

SUBARU *magazín*

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 024 – PODZIM/ZIMA 2014



Bystrozraký strážce bezpečí



Zuzana Kánocz Forestera ráda



GSR Coupe na Panamericaně

Spolehněte se na svůj vůz nejen v zatáčkách.
Nastartujte model s cenovou výhodou.



Bližší informace o platných akčních
kampaních vám podá kterýkoliv autorizovaný
prodejce SUBARU.

Jednou jste dole, jednou nahoře.
S námi zvládnete obojí.

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
 **UniCredit**
Leasing



Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

v Editoriale minulé číslo Subaru magazínu jsem upozorňoval, že letošní rok nebude pro tuzemskou ekonomiku, ale zejména průmysl a obchod, nijak jednoduchý. Museli jsme reagovat na intervence ČNB z konce roku 2013, které možná trochu usnadnily situaci exportérům, pro dovozce byly ale problémem dosti zásadním: 8% změnu kurzu opravdu nelze úpravou marží vstřebat a dopad na zákazníka v podobě zvýšení cen produktů, které nabízíte, tak nemůžete prostě eliminovat.

Snažili jsme se našim autorizovaným partnerům a zákazníkům vyjít vstříc alespoň akčními nabídkami a výhodně koncipovanými pakety, například Cross paket u Outbacku se setkal s velkým ohlasem a nabídku Forester Entry za 569 000 Kč vč. DPH v základní výbavě ocenilo jako výbornou příležitost ke vstupu do světa nejlepšího 4x4 tolik zájemců, že byl rychle rozprodán.

Pro pozici značky Subaru v České republice i v celé Evropě je paradoxně mírnou komplikací, že výrobci a celému koncernu Fuji Heavy Industries se daří mimořádně skvěle. Prožívá svou zlatou éru a velkoryse investuje, protože cítí, že dosavadní výrobní kapacity nestačí ohromnému růstu poptávky po šestihvězdičkových vozech. Popularita značky je ve Spojených státech taková, že se tam prodá měsíčně 40 000 vozů Subaru, tedy zhruba tolik, kolik v celé Evropě za celý rok.

Nelze se tedy divit, že Subaru preferuje americký trh i v distribuci svých nových modelů. Kultovní vůz STI, jehož nová generace posiluje tradičně silnou sportovní image značky, sklízí jednoznačné uznání odborníků a obdiv celé motoristické veřejnosti. Razantně se prosadil i u českých zákazníků. Suma objednávek se v krátkém čase dostala k číslu 60, což je srovnatelné jen s někdejšími nástupem modelové řady STI nebo okamžikem představení Imprezy ve formě hatchbacku.

Celkový počet prodaných nových vozů Subaru v ČR je nutné posuzovat s ohledem na celkovou situaci trhu a ekonomické souvislosti, o kterých už byla řeč. Vzhledem k nim lze říci, že si nevedeme špatně, když jsme za první tři čtvrtletí prodali 597 aut a reálně můžeme myslet na stejný prodejní cíl, jehož jsme dosáhli vloni, tedy 800 vozů.

V tomto čísle Subaru magazínu vám kvůli zcela vytiženým produkčním kapacitám výrobce nepředstavujeme žádný nový model Subaru, ale prezentujeme novinku, kterou značka premiérově uvede příští rok v Ženevě, a kterou jsme měli příležitost předpremiérově otestovat i v České republice. Originálně výrobcem vyvinutou, zcela novou technologii Eye Sight, kterou na jaře 2015 nabídneme v novém Outbacku. Naši prodejci i technici se s ní už podrobně seznamují a nahlédnout do její konstrukce a škály schopností můžete i vy v článku na stránkách 14–17.

Stále důraznější regulace evropského automobilového trhu přinášejí nezbytnost nové strategie také u značky Subaru. Naše evropská centrála v Bruselu nás seznámila s jejími hlavními rysy a ohlásila, že s nástupem nového Outbacku počítá s novými zásadami komunikace, o nichž vás tedy budeme podrobněji informovat v příštím čísle. Už teď je ale zřejmé, že orientace na evropského zákazníka bude

napříště akcentovat především mimořádné kvality našich SUV modelů.

O jejich skvělých schopnostech nemůže být sporu, jak konečně dokazuje i velký srovnávací **test modelů XV a Forester na stránkách 8–13.**

K Subaru ovšem patří a i nadále bude patřit mimořádná porce radosti z dynamické jízdy, jak ji dokumentuje reportáž z náročného alpského výletu za volantem modelu BRZ na stránkách 36–39 nebo slovenská herečka Zuzana Kánocz (str. 34 až 35), preferující kvůli pocitu přímého kontaktu s vozem manuální řazení ve svém Forestru. A úspěšný obchodník na burze, mecenáš a bojovník proti korupci Karel Janeček, který může kdykoli usednout i za volant Ferrari, v rozhovoru na str. 32–33 prohlašuje, že lidé se za jeho STÍčkem, kterým v Čechách nejčastěji jezdí, ohlížejí, protože je to skvostné, dynamické a bezpečné auto, které vám v každé chvíli umí poskytnout mimořádnou radost z jízdy.

Nekončící řadu úspěchů značky Subaru na sportovních kolbištích dokumentuje v tomto čísle hned několik článků. Za zvláštní pozornost ovšem stojí reportáž z právě završeného letošního ročníku legendární rallye Carrera Panamericana, kde Česká republika, ale i značka Subaru vůbec, měla poprvé v historii zastoupení ve startovním poli (str. 28–31).

1. října uplynulo 90 let od otevření první dílny Emil Frey v Ženevě. Firma, která dnes působí v mnoha evropských zemích a je i majitelem našeho importu v ČR, se prosadila díky nadšení pro věc, vysoké kvalifikaci a principiální poctivosti v podnikání. Jsme rádi, že syn zakladatele Walter rád připomíná a oceňuje, že v Čechách umocňuje účinnost těchto kvalit nadšení všech členů týmu.

Takové ocenění patří celé naší dealerské síti, jejíž zapálení pro věc dokumentují akce, o nichž referujeme na stránkách 44–49. A o něčem svědčí také už více než 33 tisíc příznivců Subaru na Facebooku, jimž se snažíme atraktivní formou zprostředkovávat plejádu aktivit značky s Plejádami ve znaku (str. 5).

V tradiční rubrice Země původu se tentokrát věnujeme zlaté éře japonského písemnictví, epoše Edo a stať doplňujeme stránkou ukázek současných veršů českého autora v tradiční japonské formě sedmnáctislabičných básní haiku s náměty podzimu a zimy. My subaristé se na tuhle sezónu vždycky těšíme, protože nám umožňuje vychutnat si přednosti jedinečné výbavy našich vozů. K závěrečnému konstatování, že my se nepřízně počasí nebojíme, protože nás plískanice baví, přidávám tedy přání, aby vám řízení subaru i celá nadcházející sezóna přinesly co nejvíce příležitostí ke spokojenému úsměvu.

Váš Petr Neuman
ředitel Subaru ČR



Petr Neuman



28 Výzva jménem La Carrera Panamericana!

Zpráva o legendární rallye, na kterou se vůbec poprvé vydal český tým

8 Těžká volba?

Správné rozhodnutí vyžaduje relevantní informace a znalosti. Vše pro správnou selekci mezi modely Forester a XV najdete v našem srovnávacím testu



14 Z testů EyeSight

Originální systém EyeSight bude už na jaře ve výbavě nového Outbacku



32 Subaru man

34 Subaru woman

Co společného mají miliardář Karel Janeček a herečka Zuzana Kánocová? Lásku k Subaru!



18 Unikátní kupé SVX

Fascinace krásou vozu, který předběhl dobu

6 Objevitelská trasa

Dvě odvážné ženy se vydaly se Subaru XV na „největší road trip na planetě“

22 Subaru sport

Autokrosová dvojčata Aleš a Radek Plichtovi, Mistr ČR HA Jiří Kalista a plejáda jezdců rallye

40 Jezdčí v Subaru

Rodina MUDr. Šiblíka si užívá síly 725 koní ve svých 3 vozech

36 Reportáž

Za řídkým vzduchem
Zábava za volantem BRZ v Alpách

50 Země původu

Blahodárný mír a rozkvet
japonské literatury v období Edo

53 Subarufanclub

Track day Sosnová

www.facebook.com/subaru.cze



Pro SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5, vydává OSMIUM s.r.o., Mistrůvská 393, 155 21 Praha-Zličín, subarumagazin@subaru.cz

Šéfredaktor: Zdeněk Zikmund ■ Editor: Otakar Štajf ■ Autorská a odborná spolupráce: Jan Blažek, Vlasta Čtvrtníčková, František Dušek, Peter Frolo, Petr Frýba, Petr Hanke, Libor Hlisenkovský, Jiří Král, Jaromír Kvičala, Jindra Lasík, Ondřej Lilling, Jan Maják, Daniel Martinek, Miroslav Matějka, Uroš Modlič, Adéla Průdková, Jakub Rejlek, Jaroslav Salamon, Alex Spirov, Jiří Straka, Jan Svoboda, Tibor Szabosi, Martin Sznappa, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Martin Trdla, Jiří Vintr, Tomáš Vlasák, Jakub Zeman, Jaromír Zubák ■ Grafická úprava, DTP: SV, s. r. o., Nádražní 32, Praha 5-Smíchov ■ Tisk: Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o., Přípotoční 10a, 101 00 Praha 10 ■ Číslo vyšlo: 31. 10. 2014 ■ Neprodejné ■ Registrační číslo MK ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X

f MOJE SUBARU

Jsm rádi, že se zřetelně navyšuje počet fanoušků na našich facebookových stránkách, že si na nich vsříchně vyměňujete své zkušenosti s řízením našich „šestihvězdičkových“ vozů. Vtipně a se zájmem reagujete i na naše otázky, kterými se snažíme otvírat různé tematické okruhy debat.

Co vás nejvíc baví na SUBARU? Možnost vyrazit kam chcete, jistota v pohybu na každém povrchu, nebo zábava za volantem?

A jaké je vaše SUBARU snů? Podělte se s námi o své fotky a zážitky a hrajte o originál SUBARU dárky. Každý měsíc vybíráme nejoriginálnější fotku!

Naposledy jsme vás vyzvali, abyste se s námi podělili o své **prázdninové zážitky se Subaru**.

Nabízíme vám malý výběr výmluvných fotografií, které jste pořídili na svých prázdninových cestách, a přidáváme stručný výťah z komentářů, jimiž jste některé doprovázeli.

<https://www.facebook.com/SUBARU.CZE>



Možná to byl jeden z posledních pěkných víkendů a tak jsme vytáhli BRZe...



Horký letní den ve Lnářích na letišti. Naše nejoblíbenější barva? Modrozlatá!



Doporučuji k Tre Cime di Lavaredo.. Nejdřív parádní dálnice, pak malebná krajina a nakonec unikátní zatáčky do kopce a je dost možný že tam ze dne na den napadne nějaký ten sníh...



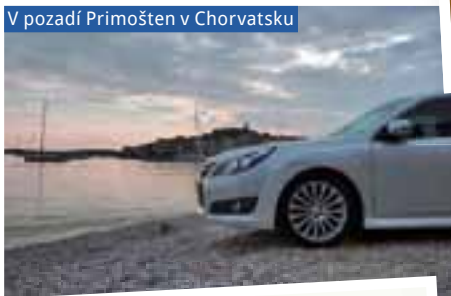
Tak přesně o tom se nám dneska v noci zdálo. Ale my se dočkáme! Teď už budou jen pěkné víkendy pro nás čtyřkolkáře



RZeta v pískovně



V pozadí Primošten v Chorvatsku



Já i můj syn Robin máme oba Forestery, oba s nájety 150 tisíci, a zatím jen já měnil jediné – tlumiče. Chci zde zároveň subaráky pobídnout ke zdravení na silnicích. Dnes tři forestery a nikdo tu hnát nezvedl...to už se nezdravíme či co?



Muž by byl rád, kdyby se nám na dvorku usadilo další subaru... doteď se mým autům směje... prý „kdo neřídí Subaru, neví co je auto“



A protože Objevitelská trasa vedla i přes naše území, cestovatelky využily příležitost užít si v doprovodu našeho STíčka půvabů Prahy

OBJEVITELSKÁ TRASA:

32 zemí, 5 pohoří,
3 pouště, 2 ženy a 1 Subaru XV
s pohonem všech kol

Jess Watt a Corinne Copreni své expedici říkají „největší road trip na planetě“: projely trasu 35 000 km z Velké Británie do Mongolska a zpět a mohly spoléhat jen na vlastní statečnost a odolnost svého Subaru XV. A smysl jejich mise? Chtěly světovou veřejnost upozornit na potřebu získat peníze pro lepší zdravotní péči a vzdělání ve střední Asii. Je to snad malý cíl?

Média mnoha zemí světa sledovala každý krok jejich dobrodružné cesty a vy se s náročnými podmínkami jejich pouti můžete seznámit také. Podívejte se na některé snímky z galerie fotografií, které dvě statečné dívky na své pouti pořídily nebo se s postupnými milníky jejich cesty průběžně seznámte na <http://offtrax.subaru.eu/>

Mechanický pomeranč a barvy podzimu

Zážitek stejně intenzivní jako z prvního shlédnutí kultovního filmu Stanleyho Kubricka vás čeká, usednete-li za volant: trochu stylu, trochu barev, trochu města a trochu svobody, přesně to nabízí Subaru XV.

Víte už, do jaké barvy se obléknete na podzim? Rozhodně se nebojte výrazných odstínů, podzim je přece období barev! Mezi „velkými malými“ auty nabízí v tomto ohledu pěkný výběr Subaru XV. Výrazné a schopné auto, které na silnici zaujme a nikdo ho nepřehlédne.

U Subaru sice říkáme, že to je městský crossover, ale neberte to s tím městem doslova – Subaru má zkratka jiná měřítka. Oranžové nebo zelené XV na první pohled zaručeně zaujme vzhledem, i svými schopnostmi však snadno strčí do kapsy nejedno rádooby terénní SUV. Není divu, systém pohonu všech kol Symmetrical AWD piluje Subaru coby průkopník čtyřkolek už půl století. XV vás protáhne městskou džunglí stejně snadno a sebevědomě, jako horami nebo zablácenou polní cestou. Ať už svítí sluníčko, prší nebo jsou metrové závěje. Pochopíte, proč řidiči Subaru tak často mluví právě o specifickém pocitu sebejistoty.

Subaru XV je kreativní volba, kvůli které nemusíte dělat kompromisy. Dobře vypadá,



díky skvělému výhledu se jednoduše ovládá a nabízí nadprůměrné jízdní vlastnosti. Stejně jako všechna Subaru však současně exceluje i v bezpečnostních testech, vaše ochrana je u japonské značky samozřejmostí a velkou prioritou.

Také byste si na silnicích přáli více barev? Obzvlášť, když se nebe i řidič mračí? Vzpomínáte, jakou melodií byl posedlý hrdina filmu Mechanický pomeranč? Přece Ódou na radost!

Oblékněte se tedy do Subaru XV a udělejte radost sobě i lidem okolo.



Těžká volba?

Rozhodnost je určitě dobrá vlastnost, ale neměla by se opírat pouze o první dojem. Správné rozhodnutí vyžaduje relevantní informace a znalosti. Když stojíte před výběrem zvýšeného Subaru a Outback je pro vás příliš dlouhý, určitě vás nemine volba mezi modely Forester a XV. Vše pro správnou selekci najdete v tomto článku.

TEXT: JIŘÍ KRÁL, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Srovnávací testy nemusí mít nutně jasného vítěze. V tomto případě si ale hned na začátku řekněme, že nejde o souboj dvou automobilů v tradičním stylu. Teď jde o to, abychom co možná nejpřesněji popsali rozdíl nejen mezi těmito modelovými řadami, ale také difference a specifika jednotlivých nabízených motorů – a to vše z praktického pohledu a na základě reálných zkušeností

s jednotlivými typy. U automobilů totiž více, než kde jinde, platí, že se při rozhodování člověk nesmí omezit pouze na srovnávání papírových parametrů vyrovnaných vedle sebe v úhledných tabulkách. Často je totiž důležitější osobní zkušenost s jednotlivými automobily, vybavenými konkrétním motorem, převodovkou a výbavou. To ale vlastně platí nejen pro rozhodování mezi modely Forester a XV, ale také pro značku Subaru jako takovou. Kouzlo jejích automobilů spočívá v tom, že své vlastnosti a přitažlivost projevují postupně. Je to přesný opak třeba francouzského nebo německého přístupu, kdy se necháte uhranout ozdobami či senzačními tabulkovými hodnotami a pak už jen zjišťujete, že realita je trochu jiná a emoce budící linie chromovaného dekoru přístrojové desky se rychle okouká a nezbyde po ní nic. Subaru na to jde jinak. Když to



nebudete brát doslova, tak podstatu těchto aut pochopíte tím lépe, čím déle je máte. Když známí jezdí třetím rádooby SUV super-moderního stříhu korejské či francouzské produkce, vy si stále a bez starostí užíváte za volantem svého Outbacku, Foresteru nebo modelu XV.

To ale jen tak na úvod, kterým bychom chtěli naznačit, že i když Forester a XV nabízejí podobnou filozofii a celkový přístup, jsou navrženy tak, aby nabídly vzájemně odlišné portfolio vlastností, kterým se nebudou vzájemně kanibalizovat. Kdybychom měli tyto modely nahrubo zařadit, tak Forester je plnohodnotným kompaktním SUV, zatímco XV se v moderním světě řadí ke klasickým crossoverům, tady automobilům stojícím na pomezí běžných osobních vozů a SUV. Stejný přístup je vlastní také většímu Outbacku. Model XV je v Evropě nástupcem Imprezy XV předchozí generace, která přišla se zvýšenou karoserií standardního modelu.

O modelu Forester můžeme říci, že do dnešní pozice doslova dorostl. Vždyť první generace z roku 1997 měřila jen 4450 mm, tedy na chlup přesně, jako dnešní XV. Až třetí

generace tohoto modelu se zvětšila na „plnohodnotné“ SUV svého segmentu. Aktuální čtvrtá generace, která je v prodeji od roku 2012, v tomto přístupu pokračuje a do vlnky dostala výraznější vzhled, více prostoru, propracovanější podvozek a celkově lepší techniku.

KAŽDÝ SVOU CESTOU

Barvy automobilů na fotografiích výstižně vyjadřují jejich různý styl. Subaru XV je extravagantnější, dokonce by se dalo říci, že hravější. Vtipně tvarované nástavce blatníků, křiklavé barvy a originální černá kola – to jsou designové prvky, které nelze přehlédnout. Celá přední část je sympatická a vyznačuje se ní robustnost. Jemně klesající tvar střechy může dokonce z některých úhlů pohledu dodat modelu XV zajímavě sportovní a dravý charakter. Za pozornost stojí také zadní část s opticky malými světlými, která jakoby vystupují z těla karoserie. Jejich



Na první pohled je zřejmá příslušnost ke stejné značce, oba modely však mají vlastní styl

SROVNÁNÍ ROZMĚRŮ

	Forester	XV
Rozvor	2640 mm	2635 mm
Délka	4595 mm	4450 mm
Šířka	1795 mm	1780 mm
Výška	1735 mm	1570 mm
Světlná výška	220 mm	220 mm
Zavazadlový prostor	505 l	380 l
Pohotovostní hmotnost (2.0i)	1470 kg	1350 kg





Přístrojové desky mají stejnou logiku ovládání. Forester boduje velikostí zavazadlového prostoru, i 380 l modelu XV je však dostatečných

provedení spolu se spodními lemy blatníků dodávají tomuto vozu opticky značnou stabilitu a „rozškození“.

Ve srovnání s modelem XV působí Forester konzervativněji – to je dáno nejen černou barvou fotografovaného vozu. Možná i proto, že je novějším modelem v nabídce než XV, je z něj znát modernější řešení některých detailů. Maska chladiče je robustnější a vzpřímenější, lemy blatníků masivnější, ale ne výraznější. Celkové proporce působí vyváženým a vyzrálým dojmem. Zajímavostí Foresteru je nabídka dvou řešení přední části. Dravější příď může mít nejen nejvýkonnější verze XT, ale také vrcholné provedení se vznětovým motorem. Svislé průduchy po stranách nárazníků automobil opticky rozšiřují a dodávají mu výraz síly a možná i agresivity.

ROZDÍLY JSOU JASNÉ OKAMŽITĚ

Modely Forester a XV jsou po technické stránce spřízněné. To ostatně prozrazuje i interiér. Přístrojové desky obou modelů jsou v základním tvaru shodné. To platí také pro volant. Středový tunel se liší ve spodní části, kde Forester používá stříbrný dekor. Sedadla jsou v obou vozech umístěna v přibližně stejné výšce, jen ve Foresteru má posádka zásluhou celkově vyšší stavby pocit větší obestavenosti – Forester pasažéry zkrátka lépe obejmě. Pro oba automobily je srovnatelná jak prostornost

v příčném směru, tak množství a velikost odkládacích ploch.

V zadní části se o trochu pohodlněji sedí ve Foresteru, který poskytuje více místa na hlavu a působí vzdušnějším dojmem. Rozdíly v délce obou vozů (145 mm) jsou hlavním důvodem, proč má Forester větší zavazadlový prostor 505 litrů. V obou případech lze jeho velikost zvětšit sklopením asymetricky dělených zadních sedadel, avšak pouze u Foresteru lze tento úkon učinit ve vyšších výbavách také páčkami ze zavazadlového prostoru. Forester má v lépe vybavených verzích víko zavazadlového prostoru ovládané elektricky. Srovnáním vnitřních prostorů se ukazuje, že Forester se lépe osvědčí jako prostorný rodinný vůz. XV v tomto ohledu zaujme kompaktnějšími rozměry, které nemusí být vždy na škodu.

ZA VOLANTEM

Rozdíly mezi Foresterem a XV se jasně projevují i při jízdě. Oba automobily samozřejmě mají pro Subaru typické technické řešení s plochým motorem typu boxer vpředu a symetricky uspořádaným pohonem všech kol Symmetrical AWD. To je samo o sobě základem nízkého těžiště a vhodného rozložení hmotnosti – tyto vlastnosti vozu propůjčují typicky příkladnou ochotu k zatáčení, stejně tak jako vysokou míru aktivní bezpečnosti.



