

JSEM SUBARISTA!

vol. 042

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY

NOVÝ ROZMĚR HOUŽEVNATOSTI



SUBARU

Confidence in Motion

MILÝ SUBARISTO, MILÁ SUBARISTKO,

nabízím nové číslo magazínu, které má ve svém názvu naše společné vyznání: Jsem subarista!

Protože jsem ve firmě nováčkem, musím začít krátkým vysvětlením, co mě do rodiny Subaru přivedlo. Na prvním místě obdiv k technice, která šestihvězdičkové vozy charakterizuje: ploché motory boxer a symetrický pohon všech kol AWD. Hned prvních pár měsíců mě přesvědčilo, že slogany o spolehlivosti, houževnatosti a radosti za volantem, které automobily Subaru nabízejí, nejsou jen takové to marketingové pozlátka, ale opravdové a reálné přednosti vozů značky s emblémem Plejád.

Věděl jsem, že příznivci této značky v Česku jsou hrdí na svou soudržnost a že se vnímají a fungují jako Subaru rodina. Výrazné individuality různých generací vám v dnešním vydání také představíme: Mirka Cicvárka, který jezdí kamiónem a relaxuje v Subaru a zdravotnického záchranáře Daniela Hrdého, který si nového Crosstreka koupil v létě. S vozem je maximálně spokojen, pro značku se nadchnul. Svého Crosstreka si nemůže vynachválit také Pavel Král. Důvody popisuje ve své reportáži z prázdninové cesty do Dolomit.

Na pracovišti Subaru ČR i v širším týmu partnerské sítě dealerů a servisů mě rychle a bez problémů přijali mezi sebe. Po pár týdnech mi přišlo, jako bychom byli staří známí, a rychle a rád jsem se zabydlel v kolektivu, plném individualit se srdcem pro Subaru vždy na prvním místě.

Pravda, všechno nebylo tak jednoduché. Do firmy jsem přišel v turbulentní době, kdy se očekává proměna mobility na trzích.

I Subaru se musí přizpůsobovat požadavkům doby, zákazníků, regulacím orgánů Evropské unie atp. Nezbyvá, než všechno to brát jako velkou výzvu, což platí obecně pro celou značku i individuálně pro mě. Naši zákazníci jsou konzervativní, houževnatí a zapálení pro osvědčené kvality a tradice. Ale taky otevření novým technologiím a výhodám, jež jim přinášejí. Proto budete mít jistě i vy radost např. z hybridní technologie v novém Forestru, který je ústředním tématem tohoto čísla. Důkladné informace si přečtete ve velkém testu. Já jen po prvních kilometrech za volantem Forestra 2025 předeseílám, že podle mého je úplně úžasný, hladké přechody mezi pohony se snoubí se skvělými jízdními vlastnostmi podvozku, možná nejlepšími, co jsem kdy měl možnost poznat. A přitom se dokáže srovnat s přísnými nároky na emise, diktované stále tvrdšími předpisy Evropské komise a pořád si udržuje svou pozici a oblibu u zákazníků na zdejšímu trhu. Ostatně, přesvědčte se sami: na testovacích jízdách u našich dealerů můžete kvality nového Forestra i všech ostatních modelů značky zažít na vlastní kůži.

V rubrice, kterou pravidelně věnujeme některému z charakteristických fenoménů japonského života, nám dnes popisuje vztah „Japonci, sport a my“ Zdeněk Pavlis, který pracuje padesát let jako sportovní novinář a publicista a od roku 2001 byl víc než dvě desetiletí předsedou Klubu sportovních novinářů ČR.

Samozřejmě jako vždy nabízíme informace o akcích našich dealerství, úspěších našich vozů v nejnáročnějších testech evropských, japonských i amerických, fotodokumentaci



z letních akcí komunity subaristů a jako předvánoční inspiraci i nabídku našeho Butiku.

Ještě si vzpomínám, jak jsem asi před rokem časopisem listoval u dealera v Plzni při čekání na servis a nyní se s vámi mohu podělit o další vydání jako člen týmu – nevěřil bych, kdyby mi to někdo říkal. Takže přeji příjemné počtení u tohoto nového čísla magazínu, blogu na subaru.cz i na sociálních sítích, užijte si co nejvíc pohodových kilometrů za volantem svého subárka a když potkáte jiný vůz naší značky, nezapomeňte pozdravit!

Petr Vodička, Technik-školitel, oddělení Aftersales SUBARU ČR

P. Vodička



PŘIPRAVTE SE NA ZIMU



PŘILNAVOST



BRZDĚNÍ



OVLADATELNOST

ULTRAGRIP PERFORMANCE 3

Vydává SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5 ■ Komplexní přípravu koordinuje: **WESKO spol. s r.o.**, Místní 393/6, Praha-Zlúčín, subarumagazin@subaru.cz ■ **Šéfredaktor:** Zdeněk Zikmund ■ **Editor:** Otakar Štajf ■ **Autorská a odborná spolupráce:** Vojta Bednář, Petr Frýba, Petr Hanke, Míla Janáček, Pavel Král, Mojmír Nebel, Karel Novák, Zdeněk Pavlis, Lukáš Průdek, Adéla Průdková, Martin Sznepka, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Matylda Štajflová, Michal Velíšek, Petr Vodička, Gabriela Vodičková ■ **Grafická úprava:** Jiří Škop ■ **Titik:** Printo, spol. s r.o., Jelínkova 1379/13, 721 00 Ostrava-Svinov ■ Číslo vyšlo: 20. prosince 2024 ■ Neprodejné ■ Vychází dvakrát ročně ■ Registrační číslo M K ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X

Informace pro potřeby § 13 „Informování konečného uživatele a osvětlová činnost“ zákona č. 452/2020 Sb., 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 vytištěn na 100% recyklovaném papíru.

SUBARU CROSSTREK A IMPREZA ZAZÁŘILY V BOČNÍM NÁRAZU I OCHRANĚ DĚTÍ

Po úspěšných nárazových zkouškách v Americe a Japonsku potvrdily modely Crosstrek a Impreza svou pověst mimořádně bezpečných aut také v Evropě. Jak je u Subaru zvykem, z testů Euro NCAP si odnesly plných pět hvězd a v řadě důležitých kategorií navíc dosáhly na nejvyšší možné hodnocení.

Už v roce 2018 vyhlásil nezávislý institut Euro NCAP modely Subaru Impreza a XV nejbezpečnějšími vozy ve třídě. Jejich současné nové generace stojí na oceňované extra tuhé platformě SGP a ve výbavě mají nejnovější generaci systému EyeSight, a tak se od nich očekával minimálně stejně dobrý výsledek. A neklamaly. V prvních testech americké organizace IIHS si vysloužily elitní hodnocení Top Safety Pick+, japonský JNCAP jim pak přidělil nejvyšší bodové ocenění ze všech pětihvězdičkových modelů za poslední rok a jmenoval je absolutními vítězi.

Poslední klíčový titul do sbírky přišel nyní od evropského Euro NCAP. Méně než pět hvězd zřejmě nikdo neočekával, a tak jejich zisk není žádným překvapením. Zmínku si však rozhodně zaslouží skvělé výsledky v některých náročných disciplínách, zejména při bočním nárazu do sloupu, v ochraně dětí na zadních sedadlech při všech typech nárazů nebo bezchybné reakce systému EyeSight na nebezpečně jedoucí cyklisty a motorkáře.

Subaru v testech potvrdilo, že bezpečnost pojímá komplexně, od dobrého výhledu z auta a příkladné ovladatelnosti, přes pasiv-



ní bezpečnost v případě srážky až po ochranu ostatních účastníků provozu. Jen tak totiž může dosáhnout svého cíle, aby v roce 2030 při nehodách nezemřel nejen nikdo z posádek moderních Subaru, ale ani z těch, kdo se s nimi případně střetnou.

Maximální počet bodů získaly Subaru Crosstrek a Impreza od Euro NCAP v následujících disciplínách:

- **Ochrana dětí při čelním i bočním nárazu**, včetně nebezpečného bočního nárazu do sloupu. Figuríny při těchto zkouškách simulují děti ve věku 6 a 10 let. Stejně tak bylo bezchybné uchycení dětských zádržných systémů, včetně automatického vypnutí předního airbagu při umístění autosedáčky. Dobře fungovalo i upozornění na dítě zapomenuté v autě.

- **Zabránění nehodám s cyklisty a motorkáři**, například při předjíždění, odbočování, změně pruhu nebo náhlém vyjetí zpoza zaparkovaných aut. Oba modely také

dokázaly dobře ochránit hlavu a pánev sraženého chodce.

- **Ochrana dospělých při bočním nárazu** do bariéry i do sloupu. Zároveň Subaru jen těsně unikl maximální bodový zisk při nárazu zezadu. Při testech byly ochráněny všechny kritické části těla u cestujících na předních i na zadních sedadlech. Při simulaci pádu do vody bylo možné otevřít dveře i okna a uniknout z vozu.
- **Udržování v jízdním pruhu**, jak při běžné jízdě, tak při zásazích v kritických situacích.



SUBARU V SILNIČNÍCH TESTECH MEZI NEJLEPŠÍMI ZNAČKAMI

Organizace Consumer Reports sestavila žebříček více než 30 automobilových značek na základě důkladných testů jízdních vlastností, ovladatelnosti, pohodlí, uživatelské přívětivosti a dalších praktických parametrů. Subaru je na čtvrtém místě hned za prvním BMW, druhým Audi a třetím Porsche, přičemž se stuttgartským výrobcem prémiových sportovních aut má shodné skóre 84 bodů.

Specifikem testů amerických Consumer Reports je fakt, že se všechna auta anonymně nakupují jako nová přímo u dealerů, aby bylo možné ověřit běžnou zákaznickou zkušenost a předešlo se jakékoliv manipulaci. Ročně takto za auta utratí v přepočtu desítky milionů korun. Následně se s nimi najede několik tisíc kilometrů a odborní komisaři z řad automobilových inženýrů pak při podrobných silničních testech vyhodnocují vše: od chování motoru a brzd, přes kvality podvozku či prostornost interiéru až po snadnost ovládání různých systémů.

Získaná data se nakonec kombinují s uživatelskými zkušenostmi v rámci rozsáhlých průzkumů mezi majiteli a také s výsledky nárazových a bezpečnostních zkoušek od renomovaných institucí. Až z toho všeho vzejde celkové bodové hodnocení, určující výsledné pořadí. Přesně jako v aktuálním žebříčku, který sice pochází z USA, ale i tak v něm najdeme většinu relevantních automobilek. Subaru ostatně ve Spojených státech prodává většinu své produkce a testovány byly všechny jeho aktuální modely.

CR Consumer Reports



Úspěchy Subaru na americkém trhu jsou už léta spojeny také se jménem Trávise Pastrany



OD VÝSMĚCHU K DOMÁCÍ ZNAČCE JAK SUBARU DOBYLO AMERIKU



Subaru je značka japonská, ale dnes svým způsobem už také trochu americká. Automobilka, která se u Američanů nejprve setkala s výsměchem, totiž ve Spojených státech v průběhu let zdomácněla a dnes tamní zákazníci tvoří výraznou většinu jejích prodejů. Vedla k tomu dlouhá a zajímavá cesta, kdy Subaru hledalo skuliny na trhu a zároveň naslouchalo svým zákazníkům.

ších ve své třídě. O špičkových výsledcích v testech bezpečnosti nemluvě. V prvním roce prodeje každopádně model Subaru 360 v USA zvolilo pouze 332 zákazníků.

Už v roce 1973 se ale Subaru objevilo mezi deseti nejoblíbenějšími dováženími značkami. Svůj podíl v tom sehrály zejména vozy DL a GL (různé verze modelu Leone) s plochým motorem boxer a pohonem předních kol. Úsporná auta dorazila akorát včas před začátkem ropné krize, která přinutila Američany přemýšlet o spotřebě pohonných hmot.

Teprve o rok později ale přichází zásadní moment historie značky v USA. Harvey Lamm v Japonsku přesvědčil přímo zástupce koncernu Fuji Heavy Industries, pod který Subaru spadalo, že USA potřebují zajímavější, větší a vybavenější auta. A tak se na americkém trhu poprvé objevilo kombi Subaru s pohonem čtyř kol. Od té doby si značka začala budovat nesmrtelnou image specialisty na tuto disciplínu.

Pro Ameriku něco speciálního

V roce 1977 přišel do USA speciální model BRAT. Neobvyklý pick-up s pohonem všech kol a dvěma sedadly připevněnými na korbě

proti směru jízdy se stal malou ikonou. Jezdil s ním i americký prezident Ronald Reagan, který BRAT řídil od roku 1978 a vlastnil ho celých 20 let, tedy i v průběhu svých prezidentských mandátů.

Osmdesátá léta přinesla spousty novinek i dílčích úspěchů. Značka zavedla třeba funkci hill holder pro vozy s manuální převodovkou, uvedla svůj první model s pohonem všech kol a přepínaným motorem a pohon všech kol nabídla volitelně ke všem modelům nabízeným v USA. V závěru dekády přišla první CVT převodovka. V roce 1984 se také Subaru poprvé objevilo v čele žebříčku spokojenosti zákazníků J.D. Power. Kombíky Subaru se v tomto období staly v USA nejprodávanějšími vozy této kategorie.

V roce 1989 automobilka společně s Isuzu rozjela výrobní linky nové továrny ve státě Indiana (později ji kompletně převzala) a začala tam s výrobou modelu Legacy. V roce 1994 na něj navázala výroba klíčové druhé generace a s ní přišla i speciálně pro americký trh vymyšlená edice Outback. Zrodila se legenda, která pomohla, společně s později uvedeným modelem Forester, udržet tou dobou stagnující značku nad vodou a zajistila jí úspěch i v těžkých časech světové finanční krize v novém tisíciletí. Na model BRAT ještě navázal od Outbacku odvozený typ Baja.

Stálá cesta vzhůru

Od roku 2010 pak prodeje značky v USA nabraly setrvalý rostoucí trend, který trval až do vypuknutí globální pandemie nemoci covid-19. Rok 2019 je se 700 117 prodanými vozy pro značku v USA dosud tím nejúspěšnějším, aktuálně je opět na dobré cestě k jeho překonání. Pomáhá jí v tom i řada pro USA připravených modelů: outdoorové modely Crosstrek, Forester a Outback jsou k mání i ve speciální drsné verzi Wilderness, od roku



2018 také Subaru tamním zákazníkům nabízí velké (na naše poměry) SUV Ascent.

Vlastní svět

Americké zastoupení Subaru má díky své důležitosti výsadní postavení i velkou důvěru a funguje do značné míry autonomně. Provozuje například vlastní závodní divizi Subaru Motorsports USA, která se zrodila již v roce 2001 jako Subaru Rally Team USA a slaví četné sportovní i marketingové úspěchy. Jednou z hvězd, které se za volanty vozů Subaru objevují, je showman Travis Pastrana, který krotí všemožné upravené speciály při řadě exhibic nebo ve spolupráci se závodním týmem Hoonigan i v oblíbené sérii Gymkhana.



V roce 2023 se Subaru stalo devátou nejprodávanější značkou na americkém trhu. Automobilka tam za rok prodala 632 083 vozů, zatímco její celosvětová produkce dosáhla 959 147 aut. Skoro přesně dvě třetiny produkce tak udala právě ve Spojených státech. Ty jsou pro Subaru největším trhem už poměrně dlouho, v uplynulé dekádě se tam relativně malá japonská automobilka nadechla k velkému úspěchu a dovede potrápit mnohé konkurenty, včetně tradičních domácích značek. Od roku 2019 se Subaru daří držet v USA tržní podíl nad čtyřmi procenty.

Nebylo to tak ale vždy. K úspěchu se automobilka musela propracovat a nebyla to úplně snadná cesta. Dílčí úspěchy si sice v USA připisuje už od raných dob své přítomnosti na tamním trhu, přesto chvíli trvalo, než se Subaru definitivně prosadilo.

Malý začátek velkého příběhu

Vše začalo v roce 1968, kdy se na americkém trhu objevil vůz Subaru 360, první sériově vyráběný model automobilky, která vznikla na poválečných troskách japonského leteckého průmyslu. S dovozem skrze nově založenou společnost Subaru of America začala dvojice podnikatelů Harvey Lam a Malcolm

Bricklin – ano, ten Bricklin, který v Kanadě vyráběl svůj neúspěšný sporták a později do USA vozil auta Yugo. Malé autíčko bylo sice velmi levné (prodávalo se za 1279 dolarů, asi o 300 méně než konkurenční „lidové auto“), ale schytávalo kritiku.

Federální bezpečnostní standardy například vůz nemusel plnit jen díky své hmotnosti a miniaturním rozměrům. Spotřebitelská organizace Consumer Reports ho ovšem označila za nepřijatelný. Jaký to kontrast s aktuálním hodnocením vozů Subaru, které Consumer Reports pravidelně označuje za nejlepší, nebo alespoň jedny z nejlep-



OD LÉTA AŽ DO ZIMY SUBARISTY BAVÍ NABITÉ AKCE

TEXT: VOJTĚCH BEDNÁŘ, FOTO: MOJMÍR NEBEL, MARTIN SZNAPKA



Stejně jako se v Subaru musíte nejprve projet při testovací jízdě, abyste docenili jejich dotažené jízdni vlastnosti a pohodu na palubě, musíte pak s nimi také občas vyjet za dobrodružstvím, abyste si připomněli, jak šikovné auto máte doma. A protože takových příležitostí v běžném životě nebývá mnoho, o jejich dostatek se aktivně stará české zastoupení Subaru.

Různých akcí pro majitele Subaru v posledním půlroce proběhlo hned několik druhů, které se liší jak zaměřením, tak velikostí a místem konání. Společný mají atraktivní program, který se zaměřuje na poznávání možností vlastních aut a seznamování s ostatními majiteli. Pozitivní zpětná vazba ukazuje, že subaristé tento typ zákaznického servisu velice vítají.

Zlatý hřeb: Subaru Festival

Ještě větší, s bohatším programem a navíc s možností přespání a kempování. Subaru Family Day z roku 2023, nultý ročník velkého víkendového srazu subaristů, jejich dětí a čtyřnohých přátel, se díky kladnému ohlasu dočkal o rok později ještě ambicióznějšího pokračování. V rozsáhlém areálu Adventure Landu v Bělé pod Bezdězem proběhl 21. a 22. června 2024 první oficiální český Subaru Festival.

