval na nás kousek od silnice, kterou pak přeběhl. Ten zážitek se okamžitě přidal k těm ostatním silným, protože v takové rozloučení jsme ani nedoufali. Bylo vskutku královské.

Nebudu se tu rozepisovat o všeobecně známých kvalitách vozů naší značky, které

čtenáři magazínu Jsem Subaruista sami dobře znají. My si je vychutnáváme už od roku 2005, kdy jsme se začali vydávat na takové poznávací cesty ve Forestru. Soužití s nově pořízeným Outbackem bylo velmi příjemné. Odvděčil se nám úžasně nízkou spotřebou, která se dlouhodobě pohybovala kolem 7 l/100 km. Ani hluboko ve vnitrozemí při přejezdech přes rozsáhlá pohoří jsme díky tomu nemuseli řešit tankování. Ono by ani nebylo kde. Hodiny a hodiny jsme nepotkali čerpací stanici ani jiné známky civilizace. Jen nádherné rozlehlé kopce, hory a ledovce. Suma sumárum, společně jsme „natočili“ cca 5000 km bez jediného problému či zádrhelu. ■



Skokanský můstek v Holmenkollen



Ovcí farma po cestě z Myrdal do Flåmu

## SVĚTOZNÁMÝ BIKER

SBÍRÁ ÚSPĚCHY  
ZA VOLANTEM SUBARU

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: SUBARU

I v roce 2022 je značka Subaru ve světě motorsportu hodně vidět. V Japonsku nové BRZ slaví velké úspěchy v seriálu Super GT, v Severní Americe model WRX STI doslova řadí v národních šampionátech rally. Populární zůstává Subaru také na českých soutěžních tratích...



## Biker Semenuk poráží Pastranu i Blocka

Dnes začneme naše putování na severoamerickém kontinentu. Není to náhoda, sportovní duch značky tam má stále dobrý zvuk a právě se značkou Subaru jsou spjaty dlouholeté úspěchy takových světoznámých showmanů, jakými stále jsou Travis Pastrana či Ken Block. Nicméně ani oni nemládou a do popředí se tak stále více tlačí i zástupci ještě mladší závodnické generace. Už několik let se dere na výsluní i jezdec, o kterém jsme se několikrát zmiňovali i v předchozích číslech našeho magazínu. Je jím Kanadčan Brandon Semenuk, který na začátku letošního roku oslavil už jedenatřicáté narozeniny, pořád je ale v dobrém slova smyslu 'puberták'. Jeho světem je totiž kromě rally i tak oblíbený teenagerovský sport, jakým je divoká jízda na (především) horských kolech. Semenuk je v tomto oboru pravým odborníkem, již patnáct let patří k nejslavnějším světovým jezdcům a od roku 2007 sbírá úspěch za úspěchem zejména v disciplínách freeride a slopestyle.

Ve svých devatenácti letech vstoupil také do rally (samozřejmě s vozem značky

Subaru) a od té doby se každoročně účastní několika soutěží zejména doma v Kanadě. Už s modelem N11 přišly první úspěchy, pozornost na sebe přitahoval ale zejména poté, kdy v roce 2016 přesedl do modelu Crosstrek (u nás známého jako XV). Na rychlostních zkouškách se Semenuk postupně začal objevovat pravidelněji, úspěchů přibývalo a v součtu z toho bylo prvenství v seriálu North American RC 2017. V sezóně 2020 se Semenuk ocitl v týmu Subaru Motorsports USA po boku Trávise Pastrany, se kterým se pak několikrát sešel i na stupních vítězů. Se svými modrými Subaru WRX STI dokázali oba pravidelně zatápnět i pilotům rychlých a drahých speciálů specifikace R5 či WRC. Pro Semenuka z toho v ročním zúčtování seriálu ARA rezultovala v roce 2020 druhá a o rok později třetí příčka, rozšiřoval se i seznam prvenství na jednotlivých soutěžích. Zejména loňská sezóna se značce Subaru vydařila nadmíru – Travis Pastrana seriál ARA ovládl, před Semenuka se vmáčkli Ken Block, i tento zkušený jezdec se ale opět k tomuto úspěchu dostal díky návratu za volant WRX STI. (A to ještě Pastrana ovládl i americké rallykrosové mistrovství, kde hned za ním skončil i týmový

kolega Scott!) Trio Pastrana-Block-Semenuk vládne seriálu ARA i v průběhu sezóny 2022, před posledními dvěma soutěžemi (které se odehrály po naší uzávěrci) kanadský pilot (a biker) Brandon Semenuk díky třem dílčím prvenstvím dokonce v průběžném pořadí šampionát vedl!



## BRANDON SEMENUK

\*2. 2. 1991 Whistler (Kanada)

## Freeride MTB:

vítěz X Games 2021, 5 vítězství RB Joyride, 4 vítězství RB Rampage

## Rally:

2017: vicemistr Kanady  
2017, 2019 vítěz seriálu North American Rally Cup  
2019, 2021 vicemistr seriálu American Rally Association

(spolujezdec 2022: Keaton Williams)

## V Japonsku je Subaru doma

Nejen v Americe se však prosazují osvědčené vozy Subaru WRX STI či jejich předchůdce s přízviskem Impreza. V srpnu tato technika ovládla i třeba Rally Tanna na exotickém souostroví Vanuatu, nejúspěšnější tam znovu byl mistr země Julien Lenglet, v africké Ugandě se letos už dvakrát prosadil Ponsiano Lwakataka. Na Barbadosu dlouhodobě panuje s vozem naší značky Dane Skeete (pravda, s letitým vozem ve specifikaci WRC), úspěchy ale Subaru slaví i doma, v zemi vycházejícího slunce, kde se na medailové příčce národního šampionátu stále dokážou prosazovat zkušení 'subaristé' Takuma Kamada a zejména Toshi Arai. V Japonsku se samozřejmě dále odehrává i oblíbený okruhový seriál vytrvalostních závodů Super GT, kde má už několik sezón značka Subaru zastoupení díky týmu R & D Sport. Ten už od minulé sezóny disponuje nejmodernější specifikací modelu Subaru BRZ a po počátečních dětských nemocech se mu daří čím dál víc. V loňském podzimním čísle jsme kvitovali první vítězství nového modelu,



a protože se s ním i ve zbytku roku týmu dařilo skvěle, mohl R & D Sport v závěru roku 2021 na svém domácím okruhu Fuji oslavit cenný titul šampionů v celoročním hodnocení kategorie GT300! Vítězná sestava se nemění, a tak i do sezóny 2022 vstoupilo modré Subaru BRZ se sebranou posádkou Takuto Iguči – Hideki Jamauchi. Těm se opět dařilo zejména na okruhu Fuji, kde nejprve v květnovém klání obsadili třetí příčku, srpnový závod na 100 kol znamenal pro modré barvy další vítězství! V průběžném pořadí letošního seriálu díky těmto úspěchům patří týmu před závěrem sezóny třetí příčka.

Další z tradičních sportovních priorit značky bohužel přinesla letos zklamání. Návrat na kultovní čtyřadvacetihodinovku cestovních vozů na německém Nürburgringu se letos příliš nevydařil – přestože se v úvodu jarního klání ujala mezinárodní sestava van Dam – Schrick – Lasee – Sasaki dokonce vedení ve své třídě, závod nakonec nedokročila, když v neděli před šestou hodinou ranní ukončila svou pouť náročným závodem kvůli nehodě. Snad tedy příště...



## Z domácích luhů a hájů

Na českých soutěžních tratích zažívá značka Subaru malou renesanci. Bohužel to není s nejnovějšími modely a nebojuje se o nejvyšší příčky absolutního pořadí. Kvalitní konstrukce a spolehlivost starší japonské techniky však přivádí tyto vozy často do rukou závodníků, kteří si chtějí dělat radost příjemnou jízdou a nemají ambice bojovat o mistrovské tituly. Ty jsou vyhrazeny zejména drahým speciálům WRC či R5/Rally2, ani vozy s Plejádami ve znaku se však neztrácejí. Nejlépe si v poli moderních vozů vede Martin Lošťák, který v silné konkurenci na své domácí Rally Příbram obsadil se svým hatchbackem Impreza WRX

STI dvacátou příčku absolutního pořadí. Jakub Král si splnil sen a s obdobným vozem absolvoval (a i dokončil) nejdelší domácí soutěž, Barum Czech Rally Zlín, byla z toho velmi slušná 22. příčka národního hodnocení a čtvrté místo ve třídě. V národním šampionátu se s vozy Subaru letos předvedli i Roman Marek či Karel Němejc, zmínku zasluží i talentovaná Slovenka Michaela Dorčíková, která se starší Imprezou též statečně čelí pánské přesile a při dámském duelu v Hustopečích porážela i známou českou 'subaristku' Sandru Pokornou. V šampionátu historických vozů si zapisují občasné starty Petr a Pavel Jurečkové, kteří se skvěle předvedli zejména na (svě téměř



domácí Rally Hustopeče a pak také na Star Rally Zlín, konané souběžně s populární 'barumkou'. V prvním případě dojela dvojice bratranceů na třetí příčce, ve Zlíně se pak musela spokojit s 'bramborovou' medailí. Doslova žně zažívají vozy Subaru na soutěžích tzv. Českomoravského poháru (ČMPR). Nejrychlejší stroj tam tradičně vodí Lubomír Světinský, na známé jihočeské Radouňské rally se ale hned za něj (a vítězného Šikla) ve výsledcích poskládali s vozy stejné značky Michal Kopáček a Lukáš Macháč, do soutěže tam odstartovalo celkem sedm posádek v kokpitech se značkou Subaru (na následujícím podniku ČMPR v Železných horách dokonce devět).



TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

# NÁVOD NA ELEKTROMOBILITU

Všude se skloňuje elektromobilita a také Subaru v ní má své želízko v ohni. Je tedy na čase se o elektrickém pohonu dozvědět více a lépe se v něm zorientovat. Právě proto jsme pro budoucí elektrické Subaristy připravili tento článek.



**E**lektromobilita na jednu stranu znamená změnu nejen pro automobilový průmysl, ale také pro samotné uživatele. Ti si musejí zvyknout na specifické vlastnosti elektrického pohonu a přizpůsobit se jim. Zatím jsme na začátku doby elektrické, ale dobrou zprávou je, že již nyní je první generace těchto vozů, k nimž patří i Subaru Solterra, v praxi plně použitelná a bezpečná. Oproti vozům se spalovacími motory jsou elektrické efektivnější a jejich řízení klidnější, samozřejmě ale mají také své stinné stránky, které spočívají takřka výhradně v malé energetické hustotě baterií. Víte, co je to střídač, jak prodloužit dojezd elektromobilu nebo jak ho nabíjet? Vše se dozvíte.

## OTÁZKY A ODPOVĚDI

### Jak se elektromobil řídí?

Jako běžný automobil s automatickou převodovkou – pomocí dvou pedálů. Jen je vše kultivovanější a celkově tišší. Subaru Solterra nabízí možnost zapnout funkci S-Pedal, která zvyší brzdny účinek (rekuperaci) elektromotoru po puštění plynového pedálu, takže vůz lze při troše předvídání ovládat pouze plynovým pedálem.