SROVNÁNÍ MOTORU 2.0i

Zážehový čtyřválec 1995 cm³, 110 kW (150 k)/6200 min⁻¹, 198 N.m/4200 min⁻¹

	Manuální převodovka (6MT)		Lineartronic CVT	
	Forester	XV	Forester	XV
Zrychlení 0–100 km/h, s	10,6	10,5	11,8	10,7
Nejvyšší rychlost, km/h	190	187	192	187
Kombinovaná spotřeba, l/100 km	6,9	6,9	6,5	6,6
Cena od	699 000 Kč	639 000 Kč	749 000 Kč	759 000 Kč



Podvozek modelu XV má tužší a sportovnější charakteristiku. Automobil příjemně hbitě reaguje na pokyny volantu a pohyby jeho karoserie jsou neustále pod kontrolou, a to i například při rychlé jízdě na zvlněné silnici. Speciální tlumiče s integrovanými vratnými pružinkami vytvářejí pocit, že XV je doslova přikované k silnici. To si uvědomíte především při přejezdu horizontů nebo na dlouhých nerovnostech. Vzhledem ke světlé výšce a zvýšenému charakteru překvapuje stabilita, stejně tak jako minimální náklony karoserie. Tato charakteristika se samozřejmě nejlépe projeví na silnicích s hladkým povrchem, kde budete mít pocit, že z důvodu jistoty podvozku byste využili i větší zásobu síly pod kapotou, než kolik poskytují dvoulitrové zážehové a vznětové motory.

Až po přesednutí do Foresteru si člověk uvědomí, že výše zmiňovaná sportovnost typu XV je mírně na úkor pohodlí. Forester je celkově pohodlnější a více se naklání. Důležité ale je, že ani jemu nechybí pocit naprosté jistoty a samozřejmosti při projíždění zatáček. Za rychlosti, kterých je schopen dosáhnout, by se nemusel stydět kdejaký běžný nízký osobní automobil. Projev Foresteru dodává kromě suverenity a vyzrálosti i pocit robustnosti. Přejezd nerovností absolvuje pouze se vzdáleným tupým bouchnutím někde ve svých útrobách. Mírně měkčí podvozek je vhodnější i při jízdě mimo zpevněné cesty. Ani jedna z verzí Foresteru sice již nemá redukováný převod, nicméně Subaru tuto vlastnost u Foresteru řeší kratším prvním převodovým stupněm, takže pomalé loudání po polních či lesních cestách se sepnutou spojkou není potíž. Oba vozy potěší příkladnou směrovou stabilitou při jízdách vysokými rychlostmi po dálnicích.

PŘEKRÝVAJÍCÍ SE DVOULITRY

Sdílená technika Foresteru a modelu XV se projevuje nejen v interiéru a na podvozkou,

SROVNÁNÍ MOTORU 2.0d

Vznětový čtyřválec 1998 cm³, 108 kW (147 k)/3600 min⁻¹, 350 N.m/1600–2400 min⁻¹

	Manuální převodovka (6MT)	
	Forester	XV
Zrychlení 0–100 km/h, s	10,2	9,3
Nejvyšší rychlost, km/h	190	198
Kombinovaná spotřeba, l/100 km	5,7	5,6
Cena od	799 000 Kč	779 000 Kč

Forester má vyšší stavbu, světlou výšku mají oba modely stejnou – 220 mm



Subaru XV má tvrdší nastavení podvozku. V zatáčkách se méně naklání





**Forester je oproti
městskému crossoveru
plnohodnotným SUV**

ale také nabídkou motorů. Ty se prolínají v případě atmosféricky plněného zážehového dvoulitru a turbodieselu. Když se vedle sebe postaví stejné verze, XV je vždy o zlomek rychlejší a úspornější – to je dáno jeho nižší hmotností a menším odporem vzduchu. I když jsou rozdíly spotřeby v technických údajích minimální a pohybují se kolem 0,1 l/100 km, v praxi jsou zejména při jízdách na delší vzdálenosti přeci jen o trochu větší ve prospěch nižšího XV.

Zřejmě více místa v motorovém prostoru umožnilo v případě Foresteru aplikovat více hlukově izolačních materiálů. Forester totiž především se vznětovým motorem působí tišším dojmem, to ostatně lépe ladí s jeho charakterem.

U Foresteru je občas podceňovanou verzí jedna z těch, vybavených zážehovým dvoulitrovým čtyřválcem 2.0i, který je spojován s manuální šestistupňovou převodovkou nebo bezestupňovým řazením Lineartronic. Zatímco v prvním případě je silnou stránkou především nižší pořizovací cena, ve druhém nabízený komfort. Spotřeba se u této verze přitom drží na úrovni 8 l/100 km. Vznětový motor 2.0D je při nákupu o 100 000 Kč nákladnější, což vyvažuje spotřebou paliva pohybující se do 6 l/100 km a současně také větším zátahem ve středních otáčkách. Zejména pro Forester jde o vynikající spojení, které bezpochyby dále získá na oblibě, jakmile jej bude Subaru nabízet ve spojení s převodovkou Lineartronic. Právě tato kombinace, která se již osvědčila v typu Outback, bude novinkou příštího roku. Je to také náš tajný tip.

Zatímco u Foresteru se ukazuje jako skvělá volba především vznětový motor, u typu XV je vhodné se zaměřit na zážehový motor 2.0i. Cenový rozdíl je totiž značných 140 000 Kč. Zážehový motor si přitom s menší hmotností XV poradí přeci jen snadněji, než ve Foresteru.

OKRAJE NABÍDKY			
	XV 1.6i		Forester XT
	Zážehový čtyřválec 1600 cm ³ , 84 kW (114 k)/5600 min ⁻¹ , 150 N.m/4000 min ⁻¹		Přepínávaný zážehový čtyřválec 1998 cm ³ , 177 kW (240 k)/5600 min ⁻¹ , 350 N.m/2400–3600 min ⁻¹
	Manuální převodovka (6MT)	Lineartronic CVT	Lineartronic CVT
Zrychlení 0–100 km/h, s	13,1	13,8	7,5
Nejvyšší rychlost, km/h	179	175	221
Kombinovaná spotřeba, l/100 km	6,5	6,3	8,5
Cena od	589 000 Kč	709 000 Kč	939 000 Kč

KAŽDÝ NA JEDNU STRANU

Subaru dodává modely XV a Forester i s dalšími motory, u nichž se nabídka vzájemně nepřekrývá. Menší XV je kromě dvoulitrových jednotek k dispozici i se základním motorem, kterým je zážehový atmosférický čtyřválec 1,6 litru o výkonu 84 kW (114 k). Tento motor je vybaven pětistupňovou manuální převodovkou a nechybí mu dokonce ani redukce. Druhou možností je velmi dobře vybavená verze 1.6i XS Comfort s převodovkou Lineartronic CVT. Cenový rozdíl mezi motory 1.6i a 2.0i činí 50 000 Kč.

Forester má naopak ve své nabídce pozoruhodnou verzi XT vybavenou přeplňovaným dvoulitrem o výkonu 177 kW (240 k). Tahle verze jde v duchu nejlepších tradic této modelové řady a svým řidičům nabízí pro daný segment neobyčejné jízdní zážitky. Forester v provedení XT se od ostatních verzí značně liší. Má přepracovaný podvozek i jinou verzi převodovky Lineartronic CVT, která ve sportovním režimu nabízí osm přednastavených převodových stupňů. Pro přesnější ovládání není vrcholná verze XT vybavena samočinným udržováním světlé výšky na zadní nápravě, jako je tomu u ostatních motorů. Raději si ani nepředstavujeme, co by tento motor udělal v nabídce typu XV...

JAKÝ JE PRO KOHO?

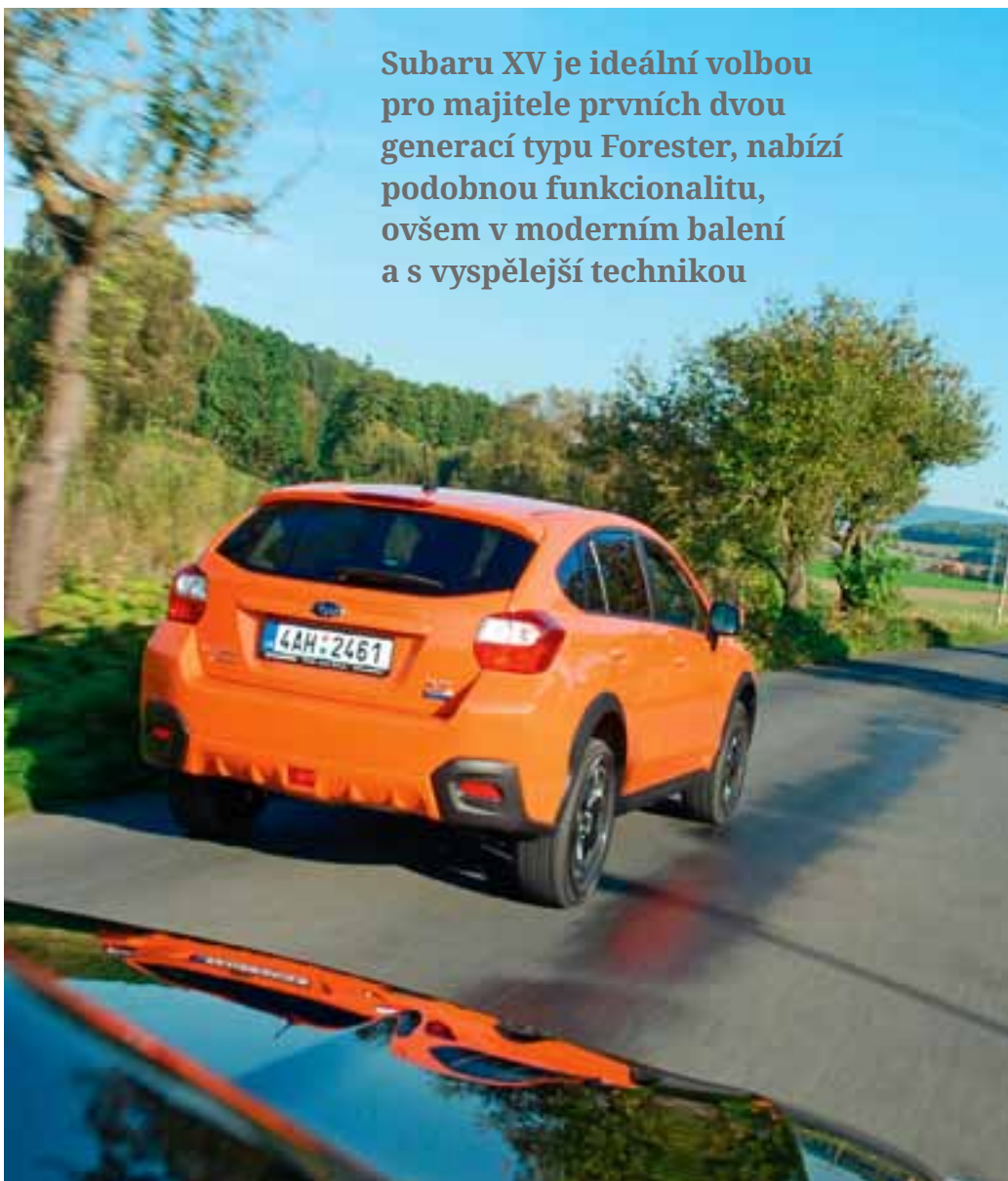
Jak Forester, tak XV mají vlastní charakter, styl a jízdní projev. Subaru XV je vhodnější do města, kde zaujme větší obratností, sportovnějším naladěním podvozku, kompaktními rozměry a v neposlední řadě i svým výrazným vzhledem. Městskému použití odpovídá i nabídka základního motoru spojeného s bezestupňovou převodovkou. XV je také o něco levnější, než Forester, což ovšem závisí na konkrétní nabídce kombinace motoru, převodovky a úrovně výbavy, které nejsou pro oba modely zcela shodné. Lze říci, že u srovnatelných verzí činí rozdíl přibližně 50 000 Kč. Typ XV bude navíc ideální volbou pro majitele prvních dvou generací typu Forester, protože nabízí podobnou funkcionalitu, ovšem v moderním balení s vyspělejší technikou.

Forester je oproti městskému crossoveru plnohodnotným SUV. Je celkově mohutnější, prostornější a v neposlední řadě i pohodlnější. I když jeho podvozek dovolí i dravější styl jízdy, za volantem Foresteru si budete chtít přeci jen více užívat komfortu a nízké hlučnosti. Kdo se ale chce za volantem opravdu bavit a občas překvapit majitele rádob sportovních vozů, pro toho je připravena verze XT...

Shodné motory, v tomto případě dvoulitrové turbodiesely pod kapotou Foresteru a XV



Subaru XV je ideální volbou pro majitele prvních dvou generací typu Forester, nabízí podobnou funkcionalitu, ovšem v moderním balení a s vyspělejší technikou



Bystrozraký

TEXT: JIŘÍ KRÁL, FOTO: ARCHIV

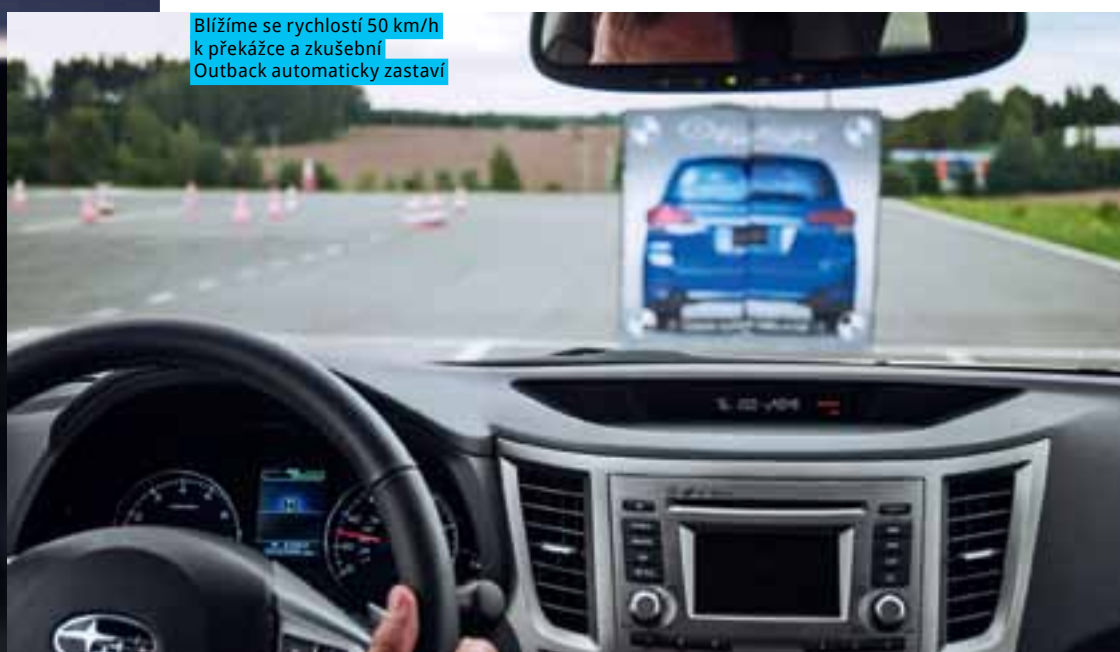
Kamerový systém Subaru EyeSight se dívá za vás. Přesněji řečeno s vámi. Pomáhá rozpoznávat nebezpečné situace a s předstihem na ně reagovat. Díky tomu vás budoucí modely Subaru ochrání ještě lépe než doposud.

Ještě, že vím, že ta překážka přede mnou je nafukovací. I tak ale, když se k ní blížím rychlostí 50 km/h, mám strach. Držím volant, pedály jsou puštěné. Čekám a snažím se napodobit řidiče, který v běžném provozu nedává pozor. Já ale pozor dávám a srdce mi bije na poplach. Když se začínám přibližovat a cítím, že bych měl začít brzdít, Outback asi 2,5 sekundy před předpokládaným nárazem pípne a napíše, že rozpoznal nebezpečnou překážku. Nebrzdím.

Po chvíli, přesně asi 1,8 sekundy před kolizí, auto začne samo brzdít a zase zapíská. Já si zase připomínám, že nesmím brzdít, protože to přeci to nafukovací auto přede mnou nebude bolet. Outback už ale snižuje rychlost, a když už si myslím, že narazíme, auto asi jednu sekundu před překážkou začne naplno brzdít. Zastavíme jen několik centimetrů před překážkou. Uf, a je to. Nebylo to zase tak špatný, jdeme to vyzkoušet ještě jednou...



Vývoj kamerového systému EyeSight probíhá více než 20 let. Zde je jeden z prototypů



Blížíme se rychlosti 50 km/h k překážce a zkušební Outback automaticky zastaví

Dvojice testovacích vozů na jihlavském polygonu, která byla k dispozici na školení prodejců



Tak nějak probíhal jeden z testů systému Subaru EyeSight, který se v Evropě do prodeje dostane na jaře 2015 v nové generaci modelu Outback. Jsme na polygonu nedaleko Jihlavy a máme zde k dispozici americké Outbacky s tamní verzí tohoto bezpečnostního systému. Není divu, vždyť v Americe se EyeSight dodává od roku 2012, v Japonsku je dokonce nabízen už od roku 2008 a dnes je jím vybaveno 80 procent všech prodaných Subaru na tamním trhu.

Subaru nevolí vyšlapané cestičky, a EyeSight je toho dalším příkladem. Subaru vyvinulo vlastní systém, který je schopen pomocí dvojice kamer opravdu „vidět“ prostor před sebou trojrozměrně

Outback se rozjíždí k testu bezpečnostního přednázarového systému...



...dosahuje rychlosti 50 km/h a blíží se k překážce...

NĚKOLIK FUNKCÍ V JEDNOM

EyeSight je velmi zajímavý systém. Jeho hlavním cílem je ochránit posádku před nárazem do vpředu jedoucího vozu nebo překážky. Jeho specialitou je, že až do rychlosti 50 km/h dokáže v krizové situaci zcela zastavit. Obdobné systémy označované třeba City Safety, pracující s radarovým čidlem v přídí, to umí pouze do 30 km/h. A to je obrovský rozdíl. Nad uvedených 50 km/h dokáží tahle „aktivní“ Subaru účinně zpomalovat a snižovat také následky střetu. Jen doplníme, že celý systém je funkční až do rychlosti 200 km/h a dokonce svoji činnost reguluje i podle míry překrytí automobilu před ním. Jeho součástí je i funkce brzdového asistentu, když řidič po prvním upozornění sešlápně brzdový pedál, systém automaticky maximalizuje brzdný účinek a automobil je schopen před překážkou zastavit i v rychlosti do 70 km/h.

Jak to ale celé pracuje? Subaru ve většině případů nevolí vyšlapané cestičky, kterými se ve světě automobilů rozumí pouze nakupování různých systémů od subdodavatelů. A EyeSight je toho dalším příkladem. Subaru vyvinulo vlastní systém, který je schopen pomocí dvojice kamer opravdu „vidět“ prostor před sebou trojrozměrně. A pak registrovat rychlost a směr pohybu jednotlivých objektů. Samozřejmostí je sledování automobilů, nákladních vozů, motocyklů, ale i chodců nebo pevných překážek. Na základě obrazu získaného z těchto kamer, umístěných po stranách zpětného zrcátka ve vzdálenosti přibližně 40 cm, je automobil schopen nabídnout hned několik bezpečnostních, ale i komfortních funkcí.

Kromě v úvodu zmiňované ochrany před čelním nárazem je třeba zmínit funkci adaptivního tempomatu ACC (Adaptive Cruise Control), která rozšiřuje funkci klasického tempomatu, spočívající v udržování přednastavené rychlosti. „Adaptivní“ funkce systému totiž



...bez zásahu řidiče zpomaluje a nakonec i zastaví těsně před překážkou

FUNKČNOST EYESIGHT – DO DETAILU

Kamerový systém EyeSight snímá obraz před vozem pomocí dvojice kamer umístěných po stranách vnitřního zpětného zrcátka. Celý systém má vlastní řídicí jednotku, která je sběrnici CAN spojena s dalšími systémy automobilu, zejména potom elektronickou řídicí jednotkou motoru a všemi senzory, spolupracujícími se stabilizačním systémem VSC. Samotné rozpoznání prostoru před vozem funguje tak, že systém EyeSight vybere malou plochu (8 x 4 obrazové body) z pravého obrazu a tu vyhledává v datech levé kamery (porovnává jas jednotlivých bodů v rozpětí 0 až 255). Po jejich rozpoznání vypočítá podle rozdílu pozice přesnou vzdálenost tohoto bodu. Po analýze celé snímání plochy získá systém obraz celkové situace před vozem. Celý proces probíhá v reálném čase a na základě získaných informací řídicí jednotka předává povely dalším systémům ve voze podle jednoho či více předem daných scénářů. I japonské ministerstvo dopravy (MLIT) a Národní agentura pro automobilovou bezpečnost ocenily filozofii bezpečí Subaru a systému udělily rating ASV+. Blahopřejeme!

Kamery jsou umístěné po stranách vnitřního zpětného zrcátka ve vzdálenosti přibližně 40 cm



dokáže registrovat vozidla vpředu a podle nich aktuální rychlost regulovat. To znamená, že při dojetí pomalejšího vozu automobil bezpečně zpomalí na jeho úroveň. Systém je dokonce tak chytrý, že reaguje i na případné rozsvícení brzdových světel vozidla vpředu, v této situaci zvolí komfortnější způsob zpomalování, a to nejdříve omezením plynu, aby například při dojezdu do konce kolony nemuselo dojít k o to intenzivnějšímu brzdění. Jakmile se následně jízdní pruh uvolní, tempomat ACC začne samočinně zrychlovat na předem nastavenou rychlost. Adaptivní tempomat pracuje až do rychlosti 180 km/h a řidič si může nastavit jednu ze čtyř vzdáleností od vpředu jedoucího vozu.

To ale není vše. Tempomat ACC je pomocníkem nejen na dálnicích, ale také při jízdě v kolonách nebo dokonce ve městě. Za automobilem vpředu totiž dokáže automaticky zastavit a následně čekat, až se opět rozjede. Jakmile se tak stane, stačí se jen dotknout plynového pedálu nebo stisknout tlačítko SET/RES a vozidlo se plynule rozjede.