Nejvíce natěšení subaristé dorazili na festival už během pátečního odpoledne, aby si společně užili kempování s ohněm a hudbou. V sobotu se pak sjely na dvě stovky subaristů ve více než stovce aut napříč historií značky. Pestrá zábava byla připravena pro všechny věkové kategorie, aby se zabavily stejně dobře děti jako dospělí, a samozřejmě také pro psy, nerozlučné přátele mnohých subaristů.

Svá auta mohli návštěvníci prohnat po adrenalinovém asfaltovém okruhu Adventure Landu, který během roku slouží i k testování rallyových speciálů, nebo po offroadové dráze s různými povrchy a nástrahami. Současně bylo možné v rámci zkušebních jízd otestovat aktuální modelovou řadu Subaru, na vlastní kůži vyzkoušet autonomní nouzové brzdění EyeSight, či vyrazit na spanilou jízdu. A aby akcí snad nebylo málo, připraveny byly také divoké taxi jízdy se Subaru BRZ.

K odreagování od dobrodružství za volantem posloužily zábavné soutěže a výzvy

rozprostřené po celém areálu, besedy na téma Dakaru či rallye, odpočinková zóna nebo stánek Subaru Butiku s bohatou nabídkou hezkých i praktických dáreků. Celkově se povedlo najít perfektní rovnováhu mezi akčními zážitky a pohodovým relaxem se skvělými lidmi.



Spanilá jízda Sushi a subárka

Pokaždé jinde, pokaždé jinak. Série zábavných lokálních srazů Sushi a subárka vystřídala různé kouty republiky a prozatím poslední zastávka byla na Moravě, v prostoru autokrosového a motokrosového závodiště v Přerově. To posloužilo jako dokonalé hřiště pro subaristy, kteří se sjeli z Olomouce, Zlína, Brna, Ostravy i dalších míst. Tentokrát především pro ty se zvýšenými limity – Foresterem, Outbackem či XV/Crosstrekem.

Kombinace širokého autokrosového oválu a náročných offroadových tratí s dramatickými padáky a ostrými horizonty zajistila, že si každý návštěvník srazu mohl vybrat cestu podle své odvahy a světlé výšky svého vozu. Mnozí postupně posouvali své limity a troufali si na stále větší výzvy. Přestože první seznámení s tratí ukázalo i opravdu náročné pasáže pro otrlé, projížďku prakticky žádný účastník srazu nevynechal. Dobré náladě tradičně prospělo i sushi a nealkoholické nápoje pro všechny subaristy.

Zatímco předchozí sraz na letišti v Plzni nabídl prostor pro vyblbnutí na betonové dráze hlavně majitelům BRZ či WRX STI a soutěžilo se o vyhlídkové lety, v Přerově byly na pořadu dne zážitkové jízdy v dakarské buggy, která dokázala využít možnosti tratě opravdu na maximum. Tři výherci soutěže se ihned po losování svezli



zdarma, další využili možnost výhodně zakoupit jízdy přímo na místě.

Zimní zábava a odpočinek na festivalech

Na 21. prosince je naplánováno pokračování další akce, která úspěšně proběhla už v roce 2023 – předvánoční zimní dovádění na okruhu v Sosnové pro majitele sportovně zaměřených subárek. První ročník přinesl husté sněžení a pravé subarácké počasí, kdy cestu na okruh lemovala auta méně schopných značek v příkopech podél cest. Také tato akce je pro účastníky zdarma, jediným limitem je omezená kapacita okruhu. Současně je Subaru přítomné na řadě motoristických akcí, kde svým zákazníkům a fanouškům poskytuje prostor s domovskou atmosférou pro zábavu a odpočinek uprostřed ruchu velkých festivalů. Stánek Subaru na výstavě Legendy je již mnoho let tradičním útočištěm nejen pro rodiny s dětmi, které v něm najdou



občerstvení, stinnou chillout zónu nebo dětský funpark.

V poslední době je tento koncept k vidění i na dalších akcích. Již podruhé bylo možné stánek Subaru s četnými atrakcemi najít na Speed Festivalu v České Lípě a nechyběl ani na Petrol Palace, festivalu aut a dobrého jídla v prostoru Trojského zámku.

Zkrátka platí, že když máte doma Subaru, vždycky je kam vyrazit, ať už máte jakýkoliv model. Pokud nechcete o žádnou akci přijít, sledujte profily českého Subaru na Facebooku (www.facebook.com/SUBARU.CZE) či Instagramu (@subarucz).

Předvánoční zimní dovádění na okruhu v Sosnové je určeno hlavně pro majitele sportovně zaměřených subárek. Minulý ročník přinesl husté sněžení a pravé subarácké počasí, kdy cestu na okruh lemovala auta méně schopných značek v příkopech podél cest.



ZÁSADNÍ ZMĚNY V POVINNÉM RUČENÍ

TEXT: MICHAL VELÍŠEK, FOTO: KAPITOL

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla prošlo v průběhu roku 2024 celou řadou změn, přičemž většina z nich začala platit už v dubnu – zvýšily se např. minimální limity povinného ručení, změnilo se povinnosti majitelů a provozovatelů vozidel nebo musíte mít nově povinné ručení i pro elektrokoloběžky a další podobná neregistrovaná vozidla, poháněná vesměs elektromotorem, přesahují-li zákonem stanovené hodnoty.

Poslední zásadní novinka nabyla účinnosti teprve nedávno, 1. října 2024, kdy začala fungovat povinnost pojišťoven odesílat do databáze ČKP (Česká kancelář pojistitelů) informace o vzniku, změně nebo zániku pojištění, a to v reálném čase tzv. formou „on-line“. Policie ČR a registry silničních vozidel tak mohou obratem ověřit, zda máte uzavřenou smlouvu na povinné ručení.

Přinášíme tak sumář nejdůležitějších změn, které nastaly v povinném ručení v letošním roce:

Co se změnilo už v dubnu
Povinné ručení pro vozidla nad 25 km/h (příp. kombinace rychlosti a hmotnosti nad 14km/h a 25kg)

Pokud tedy máte vozidlo, jehož maximální konstrukční rychlost překračuje 25 km/h

(případně 14 km/h, pokud jeho hmotnost překračuje 25 kg), musíte na něj mít sjednané povinné ručení. V praxi se jedná především o elektrické koloběžky a všechna další podobná vozidla, nepodléhající registraci. V ČR se zákon na elektrokola nevztahuje, nicméně např. v Německu se vyžaduje pojištění pro kola typu speed pedelec (pomoc elektromotorku při šlapání do 45km/h). V těchto případech lze využít hraničního po-

jištění uzavřeného u některé z německých pojišťoven.

Nové vymezení provozu vozidla

V souvislosti s povinností pojištění i pro nové kategorie elektrokoloběžek a spol. bychom měli upozornět i u nového upřesnění definice provozu vozidla. Jde o „použití vozidla jako dopravního prostředku bez ohledu na vlastnosti vozidla a bez ohledu na terén nebo

na to, zda vozidlo stojí nebo je v pohybu, přičemž v případě pochybností, v jaké funkci bylo vozidlo použito, se má za to, že bylo použito jako dopravní prostředek“.

Z uvedené definice tak můžeme např. dovodit, že elektrokoloběžka, která podléhá povinnosti povinného ručení, vjede kdekoli i mimo pozemní komunikaci na lesní, polní cestu a způsobí závažnou újmu na zdraví procházející osobě, bude tato škoda hrazena z titulu povinného ručení za předpokladu, že pojistná smlouva na povinné ručení byla uzavřena. Pokud ne, hrozí škůdci právo regresu ze strany ČKP, která škodu uhradí z garančního fondu ČKP.

Minimální limity se zvýšily na 50 mil. Kč

Původní minimální limity pro újmy na zdraví a škody na majetku, byly zvýšeny z 35 mil. na 50 mil., přičemž cena za pojištění se zvýšila v řádech stokorun.

Povinné ručení přešlo z vlastníka na provozovatele vozidla

Předchozí zákon stanovil, že povinnost uzavřít pojistnou smlouvu měl přímo vlastník vozidla. Nový zákon však ukládá povinnost zajištění sjednání pojistné smlouvy provozovateli vozidla, a to i když je osobou odlišnou od pojistníka nebo vlastníka vozidla. Tato skutečnost je podstatná především z toho důvodu, že sankce v podobě úhradové povinnosti nebo pokuty za provozování nepojištěného vozidla až do výše 50 000 Kč, přechází právě na osobu provozovatele. V případě odlišného vlastníka nebo provozovatele musí být tato skutečnost zajištěna zápisem do registru silničních vozidel.

Co se změnilo od 1.října
UZAVŘENÍ POVINNÉHO RUČENÍ MUSÍ POJIŠŤOVNY HLÁSIT NA ČKP OBRATEM FORMOU ON-LINE

Od 1.10.2024 zákon uložil pojišťovnám povinnost bezprostředního reportingu o vzniku, změně nebo zániku každé pojistné smlouvy. Pojišťovny tím byly nuceny změnit dosavadní praxi uzavírání pojistných smluv. I nadále platí, že se pojistná smlouva uzavírá podpisem nebo platbou, změnilo se však zásadně podmínky, které musí zabezpečit, že pojistné smlouvy, zasílané do ČKP, budou právoplatně uzavřené. A toho lze dosáhnout za použití moderních technologií jak u podpisu smlouvy, tak i uzavření smlouvy pomocí platby, tak jak to známe např. u internetového prodeje, kdy vám zboží předají do ruky za předpokladu uhrazení platbou v místě převzetí. Je zajímavé, že nabízená řešení nejsou u všech pojišťoven stejná.

a) Vznik smlouvy úhradou pojistného před počátkem pojištění

Pokud tedy chcete uzavřít pojištění s okamžitou platností pomocí platby, lze tak učinit pouze za použití karty pomocí platební brány, popř. platební metodou Apple Pay a Google Pay. Nejsou akceptovány úhrady pomocí bankovních převodů nebo okamžité platby, protože není garantováno, že platba bude opravdu provedena.

Co se u jednotlivých pojišťoven liší, je doba, do kdy musí být pojištění uhrazeno od obdržení pojistného návrhu. Pohybuje se od 30 minut do jedné hodiny. V případě, že to do této doby nestihnete, návrh pojistné smlouvy zanikne a musíte uzavřít zcela novou smlouvu.

Některé pojišťovny umožňují zaplatit až do 7 dnů od vytvoření návrhu smlouvy (tzv. „plovoucí počátek“). To je považováno za rizikové, protože pojištění začíná platit až ve chvíli, kdy je platba připsána na účet pojišťovny. Když zaplatíte později a v meziobdobí máte pojistnou událost, hrozí, že tato pojistná událost nebude kryta pojistnou smlouvou. Navíc může vzniknout časový úsek, kdy vaše vozidlo nebylo pojištěno a můžete očekávat postih od České kanceláře pojistitelů za provozování nepojištěného vozidla.

b) Vznik smlouvy podpisem

Druhé řešení uzavření smlouvy s okamžitou platností je pomocí podpisu. Nejčastěji vlastnoručním digitálním podpisem, který vám pojišťovna nabídne pomocí sms, aniž byste si museli stahovat nějakou aplikaci. Podmínkou je pouze chytrý mobilní telefon nebo tablet s dotykovou obrazovkou. Platba pak řešíte klidně i bankovním převodem, protože pojistná smlouva je podpisem právoplatně uzavřena.

Některé pojišťovny stále ještě kombinují klasický podpis propojený se SMS, ve které je uvedený kód, který se následně musí doplnit do systému pojišťovny.

ZELENOU KARTU NENECHÁVEJTE DOMA

Zelenou kartu nově nemusíte u sebe mít, protože při kontrole si policisté sami ověří platnost pojištění díky systému on-line v evidenci, která je vedena ČKP. Přesto doporučujeme i pro cesty po ČR mít zelenou kartu, alespoň v elektronické podobě v mobilu. Policie ČR zdaleka neřeší všechny nehody a účastníci střetu by se měli navzájem prokázat zelenou kartou.

Ale pozor při cestách do zahraničí. Tam tato novinka zatím neplatí. ■

Mgr. Michal Velíšek
Ředitel úseku autopojištění Kapitol, a.s.

BAVÍ MĚ, ŽE SUBARU VYBÍZÍ K OBJEVOVÁNÍ NOVÝCH MÍST

TEXT: VOJTĚCH BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Miluje jízdu na koni, dětský sen stát se lékařem si splnil jako zdravotnický záchranář a už z dálky ho poznáte podle kovbojského klobouku. Daniel Hrdý je sice ještě mladík, ale v životě má celkem jasno. Kromě koní a psů je jeho milovaným parťákem také nové Subaru Crosstrek, které ho nadchlo během testovacích jízd.



Při setkání s vámi člověka okamžitě upoutá klobouk na hlavě. Co symbolizuje?

V první řadě je to praktický módní doplněk. Ať už člověk jede na koni, nebo jde po městě, klobouk ho ochrání před sluncem i před deštěm a na rozdíl od kapuce neomezuje zorné pole. Je to ale také součást životního stylu, který se pojí s láskou ke koním. Mám u kamarádky ustájenou svou kobylu Dejzy, na které jezdím. Píše se to Dejzy, protože pochází z Moravy a tam si s tím nedělali moc starosti. Má to tak i v papírech. Letos toho ježdění ale bohužel moc nebylo kvůli jejímu zranění.

Klobouk, který máte právě na hlavě, je originál z Ameriky?

Ano, je to Stetson, který jsem si loni přivezl z roadtripu po Nevadě a Kalifornii. Jel jsem tam za zážitky, protože v Nevadě je největší populace divokých koní. Hned druhý den jsem si tam zlomil nohu – když jsem na ranči naháněl býka, kobyla uklouzla a spadla mi na nohu. Ale nijak zvlášť mě to neomezovalo, dovolenou jsem si užil, po návratu jsem si v práci nechal udělat rentgen a byla to jen taková malá zlomeninka. Bylo úžasné vidět opravdové kovboje, jakým způsobem pracují

a žijí na rančích v poušti. A když už jsme byli v Nevadě, vyrazili jsme i do Kalifornie.

Kdy se zrodil plán mít vlastního koně?

Začala to moje mamka, už když jsem byl malý, tak jsme koně měli. Pak ale utrpěla úraz a koně šli pryč. Někdy před pěti lety jsme ale koupili Dejzy a zase jsme se k tomu vrátili, jezdíme na ní oba moc rádi.

Jak drahý je to koníček?

Ani moc ne, řekl bych, že za benzín dám měsíčně víc než za celou péči o koně – a to v Crosstreu jezdím se spotřebou kolem 8 litrů na 100 km, což mi přijde velmi dobré. Dejzy jsme kupovali asi za 60 tisíc korun, i když dnes už má násobně větší hodnotu, protože jsme jí toho hodně naučili. Určitě se ale dá koupit slušný kůň kolem 100 tisíc.

Kam na koni vyrážíte?

Různě po okolí, stejně jako někdo jezdí na kole, tak já na koni. Nejdál jsme byli v Mladé Boleslavi, to je tam a zpátky asi 50 kilometrů, jeli jsme to 7 nebo 8 hodin čisté jízdy. Projeli jsme tam i skrz drive thru v McDonaldu, normálně jsem si z koně objednal, zaplatil a pak si v sedle snědl burger. Koukali na mě jako na blázna.

Jak jste se dostal k práci záchranáře?

Vždy jsem chtěl být doktorem, ale na lékařské fakultě mě nějak nechtěli, takže jsem vystudoval zdravotnického záchranáře a ve výsledku si myslím, že je to pro mě

i daleko lepší. Nikdy jsem nebyl extra studijní tip. Dělán na půl úvazku na záchranné službě v Jičíně a na půl na urgentním příjmu v Mladé Boleslavi. I proto, že bydlím na vesnici v Mladějově a pracuji ve dvou různých městech, je pro mě auto důležité. Musím fungovat za každého počasí.

V libereckém dealerství Subaru ILOS jste prý nejmladší zákazník. Kolik je vám let?

A jak dlouho už pracujete ve zdravotnictví?

V nemocnici pracuji už od 16 let. To byla hned moje první brigáda, když jsem chtěl být tím lékařem, tak kam jinak bych šel. Teď na záchranné službě pracuji dva roky.

V čem přesně vaše práce spočívá?

Má ohromně široký záběr. Některou službu jsem řidič, jindy záchranář, a hlavně nejde vždy jen o zdraví těch lidí, ale také o jejich osobní či sociální situaci. Je to vážně pěkné povolání, žádný stereotyp, nikdy nevím, kam se ten den podívám. Dostanu se i na místa, kam se lidé běžně nepodívají, ať už jsou to různé továrny nebo třeba věznice v Valdicích. Tam jezdíme často.

Takže vaše sny o budoucím povolání se naplnily?

Určitě, práce mě baví a naplňuje, peníze také nejsou vůbec špatné. Člověka to jen tak neomrzí, byť se samozřejmě někdy jezdí ke zbytečným případům. Občas si připadáte spíš jako taxikář, když se se záchrankou se zapnutými majáky někam přijezíte, a tam už stojí člověk s taškami, nastoupí jako do autobusu a vy ho zase vezete zpátky. Ale jsou i opačné případy, kdy už jde skutečně o lidské životy.

Jezdíte i k autonehodám?

Jezdím, ale zatím jsem za svou kariéru nezažil autonehodu, kdy by lidé byli hodně vážně zranění. Dnešní auta jsou opravdu bezpečná proti tomu, co vyprávějí kolegové z doby třeba před 20 lety, kdy bývala po nehodě úplně zdemolovaná a lidé uvnitř také. Je vidět, že technika pokročila. Samozřejmě hasiči mají víc práce, když potřebují auto rozstříhat, ale posádka je poměrně dobře chráněná.

Jak se vůbec 24letý mladík dostane k novému Subaru za 900 tisíc korun?

Část jsem si našetřil, část mám vypůjčenou. Tím, že mám na svůj věk relativně vysoký příjem, nemám obavy, že bych to auto nebyl schopn uživit.

A proč padla volba právě na Subaru Crosstrek?

Měl jsem několik kritérií. Předně jsem chtěl atmosférický motor, protože mi projev motorů s turbem nevyhovuje, a také automat a adaptivní tempomat. Ve výsledku odpadla v podstatě všechna evropská auta a zůstala jen ta japonská. No a pak už jsem zkoušel a porovnával. Obešel jsem Toyotu, Nissan, Hondu, Subaru... Ze všech aut bylo Subaru jízdně jednoznačně nejlepší. Sice nejdražší, ale prostě nejlepší.

Takže jste poctivě vyrážel na testovací jízdy?