### Jak se vypočítává dojezd?

Vypočítá se vydělením množství energie v baterii spotřebou. Elektromobily včetně Solterry trvale zobrazují na displejích nejen aktuální stav nabití baterie, ale také dojezd. Je to podobné jako u běžných vozů – tento údaj závisí na způsobu a podmínkách jízdy, udávané hodnoty většinou dosáhnete při úsporném stylu jízdy.

### Jak prodloužit dojezd elektromobilu?

Elektromobil je normální auto, takže platí prakticky to samé jako u vozů se spalovacím motorem. Největší vliv na dojezd má jízdní styl, takže lze doporučit klid a vyvarovat se vysokých rychlostí (na vyšší rychlost jsou elektromobily z hlediska spotřeby náchylnější než běžné vozy). Doporučit lze co možná nejčastější využívání rekuperace, tedy brzdění motorem s přeměňováním kinetické energie na elektrickou. K tomu lze použít funkci S-Pedal nebo citlivě pracovat s brzdovým pedálem. Solterra přesně ukazuje, zda brzdíte rekuperací nebo mechanickými brzdami. Brzdění rekuperací dokáže být tak intenzivní, že naprostou většinu brzdnych manévřů zvládnete pouze s ním.

Dojezd prodloužíte také omezením spotřeby doplňkových spotřebičů, jako jsou klimatizace nebo vyhřívání sedadel. Když plánujete

využít maximální dojezd, je dobré ve voze při nabíjení nastavit časovač doby odjezdu, takže vůz předejde interiéru a baterii z energie ze sítě a ne následně z baterie.

Dále platí věci známé z konvenčně poháněných vozů – nevozit zbytečné věci, sundat střešní nosiče, mít správně nahuštěné pneumatiky a podobně.

### Jak nabíjet doma?

Buď z klasické zásuvky, 1- nebo 3fázové průmyslové zásuvky, případně nabíječkou wallbox. Praktickým řešením je přenosný univerzální kabel s možností připevnění na stěnu (funguje jako wallbox) s tím, že jej lze s sebou vzít i na cesty a po výměně konektoru zvládne nabíjení i z běžné zásuvky. Pro běžný život stačí jednofázové nabíjení s 16 nebo 32 A (výkony 3,7 nebo 7,4 kW). Výkonnější nabije baterii Solterry z 0 na 100 % kapacity za deset hodin.

### Jak se nabíjí na cestách?

S využitím rychlonabíjecích stanic a nabíjecí karty, kterou je možné aktivovat při koupi vozu. S jednou kartou lze nabíjet na nabíječkách všech velkých poskytovatelů po celé Evropě. Nabíjení lze spouštět i telefonem s aplikací – výhodné řešení pro občasná nabíjení.

### Jak dlouho trvá nabíjení elektromobilu?

Hlavně podle výkonu nabíječky a samozřejmě množství energie, které potřebujeme. Dalšími ovlivňujícími faktory jsou aktuální podmínky (teplota okolí a baterie).

### Kdy se baterie nabíjí nejrychleji?

Přibližně při nabití v rozmezí 15 až 30%. (hodně závisí na podmínkách), samozřejmě musí být k dispozici dostatečná nabíječka. Solterra zvládne nabíjení výkonem až 150 kW.



### Jak je to s poklesem kapacity baterie a jaké jsou na ni záruky?

Baterie Solterry má záruku 8 let nebo 160 000 km, že její kapacita neklesne pod 70%. Kapacita baterie se snižuje s faktorem času, ale také ji mohou ovlivňovat vnější faktory. Především způsob nabíjení – časté rychlonabíjení stejnosměrným proudem do 100 % kapacity, často požadovaný plný výkon, vybití do absolutní nuly například při delším odstavení vozu, ale také extrémně nízké či vysoké teploty.

### Jak se starat o baterii?

Nabíjet spíše na 80 než na 100 % a pokud to čas dovolí, tak pomalým nabíjením. Parkováním v garáži se stabilní teplotou, při delším odstavení, například při cestě na dovolenou, nechat vůz nabitý na cca 50 % a nemít jej připojený na nabíječku.

### Jak je zaručena bezpečnost elektromobilu?

Baterie elektromobilu, která je jediným potenciálním „nebezpečím“ v elektromobilech, je umístěna v extrémně tuhém obalu, je jištěna bezpečnostními monitorovacími okruhy a systémem automatického odpojení v případě zjištění potenciálního rizika. Riziko vzplanutí baterie elektrického vozu je minimální a nijak dramaticky nepřevyšuje rizika spojená s provozem vozů se spalovacími motory. To stejné platí i pro případy těžkých nehod.





## „ELEKTRICKÉ“ TERMÍNY:

### Elektromobil

Automobil poháněný na elektřinu, kterou má uloženou v baterii.

### Trakční baterie

Nejtěžší a nejdražší součást dnešních elektromobilů. Je zásobárnou energie pro pohon. Má vlastní chlazení i řídicí jednotku. Nabíjet ji lze prakticky z jakéhokoliv zdroje elektřiny od 220V domácí zásuvky po rychlonabíjecí stanice. V současnosti se používají lithium-iontové baterie, v Subaru Solterra má kapacitu 71,4 kWh.

### Elektromotor

Zdroj hnací síly elektromobilu. Pomocí měničích se elektromagnetického pole se pohybuje rotorem elektromotoru, jehož pohyb putuje přímo ke kolům přes redukční převod. Elektromobil nevyžaduje převodovku či spojku, protože rozsah využitelných otáček motoru zvládne elektromobil pohánět od nulové do maximální rychlosti. V elektromobilech se používá jeden nebo dva elektromotory – dva, jako v případě Solterry, zajistí pohon všech kol.

### Výkonová elektronika (měnič, střídač)

Trochu skrytá část elektromobilů, ale mimořádně důležitá. Kromě jiného přeměňuje stejnosměrný proud v baterii na střídavý pro pohon elektromotoru (pro to se jí někdy říká měnič nebo střídač). Výkonová elektronika zajišťuje také samotnou regulaci motoru a při zpomalování i rekuperaci.

### Rekuperace

Schopnost při zpomalování převést kinetickou energii na elektrickou. U elektromobilů se po puštění akceleračního elektromotoru stává generátor. Výrobou elektřiny elektromobil zpomaluje, takže šetří konvenční brzdovou soustavu.

### Kapacita baterie (kWh)

Kapacita baterie udává množství energie, které je schopna baterie při plném nabití pojmout. Udává se v kWh (kilowatthodina). Jedna kWh odpovídá práci jednoho kilowattu



po dobu jedné hodiny. Subaru Solterra má baterii o kapacitě 71,4 kWh, takže má při plném nabití tolik energie, že by po dobu jedné hodiny dokázala poskytovat výkon 71,4 kW. Nebo třeba po dobu dvou hodin výkon 35,7 kW.

Rozlišuje se celková (hrubá) a čistá (využitelná) kapacita. První znamená skutečnou velikost, druhá množství energie, které výrobce poskytl uživateli k využití. Rozdíl je rezerva, kterou výrobci baterii chrání například před přehříváním, případně při plném vybití.

### Dojezd (km)

Dojezdem se myslí vzdálenost, kterou vůz ujede na jednu nádrž/jednu plně nabitou baterii. Pro představu se vypočítá: kapacita baterie v kWh/spotřeba v kWh/100 km, to celé krát 100. Udávaná hodnota dojezdu podle WLTP je normovaný údaj v kilometrech, měřený podle dané metodiky. Reálný dojezd je ve většině případů kratší, protože automobil se nepohybuje v ideálních podmínkách.

### Nabíjecí výkon (kW)

Výkon je lidově řečeno tok energie, tedy množství práce vykonané za jednotku času. Spojením nabíjecí výkon se označuje výkon, kterým se nabíjí baterie. Například nabíjecí výkon 50 kW říká, že do baterie se během jedné hodiny dostane 50 kWh.

### Doba nabíjení (min, h)

Doba nabíjení je čas potřebný k nabití z určité úrovně nabití baterie na jinou. Doba nabíjení závisí především na výkonu nabíjení. Při nižších nabíjecích výkonech (řekněme do 50 kW) lze dobu nabíjení velmi orientačně spočítat vydělením kapacity baterie (kWh) nabíjecím výkonem. Baterie Solterry s kapacitou 71,4 kWh se tedy tímto výkonem bude nabíjet velmi přibližně 1,4 hodiny (reálně sice déle, protože výkon nabíjení se při vyšším stupni nabití baterie snižuje).

Nicméně takto hrubě počítání přijde vhod při plánování cest. Když má Solterra průměrnou spotřebu 17 kWh/100 km, víte, že za půl hodiny do ní na nabíječe s výkonem 50 kW dáte 25 kWh, což stačí na téměř 150 kilometrů jízdy. Kdybyste využili maximální nabíjecí výkon 150 kW, zabere v ideálním případě nabíjení na 100 kilometrů teoreticky jen 7 minut – v praxi tomu tak nebude, protože maximálním výkonem jsou elektromobily schopné se nabíjet pouze za ideálních teplotních podmínek a při nabití baterie v rozmezí od přibližně 10 do 30 %.

### Wallbox

Obecné označení pro nástěnnou (anglicky wall) nabíječku střídavým proudem pro

domácí nabíjení nebo nabíjení v zaměstnání. Statistiky říkají, že právě z domácích wallboxů nebo podobných nabíječek uživatelé své elektrické vozy nabíjejí zdaleka nejčastěji (uvádí se, že více až kolem 80 % nabíjení se provádí přes noc z domácích nabíječek). Nabíjecí výkony se podle infrastruktury pohybují většinou do 11 kW, existují ale s výkonem až 22 kW, který je v praxi spíše zbytečný.

Alternativou wallboxů jsou univerzální nabíjecí kabely s možností výměny konektorů a schopností nabíjení z běžné 220V domácí zásuvky nebo z červených průmyslových zásuvek (až 3fázových, 32 A, 22 kW).

### Spotřeba elektřiny

U elektromobilů se udává spotřeba elektřiny v kWh/100 km. Tedy kolik kWh (energie) vůz spotřebuje na ujetí 100 km. Tato hodnota se pohybuje podle podmínek, jízdního stylu a vozu nejčastěji od 15 do 25 kWh/100 km. Elektromobily se vyznačují velkými rozdíly mezi spotřebou ve městě, kde se jezdí pomalu, a dálnicemi, kde se zvyšuje aerodynamický odpor a elektromotor, pracující ve vysokých otáčkách, ztrácí svoji účinnost.

### Střídavý (AC)/stejnoseměrný (DC) proud

V běžné domácí zásuvce je střídavý proud, v rychlonabíjecích stanicích se používá stejnosměrný. Střídavý proud se musí během nabíjení v palubní nabíječe vozu přeměnit na stejnosměrný, kterým lze nabít baterii. Stejnoseměrný proud se převádět nemusí (převádí se v rychlonabíjecí stanicích), a může mít větší napětí i proud, což znamená i větší nabíjecí výkon a tudíž urychlení nabíjení.