Zpracování obrazu situace před vozidlem dokáže rozpoznat podélné značení jízdních pruhů. Následně lze v rychlostech nad 50 km/h řidiče upozornit na nechtěné vybočení ze zvolené jízdní dráhy, které nastane třeba v situaci, kdy se řidič přiblíží dělicí čáře bez aktivace směrovky. Na podobném principu pracuje také systém varující před únavou řidiče. Je totiž známé, že unavený



řidič se často pohybuje od jedné strany jízdního pruhu ke druhé, takzvaně kličkuje. V rychlostech nad 60 km/h dokáže toto chování systém EyeSight rozpoznat a upozornit na něj řidiče. Systém je současně schopen upozornit i na nedostatek koncentrace při řízení, což má podobné projevy. Zajímavou asistenční funkcí zařízení EyeSight je upozornění na rozjezd vpředu stojícího vozu. Jakmile se vozidlo stojící nejvýše 3 metry vpředu rozjede, například na semaforu, a řidič nereaguje, automobil ho na tuto skutečnost upozorní.

Bezpečnostní systém EyeSight se na evropských trzích objeví počátkem roku 2015 v chystané další generaci typu Outback. Jeho aktivace následuje okamžitě po spuštění



motoru. Řidič si může nastavit několik jeho vlastností, včetně například hlasitosti upozorňujících signálů. EyeSight je zásluhou svého trojrozměrného vidění unikátním zařízením svého druhu v celé automobilové produkci a už léta zachraňuje životy a zdraví posádek vozů Subaru na japonském a americkém trhu. A teď se na něj můžeme těšit i u nás, v Evropě.

V rámci prvních evropských testů systému EyeSight jsou důkladně proškolení i servisní technici všech autorizovaných prodejců značky Subaru v ČR. Díky tomu jsou již nyní, s předstihem, připraveni zákazníkům poskytnout potřebné informace o přínosech, ale také funkčnosti celého systému.



TEXT: LIBOR HLISNIKOVSKÝ, FOTO: DANIEL MARTÍNEK

FUTURAMA

Tak skvělé a tak přehlížené! Subaru SVX coby synonymum nadčasovosti. Těžko najdete podobně staré auto, které by po více než dvaceti letech vypadalo a fungovalo takhle sexy.

Zpod zadního nárazníku Subaru SVX čouhá pravý výfuk z obrysu dál než ten levý. Rozdílné usazení je neobvyklým konstrukčním řešením



Přístrojová deska je důsledně orientována na řidiče



Subaru a design? To nikdy nešlo dohromady. Po vyslovení těch tří slabik se každému vybavilo všechno, jen ne efektní vzhled. Japonská značka proslulá pohonem všech kol a motory boxer vždy na první místo stavěla techniku a funkčnost, design tak nějak nechala plynout. Důkazem budiž kupé XT z poloviny osmdesátých let minulého století: hranaté, neforemné, prostě prapodivné zvenčí i uvnitř. Ale stačí pár kilometrů po rozmlácené silnici třetí třídy a přijdete na to, že outfit tady hraje až druhořadou roli. Sami jsme to poznali loni v létě, kdy jsme jedno „iks-téčko“ vzali na krátký výlet.

ŠATY OD ITALIA

Že se ale bez slušného návrháře neobejdete, pochopili u Subaru koncem 80. let, kdy začali připravovat nástupce modelu XT. V době, kdy u nás veřejnost šlela ze Škody Favorit, se v Itálii u Giugiaro rodilo dvoudveřové kupé pro netradičního klienta – Subaru. I Japonci si konečně začali uvědomovat, že nestačí bodovat jen technikou, ale jejich auta se také musí líbit.

Výsledek z pera Giorgetta Giugiaro chytne za srdce ještě dnes, kdy většinu japonců z této doby už dávno sežral rez. Ne tak Subaru SVX, mezi jehož dominanty patří nízká štíhlá silueta a prosklená vrchní část. Na ní upoutají

hlavně dělená boční okna jak vpředu, tak vzadu – v případě kupé tak lze netradičně stahovat i zadní skla. Podobné řešení je originální, ne však zcela ojedinělé, neboť podobný prvek bychom mohli pozorovat třeba u McLarenu F1, Bugatti EB110 nebo DeLoreanu DMC-12, také Giugiarovy počiny. Ale kdo z vás je má? Kromě efektního dojmu má toto řešení ryze praktický důvod – při stažených oknech dovnitř prostě nefouká a nehlučí, takže si můžete užívat vánku i na dálnici.

Á propos, interiér. Po otevření dlouhých dveří nás vítá rozměrná kabina se širokými sedadly pro americké postavy. Ano, USA je pro Subaru snad ještě důležitější trh než domácí Japonsko, takže vzdušnost a snadný nástup mělo SVX ve standardu stejně jako perfektní automatickou klimatizaci s digitální regulací. Vnitřní prostor je parádně izolovaný a tichý, což v dnešní době úspor a vylehčování působí jako balzám. Ono samotné SVX bylo na svou dobu kus auta, s hmotností 1,6 tuny šlo spíš o GT než nějaké sportovní kupé.

ČISTÉ SUBARU

Benzinový boxer + pohon 4x4 = Subaru. Jasnou rovnici do puntiku naplňuje i SVX, přičemž o pohon se stará zážehový šestiválec H6 o netradiční kubatuře 3,3 litru. Je to druhý nejobjemnější agregát od Subaru v celé historii vůbec, palivo vstříkují nepřímě a jeho kompresní poměr činí 10,1:1. Parametry výkonu (230 koní) a točivého momentu (309 newtonmetrů) by dnes těžko někoho ohromily, nicméně v realu se potenciál „há-šestky“ jeví jako slušný i na současné poměry a nebýt toho laxního a pouze čtyřstupňového automatu, vystartovalo by hmotné kupé z 0 na 100 km/h dynamičtěji než za 7,5 sekundy. Díky skvělé aerodynamice „es-vé-iks“ řeže vzduch jak nůž máslo, takže není problém dostat ručičku rychloměru na 250 km/h.

Tohle sice dnes nevyzkoušíme, nicméně spontánní reakce na sebemenší impuls plynu

KRÁSNÝ PROPADÁK

Drahá technika, nepřilíš zvučná značka a nákladná výroba – z toho nemůže být velký vývar. U Subaru přesto věřili v úspěch, který se ale nedostavil. Ani zámožní Američané nebyli ochotni platit balík 80 000 dolarů za „es-vé-iks“, a tak se avantgardních GT za 7 let prodalo jen 24 379 kusů. Drtivá většina šla kromě domácieho Japonska do USA, například v automobilově potencionálním Německu se ale prodalo jen 850 vozů. Výsledkem byl prodělek: na každém vozidle výrobce trafil 3000 dolarů, celkově tak projekt SVX prodělal přes 73 milionů dolarů.

větší poutavý jízdní zážitek. Plochá momentová křivka si vystačí s nejvyšším převodovým stupněm i při courání městskou padesátkou a lze si jen domyslet, jak by SVX letělo s pětistupňovým manuálem. Prý ale tehdy Subaru nedisponovalo tak robustním přímo řazenou převodovkou, která by byla schopna přenést takový krouticí moment. Nebo se jim prostě jen nechtělo vyvíjet něco pro Evropu, když v majoritní Americe by manuál stejně nikdo nekupoval...

TANEC V ZATÁČKÁCH

Když si odmyslíme měkký skelet, kroutící se při každém dynamičtějším průjezdu rozbitého oblouku, je tohle parádní nástroj k rychlému a stabilnímu putování časoprostorem. Nízké těžiště dané koncepcí ležatého protiběžného šestiválce nepotřebuje nijak utažené tlumiče, takže přes díry jakoby našlapuje a jede „po tlumičích“ jako dobře nastavené závodní auto. Precizně odhlučněná kabina dotváří iluzi cestování na létajícím koberci, z něž si můžete lehce odskočit pro nějaký ten dynamičtější zážitek.

S délkou 4,6 metru není SVX ani příliš malé na dálniční lety, ani příliš velké na okreskové blbnutí, kde ani moc nepoznáte hmotnost 1,6 tuny. Japonské kupé zatáčí agilně a primu něj hraje stálý pohon všech kol s premiérovým nasazením planetového mezinápravového diferenciálu. Ten mohlo mít SVX dvojí: VTD se stálou čtyřkolku, kde se z poměru 36:64 mezi přední a zadní nápravou měnilo rozložení momentu na rovnoměrnou distribuci 50:50 v závislosti na jízdních podmínkách, nebo ACT-4 s procentem momentu 90:10 až 50:50. Kromě toho se Subaru SVX vyskytovalo i ve verzi s pohonem pouze předních kol, takových exotů se ale vyskytuje pramálo a nejspíš na něj ani už nenarazíte. Ale proč byste ho vlastně hledali, že?



Elektrické ovládání řidičova sedadla, všech oken, zrcátek a střešního okna v 90. letech okouzlovalo

Naše tmavě zelené kupé bylo samozřejmě plnopohonové, a přestože jsme po středoevropských silničkách jezdili za sucha, i tak byla cítit skvělá vyváženost stále čtyřkolky. Překvapivě rychlé a přesné řízení nebylo v 90. letech minulého století zdaleka takovou samozřejmostí, fungování celého vozu bez vůlí a s jistotou se od exempláře s bezmála dvěma stovkami tisíc kilometrů také nečekalo, zkrátka jízda celkově byla i na dnešní poměry velmi příjemná. Let po dálnici je relaxovaný, nenucený, sjezd táhlou parabolou odhalí precizní vyvážení a naladění – měkký podvozek preferující grip lehce zaklekne, opře se do pneumatik a pak už nepustí. I hranice mezi tím, kdy ještě máte auto pod kontrolou a kdy už letíte ven po tečně, je zde na čtyřkolku překvapivě široká.

KLIDNÁ SÍLA

Na dnešní poměry, kdy vás ohromí leda tak pětisetkoňové výkony přepřehovaných osmiválců, působí papírových 230 koní jako hodnota lepšího ostrého hatchbacku. Jenže teorie a praxe jsou tak odlišné, že reálných 230 koní Subaru SVX dokáže bezpříkladně chytout za srdce tak, že byste mu hádali mnohem víc. Reaktivní motor s plynulou křivkou a zároveň žádanou gradací dokáže schopně akcelarovat i nad dvoustovkou, jen ho musíte dupnutím plynu donutit k práci nad 5000 min⁻¹. Kromě otáček pak k dvacetilitrovému nebi letí též spotřeba, naopak relaxovaně lze cestovat i pod deset litrů na stovku a dostat tak dobovému reklamnímu taháku – dojezd na plnou nádrž až 805 km.

POSLEDNÍ MOHYKÁN

Subaru SVX se už nikdy nedočkalo nástupce. Bylo zkrátka příliš odvážné ve všech směrech. Nadupané technikou, zabalené do efektního designu a vybavené luxusními prvky stálo příliš mnoho. „Es-vé-iks“ se oficiálně prodávalo i v České republice, cena kolem dvou milionů ho ale postupně poslala do úlohy

Do Subaru SVX inženýři nacpali tu nejšpičkovější techniku. Prostě výkladní skříň jejich umu

Kůží čalouněná rozměrná sedadla sice nedrží v zatáčkách, ale jsou nesmírně komfortní



Subaru sice taky rezne, ale ne tolik, co ostatní japonci. Rádi mu to odpustíte

větší exkluzivity než má Ferrari. Konkrétní kus z roku 1997 patřil řediteli jedné velké východočeské firmy, jenž s ním dennodenně jezdil do práce.

Po sedmnácti letech spadly ceny hluboko pod desetinou hodnotu nového kusu a spíš než rez a závady, začíná být problém se sháněním náhradních dílů. Japonský přístup k autu jako k čistě spotřebnímu zboží totiž velí vyrábět součástky předepsaných deset let a potom šlus. I tento fakt ho odsunuje do role auta pro jednoznačné nadšence a rodilé subaristy. Ten kdo ale propadne jeho kouzlu, už zůstane stálému pohonu 4x4, motoru boxer a jistě dávce avantgardy věrný napořád.

Připraveno ve spolupráci s FASTER MAGAZINE

FASTER
MAGAZINE

Nové WRX STI zahájilo kariéru sportovce

Nedlouho po premiéře nového Subaru WRX STI došlo i na to, k čemu je tento model předurčen – na sportování a na boje o vteřinky se soupeři. Samozřejmě nelze očekávat ihned zázraky, nicméně první úspěchy se již dostavují. Jen škoda, že vozům kategorie WRX STI současná doba přeje pouze v některých sportovních odvětvích, navíc ani ve všech šampionátech není vypsána třída produkčních vozů, ve které v nedávné minulosti slavila značka Subaru tolik úspěchů.



Nejslavnější americký subarista Travis Pastrana se všestranně stará, aby měl jednou nástupce

MARK HIGGINS SE VRÁTIL DO ČESKÉ REPUBLIKY

Zlínská Barum rally se stala dějištěm evropské premiéry nového „estéička“ na soutěžních tratích. Přivezl ji ostrýléný Mark Higgins, který na Moravě startoval se Subaru už o jedenáct let dříve a který má na svém kontě také tři tituly britského šampiona. Při své zlínské premiéře v roce 2003 dostal přiděleno nepopulární startovní číslo 13, vůbec mu to ale nevadilo. Zanechal velmi dobrý dojem a odvezl si domů zelený věnec za třetí příčku mezi produkčními vozy (celkově byl 12.). O to víc se na Moravu těšil v srpnu 2014, kde měl čest se svým se spolujezdcem Carlem Williamsonem poprvé důkladně prověřit soutěžácké kvality nového STI. Mnozí fandové značky kvitovali, že tříprostorová karosérie trochu připomíná slavné Imprezy ze začátku 21. století, zejména ale ocenili dravost a rychlé časy, které M. Higgins zajížděl. Úvodní seznamování s prostředím mu dlouho netrvalo a už čtvrtou rychlostní zkoušku v rámci silné konkurence

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV

produkčních vozů vyhrál. Touto zkouškou byl navíc náročný Troják, kde si mnoho favoritů i v rámci absolutní klasifikace vylámalo zuby, o to byl Britův úspěch cennější. I na následujících erzetách se nové Subaru drželo v popředí, další špičkový výkon si ale třiadvacetiletý pilot schovával opět na Troják, kde byl i napodruhé v rámci ERC Production Cupu vůbec nejrychlejší. Formu tentokrát udržel i pro následující Semetín, což jej vyneslo až na druhou příčku klasifikace produkčních vozů. Bohužel na tyto úspěchy už neměl šanci navázat, neboť hned v neděli ráno se projevily dětské nemoci nového vozu a rodák z ostrova Man musel z Barumky odstoupit.

Mark Higgins je soutěžácký světoběžník, který značku Subaru už dokázal proslavit kromě evropského kontinentu také třeba v Číně, kde zejména v minulém roce slavil velké úspěchy a na několika tamních soutěžích zvítězil. Velmi podobný osud má ale také Markův mladší bratr David. I on už má za sebou čínskou anabázi, teď už ale několik sezón vládne automobilovým soutěžením v USA. Loni se stal už potřetí za sebou šampionem seriálu Rally America, když za sebou nechal šoumena Kena Blocka. Také v roce 2014 je David Higgins blízko dalšímu americkému titulu. V době uzávěrky tohoto časopisu měl mladší z bratrského dua na svém kontě prvenství ze šesti soutěží, nejnověji z letních New England Forest Rally a čerstvě i ze srpnové Ojibwe Forests Rally. To vše samozřejmě s vozem Subaru Impreza, ostatně to je sportovní náradí, které používají i jeho největší soupeři. Těmi jsou letos zejména Dillon Van Way a velká mediální hvězda Travis Pastrana, který se do šampionátu vrátil po tříleté pauze. V souvislosti se Subaru Rally Teamem USA je třeba kromě Davida Higginse zmínit i jméno Sverre Isachsen. Jeho jméno je dlouhodobě spjato nikoliv s automobilovými soutěžením, ale se sousední disciplínou, tedy rallycrossem. V něm se tento Nor stal v letech 2009–11 trojnásobným mistrem Evropy, od roku 2012 závodí ale už za mořem. Do nově vzniklého světového šampionátu tohoto sportu však zatím zasáhl Isachsen pouze jednou, když pro značku Subaru vybojoval na trati kanadského podniku 7 bodů. Mnohem lépe se mu daří v severoamerické sérii Global Rallycross, kde Nor zářijový závod v Seattlu vyhrál.

K ÚSPĚCHU NENÍ NUTNÉ JMENOVAT SE HIGGINS

Psali jsme o tom, že bratři Higginsové jsou v posledních letech častými hosty krajů cizokrajných. Připomeňme tedy v této souvislosti také fakt, že na nedávné Rally Hokkaido



Isachsen ve skoku

obsadili za vítěznými Čechy Janem Kopeckým a Pavlem Dreslerem dalších pět příček v pořadí domácích japonských pilotů. Nejlepší z nich byl ostřílený Toshi Arai, nicméně nejen on, ale také všichni ostatní jeli s vozy Subaru. Už v minulém roce jsme tu zmínili také africkou soutěž se zajímavým názvem Rwanda Mountain Gorilla Rally. Na ní se vozům s hvězdami ve znaku daří už tradičně, letos zvítězil předloňský šampión černého kontinentu Mohammed Essa ze Zambie, samozřejmě se Subaru.

Jak jsme již uvedli v úvodu, Evropa jde v poslední době cestou slučování kategorie produkčních vozů s vyšší kategorií RC2. Proto tu úspěchy pro značku Subaru často sbírají spíše starší vozy kategorie WRC. O situaci na našich tratích píšeme v jiné stati, nelze přehlednout ale tradičně atraktivní irský národní asfaltový šampionát. Tam jsou vozy WRC nadále zcela nepřekonatelné a právě modrozluté barvy na zeleném ostrově několik let panují. Letos jsou suverénní Declan Boyle a Garry Jennings, kteří se na většině tamních soutěží přetahují o prvenství (druhý jmenovaný ale často nedojíždí a na soupeře postupně v průběžném pořadí ztrácí). Můžeme si dovolit pominout Island, kde je konkurence přece jen o něco slabší (ale kde na těžké Rally Reykjavík slavilo Subaru díky Sigurdarsonovi a Haraldssonovi dokonce double), Švédsko ale přehlednout nemůžeme. Mateřská země prvního mistra světa Waldegaarda (který bohužel nedávno skončil) je letos zaslíbená Jerkeru Axelssonovi, který ukazuje, že i s desetiletým věecérčkem (té správné značky) lze porážet soupeře s mnohem modernější technikou a má po sérii vítězství se svým Subaru velmi blízko k cennému titulu národního šampióna země rally zaslíbené.



MARK HIGGINS

*21. 5. 1971 ostrov Man (Spojené království)
Debut v MS:
1990 (Suzuki Swift)
Debut s vozem 4WD:
Rallye du Condroz 1995 (Subaru Impreza)
Mistr Velké Británie abs. klasifikace:
1997, 2005, 2006
Production Cup WRC:
3. v roce 2007
Nejlepší jezdec čínského mistrovství 2013 (Subaru Impreza)
Ledový špión pro Krise Meeka např. Rallye Monte Carlo 2014
Barum rally 2003:
12. absolutně (3. mezi produkčními vozy)
Barum rally 2014:
odstoupil z 15. příčky (2. mezi produkčními vozy)

I OKRUHY UŽ KROMĚ „BRZ“ BRÁZDÍ TAKÉ NOVÉ „STI“

Ještě dřív, než došlo na ostré nasazení nového vozu Subaru WRX STI na soutěžní tratě, vydal se tento vůz v poněkud jiné úpravě na tradiční čtyřadvacetihodinovku cestovních vozů na německý Nürburgring. Ani tady nedopadla premiéra špatně a posádka Yoshida, Sasaki, Lasée, van Dam obsadila ve své kategorii SP3T čtvrtou příčku, když ji od bronzu dělilo pouze pár vteřinek. V polovině závodu dokonce v tomto hodnocení zbrusu nové STI vedlo, pak ale po kontaktu s pomalejším soupeřem byla zapotřebí oprava vozu a půlhodinovou ztrátu už nebylo možné dohonit. Střídavě se vede také továrnímu týmu, reprezentujícímu značku Subaru na domácích kolbištích s modelem BRZ. Podobně jako loni, i tentokrát byl pro značku šťastným pátý závod sezóny, srpnovým prvenstvím na okruhu Fuji (závod na 300 km) navázali nejen na loňskou sezónu, ale také na stříbro, které na stejném místě obsadila stejná posádka se stejným vozem v závodě na 500 km v květnu.

David Higgins na trati v Seattlu...



... a ve finiši v Ojibwe



DAVID HIGGINS

*14. 11. 1972 ostrov Man (Spojené království)
V mládí sedminásobný britský národní šampión motokár
Debut v ME rally:
1992 (Peugeot 205 GTI)
První britský mistrovský titul v rally: 1994 (třída A5)
Debut s vozem 4WD:
Rally of Wales 1997 (Subaru Impreza)
Mistr Velké Británie produkčních vozů 1999 (Subaru Impreza)
Mistr Velké Británie abs. klasifikace 2004
Mistr Číny 2009, Mistr USA 2002–3, 2011–13 (Subaru Impreza)



Bratři Plichtové – Radek a Aleš (vpravo) by rádi zkusili evropské závody



AUTOKROSOVÁ DVOJČATA

Bratři dvojčata Aleš a Radek Plichtovi z Tuhaně u Lomnice nad Popelkou jsou tak trochu raritou v našem automobilovém sportu. Před čtyřmi lety si připravili Subaru Impreza pro místní Železnou rally. Jenže ta se neuskutečnila, tak co teď. Protože měli nachystané i šotolinové pneumatiky, vyrazili na autokros do Sedlčan.

TEXT A FOTO: JINDRA LASÍK

Všichni se podívovali, co mezi autokrosovémi speciály chtějí s autem na poznávacích značkách. Za volant se posadil Radek a výsledkem bylo druhé místo v divizi cestovních automobilů. Když se vrátili domů s věncem, vyhlášený lomnický ladič Miroslav Albrecht přišel s nápadem, co takhle místo rallye zkusit autokros.

S touto disciplínou neměli žádné zkušenosti. Jezdili nejdříve s Golfem, potom už

se Subaru Impreza, zimní závody do vrchu Winter Cup nebo autoskijöring. Rozhodli se tedy přestavět Subaru na autokrosový speciál, použili závodní tlumiče, plasty WRC a vyrazili v roce 2011 na závod do Humpolce. Ale protože v první polovině roku bojovali spíše s nejrůznějšími technickými problémy než se soupeři, raději domácí autokrosovou scénu na čas opustili. „Řekli jsme si, že pokračovat budeme teprve, až bude auto fungovat jak má, dřív nevyjedeme. Motor nám udělal Mírek Albrecht, mimochodem nejlepší specialista na Subaru, převodovku Samsonas nám z Litvy sehnal Ludvík Otto, elektriků a turbo ladila firma RR Power atd. Subaru jsme poskládali a mohli vyjet,“ vzpomíná na nelehké začátky Aleš Plichta.