Přesně tak, a i z hlediska přístupu dealerů bylo Subaru úplně jiné než ostatní znač-



ky. Prodejce chtěl, abych si auto opravdu vyzkoušel, testovací jízda byla poměrně dlouhá a aktivně mě vybízel, abych si osahal všechny funkce. U ostatních automobilek se člověk jen krátce projel po nějaké hezké silnici tam a zpátky a bylo cítit, že moc nechtějí, aby si to auto důkladně zkoušel. V jednom autosalonu mi paní dokonce zakázala otestovat na dálnici adaptivní tempomat, že prý nemá ráda, když to lidi za jízdy zkoušejí.

Zvažoval jste i jiný model?

Crosstrek byl první volba. Forester už je pro mě zbytečně velký a samozřejmě o něco dražší, toho už bych asi nevyužil. O Outbacku ani nemluvě.

Jezdíte i do terénu zkoušet, co vaše subárko doveđe?

Zkouším a baví mě to. Nedávno jsem jel po okresech z Liberce, silnice byla uzavřená a po objížďce se mi nechtělo. Tak jsem otevřel mapy a koukám, po jaké polní cestě by to šlo objet. Jednu jsem si našel a vzal jsem

Člověk se v Subaru dostane na místa, která by jinak neviděl. To auto prostě vybízí k objevování nových míst.

to tudy. Zpočátku byla celkem hezká, ale pak už přišly hluboké vyjeté koleje a byl jsem rád za Subaru. Člověk se dostane na místa, která by jinak neviděl. To auto prostě vybízí k objevování nových míst.

A proč padla volba právě na Subaru Crosstrek? Měl jsem několik kritérií. Postupně odpadla v podstatě všechna evropská auta a zůstala jen ta japonská. No a pak už jsem zkoušel a porovnával Toyotu, Nissan, Hondu, Subaru... Ze všech aut bylo Subaru jízdně jednoznačně nejlepší.



Byl jste už i na nějaké delší cestě?

V létě jsem byl v Polsku u moře s tátou a se psem. A i když mám 185 cm, vzadu jsem se na složených sedadlech úplně v pohodě vyspal na nafukovací matraci i se svým ovčákem. Když jsme se vraceli, objížďeli jsme po polní cestě kolonu a před námi jelo elektrické SUV, které se vyhýbalo každé díře. Táta jel opatrně za ním, tak mu říkám: Máš Subaru, nemusíš se všemu vyhýbat! Ale on se držel auta před sebou, až mi o nějaké roští odřel dveře. Přílišné obavy jsou zkrátka u Subaru spíš na škodu. Ještě ten týden mi našťěstí bok v Liberci rozleštili.

Se svou automobilovou volbou jste tedy stejně spokojen jako s tou profesní?

Naprosto. V práci jezdím se záchranářským Kodiaquem a neříkám, že to je vyložené špatné auto, ale Subaru jezdí opravdu výrazně líp. Přijde mi škoda, že lidé často kupují auta bez většího přemýšlení, aniž by si vyzkoušeli různé přístupy a značky. Třeba by přišli na to, že mohou mít něco lepšího. ■

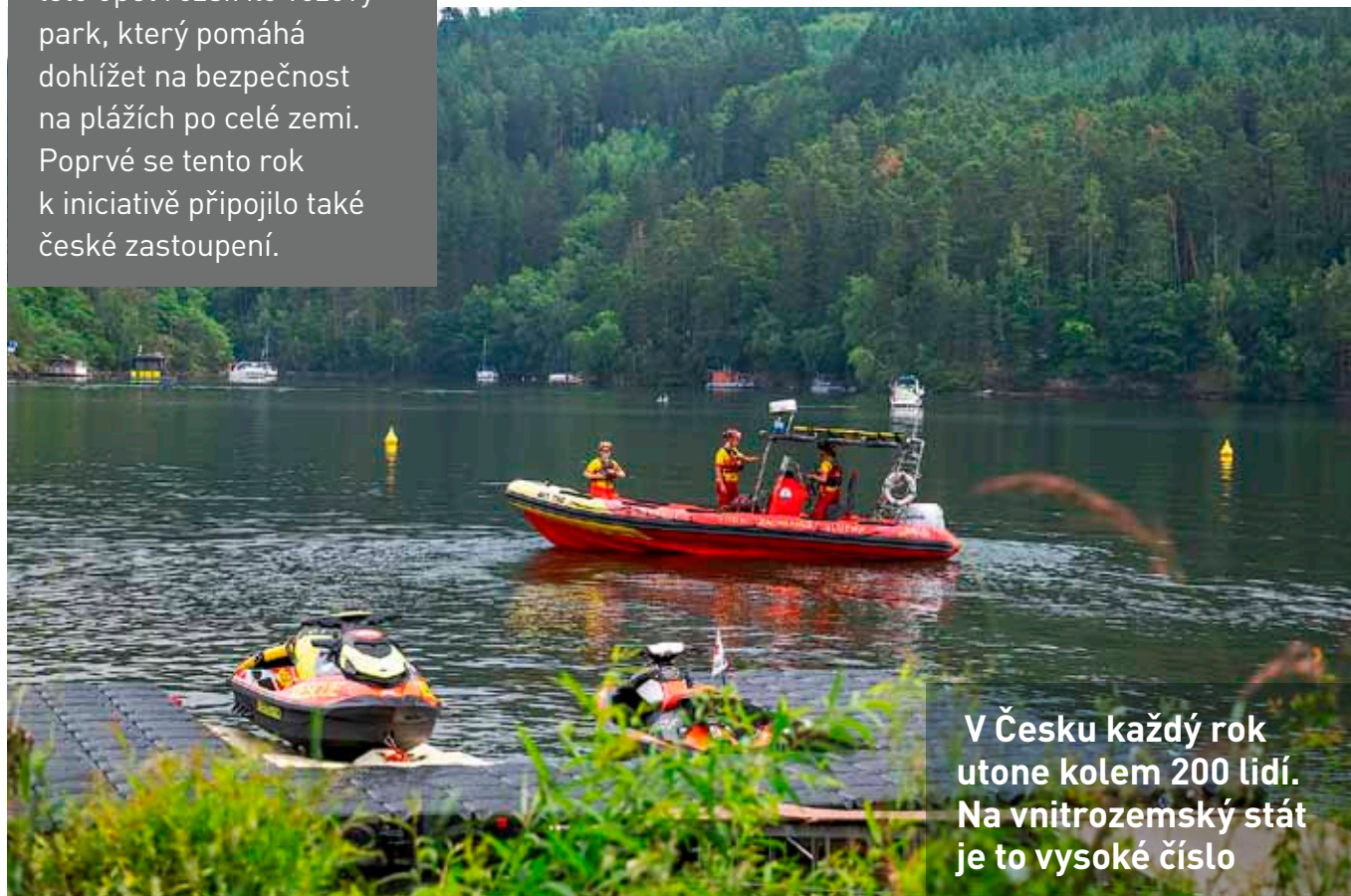
SUBARU POSKYTLA AUTA VODNÍM ZÁCHRANÁŘŮM

TEXT: SUBARU ČR, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Už od roku 2020 je Subaru v Japonsku oficiálním partnerem tamní asociace záchranářů. Pro letošní léto opět rozšířilo vozový park, který pomáhá dohlížet na bezpečnost na plážích po celé zemi. Poprvé se tento rok k iniciativě připojilo také české zastoupení.

Do služeb japonských záchranářů letos ve 29 různých prefekturách zamířilo hned 35 vozů Subaru, které automobilka poskytla prostřednictvím 27 dealerství. Jde především o Forestry a další modely s jednou z nejoceňovanějších předností šestihvězdičkových vozů – symetrickým pohonem všech kol. Některé slouží jako hlídkové vozy přímo na plážích, další pomáhají při organizaci preventivních a vzdělávacích akcí.

Všechna auta jsou navíc vybavena lehkými automatickými defibrilátory, které pomáhají zachraňovat životy nejen u vody. Kromě poskytování vozového parku zahrnuje partnerství Subaru s vodními záchranáři také společné workshopy a další aktivity ve spolupráci s místními prodejci, zejména vzdělávání v oblasti první pomoci nebo právě obsluhy veřejně dostupných defibrilátorů.



**V Česku každý rok
utone kolem 200 lidí.
Na vnitrozemský stát
je to vysoké číslo**



Společným cílem projektu je kromě řešení krizových situací především osvěta, aby se lidé naučili nehodám souvisejícím s vodou předcházet. Plánem Subaru je do roku 2030 dosáhnout nulových úmrtí na silnicích a toto úsilí přenáší i do dalších oblastí života.

Japonská inspirace

Subaru Cross trek měli letos v létě pro svou práci k dispozici také čeští vodní záchranáři. Inspirací ke spolupráci byla právě úspěšná japonská iniciativa a i v tomto případě je hlavním cílem především šíření osvěty.

Partnerství tuzemského zastoupení Subaru s českými vodními záchranáři se trochu překvapivě zrodilo na Facebooku, pod nenápadným příspěvkem o Foresterech pro japonské záchranáře. Dává ale velký smysl. Právě v bezpečnosti a ochraně zdraví je Subaru světová špička, navíc se vozy Subaru skvěle hodí pro práci mimo zpevněné cesty a sami subaristé často vyrazí za dobrodružstvím k vodě. Osvěta je navíc více než potřebná. Vždyť loňských 450 mrtvých na českých silnicích není zase o tolik víc, než kolik lidí v Čechách každý rok utone, a přitom kolik pozornosti se každý den věnuje bezpečnosti v dopravě.

Je paradoxní, že do bezpečnosti našich aut všichni investujeme statisíce i miliony, abychom pak riskovali životy při banálních situacích, které podceňujeme. Uvědomit by si to měl každý, bez ohledu na věk a zdravotní kondici, protože krizové situace se nevyhýbají ani silným mladým lidem. V Česku každý rok utone kolem 200 lidí. Na vnitrozemský stát je to vysoké číslo, v přepočtu na počet obyvatel dvojnásobné oproti přímořskému Španělsku či Velké Británii. Ještě mnohem víc lidí se zejména během léta dostane do vážného nebezpečí, mnohdy zbytečně. Ve spolupráci s Vodní záchrannou službou ČČK vám před příští letní sezónou přineseme i v našem

**Cílem projektu
je kromě řešení
krizových situací
především osvěta,
aby se lidé naučili
předcházet nehodám
souvisejícím s vodou**

magazínu konkrétní kvalifikované rady, na co si při pobytu u vody dát pozor.

A vřele vám také doporučíme vyrazit v příští sezóně na některou ze zajímavých akcí, které Vodní záchranná služba ČČK organizuje nebo se na nich podílí. Zažijete názorné ukázky zásahů nejen vodních záchranářů, ale také policistů či hasičů včetně jejich čtyřnohých kolegů, uvidíte v akci zajímavou techniku a leccos se přiučíte o situacích, které u vody nastávají. Zkrátka skvělý program pro celou rodinu, který budete moci rovnou spojit s užitečným nácvikem bezpečného koupání.



HOUŽEVNATOST A STYLOVÝ KOMFORT



TEXT PÉTR HANKE, FOTO: SUBARU

Subaru Forester vždy přinášelo kombinaci praktičnosti, schopností v terénu a nezeměnitelné spolehlivosti. Šestá generace přináší další posun, doplňuje svůj charakter o osobitější design, více pohodlí a moderní technologie. První jízdní dojmy ukazují, že tomuto pojetí zůstal Forester věrný, ale přitom přináší i mnoho nového.



Špičkový komfort poskytují nejen přední, ale také variabilní zadní sedadla. Uprostřed mají sklopnou loketní opěrku a jejich opěradla lze sklápět.



Nejnovější generace systému EyeSight pracuje se třemi kamerami a čtyřmi radary, rozpoznává i chodce a jednostopá vozidla na křižovatkách



Praktičnost zaručena. V bočních stěnách zavazadlového prostoru jsou umístěny nejen háčky, ale také elektrická zásuvka a spínač odjištění sklopení opěradel zadních sedadel

Když Subaru představilo první Forester v roce 1997, definovalo nový segment SUV – vozů, spojujících robustnost a vyšší stavbu karoserie s praktičností pro každodenní život. Na rozdíl od konkurence ale Forester nikdy neopustil své terénní kořeny. Pohon všech kol, dostatečná světlá výška a legendární motor boxer zajistily tomuto modelu skvělé jízdní vlastnosti na silnici i v náročných terénních podmínkách. Nyní Subaru staví na této tradici a přináší více než jen evoluční změny – šestá generace je skutečným krokem vpřed.

To je ostatně vidět na první pohled, protože design novinky prošel významnou proměnou. Dominantní maska chladiče je opticky propojená s adaptivními LED světlomety a tento celek působí mimořádně širokým dojmem. Robustnost vozu dodávají zvýrazněné výřezy blatníků s výraznými lemy. Řadu zajímavých detailů najdeme i na zádi, konkrétně třeba na horizontálním rozdělení D sloupků nebo na víku

zavazadlového prostoru s velkým nápisem Forester a propojenými zadními skupinovými svítilnami.

Konstrukce s vnitřním rámem

Nový Forester těží z vylepšené globální platformy Subaru, která přináší o 10 % vyšší torzní tuhost. Konstrukce vozu byla zásadně přepracována. Subaru nové řešení označuje jako konstrukci s vnitřním rámem, kdy se

k podlahové plošině nejdříve připevní prvky jako prahy, příčná výtzuha pod čelním sklem, podběhy zadních kol či příčný prvek v zádi. A až na tento základ se navaří boky vozu, vnější části boků a střeška. Tímto rozdělením bylo možné mezi jednotlivými konstrukčními celky dosáhnout pevnějšího spojení.

Pro zvýšení tuhosti došlo ještě k dalším úpravám, a to zejména k rozsáhlejšímu použití lepených spojů v oblasti podlahy vozu, jejichž délka se prodloužila z 8 na 27 metrů. Současně byla posílena tuhost v oblastech pro připevnění přední i zadní nápravy, stejně jako poháněcí soustavy. Tím bylo dosaženo omezení přenosu vibrací mezi jednotlivými celky. Dalším přínosem tužšího spojení jsou také rychlejší reakce na pohyby volantu či menší naklánění vozu v zatáčkách.

Všechny tyto změny výrazně zlepšují komfort jízdy, což je zřejmě už po prvních stovkách metrů. Při prezentaci nového modelu Forester jsme mohli přímo porovnat

jeho vlastnosti s předchozí generací. Rozdíl v pohodlí a stabilitě byl nejmarkantnější na horším povrchu. Na hladké vozovce si posádka užívá vyšší komfort především díky pohodlnějším sedadlům s měkčí vrchní vrstvou. Jakmile se však vůz dostane na nerovnosti, jako je panelová cesta, kočičí hlavy či záplatovaný asfalt, nová generace si s nimi poradí s lehkostí, tichostí a přirozeností. Podvozek efektivně tlumí nerovnosti a díky pevné karoserii se jejich zbytek nepřenáší na cestující.

Klid při řízení je patrný i ve volantu, který zůstává klidný a umožňuje precizně vnímat trakci předních kol. Forester za všech okolností drží kola pevně na povrchu vozovky, bez jakéhokoli odsakování, což významně přispívá k pocitu stability a jistoty.

Oproti předchozí generaci jsou patrné také výrazně menší pohyby a náklony karoserie. Tato vlastnost přináší klid při jízdě přímým směrem a současně i větší agilitu v zatáčkách,

Systém monitorování řidiče nyní dokáže přizpůsobit nastavení vozu konkrétnímu rozpoznávanému uživateli



SYMMETRICAL AWD

Tradiční trvalý pohon všech kol Subaru. Aktivně rozděluje hnací sílu mezi nápravy podle aktuálních podmínek. Specialitou je symetrické uspořádání podle podélné osy vozu a také optimální rozložení hmotnosti mezi nápravy. Výsledkem je prvotřídní přilnavost a jisté jízdní vlastnosti.



což zvyšuje celkovou zábavnost vozu. K tomu přispívá i nové řízení, které využívá dvojici pastorků, oddělujících převodku řízení od elektrického posilovače, tedy podobné řešení jako u modelů Crosstrek a Impreza.

V terénu

si Forester zachovává suverenitu díky režimu X-Mode, který nabízí dvě nastavení pro různé podmínky, od písku po bláto. Se světlou výškou 220 mm, díky preciznímu řízení a funkcí pro kontrolované sjíždění svahů, si hravě poradí s překážkami, které by většina konkurentů nedokázala zdotat. Přesné reakce na povel plynového pedálu a přirozené chování vozu v terénu posilují jistotu řidiče i v těch nejnáročnějších podmínkách.

Jízdní testy v různých podmínkách potvrdily výborné vlastnosti podvozku nového Foresteru, který navazuje na kvality svých předchůdců a zároveň přináší vysoký komfort. Nová generace SUV Subaru představuje také řadu technických inovací. Jednou z nich je vylepšený systém EyeSight, který nyní doplňuje dvojici kamer o třetí širokoúhlou kameru. Ta se specializuje na rozpoznávání chodců, motorkářů a dopravních značek, přičemž systém využívá i čelní radary. Díky těmto vylepšením dokáže systém přesněji analyzovat jízdní situace a adekvátně na ně reagovat.

K rychlejšímu a jemnějšímu reakcím přispívá také integrovaná brzdová soustava s centrální regulací brzdného účinku pro každé kolo zvlášť. Tento systém zajišťuje konzistentnější odezvu brzdového pedálu, citlivější kontrolu

trakce v terénu a přesnější zásahy bezpečnostních a komfortních funkcí.