## 10 VÝHOD & NEVÝHOD ELEKTROMOBILŮ

### VÝHODY:

- Nízká hlučnost a zátah elektromotoru
- Jízda v terénu – vysoký a přesně dávkovatelný točivý moment
- Nezávislé topení a klimatizace
- Spotřeba ve městě
- Nízké náklady na servis

### NEVÝHODY:

- Vysoká cena
- Vysoká hmotnost baterie
- Dlouhá doba doplnění energie
- Vysoká spotřeba na dálnicích
- Dlouhé cesty: nutnost plánování + riziko obsazenosti nabíjecích stanic



# SUBARU SOLTERRA

Subaru přichází s novým elektrickým modelem Solterra. Jde o velký hatchback s délkou 4,7 metru, který je postaven na zbrusu nové elektrické platformě, sdílené se značkou Toyota. Svými rozměry je Solterra nejbližší modelu Forester, i tak se ale od něj svými proporcemi značně liší. Je sice o 65 mm delší, její šířka 1860 mm je o 45 mm větší a vůz je současně o 170 mm nižší. Zásadní je především o 180 mm delší rozvor s rozměrem 2850 mm. Z těchto údajů vyplývá celkově sportovnější postoj a větší prostor v interiéru, daný menšími prostorovými nároky elektrického pohonu.

Standardem je uprostřed vozu v podlaze umístěná baterie s kapacitou 71,4 kWh, zajišťující normovaný dojezd 460 km a také dvojice elektromotorů, zajišťujících specificky naladěný pohon všech kol. Spolu se zvýšenou světlou výškou 210 mm tak Solterra vhodně zapadá do stylu SUV modelů Subaru a je navržena i pro jízdu mimo zpevněné silnice.

Solterra přichází s vlastním naladěním podvozku a řízení, ale současně přidává

i sportovní režim Power a je taktéž vybavena páčkami na volantu pro možnost změny intenzity rekuperace. Subaru umožňuje u svého prvního velkosériového elektromobilu zcela vypnout stabilizační systém a nabídnout tak zejména na nepevném povrchu více jízdní hravosti.

Objemný vnitřní prostor pomáhá pocitově zvětšovat nízko položená hlavní část palubní desky či dopředu posunutý spodní okraj čelního skla. Prostor pro zavazadla má ve standardním uspořádání objem 464 litrů. Subaru se u Solterry zaměřilo také na vysoký standard bezpečnosti. Nepoužívá však svůj kamerový systém EyeSight, ale spoléhá se na konvenčnější řešení Toyota. I tak ale budou k dispozici systémy jako adaptivní tempomat, udržování v jízdním pruhu či vyspělejší funkce, chránící třeba před srážkou s chodcem na křižovatce. Mezi pro Subaru nové funkce patří upozornění při vystupování na vozy přijíždějící zezadu nebo 360stupňový kamerový systém. Nejnovější generace multimediálního systému s trvalým připojením umožní například propojení s novou aplikací Subaru Care. ■





Subaru BRZ

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

# SUBARU VE SVĚTĚ

Subaru patří k nejmenším samostatným globálně působícím automobilkám na světě. Víte, kolik prodává aut, kde je vyrábí, nebo třeba jaké Subaru je neprodávanější na domácím japonském trhu?

**D**nešní Subaru Corporation má původ v letectví. Jeho začátky sahají do roku 1917, do města Ota v prefektuře Gunma, kde má do současnosti svůj hlavní výrobní závod. Do světa automobilů zaměřilo Subaru, tedy přesněji jeho předchůdce Fuji Heavy Industries, v roce 1954. I když je Subaru v letectví aktivní neustále – vyrábí například nosné části křídla pro Boeing 777 a ve spolupráci se společností Bell představilo i vrtulník – dnes tvoří 96,7% příjmů společnosti automobilový segment.

Automobilová sekce přinesla Subaru, v němž 20 procent akcií vlastní Toyota, v roce 2021 zisk téměř 760 milionů dolarů. Což bylo ve srovnání s rokem 2020 o 51,3% méně. Pokles se dotkl i celkové produkce, jež klesla z 1,034 milionu vozů v roce 2020 na 860 tisíc v roce 2021, tedy o 16,8%. Na vině byla především velmi slabá poptávka v prvním a druhém čtvrtletí 2021, zapříčiněná vlivem pandemie Covid-19, a to zejména v USA, které jsou pro Subaru hlavním trhem.

Na území USA Subaru pravidelně prodává přibližně tři čtvrtiny své produkce. Až s velkým odstupem, s počtem prodaných vozů, pohybujícím se mírně přes 100 000 kusů, figuruje v žebříčku domácí Japonsko (bez započítání 23 000 kusů pro Japonsko typických „kei cars“, které Subaru nakupuje od Daihatsu). Dalšími hlavními trhy potom jsou Austrálie (přibližně 32 000 vozů), Čína (22 000 kusů) a dále s počtem asi 20 tisíc jednotek Evropa. Dominantní postavení severoamerického trhu vyústilo v roce 1989 v zahájení výroby vozů Subaru v americkém státě Indiana. V roce 2020, kdy z výrobní linky sjelo přes 367 tisíc vozů,



Subaru WRX

zde oslavili výrobu vozu s pořadovým číslem šest milionů.

I přesto, že je Subaru jednou z nejmenších automobilů světa, jsou její produkty postavené na vlastním technickém základě, opírajícím se o spojení plochých motorů s protilehlými válci, písty a pohonu všech kol, kterým je vybaveno 98% vlastní produkce Subaru. Specialitou Subaru je také bezpečnostní a komfortní systém EyeSight, pracující s dvojicí čelních kamer. Na základě vlastní škálovatelné platformy s propracovaným zavěšením kol, vyrábí Subaru v současnosti celkem devět typů určených pro různé trhy. V Evropě známe Imprezu, XV, Forester a Outback, nicméně



Subaru Outback



Subaru Solterra



Subaru Impreza Sedan



Subaru Ascent

mimo náš kontinent nabídku tvoří také kombi Levorg, velké SUV Ascent, sportovní kupé BRZ a také sedany Impreza, WRX a Legacy.

Subaru je známým průkopníkem osobních aut s pohonem všech kol, přičemž v současnosti má též pozici specialisty na modely SUV různého zaměření. Jim patří ve výrobě přibližně 80% celosvětové produkce. Nepřekvapí proto, že v globálním měřítku je nejprodávanějším Subaru Forester, jehož se loni prodalo přibližně 266 tisíc kusů. Za ním následuje Subaru XV/Crosstrek s počtem 186 000 kusů a v těsném závěsu, s počtem 180 000 kusů, model Outback. Sedmimístný Ascent, určený výhradně pro severoamerické trhy, zaznamenal v roce 2021 prodeje přibližně 71 000 kusů, což je stejně jako v případě globálně prodávané Imprezy, vyráběné nejen jako v Evropě známý hatchback, ale také jako sedan. V prodeji následuje americký sedan Legacy spolu se sportovním sedanem WRX (oba po 32 000 kusech), kombi Levorg (14 000 kusů) a konečně lehké sportovní kupé BRZ (5000 kusů).

Stejně jako ostatní automobilky, i Subaru pracuje na snížení produkce CO<sub>2</sub> při výrobě i provozu svých vozů. Kromě zefektivňování výrobních závodů dochází také k postup-

né elektrifikaci jednotlivých modelů, a to v závislosti na konkrétních trzích. Zatímco například v USA je typ Crosstrek vybaven plug-in hybridní technikou, po technické stránce vycházející z řešení Toyota, v Evropě, Austrálii a na domácím japonském trhu spoléhá automobilka na vlastní „samonabíjecí“ systém e-Boxer, dodávaný v modelech Impreza, XV a Forester.

Připraven je také první čistě elektrický model Solterra, který vstoupí na český trh ještě letos, a to samozřejmě s pohonem všech kol a zvýšenou světlou výškou. Subaru plánuje, že v roce 2030 bude mít 40% prodaných vozů nějakým způsobem elektrifikovaný pohon, tedy buď čistě elektrický nebo hybridní či plug-in hybridní. Krátkodobým cílem značky je navrácení úrovně prodeje na „před-covidové“ období, kdy pravidelně prodávala přes jeden milion vozů ročně.

1 Kei car, „lehký automobil“, známý mimo Japonsko jako japonský městský vůz, ultramini nebo japonský mikrocár, je japonská kategorie vozidel pro nejmenší silniční osobní automobily s omezenými rozměry a objemem motoru. Kategorie kei car byla vytvořena japonskou vládou v roce 1949 a od té doby byly předpisy několikrát revidovány. Tyto předpisy specifikují maximální velikost vozidla, objem motoru a výkon, takže majitelé mohou využívat jak daňových, tak pojistných výhod.

**V současnosti vyrábí Subaru celkem devět typů, určených pro různé trhy**



Subaru Legacy



Subaru XV

## Nejprodávanější modely Subaru podle regionu (2021)

### USA

1. Legacy/Outback	186,3 tis. kusů
2. Forester	176,2 tis. kusů
3. Impreza/Crosstrek	173 tis. kusů
<b>Celkem</b>	<b>664 tis. kusů</b>

### Japonsko

1. Impreza/XV	30,7 tis. kusů
2. Forester	22,9 tis. kusů
3. Levorg	20,1 tis. kusů
<b>Celkem</b>	<b>106 tis. kusů</b>

### Evropa

1. Impreza/XV	5,9 tis. kusů
2. Forester	4,3 tis. kusů
3. Outback	4,3 tis. kusů
<b>Celkem</b>	<b>20 tis. kusů</b>

### Austrálie

1. Forester	12,3 tis. kusů
2. Impreza/XV	9,8 tis. kusů
3. Outback	7,2 tis. kusů
<b>Celkem</b>	<b>32 tis. kusů</b>

### Čína

1. Forester	17,4 tis. kusů
2. Outback	4,9 tis. kusů
3. Impreza/XV	2,2 tis. kusů
<b>Celkem</b>	<b>24,5 tis. kusů</b>

## Nejprodávanější modely Subaru celkem (2021)

Forester	266 000 kusů
XV/Crosstrek	186 000 kusů
Outback	180 000 kusů
Ascent	71 000 kusů
Impreza	71 000 kusů
Legacy	32 000 kusů
Levorg	14 000 kusů
WRX	32 000 kusů
BRZ	5 000 kusů

# RÁD CESTUJI PRVNÍ TŘÍDOU

Dnes se nám jako Subarista představí pan Daniel Zabek, výkonný ředitel tiskárny Printo spol. s r.o., kde se už řadu let tiskne náš magazín.

TEXT: OTA ŠTAJF, FOTO: TOMÁŠ ČICHOŇ A DANIEL ZABEK

Vzdělání, završené titulem MBA (Master of Business Administration) získal na Liverpool John Moores University, Subaristou je od roku 2009, a teď už čtvrtým rokem usedá za volant vozu Forester (MY18) s přezdívkou Gump, o němž mluví jako o svém spolehlivém parťákově. A mezi své zásadní koníčky řadí vedle jízdy na horském kole v beskydských kopcích, také zdravení protijedoucích Subaristů a Subaristek.

## Benzín i tiskařské barvy vám voněly odjakživa?

Jako malý kluk jsem si rád hrál na řidiče v tátově emběčku i v následujících modelech Škodovky, ale nikdy jsem neměl ambice rozumět motorům, nebo se v nich dokonce „vrtat“.