A první výsledky se začaly dostavovat. Ještě musíme prozradit, že se za volantem střídají, což je v dnešní době jev nevídaný. Každý



Dvojčata Plichtovi svádějí boj s bratry Svobodovými

jede dva závody. Peníze na stavbu druhého identického autokrosového auta totiž nemají. Všechno táhnou ze svého, co si vydělají prací. Proto je také nemůžete zastihnout nikde jinde než v dílně. Ale jejich zručnost je vyhlášená v širokém okolí. V prvním závodě roku 2013 v Humpolci sice skončil Aleš na střechě, ale přes noc auto zprovoznil a během dne se ukazovalo, že nebude výkonově špatné. Páté místo bylo důkazem. Pak dojel Radek druhý v Přerově, na trati, kterou mají oba asi ze všech nejraději, v Poříčí skončil Aleš hned pod stupni vítězů, v Sedlčanech bohužel odpadl z druhého místa pro poruchu spojky. A na Setkání mistrů se Radek radoval z druhého místa.

S výsledky se nespokojili, přes zimu na Subaru opět zapracovali, přešli na jiný benzin (Elf), vyměnili kde co. Albrecht našel ještě dalších asi sto koníků a 100 Nm točivého momentu, upravila se i převodovka. Teď by se měl výkon pohybovat na hranici 500 koní a 700 Nm točivého momentu.

Letošní sezonu rozjel Radek na trati v Humpolci. „Autokros je z devadesáti procent o startech. V autě jsem neseděl půl roku, a tak jsem se v tréninku teprve rozjížděl, což bylo znát. Jak vám nevycházejí starty, tak je všechno špatně a ztrátu jen těžko doháníte. Navíc v třetí jízdě jsem dostal ránu od Ivoše Mahra, po které upadlo přední a zadní kolo,“ přibližuje začátek roku Radek.

Nebyl čas na nářky, rychle domů do dílny, a ve dne v noci vyšívat na Subaru, protože domácí trať v Nové Pace si nemohli nechat ujít. Radek dvě rozjíždky vyhrál, ve finále stál vedle evropského šampiona Václava Fejfa, kterému stačil do první zatáčky. Druhou příčku ovšem udržel. To bylo v Tuhani radosti. „Druhé místo bylo pro nás vlastně první. Vašek je úplně někde jinde, jak jezdecky, tak technicky.“

Následovaly závody v Přerově a Poříčí a dva zlaté věnce pro Aleše Plichtu. Přiznává, že v Přerově bylo vítězství mnohem jednodušší než v Poříčí. Tam sváděl sedm kol nádherný souboj s Janem Bartošem. Tito dva také předvedli závod, který zvedal diváky ze sedadel.

Všichni čekali, jak si povede Radek v dalším závodě v Sedlčanech. Ale všechno bylo jinak. Při poslední testovací jízdě před naložením auta, se „odporoučel“ motor. Do posledního závodu zbývaly tři týdny, a tak se Mírek Albrecht pořádně zapotil, ale Dolní Bousov stihl. „Tam se mi v sobotu moc nedařilo, zase jsem si zvykal po čtyřech měsících na závodění. Vyhrál jsem sice B-finále, což znamenalo poslední řadu ve finále A. V takovém případě je to buď anebo. Odstartoval jsem asi jako čtvrtý a pak bojoval s Lubošem Kuželem s Audi Quattro o druhé místo. Byl to boj dveře na dveře až do okamžiku, než jsem trefil ochranný val a udělal hodiny. Z posledního místa jsem nakonec dojel aspoň pátý,“ vysvětluje Radek Plichta průběh finálového závodu domácího šampionátu.

Bratři Aleš a Radek Plichtovi, nejenže jsou jako dvojčata téměř k nerozeznání, taky oba žijí autokrosem ve dne v noci. Plány a sny mají, chtějí vyhrávat, chtěli by zkusit i Evropu, alespoň u nás a v Německu či Maďarsku. Ale k tomu by potřebovali Subaru Impreza v hatchbacku, kvůli homologaci. Jak jsme řekli, na závodění si vydělávají vlastní prací, nemají sponzory, ale chuť velikou. Nové auto se tedy odkládá minimálně o rok. Jak jsme je poznali, tak to dokáží.

Autokros je pravý adrenalin



Výkon Imprezy bratří Plichtů se po vyladění pohybuje kolem 500 koní a 700 Nm točivého momentu



O výsledku často rozhodují starty

2014 Úspěšná sezóna českých „subaristů“

Na loňský titul v národním šampionátu produkčních vozů se Vojtěchu Štajfovi podařilo letos navázat i na mezinárodní scéně. V hodnocení Evropské rally-trofeje i Zóny Střední Evropy mu těsně před závěrem seriálu patřila stříbrná příčka, navíc si po celý rok udržel stoprocentní bilanci – všechny své starty proměnil v dojetí do cíle, navíc vždy do pátého místa absolutního pořadí. Dařilo se i dalším domácím jezdcům, ctícím značku s hvězdami. Titul šampiona mezi historickými auty obhájil Jiří Kalista se Subaru Legacy, v době uzávěrky měl blízko k vítězství v Mistrovství ČR ve sprintrally také Jaromír Tomašík se starším Subaru Impreza WRC.



Vojtěch Štajf hájil letos české barvy i vlajku Subaru velmi zdárně i na evropské scéně

ŠTAJF S RAJNOHOU ÚSPĚŠNÝMI REPREZENTANTY

Po zisku domácího titulu si pro rok 2014 vytkl Vojtěch Štajf zcela jiný cíl – dobýt Mexiko a zúčastnit se i s týmem slavného závodu La Carrera Panamericana, jak o tom píšeme na stranách 28–31 tohoto čísla SM. Proto musel změnit i svůj tradiční kalendář startů v rally a po zařazení do reprezentace se vzdát pravidelných startů v MČR. Přednost dostala Evropská rally-trofej, jejíž některé podniky se nicméně pořádají také u nás. Premiérový letošní start proto absolvovala posádka Vojtěch Štajf–František Rajnoha na oblíbené Rallye Český Krumlov. „Soutěž pro nás měla šťastný průběh a i její organizace byla výtečná. Bohužel jsme v úvodu nezvolili správné pneumatiky ani nastavení podvozku, navíc nám po startu čtvrté zkoušky spadla hadice od turba a motor tím výrazně ztratil výkon. Klesli jsme v tu chvíli až na dvanáctou příčku celkového pořadí. Od večerní části první etapy se nám však již začalo dařit a na dobré výkony jsme navázali i druhý den. V jeho ranní části nás dobré

časy katapultovaly na první příčku ve třídě a celkově čtvrté místo. V závěru náš náskok na Poláka Frycze, jedoucího také s Imprezou, narostl na komfortních 52 sekund. Po havárii tovární Fabie S2000 Honzy Kopeckého jsme se posunuli na celkovou třetí pozici, což je v roce 2014 s produkčním vozem opravdu zázrak,“ usmíval se po návratu z jihu Čech Štajf.

Hned poté se Subaru Duck Czech National Team vydal do Slovinska na Rally Saturnus. I z Rijeki si nakonec Štajf s Rajnohu přivezli třetí příčku, kterou však vybojovali v konkurenci vpravdě mezinárodní. Zahájili na čtvrté pozici, brzy se ale posunuli na bronzový post za německý rodinný dvojblok známé rodiny Gassnerových. Mladší Gassner se silným vozem kategorie R4 soutěž vyhrál, a jeho velezkušený otec uhájil stříbro, přestože finiš české posádky byl strhující. Další talentovaný Němec Kössler tempu podlehl a havaroval, mezi poraženými zůstali slovinský šampion Humar i Turek Avci se speciálem S2000. Po návratu domů následovalo další týmové vydařené vystoupení v jihomoravských Hustopečích, kde Štajf s Rajnohou obsadili pátou příčku a opět vyhráli svou třídu.

Poté už nazrál čas pro velkou výpravu do Bulharska. „Start v Bulharsku dostal v našem programu přednost dokonce i před mojí srdeční záležitostí, tedy mladoboleslavskou Rally Bohemia,“ popisoval pražský pilot. Neúčast na soutěži, kterou v roce 2005 vyhrál, jej však velice mrzela: „Bylo to těžké rozhodnutí, vždyť jsme se po Hustopečích posunuli v MČR dost vysoko. Ale nedalo se nic dělat – nebylo myslitelné, že bychom nějak riskovali zrušení našeho startu na Rally Bulgaria. Ten jsme měli v plánu už před sezónou a byli jsme na tuto soutěž moc zvědaví. Na místě jsme se snažili přizpůsobit balkánským podmínkám – k snídani jsme si hned po příjezdu dali balkánský sýr, obědvali jsme v turecké restauraci a postupně si zvykali na opačné návyky z příkryvování a vrtění hlavou. Našli jsme pomocníka v Plamenu Petkovovi, který je znalcem bulharské rally a studoval v Brně, také další místní organizátoři ale byli vůči nám velmi vstřícní, tratě byly navíc mnohde obsypány velkým počtem diváků.

Vlastní soutěž jsem bral jako velkou výzvu – jeli jsme na neznámé rally, kde jsme se mohli něco nového naučit. Při seznamovacích



Pro Lumíra Firlu byly letos na sprintrally vyhrazeny stříbrné poháry

jízdách jsme objevili velice těžké a technické tratě, s asfaltem, který byl místy velice kluzký, někde zase hodně nerovný, po deštích se naplavila na cesty i spousta nečistot. Rychlostní zkoušky místy stoupaly až nad 1300 m n. m. a při sjezdech dostaly zabrat i brzdy. Nevyzpytatelnost horského počasí se asi nejvíc projevila při sobotní druhé sekci, kdy jsme (stejně jako místní posádky) vyjeli ze servisní zóny na suchých pneumatikách a před startem sedmé rychlostní zkoušky se spustila bouřka se silným lijákem. Všechno ale dobře dopadlo, udrželi jsme se na cestě a do cíle jsme s naším produkčním vozem dojeli hned za dvěma speciály R5 a jedním vozem S2000. To nás vyneslo až do čela průběžného pořadí Evropské rally-trofeje (ERT),“ usmíval se po návratu domů Štajf.

S ohledem na velké množství povinností, spojených se závodem v Mexiku, se ale Štajf mohl zúčastnit už pouze říjnové Croatia Rally, o vedení v pořadí seriálu ERT jej tak mezitím připravil Bulhar Dončev se speciálem R5. Do Chorvatska se tedy vydala posádka Subaru Duck Czech National Teamu bojovat o stříbro. Štajf s Rajnohou podali na soutěži dobrý výkon, bohužel je hodně zdržely hned tři defekty. Ani nejlepší zajeté časy na pěti RZ z celkových čtrnácti tak nestačily na víc než na třetí příčku v hodnocení ERT hned za Dončevem. Cíl v podobě posunu na stříbrnou pozici v seriálu byl nicméně splněn, body pomohly Štajfovi i upevnit druhou příčku v hodnocení Zóny Střední Evropy. Štajf s Rajnohou zároveň prodloužili šňůru soutěží, které dokončili a kde se umístili nejhůře pátí v celkovém pořadí.

DOMÁCÍ RADOSTI PRO TOMAŠTÍKA I DALŠÍ

Skoro to v České republice v roce 2014 vypadalo, jakoby loňský titul Vojtěcha Štajfa pokropil živou vodou i další domácí vozy se značkou Subaru. Konečně prolomil svou smůlu posledních roků také Jaromír Tomašík. Jeho Subaru Impreza WRC (se kterým v sezóně 2006 brázdili tratě světového šampionátu Petter Solberg i Chris Atkinson) letos většinou šlape jako hodinky a také valašský pilot se jej naučil velmi dobře krotit. Zatímco na sprintu

v Pačejově vyhrál „pouze“ v rámci hodnocení sprintového mistrovství, na dvou dalších soutěžích ve Vyškově a Šternberku už nenašel přemohitele žádného a před závěrečným podnikem seriálu (který se konal po uzávěrci) měl na sklonku své sportovní kariéry právě Tomašík nejbližší k titulu sprintového mistra.

V první desítce průběžného hodnocení MČR v sprintrally se po celou sezónu drželi i dva „subaristé“ s civilnějšími WRX STI. Oba ale samozřejmě mnohem více zajímala pozice v rámci třídy 3, tedy mezi produkčními vozy. Severočech Josef Zimmermann po druhé příčce z Rallysprintu Kopná dokázal v hodnocení třídy na pačejovské soutěži dokonce zvítězit, v Jeseníkách ale havaroval a ztratil naději na titul. Nehod se naopak dokázal vyvarovat Lumír Firla, který se po stříbrných pozicích z Valašského Meziříčí, Pačejova a Vyškova posunul před svého soka na druhou příčku seriálu. Do sprintového šampionátu se úspěšně zapojoval také Petr Kačírek, jehož nejlepším výsledkem bylo čtvrté místo z Jeseníků, body si s dalšími vozy Subaru připsali také Jiří Daněk, Zdeněk Zdráhala a Michal Kraml.

Účinkování Vojtěcha Štajfa v barvách Subaru Duck Czech National Teamu na soutěžích v Českém Krumlově a v Hustopečích jsme již zmínili, ani on ale v Mezinárodním mistrovství ČR nebyl se Subaru osamocen. Štajfova dvě prvenství doplnil pro značku Subaru do trojice svým suverénním vítězstvím na závěrečné soutěži seriálu v Příbrami také talentovaný



Jaromír Tomašík se po čtyřicítce zklidnil a pilotáž Subaru Impreza WRC si umí užít

Václav Kopáček, u něj se ale jednalo o zatím ojedinělý start. Naopak celou sezónu na našich tratích absolvoval s vozem této značky Polák Frycz, ten ale reálně uspěl pouze na českokrumlovské soutěži, kde byl Štajfovým největším soupeřem. Na většině dalších soutěží Poláka zastavily či přibrzdily technické závady či jezdecké chyby, které jej stály posun na lepší než třetí příčku v našem šampionátu třídy 3. Druhou příčku v šampionátu za novým mistrem Votavou proto obsadil zkušený matador Marcel Tuček, kterému k cennému stříbru pomohly také body dosažené při několika startech s vozem Subaru. Několik bodů si s vozy Subaru připsali také Lumír Firla, Zdeněk Pokorný, Karel Trněný a Dan Suchý, nikdo z nich ale nestartoval ve dvoudenních rally pravidelně.

V cíli slavné slovinské Rally Saturnus překonali Štajfa s Rajnohou pouze Gassnerové



Subaru úspěšné i na veteránských rallye

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: MARTIN TRDLA

ŠAMPIÓN HISTORIKŮ

Jiří Kalista se spolujezdcem Michalem Šofrem a svým historickým Subaru Legacy RS (z roku 1990) získal titul už vloni. Ale tentokrát byla jeho suverénita naprosto zdrcující – Kalista se Šofrem nepoznali přemožitele ani na jediné rychlostní zkoušce seriálu MČR HA a mnohde konkurovali i špičce soudobých vozů! S výjimkou Rally Bohemia, kde jej zklamala technika, nevyhrál pětatřicetiletý pilot mezi historiky de facto jen tam, kde nejel...

Srdečně blahopřejeme k tomuto skvělému úspěchu a vám, milí čtenáři Subaru magazínu, nabízíme v několika snímcích průřez letošní veleúspěšnou Kalistovou sezónou. ■



SETINOVÁ RALLYE

Veteránské rallye v rámci Classic Rallye Trophy obohatil v Česku unikátní koncept, který byl do loňského roku pouze výsadou prestižních zahraničních soutěží. Jde o takzvanou Setinovou rallye, jež spojuje poměrně známé jízdy pravidelnosti s mnohem náročnějším soutěžením: jezdí se v něm s přesností na setiny sekundy. Dvoudenní veteránské rallye mají každý den rozdělen do několika delších úseků, které musí posádky absolvovat s přesností na minuty, přičemž stanovená průměrná rychlost v žádném případě nevybízí k rychlé jízdě – pohybuje se kolem 35 km/h.

Tím pravým kořením jsou však tzv. Testy přesnosti, kterých jezdci absolvují během dvou dní dvanáct a k tomu nádavkem ještě dva další tajné. V tomto testu přesnosti, který se může zásadně lišit délkou i určenou rychlostí, má řidič se spolujezdcem za úkol projet definovaný úsek za stanovený čas tak, aby jeho odchylka byla co možná nejmenší. Přitom se vše měří na setinu sekundy, takže je jasné, že dokonalá souhra řidiče a spolujezce, jakož i velmi dobrý cit pro auto, je v těchto testech naprosto zásadní. Za každou setinu odchylky se uděluje jeden trestný bod.

Ačkoliv má značku Subaru každý spoje-nou hlavně s ryzím motorsportem v podobě

automobilových soutěží, neztratí se ani mezi ostřílenými veteránisty. Vojtěch Štajf – závodní jezdec Subaru Duck Czech National Teamu – dokázal svůj um na zářijové akci South Bohemia Classic, která byla součástí seriálu Classic Rallye v České republice.

Asi první, co každého „subaristu“ napadne, je, s čím Vojta na veteránské rallye startoval. Svou závodní Imprezu WRX STI N 2010 tentokrát vyměnil za velmi raritní Subaru GFT Coupé Hardtop z roku 1976 s motorem o objemu 1361 cm³ a nejvyšším výkonem 72 koní. Jedná se o model, který má sice pod kapotou typický boxer, ale k jeho zajímavostem patří i fakt, že má poháněnu pouze přední nápravu.

Jakkoliv si k takovému typu soutěží odskočí jen výjimečně, i tady Vojta Štajf prokázal svou zkušenost. Hned první měřený úsek (143 metrů za 25 sekund) ujel naprosto přesně s nulovou odchylkou a díky tomu jej také vyhrál!

Po prvním dnu, během něhož byla na programu South Bohemia Classic noční etapa, skončil Vojta na 22. místě, v sobotu, kdy posádky zdolaly hutnou porci 250 kilometrů krásnou jihočeskou krajinou, pak ale citelně zabojoval a nakonec uzavíral s počtem 1950 trestných bodů TOP 10 celé soutěže. ■

TEXT: JAN BLÁŽEK, FOTO: WWW.CLASSICRALLYE.CZ



GRIP LIKE NEVER BEFORE

nokian[®]
TYRES

**Auto
Bild**
**VORBILDICH
2014**

ACE TEST
10 Winterreifen – 205/55 R16 91H
09/2014
Testsieger
Nokian WR D3
www.ace-lenkrad.de

THE ROAD
Winterreifen-Test 2014
SEHR EMPFEHLENSWERT
NOKIAN WR SUV3

**Auto
Bild** **allrad**
Vorbildlich
NOKIAN
WR SUV 3
Ausgabe 11/2014
Getestete Reifengrößen
235/65 R 17



TEST WINNER!
(205/55 R 16) ACE Lenkrad 09/2014

EXEMPLARY!
(225/50 R 17) AUTO BILD 40/2014

TEST WINNER!
(215/65 R16) OFF ROAD 10/2014
(235/65 R 17) Autobild allrad 11/2014



Trust the Natives.[®]
www.nokiantyres.com

Výzva jménem La Carrera Panamericana!

Na slavnou Carreru se vůbec poprvé vydal český tým. A aby bylo těch prvenství ještě víc, ekipa pod vedením Vojtěcha Štajfa přihlásila do soutěže vůbec poprvé vůz Subaru, vzácný speciál GSR Coupé na bázi modelu vyráběného počátkem sedmdesátých let, jehož se po celém světě dochovalo jen pár desítek kusů...

TEXT: JIŘÍ VINTR, FOTO: PETR FRÝBA

Jak jsme vás informovali už v minulém čísle Subaru magazínu, La Carrera Panamericana byla odstartována poprvé před 64 lety. Stala se motoristickou soutěží, jež se svými specifiky zařadila na samotný vrchol obtížnosti automobilového závodění po druhé světové válce. Podrobněji se o její historii dozvíte na následující dvoustraně, tady se chceme věnovat jen snímkům z letošního ročníku a statečnému vystoupení historicky první posádky s vozem Subaru na trati.

Účast La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu znamená tři posádky s automobily tří značek. Vojtěch Štajf s navigátorem Vladimírem Zelinkou startovali ve voze na bázi typu GL Coupé, který se v Evropě ani neprodával, byl určen pro trh Asie a Severní Ameriky. Štajf nakonec našel po Evropě celkem čtyři exempláře různých druhů karoserie, z nichž ten první byl příliš zachovalý pro to, aby padl za oběť přestavbě na závodní vůz. Vůz, který byl nakonec přestavěn pro Carreru, našel Štajf na jedné portugalské zahrádě v křoví. Pro vyproštění a naložení zrezlého vraku bylo dokonce třeba porazit strom! Auta se ihned ujala sebraná parta mechaniků Subaru Czech Rally Teamu pod vedením Pavla Janouška. Více než rok prací zahrnoval nejen kompletní renovace a úpravy karoserie, včetně jejího rozšíření o nové lemy blatníků, ale také zástavbu zcela nového podvozku (tehdejší Subaru ještě neměla poháněna všechna kola) podle konstruktérského projektu Jana Kubíčka, a samozřejmě také zcela nový motor, pocházející z jedné z předešlých řad Imprezy, ovšem přepracovaný na plnění pomocí karburátorů, jak velí předpisy. Výsledná podoba automobilu zahrnuje

rovněž zástavbu bezpečnostního ochranného rámu přesně dle soudobých standardů.

Český tým čítal celkem 28 lidí, včetně mechaniků, logistiků, novináře, fotografa, kameramanů, tlumočníka, kuchaře i fyzioterapeuta. Mimo třech soutěžních speciálů se napříč Mexikem přemísťoval v devíti pronajatých servisních a osobních vozech. Každý den čekalo na závodníky hned několik rychlostních zkoušek v délce okolo 100 kilometrů a dalších 400–500 kilometrů v ostrém tempu zvládali na přejezdech. Celková délka soutěže přesahuje 3000 kilometrů a převýšení tratě osciluje mezi úrovní hladiny moře a horskými průsmyky v nadmořské výšce 2500 m. Servisní zóny byly povoleny uprostřed etap a pochopitelně na jejich konci, mezi diváky, jichž bylo v latinskoamerických městech tradičně dost. Na cestě z Veracruz do Duranga vznikl krátký dokumentární film pro Českou televizi i spousta dalšího materiálu, pro webové stránky týmu i na Facebook.

Štajfovými kolegy byli Petr Kačírek, který do Mexika připravil kupé BMW 3,0 CS z roku 1969 a Jaroslav Petrásek, jenž sedlá Porsche 911 S – navazuje tak na tradici započatou právě Jaroslavem Juhanem. Oba navigovali velmi zkušení spolujezdci z českých rallye, Kačírka Jaroslav Jugas a Petráska legendární Karel Jirátko.