Interiér

nového Foresteru prošel výrazným zlepšením. Použité materiály a celkové zpracování se přibližují luxusnímu Outbacku. Samotnými vnitřními rozměry je nový Forester takřka na milimetry shodný se svým předchůdcem, což platí i pro zavazadlový prostor, jehož objem se podle polohy zadních opěradel pohybuje od 508 do 1720 l (dříve 509 až 1779 l). Palubní systém Forester přebírá z ostatních modelových řad, takže sází na 11,6" svisle orientovaný displej, v jehož střední části je umístěn samotný infotainment. Nad ním je sekce pro různé doplňkové funkce podle přání, a naopak dole segment s pevnými tlačítky pro obsluhu klimatizace. K dispozici je bezdrátové připojení rozhraní Apple CarPlay a Android Auto, která se zobrazují právě ve střední části displeje a na obou okrajích stále nechávají prostor pro zmiňované funkce. Pohodlnější sedadla a tišší kabina zajišťují větší komfort při dlouhých cestách, zatímco

Podvozek efektivně tlumí nerovnosti a díky pevné karoserii se jejich zbytky nepřenášejí na cestující



vynikající výhled všemi směry zůstává jednou z největších předností tohoto Subaru. Jak jsme už zmínili, významnými úpravami prošel také systém EyeSight, který nyní zvládá rozpoznat více situací, například na křižovatkách. Při odbočování doprava nebo doleva dokáže reagovat na protijedoucí motocykly, cyklisty přijíždějící ze stran či jedoucí souběžně ve vyhrazených pruzích. Rovněž identifikuje chodce na přechodech v místech, kam řidič odbočuje, a v případě potřeby aktivuje brzdy, aby předešel kolizi. Před zásahem však systém řidiče upozorňuje různými způsoby, například pomocí barevných diod pod čelním sklem. Tyto diody zobrazují varování přímo v zorném poli řidiče žlutou nebo červenou barvou. Subaru také zdokonalilo systém monitorování řidiče, který nyní dokáže přizpůsobit nastavení vozu konkrétnímu rozpoznávanému uživateli. Novinkou je funkce nouzového zastavení. Pokud systém zjistí nečinnost řidiče pomocí kamery a kapacitního volantů, po sérii akustických a vizuálních varování vozidlo bezpečně zastaví v jízdním pruhu se zapnutými výstražnými světly. Přitom bere v úvahu průběh silnice a zastavení přizpůsobuje tak, aby například neproběhlo za zatáčkou. Mezi standardní funkce systému EyeSight patří i adaptivní tempomat, který nyní funguje ještě plynuleji. Dokáže také automaticky přizpůsobit rychlost vozu podle aktuálních rychlostních limitů, zjištěných dopravními značkami. Pod kapotou zůstává osvědčený dvoulitrový motor e-Boxer s mild hybridní technologií.



Tento motor sází na efektivitu a kultivovaný projev spíše než na maximální výkon. V nízkých rychlostech i v terénu využívá hybridní systém svůj potenciál pro jemnější reakce a plynulou distribuci výkonu. Díky novému nastavení dokáže systém lépe využívat celkovou kapacitu akumulátoru, což ve výsledku posiluje elektrickou část hnací soustavy. Tato změna se pozitivně projevuje také v terénu, v němž systém podle zvoleného režimu X-Mode jemněji reaguje na pohyby plynového pedálu. Nový Forester na jednu stranu zůstal houževnatým pracantem, kterým byl vždycky. Nyní ale oblékl elegantnější šaty a dostal o trochu více luxusu dovnitř. Celkově se také zvýšila úroveň komfortu, kterou nabízí své posádkě. Takže shrnutí: klasický Forester, který vás ale bude hýčkat více, než kdykoli dříve. ■

E-BOXER

Mild hybridní hnací soustava kombinující plochý zážehový čtyřválec (Boxer) 2,0 l s elektromotorem integrovaným v bezestupňové převodovce Lineartronic. Celkový výkon soustavy 100 kW (136 kJ). Nová strategie řízení nyní více využívá elektrickou část soustavy pro rychlejší reakce na plynový pedál a celkově nižší spotřebu paliva. Plochá koncepce snižuje těžiště a zlepšuje jízdní vlastnosti.



SUBARU FORESTER E-BOXER	
Motor	plochý zážehový čtyřválec, 1995 cm ³ + elektromotor
Výkon	100 kW (136 kJ)/5600 min ⁻¹ + 12,3 KW (16,7 kJ)
Točivý moment	182 Nm/4000 min ⁻¹ + 66 Nm
Zrychlení	0–100 km/h: 12,2 s
Nejvyšší rychlost	188 km/h
Kombinovaná spotřeba	8,1 l/100 km
Rozvor náprav	2670 mm
Délka/šířka/výška	4670/1830/1730 mm
Zavazadlový prostor	508–1720 l
Hmotnost brzděného přívěsu	1870 kg

MAXIMÁLNÍ HODNOCENÍ V NÁRAZOVÝCH TESTECH EURO NCAP

Subaru Europe, dceřiná společnost SUBARU CORPORATION, získala vítaný, i když dnes už nepřekvapivý dárek: nový Forester (evropské provedení) získal v rámci evropských nárazových testů Euro NCAP 2024, nezávislé agentury, složené ze zástupců evropských vlád a evropských automobilových a spotřebitelských organizací, maximální pětihvězdičkové celkové hodnocení. Ve všech čtyřech oblastech hodnocení (ochrana dospělých, děti a ostatních účastníků provozu a bezpečnostní systémy) zaznamenal výsledky, které jsou nad požadovanými hranicemi.

V oblasti hodnocení dětských pasažérů dosáhl nový Forester maximálního počtu bodů při zkoušce instalace dětské sedačky (CRS). Téměř maximálního počtu bodů, 23,7 z 24 možných, dosáhl v oblasti ochrany dětí ve věku 6 a 10 let (čelní i boční náraz). Při čelním nárazovém testu byla zajištěna

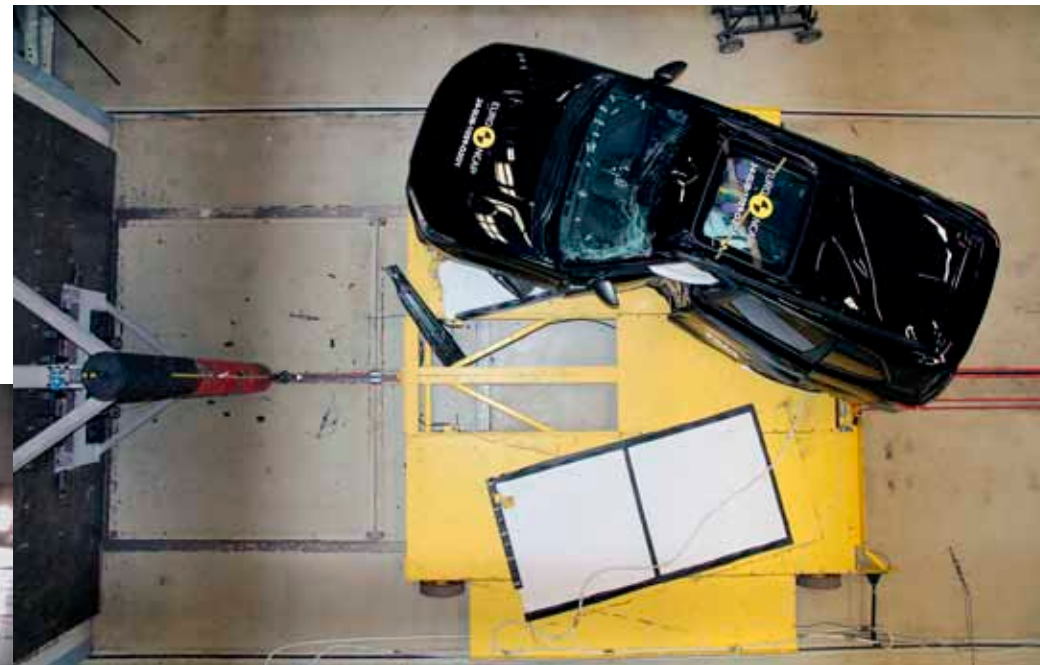


účinná ochrana všech kritických oblastí těla a i v této části hodnocení bylo dosaženo **maximálního počtu bodů**.

Forester byl oceněn také za to, že automaticky deaktivuje airbag spolujezdce, pokud je na tomto sedadle použita dětská sedačka, orientovaná proti směru jízdy. Forester je také vybaven funkcí varování v případě, že hrozí riziko, že by ve voze mohlo zůstat dítě nebo kojeneček.



V oblasti hodnocení ostatních zranitelných účastníků silničního provozu dosáhl nový Forester maximálního počtu bodů za automatické brzdění před cyklisty a rozpoznávání motocyklů v jízdních pruzích. Systém autonomního nouzového brzdění (AEB) modelu Forester dokáže reagovat na ostatní zranitelné účastníky silničního provozu i na jiná vozidla. Systém pro detekci cyklistů a reakci na ně skvěle reagoval



ve všech situacích se stojícími i přibližujícími se cyklisty, ale také pro cyklisty přejíždějící silnici z prostoru za zaparkovaným vozem nebo z krajnice či v situaci odbočování doleva proti blížícímu se cyklistovi. Dobře reagoval i na motocyklisty, a to jak při přiblížení ke stojícímu motocyklistovi, tak při dojíždění k brzdícímu motocyklistovi. Maximálního počtu bodů dosáhl Forester také pro situace, kdy by měl vjet do jízdního pruhu, v němž je předjíždí motocyklista, nebo při křížení jízdního pruhu s protijedoucím motocyklistou. Dobře byla hodnocena i ochrana hlavy sraženého chodce nebo cyklisty, ochrana páne, stehenních kostí, kolen a holenních kostí.

V oblasti hodnocení ochrany dospělých cestujících získal nový Forester maximální počet bodů v bočním nárazovém testu i při náročnějším bočním nárazu do sloupu.

Ochrana všech kritických oblastí těla byla v těchto situacích na dobré úrovni. Při nárazu zezadu dosáhl téměř maximálního počtu bodů, a to jak na předních, tak na zadních sedadlech, 3,8 ze 4 možných bodů. Analýza zpomalení nárazového vozíku během testu a analýza deformovatelné bariéry po testu ukázala, že Forester by při čelním nárazu skvěle chránil bezpečí posádky. Zkoušky předních sedadel a opěrek hlavy i analýza tvaru zadních sedadel prokázaly dobrou ochranu proti zranění krční páteře i v případě nárazu zezadu. Ukázaly, že zatímco prostor pro cestující zůstal při čelním offsetovém nárazu stabilní, údaje figurín ukázaly dobrou ochranu kolen a stehenních kostí řidiče i spolujezdce, stejně jako cestujících různých velikostí, sedících v různých polohách. Ochrana všech kritických oblastí těla spolu-

jezdce byla dobrá. Kontrola příčného pohybu těla (míra toho, jak je tělo při bočním nárazu ze vzdálené strany vymršťováno na druhou stranu vozidla) byla shledána jako dostatečná, protože Forester je vybaven centrálním airbagem, který při takovýchto nárazech zmírňuje zranění cestujících. Centrální airbag si v testech Euro NCAP vedl dobře, přičemž hodnoty figurín ukázaly dobrou ochranu řidiče i spolujezdce. Forester je vybaven vyspělým systémem eCall, který v případě nehody upozorní záchranné složky. Disponuje také systémem pro prevenci sekundárních kolizí po nárazu. Forester předvedl, že dveře a okna lze otevřít a cestující mohou z vozu uniknout i v případě potopení vozu.

V oblasti hodnocení bezpečnostních asistentů dosáhlo nové Subaru Forester maximálního počtu bodů v kategorii Pomoc s jízdou v jízdním pruhu. Asistent pro jízdu v jízdním pruhu jemně koriguje dráhu vozidla, pokud vybočuje z jízdního pruhu, a současně také zasahuje v některých kritičtějších situacích (např. při nechtěném opuštění jízdního pruhu). Forester je vybaven systémem, připomínajícím nezapnuté bezpečnostní pásy, který je standardně instalován na předních a zadních sedadlech a který získal maximální počet bodů v této kategorii. K dispozici je také systém sledování řidiče, zjišťující jeho rozptýlenost a únavu. Asistenční systém pomocí čtečky dopravních značek rozpoznává aktuální rychlostní omezení a řidič si může určit, zda tyto zjištěné údaje nechá automaticky aplikovat inteligentním omezovačem rychlosti, případně mu může manuálně nastavit preferovanou rychlost, nebo jej nemusí využívat vůbec.

89 %

v hodnocení ochrany dětí a nejvyšší hodnocení při testu instalace dětské sedačky (CRS)

86 %

v hodnocení ochrany ostatních zranitelných účastníků provozu a nejvyšší hodnocení při předcházení srážkám s cyklisty a motocyklisty jedoucími opačným/stejným směrem

83 %

v hodnocení ochrany řidiče a spolujezdce a nejvyšší hodnocení pro dva typy nárazů z boku

72 %

v hodnocení asistenčních systémů a nejvyšší hodnocení pro funkci udržování v jízdním pruhu systémem EyeSight

SUBARU VYHRÁLO NA NÜRBURGRINGU!

V minulém čísle jsme otevírali tuto rubriku přáním prezidenta Subaru Tecnica International Inc. (STI) Yasuo Hiraoky: „Chceme letos na Nürburgringu vyhrát svou třídu SP4T!“ A dnes už můžeme konstatovat: přání vyplněno, výhra je tu!

TEXT: KAREL ŠPAČEK,
FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK A AUTOR

24 hodin Nürburgringu je závodem, který je pro cestovní vozy dlouhodobě tím nejprestižnějším na celém světě. Subaru se téměř každoročně tohoto klání účastní a ve vitrínách už odtud mají jeho představitelé pěknou řádku pohárů. V posledních letech se sice japonské značce na kultovním okruhu příliš nedařilo, o to lépe se snažila připravit právě na ročník 2024.

Musíme si uvědomit, že na Nürburgringu opravdu nejde o běžný závod. Vlastní okruh je jedním z posledních tzv. přírodních okruhů na světě, a se svojí víc jak pětadvacetikilometrovou délkou je podle mnoha jezdců naprosto nezapamatovatelný. (Připomeňme, že běžné okruhy např. pro formuli 1 mají délku pouze 4 – 5 kilometrů.) Složitěji se plánují též zastávky v boxech a mnohdy se může stát, že v jednotlivých částech okruhu panují naprosto odlišné meteorologické podmínky. To vše samozřejmě činí čtyřadvacetihodinový závod ještě náročnější, než jsou podobně dlouhé podniky v jiných koutech světa. O to víc je ale právě tento závod atraktivní pro týmy, ale i pro fanoušky.



Vylepšený speciál

Subaru pro letošní ročník notně zbrojilo a dále vylepšilo svůj speciál SUBARU WRX NBR CHALLENGE 2024, postavený na základě současné generace WRX S4. Zkvalitnilo se upevnění předního stabilizátoru, úprav doznal systém chlazení i výfukového potrubí, změnilo se i upevnění alternátoru, které působilo potíže před rokem. Na první pohled viditelnou změnou prošel tvar vzduchových výdechů na kapotě i předním blatníku, zvětšilo se zadní přítláčné křídlo, nachystána byla i nová kola. To vše v součtu znamenalo též úsporu cca šesti kilogramů, což si samozřejmě vyžádalo důkladné otestování a přesné vyvážení citlivého závodního speciálu.

Jasným úkolem pro letošek tak bylo ovládnout třídu SP4T, vyhrazenou pro vozy s tur-

bomotory o objemu 2,0 až 2,6 litru. V této třídě startoval tým teprve podruhé, předtím získal celkem sedm triumfů ve třídě SP3T, a to s různými verzemi upraveného speciálu WRX STI starších generací. Naposledy ale značka s Plejádami ve znaku oslavila vítězství v roce 2019 a její hlad po navázání na tyto úspěchy byl letos o to větší, že zkušený a oblíbený týmový manažer Hideharu Tatsumi ohlásil svůj odchod ze scény právě po letošní čtyřadvacetihodinovce.

Nováček v týmu

Do týmu byl nově přibrán mladý japonský jezdec Rintaro Kubo, který doplnil zkušené trio Carlo van Dam (Nizozemsko), Tim Schrick (Německo) a Kota Sasaki (Japonsko). Pro Rintara to bylo velmi náročné, závodění v Evropě pro něj bylo novinkou, a tak se musel naučit zvládat a chápat i pokyny a procedury v anglickém jazyce. Je ale velmi rychlým jezdcem a i jeho angažmá mělo napomoci k očekávanému úspěchu, a tak se celý tým nemohl dočkat, až vyrazí na trať. Prvním úkolem bylo zdolat kvalifikační závody, ty byly na programu v polovině dubna. Tým nečekalo nic snadného, v sobotu se nejprve jel měřený trénink, který byl následován podvečerním čtyřhodinovým



závodem. Celý tento harmonogram se pak opakoval i v neděli, kdy se ale vozy vydaly na okruh hned ráno.

Už v sobotním tréninku se Subaru dařilo, nováček evropských tratí Kubo zajel čas 9:14, Schrick (pro nějž je tento okruh domácí) se dokonce dokázal vejít pod devět minut. „Cítím mírnou nedotáčivost a navíc zdejší nečekaně teplé počasí nedělá úplně dobře turbodmychadlu našeho vozu. Vše jsem ale zvládl zcela bez potíží,“ liboval si německý jezdec. Trénink bohužel musel být zkrácen pro nehodu jednoho ze soupeřů, do odpoledního závodu se nicméně tým vydal s optimismem.

Nedělní kolize

Na Nürburgringu se při velké účasti rozdělují startující vozy do několika skupin, a protože letos bylo na startu dokonce 128 posádek, naše Subaru mělo čest stát na startu jako první vůz třetí z těchto skupin. Závodit se začalo už v opravdu velkém horku, Kubo se s tím ale popasoval zdárně, za sedmdesát minut odjezdil osm dlouhých kol a předal štafetu Schrickovi. Tyto předávky se nicméně ne zcela vydařily a za chybičky (přesněji za předčasný výjezd) byl tým penalizován několika desítkami trestných vteřin, přesto do cíle čtyřhodinovky dojel jako sobotní vítěz třídy SP4T. V neděli si tým zopakoval úspěšnou kvalifikaci, v níž dokázal ještě zrychlit, neplánovanou čarou přes rozpočet však byla nedělní čtyřhodinovka. Hned v jejím úvodu totiž do Subaru narazil jiný vůz a WRX muselo do boxů k náročné opravě. Poté už samozřejmě o výsledek úplně nešlo, úspěchem však bylo, že se vůz dokázal vrátit na trať a dojet do cíle. „I takové věci se v závodech stávají, zejména při tak početně obsazeném závodě, jakým je Nürburgring, kde je navíc velmi pestrá škála výkonnosti vozů a také zkušeností jednotlivých pilotů. Pro nás bylo velice cenné, že jsme si ověřili naše schopnosti konat takhle rozsáhlé opravy. Navíc bylo po jejich provedení auto opět ihned konkurenceschopné,“ nenechal se vyvést z rovnováhy týmový manažer Tatsumi.