Co se týká tiskařiny, až do svých 25 let jsem s tímto oborem neměl nic společného. Nicméně moje první zaměstnání zahrnovalo také tiskovou realizaci katalogů a tehdy jsem se poprvé seznámil nejen s polygrafií, ale coby zákazník také s tiskárnou Printo.

## Jaké technologické novinky v polygrafii vás v tomto století nejvíc překvapily?

Již od roku 2015 mne fascinuje náš hybridní tiskový stroj KBA Rapida 106UV, který umí kromě papíru potisknout také metalické fólie či plasty, a to dokonce i bílou barvou. Mimo chodem, na tomto stroji je od téhož roku tištěn magazín Jsem Subarista! s využitím

unikátní technologie UV OfsetPrint, která zajišťuje špičkový tisk na přírodní nenatírané materiály, v našem případě na recyklovaný papír.

## Jak se vyvíjel váš vztah k motorismu? Byla jednou z fází i obvyklá klukovská touha po motorce?

Fázi Pionýrů, Mustangů či Simsonů jsem přeskočil a po tříměsíční letní brigádě na vysokých pecích jsem si rovnou pořídil Jawu 350-638. Do žádného gangu mne však nevzali, tak jsem ji zhruba po 4 letech prodal.

## Automobily jakých značek jste ve své dosavadní šoféřské historii „sedlal“?

Když jsem prodal motorku, koupil jsem si Škodu 110 a pak už následovaly jen služební vozy: Škoda Favorit, Ford Sierra, Ford Mondeo, Ford Focus, Volkswagen Passat a Citroën C5.

## Co vás přivedlo k Subaru?

V roce 2009 jsem v tiskárně „zdědil“ zánovního Outbacka 3. generace, takže C5 šla ihned z domu a od té doby jsem Subarista a nyní jezdím jí ve třetím voze této značky.

## Jak rychle jste si osvojil výhody, které spojení AWD, motoru boxer a nízko položeného těžiště vozu nabízí?

Tyto výhody jsem si osvojil velmi rychle, neboť v té době jsme si pořídili chatu vysoko

v Beskydech, takže jsem Subaru rovnou otestoval v náročných podmínkách česko-slovenského pomezí, kde lišky dávají dobrou noc, a kde během víkendu může napadnout i 40 cm sněhu (viz foto).

## Musel jste si na jízdní vlastnosti Subaru zvykat nebo vám padlo do ruky rovnou?

Subaru pro mne byla láska na první posed. Sotva jsem se do něj posadil, věděl jsem, že to se Subaru bude dlouhá jízda.



Zdravím dobře, zdravím rád ☺!

## V jaké konkrétní situaci jste je nejvíce ocenil? Podrželo vás třeba Subaru v nějaké krizovce tak, že si to pamatujete?

Skvělé jízdní vlastnosti Subaru oceňuji při každém odjezdu z chaty, kdy musím překonat zálužný zatočený úsek se zhruba 25% sklonem, což obzvláště na sněhu je pro ostatní vozy velká výzva, zatímco Forester Gump to zvládá s naprostým přehledem, výjimečně s X-Modem.

Opravdu krizovou situaci jsem zažil, kdy jsem s předchozím Outbackem srazil laň. Přestože byla přední část vozu velmi zdevastovaná, uvnitř jsme všichni byli v bezpečí a auto bylo schopno dojet po vlastní ose zhruba 100 km do autorizovaného servisu. Ne nadarmo se říká, že si Subaru v bezpečnostních testech zaslouží šest hvězd.

## Vozy Subaru zvládají skvěle i jízdu mimo asfaltové silnice. Jak jste dobrý vy jako řidič v jízdě terénem?

Pokud bych se měl považovat za dobrého řidiče v terénu, tak především díky výborným technologiím od Subaru. Velmi oceňuji komfort, který i v náročných horských podmínkách poskytuje CVT. Můj předchozí Outback byl v manuálu a občas bylo třeba v jistých situacích vyvětrat z vozu „vůň“ spojky.





Subaru dbá na udržitelnost a pro tisk magazínu proto používá recyklovaný papír. V takovém případě je nejlepší variantou tisk UV barvami

#### Co vás za volantem Subaru nejvíc těší?

Nejvíce mne těší každý opěťovaný pozdrav od protijedoucího Subaristy či Subaristky. Zdravím dobře, zdravím rád.

#### Co pro vás dnes znamenají chvíle za volantem Subaru především?

Jízda v Subaru je pro mne především relax. Forester je velmi pohodlné auto do každého počasí a téměř do každého terénu. Čím horší jsou podmínky, tím raději Subaru řídím. Prostě rád cestuji první třídou.

#### Dokážete s gusem využívat i dynamiku svého vozu? A pokud ano, nevymstilo se vám to někdy?

Za volantem prakticky nikdy nespěchám. Proto rád využívám služeb EyeSightu a jeho adaptivního tempomatu, obzvláště v obcích. Jen občas při předjíždění měním jízdní režim Intelligent za Sharp.

#### Kolik toho ročně asi najezdíte? A jakou část z toho na zahraničních cestách? Jakou nej-



Již dlouhou řadu let jezdím v dresech týmu, který byl kdysi sponzorován značkou Subaru. Občas se mi proto stane, že i na kole zamávám protijedoucímu Subaru



### Časopis pro Subaristy tiskne pravověrný Subarista!

#### delší trasu jste za volantem svého Subaru zatím absolvoval?

Asi bych to v motoristickém magazínu neměl přiznat, ale ročně najedu více kilometrů na kole, nežli v autě. Za volantem to je ročně cca 13000 km.

Do zahraničí jezdím vozem pravidelně pouze na dovolenou do Vysokých Tater, což je také asi nejvzdálenější místo, kam se zatím Forester Gump podíval.

Škoda, že Subaru nevyrobí campery – před 3 roky jsem v „obytnáku“ za 3 dny ujel přes 3000 km až do Sierra Nevady na jihozápadě Španělska. Věřím, že se tam jednou vrátím se Subaru, střešním stanem a svým kolem.

#### Sedadlo spolujezdce vám víc vyhovuje prázdné nebo obsazené? A pokud obsazené, kým?

Je mi jedno, jestli je prázdné nebo obsazené. Teď tam nejčastěji sedí syn, který si chce brzy udělat řidičák, tak doufám, že mu jdu dobrým příkladem. Jsem přesvědčený, že Forester bude i jemu skvělým parťákem v jeho řidičských začátcích. Já dohlédnu na to, aby za volantem zdravil všechna Subaru.

#### Pouštíte si při jízdě muziku? Jakou?

Nejezdím sice příliš rychle, ale rád si poslím rychlou hudbu. Nejčastěji v mém autě hraje Metallica.

#### Co by se mělo (muselo) stát, aby na českých silnicích bylo bezpečněji?

Když v pátek přijedete na chatu za sucha a během víkendu vás postihne taková sněžná Snowdoma Gomora, jste moc rádi, že jezdíte právě v Subaru

Nejsem zastáncem plně autonomního řízení, ale líbí se mi filozofie Subaru, která spojuje bytelnou karoserii s pokročilými asistenčními systémy a se skvělými jízdními vlastnostmi. Výsledkem jsou nejbezpečnější vozy jak podle JNCAP, tak i EURO NCAP.

Jinými slovy, čím více Subaru, tím více bezpečí na cestách.

#### Nikdy vás Subaru neklamalo?

Musím zaklepat na klikovou hřídel, ale zatím mne Subaru opravdu nikdy neklamalo. Do autorizovaného servisu jezdím vzhledem k nižšímu nájezdu pouze 1x ročně na pravidelné prohlídky a více není třeba.

V opavském DanCars jsou opravdoví profíci a navíc to jsou Subaru srdcaři. Neměnil bych v žádném případě a všem je mohu doporučit.

#### A působíte sám také jako propagátor Subaru?

Rád a pravidelně přispívám do FB skupiny Jsem Subarista.

Subaristi a Subaristky jsou skvělá komunita, kde se nikdo nepovyšuje nad druhého, navzájem si fandí, radí a pomáhají.

Vítán je každý majitel Subaru bez rozdílu modelu, roku výroby, počtu kilometrů či druhu paliva.

Na začátku jsem zmínil, že v tiskárně Printo tiskneme magazín pro Subaristy již 7 let, a považuji za velké privilegium být vždy jeho prvním čtenářem. ■

# FALKEN EUROWINTER HSO1

## ŠPIČKOVÉ JAPONSKÉ PNEUMATIKY ZA PŘEKVAPIVOU CENU

FALKEN  
TYRES



EUROWINTER | HSO1

- krátká brzdná dráha
- stabilita v zatáčkách
- odolnost vůči aquaplaningu
- vynikající trakce na sněhu
- snížená hlučnost



DOTZ Tanaka dark



DEZENT TR silver



DEZENT TV dark



Vybírejte litá kola

AEZ LEICHTMETALLRÄDER | DOTZ WHEELS | DEZENT LEICHTMETALLRÄDER

v 3D konfigurátoru kol  
na [www.alcar.cz](http://www.alcar.cz)

ALCAR  
YOUR WHEEL PARTNER

# AUTO VERO SEDLČANY

Radek Jaroš – ambasador společnosti, převzal od jednatele Pavla Vrnáka v Sedlčanech nový Subaru Forester 2.0i Comfort. Spolupráce navazuje na partnerství, které započalo s modelem Subaru Outback v letech 2020–2021 a poté pokračovalo s modelem XV eBoxer v letech 2021–2022.

Radek Jaroš je český horolezec a autor knih, který zdolal čtrnáct osmitisícovek a zapsal se do síně slávy světového horolezectví. Stal se prvním Čechem a 15. horolezcem na světě, který bez použití kyslíku dosáhl „Koruny Himálajů“. V roce 2019 dokončil výstupy na nejvyšší vrcholy všech kontinentů.

Subaru Forester s Radkem poznáte na první pohled díky nepřehlédnutelnému polepu, který vyobrazuje všechny jím dosažené vrcholy.

Radek rovnou od nás ze Sedlčan vyrazil s Forestrem na cesty po balkánském poloostrově.

Radku, přejeme mnoho šťastných kilometrů a skvělé Subaru zážitky Tobě i všem subaristům!

**Auto Vero s.r.o., Na Červeném Hrádku 759,  
264 01 Sedlčany, [www.autovero.cz](http://www.autovero.cz)**



## C & K BRNO

### Vážení čtenáři, majitelé a fandové vozů Subaru,

v minulém čísle jsem šel zpět v čase a oprášil rok 2005, který znamenal zahájení prodeje vozů Subaru v prostorách autosalonu na Vídeňské ulici. Letos na jaře, po 17 letech provozu, jsme začali s rekonstrukcí vnitřních prostor prodejny. Práce se dotkly veškerého vybavení. Uskutečnila se výměna stropních podhledů nově osazených LED osvětlením, části výloh, podlahy, či pro letní měsíce nezbytné klimatizace. Nábytek na míru, vyrobený dle pravidel společnosti Subaru, nám dodali velmi šikovní truhláři z Uherského Hradiště. Třešničkou na dortu je dovybavení prodejny množstvím okrasných rostlin, pečlivě vybraných skvělými lidmi z květinářství na Veselce u Brna. Díky samozřejmě patří i všem ostatním, kteří se na rekonstrukci podíleli. Zveme vás tímto, vážení zákazníci, do nového prostředí naší prodejny. Nad šálkem dobré kávy probereme detaily oblíbeného modelu Outback nebo při zkušební jízdě můžete na vlastní kůži zažít XVčko či Forestera.