Česká sestava se vydala po stopách Jaroslava Juhanu příznačně spolu s Juhanovou vnučkou, kterou je herečka Anna Polívková, patronka týmu a jeho mediální tvář.

Ročník 2014 odstartoval do sedmi etap v přístavu Veracruz na pobřeží Mexického zálivu 17. 10. a skončil ve vnitrozemí ve městě Durango 23. října. A jak tedy dopadla česká výprava v konkurenci 87 soutěžících posádek při svém prvním startu na slavné Carreře?

VÍTĚZSTVÍ!

První start značky Subaru na legendárním závodě skončil triumfem! Vojtěch Štajf s Vladimírem Zelinkou v Subaru Coupé z roku 1972 zvítězili ve třídě Historica A+ (čtyřválcové do dvou litrů obsahu) a i jejich konečné umístění v absolutní klasifikaci bude víc než příznivé. Úspěšně si vedly i další dvě posádky české ekipy, takže první česká účast na Carreře byla mimořádně vydařená. Podrobnou reportáž ze závodu přineseme v příštím čísle Subaru magazínu.





Porsche 911 (rok výroby 1972) posádky
Jaroslav Petrásek–Karel Jirátko



Subaru Coupé (rok výroby 1972) posádky
Vojtěch Štajf–Vladimír Zelinka



BMW 3.0 CS (rok výroby 1970) posádky
Petr Kačírek–Jaroslav Jugas



Tým mechaniků, pečující o vozy
české ekipy, pracoval
dnem i nocí. Porce spánku
prý často nepřekročila
2 hodiny za noc

Mexická (i česká) hrdost

La Carrera Panamericana se poprvé jela v roce 1950, tedy ve stejném roce, v němž vznikla formule 1. Soutěž vypsal tehdy mexická vláda na oslavu otevření transmexické dálnice Panamericana, jež spojovala severní hranice Mexika s USA a jižní s Guatemalou. Je tedy logické, že se závodilo jen po asfaltové trati. První ročník přitáhl jak domácí specialisty a amatéry, tak velká jména z americké Indy car a NASCAR. Není bez zajímavosti, že vítěz už tehdy dosáhl průměrné rychlosti 132 km/h. Věhlas Carrery o sobě dal rychle vědět i v tehdejších podmínkách polarizovaného světa a málo rozvinutých komunikačních prostředků a o rok později přitáhl první evropskou automobilku, totiž Ferrari, včetně hvězdného Alberta Ascariho. Další rok přijel do Mexika už perfektně organizovaný tovární tým Mercedesu se speciály 300 SEL a získal první „double“, když zvítězil Karl Kling před Herrmannem Langem.

TEXT: JIŘÍ VINTR, FOTO: PETR FRÝBA



Jaroslav Juhan – první a dlouho jediný Čech ve startovním poli slavného závodu

ČESKÁ STOPA

Rok 1953 znamenal určitý přelom i z pohledu českého fanouška, který ale v tehdejší době neměl a ani nemohl mít o Carreře potuchy. Český rodák Jaroslav Juhan, který se po emigraci před komunismem usídlil v Guatemale a zřídil tam zastoupení značky Porsche pro Latinskou Ameriku, přitáhl tovární tým Porsche v rámci propagace značky na novém kontinentu i na slavnou Carreru. Tým obstál dobře a Juhan se dlouho držel v popředí závodu, před jehož koncem byl bohužel pro technické potíže nucen odstoupit. To už byla Carrera velkou mexickou pýchou, měla punc nejtěžší soutěže světa a její věhlas se šířil přes všechny kontinenty, bohužel mimo dosah socialistického Československa, v němž mělo Juhanovo jméno zůstat navždy zapomenuto.

OKAMŽIK ZLOMU

V ročníku 1954 startoval Juhan, na rozdíl od předchozího roku, bez spolujezdce a skončil na výborném čtvrtém místě, když do poslední etapy usiloval o celkové prvenství. Sám Juhan, který se nikdy necítil být závodníkem na plný úvazek, ale jen závodícím nadšencem,

poté absolvoval řadu slavných klání v Evropě i Jižní Americe, včetně ročníku 1955 na 24hodinovce v Le Mans, v němž skončil na šestém místě. Byl právě na trati, když se přímo před jeho očima udála nejstrašnější nehoda v dějinách motoristického sportu, při níž zahynulo několik desítek diváků. Snad i v reakci na tuto tragédii se mexický prezident rozhodl další ročník Carrery krátce před jeho startem definitivně zrušit. I Carrera zaznamenala za svoji krátkou historii četná úmrtí, vždyť v posledním ročníku už dokázali někteří závodníci zajíždět etapy s rychlostním průměrem nad 220 km/h. Snaha o vítězství za každou cenu se dostala příliš daleko.

RESTART

Více než třicet let zůstala Carrera jen legendou ve vzpomínkách. Díky Juhanově iniciativě si její název osvojila značka Porsche pro své nejsportovnější modely. V roce 1988 začal obnovenou Carreru pořádat tým Eduarda Leóna, podle dobových tradic, se soudobými bezpečnostními předpisy, znovu po asfaltové trati, ale už na uzavřených rychlostních zkouškách. Aby se dobová atmosféra původní



Anna Polívková obnoví na Carreře po dvou generacích rodinnou stopu, Vojta Štajf, Vladimír Zelinka i Subaru tu pojedou poprvé

Juhan (první zprava) skončil v ročníku LCP 1954 těsně pod stupni vítězů, na 4. místě...



...a šedesát let poté protančila startovní rampou legendárního závodu jeho vnučka Anna Polívková, patronka české ekipy

Carrery nevytratila, závodí se s historickými vozy, nejmladší mohou pocházet z roku 1972, pod dobovou karoserií však mohou skrývat moderní techniku. Dnes je rally, rozdělená do deseti tříd podle věku a autentičnosti, pořádána na trati bezmála 3500 kilometrů dlouhé.

A my cítíme opravdovou hrdost, že letošní účast La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu obnovila českou stopu v tomto slavném závodě.



ELEGANCE ZAČÍNÁ OD HLAVY

Pohledný světýl design všech tří speciálů české ekipy pro Carreru Panamericanu je dílem Pavly Moravcové a týmu z kreativní agentury Jean La Taupe z Prahy včetně celého komplexního grafického servisu. Podobné ztvárnění dostaly i závodní kombinézy jezdců a také helmy. Design je ruční prací Josefa Hegenbarta z Chodova v západních Čechách, velkého fanouška vozů Subaru. Civilním povoláním je vedoucím prodeje u autorizovaného dealera Subaru v Sokolově, firmy ALGON.

Josefova láska k malování, designu a zdobení čehokoli se projevovала od mládí, nevyšel mu však záměr dostat se na prestižní designerskou školu.

V roce 2004 našel na internetu instruktážní video k tomu, jak využívat techniku lakování airbrush. Zakoupil základní sadu a dal se do práce. Zároveň založil webové stránky své firmy V8 design a vystavoval všechna díla právě tam. Zájemci začali přibývat, Josef začal tvořit design motocyklových nádrží a přileb, krytů motorů, kapot, ale i hokejových helem a oblíbených brankářských masek, které dělá jak pro naše extraligové brankáře, tak i pro zájemce ze zahraničních lig.

Práce pro Vojtu Štajfa byla už druhá v pořadí, jedna helma ze sezony za volantem produkčního Subaru už vznikla. „Klíčové bylo, že Vojta měl o designu velmi konkrétní představu. I já jsem chtěl design vyvést stejný, jako mají soutěžní auta, je totiž decentní a velmi povedený, prolíná se vším, co tým má a dělá. Proto jsme zachovali trikolory, mapu Mexika, Logo La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team a portrét pana Juhana. Vojtovi jsem zaslal základní návrh, ale on je velmi zaměřený na detail, měl řadu připomínek, což je dobře, má cit pro design a má vkus. Výsledek vidíte na fotografiích,“ říká Josef.



Má cesta k Subaru

Úspěšný obchodník na burze, matematik, zakladatel Nadačního fondu proti korupci a bulvárem propíraný zastánce svobody milovat více než jednu ženu (jednoho muže), dobroděj a občan s ambicemi společenského reformátora Karel Janeček souhlasil, že nám poskytne rozhovor jako milovník adrenalinových zážitků a rychlých aut. Tušili jsme ovšem, že si nebude chtít povídat jen o nich.

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO: AUTOR A ARCHIV KARLA JANEČKA

dnes označujeme Demokracie 2.1., by každý volič disponoval řekněme dvakrát větším počtem hlasů než je v jeho obvodě mandátů a mohl by hlasovat nejen pro určitou stranu jako celek kandidátky, nýbrž i pro konkrétní osobnosti z libovolné kandidátky. Zcela revoluční je pak idea poskytnout voliči i možnost negativního, minusového hlasu, kterým by odečetl jeden získaný hlas z výsledku strany nebo kandidáta, s nímž nesouhlasí.

Jaký efekt si od toho slibujete?

Přinejmenším by výsledky voleb už tolik neovlivňovala rozhodnutí stranických sekretariátů a pořadí uchazečů o mandát na kandidátkách. Poměrně nedávno zavedená možnost „kroužkování“, tedy označení osobnosti, kterou na kandidátce preferujete, sice pár takových protlačila k mandátu i z původně beznadějněho místa. Ale zlojedy v čele kandidátek neohrozila. To by možnost negativního hlasu dokázala.

Je to jen tuzemský problém nebo by principy Demokracie 2.1. byly aplikovatelné obecněji a mohly by příznivě ovlivnit i volební systémy v jiných zemích?

Naše iniciativa má velmi příznivý ohlas v řadě zemí, kde jsem ji měl příležitost prezentovat. Není praktikovatelná jako celek vždy a všude, třeba zavedení principu negativního hlasu by mohlo být škodlivé v zemích s etnickými, náboženskými či jinými menšinami, kde by tak mohlo docházet k „válcování“ menšiny většinou. I tam by ale mohla varianta D21 bez minusových hlasů pomoci. Umírnění zástupci obou menšin by totiž nebyli znevýhodnění proti extremistům, jako je tomu v případě klasických systémů, ve kterých každý disponuje jen jedním hlasem. Záleželo by také na „narýsování“ volebních obvodů.

Nedávno jsem byl 12 dní v USA a měl jsem tam 45 přednášek a pracovních schůzek, většinou právě k tomuto systému. A rád se pochlubím, že ohlasy návrhu Demokracie 2.1. byly prakticky všude velmi pozitivní, dokonce zazněl názor, že jeho aplikace by znamenala evoluční skok společnosti. Na jednom fóru projekt označili jako Decision 2.1., protože právě rozhodování o výběru lídrů je pro kvalitu života v dané společnosti rozhodující. A v tomto smyslu by širší prosazení principů Demokracie 2.1. mohlo znamenat globální vylepšení kvality demokracie.

Jaký podíl pracovního času teď prosazování tohoto projektu věnujete?

Majoritní. Určitě přes 90%.

A zbývá vám vůbec kapacita na nějaké životní radosti?

Ptal jste se na pracovní čas. Životní radosti mají svůj nedotknutelný prostor, a i kapacity

A tak jsme pro jistotu začali otázkou k tématu, které teď Karla Janečka zajímá nejvíc.

Již delší čas veřejně vystupujete s názorem, že by se u nás měl poměrně zásadně změnit volební systém. Proč a jak?

Největší nebezpečí, že společnost bude stále více manipulována korupčníky a lidmi, které stručně označuji metaforickým termínem zlojed, je v pasivitě občanů. Před pár dny proběhly v Praze 10 doplňovací volby do Senátu a účast oprávněných voličů ve druhém kole nedosáhla ani 9 %. O mandátu pak rozhodl rozdíl pouhých 132 hlasů! O postupu jedné z kandidátek do druhého kola zase rozhodl rozdíl pouhých pěti hlasů. Lidé nějak přestali věřit, že svým hlasem mohou přispět ke změně, které by si přáli a začínají ignorovat nejen volby, ale i jiné možnosti občanské aktivity, ztrácejí zájem o obec a tím vlastně rezignují na svou budoucnost.

Jak to může reforma volebního systému změnit?

Tím, že přesvědčivě poskytne každému voliči možnost, aby svým rozhodnutím výrazněji i on sám ovlivnil výsledky voleb, a tedy složení zastupitelských orgánů. V systému, který jsme k tomu vyvinuli, a který



Každou chvíli strávenou za volantem kvalitního rychlého vozu vnímám jako blaženou relaxaci



Slogan „Bezpečí a radost z jízdy“ výstižně shrnuje hlavní přednosti STíčka, auta, které řídím nejčastěji a s gusem

na ně mám dost. Nedávno jsme si s přáteli vyjeli do Alp s chutí vystoupat na Mont Blanc, což nám sice zhatila velká padající lavina, ale zážitek to byl i tak, nebo možná právě proto fascinující. Dál miluju seskoky s padákem a umím si na ně najít čas. A jako mimořádně blahodárnou relaxaci vnímám chvíle strávené řízením kvalitních rychlých aut. Na ta bych si tedy přál mít času víc, než mám, ale i tak dobrý.

Vaše obchodní partnery a lidi vaší společenské úrovně možná překvapuje, ne-li dokonce pohoršuje, že na akce a schůzky nepřijíždíte v nablýskané limuzíně se šoférem, ale sám za volantem STíčka.

Nevím, co to dělá s nimi a je mi to upřímně řečeno dost jedno. Podstatné je, co to dělá se

mnou. A mě by nějaká limuzína vůbec nebyla. Miluju rychlou jízdu a možná i s trochou té marnivosti jsem si pořídil taky rudé Ferrari, o kterém jsem kdysi snil jako všichni malí kluci. S tím se rád tu a tam vypravím na německé dálnice, abych si tam legálně užil jeho zrychlení a rychlosti kolem těch 300 km/hod. Ale v Čechách jezdím nejčastěji právě v STíčku. Zrovna teď v sobotu jsem měl Ferrari i Subaru na Sosnové v areálu a zařádl jsem si do sytosti. Rád bych se toho za volantem naučil ještě víc, než umím. Ale nejen na uzavřené trati, ale i v běžném provozu se denně přesvědčuju, že se lidé za STI ohlížejí jako za pěkným vozem a že je to skvostné, dynamické a bezpečné auto, které vám v každé chvíli umí poskytnout mimořádnou radost z jízdy. ■



Životní radosti mají svůj nedotknutelný prostor, a i kapacity na ně mám dost

Hvězdná herečka a šestihvězdičkové vozy

Půvabnou slovenskou herečku Zuzanu KÁNOČZ znají slovenští diváci z jejího divadelního působení v Nitře i na scéně Slovenského Národního divadla a samozřejmě z televizní obrazovky, zejména díky rolím v seriálech Horúca krv a Ordinácia v ružovej zahrade nebo povídky Kvety a Lucia z tv série Nesmrtelní, kde hrála po boku Milana Kňažka. V Čechách ji proslavila role dívky Laury v Renčově filmu podle Vieweghovy prózy „Román pro ženy“. Na mezinárodní scéně je známa také jako ambasadorka humanitární organizace Víc než šperk, která v Keni pomáhá dětem a rodinám v nouzi.

TEXT: OTA ŠTAJE, FOTO: PETER FROLO



My jsme ji ale oslovili v čase, kdy hereckou kariéru na čas přerušila z nejkrásnějšího důvodu, jaký si žena umí představit. Když odpovídala na naše otázky, batolil se kolem ní její roční syn Lucas. Začali jsme tedy blahopřáním, ale hned pak jsme se věnovali otázkám, které jsme si pro paní Zuzku připravili jako pro zanícenou „subaristku“.

Kdy jste poprvé třímala v rukou volant?

Pamätám si, ako dieťa keď sme boli s rodičmi na prázdninách na dedine, ocko si ma posadil v aute na kolená a mohla som kérovať kým on mal nohy na pedáloch. Neskôr, keď som bola väčšia a už som mohla sedieť na mieste spolujazdca, prehadzovala som pákou rýchlosti. Strašne ma to bavilo. Často sa mi snivalo, že viem šoférovať.

Kdy jste dozrála k přesvědčení, že musíte mít řidičák a kdy, že musíte mít auto?

Vodičák som si spravila naštastie ešte počas štvrtého ročníka na gymnáziu. Priznám sa nebola som stopercentne istá v ovládaní auta a premávky. Hlavne kruhové objazdy mi robili problém. Takže aj keď som dostala vodičák nehrnula som sa hneď za volant a pýtala od rodičov auto. Potom som išla do Bratislavy

na vysokú a tak šoférovanie bolo na štyri roky odložené. A ku kúpe prvého auta pred siedmimi rokmi ma dohnala dnešná uponáhlaná doba a rýchle pracovné tempo.

Kdo se nejvíc zasloužil o to, že jste si řízení auta osvojila?

Zaslúžil sa o to môj sen naučiť sa jazdiť na koni a bývalý partner. Kúpil auto a ja som sa zapísala na jazdecký kurz. Bolo to kúsok za Bratislavou a my sme bývali v širšom centre, preto bolo pohodlnejšie ísť tam autom než autobusom. To ma donútilo sadnúť za volant a na tejto jednej trase domov-jazdiareň, jazdiareň-domov, si pospomínať na všetko čo som sa pred piatimi rokmi naučila. Po niekoľkých jazdách som sa odvážila trasu zmeniť a o mesiac som už skoro denne jazdila trasu Bratislava- Nitra.

Kolik vozů jste zatím vystřídala?

Subaru Forester je moje tretie a najlepšie auto, a som s ním maximálne spokojná.

Co rozhodlo, že dnes řídíte Subaru?

Priznám sa, nevybrala som si ho sama. Môj muž je už roky milovníkom Subaru, a keď prišiel čas na výmenu môjho menšieho auta, samozrejme mi poradil Subaru Forester.

Potrebovala som bezpečné a pohodlné auto s priestraním kufrom aj pre detský kočík.

Když jste ve voze s partnerem, řídí vždycky on, vždycky vy nebo to bez problémů operativně řešíte podle potřeby?

Pred narodením synčeka sme jazdili podľa potreby. Teraz už ja sedím vzadu pri Lucasovi a Juraj šoféruje.

Kolik toho ve vozech Subaru ročně najezdíte?

Keďže pochádzam z Košíc, už niekoľko krát sme absolvovali cestu do Košíc, taktiež Taliansko, Tatry a Prahu. S týmto autom nieje problém dostať sa hocikam. Má veľmi mäkké a ľahké riadenie aj pre ženské ruky :) Na dlhších cestách viem v ňom pohodlne prebaliť aj nakojiť dieťa a aj rozbité Bratislavské cesty sa s ním perfektne zdolávajú. :)

Jak snáší přepravu v autě váš roční synáček?

Myslím, že väčšina detí má jazdu autom rado a tiež ich to uspáva. Čo už majú menej rady a prečo väčšinou plačú, je pobyt v autosedačke. Mám pocit, že Lucas si už jazdu autom užíva. Sleduje, čo je vonku za oknom a tiež nás, ako šoférujeme. Počas dlhších ciest keď si dáme pauzu, okamžite chce ísť dopredu za volant, z blízka si popozerať svetielka a pohrať sa s páčkami a volantom. Je pri tom veľmi rozkošný.

Když jste byla v angažmá v Nitře a jezdila hostovat nebo točit do Bratislavy nebo do Čech, jezdila jste raději autem nebo veřejnou přepravou?

Oba spôsoby majú pre mňa svoje výhody. Keď som cestovala autobusom alebo vlakom, mala som čas si niečo prečítať, učiť sa texty, sledovať ľudí, prírodu alebo si odpočinúť. Auto má zas výhodu, že do neho nasadnem doma pred domom a vystúpim na tom mieste, kam sa potrebujem dostať. Nemusím sa ešte presúvať niekam zo stanice. Tiež je pohodlnejšie a rýchlejšie. A hlavne! Mňa šoférovanie strašne baví! Preto tiež uprednostňujem manuál pred automatom.

Čeká na vás po mateřské pauze nějaká pěkná role, o které už teď víte?

V divadle ma čakajú tie staré role a som presvedčená, že ma čaká aj nová, len zatiaľ neviem ešte aká. Som zvedavá a teším sa na ňu. Ale zatiaľ si naplno vychutnávam a spoznávam Lucasa a jeho krásny svet, ktorého môžem byť súčasťou a som za to veľmi vďačná.

Co chcete popřát našim čtenářům a celé rodině milovníků Subaru?

Prajem všetkým šťastné kilometre, pevné zdravie a hlavne život plný lásky a porozumenia.

Můj muž je už roky milovníkem Subaru, a keď prišiel čas na výmenu môjho menšieho auta, samozrejme mi poradil Subaru Forester



Za řídkým vzduchem

TEXT A FOTO: PETR HANKE

Když ve svém kalendáři objevíte ve vhodném období několikadenní volné políčko, neváhejte. V ten okamžik se už nesmí nic ponechat náhodě, je třeba zabalit jen to nejnutnější a vyrazit. Řeč není o žádné velké dobrodružné cestě, na kterou potřebujete univerzálního Outbacka, teď mluvím o jednoduchém výletu do rakouských Alp za zábavou. A pro tyhle příležitosti je ideální hračkou lehoučké Subaru BRZ.



BRZ po přejezdu průsmyku Stalle. Následující sjezd je doslova lahůdkou

Letos to nebylo tak jednoduché, a tak jsem svůj každoroční výlet za krásami nejbližších velehor vtěsnil mezi dvě zahraniční akce. Jedna z nich se konala v Innsbrucku a druhá o několik stovek kilometrů na východ na okruhu Red Bull Ring u vesničky Spielberg. Mezi nimi jsem měl volné dva dny, takže plán byl jasný. Najít na mapě zajímavé silničky a trochu se pobavit. Žádné výšlapy nebo jiné turistické atrakce, ale jen a jen ježdění a užívání si radosti, kterou dokáže dobré auto poskytnout.

Senzační byla už samotná cesta do Innsbrucku, která začala rozcvíčkou v podobě přejezdu Šumavy a končila skvělým přehoupnutím z Garmische-Partenkirchenu do Rakouska. Dálnice z Deggendorfu přes Mnichov do Ga-Pa byla ve srovnání se zatáčkovitými úseky nutným zlem, i tak zde BRZ překvapilo tím, jak je i v těchto situacích stabilní a klidné.