A naostro

O sedm týdnů později však už šlo opravdu do tuhého, na programu byl na přelomu května a června hlavní závod 24 hodin Nürburgringu 2024. Když tým perfektně nachystal své zázemí, dorazili ve středu všichni čtyři závodníci. Nejblíže to měl domácí Schrick, příliš dlouho cestu nemusel absolvovat ani van Dam, naopak Sasaki a Kubo přiletěli přímo z Japonska, kde navíc oba o předešlém víkendu absolvovali čtyřadvacetihodinový závod na okruhu Fuji. Všichni byli ale v dobré kondici, stejně jako auto. To bylo po kvali-



fikačních závodech detailně zkontrolováno a preventivně na něm byla vyměněna i zadní náprava, při dalších tréninkových jízdách před vlastním závodem se tak už doлаđovaly především detaily. Až do okamžiku, kdy byl zjištěn únik oleje, poté se tým SUBARU/STI raději rozhodl pro výměnu motoru. Náhradní agregát už šlapal jako hodinky, s ním se pak také čtveřice vydala do víkendového závodu. Pro něj však předpověď počasí nevěstila nic dobrého, ostatně už při trénincích byly podmínky zcela odlišné než v dubnu. Trať několikrát důkladně pokropil déšť, to mělo ale i výhodu v tom, že tým mohl dokonale vyzkoušet i jízdu na tzv. mokřích pneumatikách.

V sobotu konečně došlo na vlastní závod, který byl odstartován přesně v 16 hodin místního času. Na slavný okruh Nürburgring se vydalo celkem 128 závodních týmů velmi pestrého technického spektra. (Připomeňme, že do závodů formule 1 startuje vždy pouze dvacet vozů.) Přes den mírně mrholilo, ale trať zůstávala suchá, hustý déšť se však spustil právě ve chvíli, kdy se již vozy řadily na start. Velké množství týmů proto zahájilo závod zastávkou v boxech a výměnou pneumatik. Učinil tak i Sasaki (jenž s vozem Subaru WRX klání otevíral), a to jej sesadilo až do poslední třetiny závodního pole. Jízda však byla mnohem bezpečnější, a když se po necelé hodině japonský pilot rozhodl about zpět tzv. sliky, posunul se již v absolutním pořadí téměř o dvacet příček. V podvečer kolem půl sedmé vyměnil Sasakiho za volantem jeho krajan Kubo, který pak dál držel vedení ve třídě SP4T a rovnocenně

bojoval i se silnějšími vozy vyšších kategorií, včetně špičkové GT4. Některé z nich navíc jejich piloti neudrželi pod kontrolou, a tak i Subaru muselo místy kličkovat mezi troskami poškozených strojů. Když se začalo stmívat, usedl za volant van Dam. V té době bylo počasí nejisté a některé týmy se vracely na mokré obutí, vůz startovního čísla 88 však odvážně pokračoval na slikách. Když se ale setmělo a závod měl za sebou první čtvrtinu, na celý okruh začala kromě tmy padat také mlha. Za volantem už byl Schrick, který WRX posunul už do první třetiny absolutního pořadí, ve 23:20 ale musel (stejně jako všichni ostatní závodníci) zajet do boxů. Mlha totiž natolik zhoustla, že byla vyvěšena červená vlajka a závod byl z bezpečnostních důvodů přerušen.

Poté následovalo dlouhé čekání, spojené s velkou nervozitou. Závodní týmy byly několikrát připraveny na pokračování sportovního klání, vždy byl ale „poplach“ odvolán a čekalo se dál. Mlha nepolevovala ani v neděli po rozednění, nicméně závodní vozy byly dokonce dvakrát přivolány na startovní rošt a po poslední dokonce objezdily několik zahřívacích koleček. Počasí se však umoudřil nehodlalo, a tak byl závod definitivně ukončen, přičemž platné zůstaly výsledky z okamžiku jeho přerušení. Speciál SUBARU WRX NBR CHALLENGE 2024 tak byl klasifikován jako vítěz třídy SP4T s náskokem šesti kol před druhým týmem v pořadí. Cíl byl naplněn a po náročném začátku závodu a jeho nervózním pokračování se letošní ročník závodu 24 hodin Nürburgringu stal pro tým SUBARU/STI velmi úspěšným!



Rallysport není u Subaru na vedlejší koleji

Není to tak dlouho, kdy jsme na těchto stránkách psali o dceři tragicky zesnulého Kena Blocka a o jejích startech v rally s vozem Subaru BRZ. Na začátku letošního roku se nám osmnáctiletá Američanka trochu vzdálila, když zkoušela štěstí na okruzích, říjnová Lake Superior Performance Rally 2024 ale znamenala její návrat do automobilových soutěží. Usedla do Subaru WRX (VB) týmu a vedla si výtečně! Po celou první etapu držela třetí příčku absolutního pořadí soutěže, přičemž na průběžných stupních vítězů doplňovala duo podstatně zkušenějších pilotů Travis Pastrana a Connor Martell. I oni jeli v barvách stejného týmu, po celý první den soutěže tak Subaru vládlo tomuto závěrečnému podniku amerického šampionátu ARA v pořadí 1-2-3. Druhý den ráno bohužel Lia Block chyběla a po nehodě (bez zranění posádky) soutěž opustila. Subaru Motorsports USA se tak muselo spokojit s Pastranovým prvenstvím a Martellovou druhou příčkou. I tak to byl skvělý závěr sezóny amerického mistrov-

ství, které tým opět ovládl. Post šampióna Severní Ameriky obhájil Kanaďan Brandon Semenuk (na závěrečné rally nestartoval), jenž měl ale v závěrečném účtování před týmovým kolegou Pastranou pouze dvoubodový náskok.

Ani u nás ještě vozy Subaru zdaleka nepatří do starého železa a na rychlostních zkouškách nadále sbírají úspěchy. Daří se jim zejména na tratích Českomoravského poháru a také v Mistrovství ČR v rally historických vozů. V obou případech byl letošek ve znamení cenných kovů, bratřenci Jurečkové se svým doma připravovaným vozem Subaru Impreza 555 se stali v MČR HA dokonce českými národními šampióny kategorie 5, když za sebou nechali soupeře s extovárními vozy Ford Escort Cosworth či Mitsubishi Lancer Evo III! Jihomoravským závodníkům se tradičně daří zejména na tratích ve vlastním regionu a i letos si odvezli z Rally Hustopeče i z velmi náročné zlínské Star Rally (pořádané při populární „barumce“) skvělou třetí příčku absolutního pořadí historických vozů.



V Českomoravském poháru rally bývá často na startu hned několik vozů s Plejádami ve znaku, letos se mezi nimi nejlépe prosazoval Daniel Suk, navigovaný Vladimírem Štindlem. Talentovaný Suk jel teprve svou druhou soutěžáckou sezónu, přesto dokázal Podorlickou rally i Rally Železná hory celkově vyhrát a do posledních rychlostních zkoušek poslední soutěže bojovat i o absolutní prvenství v absolutním pořadí ČMPR. Nakonec se musel sklonit před zkušeným Šiklem, ale Sukův progres byl úchvatný a my jsme přesvědčeni, že o tomto závodníkovi ještě hodně uslyšíme. A věříme, že i jemu bude dál skvěle sloužit jeho nenápadný, ale rychlý vůz Subaru Impreza STi N12!

FALKEN EUROWINTER HS02 PRO

ŠPIČKOVÉ JAPONSKÉ PNEUMATIKY ZA PŘEKVAPIVOU CENU

FALKEN
TYRES

5
YEAR
WARRANTY



EUROWINTER | HS02 PRO

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



3D TECHNOLOGIE LAMEL
PRO PODPORU TRAKCE



INOVATIVNÍ VÝVOJ
PNEUMATIK



AEZ Havanna dark



DOTZ MarinaBay bronze



DEZENT TV black

Vybírejte litá kola

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

**v 3D konfigurátoru kol
na www.alcar.cz**

ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER





TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA A MIROSLAV CÍCVÁREK

VYSTOUPÍM Z KAMIONU A JDU SI ODPOČINOUT DO SUBARU

Stává se docela často, že lidé mají ke svému Subaru osobní vztah. Radost Miroslava Cícvárka z jeho nového Foresteru se ale i tak vymyká. Neuběhl snad jediný týden, kdy by prodejci plný emocí nevolal své nadšené dojmy. A protože má coby řidič kamionu už něco naježděno, rozhodli jsme se ho při té příležitosti vyzpovídat o životě na cestách.

Jak dlouho jezdíte s kamionem?
30 let.

A kolik kilometrů běžně naježdíte?
Tak 100 tisíc ročně, jezdím hodně. A to ani moc nevyrážím do zahraničí, jen občas. Většinu naježdím po České republice.

Když trávíte tolik času za volantem při práci, co potom hledáte u auta pro osobní potřebu?

Hlavně pohodlí, dobré jízdní vlastnosti a samozřejmě bezpečí. Na Foresteru se mi líbí, že to je robustní auto. Už když bouchnete dveřmi, hned poznáte, že to není žádná plechovka, ale pevné a bezpečné auto. Je to z něj prostě cítit. Crash testy mluví samy za sebe, je to jedno z nejbezpečnějších aut na světě. Má sice trochu vyšší spotřebu, ale mít pořádné auto a pocit jistoty za to rozhodně stojí.

Dokážete si tu jízdu ještě užít, neštvete vás už po práci řízení?

Jet v Subaru je ale něco úplně jiného než řídit nákladák. Kamion mě taky baví, ale někdy je to fakt řehole. Vždy se těším, až z toho velkého auta vylezu a sednu si

do Subaru. Tam si chodím krásně odpočnout. Když mi ho pan Vaněk prodával, říkal: „Až budete mít špatný den, blbou náladu, vlezte si do Subaru, jeďte se projet třeba 100 kilometrů a všechno bude úplně jinak.“ A měl pravdu. Forester je úplně jiné auto než všechna ostatní, která jsem měl. Sednete si do něj a víte, že jste v pohodě. Na to, že jsem pořád za volantem kamionu, jsem s ním jen za první dva měsíce najel 5000 kilometrů. Prostě to tam nějak skáče...

Forester mě oslňuje svou suverenitou. Jak sedí na silnici, jak se v něm skvěle jede, jaký má interiér. Vnučka Barča vždycky říká: Dědečku, my máme tak krásné auto!



Takže auta vás i po milionech kilometrů pořád baví?

Já si auta hýčkám, však v nich i spím. Bez přehánění je to druhý domov. Řídím bos, na což policie při kontrolách občas nadává, ale když jste v autě pořád, tak tam chcete mít čisto a příjemně.

Jak jste se k řízení dostal?

Kurz na nákladák jsem si udělal v roce 1988 u vojáků, bavilo mě jezdit s Tatrami a vejtraskami. Byl jsem vyučený švec, ale po vojně už jsem se k tomu nevrátil a šel jsem rovnou jezdit. Nejdřív s tcháňem s Tatrami 815 v jedné cihelně, potom v Dejvicích s Avii u zahrádkářské firmy, kde jsme zalévali parky. Vozil jsem třeba i hračky, ale nejvíc let vozím vejce, to dělám dodnes.

Uměl byste ještě vyrobit boty?

Já chtěl původně být kuchařem, jenže ten rok je zrovna nebrali. Takže obuvnictví byla taková poslední volba. Nebylo to špatné, ale šlo mi hlavně o to vyučení. Manželce jsem ovšem svatební lodičky vyrobil, byla tehdy moc šťastná. To nám bylo kolem dvaceti, je to už strašně dávno.

Stýská se vám po starých nákladáčích?

Bylo to hezké, ale nostalgií v tomto ohledu netrpím. Moderní auta jsou vymakaná,

ného, protože vozím malá vnoučata – pěti-letou Barču a několikaměsíčního Tomáška. Předtím jsem měl koncernové auto, ale po pár letech už mě nebavilo. Říkal jsem si, půjdu se podívat na Subaru. Byl tam pan Vaněk, který mě doslova popadl za rukáv, vtáhnul mě do auta a říká: Jedem! A bylo to jasné, za týden jsem ho měl doma. Správně mi pak říkal, že kdyby mě tehdy nesvezl, tak bych ho možná nechtěl.

Čím vás Forester při testovací jízdě zaujal?

Přes kruhový objezd jsme to hvízdli způsobem, že jsem to vůbec nechápal. Suverenitou. Jak sedí na silnici, jak se v něm skvěle sedí, jaký má interiér. Barča vždycky říká: Dědečku, my máme tak krásné auto! I kolegy u nás ve firmě chování toho auta v zatáčkách dostalo. Nejvíc ale oceňuji, jak je to auto pohodové, jak jezdí plynule a pohodlně. Víím, že někdo nadává na bezestupňové převodovky, ale mně ta od Subaru naprosto vyhovuje, stejně jako adaptivní tempomat. Jsem rád, že se nemusím ničemu věnovat a jenom odpočívám.

Kamiony už jsou dnes také plně asistenčních systémů?

Také máme tempomaty, udržování v pruhu i automatické nouzové brzdění. To je ale někdy při vození vajec spíš ke škodě. Nedávno u Svitav paní přede mnou začala náhle odbočovat, kamion to vyhodnotil jako krizovku, zbytečně prudce zabrzdil z 90 km/h na 30 a dovedete si představit, co ty palety s vejci udělaly... Hned jsem věděl, jak to bude vypadat. Asi 3000 vajec bylo pryč a trvalo šest hodin to přeložit. Někdy se to prostě povede. Dnešní kamiony jsou bezpečná auta, ale systémy bývají až příliš citlivé, občas je vyplaší i padající listí ze stromu.



Když tolik let vozíte vejce, to musíte být úplný mistr plynulé jízdy.

Já už vím, jak to mám nechat naložit a co si můžu dovolit. I se 30 tunami vajec za stovky tisíc se dá jet svižně na limitu. Proto nechápu, kolik lidí má v prázdném osobáku problém jet plynule a vlečou se všude třeba 70 km/h. Ale když vám někdo hodí myšku, tak vám stejně nic nepomůže, to pak můžete přeskládat kamion i dva dny. Stalo se mi to třeba na tom velkém kruhovém objezdu mezi Hradcem Králové a Pardubicemi. Pán to poslal z vnitřního pruhu přímo přede mě, dokonce si trochu odřel blatník. Nejhorší je to pak uklízet, zateče to všude a je s tím strašně práce. Jednou mi praskl obří barel na melanž, což jsou oslazené žlutky a bílky pro pekárnu, a vyteklo asi 1000 litrů. Schytal to i kamion za mnou – a to když zaschne, je to jako beton.

Zní to, že vaše profese umí být pořádně fyzicky náročná.

Je mi 53 let a popravdě už to moc nedávám. Když máte být někde v pět ráno a vyrážíte ve dvě, tak vstáváte v půl jedné, abyste dojeli pro auto a připravili si ho. V létě jsem třeba jel za Bratislavu, vyrážel jsem ve dvě ráno a v deset mě měli složit. Přijel jsem v osm, ale neměli pro mě místo až do půl druhé. Pak máte honičku, abyste se vešel do povolených hodin na řízení. V půl čtvrté odpoledne jsem musel zaparkovat u Brna, bylo 30 °C ve stínu a v autě se nedalo žít.

Vypadáte ale v kondici, rozhodně nesplňujete klišé tlustého řidiče kamionu.

Jo, já byl vždycky hubený. Nemám čas sportovat, ale i při řízení udělám třeba 13 000 kroků každý den. Ono se to nezdá, ale ty areály jsou obrovské a po skladech naběháte spousty kilometrů. Spíš oči mám unavené z toho neustálého zírání a ježdění v noci nebo v ranní mlze.

Věříte, že řidiče kamionů v dohledné době nahradí autonomní vozy?

Mě už ne, ale časem určitě. Oni už dnes řidiči na trhu stejně nejsou, i u nás ve firmě jich několik chybí. Lidi to nechtějí dělat a já se jim nedívím. U toho auta jste pořád uvázaný, ráno vyjedete a strávíte v něm celou noc i celý další den. I když zrovna neřídíte, tak někde čekáte v autě, je to ohromné množství času. To je tak pro mladé kluky bez závazků, ale ani je to neláká.

Takže stroje lidi o práci nepřipraví, ale spíš je z ní vysvobodí?

Tak tak. Já tomu dám tak tři až pět let a pak také skončím, jen co doplatím Subaru. Půjdu raději někam do skladu. Ono to ani není



Na Foresteru se mi líbí hlavně pohodlí, dobré jízdní vlastnosti a samozřejmě bezpečí. Je to robustní auto. Už když bouchnete dveřmi, hned poznáte, že to není žádná plechovka, ale pevný a bezpečný vůz.

třeba 35 kilometrů v koloně. Když chcete nějak normálně projet přes Brno, musíte vstát ve dvě ráno, tam je to výživné. Všude strašně aut.

Funguje mezi řidiči kamionů nějaké nepsané přátelství podobné jako u subaristů?

Bohužel už to vůbec není o kolegialitě. Každý pospíchá a jede na krev, lidé jsou ve stresu a adrenalin stoupá. Poláci kolem vás mydlí z kopce 110 km/h – kdyby jim prdla guma nebo povolilo kolo, tak by se divili. Dřív se běžně pouštělo do pruhu, dneska by vás každý orval. A někteří řidiči, které potkáte ve skladech, to je hrůza. V trenýrkách, špinaví, smradlaví. Z kamionů dělají popelnice, kde bych ani nešáhl na volant. Já se snažím být čistý a upravený.

To jste to svoje povolání moc neprodal.

To ne no. (smích) Já jsem spokojený, nestěžuji si, mám dvě děti a dvě vnoučata. Ale je to řehole. Jestli se ještě jednou narodím, už bych to nedělal.

A jaké máte koníčky?

Bohužel jsme zase u toho, že kvůli své práci na ně nemám ani čas. Ale bral bych rybaření a přemýšlím, že si koupím pejska, který bude jezdit se mnou. Jeden kolega v důchodu měl psa a říkal mu Brácha. Vždycky říkal: Von se mnou zase zítra pojede Brácha. Ale já to nevěděl, a tak mu jednou asi po čtyřech letech říkám: Já toho tvýho bráchu ještě nikdy neviděl, kdo to je? No to je tady ten můj čtyřnohý kamarád! ■

nijak zázračně placené, přestože poptávka převyšuje nabídku a inzeráty vám mažou med kolem pusy.

Myslíte, že se dá řízením uživit až do důchodu?