**C & K, a.s., Vídeňská 114, 619 00 Brno, [www.subarubrno.cz](http://www.subarubrno.cz)**





## SUBARU OPAVA

### Vážení přátelé a příznivci značky SUBARU, milí zákazníci,

opět držíte v ruce další číslo SUBARU MAGAZÍNU, toho úžasného časopisu pro všechny fanfy značky, a to je důkaz, že jste SUBARISTÉ tělem i duší, stejně tak jako my.

Přejeme vám příjemné čtení a věříme, že se i tentokrát dozvíte spoustu nových zajímavých i užitečných informací a naše společné pouto k SUBARU tak bude ještě pevnější.

Máme zde opět příležitost na sklonku roku poděkovat našim milým i věrným zákazníkům a moc rádi toho využíváme. Děkujeme a věříme, že společně zvládneme všechny výzvy a nástrahy současného světa. Stále je pro co žít a z čeho se radovat! Vy, my i SUBARU jsme silní, houževnatí a máme velká srdce. Takže až dočtete náš – váš magazín, naložte rodinu, přátele či domácí mazlíčky a vyrazte na výlet se svým úžasným SUBARU. Objevujte, poznávejte a užívejte si bezpečí a jistotu v pohybu na všech cestách či za každého počasí. A pokud pojedete do Opavy, určitě se u nás zastavte. Moc rádi vás uvidíme a samozřejmě rádi nabídneme kompletní služby našeho autorizovaného dealerství i servisu SUBARU. Vybírat můžete z nových, předváděcích i prověřených ojetých vozů se zárukou. Všechny modely lze otestovat při předváděcí jízdě a připravena je pro vás i široká nabídka doplňků, příslušenství, zimních kompletů kol či nejrůznějších produktů a dárečků ze SUBARU butiku. Sledujte pravidelně náš web a nenechte si ujet třeba některé výjimečné nabídky ojetých vozů, jako jsou ty na přiložených fotografiích, protože zánovní Forester XT (navíc v úpravě STI) nebo limitovaná edice Outback 2.5i X-Special Edition se tak často nevidí. Pošlete nám svou poptávku a my vám zajistíme vysněný vůz dle vašich možností. Tak neváhejte a rozjedte se SUBARU! Těšíme se na vás!

DanCars CZ s.r.o., Krnovská 82, 746 01 Opava, [www.subaru-opava.cz](http://www.subaru-opava.cz)



## SUBARU LIŠKA PLZEŇ

### Zdravíme Subaristy,

u nás celkem nic nového, jedeme pořád na plné pecky ©

A proto jsme si pro naše zákazníky připravili pořádnou akci. Po pár letech, kdy jsme se věnovali spíše sportovním autům, jsme se rozhodli uspořádat akci, kam budeme moc pozvat všechna Subárka. A jedna z mála možností je areál Adventure Land v Bělé pod Bezdězem, který nabízí jak Rally okruh, tak i SUV polygon. Prostě místo, kam můžete pozvat všechny a každý si přijde na své. A naši subaristi jsou opravdu srdcaři, protože jim nebylo líto cesty a vyrazili za náma přes půl republiky užít si společně pěkný subarácký den. Náš tým se pořádně zapotil, téměř jsme za celý den nevylezli z aut a pořád se jezdilo. Ale z prvních reakcí je jasné, že tohle prostě má smysl, má smysl se zákazníkům pověnovat a něco víc pro ně připravit. Jako odměnu za mnoholetou spolupráci. A za to, že jsou tak skvělími zákazníky a že je radost pro ně pracovat.

Moc děkujeme všem, co přijeli, i za to, že vše proběhlo hladce a všichni si mohli užít den v pohodě a s radostí. A děkujeme taky Subaru ČR za podporu, protože bez nich bychom takovýchle formát nemohli uspořádat.

Protože SUBARU, SUBARU ČR a SUBARU LIŠKA PLZEŇ budou pro zákazníky vždy dělat něco navíc.

Přejeme krásnou zimu, klidné Vánoce a hodně radosti za volanty Subárek.

M. LIŠKA, spol. s r.o., Skladová 7, 326 00 Plzeň, [www.liska-subaru.cz](http://www.liska-subaru.cz)





## MIJA AUTOCENTRUM BRNO

### Vážení členové rodiny SUBARU,

je neuvěřitelné, jak ten čas neúprosně běží! A s přibývajícím věkem mám pocit, že běží mnohem neúprosněji. Nicméně mi dovolu, abych vám všem poděkoval za vaši neutuchající přízeň a podporu, bez které bychom v této době nemohli plnit všechny stanovené úkoly. Oceňujeme váš vztah k naší společnosti o to více, že jsme si plně vědomi ztížených podmínek, díky již rok probíhající velké výstavbě městského okruhu v naší bezprostřední blízkosti. Bojujeme s parkovacími místy stejně jako s příjezdovou organizací, měnící se téměř denně. Podstatné ovšem je to, že pracujeme a vlastní výstavba probíhá bez dalších firemních omezení /viz foto/. Stejně jako ostatní dealery nás ovlivňoval nedostatek elektronických komponentů, který zavínil v průběhu letošního roku snížení dodávek nových, musím říci požadovaných, modifikací vozů. Všechna tato úskalí jsme zdárně vyřešili a uskutečnili jsme také několik úspěšných akcí, například květnovou prezentaci na brněnském výstavišti AMPER 2022, setkání příznivců značky SUBARU nebo předváděcí jízdy v terénu na setkání veteránů. V závěru mi dovolu, abych vám všem popřál, pokud možno, úspěšné finále letošního roku a především dobrý vstup do roku 2023. Těšíme se na vás – jsme tu pro vás.

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



## EMIL FREY PRAHA

Připomeňte si to s námi! Největší evropský prodejce aut vstoupil na český trh hned na začátku 90. let a místním řidičům tak pomohl zpřístupnit nový svět kvalitních vozů z Asie. Tuzemské zastoupení Emil Frey bylo otevřeno 10. srpna 1992. Z holek a kluků, kteří u nás jako mladí začínali, jsou dnes renomovaní a uznávaní odborníci, z vozů, které tehdy prodávali, se stávají cenění a vyhledávaní veteráni. Ani ti, ani ty, ale za tu dobu neztratili nic ze svých kvalit.

Dnes naše společnost v České republice zaměstnává více než stovku lidí, stále si však udržela přátelskou atmosféru rodinné firmy. I to je jeden z důvodů, proč se zákazníci Emil Frey často vrací a neustále přibývají noví. Svým klientům nabízíme v autosalonech EF na Pekařské i na Černém Mostě to nejlepší z japonského a korejského automobilového průmyslu – mezi naše vlajkové lodě patří značky Subaru, Toyota, Kia a Suzuki. Důležitou součástí služeb je pak i špičkový servisní tým.

Podílíme se i na řadě veřejných akcí. Fandové motorsportu jsou už léta zvyklí na to, že tradiční Pražský rallysprint zdobí logo Subaru jako hlavního partnera a oficiálním partnerem je i instituce značkového financování Subaru finance. Stejně to bude i při 27. ročníku této populární soutěže 26. 11. 2022.

Jaký jsme za těch 30 let našli recept na úspěch? Když usilujete o dokonalost, chtějte 45 % švýcarské serióznosti a preciznosti, 45 % spolehlivých asijských technologií a navrch 10 % české nápaditosti.

Emil Frey, Pekařská 5, 155 00 Praha 5, [www.emilfrey.cz](http://www.emilfrey.cz)

Emil Frey Černý Most, Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, [www.emilfrey.cz](http://www.emilfrey.cz)





## CHALUPA MOTORS PARDUBICE

### Milí subaristé!

Novinkou, o kterou se na tomto místě chceme podělit tentokrát, potěšíme především příslušníky Subaru rodiny z Trutnovska a Náchodska. První říjnové pondělí jsme totiž otevřeli nový autorizovaný servis Subaru, a to v Horské ulici v Trutnově. Nové servisní místo disponuje zázemím, které nám umožňuje poskytovat služby ve stejném rozsahu a na úrovni, na jakou jsou zákazníci dlouhodobě zvyklí z naší „domovské“ provozovny v Pardubicích. Prodej nových vozidel Subaru budeme nadále provozovat zde, nicméně do budoucna počítáme v Trutnově rovněž s výstavbou autosalonu.

**CHALUPA MOTORS s.r.o., Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice (prodej a servis)  
Horská 289, 541 02 Trutnov (servis), [www.chalupa-motors.cz](http://www.chalupa-motors.cz)**



## AUTO BALKAR ČESKÉ BUDĚJOVICE

Dělá nám velkou radost, že potkáváme na našich silnicích stále více vozů Subaru. Zároveň se i my snažíme zviditelnit naši značku co nejvíce, proto můžete vidat naše vozy vystavené na různých místech Jihočeského kraje, zejména u nás v Českých Budějovicích. 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 proto vrací. 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 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 opravdu vážíme. Proto jsme zavedli výrazné slevy v našem servisu pro všechny vozy Subaru, zakoupené u nás v Auto Balkar. Pomalu se nám už blíží zimní sezóna a věříme, že si ji všichni majitelé Subaru pořádně užijí. My už se také moc těšíme a doufáme, že letos bude více sněhu než vlno. Nakonec bychom rádi popřáli našim zákazníkům spoustu šťastně najetých kilometrů za všech okolností, předběžně krásné Vánoce, úspěšný závěr roku a ještě úspěšnější vstup do roku nového. Těšíme se na vaši příští návštěvu.

**AUTO BALKAR s.r.o., Novohradská 70, 370 08 České Budějovice,  
[www.balkar.cz](http://www.balkar.cz)**

## SUBARU VYSOČINY JIHLAVA

Děkujeme všem zákazníkům našeho dealerství za přízeň a spolupráci v roce 2022. Opravdu nás velmi těší velký a stále narůstající zájem o naše vozy. Jsme rádi a vážíme si trpělivosti většiny z vás s dlouhými dodacími lhůtami. Neskryváme radost z vašeho nadšení, když přicházíte na to, že se to čekání opravdu vyplatilo. Zejména u stálých zákazníků, kteří vědí, že bez Subaru to nejde, nás však dlouhé dodací lhůty opravdu mrzí. Ovšem, kdo si počká, ten se dočká a pocit jistoty za volantem Subaru je neopakovatelný. K vysoké poptávce také přispívá zachování excelentních vlastností vozů i s hybridní technologií. Mám na mysli zejména vlastnosti vycházející z jedinečného pohonu 4x4, plochého motoru a celkové vyváženosti vozů. Pozitivní zpětná vazba od spokojených uživatelů e-Boxerů snad už konečně rozptýlí obavy nad nutnou hybridizací. Závěrem bych rád poděkoval celému jihlavskému týmu, bez jehož lásky k SUBARU a ochotě k neustálému zdokonalování se, by to celé zdaleka tak dobře nefungovalo.