Po pracovních povinnostech mi v poledne druhý den začíná volno. V plánu je přejezd



Lehká kola a podvozek vyztužený díly od Subaru STI dále zlepšují chování tohoto malého kupé



z Innsbrucku na jih přes průsmyk Brenner. Když se tudy jede do Itálie, většinou se volí cesta po zpoplatněné a rychlostně omezené několikaproudové mezinárodní silnici E45. S BRZ by to ale byla škoda, takže chvíli hledám starou silnici B182 a vydávám se po ní k výšinám. Dálnici umístěnou na vysokých pilířích mám stále někde nad sebou a občas zahlédnu, jak se po ní šine kolona kamionů, mě se ale netýká, já mám před sebou několik kilometrů skvělých zatáček. Povrch je na mnoha místech mírně navlhlý a docela klouže. A to je dobře, protože BRZ tím pasivně získává na síle. Zatáčky na sebe skvěle navazují, jede se většinou na trojku a BRZ mě opět přesvědčuje, jak krásně se řídí. Jak snadno s ním najdete správnou nájezdovou rychlost do zatáček a citlivě můžete plynem regulovat jeho vyvážení. Prostě paráda. Cesta na Brenner mě ještě nikdy tak nebavila, jako dnes. Tipnul bych si, že jsem nahoře byl jen o málo pomaleji, než při ploužení se kolem kamionů na horské dálnici.

Za Brennerem jedu ještě asi čtyřicet kilometrů na jih, opět podél dálnice po běžné okresní silnici. Vzhledem k tomu, že to kdysi byla hlavní cesta pro přejezd hor, je široká, má vcelku hladký povrch a také na ní není skoro žádný provoz. Silnice je plná táhlých zatáček, do nichž je vidět. Škoda, že nemám zapojený Driftbox nebo jiný měřák příčného zrychlení, cítím totiž, že jeho hodnoty by se možná začaly postupně blížit magickému 1G. BRZ, ve kterém právě sedím, je vybavené výztuhami podvozku z programu STI, které jsou právě v těchto situacích zřetelnějším přínosem, než v pomalejších zatáčkách. O co jde konkrétně? Vpředu hlavně o flexibilní rozporku mezi horním uložením předních tlumičů a o šikmé tyčky, spojující prahy a přední nápravnici. Vzadu jsou nová spodní příčná ramena a současně také další ramena se zvýšenou tuhostí v příčném směru. Důležité je, že díky nim není auto tvrdší a tudíž hůře použitelné na nerovných silnicích, ale získalo více přesnosti právě v příčném směru při zatáčení. Je jasně cítit, jak je karoserie s podvozkem pevněji spojená a v podmínkách velkého příčného zrychlení celé auto působí stabilněji a citelně přesněji.

Značné rychlosti vyžadují maximální soustředění, a tak si jen matně uvědomuji, že jsem mnohem rychlejší, než auta na dálnici – samozřejmě do první vesnice, která znamená přerušování výjimečných zážitků. Cílem dnešního dne je rakouské město Lienz pod Grossglocknerem. Před Brixenem proto odbočuji doleva směrem na Brunico a trochu trpím, po senzačním svezení je tahle silnice plná kamionů a pomalé dopravy. Nepříjemných 40 kilometrů jsem si rozdělil čerpáním benzínu a nezbytným mytím auta. Do Lienzu vede tahle šílená silnice přímo, já jsem si ale v mapě našel cestu přes průsmyk Stalle. Příjezd k němu je pozvolný, zpočátku široké zatáčky se utahují, ale stále žádné vracečky nebo něco podobného.



Chvilku klidu před další cestou. BRZ v řídkém vzduchu 2000 metrů nad mořem



Na jednom z vrcholů horské silnice Nockalmstrasse ve výšce kolem 2000 m n. m.

Najednou přijíždím k semaforu, na němž svítí červená. Zjišťuji, že tenhle pas je speciální tím, že se v něm pouští pouze každou půlhodinu jedním směrem. Mám tedy 20 minut času. Následuje nudný výjezd v koloně po úzké silnici až do výšky 2000 metrů. Předě mnou je ale sjezd do údolí po ne úplně hladké cestičce, která zpočátku vede po náhorní plošině. Cesta dolů je opět příjemným oživením, při němž mému stroji dodává výkon ztracený řídkým vzduchem gravitační síla.

Další den ráno vyrážím z města Lienz směrem na Spittal. Navigace mě navádí po hlavní dopravní tepně, ale po zkušenostech volím

severní trasu po menší silnici. Krásná cesta, svěží dopolední sluníčko, minimum provozu a krásné výhledy do okolí jsou jasným důkazem, že to byla správná volba. Mým dalším cílem je poměrně zapadlá silnice Nockalmstrasse s dvojicí samostatných pasů. Za průjezd se zde platí 16,5 eura, ale rozhodně to stojí za to. Z jižní strany cesta startuje pozvolna, jakoby to byla taková rozcvička. To právě začíná nad přibližně 1500 metry, tedy jakmile se dostanete nad hranici, kde ještě rostou stromy. Nádherně točitá silnice s rozumnou šířkou nabízí krásné výhledy, které stihám sledovat jen na krátkých rovinkách. Jak postupně stoupám a požaduji od svého stroje výkon, je jasné, že nadmořská výška mu cosi z potenciálu sebrala. Snažím se proto držet čistou stopu a neztrácet rychlost. Výjezd do prvního ze dvou pasů s výškou nad 2000 metrů je za mnou, srdce mi buší, ale přesto je čas na přestávku a kávu.

Cesta mezi dvojicí dvoutisícových vrcholů vede přes sedlo ve výšce 1500 metrů. Ve sjezdu BRZ opět získává svoji sílu a já

BRZ se krásně řídí. Snadno s ním najdete správnou nájezdovou rychlost do zatáček a citlivě můžete plynem regulovat jeho vyvážení. Prostě paráda



se za volantem smějí jako malý kluk. Tohle malé autíčko nepřestává překvapovat tím, jak se dospěle a přitom obratně řídí. Na pohled malé brzdy si s hmotností jen mírně přesahující 1200 kg snadno poradí, na konci sjezdu je sice mírně znát, že je potřeba na brzdový pedál více tlačit, ale auto stále před zatáčkami intenzivně zpomaluje. Jak na horské dráze se vrhám opět nahoru. Rozjařený ze sjezdu volím při výjezdu trochu rozevlátější jízdní styl. BRZ není proti. Se stoupající nadmořskou výškou jsem ale nucen k poněkud krkolomnějším hrátkám. Vracečky projíždím plynulým smykem na jedničku, ve výjezdech tam hodím dvojku a auto pokračuje dál. Po projetí poslední zatáčky pod vrcholem se neubráním výhrůžným pohledům turistů, kterým jsem svým výjezdem zkazil klidný výhled na alpskou scenérii. Jen dva mladíci se sportovním hatchbackem mi za můj průjezd zatleskali... Na parkovišti raději ze strachu před lynčováním nezastavuji a rovnou pokračuji cestou dolů.

Tenhle sjezd je snad ještě lepší než předchozí, rychlé a přehledné zatáčky se skálou po pravé straně a srázem vlevo vytvářejí perfektní atmosféru. Postupně se na odbočce na Thomatal (ano, to je to místo, kde mají senzační zimní školu smyku), silnice zmenšuje a má šířku tak na jedno a půl auta. Otevřené údolíčko, potok, slunce za zády a svěží vzduch naznačují, že by teď bylo ideální sedět v nějakém pěkném kabrioletu. Otevírám tedy okna a zrychluji. Romantické myšlenky ale BRZ rychle přebíjí dravostí a obratností. Dostávám se proto do starého známého jízdního stylu. Díky tomu, že silnice klesá, není ani třeba motor vytáčet do přehnaných výšin – stačí nějakých 5000 min⁻¹. Auto sviští jak o závod a já si říkám, co víc člověk potřebuje pro radost za volantem? V tomhle případě ve výškách kolem 2000 metrů snad jen o trochu více než 200 koní. Jinak je ale spojení malé hmotnosti, ideálního vyvážení, nízkého těžiště a tuhé karoserie Subaru BRZ naprosto fascinující. ■



Tři Siblíci a 725 koní v rodině

TEXT A FOTO: OTA ŠTAJF

MUDr. Petr Siblík má zcela důstojné povolání. Je zkušeným neurologem a pověst lékaře, který umí spolehlivě najít příčinu bolesti a člověku od ní ulevit, výrazně přesahuje hranice českolipského regionu, kde se svou rodinou žije.



Autopark lékařů
Jany a Petra S.

Podle Subaru na příslušném
parkovišti poznají pacienti,
že lékař(ka) je v ordinaci



Benzín mu voněl odedávna. Motorčky vynechal, ale tátovu oktávii zkoušel s jeho svolením řídit už kolem čtrnácti patnácti, napřed mimo provoz na loukách na Slapech, pak trochu ilegálně i v provozu. Už na gymnáziu si pořídil řidičák a po vojné i první vlastní auto, v němž pak vozil děti i materiál na stavbu rodinného domu. Dosloužilo, když zjistil, že v podlaze jsou díry a musel dětem přikazovat, aby si nožičky neopíraly o podlahu, ale o prahy. Protože dostal na tu dobu vysokou částku jako odškodnění za úraz, pořídil v socialistických poměrech top káru, Škodu Rapid. V zatáčce u Neratovic proti němu vylítla v protisměru řidička ve větším voze a nárazem ho poslala na nechtěný výlet ven ze silnice. Rapid byl zralý do šrotu. Když

ho viděl agent pojišťovny, zeptal se jen „kolik bylo mrtvých?“ a nechtěl věřit, že srážka se obešla bez vážnějších úrazů.

Už tenkrát jeho srdce zahořelo pro značku Subaru. Ale musel ještě pár let strádat, aby v roce 2002 mohl u Emila Freye na Pekařské podlehnout přesvědčivému vábení a výhodné nabídce zkušeného prodejce. Ten totiž viděl, jak Dr. Siblík opravdu touží po Impreze WRX a nabídl mu z Německa dovezený exemplář předchozího modelového roku.

SM: A to už jste neváhal.

Dr. S.: Ale váhal, váhal. Hlavně proto, že já prostě těch 700 tisíc neměl, navíc v baráku byla spousta nedodělaných věcí, což byl manželčin zásadní argument proti, který jsem taky musel brát v úvahu. Ale karty byly rozdány tak, že buď do večera složím zálohu, nebo o tu příležitost přijdu. A tak jsem přes odpor rodiny tu zálohu složil a pak jsem další 3 měsíce sháněl úvěry, abych si konečně v červnu mohl to WRX převzít. Nádherný auto, úžasně to jezdilo, rychle jsem si zvykl na ten mimořádný pocit jistoty a bezpečí. Potkal jsem známého a ten mi vyčítavě říká: „Hele, včera v tom strašným lijáku, všichni se sunem v pomalým pruhu šedesátkou a najednou v předjížděcím šílenec, který to hrne nejmní stovkou a tos byl ty!“ A já na to: „Poříd si Subaru a troufneš si to bez rizika taky!“ A to už jsem věděl, že nikdy už nebudu chtít jiný auto než Subaru.

SM: Ale než jste vůbec usiloval o to první, kdo nebo co vás přesvědčilo, že Subaru bude ta správná volba?

Dr. S.: Mě přesvědčily základní kvality značky. Parametry Subaru jsou úžasné: je rychlý, spolehlivý, bezpečný a přitom jednoduchý. Já nemám rád moc těch hejblátek a digitálních vychytávek. Mně je sympatický syrový auto, kde ten vzájemný kontakt řidiče a vozu je přímo hmatatelně cítit. A to mi subárko dopřává.

SM: Mluvíte o subárku v jednotném čísle, ale my víme, že váš domácí autopark je složen ze samých „šestihvězdičkových“ vozů...

Dr. S.: No, já jsem si v roce 2008 pořídil STÍčko, které mám doteď, vymazlil jsem si na něm pár maličkostí, stabilizátory, něco na podvozku, výfuk, ale na motor jsem nesáhl, s tím jsem naprosto nadšený. Lidi se u Subaru bojí spotřeby, ale já jezdím dlouhodobě za 10–11 litrů, a to popojížděčky, sedm kilometrů do ordinace tam sedm zpátky, cesty po městě, na to je ta spotřeba, řekl bych, naprosto uspokojivá. Ale ptáte se na ta ostatní subárka v rodině. To je tak. Já s tím původním WRX začal jezdit na kontroly do Liberce, do ILOSu, to je parta skvělých lidí a nadšenců. Já jim třeba napřed nechtěl věřit, když mě přesvědčovali, jaký náběh kilometrů vydrží

spojka a nakonec jsem ji opravdu měnil až po najetých 100 tisících. Vždycky, když tam přijedu, dáme si kafe a povídáme o všem možném kolem Subaru. S pomocí kluků z Liberce jsem manželce přichystal dárek k úspěšné atestaci: věděl jsem, že se jí moc zamlouvá jeden konkrétní Forester, stříbrný, v černé kůži, tak jsem nějak splácal peníze, koupil jsem to a kluci mi zařídili, aby to bylo na číslech a pomohli mi to dovézt k nám do Zahrádek před zámek. Já pak přijel v zabláceném WRXu domů, žena trochu bručela, kde seš takovou dobu, já myslela, že mi budeš gratulovat a pozveš nás někde na oběd. Tak povídám, dobrá, zvu vás do Zámecké restaurace, dojeli jsme tam a kluk najednou, mami, vidíš toho nablýskaného Forestra, takovýhos chtěla, cíť to asi může být? Vystoupili jsme, kluk a žena se šli na toho Forestra podívat zblízka a když to chvíli okukovali, přišel jsem k nim, dal jsem ženě klíčky a říkám, no, prohlídní si to i vevnitř, až s tím pojeděš z oběda domů, ať už to znáš. Užil jsem si jejího překvapení, byla nádherně v šoku.

SM: Jak dlouho se z toho šokujícího dárku těšila?

Dr. S.: No klidně by z něj mohla mít radost dodnes, myslím, ale jednou mi kluci z ILOSu řekli, doktore, je tu teď na prodej Forester, černej, nádhernej, ale něco neskutečného, je to od pána, kterej si to upravil na výkon 300 koní, hýčkal si to, je to jako nový, to musíš koupit.

SM: Takže jste ženě způsobil další šok a radost?

Dr. S.: Radost jsem tím způsobil i sobě, to auto fakt šlapalo neuvěřitelně. Jeli jsme třeba za starší dcerou, která žije v Bilbau ve Španělsku, 2300 km tam za 10 litrů na sto, hnali jsme to po německých dálnicích 230 km/hod., to auto se ani nezachvělo, za pár dní stejnou porci kilometrů zpátky se stejnou průměrnou spotřebou.

SM: Ale černý Forester už šel taky světem, proč?

Dr. S.: Protože děti rostou, druhé dceři bylo už patnáct a Forester nám byl pro rodinné účely najednou malý. No, ono by se to nejspíš přežilo, ale přišel Pokušitel, pan Louda z ILOSu, doktore, dostaneme pár kousků Legacy s výkonným motorem, bude mít 265 koní, to bude svezení! Takže žena teď jezdí Legáčem, uznává, že je to úžasný auto, akorát občas žehrá, že na to popojíždění, ráno do práce se studeným motorem 7 km a totéž vpozdvečer domů, by nemusela mít tak výkonné a žiznívé auto. Ale když se tím občas svezí na delší trase a může si užít rychlosti, což ona ráda, zapomene na stesky.

Mně je sympatický syrový auto, kde ten vzájemný kontakt řidiče a vozu je přímo hmatatelně cítit. A to mi subárko dopřává

SM: No a poslední kousek do rodinné flotily přibyl nedávno, v den, kdy synovi Honzovi bylo osmnáct.

Dr. S.: Náš mladý si dlouhodobě šetřil, dvoje prázdniny po sobě tvrdě pracoval, a když jsme to viděli, rozhodli jsme se s manželkou, že mu přispějeme, aby se mu sen, mít klasickou Imprezu v sedanu, splnil trochu dřív. No a zase se do toho vložili chlapi z ILOSu: Doktore, přivezli, co hledáte. Imprezu, kterou si hýčkal starší pán, na zadních sedadlech v ní nikdo nikdy neseděl, kus jako z výstavy. Jel jsem tam, stříbrná Impreza atmosféra, nádhera. Jenže co s tím. Byl březen, kluk měl osmnáctiny až v listopadu. No, nedalo se nic dělat, odhlásil jsem auto z čísel a zavřel ho ke známému do garáže. A v den, kdy měl Honza narozeniny, jsme šli s rodinou na slavnostní oběd a známý zatím převezl Imprezu k nám na zahradu a převázel jí modrou mašli. No a když jsme se vrátili, nevím, zda si to dovedete představit, to Honzovo překvapení a radost nás všech.

SM: Takže dneska vám na zahradě a před domem parkují tři vozy Subaru.

Dr. S.: Když jste do otázky zahrnul i prostor před domem, pak by správné číslo bylo čtyři, protože jak tak dlouhodobě horujeme pro Subaru, soused neodolal a koupil manželce někde v bazaru taky staršího Subaru kombíka, aby se v zimě přestala na kluzkých silnicích bát.

SM: Dvanáct let jezdíte vy i vaši blízcí výhradně ve vozech Subaru. Můžete stručně shrnout, čím si vás získaly?

Dr. S.: Absolutně spolehlivá auta. Nekradou se. Máte v nich naprostou jistotu. Když vás někde na rovném úseku předjede někdo v nadupaném voze jiné značky, jen se usmějete a řeknete si, jen počkej, až přijedem do zatáček. A zatímco on s tím svým (třeba Porsche), bude i při opatrném nájezdu klouzat a vyrovnávat smyky, vy to do zatáčky bez obav pošlete mnohem vyšší rychlostí a subárko se spolehlivě podrží své stopy. A to vůbec nemluví o cestování v zimě, v horách a všude, kde vozy jiné značky kolabují, zatímco v Subaru jste vždycky bez obav.

Netradiční dárek k Vánocům od manželky, hydraulická ručka do STI



SVĚT MOTORŮ 28/14

TEXT: MARTIN FREI

SUBARU FORESTER 2.0 XT

Infurianto
(rozzuřeně)

Italské hudební názvosloví se stalo součástí marketingu Subaru. Proto se ho v testu Foresteru Turbo držíme i my.



Crossover a SUV se obecně považují za rodinnou záležitost, pod jejich kapotami častěji najdeme přiměřeně úsporný diesel. Dynamické sklony jim však nejsou zcela zapovězeny, což dokládá furiantská verze Subaru Forester: dvoulitrový boxer dopuje turbodmychadlo,

výkon stoupá na 177 kW a ke zrychlení na stovku stačí 7,5 sekundy. Ve výbavě Comfort s dvouzónovou klimatizací, xenovými světlomety, parkovací kamerou a povinným automatem Lineartronic vyjde na 939 000 Kč, tedy o sto deset tisíc draž než atmosférická verze.

SILNÉ A VÝSTŘEDNÍ OSOBNOSTI
FORESTERU ZDIVOČELÉ TURBO SLUŠÍ

Dravá dynamika působí vzhledem k vysoké karoserii nezvykle, bezpečně naladění podvozků ji ale drží na uzdě. Zachovává přitom dostatek komfortu a poddajnosti, dlouhý zdvih náprav drží kola za všech okolností přilepená k vozovce. Zadní vrátka jistí stabilizační systém, který v duchu doby opatrně krotí přidávání plynu na výjezdu ze zatáčky. Pilota odkojeného závodní tradicí značky to může zklamat, ale pohon 4x4 se spojkuje místo středového diferenciálu bezpečně jízdě moc jiných šancí nedává.

Variátorová převodovka z principu nemá na závodění dost rychlé reakce, manuální režim s předvolenými stupni ale funguje skvěle – pohotově a především předvídatelně. Vadila nám jen zbytečně divoká kalibrace pedálů, v městském provozu působila až nervózně a je s podivem, že s ní výrazněji nepracuje komfortní režim. Spotřeba ani při klidném zacházení neklesala pod devět litrů, to ale k dynamice talentovanému vozu těchto rozměrů patří.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

FASTER 2/2014

REFERENCE

Auto roku –
Rozhodnutí

O Subaru BRZ jsme toho už napsali tolik, že už mi přijde zbytečné ho tady nějak obhajovat. Takže jen stručně, BRZ s GT 86 jsou jasnou ukázkou toho, jak pomalu vymírají opravdoví řidičtí nadšenci. Jinak si nedovedu vysvětlit rovnici – dokonalý stroj na zábavu, který se neprodává. A teprve tady pochopíte, jak málo stačí k tomu, abyste z auta nechtěli vystupovat. Celé čtyři dny jsme měli k dispozici auta, která byla od BRZ výkonově na míle vzdálená i o více než 300 koní. A přesto by je většina z nás nedala před Subaru. Vždycky se našlo něco, co na nich nefungovalo. Jednou to byla převodovka, podruhé vlažné brzdy, jindy třeba nulový zdroj informací. Subaru má všechno a navíc je extrémně bezpečným sportovním autem, i když kompletně deaktivujete stabilizaci. V průběhu testu si ho vyzkoušelo snad 15 lidí a všichni si zkusili jízdu bokem. Ani jeden průšvih! A to se mi na tom líbí nejvíce. Ono vám dává možnost učit se. /.../

Nechá si líbit všechno. Když to přezenete, skončíte v hodinách, ale ne mimo silnici. Důležité je, že to vždycky zaregistrujete včas. Pokud ne, tak máte „prdel“ z betonu. Stejně jako v případě MINI JCW GP tady funguje každický detail. Tedy když se jede zostrá. Motor má totiž rád otáčky a vrchol točivého momentu se pohybuje až za hranicí 6000 otáček. Nicméně po prvním otočení kol cítíte, jak

SPEED 08/14

TEXT: JAN ČERVENKA

SUBARU OUTBACK 2.5I

Nic složitého

Chcete Outback a nechcete naftový motor? Pak se při výběru nezapotíte a koupíte si 2,5 litrový boxer s automatickou převodovkou Lineartronic, tvrdí Jan Červenka.