Osobně nechápu, jak někteří lidé dokáží jezdit třeba v 70 letech. Teď jsem byl na farmě ve Slaném a přijel tam s kamionem Ukrajinec, kterému bylo 82 let! Taková dlouhá cesta. A otočil se tam na fleku takovým způsobem, že si vůbec nedovedu představit, jak bych to já udělal. Frajer. Ale já už v šedesáti nechci jezdit, dnešní provoz je strašný. Není kde zaparkovat, a když máte chladák a ten agregát vrčí celou noc, tak se ani nevyspíte. Na řadě dálnic se nesmí předjíždět a stojíte

EMIL FREY ČR

Retailová společnost Emil Frey ČR otvírá novou autorizovanou prodejnu a servis značky Subaru v Praze. Symbolicky se tak stává v roce, kdy skupina Emil Frey Group oslavuje stoleté výročí od otevření první prodejny, tenkrát ještě s motocykly, ve švýcarském Curychu zakladatelem a závodníkem-mechanikem Emilem Freyem. Symbolický význam má i fakt, že showroom je na Kolbenově ulici, v části Prahy, spojené s životem, podnikáním a invenčním vědeckým a konstruktérským dílem jednoho z nejvýznamnějších českých elektrotechniků. Když Emil Kolben, nejstarší z devíti dětí domkáře Joachima Kolbena ze Stránčic u Prahy, po vyšším reálném gymnáziu vystudoval s vyznamenáním elektrotechniku a strojnictví na německé vysoké škole technické v Praze, obdržel od Zemského výboru na dva roky Gerstnerovo cestovní stipendium ve výši 1 200 zlatých, které mu umožnilo studijní pobyt v zahraničí. Chtěl se seznámit s některými významnými průmyslovými podniky v Evropě a nejdříve zamířil do Curychu, později i Paříže a Londýna. V roce 1888 odplul i se svojí ženou Malvínou na pět let do Spojených států.

Málo se připomíná, že Kolben se rychle prosadil v podnicích Thomase Alvy Edisona a Nicoly Tesly. Jejich přátelství a uznání mu později pomohlo budovat obchodní kontakty. Po návratu do Evropy pracoval v letech 1892–1896 jako hlavní inženýr švýcarské firmy Maschinenfabrik Oerlikon (Strojírna Oerlikon), která vyvíjela generátory a motory na střídavý elektrický proud. Tam se také



Emil Kolben



Emil Frey

setkal s Behn-Eschenburgem, pozdějším vynálezcem jednofázového komutátorového motoru, a dalšími vynikajícími elektrotechniky (Dobrowolski, Arnold, Fischer-Hinnen) a společně zde vytvořili základy teorie i konstrukce asynchronních i synchronních strojů, transformátorů a přenosové soustavy, tedy dílo světového významu. Ve Švýcarsku se Kolbenovým také narodil roku 1895 jejich první syn – Hanuš.

Roku 1896 se Kolben s rodinou vrátil do Čech a založil ve Vysočanech u Prahy elektrotechnickou továrnu s názvem Kolben a spol. Ta rychle rostla. Během tří let stoupl počet zaměstnanců z původních 25 na 400. Kolbenovo podnikání kulminovalo ve třicátých letech, kdy v několika jeho továrnách

pracovalo už kolem 12 tisíc lidí. Navzdory svému nespornému přínosu světové elektrotechnice a mnoha zásluhám o rozvoj českého průmyslu a prosperitu země, byl Kolben po Mnichově pro svůj židovský původ trnem v oku nacistům, za okupace pronásledován a ponižován a nakonec transportován do Terezína, kde 3. července 1943, ve svých 80 letech, zemřel.

Do industriální budovy na ulici, která dnes nese jeho jméno, se značka Subaru vrací po 10 letech s cílem vytvořit to nejlepší prodejní a servisní zázemí pro zákazníky Subaru, kterým se podřizuje celý tým zaměstnanců přesně v duchu myšlenek zakladatele Emila Freye. Krátkou připomínkou života a díla Emila Kolbena jsme chtěli naznačit, kolik toho měli oba Emilové, „otcové zakladatelé“, společného, především v technické tvůrčí invenci a podnikatelské zarputilosti.

V nových prostorách budou ve Vysočanech skladovou nabídku nových, zánovních i ojetých vozů značky Subaru doplňovat i bonusy pro zákazníky jak v prodejní, tak servisní oblasti. „Naším cílem je, aby byl zákazník co nejvíce spokojený s našimi službami. Důsledně osobním přístupem chceme umožnit, aby si optimálně vybral z nejširší nabídky skladových vozů, ať už nových či zánovních. Samozřejmostí je též možnost výkupu vozů na protiúčet přímo na místě, samozřejmě spolu s obstaráním příslušné administrativy spojené s prodejem,“ vyjmenovává ředitel retailu Emil Frey ČR Roman Šolc a pokračuje:

„U servisních služeb jsme připravili pro klienty poukazy na bezplatné provedení

- 1) měření geometrie podvozku na nejnovější laserové stolici Hunter
- 2) vyvážení kol na digitální vyvažovačce simulující přítlak kola k vozovce
- 3) přezutí a uskladnění pneumatik.

Dále chceme zaujmout zajímavými programy pro starší vozy se zvýhodněním podle jejich stáří. Zveme na návštěvu a vyzkoušení našich služeb!”

V průběhu otevíracích měsíců října a listopadu měli návštěvníci možnost vidět i zajímavé vozy Subaru na showroomu – nový model Crosstrek v expediční úpravě či soutěžní speciál Subaru GSR Coupé z roku 1972, postavený speciálně pro soutěž La Carrera Panamericana. S tímto vozem jela posádka Vojtěch Štajf a Vladimír Zelinka tuto proslulou soutěž v Mexiku v roce 2014 a hned vyhráli kategorii Historica A Plus a získali 13. místo v celkové klasifikaci. Byla to historicky první účast značky Subaru na tomto závodě.

Emil Frey ČR, s.r.o., Kolbenova 273/3, Praha 9, 190 00, www.subaru-emilfrey.cz

Emil Frey ČR, s.r.o., Pekařská 638/5, Praha 5, 155 00, www.subaru-emilfrey.cz



AUTO VERO SEDLČANY

Každoroční Benešovský Běžecký Festival (BBF), který se letos uskutečnil 22. září, byl tentokrát vyvrcholením naší podpory běžeckého sportu pro rok 2024. Tento festival se po čtyřech letech vrátil na náměstí v Benešově, kde bylo odstartováno hned několik závodů pro všechny věkové kategorie v různých vzdálenostech. Dohromady se ve všech závodech na start postavilo téměř 500 běžců, kteří si užili sport, pěkné počasí a doprovodný program, ke kterému jsme přispěli možností prohlédnout si a vyzkoušet si vozy SUBARU, a to konkrétně modely Crosstrek a Forester. Naše dealerství se také stalo sponzorem závodu na 4 km, který nesl název: „SUBARU Sedlčany MINIMARATON“. Vítězi tohoto závodu se stali Dominik Jánošík z Vlašimi a benešovská atletka Darina Šnajdrová.

Hlavním závodem byla tzv. „BTL Benešovská OSMIČKA“, součást seriálu „Běžec Podblanicka“. Vítězem se stal triatlonový reprezentant David Korous z Votic, který nyní startuje za brněnský klub a stal se v tomto roce i mistrem ČR v olympijském triatlonu. Druhý skončil Tomáš Jareš taktéž z Votic a třetí příčku obsadil Ondřej Brokeš z Vlašimi. Zmínit bychom chtěli tradiční charitativní běh právě v rámci BBF, který svým startem pomáhá a přispívá každoročně mladší osobě do 18 let s hendikepem. Tentokrát se na startovním pro Barušku vybralo krásných 26 100 Kč. Pokud byste se s námi chtěli zúčastnit dalšího běhu, v roce 2025 se na vás budeme těšit na námi podporovaném Konopištském 1/2maratonu.



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



DANCARS OPAVA

Vážení přátelé a příznivci značky SUBARU, milí klienti,

přejeme vám příjemné čtení nového informací nabitého čísla Magazínu JSEM SUBARISTA a věříme, že se i tentokrát dozvíte obrovskou spoustu nových užitečných informací a zajímavostí! Pokud pojedete kolem Opavy, určitě se u nás zastavte. Rádi vás uvidíme v showroomu a samozřejmě nabídneme veškeré služby našeho autorizovaného dealerství i servisu SUBARU. Vybrat si můžete z nových, předváděcích i ojetých vozů se zárukami. Všechny naše aktuální modely lze otestovat při předváděcí jízdě a připravenu pro vás máme také širokou nabídku originálního příslušenství, zimní komplety kol či nejrůznější dárky ze SUBARU BUTIKU. Připomínáme aktuální nabídku cenově zvýhodněného „baby Outbacku“ – modelu CROSSTREK a také poslední FORESTERY současné generace se zajímavými bonusy v podobě zimního obutí zdarma. V neposlední řadě pro vás máme připraveny zajímavé možnosti financování a pojištění nových vozů. Tak neváhejte a navštivte nás co nejdříve. Těšíme se na vás!

Přejeme všem Subaristům krásné jízdní zážitky!

DanCars CZ s.r.o., Krnovská 1171/82, 746 01 Opava, www.subaru-opava.cz



CHALUPA MOTORS

Milí subaristé!

V aktuálním vydání našeho/vašeho magazínu bychom rádi informovali o průběhu výstavby autosalonu v Trutnově. V sousedství servisní haly již vyrostla ocelová konstrukce, v době vydání magazínu bude dokončeno její opláštění a zastřešení. Vše je na dobré cestě, abychom v roce 2025 nabídli komfortní podmínky pro výběr a nákup vozu současným i budoucím subaristům (nejen) z Trutnovska a Náchodsku. Samozřejmě s nabídkou kompletních prodejních i poprodejních služeb nadále jsme a budeme k dispozici také v naší „domovské“ provozovně v Pardubicích.

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



ALM

Milí Subaristé,

s radostí vám přinášíme novinky z naší dealerské rodiny Subaru! Na začátku září jsme měli možnost setkat se s vámi a s širší veřejností na multikulturním festivalu Pestrá Hostivař, který se konal na Kozinově náměstí v Praze 15. Tento multikulturní festival přinesl radost a energii do našeho města díky pestré nabídce hudby, skvělého občerstvení a setkávání lidí napříč kulturami. Bylo nám velkým potěšením být součástí této akce a přiblížit Subaru místní komunitě. Na festivalu jsme vystavovali jeden z našich modelů, který si návštěvníci mohli zblízka prohlédnout. Auto vzbudilo velký zájem, zejména díky svému jedinečnému designu a inovativním technologiím, které jsou pro Subaru typické. Rádi jsme zodpovídali dotazy o vozidlech, předváděli funkce a diskutovali o všem, co Subaru nabízí svým majitelům. Celý den se nesl ve skvělé atmosféře a byl pro nás příležitostí posílit vztahy s našimi současnými i potenciálními zákazníky.

Těšíme se na další budoucí akce, které nám dávají možnost přiblížit naši značku Subaru komunitě a být součástí jejího každodenního života. Pro více aktualit a podobných akcí nás nezapomeňte sledovat na našem Facebooku a Instagramu. #myjsmesubaru

ALM CZ, s.r.o., Hornoměřolupská 531/4,
Praha 10 - Hostivař, 102 00, www.subaru-alm.cz



C & K

Milí čtenáři, fandové značky,

v letošním roce jsme na konci jara pozvali majitele BRZ na brněnský okruh. Avizované klouzání smykem s názvem „BRZ dvěmi napřed“ jsme zorganizovali společně s Polygonem Brno na Masarykově okruhu. Úkolem instruktorů bylo přispět k zopakování si základních řidičských návyků a naučit se „vodit“ BRZko ve smyku na uzavřené ploše. Dle ohlasů účastníků se podařilo naplnit účel setkání a příště prý může být i více té divočiny. Tak uvidíme, je to rozhodně námět pro budoucí akce.

Pro fanoušky outdoorového využívání Subaru jsme se společně s výrobcem matrací do auta Jaromírem Uxou, účastnili podzimní výstavy na BVV Caravanning 2024. Zájem o trávení volného času s autem v přírodě, kdy je člověk odkázaný jen sám na sebe, je stále velký a filozofii Subaru vlastní. V příštím roce bychom chtěli v přírodě zůstat, a tím potěšit majitele XVček, Foresterů, Outbacků a nově i Crosstreků. Po několikaleté pauze plánujeme připravit malé offroadové setkání, aby pohony 4x4 mohly pořádně ukázat, co umí. Myslíme, že pro to bude jedinečná příležitost ve spojení s představením nového Forestera. Už se těšíme.

Děkujeme všem za přízeň našemu salonu a značce Subaru. Subaru zdar!

C & K člen skupiny AUTO UH a.s., Vídeňská 114, 619 00 Brno,
www.subarubрно.cz

SUBARU LIŠKA PLZEŇ

Už tu s Vámi budeme 20 LET. No ano, v únoru 2025 budeme slavit výročí 20 let od založení našeho autorizovaného servisu SUBARU. Hrozně to letí, ještě nedávno jsme se považovali za zelenáče a my budeme slavit 20.

Každopádně musíme říct, že nám vždy bylo a je ctí pracovat pro vás pro Subaristy. Děkujeme za vaši přízeň, protože bez vás bychom tu nebyli. A taky děkujeme SUBARU ČR za důvěru a podporu, kterou tolik let dostáváme.

A protože práce se Subaru je práce hlavně se skvělou komunitou, tak fotky, které vám tentokrát přinášíme, jsou ze srazu, který jsme právě se Subaru ČR uspořádali u nás v Plzni na letišti v Líních. Chyběla nám 4 auta, abychom pokořili stovku, ale i tak to bylo parádní setkání nadšených Subaristů, většinou našich zákazníků, ale i těch, co ještě neznáme.

Aktuálně se velice těšíme na příjezd zcela nového Forestera a taky až nám napadne nějaký ten sních, jsme přece Subaristé © Chtěli bychom vám popřát hodně zdraví a štěstí do nového roku a taky hodně zábavy na silnicích i mimo ně, za volanty vašich Subárek. A ještě jednou děkujeme za těch krásných 20 let mezi vámi. A jedeme dál!

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



MIJA

Vážení členové rodiny SUBARU,

dovolte, abychom začali tou snad nejradošnější zprávou: po třech letech a třech měsících je v naší městské části Brno Husovice dokončena velká část vnějšího dopravního okruhu. Současně je od konce října plně otevřena ulice Provazníková, a to v obou směrech, což historicky poprvé umožňuje nám všem příjezd jak z horní části, tak ze spodní – tzn. Tomkova náměstí. Proto si všichni zasloužíte velké poděkování za pochopení všech doposud způsobených komplikací a též za svou ohleduplnost, toleranci a nadhled, se kterým jste k těmto nesnázím tak dlouho přistupovali. V letošním roce jsme si vytyčili opět nemalé úkoly, které jsme v té nelehké době s nemalým úsilím splnili a sponzorovali:

– také letos je to spolupráce s oddílem TJ MORAVAN Brno na několika soutěžích v parkurovém skákání koní (viz foto).
– X. ročník sportovně-charitativní akce „You Dream We Run“ v Ráječku 8.–9.6. 24 – děkujeme za účast všech subaristů. Velké díky jim patří za to, že se pro hendikepované celkem vybralo neuvěřitelných 1 100 000 Kč a mimo to se zapsalo 61 nových potenciálních dárců do registru kostní dřeně, čímž se zvýšila šance na záchranu dalších životů (viz foto).

– 28. 9. 24 jsme po několika letech společně se štábem pořadatelů uskutečnili rodinné setkání subaristů v motokrosovém areálu ve Vranově. Přes nepřízeň počasí se v sobotu ukázalo sluníčko, a tak na velmi rozmkklé trati excelovaly jak naše předváděcí, tak i zákaznické vozy jako na suchu (jak jinak ne?). Potěšila nás i účast subaristů ze vzdálenějších krajů ČR. Prostě akce plná bláta, adrenalinu, vůně benzínu, v závěru korunovaná spanilou jízdou všech zúčastněných (viz foto). Účastníci také přispěli částkou 20 000 Kč na akci „Jezevčíci v nouzi“ z. s. Moc děkujeme všem.

– 4.–6. 10. 24 se konalo „Mistrovství záchranných brigád kynologů ČR“, jehož se také každoročně účastníme. Motivují nás k tomu neuvěřitelní lidé – záchranáři a jejich pejsci. Radost máme o to větší, že náš dlouholetý zákazník, ale především velký přítel a kamarád pan Miloslav Mazálek, vedoucí jihomoravské záchranné brigády, nejenom celou náročnou soutěž organizoval, ale také vyhrál a stal se Mistrem ČR pro rok 2024 se svým pejskem Godricem, velkým kníračem z chovné stanice Venduno. Gratulujeme a velmi si vážíme jeho náročné práce, kterou nemůže dělat jinak, než s láskou a srdcem (viz foto).

– také jsme se stali partnerem 50. výročí LIBERO klubu, které se stavilo v termínu našeho setkání ve Vranově. Přes všechny tyto úspěšné akce zůstává naší prioritou prodej nových a ojetých vozů, stejně jako servisní a opravárenská činnost. Naše přání je jednoznačné – spokojenost našich zákazníků, kteří si plně zaslouží naši péči a kvalitní práci.

V závěru mi dovolte srdečně poděkovat za vaši přízeň, věrnost a pochopení a toleranci konečně skončených stavebních komplikací. Přejeme vám všem mnoho zdraví, spokojenosti a mnoho bezpečně najetých kilometrů!

Těšíme se na vás – jsme tu pro vás.

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



ILOS

Milá Subaru rodino,

právě držíte v rukách nejnovější číslo subaráckého magazínu, kde bychom vám hned v úvodníku chtěli moc poděkovat za vaši přízeň v roce 2024. Tento rok byl pro nás náročný hlavně z pohledu plánování nových vozů. Zapříčinila to zejména půlroční odstávka výroby Outbacka, dvouměsíční přerušení výroby u Forestera a nahodilé výpadky v průběhu celého roku.

I přes výše zmíněné problémy se váš zájem o vozy nesnížil a většina z vás na nového Outbacka v modelovém roce 2025 počkala. Co se Forestera týče, jeho tradiční příznivci jistě nedočkavě vyhlížejí zcela nový model, stejně tak jako my. Těšíme se, že vám jej budeme moci v lednu již představit. A bude to vážně pecka! Crosstrek je zatím takovou popelkou, která si cestu k zákazníkům vyšlapává pomalu, ale jistě. Mezi našimi zákazníky je zatím nejoblíbenější nejvyšší výbava Executive, následovaná výbavou Comfort s navigací a výhřevem volantu. Na dalších řádcích si můžete počíst i o jiných než prodejních aktivitách, podporujících značku Subaru, kterým jsme v druhé půlce tohoto roku věnovali nebo plánujeme ještě věnovat notnou dávku energie. Jsme velmi poctěni, že k nám na pravidelné bázi přijíždí vedení značky Subaru. Letos k nám zavítal viceprezident za Subaru Europe, pan Keigo Ino a jeho kolegové z Business Dpt., pan Kazuhiro Rokukawa a ATO Kohei. Celá návštěva měla za úkol zmapovat současné dění na našem trhu a představit vize značky do let následujících.