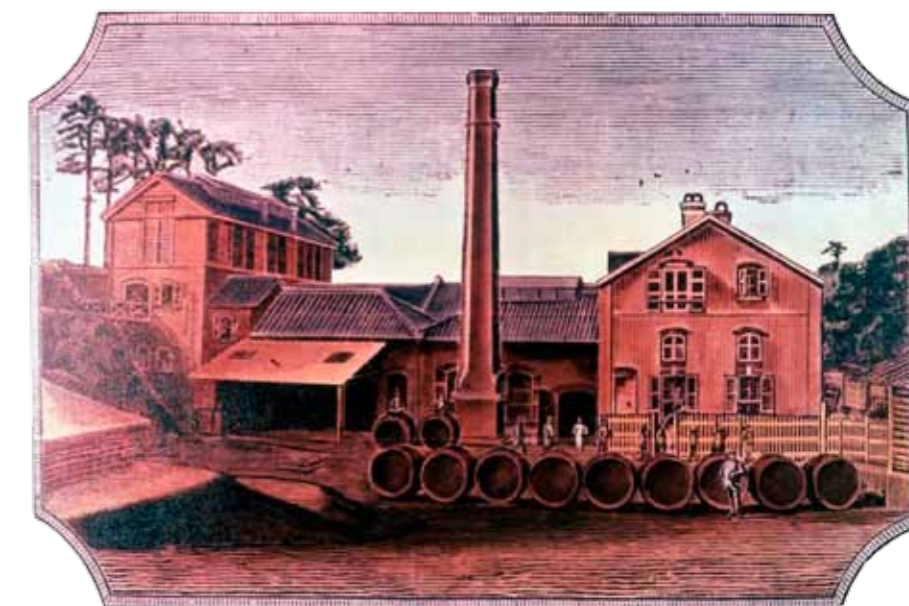
**AUTO VYSOČINY, s.r.o., Autorizovaný prodejce vozů SUBARU,  
Rantiřovská 4, 586 01 Jihlava, [www.subaruvysocina.cz](http://www.subaruvysocina.cz)**





PŘIPRAVILI: MAREK HOLUB A OTA ŠTAJF, FOTO: KIRIN A ARCHIV

# JAPONCI A PIVO



Pokud přijedete do Japonska, chcete určitě zažít jedinečnou japonskou kulturu jídla. A měli byste vědět, že ve skutečnosti je Japonsko mezi všemi zeměmi světa jednou z těch, které nejvíc milují pivo.

**J**aponci se rádi setkávají s přáteli, ať už je to obyčejný den nebo zvláštní příležitost, a rádi opakovaně zvolají „Kanpai!“ (Na zdraví!) když si užívají povídání s přáteli nad sklenicí piva. Také lahodná japonská jídla, jako je sushi a grilované ryby, vytvářejí v kombinaci s dobrým pivem atmosféru pro blažený zážitek.

Objevit tajemství lahodné chuti japonského točeného piva jsme se pokusili v rozhovoru s evropským ředitelem jednoho z největších japonských pivovarů KIRIN, panem Yoshinori Tsuchiya.

**Jaké inovace a tajemství jsou s tím spojeny, od výroby až po sklenici, kterou zvedám k ústům?**

Správně zmiňujete i sklenici a způsob jejího naplnění. Začnu tedy tím. Na kvalitě konkrétní sklenice a správného způsobu jejího plnění (čepování nebo nalévání) zásadně záleží.

Kultury pití se v jednotlivých zemích liší, ale v Japonsku je prvním nápojem večera vždy pivo. Pivo se nalije do chlazených sklenic až po okraj. V Japonsku se za ideální pokládá poměr 3 díly pěny a 7 dílů piva. V mnoha jiných zemích jsou zvyklosti jiné, ale u nás to máme takhle. I pěna je totiž moc dobrá! Pak se sklenice, nebo jiná k tomu účelu používaná nádoba, pozvedne k přípitku, cinkne to a chuťové buňky, jakož i jiné smysly, si libují.

Japonci to milují a je proto snadné najít restaurace anebo tradiční hospůdky, kterým se říká izakayas a kde je možno pojit i popít. Izakaya je v Japonsku velmi populární pro večerní posezení s kolegy z práce či přáteli a v mnohých můžete pít speciální piva, vyrobená různými pivovary.



**YOSHINORI TSUCHIYA**

Prezident KIRIN Evropa

Věk: 54

Zaměstnan v KIRINu nepřetržitě od roku 1992. Pracoval převážně v Marketingu. Před transferem do Evropy v roce 2018 byl vedoucím oddělení vývoje nových výrobků



**Naše pivo je zdvořilá úklona na přivítanou a přání štěstí každému, kdo náš jedinečný produkt pije**



nou praxí evropských pivovarů, které často používaly zvířata na etiketách výrobků. V roce 1907 změnila japonská pivovarská společnost svůj název na pivovar KIRIN, pokračovala ve svých vysokých standardech při zajišťování nejlepšího sladku a chmele a investovala do nejmodernějších zařízení a technologií.

#### **A přinesl i vám jako výrobcům bájný KIRIN štěstí?**

Důraz na kvalitu vedl k tomu, že KIRIN pronikl na nejvyšší úroveň mezi japonskými pivy a do roku 1972 dosáhl 60% podílu na domácím trhu. V roce 1990 bylo na trh uvedeno pivo KIRIN ICHIBAN s jedinečným procesem prvního lisování, což vygenerovalo rekordní prodeje. KIRIN ICHIBAN se brzy stal jedním z nejúspěšnějších produktů společnosti. A dodnes má zvláštní místo v srdcích milionů milovníků piva v Japonsku - a po celém světě.

#### **Mají Japonci také svůj pojem pro kroužkování, které naši pivní znalci pokládají za důkaz správně vyrobeného a servisovaného piva?**

Ale ovšem! Jemná, krémová pěna dobrého piva v kombinaci s osvěžujícím pocitem v ústech a v krku je to, co milovníci piva oceňují zřejmě všude na světě. Ve skutečnosti je opravdu slabý prstenec pěny, který zůstává na vnitřní straně sklenice po pití, známkou lahodného a dokonalého piva. Aby bylo zajištěno, že tento prstenec pěny bude jasně viditelný, musí být každá sklenice pečlivě omyta.

#### **Zastupujete v Evropě předního japonského producenta piva, společnost KIRIN. Co nám prozradíte o její historii?**

Japonská pivovarská společnost, předchůdce KIRIN, byla založena v roce 1885 a v roce 1888 začala vařit pivo s názvem KIRIN. Trh ho přivítal a ocenil, že vychází ze zkušeností autentických německých pivovarů, a při jeho výrobě se používají v německých pivotech osvědčené ingredience.

#### **Podle čeho jste název piva zvolili?**

Název a symbol našeho pivovaru – KIRIN – je bájně zvíře ze starověké čínské mytologie, uctívané jako předzvěst štěstí. Příběh říká, že když se Konfucius v roce 6 př. n. l. narodil, KIRIN se objevil před jeho matkou. Pivovar KIRIN si tento název pro své pivo vybral, aby produkt lépe zpřístupnil japonským spotřebitelům. A řídil se přitom běž-



#### **Zdá se, že i vy osobně jste velký fanoušek piva KIRIN ICHIBAN. Popíšete nám jeho jedinečnost podrobněji?**

Kdybych to měl říci jednou větou, jsou to slad, chmel a voda, spojené do umělecké formy. Na rozdíl od jiných piv používáme pouze první lis mladiny, tedy ICHIBAN - což v japonštině znamená první i nejlepší.

Náš proces prvního lisování neboli v japonštině metoda ichiban shibori, připraví pivo do nečistšího stavu pro nejlepší chuť extrahováním pouze těch nejchutnějších z nejlepších ingrediencí.

Na první ochutnání vás uchvátí šumivost nápoje v okamžiku, kdy se KIRIN ICHIBAN dotkne vašeho patra a otevře se hladké, bohaté chuti.

Obvykle 100% sladové pivo přináší silnou a těžkou chuť, ale když se vaří pouze z první mladiny, následuje hladká, bohatá chuť. To je čistá chuť sladu. Díky ní je KIRIN ICHIBAN dokonalým doprovodem japonské kuchyně, která je známá svými jemnými a vytříbenými chutěmi. A jak hlásá náš reklamní slogan: skvělé chutě se skvěle hodí ke KIRIN ICHIBAN - prémiovému pivnímu zážitku, vyrobenému pouze z nečistšího sladu.

#### **Jak se na procesu výroby KIRIN ICHIBAN podílí tradice japonských řemesel?**

KIRIN ICHIBAN je jediné velké pivo, které se vaří výhradně s mladinou z prvního lisování a z nejlepších ingrediencí pro čerstvost a čistý požitek. KIRIN ICHIBAN respektuje bohatou japonskou kulturu pečlivosti. Svým způsobem je to vlastní umělecká forma. Vybíráme každou ingredienci a provádíme každý krok procesu s vědomím věrnosti japonskému řemeslu.

A stejně velkou pozornost věnujeme souznění s přírodou. Usilujeme o co nejlepší chuť produktu, ale cestu k dosažení tohoto komplikovaného cíle si nezjednodušíme „zkratkami“.

Záleží nám na tom, jak, od koho a odkud získáváme ingredience. I na tom, co děláme s těmito složkami v průběhu celého procesu.



**Tradiční hospůdky izakayas jsou v Japonsku velmi populární. V mnohých můžete pít speciální piva, vyrobená různými pivovary**

služeb. Naše pivo je také výrazem a součástí této kultury. KIRIN ICHIBAN je naše zdvořilá úklona na přivítanou a přání štěstí každému, kdo naše jedinečné pivo pije.

#### **Našla by se ve vašich produktech i nějaká „česká stopa“?**

Samozřejmě. KIRIN každoročně vysílá speciální týmy na chmelnice žateckého regionu v České republice, kde hledají to nejlepší z plodin. Odborné znalosti, zkušenosti a dlouholeté vztahy s místními producenty hrají důležitou roli v přísném procesu výběru vysoce aromatického a vysoce kvalitního chmele.

Náš dlouhodobý vztah s tímto regionem začal v roce 1905 masivním nákupem, a na počátku minulého století téměř 80 % chmele z Žatecka odebíral a zpracovával KIRIN. Nakupujeme u vás chmel dodnes, nyní putuje k nám do Japonska asi 10 % z úrody tohoto chmelářského regionu. Používáme širokou škálu českého chmele a udržujeme tak tradici i závazek výběru pouze těch nejlepších surovin.



TEXT A FOTO: VOJTA BEDNÁŘ

# BOJOVNÍCI PTÁČKOVÍ

Sourozenci Ptáčkovi jsou pohlední dvacátníci, kteří kromě usměvavých tváří matou i tím něžným zdrobnělým příjmením. Ve skutečnosti je Martina mnohonásobná světová šampionka v kickboxu i ještě drsnějším hand-to-hand, její mladší bratr Josef zase exceluje v neméně tvrdém grapplingu. V ringu si troufnou i na ty nejlepší, hrůza z nich ale nejde – ve volném čase pomáhají dětem i nevidomým a nově navíc patří mezi subaristy.