Úplně první outback se objevil v roce 1994 a vycházel z poměrně úspěšné druhé generace Subaru Legacy. Svým zvýšeným podvozkem a dvoubarevným lakováním se stal okamžitě mimořádně oblíbeným u všech řidičů, toužících po silném a spolehlivém autě, kteří nejezdili jenom po silnicích nebo občas potřebovali připravnout pořádně



FASTER

lehké tohle auto je. Skoro jako byste se s ním vznášeli ve vzduchu. Tak snadno jede, tak snadno ovladatelné je. Před vámi je absolutně „nudný“ volant bez tlačítek, velký otáčkoměr, pár centimetrů od volantu po pravé straně do rukou padnoucí řadička a volná cesta, na kterou se můžete soustředit. Posad je tak dokonalý, že už ani ve sportovním autě lepší být nemůže. Sedíte téměř na zemi, nohy skoro položené rovně proti pedálům. Ideál, připomínající formulové vozy. Podobně jako u MINI slyšíte mechanické zvuky, které se dovnitř dostávají v adekvátní míře. Nejvíce je potom slyšet unikátní zvuk atmosférického plochého čtyřválců, který těžko něco nahradí. Mně se ještě líbí zvuk sání a otevírací se klapky, když extrémně rychle přehradíte a opět přišlápnete plyn. To nadechnutí motoru mi připomíná staré motory. Jediné, v čem subaru nevede extraligu, je jeho design. Ale to mě netrápí. A proč je před MINI. Protože je to zadokolka a atmosféra. (REDAKČNĚ KRÁCENO)



SPEED

těžký vlek. Není pochyb o tom, že Outback byl i předlohou pro Audi Allroad, které si o šest let později neprávem připsalo zásluhu za vznik nového segmentu.

Podívejte se a svezte se. Které jiné auto v segmentu, ale i mezi SUV má tak vysokou světlou výšku a tak propracovaný pohon všech kol? Které jiné auto opravdu umí jezdit v terénu bez obav, že něco škrábnete? Navíc nastavení podvozků je i pro silniční řádění přísně neutrální a tam, kde se jiná auta šinou po čumáku ven, ještě outback zatáčí, byť při tom brousí zrcátka o asfalt.

Co se benzinových motorů týče, na výběr je opravdu jen 2,5 litrový čtyřválec ve spojení s převodovkou CVT. Je to úplně nový motor,

který má více točivého momentu ve středních otáčkách a už není tak točivý, ale jeho zvuková i mechanická kultivovanost zůstává. Když ho nebudete točit, tak si motor jen ševelí. Když ale budete pospíchat, počítejte s tím, že převodovka bude držet čtyřválec v otáčkách a on o sobě pak dává vědět. S tím souvisí i to, že s Outbackem můžete stejně dobře

jezdit za 6,5 l/100 km, ale i za jedenáct. První seznámení s převodovkou může být tradičně trochu rozpačité, ale už jsem si zvykl. Navíc nová generace bezstupňové převodovky Lineartronic má dvě zásadní vylepšení – je kompaktnější a s motorem si více rozumí. Drží motor po většinu času v nízkých a středních otáčkách a zbytečně ho nežene někam,

kde se mu evidentně moc nelíbí.

V kombinaci s vylepšeným interiérem a solidní výbavou je jeho cena pod milion vlastně docela atraktivní. Nebo si rozpomínáte ještě na nějakou jinou solidní a schopnou čtyřkolku? Navíc Subaru není jen auto, Subaru je filozofie.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

AUTOFÓRUM 09/14

TEXT: PETR PROKOPEC

auto forum

JÍZDNÍ DOJMY
SUBARU XV 2,0D

Až na vrcholky hor...

Subaru XV dostalo do nového modelového roku lepší odhlučnění i lehce vyladěný podvozek, který jen umocňuje jeho kvality. Dnes tolik populární pseudo-terénní crossovery převyšuje o celou třídu, zvláště mimo asfalt, a v kabině vás obklopí pocit nezničitelné robustnosti, jen se nesmíte příliš rozhlížet kolem. Tmavé materiály si totiž příliš netykají se zářivě zelenou metalízou, která je nově k mání.

V životě často rozhodují zdánlivé maličkosti. Kupříkladu nový dům se vám může zalíbit jen kvůli okenicím, z nichž na vás dýchne závan nostalgie. Nepříliš dobrá píseň je najednou hitem jen kvůli interpretovi, ze kterého padá do kolen půlka populace. A automobil se vám dostane pod kůži třeba díky barvě, nebo zásluhou svých terénních schopností, jako se to stalo mně v případě Subaru XV. Přitom tento japonský crossover není na českém trhu žádným nováčkem a já za jeho volantem rozhodně neseděl poprvé. Když však porovnám předchozí zkušenosti s tou nově nabytou, šlo zatím jen o takové „šolichání“.

Fotografovi i mně totiž padl do oka nemalý kopec tyčící se na pozadí pražských paneláků, který se jevil jako ideální prostředí pro pořízení snímků. V kontrastu s jeho hnědou barvou by totiž mohla vyniknout zelená metalíza japonského vozu a ta je jedním z několika vnějších prvků, jimiž se vůz nově může pochlubit. Přestože je nejviditelnější, není až tak podstatný jako změny pod povrchem, mezi něž patří například vylepšení izolačních materiálů, které lépe redukuje hluk a vibrace. Dále lze zmínit přepracovaná ramena předního zavěšení, vyladěné řízení či odlišné ovladače v kabině, které celkově přispívají k mnohem



vyšší kultivovanosti. To ovšem poněkud odbočuji, proto zpět k onomu „vejšlapu“.

Nakonec se ukázal jako náročnější, než se zprvu zdálo. Veškeré přístupové cesty byly totiž uzavřené a my jsme se museli vydat cestou necestou, která by byla velkou výzvou i pro takový rangerover. U japonského vozu ovšem dnes již můžete zapomenout na různé redukce či uzávěrky diferenciálů, jimiž v systému terrain response disponuje ten britský. Místo toho si musíte vystačit s pohonem všech kol a dvaadvaceti centimetry světlé výšky. A víte co, ono to s přehledem stačí. Stačí jen zapracovat plynovým pedálem, nezásobovat obě nápravy veškerými newtonmetry točivého momentu a rázem se dostanete do takových míst, která jsou celé řadě dnešních pseudo-terénních modelů (převážně francouzské, italské a německé produkce) zapovězena.

Relativně malé převisy totiž vozu umožňují ideálně se „potápět“ v různých dírách a následně je překonávat. Je však pravda, že v takové chvíli musíte počítat s trochu vyšší úrovní akustického diskomfortu. /.../ Jakkoliv subaru jízdu mimo zpevněný asfalt zvládá, brát byste ji měli raději jako příjemný bonus. Prim při vývoji a ladění hrála spíše jízda po veřejných komunikacích.

Na těch se příjemně projevuje již samotná koncepce plochého motoru, se kterou přichází o pár desítek milimetrů nižší těžiště než u konkurence. Díky tomu můžete do zatáček najíždět o trochu rychleji, počítejte však s lehčím náklonem karoserie a zaječením pneumatik. Nechtěného výletu do škarpy se ovšem nebojte, limity vozu jsou stále ještě daleko. Spíše jde o určité varování, které vám má naznačit, že

se k nim blížíte. V takovém případě se však již pohybujete tempem, které by se nemuselo líbit ruce zákona. Kupodivu ani přesto nemusíte počítat s totálním vycucnutím palivové nádrže během pár kilometrů. Jistě, průměr okolo sedmi litrů na 100 kilometrů asi někomu může přijít vysoký, přičemž do oficiální hodnoty má daleko. Nesmíte ale zapomínat, že se na něm podepsala jak vysoká rychlost, tak zmiňované výjezdy do terénu. Pokud se tedy obojího zdržíte, můžete z dosažené hodnoty rovnou litr, možná i více, odečíst.

Na druhou stranu, pokud z vašeho jízdního repertoáru vypustíte veškerou takovou zábavu, pak se začnete o to více rozhlížet po interiéru /.../ všechna tlačítka najdete přesně tam, kde je čekáte. Nikde nic nevtrže a veškeré oblasti působí robustně, což jen potvrzuje hlavice šestistupňového manuálu, která se v kulise pohybuje tradičně tuze. Palubní menu nabízí dostatečné množství informací, samotný obraz přenášený parkovací kamerou by ale klidně mohl být větší. Jelikož je mírně utopen v kapliče uprostřed palubní desky, působí jako menší, než ve skutečnosti je. Z rodičovského hlediska bych možná uvítal i větší zavazadelník. Jeho objem je však dán pohonem všech kol a tedy výše položenou podlahou.

Kočárek však dovnitř složíte, stejně jako samotné ratolesti. Přitom budete kvitovat automatické deaktivace čelního airbagu v okamžiku, kdy na sedadlo položíte dětskou autosedačku. Ve výsledku tedy Subaru XV své kvality má, a není jich málo. Spíše naopak s novými prvky jich dostanete více než kdy předtím, přičemž zmiňované odhlučnění skutečně funguje. Pohonnou jednotku totiž prakticky neslyšíte. Japonská automobilka si ovšem všechny tyto klady nechává patřičně zaplatit, což společně se vzhledem, který se někomu líbit může a jinému nikoliv, znatelně redukuje cílovou klientelu. Pokud ovšem crossoveru dáte šanci a vezmete jej na předváděcí jízdu, /.../ jsem si jistý, že poté již bez smlouvy ze showroomu neodejdete. (REDAKČNĚ KRÁCENO)

SRBA SERVIS SUBARU PARK

Otevřeli jsme pro vás terénní dráhu přímo před showroomem v areálu Srba Servis Jíloviště, kde si můžete otestovat náklony, zdolávání svahů a další terénní vlastnosti vozidel Subaru před koupí vlastního vozidla. Neděláme to co konkurence, kdy vás svezou (a to ještě velmi zřídka) až po nákupu vozidla – u nás si otestujete jízdní vlastnosti vozidel Subaru ihned před koupí vozidla.

Zase o důvod víc proč navštívit Srba Servis & Subaru prodejní a servisní centrum.

Srba Servis s.r.o., Jíloviště 188, 252 02 Praha – západ, www.subaru.srba.cz



AutoVero s.r.o., Na Červeném hrádku 759, 264 01 Sedlčany, www.autovero.cz

AUTO VERO

Letošní letní sezona v našem rodinném dealerství v Sedlčanech se samozřejmě nesla především na vlně představování, předvádění, zkoušení a samozřejmě také ježdění s novým lákadlem – novým modelem SUBARU WRX STi, na které jsme se všichni těšili. A bylo to představování opravdu úspěšné. Nejen nové STíčko, ale i ostatní vystavované modely Subaru budily pozornost nejen Subaruáků, ale i ostatních návštěvníků a kolemjdoucích.

Letní sezonu jsme tradičně zakončili účastí na Rally Příbram, které jsme byli jedním z hlavních partnerů. Vozy Subaru tak byly k vidění nejen na závodní trati, ale také na velké prezentaci v prostoru servisní zóny závodu. A logo Subaru Sedlčany díky naší spolupráci s organizátory zdobilo také dveře spolujezdce všech závodních vozů, startovní rampu a spoustu dalších míst podél závodní trati.

Pro letošní zimní sezonu pro vás opět máme připravenou kompletní nabídku předváděcích vozů Subaru a velice zajímavé terény na vyzkoušení vynikajících jízdních vlastností našich vozů. Tak neváhejte a „stavte se“.

ALM

Vítejte v ALM v Hostivaři! Ať už potřebujete poradit ohledně svého Subaru nebo jen máte trochu času na kus řeči, u nás v rodinném autosalonu jste vždy vítáni. Námi nabízené služby jsou vám plně k dispozici a je jedno zda se například jedná jen o dovybavení či úpravy jízdních vlastností nebo překalkulování pojistky vašeho vozu za výhodnější. Zkrátka postaráme se o vás s maximálním nasazením, jako když si hodláte pořídit svůj vysněný nový či ojetý vůz nebo se nám chystáte svůj současný svěřit do servisu. Na vaše všední i nevšední požadavky se těší Subaru team ALM v Praze v Hostivaři.



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

AUTO VYSOČINY

Na sklonku letošního léta jsme dokončili celkovou rekonstrukci našeho autosalonu a jsme rádi za kladné reakce, kterých se nám od našich zákazníků dostává. Přesto zejména v tomto období často opouštíme náš parádní showroom a účastníme se již tradičně outdoorových akcí. Horácký letecký den, letos o měsíc dříve nežli v minulých letech, nezklamal a přilákal hodně návštěvníků. Jejich největšímu zájmu se těšil Forester s přeplňovaným motorem, který byl hvězdou naší výstavy i na off-roadové akci „Pístovské mokřady – podzim 2014“. Jen za sobotu dorazilo víc než 2000 diváků shlédnout přes 60 soutěžních aut, statečně pokořujících nejtěžší nástrahy bývalého tankodromu.

Hlavní klání začalo v sobotu 20. září ráno. Každý musel zdolat nástrahy třech trialových sekcí a dvou doprovodných soutěží, které byly spíš pro pobavení jak posádek, tak početného publika. Chleba se totiž lámal mezi brankami. Těžký terén dal zabrat většině závodníků. Velmi nás potěšily výkony všech, zejména pak majitelů vozů SUBARU Forester, kteří na náročné trati uspěli v kategorii HOBBY. Pořádné

bahno čekalo na auta ve třídě ELITE a SPECIAL. Říká se, že odvážným štěstí přeje. Tady však vítězil spíš rozum. Spousta aut totiž skončila hned v první kaluži. Sečetly se jim tak trestné body za všechny zbylé neprojeté branky. Ti přemýšlivější radši první nástrahu objeli. Dostali tak sice trestné body za neprojetou branku, ale mohli v sekci pokračovat dál. Byli ale i tací, kteří dali všechny branky od začátku až do konce.

Doprovodný sobotní program byl ještě nabitější než loni. Padesátimístný obojživelný tank PTS 10 svezl několik stovek diváků. Na projíždku v expedičním terénu MadCow neváhali někteří návštěvníci čekat i 2,5 hodiny. A pásovým bagrem vyhrabaly děti kolem sebe tolik děr, že málem neměl kudy odjet. Ani dětské čtyřkolky nedostaly celý den šanci vychladnout. Díky patří i ochráncům přírody za obrovský stan plný přírodovědných soutěží a za ukázky vzácných živočichů. Skákací hrad praskající ve švech, desítky pomalovaných obličejů malých ratolestí, úsměvy na tvářích dětí i jejich rodičů byly známkou toho, že to v Pístově u Jihlavy znovu žilo.



AUTO VYSOČINY, s.r.o., Rantířovská 4, 586 05 Jihlava, www.subaruvysociny.cz

BALKAR

Naše jihočeská firma Balkar s.r.o. působí na poli automobilového průmyslu již více než dvacet let, a zkušenosti nabrané za tuto dobu nám umožňují poskytovat zákazníkům ty nejlepší možné služby v oblasti prodeje a servisu vozů. Během naší historie jsme měli možnost pracovat s různými značkami a jsme hrdi na to, že máme již několik let možnost našim zákazníkům nabízet vozy japonské značky Subaru, která podle našeho názoru zcela oprávněně ve svém znaku nosí šest hvězdiček. V naší rodinné firmě klademe důraz na spokojenost zákazníků a snažíme se dělat maximum pro uspokojení jejich požadavků.

I u nás v Českých Budějovicích se konají nejrůznější akce, například zářijový „Den Subaru v Českých Budějovicích s novým WRX STI 2015“ se těšil velké účasti návštěvníků a věříme, že si jej návštěvníci náležitě užili. Ani letos jsme nechyběli na tradičním Mobilsalonu na výstavišti u nás v Českých Budějovicích. Do budoucna však plánujeme i další akce – například předvánoční „Nákupy vozů pod stromček“ či jarní uvítání nového modelu Subaru Outback s možností vyzkoušení jeho hlavní novinky – systému EyeSight.



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

EMIL FREY

Přes 25 tisíc návštěvníků, více než 40 značek a přes dvě desítky premiér na výstavní ploše o celkové rozloze přes 16 tisíc metrů čtverečních. To je úspěšná bilance letos jediného celostátního autosalonu na území České republiky, který proběhl ve dnech 25. až 28. září 2014 na holešovickém výstavišti v Průmyslovém paláci a jeho okolí.

K vidění bylo přes dvě stovky exponátů, včetně skvělých modelů naší značky.

Nežůstalo však jen u statického přestavení osobních automobilů v Průmyslovém paláci a užitkových vozů na venkovní ploše. Zájemci z řad veřejnosti mohli absolvovat některou z testovacích jízd ve třech sekcích. Na dvoukilometrovém okruhu v areálu výstaviště, v offroadovém parkuru a sekci kurzů bezpečné jízdy byly k dispozici více než dvě desítky vozů. Nemusíme snad zdůrazňovat, že z testování našich vozů byli návštěvníci nadšeni.

Pro své zákazníky připravila společnost Emil Frey ČR ve spolupráci s pojišťovnou Kooperativa v rámci rozšiřování a zkvalitňování služeb zajímavou nabídku pod názvem „Odpuštěno–odtaženo“.

Emil Frey ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14 – Černý most, www.subaru-emilfrey.cz, Emil Frey ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5-Stodůlky, www.subaru-emilfrey.cz



Každý zákazník, který uzavře havarijní pojištění se spoluúčastí 5 %, má v případě nepojízdnosti vozidla nárok na bezplatné odtahování vozidla do našich servisů v Praze 5 nebo Praze 9, a to odkudkoliv v rámci ČR. V případě nehody bude kromě bezplatného odtahu navíc zákazníkovi odpuštěna spoluúčast 5%.

Zákazník tak ušetří peníze, čas a starosti se zařizováním odtahu svého vozidla. A to se vyplatí, ne?



MIJA AUTOCENTRUM

V letošním roce, stejně jako v letech předchozích, jsme se důsledně zaměřili na maximální péči o naše členy rodiny Subaru. Jak se nám dlo dařilo, mohou vyjádřit pouze ti všichni, kteří naši prodejnu a servis navštívili. Jsme rádi za vaše připomínky ať již jakéhokoliv charakteru, povedou nás ke zlepšení našich služeb.

Stejně jako každý rok, tak i letos jsme v rámci naší reklamní činnosti realizovali akce, zacílené k představení našich vozů co nejširší veřejnosti.

Nejvýznamnější byla ta, která zakončovala Napoleonské slavnosti s mottem:

„Kdyby neměl Napoleon svého koně, měl by SUBARU“. Těchto akcí se každoročně zúčastňují tisíce příznivců. Letos tomu na zámku ve Slavkově u Brna nebylo jinak. Celou akci navíc zatraktivnil příjezd samotné císařovny Josefíny s doprovodem.

Jsme velmi rádi, že se naše rodina Subaru neustále rozrůstá. Už i malý Pepíček zatoužil po svém voze SUBARU (viz foto), který v současné době uzavírá rodinou flotilu jedenácti vozů a roste tak budoucí pokračovatel, srdcař SUBARU jako jeho dědeček s babičkou, jeho rodiče a ostatní členové rodiny.

Chtěli bychom závěrem všem členům naší rodiny SUBARU stejně jako všem příznivcům značky poděkovat za jejich náklonnost, věrnost a popřát ještě do konce roku a do roku následujícího mnoho osobních a pracovních úspěchů.

A přejeme i mnoho bezpečně najetých kilometrů ve vozzech SUBARU!



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

AUTOBOND GROUP

Protože jsme v našem dealerství Autobond Group v Ostravě přesvědčeni, že vozy Subaru jsou stále více a lépe schopny uspokojit přání a potřeby širšího a širšího okruhu motoristů, pokračujeme dále ve spolupráci s Avion Shoppingparkem Ostrava. V tamních nově vybudovaných krásných galeriích periodicky představujeme širokému okruhu zákazníků nejen vozy Subaru, ale i vše, co je u Subaru právě nového a zajímavého, ať už jde o nové modely, limitované edice, nebo atraktivní prodejní akce. Vy, kteří jste stálými zákazníky Subaru, a patříte již léta do Subaracké komunity, si jistě vždy znovu najdete cestu k našim skvělým vozům. A protože osvěty není nikdy dost, rádi bychom přispěli k dalšímu rozšiřování onoho společenství Subaru tak, aby si i ostatní zákazníci při výběru nového

vozu zařadili naši značku do okruhu svého zájmu. Jsme totiž přesvědčeni, že pokud tak neučiní, o hodně přicházejí.

V oblasti servisních služeb jsme připravili pro naše zákazníky také jednu významnou novinku, kterou jsou zcela nové věrnostní karty našeho nového programu BOND SERVICE PLUS. Nabízíme tak formou těchto prémiových karet každému, kdo si u nás objedná nový vůz, zvýhodněné servisní služby. A pro naše věrné, věrnější a nejvěrnější zákazníky máme k dispozici kartičky Silver, Gold a Platinium.

Přejeme všem Subaristům, aby se nám letošní zima, která už je na obzoru, vydařila lépe než ta poslední. Abychom se dočkali vydatnější nadílky sněhových vloček a naše vozy 4x4 mohly opět plně excelovat.

Autobond Group, Krmelínská 762/12, 720 00 Ostrava – Hrabová, WWW.AUTOBOND.CZ



ILOS

Letošní podzim jsme vystavovali naše krásné vozy na po mnoha letech obnoveném Autosalonu na Libereckém výstavišti. Určitě největší rozruch vzbudil akční model Forester 2,0 Entry za 569 000 Kč! Naši potenciální zákazníci se především pozastavovali nad dobrou vybaveností vozu za tak zajímavou cenu. Doufejme, že se brzy i tito návštěvníci libereckého autosalonu zařadí mezi množství našich spokojených zákazníků a rozšíří naši úžasnou Subaru rodinu. Někteří šťastní účastníci soutěže si pak navíc odnesli také dárky z našeho butiku.

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

TRENDCAR

Podzimní sezóna je u nás v plném proudu, máme nazbrojeno už i na tu zimní a po úspěšných akcích Vysoké Mýto a Rally Jeseníky se nyní připravujeme na Olomouckou Motoshow v OC Olympia.

Velmi kladné ohlasy měla právě akce v Mýtě, kterou jsme připravili pro naše zákazníky s našim partnerem. V BRZ a STI nás tam vozil na okruhu Patrik Semlbauer, což byl, jak se nakonec ukázalo, poměrně přesně namíchaný koktejl z výborných surovin. Pro zákazníky spíše outdoorově laděné, byl zase k dispozici pískový lom v nedaleké Budislavi, a tam si přišli na své! Večer jsme to potom všichni zhodnotili u grilu s pivkem a druhý den si odvezli všichni domů intenzivní a pěkné Subaru zážitky...

Možná i díky těmto aktivitám se nám daří letos prodávat nadprůměr sportovní cílených vozů z našeho portfolia STI a BRZ.

Nepřetržitě je u nás k vidění a svezení BRZ a také držíme prozatím všechny dostupné specifikace ikony WRX STI. Jak hatchback MR14, sedan MR14 a nové MR15, které hodnotíme jako důstojného nástupce stávajícího modelu.

Subaru je návyková značka! Přijďte se k nám také nakazit, těšíme se na vás!