Opakovaně jsme měli možnost se zúčastnit Speed Festivalu v České Lípě, kde se po loňském nultém ročníku organizátoři opravdu snažili o posunutí tohoto motoristického svátku ještě o stupeň výše. Nově bychom chtěli na konci roku zavítat ještě na poslední závod běžeckého seriálu Ještěd Skyrace, který se pořádá tradičně pod Ještědem a o kopce a bláto, které má Subaru tak rádo, nouze určitě nebude! V neposlední řadě jsme měli tu čest u nás opečovávat takzvaný Zlatý Grál Subaru – pro znalce bude jistě stačit označení 22B. Dvoudvřák vyrobený v roce 1998 pouze ve 400 kusech, tlumiče Bilstein, elektricky řízený středový diferenciál – prostě nejlepší Impreza všech dob! Většina návštěvníků prodejny doslova zírala, jaké skvosty naši zákazníci doma mají.

Děkujeme vám ještě jednou za vaše fotky, zážitky a také za to, že se stále vracíte, a to jak pro nové vozy, tak i pro pravidelnou servisní péči. Do nového roku vám přejeme jen to nejlepší a s vašimi Subárky spousty zábavných kilometrů.

ILOS, s.r.o., Letná 646/13, 460 01 Liberec XII-Staré Pavlovice, www.subaru-liberec.cz



AUTO BALKAR

Milí čtenáři a zákazníci!

Letos slavíme již 30 let od založení naší rodinné firmy Auto Balkar v Českých Budějovicích. Rádi bychom proto poděkovali všem našim věrným zákazníkům za jejich přízeň. Snažíme se neustále pracovat na šíření dobrého jména značky Subaru, klademe důraz na individuální přístup a naší prioritou je spokojenost našich zákazníků, kteří se k nám rádi vrací. A to nejen díky kvalitě a jízdním vlastnostem našich šestihvězdičkových vozů vyrobených s japonskou precizností a pečlivostí typickou pro zemi vycházejícího slunce, ale zejména i díky našim prodejním a servisním službám, které svým zákazníkům poskytujeme.

A protože je pro nás velmi důležité, jak se u nás naši zákazníci cítí, rozhodli jsme se v průběhu letošního roku k našemu kulatému výročí přestavět celý showroom v mnohem modernějším a komfortnějším stylu. Tímto vás zveme do nového příjemného prostředí u nás v Auto Balkar v Českých Budějovicích.

Jelikož spokojenost našich zákazníků je pro nás opravdu prioritou a jsme rádi, když se k nám dlouhodobě vrací, zvýhodnili jsme z toho důvodu ceny v našem servisu ve prospěch našich zákazníků tak, abychom jim dali najevo, že si jejich věrnosti vážíme. Proto jsme zavedli výrazné slevy v našem servise pro všechny vozy Subaru zakoupené u nás v Auto Balkar.

Všem subaristům a zejména našim zákazníkům přejeme i v roce 2025 hodně šťastně najetých kilometrů a především mnoho a mnoho zdraví.

AUTO BALKAR, s.r.o., Novohradská 1043 / 70, 370 08 České Budějovice, www.balkar.cz

TEXT: ZDENĚK PAVLIS, FOTO: ARCHIV

JAPONSKO, SPORT A MY

Stačí vyslovit Japonsko a Lukáš Krpálek odvětlí: Poklona. Stačí dodat japonský sport a dvojnásobný olympijský vítěz v judu, sportu, jehož kolébkou je právě Japonsko, obdivně přidá: Velká poklona.



A nemá tým na mysli pouze soupeře v kimonech ze země vycházejícího slunce, s nimiž se utkává a na tatami je většinou i poráží, ale také fanoušky, diváky, publikum v halách vyprodaných až po střeche.

„Japonské publikum je skvělé, protože fandí především sportu. Ale není to jen judo, v ostatních odvětvích je to obdobné. Japonci jsou úžasní, jak moc sport milují, jak dovedou ocenit soupeře a fandit sportu,“ rozpovídá se Lukáš Krpálek, netající se tím, že má dva domovy. Jeden v Čechách, druhý v Japonsku, kde během soustředění, turnajů a závodů i příprav na velké soutěže prožil více než dva roky.

I jednu vzpomínku, dokreslující předchozí slova, přidá.

„Když jsem před pěti lety získal v Tokiu titul mistra světa v těžké váze, fandili domácí diváci dlouho svému Hisajoši Harasawovi. Postupně jsem ale dominoval já a oni začali fandit judu. A stejné to bylo při dekorování.“

Dočkat se přitom v Japonsku uznalého aplausu na tatami znamená pro cizince mimořádnou poctu. Vždyť judo je japonským národním sportem, vždyť v judu získali japonští reprezentanti na olympijských hrách už 104 medailí, z nichž jednapadesát má zlatý punc. Borci žádné jiné země se jim nemohou rovnat. Historicky druhá nejúspěšnější Francie jich posbírala šedesát sedm.

Přitom judo bylo do programu olympijských her zařazeno až v roce 1964, kdy se soutěže pod pěti kruhy konaly v Tokiu a v turnaji se tehdy představili jen muži. Od té doby Japonci na tatami kralují a judo je jejich nejúspěšnějším olympijským sportem. Na posledních hrách v Paříži to ostatně ziskem osmi medailí znovu stvrdili.

„Za těmito úspěchy se skrývá obrovská tradice, kterou judo v Japonsku má. A samozřejmě nejen judo, ale i další bojové sporty, jako je sumó, karate, kendo, ale i třeba zápas. Jde o výsledek výchovy a podpory sportovců. O propracovaný systém uplatňovaný ve školách, na univerzitách, v akademiích a klubech. Proto jsou Japonci v bojových sportech tak úspěšní,“ připomene Lukáš Krpálek i další tradiční sport, který byl a je pro Japonsko fenoménem.

Samozřejmě, zápas

„Ještě na olympiádě v Římě v roce 1960 jsme o japonských zápasnících pomalu nevěděli. Jedinou medaili tam pro svou výpravu vybojoval Masajuki Macubara v muší váze. Už za čtyři roky u sebe doma v Tokiu byli přitom Japonci ověšení medailemi jak ve volném stylu, tak v řeckořímském zápase. Hlavně v nižších váhových kategoriích, protože ty

byly a zůstaly jejich doménou. Právě Macubara se stal vzorem a příkladem. Proto vybírali a vychovávali své borce systematicky a cílevědomě právě pro tyto kategorie a během čtyř let v nich dominovali,“ vzpomínal bronzový medailista z olympiády v Římě Bohumil Kubát na nástup japonské zápasnické školy v Tokiu.

Japonská výprava tehdy na žíněnkách v hale Komazawa získala pět zlatých a jednu bronzovou medaili a od té doby v jejich rýžování pokračuje. Na světových šampionátech i olympijských hrách, odkud odvezla už 87 medailí, z nichž bylo 45 zlatých. Proto je zápas historicky druhým nejúspěšnějším japonským olympijským sportem.

Tyhle sporty nejsou pro malé

„Olympijské hry se staly pro japonský sport obrovským impulsem a podnětem k dalšímu rozvoji. Díky výsledkům, kterých Japonci na hrách dosáhli, ale i novým stadionům, halám, sportovištím. A také sportům, které objevili a pro něž se nadchli,“ vybavoval si trenér volejbalistů Josef Brož hry pod pěti kruhy v roce 1964 v Tokiu, kde s československou reprezentací získal stříbrnou medaili.

„Oni byli mrštní jako kočky, hbití, nesmírně bojovní. Jejich handicapem byla ovšem menší tělesná výška oproti nám, Rumunům či třeba Sovětům, kteří tehdy olympiádu vyhráli. Uvědomovali si to. Už tehdy sbírali všechna myslitelná data, čísla, míry a my se divili, k čemu jim to všechno bude. Když pak za osm let vyhráli olympiádu v Mnichově, měli už jiné hráče. Vysoké, vzrůstem srovnatelné s konkurenty. Dozvěděli jsme se, že začali na ostrově Hokaido hledat budoucí olympijské vítěze mezi studenty. To proto, že tam žijí vysocí lidé, potomci starého národa Ainů. I genetiku prostě zařadili do svého programu, aby byli úspěšní a prorazili.“

Japonci brali před domácím publikem bronz, který byl impulsem dalšího výkonnostního vzestupu. Na mistrovství světa ho v dalších letech získali dvakrát po sobě, z olympiády v Mnichově 1972 si odvezli dokonce zlato. A Japonky byly ještě úspěšnější,

**Japonci jsou úžasní,
jak moc sport milují,
jak dovedou ocenit
soupeře a fandit
sportu**



Judo je japonským národním sportem, takže je v zemi vycházejícího slunce samozřejmě obrovsky populární.

Za úspěchy se skrývá obrovská tradice, kterou v Japonsku má judo i další bojové sporty, jako je sumó, karate, kendo, ale i třeba zápas

protože v olympijském turnaji triumfovaly hned dvakrát.

O dopadu olympijských her na celé generace Japonců mohla vyprávět celé příběhy fenomenální gymnastka Věra Čáslavská, která v Tokiu v roce 1964 získala tři zlaté a jednu stříbrnou medaili a stala se pro zemi vycházejícího slunce hotovou modlou.

„Nikdy bych nevěřila, jak je tokijská olympiáda i po desetiletích ve vzpomínkách Japonců pořád živá. I těch mladých, kteří ji znají jen z vyprávění svých rodičů a třeba i prarodičů. Oni prostě sport a sportovní hrdiny milují a prokazují jim úctu bez ohledu na to, jaké jsou národnosti. Je to ten největší poklad, který v sobě mají a díky němuž jdou za nejvyššími cíli,“ skládala poklonu Japonsku v roce 2010, kdy obdržela od japonského císaře nejvyšší vyznamenání – Řád vycházejícího slunce.



Diskař Ludvík Daněk získal v letech 1964, 1968 a 1972 na olympiádách medaile ze všech tří kovů: v Tokiu stříbrnou, v Mexiku bronzovou a v Mnichově zlatou



Na letních olympijských hrách 1964 v Tokiu získala Věra Čáslavská zlatou medaili ve víceboji, v přeskoku a na kladině

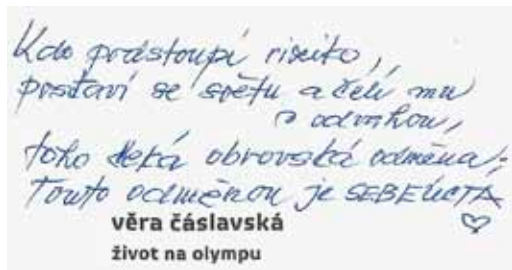
Kdo chce, ten může

„Ono toho bylo víc, co japonský sport posouvalo výš a výš. Pokora a učenlivost v první řadě. A také systematickosti a cílevědomost. Během tokijské olympiády mapovali na velodromu v Hačioži Japonci každý náš krok. Natáčeli si tréninky, závody, vyptávali se na taktiku, psychologickou přípravu. Všechno si zaznamenávali, naše dráhařská kola studovali do posledního šroubku. Měli svůj keirin, který v Japonsku vznikl, ale do programu olympijských her tehdy ještě nebyl zařazen, chtěli ovšem vědět co nejvíc o dalších cyklistických dráhařských disciplínách. Netajili, že chtějí v budoucnu medaile i z velodromů,“ vrací se ve vzpomínkách o šedesát let zpátky Jiří Daler, který si z Tokia 1964 odvezl zlatou medaili ve stíhacím závodě.

Pět medailí japonští cyklisté na olympijských hrách skutečně získali, nejpopulárnější disciplínou přesto zůstal v zemi vycházejícího slunce keirin.

„Nejspíše proto, že je v Japonsku řazen mezi bojové sporty,“ připomíná český dráhař Tomáš Bábek, který jako gaidžin, tedy cizinec, okusil jako jeden z mála zahraničních závodníků prostředí tamních profesionálních klání.

„Jde o obrovskou show, kterou si troufám přirovnat k silniční Tour de France. Samozřejmě s menším počtem účastníků. Na kei-



Věra Čáslavská měla k mentalitě Japonců úctu a nacházela v ní inspiraci

rin se navíc sází. A ve velkém, každoročně jde až o osm miliard dolarů, které se na velodromech protočí,“ poznal během dvou let prožitých v Japonsku, s jakou vášní se tamní fanoušci odraňují od každodenního shonu a stresu právě gamblingem.

„Potřebují upustit páru, i proto je pro ně keirin sportem, kterému tolik holdují. Žádný div, že soutěže jsou mnohdy až brutální. Závodníkům jde o čest a velké peníze, protože nejlepší profesionálové vydělávají ročně desítky milionů, divákům a fanouškům zase o vsazené jeny.“

S obrovskými penězi, které se kolem keirinu točí, koresponduje i výběr a příprava závodníků. „Pro vyvolené trvá rok, během kterého žijí v areálu v horách. Bez mobilů, de facto bez kontaktu s civilizací, neustále tvrdě trénují, volný mají jen jeden týden v roce. A to všechno za milion dolarů, který musí každý zaplatit jako školné,“ nechává Bábek na-



Marek Chlup, první český baseballista v japonské profesionální lize



S cyklistickou přílbou, s níž zvítězil na tokijské olympiádě, usedal Jiří Daler na kolo často do vysokého věku. Ještě po osmdesátce najezdil za rok víc než 4000 km

hlédnout do světa keirinu, z něhož si odnesl zkušenost, kterou potvrzuje i spousta dalších českých sportovců, kteří si život a soutěžní klání v Japonsku vyzkoušeli.

V individuálních i kolektivních sportech, v judu, keirinu, stejně jako fotbale, hokeji či třeba teď naposledy v osobě Marka Chlupa v baseballu, který je pro Japonce bezkonkurenčně nejpopulárnějším kolektivním sportem. Vždyť i v něm představují světovou extratřídou.

„Jediné, s čím si Japonci neví moc rady, je improvizace. Všechno mají naučené a nastudované, ale jakmile člověk vybočí z obvyklých stereotypů a zvyklostí, jsou vedle,“ povšiml si během své mise Bábek.

„I ve fotbale tohle platilo,“ přitakává Július Bielik, bývalý obránce pražské Sparty a československé reprezentace, který počátkem devadesátých let patřil k početné enklávě českých a slovenských fotbalistů působících

v Japonsku. On, Pavel Řehák, Lubomír Luho-vý, František Mysliveček, Pavel Černý, Josef Jinoch, Martin Hřídel, Luboš Zákostelský, Ivan Hašek, ale později třeba i Pavel Horváth nebo Ivo Ulich prošli tamními kluby a učili Japonce fotbal.

„Japonci se chystali na pořádání mistrovství světa 2002, což bylo podmíněno vznikem profesionální ligy. Proto tehdy přišlo tolik cizinců. Hlavně z Evropy a Jižní Ameriky. A mezi nimi spousta velkých jmen. Japoncům šlo o to, aby poznali různé fotbalové styly a od legionářů se učili. A učili se tak pilně, že pak na domácím šampionátu postoupili až do osmifinále,“ připomíná legionář ve službách klubu Sanfrecce Hirošima Bielik obrovský progres, který japonský fotbal za poslední desetiletí udělal.

„Od domácího šampionátu v roce 2002 už nechyběli na žádném mistrovství světa. Hned čtyřikrát postoupili až do osmifinále, navíc se třikrát stali mistry Asie, můj bývalý spoluhráč Hadžime Morijasu se dokonce stal trenérem národního týmu. A to i on mívá s improvizací problémy,“ vzpomíná s úsměvem na dvě sezony prožité v Japonsku.

„V devadesátých letech jsme Japonce učili, teď už pomalu učí oni nás,“ připomene Bielik jen tak mimoděk, že v ostře sledované německé bundeslize působí sedm japonských fotbalistů, tedy víc než třeba Portugalců, Švédů nebo Brazilců. A prestižní anglickou Premier League jich prošlo v posledních letech dokonce čtrnáct.

„Japonci jsou učenliví, ale také nesmírně pracovití. Proto zaznamenali takový progres ve fotbale, stejně jako v dalších sportech. K němu jim napomáhá nejen úžasná zázemí pro přípravu, ale i nejnovější vědecké poznatky aplikované do rozvoje a vzestupu sportu. Zkušenosti získávané v zahraničí

rovněž,“ přidává někdejší kapitán československé reprezentace a nyní kouč českého národního týmu Ivan Hašek, který v Japonsku působil nejen jako hráč v Sanfrecce Hirošima a United Čiba, ale i jako trenér Vissel Kobé. Měl tudíž možnost poznat a podkrýt tajemství japonských sportovních zázraků. V kolektivních, ale i individuálních sportech.

Tokijské High Performance Sport Centrum, sdružující Sportovní vědecký institut a Národní tréninkové centrum, představuje jeden z takových trustů na zázraky v olympijských sportech. S využitím nejnovějších vědeckých a lékařských poznatků, veškerých dostupných informací i třeba monitoringu, probíhajícím po celém světě, zde trénují a vyrůstají špičkoví sportovci i trenéři schopní dovést své svěřence na nejvyšší piedestaly i v té nejtvrdší konkurenci.

V současnosti, což se Japoncům daří, protože jejich výpravy patřila na posledních dvou letních olympiádách v hodnocení národů třetí příčka za USA a Čínou, stejně jako v budoucnu, kdy by se měly výsledky práce HPSC (High Performance Sport Centrum) projevit ještě výrazněji.

I proto při vyřčení slova Japonsko reaguje Ivan Hašek stejně, jako Lukáš Krpálek: Poklona. A při slovech japonský sport obdivně přidá: Dvojnásobná. ■

„V devadesátých letech jsme my učili Japonce, teď už pomalu učí oni nás,“ konstatuje fotbalista Július Bielik, bývalý obránce pražské Sparty a československé reprezentace



Japonské fotbalistky se staly v roce 2011 mistry světa

TEXT A FOTOGRAFIE: PAVEL KRÁL

DOLOMITY CROSSTREKEM



Na Dolomity jsme doma měli zálusk už delší dobu. Letos jsme si řekli, že by to mohla být fajn součást naší letní cesty na dovolenou u italského jezera Lago di Garda. Začali jsme plánovat trasu, a to jsme ještě ani netušili, že na ni vyrazíme krásným novým subárkem.