## Různých bojových sportů už jste vyzkoušeli velkou spoustu. Které si vás nakonec nejvíc získaly?

*Josef:* Já se nejvíc věnuji grapplingu, v němž jsem se stal čtyřnásobným mistrem světa. Je to poměrně nový sport, soupeři se při něm snaží různě škrtnout, páčít, lámat a podobně. Získal si mě tím, že z člověka dostane naprosté maximum. A potom hand-to-hand fighting, což je něco jako MMA, ale jsme oblečení v kimonech, aby se při zápase dalo využít i oblečení. Je to takový pouliční boj, trénují ho například ozbrojené složky. Zahnuje prvky juda, karate i MMA, vlastně jsou to všechna smíšená bojová umění dohromady.

*Martina:* Když jsem byla mladší, dělala jsem kickbox, v něm jsem čtyřikrát vyhrála mistrovství světa a dvakrát světový pohár. Časem mi ale přestala vyhovovat pravidla, protože v kickboxu se nesmí například chytat nohy nebo strkat. Já jsem se jako malá prala s tátou bez pravidel a na závodech jsem pak měla tendenci dělat věci, které jsou zakázané. Tak jsem přešla na hand-to-hand. K němu jen doplním, že kromě kimona máme i speciální rukavice. Jsou podobné těm na MMA, ale mají v sobě malé kamínky, takže to víc bolí. Nejsilnější jsou v téhle disciplíně státy jako Uzbekistán a Kyrgyzstán, kde jde v podstatě o národní sporty. Je těžké se jim vyrovnat, ale všechno jde, když člověk maká.

## Kickbox má trochu negativní pověst, protože občas přitahuje lidi, kteří se chodí vybit i mimo arénu. Co si z něj berete vy?

*Martina:* Myslím, že je to především velmi dobrá sebeobrana, užitečná i pro holky. Také je kickbox super na fyzickou a člověk při něm přijde na jiné myšlenky. Ale lidé jsou bohužel různí. Já sama nemám vůbec ráda násilí, prostě se ráda peru. Ale jen sportovně.

## Poslední roky se všude mluví skoro výhradně o MMA. Jak to vnímáte z pohledu alternativních bojových sportů?

*Josef:* Je to dobrý sport a pěkně se na něj kouká, v současnosti je to ale až příliš velká show. Lidé pak nemají potřebný respekt – k sobě vzájemně ani ke sportu samotnému.



*Martina:* Když vidím, jak se mezi sebou mlátí třeba nějakí youtubeři, je to k smíchu a ten sport to podle mě degraduje. Opravdoví zápasníci, kteří nedělají rozruch, kvůli tomu nejsou moc vidět.

## Je i v hand-to-hand nebo grapplingu vidět vzestupný trend?

*Martina:* Obecně určitě ano, ale u nás v Česku neprobíhají žádné oficiální závody. Když jste v tom době, tak si vás musí všimnout zahraniční svaz a pozvat vás na závody venku, tak jako pozvali nás. Jinak se tam dostat nedá.

## Oba učíte základy bojových sportů i děti. Co jim podle vás mohou dát do života?

*Martina:* Nejmladší máme už děti kolem čtyř let, které si spíš hrají a učí se hýbat. Dětem to celkově pomáhá, aby byly samostatnější, sebevědomější v kontaktu s vrstevníky a dokázaly lépe fungovat bez rodičů. Zároveň poznávají určitou autoritu a získávají respekt k druhým. To hlavně je ale životní nadhled – aby se cítily dobře, nebály se projevit ve škole, byly samy sebou. Což je třeba v pubertě těžké, lidé o sobě hodně pochybují. Sebedůvěra a vůle se hodí ve sportu i v běžném životě. Specifická kategorie pak jsou studenti, kteří mají soutěžní ambice, a my je trénujeme na profesionální úrovni.

## Vychází školní aktivity i z vašich osobních zkušeností se šikanou?

*Martina:* Když mi bylo nějakých osm nebo devět let, tak jsem šikanovaná byla. Spolužáci se mi smáli, brali mi věci a podobně. Ale zpětně jsem za to svým způsobem i vděčná, protože to sice nebylo nic příjemného, ale vlastně mě to přivedlo ke všemu, co dělám dnes.

**Všechno jde, když člověk maká**



**Nemáme rádi násilí, jen se rádi pereme**

*Josef:* U mě byla šikana také, ale bohužel vedle mě zůstala dodnes. Ségra vždycky přišla z tréninku, chtěla si něco vyzkoušet a já byl nejbližší.

*Martina:* Já mám vážně velkou sílu, a přiznávám, že když jsem byla mladší, tak jsem jí občas neuměla úplně přesně dávkovat...

*Josef:* Já chtěl původně hrát florbal, ale protože mě ségra vždycky přeprala a byla to ostuda, začal jsem také s bojovými sporty. A i já jsem za to rád, protože jsem se v tom našel.

## Jakým všem dobročinným aktivitám se v současnosti věnujete?

*Martina:* Děláme toho hodně. Snažíme se řešit téma šikany, podporujeme české menšiny v cizině, třeba v Rumunsku nebo Moldávii, a trénujeme i nevidomé, aby si víc věřili.

*Josef:* Nevidomé učíme hlavně sebeobranu a pohybové aktivity. S tím nápadem přišla Martina a nejdřív jsem si říkal, že je to hloupost. Ale pak jsme zkusili uspořádat první hodinu a reakce byly skvělé, lidé byli nadšení a ptali se, kdy přijdeme znova. Tak je teď trénujeme pravidelně.

## Na cesty na zápasy teď máte k dispozici Subaru. Jaký máte vztah k řízení?

*Josef:* Oba pak jsme řidičák teprve rok a půl, takže se učíme. Ale mě osobně řízení hodně baví a auta mám rád. Jen jsme doteď jezdili

jenom s manuálem a na automat si musíme zvykat. Uznávám ale, že je to s ním větší pohoda, člověk se může věnovat jenom jízdě.

*Martina:* Zatím jsme vyzkoušeli XV a líbí se mi, že se dobře řídí, je bezpečné a vejde se nám do něj všechna výbava na tréninkové kempy.

## Kontrolní otázka: Víte, co je boxer v automobilové terminologii?

*Josef:* Druh motoru... něco s elektrickým e-Boxerem? Počkat, je to plochý motor s písty proti sobě, který má nižší těžiště. Něco už víme, ale ještě si to dostudujeme.

## A už jste si všimli, že se subaristé na silnicích zdraví?

*Josef:* Už několikrát. A poctivě máváme!

## Je i ve vašich sportech podobně silná komunita?

*Martina:* Na hand-to-hand se mi právě líbí ohromný respekt k soupeři. V kickboxu se mi párkrát stalo, že byla soupeřka naštvaná z porážky a ani se se mnou nepozdravila. V hand-to-hand k sobě lidé mají úctu a po každém zápase poděkují nejen svému trenérovi, ale i protivníkovi a jeho trenérovi. Po boji se spolu normálně bavíme, od ostatních se vám dostane uznání.

*Josef:* Je to lepší komunita, podobně jako je to asi u subaristů, kteří také drží spolu. Pamatuji si, jak jsem byl na mistrovství Evropy v sambu, kde se jeden kluk rozčiloval, že prohrál. Jeho trenér ho pak donutil obejít celou halu a osobně se každému omluvit za to, že se vztekal. A že to bylo hodně lidí...

## A co mimosportovní cíle, třeba studijní nebo pracovní?

*Martina:* Já jsem nedávno úspěšně dostudovala mezinárodní vztahy a teď mě brzy čeká nová pracovní výzva. Mluvit o tom ale ještě nechci.

*Josef:* Já bych rád byl spokojený v životě tak, jako jsem, když sedím za volantem Subaru. ■







ZDROJ A FOTO: LIQUID ASSET MANAGEMENT

### Raritní Subaru Impreza WRX STI 22B za miliony

Model Subaru Impreza WRX STI je prostě kultovní, a proto patří mezi sběrateli k oblíbeným trofejím prakticky v každé specifikaci. Ovšem verze 22B? To se vám zatají dech! Na trh ji uvedli v rámci oslav 40 let vzniku značky a trojího triumfu Subaru v Poháru konstruktérů šampionátu WRC (1995–97). V limitované sérii ale bylo vyrobeno pouhých

425 exemplářů, 400 z nich bylo určeno pro Japonsko. Na zbytek světa vybylo tedy pouhých 25 kusů a to v době, kdy do modro-žlutých soutěžních vozů s šestihvězdičkovým logem usedali Carlos Sainz, Colin McRae, Richard Burns nebo o pár let později i Petter Solberg. Jak fanoušci značky dobře ví, poslední tři jmenovaní si v Subaru dojezili i pro titul mistrů světa mezi jezdci.

A teď si představte rozruch, jaký na začátku letošního roku vzbudila zpráva, že australské úřady nabídnou v aukci jeden exemplář vozu Impreza WRX STI 22B z této vzácné série. Je z roku 1998 a má pořadové výrobní číslo 132. Společnost Liquid Asset Management, které australská vláda vůz do aukce svěřila, uvedla, že vůz byl majiteli zabaven v roce 2017 pro jeho trestnou činnost. Pět let před aukcí se tedy s vozem nejezdilo.

Dvoudveřové kupé má 2,2litrový čtyřválcový motor typu boxer, který přes manuální převodovku distribuuje na všechna kola výkon 280 koní a točivý moment 363 Nm.

A náš titulek nelže. Už během prvních dnů aukce vyhnaly příhozy dražitelů cenu do milionových sfér. Takže většina z nás se na fotky exkluzivního vozu dívá s okouzlením, ale taky s vědomím, že na to, aby si takový klenot opatřila, nemá zkrátka prostředky.



### Elektromobilita už táhne

Autosalon v Tokiu by letos klidně mohl mít v záhlaví termín Elektromobilita. Mateřská společnost Subaru rozvíjí už delší čas projekt „STI E-RA CHALLENGE“ a získala bohaté zkušenosti s pohonnými technikami budoucnosti, které nepoužívají fosilní paliva. Tyhle pohony si postupně, ale stále vehementněji, nacházejí cestu i do světa motoristického sportu.

Důkazem může být i na jarním autosalonu v japonské metropoli prezentovaná fascinující studie elektromobilu STI E-RA. Pro fanoušky motoristického sportu bylo její představení vrcholem přehlídky.



### Koncept STI E-RA

Na první pohled uchvátí ploché přikrčené, svalnaté tělo a silné zadní křídlo. Tenhle vůz je zrozen pro rychlost. Maximální výkon systému elektrického speedsteru by měl dosahovat 800 kW/1088 k. Typický pohon všech kol značky zajišťuje kombinace čtyř vysoce výkonných elektromotorů, umístěných velmi blízko u poháněných kol. Pro přenos síly se používá speciální převodovka. Jedinečný je i systém vektorování točivého momentu, který umožňuje přesně vyladit nejvyšší výkon s dokonalou kontrolou na každém kole. E-RA je prostě postaven tak, aby dobyl závodní dráhu.