TRENDCAR, a.s., I.P. Pavlova 120, 779 00 OLOMOUC – Horní lán, www.subaru-morava.cz

C & K

Minulé měsíce přinášely na tváře našich zákazníků takový zvláštní, radostný a usměvavý výraz. Objevoval se vždy chvíli po té, co na našem dvoře doduněly čtyři koncovky jistého šestihvězdičkového vozu... Ano, tušíte správně: nové Subaru WRX STI se prostě velmi povedlo a každá naše předváděcí jízda byla terapií na všechny starosti a přesun do trochu jiné dimenze „silničního provozu“. Opět se potvrdilo, že Subaru svůj výkonově vrcholný vůz prostě umí. Trochu nás mrzelo, že jsme nové STI ještě nemohli představit na Znojenském auto moto salonu, nicméně

ani vystavené BRZ nezůstalo pozadu a získalo jednu z cen za nejkrásnější auto. Samozřejmě i naše ostatní modely se těšily velkému zájmu návštěvníků a především dámy začaly vnímat Subaru jako hezká auta. Vzhledem k blížící se nové generaci modelu Outback začínají výprodeje stávajícího provedení za velmi výhodných podmínek a ve spolupráci se společností UniCredit Leasing umíme nabídnout skutečně atraktivní financování.

Věříme, že letošní zima bude sněhově bohatá, abychom si s našimi úžasnými čtyřkolkami užili parádní jízdu.



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

SUBARU OPAVA

Děkujeme všem našim stávajícím a věrným zákazníkům, léto uteklo jako voda a přichází správná subarácká radost. Opět si všichni, tak jako každou zimu, uvědomíme, jaké výhody přináší náš výjimečný stálý pohon všech kol. Přichází doba, kdy mnoho motoristů svá auta zazimuje, ale subarista naopak začne plánovat, kam se svým miláčkem o víkendu vyrazí.

Na toto období jsme se i my dobře připravili.

Pro případné nové zájemce o vůz Subaru máme mnoho krásných skladových a předváděcích vozů za historicky nejnižší ceny v podobě Forestera ENTRY a výprodejových vozů. Nezapomínáme ani na zájemce o ojeté vozy Subaru, kdy u nás průběžně můžete zakoupit svůj vysněný ojetý vůz za nejlepších možných podmínek.

Pro ty, kteří již Subaru mají, jsme jako každý rok připravili nabídku kompletních zimních paketů vybavy, zimních kol a pneumatik. Náš Butik se také neustále plní novinkami, které si můžete on-line objednat na našich webových stránkách: www.subaru-opava.cz. Taková zimní čepice pod stromečkem může vykouzlit stejný úsměv jako výlet Foresterem na Praděd.

DanCars CZ s.r.o., Krnovská 82, 746 01 Opava, www.dancars.cz



CHALUPA MOTORS

V těchto dnech je tomu právě jeden rok, co jsme rozšířili rodinu autorizovaných partnerů Subaru. Náš servisní tým od té doby nasbíral spoustu cenných zkušeností, ten prodejní zase trpělivě pokračuje v mravenčí práci při budování obecného povědomí o značce v našem regionu. První svíčku na pomyslném dortu s námi může sfouknout také více než desítka spokojených zákazníků, kteří opustili náš autosalon za volantem nových vozidel Subaru, napříč modelovou řadou, vč. novinky WRX STI. Potvrdilo se nám, že v případě nadšení pro Subaru platí známé „kdo nezažil, neuvěří“. Dobře víme, kam vyjede Symmetrical AWD, jak řadí Lineartronic, kolik endorfinů se uvolní při řízení „XTéčka“ nebo „WRXka“, či naposled jak pomáhá EyeSight. Ale dost teorie, jsme tu pro vás. Přijďte zažít, uvěřte! S blížícím se koncem roku přejeme všem stávajícím i budoucím Subaru nadšencům především pevné zdraví, mnoho osobních i pracovních úspěchů, povedenou zimu a spoustu šťastných kilometrů.

CHALUPA MOTORS s.r.o., Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice, www.chalupa-motors.cz



LIŠKA PLZEŇ

Se SUBARU za sebou máme spoustu pěkných chvil. V poslední době u nás bylo nejzajímavějším okamžikem představení nového STI. Takové auto v nás všech vzbuzuje velké očekávání. Těšili se nejen naši zákazníci, ale i my samotní. Přemýšleli jsme, jak originálně představit tak výjimečné auto, jakým STI bezesporu je. Nakonec jsme vlastními silami a s velkým nadšením uspořádali první český sraz vozů STI a EVO, který se konal na Lipně. Tento krok se ukázal jako velmi zdařilý a musíme sami uznat, že je to obrovský zážitek představit, respektive odhalovat z pod plachty nové STI, kolem kterého je rozestavěno zhruba 20 jeho předchůdců a nadšených majitelů. Komu jinému bychom takové auto měli ukázat jako prvnímu? Samozřejmě že majitelům předešlých generací vozů, kteří to také nejvíce ocenili. Chtěli bychom poděkovat všem zúčastněným za super kulisu, ale i za následné absolvování spanilé jízdy, v jejímž čele nové STI jelo, a která mj. vedla slavnou RZ rallye Český Krumlov: Malonty. Zkrátka byl to úžasný den se skvělými auty a skvělými lidmi.

Jako správní prodejci musíme samozřejmě pracovat i s dalšími modely v naší nabídce, nejen s STI. A proto jsme v druhé polovině roku značně zvýšili zásobu skladových vozů, aby si u nás každý lépe vybral své SUBARU.

Další 2 kroky, které jsme udělali, jsou pro zlepšení našich služeb našim zákazníkům. Náš prodejní tým posílil nový kolega, sám má doma 2 Subaru, a tak jistě bude vědět co prodává. A druhou novinkou pro naše Subaruisty je návrat prodejny nových vozů zpět do stejné budovy se servisem. Takže, když přijedete k nám na servis, budete nyní moci procházet novými modely SUBARU, což u nás nebylo z technických důvodů určitou dobu možné.

I v servisu máme nově co nabídnout. Během přípravy na zimu k nám může každý přijet na kontrolu vozu za pouhých 39 Kč a náš technik provede ucelenou kontrolu vozu a upozorní na potřebné úkony a následně navrhne řešení. Nově také připravujeme servis 6+, což je nabídka servisu se slevou pro vozy starší 6 let. Mnozí majitelé vozů po uplynutí záruky začínají jezdit do neautorizovaných servisů, my bychom ale rádi nabídli alternativní řešení, tedy kvalitu autorizovaného servisu za výhodnějších podmínek proto, aby i starší vozy měly kvalitní servis a originální náhradní díly.

A jako určitou návnadu, aby se měli naši zákazníci na co těšit, zmíníme přípravu sněhového areálu přímo v západních Čechách. Dlouhá léta jsme pořádali ježdění na sněhu v rakouských Alpách, ale nikdy to nebylo nic levného a ne každý si to mohl dovolit. A tedy přejte si společně s námi, aby nám letošní zima nabídla kvalitní podmínky, aby se dal tento projekt realizovat. Ale hlavně přejme „dobrou“ zimu všem majitelům SUBARU, aby si užili trochu té srandy na cestách.



SUBARU M. Liška s.r.o., nově: Skladová 7 – opět v budově se servisem! 326 00 Plzeň, www.liška-subaru.cz

Blahodárný mír a rozkvět japonské literatury

Když zbraně řinčí, múzy mlčí, jak praví staré přísloví, a nejinak tomu bylo do určité míry i ve starém Japonsku. Téměř tři sta let chronických občanských válek období Sengoku od poloviny patnáctého století až do bitvy u Sekigahary roku 1600 naštěstí kulturu neutlumilo zcela, vzniklo například vysoce stylizované divadlo Nô, čajový obřad ve stylu wabi či řazená báseň renga. Obzvláště šestnácté století se stalo umělecky plodným díky patronaci mocných šlechticů, zdobících rezidence a hrady s bezprecedentním přepychem.

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: IVANA MATĚJKOVÁ



Ale byl to až blahodárný mír, dovršený de facto právě bitvou u Sekigahary, který kulturu, do té doby vyhraženou samurajským rodům (*buke*), šlechticům z okolí mocných klášterů (*džike*) a dvorské šlechtě (*kuge*) demokratizoval. Samozřejmě lidová kultura a slovesnost (*minjō*) kvetla v každém věku, ale ta není obsahem tohoto článku. Ke vzniku specifické kultury období Edo (1603–1868), projevující se mimo jiné v rozsáhlé publikační činnosti, vedly tři hlavní faktory. První z nich byla rozsáhlá urbanizace, takže již v sedmáctém století vznikala „velkoměsta“ jako Edo či Ósaka, proti nimž by mohly blednout závisti mnohé evropské metropole oné doby. Druhým prvkem byla demokratizace vzdělanosti. Róninové, neboli samurajové, kteří tím či oním způsobem ztratili pána, přišli zároveň o zdroj obživy, spočívajícím ve vypláceném důchodu. Vlivem velkých společenských změn počátku sedmnáctého století jich bylo velice úctyhodné množství. Jistou formou uplatnění pro ně mohl být učitelský status v klášterních školách *terakoya*, v nichž vyučovali žáky bez ohledu na společenskou vrstvu. Díky tomu měla japonská populace v devatenáctém století přes obtížnost písma nadpoloviční gramotnost u obou pohlaví, což je číslo, převyšující gramotnost v tehdejší Británii či řadě současných asijských států. Jen pro srovnání, čínská populace byla počátkem 20. století gramotná toliko z deseti procent.



Třetím fenoménem, napomáhajícím neuvěřitelně bohaté publikační aktivitě, byl masivní rozvoj grafické a tiskařské činnosti, vedoucí, stejně jako v Evropě po převratném Gutenbergově objevu, k demokratizaci a dosud nevidanému šíření informací. Jakkoliv technika tisku byla již známá, nikdy nikde předtím se nepublikovalo tak bohatě a hojně jako v Japonsku v období Edo (1603–1868). Znamé jsou samostatné listy (či diptychy, triptychy...) dřevořezů autorů jako Harunobu, Šaraku, Utamaro, Hirošige či Hokusai, jsou to populární „obrazy prchavého světa“ *ukijoe*, těšící se od otevření Japonska západnímu světu od poloviny 19. století hlubokému zájmu evropské i americké sběratelské obce. Odběrateli této produkce byly de facto všechny vrstvy společnosti, rozdělené dle neokonfuciánského učení do čtyř stavů na samuraje, rolníky, řemeslníky a obchodníky. Ale nepublikovaly se toliko tisky, nýbrž i knihy, obrázkové *ehony*, dobrodružné, romantické či historické náměty v *jomihonech*, tištěné arbitry elegance zvané *šarebon*, poezie i próza od nejslavnějších literárních děl minulosti po škvár, učené eseje, náboženské texty, malířské manuály, erotika v proslulých „jarních obrázcích *šunga*“....Lze směle prohlásit, že pestrost námětů a názorů publikovaných v Japonsku v 18. a 19. století předznamenala postmodernu. Velká míra vzdělanosti se mimo jiné podílela na úspěšnosti reformu *Meidži* po roce 1868, díky nimž Japonsko v rychlé době přešlo spoustu západních technologických i společenských vymožeností a neupadlo v koloniální područí jako řada jiných asijských zemí.

Když probíráme stránky starých japonských knih s tradičním dvojitým stránkováním, dýchá na nás atmosféra dávného Japonska a nemůžeme nebýt okouzleni dávnými autory, ať již spisovateli, či ilustrátory, tiskaři a dalšími řemeslníky, kteří stvořili s typicky japonským maximalismem světově specifický fenomén, knižní produkci období Edo. ■



Ukázky tradičních japonských knih s tematikou *šunga* z archivu Bušido.cz

Lze směle prohlásit, že pestrost námětů a názorů publikovaných v Japonsku v 18. a 19. století předznamenala postmodernu



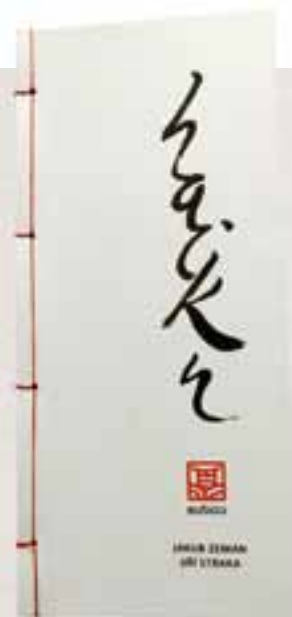
Okamžiky věčnosti v sedmnácti slabikách

Na tradici publikační činnosti období Edo navazuje svou formou vazby, dvojitého stránkování a de facto i obsahem i právě vycházející sbírka sedmnáctislabičných básní haiku autora textu na předcházející dvoustraně, japanologa a dlouholetého milovníka kultury země vycházejícího slunce Jakuba Zemana. Poetickou předmluvu napsal profesor Wu Yi, jeden z nejvýznamnějších současných čínských malířů, a básně doprovodil ilustracemi v klasické tušové malbě sinolog a malíř Jiří Straka, hostující profesor malby na Pekingské akademii.

Vybrali jsme pro vás z knihy 17 ukávek, tématicky spjatých s nadcházejícím ročním obdobím. A vy posuďte, jak se autorovi podařilo zachytit neobyčejnost zdánlivě obyčejných věcí, což je jedna ze základních definic žánru poezie *haiku*. ■



Zleva autor předmluvy Wu Yi, autor ilustrací Jiří Straka, za vydavatele knihy, společnost Bušido.cz, Miroslav Matějka



Už je zas podzim
básní i ten kdo nechce
nebo neumí.

Vše tone v mlze
jen tam, kde tuším řeku
bledé odlesky.

Teď padá listí
než začnou padat vločky
vychutnej podzim.

O co se opřeš
až k zemi začnou padat
pírka andělů?

Podzim. Večer. Sám.
Kam se jen schoval kocour
z dob mého dětství?

K nebi s hvězdami
vzlétají další hvězdy –
jiskry ohničku.



Barevný podzim
jen černí havranů v parku
je stejně černá.

Mlha. Houf husí
odnesl kamsi na jih
barvy a vůně.

Tak slunný podzim!
Nevěřím, že kdy přijdou –
sníh, led a zima.

Z ticha pokoje
tuším někde tam venku
průběh soumraku.

Z bílého nebe
zvolna začíná krápat
na tající sníh.

Proudící voda
oblaka také plynou –
a čas by měl stát?

Do zimní noci
zvuk padajících vloček
do sna kořínků

Snad jenom dítě
nakoupí za penízky
kapřích šupinek.

Poledne mrzne
snadno s měsícem spleteš
bledounek slunce.

Před chladem jíní
skryta v listí javorů
rumělka slunce.

Západy slunce
budou tu, i když zemřu
a to je dobře.

Track day Sosnová

Letošní letní sraz Subarufanclubu.cz lze jednoduše nazvat tradiční akcí, leč v netradičním hávu. Zatímco se předchozí srazy příznivců vozů Subaru odehrávaly hlavně mimo zpevněné komunikace, letos začátkem září byl sraz skoro ryze asfaltovou záležitostí.

Organizace hlavní srazové zábavy se letos ujal letitý skalní subarista Síba, který je v okolí České Lípy doma, a pomáhal mu Tango, další z našich členů, který již má s organizováním akcí bohaté zkušenosti.

Jak postupně proskakovaly na fóru Subarufanclubu informace o akci, bylo jasné, že to tentokrát bude velké! A tak se samozřejmě mezi jezdci začalo vášnivě diskutovat o přípravě brzd a vhodných pneumatik, jakož i o počtu sad, které je potřeba dovézt, protože spotřeba je při takových akcích enormní :-).

První účastníci srazu se začali sjíždět během pátečního odpoledne 5. září, k penzionu U Studničků, v obci Sloup v Čechách. Zde jsme tentokrát rozbili svoji základnu. Sloup v Čechách je mimořádně romantické místo, s dominantou v podobě skalního hradu. Pátek byl dnem setkání starých přátel a možností seznámit se s těmi novými. Svatý Petr nám celý víkend fandil, takže už páteční večer probíhal nejvíce na terase penzionu. A posezení to bylo velmi příjemné.

Sobotní den byl zahájen opravdu brzo. Kolem půl osmé už se vyrazilo směr Autodrom Sosnová, takže snídani leckdo vypustil. Brzké vstávání byla nutnost. Počet přihlášených naznačoval, že tenhle den bude zatraceně krátký. Většina dravců měla v zavazadlovém prostoru naloženo nejméně jednu rezervní sadu kol, jejichž osud byl v tento den již předem určen. Zanechaly svou nesmazatelnou stopu na asfaltu a odporučely se do věčných michelinských lovišť.

V 9 hodin byl sraz oficiálně zahájen. V tu chvíli již byla kolona natěšených dravců úctyhodně dlouhá. Imprezy všech generací a variant, s kapličkou nebo bez, Legacy SpecB, Forester STurbo a XT, to všechno jsou modely, které svojí přítomností nepřekvapí. Ale mezi

účastníky, připravenými se s okruhem poprat, bylo dnes již exotické SVX a Leone Coupé Turbo. A Honza B., ač již seriózní pán v letech, si to s Leonkem umí opravdu náležitě užít.

Aby bylo řádění na trati bezpečné a střídání účastníků na trati probíhalo plynule, pomáhali nám dobrovolní hasiči z Višňové. Pro případ, že by někdo přestřelil schopnosti svého vozu nebo své vlastní, byla na trati po celou dobu srazu připravena sanitka. Její osádka naštěstí po celý den pouze rozšiřovala skupinu nadšených diváků.

Autá se na trati střídala v desetiminutových blocích, 10 minut se jezdilo, pak výjezd na konec řady čekajících a chlazení brzd a motorů. Aby celá akce, kromě zábavy, měla ještě širší smysl, konkrétně v možnosti se něco naučit, zajistili jsme přítomnost automobilových závodníků Martina Semeráda, Honzy Charouze a Vládi Mandika, kteří celý den ochotně sedali do vozů účastníků srazu a na trati jim říkali, co a jak dělají špatně a jak zlepšit styl jízdy, aby byl ve výsledku rychlejší a efektivnější. Případně sami ukázali, jak to které auto vlastně může jet.

Občas bylo kromě dochlazení také potřeba doplnit něco do žaludku či svlažit hrdlo. I v tomto směru se starali opět hasiči z Višňové, kteří zajistili stánek s občerstvením.

Milými účastníky akce byli zástupci Subaru – Emil Frey, kteří na akci přivezli čtyři vozy: STI minulé generace, Forester XT, BRZ, ale hlavně, nové STI. Důležité ovšem bylo, že to nebyla žádná statická výstavka vozů, ale pořádně dynamická předváděčka. Kluci fungovali jako Subaru taxi a celý den vozili zájemce po autodromu, čímž vyplavovali tony endorfinů a úsměvy jejich pasažérů byly tou nejlepší vizitkou.

Ze zástupců dealerské sítě Subaru se na srazu objevili také pánové z DanCars Subaru – Opava, dlouhodobí podporovatelé klubu, kteří

TEXT: TOMÁŠ VLASÁK FOTO: JAROMÍR ZUBÁK

přivezli nějaké tématické dárky do tombole, v čemž za nimi nezaostávali ani další partneři klubu, jako Subaru Ilos Liberec či kluci z Millers Oils.

Ačkoli bylo ježdění na autodromu hlavní náplní sobotního dne, nelze říct, že by mimo trať nebylo na co koukat. Sívovi, tedy hlavnímu organizátorovi akce, se podařilo zajistit přítomnost historických Subaru GFTS Vojty Štajfa, kterým se Vojta zúčastní Panamericana Rallye a Subaru Legacy RS Jiřího Kalisty, úspěšného účastníka domácího seriálu historiků. Kromě těchto úžasných vozů byly na místě Subaru Brat a Subaru XT coupé, krásně zrenovované vozy, které přivezl ukázat ze své sbírky Mírek Bím, letitý fanda značky Subaru.

Milovníci terénu mohli trochu umazat kola od bláta v offroadové části Autodromu. Není to terén v pravém slova smyslu, jen taková malá ochutnávka terénu. Ale pro několik účastníků, kteří vzali svého zánovního Forestra do terénu poprvé, bylo i to zajímavé.

Celkový počet aut s Plejádami ve znaku, který se na srazu sjel, přesáhl devadesátku. Zábava se valila jako velká voda a účastníci se skvěle bavili. Jen čas bohužel nelze přibrzdit. Mizel v nenávratnu stejně rychle jako dezén pneumatik, a tak v pět odpoledne byly jízdy ukončeny, sraz ovšem nikoli. Účastníci se odebrali zpět do Sloupu v Čechách, na základnu ke Studničkům.

V podvečer byla pro účastníky srazu, naplánována prohlídka Skalního hradu, která opravdu stála za to. Vyvrcholením večera byla pak tradiční zábava našich srazů, tombola. Výher s logem Subaru bylo tentokrát díky Ilosu a DanCarsu v tombole celá řada. Takže radosti bylo opravdu hodně.

Na úplný závěr večera ještě proběhlo promítání filmu z expedice do Albánie a Černé Hory, kterou letos podnikla šestice Forestrů z našeho klubu a samozřejmě probíhala volná večerní zábava.

Nedělní ráno pak bylo časem loučení, ale všichni jsme si říkali, že půlrok uteče jako voda. Takže na konci března, na Severce na shledanou!



Pro naše řidiče
se slevou
60 %

„A rakev je v pánu!“



PROSPORTY >

A s ní i plány na víkend. Proto
Vám jako jediní pojistíme kromě
auta také přepravovanou sportovní
výbavu. Tak jaké máte plány teď?


Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život jaký je

☎ 841 105 105
www.koop.cz

**DOSTAŇTE VÍCE
Z VAŠEHO SUV
KDEKOLIV.**

5 let
prodloužená
záruka

**SUBARU
FINANCE**



S JISTOTOU.

Kombinovaná spotřeba paliva pouze 8,5 l/100 km, emise CO₂ 197 g/km.

SUBARU FORESTER 2.0 XT TURBO

Kdykoli ve Foresteru 2.0 XT Turbo vezmete za pádla řazení pod volantem, ucítíte sílu 240 koní nového čtyřválce boxer turbo 2.0 l v harmonii s výjimečnou trakcí symetrického pohonu všech kol Symmetrical AWD. Bezestupňová převodovka Lineartronic ještě umocní váš dynamický požitek z jízdy, který v žádném jiném SUV nezažijete. Koncert pro 4 kola ještě nikdy nezněl tak divoce. Objednejte si testovací jízdu ještě dnes.



SUBARU

Confidence in Motion

subaru.cz | koncertpro4kola.cz