Když už se pomalu blížilo datum odjezdu, začali jsme se – tak nějak z dlouhé chvíle – bavit o tom, jaké by mohlo být naše příští auto, až jednou naše dosavadní XV doslouží. A protože už jsme, jak se říká „chycení“, nebylo to přemítání ani moc o značce, jako spíš o konkrétním modelu. Chvilí jsme přemýšleli o Foresteru, ale nakonec jsme usoudili, že velikost XV nám vlastně stačí a volba byla jasná. Rozhodli jsme se, že naše další Subaru bude Crosstrek.

No a světe div se, v našem domovském servisu Subaru Liška Plzeň zrovna jednoho takového měli k mání. A ještě v barvě, která se nám zamlouvala nejvíc – Sun Blaze Pearl. Stačilo pár e-mailů a jeden telefonát a než jsme se stihli rozkoukat, byla ruka v rukávu a my si pro nového Crosstreka jeli. Díky super rychlému zpracování všech náležitostí prodejcem jsme věděli, že se vše stihne vyřídit ještě před dovolenou, a o to víc jsme se na cestu těšili.

Přespávat jsme se rozhodli v našem střešním stanu. Jednak nás tenhle způsob cestování baví, druhak jsou ceny ubytování v této lokalitě během sezóny fakt astrono-



Aniž bych chtěl naše XV nějakým způsobem hanit, protože nás dovezlo na spoustu nádherných míst, kam bychom se autem jiné značky zřejmě nedostali, pokrok je citelný. Komfort podvozku a propracovaných sedaček Crosstreka, ruku v ruce s odhlučněním interiéru, je oproti předchozí generaci opravdu znát. Přezdívka Baby Outback z některých recenzí novému Crosstreku docela sedí.

mické. Tedy pokud se vám vůbec podaří nějaké místo na přespaní sehnat. Neměli jsme v plánu jet na jeden záťah až do Itálie, takže jsme si přes aplikaci BezKempu vybrali první místo k přespaní ještě v Česku a druhý den jsme vyrazili přes Dolní Dvořiště směr Rakousko.

V klidu jsme dojeli k Mondsee, kde jsme poprvé a vlastně i naposled během naší cesty na jih přespali v kempu. Aniž bych chtěl naše XV nějakým způsobem hanit, protože nás dovezlo na spoustu nádherných míst, kam bychom se autem jiné značky zřejmě nedostali, pokrok je citelný. Komfort podvozku a propracovaných sedaček, ruku v ruce s odhlučněním interiéru, je oproti předchozí generaci opravdu znát. Přezdívka Baby Outback z některých recenzí novému Crosstreku docela sedí.

Lago di Braies

Naše další zastávka byla u jezera Lago di Braies, což je opravdu nádherné místo, známé nejen z instagramových fotografií, ale



třeba i z televizních seriálů a filmů. Nutno však podotknout, že pokud si nepřivstanete, stanete se v sezóně součástí obrovské masy lidí, kteří se na jezero také přijeli podívat. Ale tak už to holt na takových místech bývá a příčetný člověk s tím počítá.

Z různých zdrojů jsme zjistili, že se dá kousek od jezera i zaparkovat a strávit noc. My ji přečkali na parkovišti P4, přičemž jsme za vjezd k jezeru a parkovací místo zaplatili 38 eur. V ceně byl nicméně i voucher do místních stánků ve výši 15 eur, který lze využít pouze na jídlo a pití, ne na upomínkové předměty. Až později jsme se dozvěděli, že budeme muset místnímu pikolíkovi zaplatit ještě dalších 15 eur za vydání tiketu, který nám zvedne závoru na výjezdu.

Pár eur by se ale dalo ušetřit. Od sousedících Čechů v obytné dodávce se k nám dostala informace, že když dorazíte po 16. hodině, v klidu si zaparkujete, a když do 24 hodin odjedete, zaplatíte v automatu u vjezdu jednorázových 35 eur. O něco levnější je prý i přilehlé parkoviště P3 pro vozy nižší než 2,2 metru. To všechno nám nějak uteklo, ale čert to vem, snad nás to nezruinuje...

Průsmyk Passo Gardena

Naše další cesta vedla průjezdem přes průsmyk Passo Gardena. Jeho první část je neustálé stoupání jednou utaženou zatáčkou za druhou, druhá, logicky, zase dlouhé a prudké klesání, takže se řidič musí pořád soustředit na cestu a jen chvílemi má možnost kochat se nádhrou kolem. Na všech možných i nemožných místech podél silnice jsou zaparkovaná auta dalších výletníků, kteří si zastavili, aby se buď prošli, nebo si cvakli nějakou tu fotočku.

S XV 1.6 jsme v minulosti projeli i pár horských cest, včetně třeba výjezdu na Grossglockner, takže víme, jak moc to prudké a nepřetržité stoupání dělalo slabšímu motoru nedobře. Zvlášť, když jedete plně naložení a se stanem na střeše. S dvoulitrovým e-Boxerem v Crosstreku se to nedá vůbec srovnávat. Otáčky jsou naprosto v klidu a v těch nejnižších znatelně cítíte pomoc elektromotoru. Crosstrek sice už nemá



pádla pod volantem pro ruční řazení, ale jediný scénář, kdy jsem je já osobně používal, bylo brzdění motorem při sjezdu z kopce. V takovém případě stačí dát volič převodovky do polohy L a motor sám podřazuje na nižší virtuální stupně, takže brzdovému pedálu dost ulevíte.

Passo Giau

Pokračovali jsme na další spot na přespaní, který jsme našli přes aplikaci park4night těsně pod místem zvaným Passo Giau. Místo bylo kousek od silnice, a přesto úplně klidné. Kromě nás se postupně sjelo asi pět dalších posádek, převážně s obytnými dodávkami, ale všichni byli naprosto v klidu a slušní. Byli jsme už poměrně vysoko v horách, takže se během odpoledne a večera několikrát prostřídal déšť se sluncem a rozdíly v teplotách byly snad i 20 stupňů. Nicméně je to závětrné místo, takže stan se skoro nehnul. Počítejte ale s tím, že teploty v noci mohou klesat docela strmě. My jsme měli na konci července pouze nějaké 3 °C.

Městečko Ortisei

Ráno jsme se šli projít na Passo Giau, udělali pár cvaků a pokračovali dalšími nádhernými horskými průsmyky až do městečka Ortisei, které mělo být startovní pozicí pro náš poslední výlet za krásami Dolomit. Místo pro přespaní jsme opět našli v aplikaci park4night asi 15 minut od města. Zase kousek od silnice, ale docela pěkně ukryté v lese. Stejně jsme neměli na výběr, protože to byl široko daleko jediný flek, kde se dalo v klidu přespat, aniž by nám hrozila pokuta od místní policie.

Během večera se k nám přidaly ještě dvě posádky z Francie a jedna z Belgie, takže jsme aspoň nemuseli mít strach z nějaké nečekané noční návštěvy. Protože jsme na místě byli první a zabrali si nejrovnější místo na stání, nabídli jsme Francouzům naše vyrovnávací nájezdy, což hned prolomilo ledy. Prohodili jsme pár slov, ohřáli si večerí a šli spát, aby se nám podařilo brzy vyjet.

Nejhezčí nakonec

Posledním a pro mě osobně i nejhezčím místem, které jsme letos v Dolomitech navštívili, byla Seceda. Pokud ji neznáte ani z fotografií, všeho nechte a běžte si ji okamžitě najít. Pokud tahle scénérie zaujme na fotografiích, tak naživo přímo vyrazí dech. Z jedné strany se může jevit jako nádherně zbarvená horská louka vedoucí do kopce, kterých v této části země můžete vidět habaděj, jenže když ujdete pár kroků a podíváte se z jiného úhlu, uvidíte něco neskutečného. Louka se na náběžné straně najednou láme a následují

strmé srázy, jejichž výšku si ani netroufám odhadnout. Zkrátka pastva pro oči, která se těžko popisuje.

S čím se vyplatí počítat

Určitě doporučujeme přijet hned v 8:30, kdy se otvírá lanovka a parkoviště přímo u ní. My přijeli v 8:45 a sotva jsme zaparkovali. Místa v krytých garážích jsou poměrně malá, ale dá se to. Na Secedu vede lanovka hned několik, ale jenom ta z Ortisei vás vyveze pohodlně až nahoru. Platili jsme 45 eur na osobu za zpáteční jízdenku. Jedná se vlastně o dvě na sebe navazující lanovky. První menší kabinka vás vyveze z Ortisei do mezistanice Furnes a druhá, připomínající spíš autobus na lanech, až skoro na samotný vrchol Secedy. Odtud už je to jen nějakých 15 minut chůze do kopce na to nejužasnější místo, které jsme letos měli možnost v Dolomitech vidět.

Dá se samozřejmě jít pěšky už z mezistanice, nebo třeba rovnou z Ortisei, ale cesta vás bude stát fakt hodně sil. Píše se, že by to mělo být zhruba pět hodin chůze, ale řekl bych, že to bude i víc. Navíc s ohromným převýšením.

Ještě dodám, že spaní přes park4night vždy proběhlo v klidu a pohodě a díky spolunocležníkům i v přátelské atmosféře. On asi tento způsob trávení dovolené a přespávání na divoko láká podobně smýšlející lidi se vztahem k přírodě a elementární slušností. Samozřejmě ale vždy a všude můžete natrefit i na nějakého pitomce.

A náš nový vůz?

Nový Crosstrek nám udělal ohromnou službu a hlavně radost. Je to auto, se kterým je vážně radost jezdit. Spolehlivé, chytré

V našem domovském servisu Subaru Liška Plzeň zrovna jednoho Crosstreka měli k mání. A ještě v barvě, která se nám zamlouvala nejvíc – Sun Blaze Pearl. Stačilo pár e-mailů a jeden telefonát a než jsme se stihli rozkoukat, byla ruka v rukávu a my si pro nového Crosstreka jeli.

a bezpečné a pro nás zatím bez jediné chyby. I když se dálničním přejezdům spíš vyhýbáme, Crosstrek je zvládá lépe než XV a posádku při jízdě přímo hýčká. To platí samozřejmě i při jízdě po okreskách, které miluje, a také mimo asfalt. Ale tam asi u naší japonské značky nikdy problém nebyl. Jsme rádi, že jsme si mohli už tak krátce po převzetí nového auta vyzkoušet všechny možné situace.

Pokud jenom trochu můžete, cestujte, poznávejte nová místa, ochutnávejte místní kuchyni a buďte k sobě ohleduplní, nejen na cestách a necestách.



ADRESA PRO VÁS: SUBARU-BUTIK.CZ

TEXT: MILOSLAV JANÁČEK, FOTO: SUBARU BUTIK

I dnes přinášíme informace o některých z mnoha nových produktů, které nabízíme na našem e-shopu a které jistě potěší každého fanouška!

Tentokrát jsme vsadili na kvalitní a stylové doplňky, které oceníte jak při cestování, tak právě nyní v zimních měsících. Víme, že si na kvalitu potrpíte, a tak jistě těmito doplňky uděláme radost nejen vám, ale třeba i vy vašemu blízkému.

Prvním klenotem naší nabídky je ikonický Stanley hrnek s logem Subaru, který by neměl chybět ve výbavě žádného milovníka cestování. Značka Stanley je známá svou kvalitou a odolností, což dělá tento hrnek spolehlivým společníkem na všech vašich výletech i náročnějších expedicích. Ať už budete chtít horkou kávu nebo čaj, Stanley hrneček udrží váš nápoj v té správné teplotě, i když vyrazíte do mrazivého počasí.

Další doplněk, který oceníte zvláště v mrazivých dnech, je naše tmavě modrá bunda s logem Subaru. Je pohodlná, velmi příjemná na nošení, a díky kvalitním materiálům dodá nejen styl, ale hlavně zahřeje v těch nejchladnějších dnech.

Pro denní nošení jsme do kolekce přidali elegantní hnědý kožený pásek s logem Subaru, který potěší všechny, kdo preferují



kvalitu a chtějí mít symbol souhvězdí Plejád decentně stále při sobě.

V košíku by před dalším krokem „k platbě“ neměl chybět ani nový parádní modrý ručník, stylově zabalený do dárkové krabíčky. Tento kousek je praktickým doplňkem, který najde využití každý den.

Oblíbené kvalitní tričko s logem Subaru, které máme v butiku již déle, nabízíme teď i v nových barvách! K dispozici je moderní zelená a tradiční tmavě modrá, abyste měli více možností a mohli vybrat tu, která vám sedne nejlépe.

Pro ranní mrazíky jsme také přidali praktickou a stylovou bambusovou škrabku na led s vygravírovaným logem, která přináší ekologický přístup k zimním jízdám a je skvělým pomocníkem pro vaše cesty v chladném počasí. A pokud vás potká déšť, nový skládací deštník vás udrží v suchu a podzimní mrholení ani větší bouřka vás nepřekvapí.

Pro všechny, kdo rádi cestují stylově, jsme přichystali novou kolekci designových sportovních tašek s bílým vyšívaným logem. Tašky jsou dostupné ve třech různých varian-



tách, ať už hledáte sportovní tašku, praktický batoh nebo kompaktní variantu pro kratší cesty. Máme řešení pro každého.

A tím samozřejmě nekončíme! Postupně budeme přidávat další skvělé produkty, na které se můžete těšit. Sledujte proto pravidelně náš e-shop, ať vám nic neuteče. ■



TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK A AUTOR

SUBARU JE RODINA

Náš magazín přináší v tomto čísle, stejně jako ve všech předchozích, spoustu důkazů o tom, že unikátní technologie vozů Subaru zajišťují mimořádné vlastnosti na všech typech silnic, maximální bezpečí a jedinečné zážitky z jízdy. Vozy naší značky volí lidé, kteří přesně vědí, co chtějí a potřebují. Subaru je více než automobil. Je to vyjádření vlastního názoru a postoje. Nebudte proto překvapeni, až vás budou ostatní Subaristé zdravít. Nebojte se jim odpovědět na pozdrav. Vlastnictvím vozu Subaru vstupujete do široké rodiny majitelů těchto automobilů a stáváte se jejím členem. Vítejte!

Nepochybně jste už zakusili a stále zakoušíte ten pocit, že naše automobily jsou pro vás více než jen dopravním prostředkem! Těší nás to.

A proto jsme v programu Jsem Subarista připravili a nabízíme:

♦ 1. odznak na váš vůz ♦ Speciální nabídky ze SUBARU Butiku ♦ Slevy na nákupy u našich spolupracujících partnerů ♦ Důležité informace od vašeho prodejce vozu ♦ Pozvánky na akce ♦ Informace o novinách ze světa SUBARU ♦ a množství dalších věcí, které budou v programu do budoucna přibývat

ODZNAKY SUBARU

Majitelé vozů SUBARU žijí svůj život naplno a rádi sdílejí své zájmy s ostatními. V dnešním vydání magazínu o tom svědčí třeba snímky ze společných akcí, reportáž o cestě za volantem Subaru do Dolomit, vyznání v rubrikách Jezdí v Subaru a Subaru man a samozřejmě zpravodajství o aktivitách všech našich cílých dealerství.



Našli jsme způsob, jak můžete i vy dát ostatním Subaristům o sobě vědět – odznaky SUBARU.

První z nich získáváte s pořízením nového vozu. Jeho hlavním motivem je číslo ukazující, kolikáté je to vaše SUBARU. Další odznaky už závisí jen na vás. Připravili jsme jich pro vás hned několik, stačí si jen vybrat, a tím ukázat svoji osobnost a sdílet svoji radost – sdílená radost je dvojnásobná!

PŘEDCHÁZET KRIZOVÝM SITUACÍM

V Japonsku je Subaru oficiálním partnerem tamní asociace vodních záchranářů už od roku 2020. Letos v létě rozšířilo na 35 vozů ve 29 prefekturách vozový park, který pomáhal dohlížet na bezpečnost na plážích po celé zemi. Inspirovalo tak české zastoupení Subaru a to se k této iniciativě připojilo. Partnerství tuzemského zastoupení Subaru s českými vodními záchranáři dává velký smysl. Právě v bezpečnosti a ochraně zdraví je Subaru světová špička, navíc se vozy Subaru skvěle hodí pro práci mimo zpevněné cesty a sami subaristé často vyrazí za dobrodružstvím k vodě. Osvěta je navíc více než potřebná. V Česku každý rok utone kolem 200 lidí. Na vnitrozemský stát je to hodně vysoké číslo.

RÁDI POMÁHÁME

Rodina Subaru se spojila s rodinou Dobrého anděla. Hodnoty, na kterých projekt nadace staví, jsou blízké i našim hodnotám. Bezpečí rodiny je tím prvním, na co Subaru myslí při vývoji svých modelů. Dobrý anděl umožňuje lidem, aby si navzájem efektivně pomáhali a zažívali společnou radost z dávání. Mezi majiteli a fanoušky Subaru je mnoho Dobrých andělů. Být Dobrým andělem znamená pravidelně pomáhat rodinám s dětmi, jež zasáhla vážná nemoc. Nadace Dobrý anděl veškeré vybrané peníze do posledního haléře rozděluje rodinám, které je potřebují, a to přes transparentní účty. Mezi principy nadace patří vedle samotné finanční pomoci především dobrovolná účast a pravidelnost.

Cílem systému nadace Dobrý anděl je takto navýšit měsíční příjem rodin s dětmi, které přivedla těžká nemoc do těžké životní situace, v průměru o 20 %.



Věříme totiž, že už měsíční příspěvek v řádu tisíců může pomoci překlenout těžkou životní situaci, do které se rodiny s dětmi velmi rychle dostávají po propuknutí onkologického nebo jiného závažného onemocnění. Toto období znamená kromě velkého stresu a bolesti také zvýšení výdajů v době, kdy příjem rodiny výrazně klesá. dobryandel.cz

PSÍ OSTROV

O jiné bytosti v nouzi pečujeme, jak jsme v našem magazínu už informovali, organizace Dočasky. Připravuje vybudování Psího ostrova pro opuštěná zvířata a Subaru s ní spolupracuje. Na ploše 10 000 m² bude vedle stálé péče o psy možné realizovat workshopy, přednášky, terapie či vzdělávací pobyty. Moderní prostor s přátelskou atmosférou, kde se lze seznámit se základy správné péče o konkrétní psí plemeno a možná si i najít nového člena rodiny. Na docasky.cz se dočíte víc. ■



PONOŽKY PRO ANDĚLY



A další andělské dárky najdete na e-shopu nadace Dobrý anděl, která pomáhá rodinám s dětmi, potýkajícími se s onkologickým nebo jiným vážným onemocněním.

proradost.dobryandel.cz



DOBRÝ ANDĚL