### Ambiciózní cíl

Inženýři Subaru jsou hrdí na to, že tato koncepce pohonu je v souladu s předpisy Světové automobilové federace FIA pro plánované nové série závodů elektrických soutěžních vozů (E-GT). Do roka má STI E-RA zkompletovat všechna potřebná testovací kola na japonských závodních okruzích.

V roce 2023 by projektanti nového vozu rádi korunovali úspěch své práce novým časovým rekordem na pověstném soutěžním okruhu Nürburgring. Jak si odhodlaní inženýři věří, dokazuje mimochodem již název jejich vrcholového elektrického sportovce: E-RA. Můžeme ho číst nejen jako poselství, že začíná nová éra technologie pohonů, také jako zkratku pro: Electric-Record-Attempt čili Elektrický pokus o rekord.



### SOLTERRA STI CONCEPT

I druhá zajímavá studie Subaru na Autosalonu v Tokiu staví most mezi závodní dráhou a silničním provozem. Protože to je přesně to, co je cílem vývojářů soutěžních vozů.

Špičková technologie s výkonem, účinností a bezpečností, prověřená triumfy v motoristickém sportu umožňuje následně využití osvědčených inovací v sériové výrobě.



### Dotek luxusu

Okouzlit nás může i interiér nových modelů Subaru. Třeba šestá generace Subaru Outback v něm dovedně kombinuje klasický přístup s moderními prvky a současně přináší mnohem více komfortu a prémiové atmosféry. Jednou z věcí, která dokáže atmosféru uvnitř auta vylepšit, je kvalita použitých materiálů. Subaru se v novém Outbacku posunulo dál a nově jej v nejvyšší specifikaci Touring nabízí s kůží Nappa. V čem je její výjimečnost?

Jde o kvalitní přírodní kůži, která je na povrchu měkká, jemná a současně odolná proti vodě. Její povrchová úprava se vyznačuje přirozeným zrnem, které se většinou neupravuje. Nappa tedy může být jak jemná a hladká, tak zrnitější a s výraznějším reliéfem.

Materiál teoreticky může pocházet z různých zvířat, v automobilovém světě se nicméně používají hovězí kůže. Nappa se vyrábí tzv. chromočištěním, kdy se z holiny, tedy kůže zbavené chlupů, přeměňuje na useň. Kůže se při tomto procesu máčí v chromitých solích a následně se barví. Tento druh výroby kůže vznikl někdy v polovině 19. století a začal se používat v koželužnách z údolí v Kalifornii, které dalo této kůži název.

V novém Outbacku Touring budete tedy kromě jiného fascinováni i kvalitní přírodní kůží, která je jemná a měkká na omak, ale současně se vyznačuje značnou odolností, prémiovým vzhledem a v neposlední řadě i charakteristickou vůní. K dispozici je hned v několika provedeních: tmavém, světlém a hnědém.





www.subaru-butik.cz



Kvalitní bavlněné tričko, které každému poví, proč se pořád tak usmíváte. Jasně, že důvodem je vaše auto, na které myslíte, kudy chodíte. A že ho ještě nemáte? Taky nevadí, občas si k pěknému knoflíku necháte ušít kabát a tak to může být i s tímto tričkem. Až jej obléknete, pochopíte, proč potřebujete vůz Subaru...

TEXT: MILOSLAV JANÁČEK, FOTO: SUBARU BUTIK

# BUTIK PONOVOU!

Protože jsme přesvědčeni, že i butik je jednou z důležitých vizitek značky, rozhodli jsme se ho inovovat a nabídnout vám v něm nejen nové produkty, ale výrazně oživit i formy komunikace s vámi, našimi váženými klienty, uživateli i fanoušky šestihvězdičkových vozů.

**S** novým názvem **Subaru – czech official store** tak přijde i kupa zajímavých, praktických a kvalitních věcí s logem, které máme všichni rádi. Chystá se kolekce 2023 pro vyznavače „oldskůl“, dobrodruhy, závodníky nebo třeba i pro ty nejmenší.

Již nyní můžete nahlédnout na náš e-shop a posoudit první změny, kterých bude jen a jen přibývat. Přejeme pohodový nákup na tradiční stránce **www.subaru-butik.cz** a věříme, že každý si najdete v novinkách přesně ten dárek, který udělá radost vám nebo vašim přátelům. Užijte pohodový podzim a nadcházející zimu!



Blíží se zima a zas ta prokletá škrabka na sněh! Kde jsem jí jen v garáži založil a co teprve smetáček? No nic! Čas na to pořídít si tento praktický set 2v1 a ještě v té nejhezčí barvě ze všech

Že ještě nemáte stylovou a kvalitní baterku, která je tak akorát do ruky a vždy se v autě hodí, když vám zapadne třeba mobil pod sedačku? Tak to bychom si na to posvítili! Nová malá, ale velmi výkonná ruční svítilna Led Lenser se vejde jak do náprsní kapsy, kabelky nebo i do přihrádky mezi sedačkami. Praktický klip, decentní logo a příznivá cena ji posouvá v žebříčku dáreků někam do TOP10



Hrnek o standardním objemu 0,3 l v luxusní černé s našim ikonickým prasátkem. Je skvělým dárkem pro každého fanouška Subaru, který ví o našich symbolech a odkazech závodní historie



Pro koho je prasátko a černá lesklá moc moderní, sahne po tradiční modré s tím nejlepším logem na světě!



Pro vyznavače výletů do přírody jsme připravili skvělé triko, dostupné ve všech velikostech



Termohrnek nebo termoska? Že ho ještě nemáte? Tomu se nechce věřit, zvlášť, když je to již několikátý model, který se u nás v butiku objevuje... Naše nová nabídka je skvělá příležitost si termohrnek pořídít. Ale je třeba jednat, protože nový desing je skvělý a kusů je k dispozici jen omezený počet

# VINCENTŮV BOJ

Vzácná porucha metabolismu, se kterou se potýká dvouletý Vincent, byla v Česku zatím diagnostikována pouze dvěma pacientům.

**J**e způsobena narušením průběhu metabolického štěpení. Na celém světě s ní zápolí pouze stovky lidí a neexistuje na ni žádný lék ani účinná léčba. Onemocnění se projevuje globální dysfunkcí mozku, která většinou způsobuje opoždění motorického i mentálního vývoje a mohou ji provázet i neurologické obtíže či záchvaty.

„Vincent je naše první dítě, tak jsme neměli jeho vývoj s kým porovnávat. V prvním půlroce bylo vše v pořádku, pak jsme si ale začali všimnout, že se jeho motorické pokroky zastavily. K tomu se přidalo pár dalších událostí, které nás dovedly až k lékařům, čímž začal kolotoč hospitalizací a různých vyšet-



ka a dodává: „Problémy má Vincent také s jídlem, doslova bojujeme o každý gram, který přibere. Potýká se se špatnou funkcí jícnu a hrozí, že mu lékaři kvůli neprospívání budou nuceni zavést sondu do žaludku pro podávání výživy.“

## Náročná péče a pomoc Dobrých andělů

„Naše běžné dny jsou protkány návštěvami nejrůznějších rehabilitací, terapií, či vyšetřeními, které se synem musíme absolvovat. Zejména večer se hodně zapojuje i manžel, který mi pomáhá i v noci, protože má Vincent problémy se spaním,“ uvádí paní Anna. Náročnost péče se samozřejmě projevuje na finanční situaci rodiny. Z tohoto důvodu ji začala podporovat i nadace Dobrý anděl. „Měsíční příspěvky, které od dárců, Dobrých andělů, dostáváme, nám pomáhají pokrýt náklady na různé rehabilitace, cvičení a několik hodin hlídání týdně, kdy si můžeme trochu odpočinout nebo zařídit to nejnужnější. Vincent je skvělý, má rád děti, společnost a výlety, přesto je péče o něj náročná, a tak jsme s manželem velmi vděční i za občasnou chvíli, kdy spolu můžeme být sami. Čerpáme tím energii na všechnu tu legraci, mazlení a lechtání, které Vincent tak miluje. Dobří andělé nám tak pomáhají občas se nadechnout, abychom mohli jít dál a vše to unést,“ dodává s díky paní Anna.

ření,“ začíná své vyprávění paní Anna, která žije spolu s manželem a synem Vincentem na Kolínsku.

Lékaři nakonec Vincentovi diagnostikovali encefalopatii způsobenou poruchou mitochondriálního a peroxizomálního štěpení. „Na verdikt lékařů jsme čekali skoro rok a za tu dobu jsme měli aspoň čas se smířit s tím, že se u syna nejedná jen o motorické opoždění. Že to asi nebude něco, co rozcvičíme, a že na to nebude zřejmě nikdy ani lék. Diagnózu víme od února, ale dosud není jisté, co to pro Vincenta znamená, a jak moc to ovlivní život nás všech,“ vysvětluje paní Anna.

## Krutá prognóza

Podle lékařů Vincent nebude pravděpodobně nikdy chodit a časem se zřejmě bude jeho zdravotní stav zhoršovat. „Aktuálně jsou synovi 2 roky a jediné, co umí, je otočit se na bok. Motoricky je na úrovni 3měsíčního miminka. Mentálně reaguje, zřejmě i rozumí, sám ale nemluví,“ popisuje mamin-



DOBRÝ ANDĚL

## NADACE DOBRÝ ANDĚL

Za téměř 11 let své činnosti podpořila nadace Dobrý anděl více než 10 tisíc rodin s dětmi, v nichž se rodič nebo dítě potýká s vážným onemocněním. Pokud byste se chtěli stát Dobrými anděly i vy, je to jednoduché. Stačí se zaregistrovat na [www.dobryandel.cz](http://www.dobryandel.cz), zvolit libovolnou výši příspěvku a začít přispívat. Nadace vaše příspěvky rodinám odevzdá do posledního haléře a vy se díky svému Andělskému účtu můžete každý měsíc poďakovat, které konkrétní rodině jste pomohli.



**SUBARU**  
Confidence in Motion

**SUBARU**  
**BRZ**  
LIMITED



# RYZÍ RADOST Z ŘÍZENÍ

Představujeme nové 2023 Subaru BRZ - a již při pohledu na něj je jasné, jak bude jezdit. Pohon zadních kol, plochý motor Subaru Boxer, lehká karoserie. Je dravé, ale přesto nadčasové, jeho široká před' spolu s dynamickými tvary je ztělesněním potěšení z jízdy, které zažijete v každé zatáčce. Auto bylo od základu navrženo velmi účelně, nemá na sobě nic navíc a všechny jeho prvky jsou zcela funkční. Na první pohled vypadá sportovně a současně z něj vyzařuje dokonalá stabilita zajištěná vylepšenou aerodynamikou, podpořená nízkým těžištěm pouhých 456 mm nad silnicí pro ultra hbitou obratnost.

Navštivte nás na dealerstvích, [subaru.cz](http://subaru.cz), [zazij.subaru.cz](http://zazij.subaru.cz) a [subaru-butik.cz](http://subaru-butik.cz)! Vyzkoušejte Subaru při testovací jízdě!

Kombinovaná spotřeba paliva 8,8 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 199-200 g/km.  
Obrázek je pouze ilustrativní.



[subaru.cze](http://subaru.cze)



[subarucz](http://subarucz)



[subarucz](http://subarucz)

**SUBARU**  
FINANCE