

# JSEM SUBARISTA!

vol. 041: jaro-léto 2024

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY

## MADE IN JAPAN



**SUBARU**

Confidence in Motion



# MILÍ PŘÍZNIVCI ZNAČKY SUBARU,



O příbězích a autech Subaru si povídáme i na našich dalších kanálech, sociálních sítích, blogu [zazij.subaru.cz](http://zazij.subaru.cz), sledujte nás! A třeba se letos potkáme i osobně na některém ze srazů a prezentací, které pro vás chystáme.

Pěkné čtení a na cestě zdravím a mávám na každé Subaru!

Zdeněk Zikmund  
ředitel SUBARU ČR

PS: samolepky s připomínkou mávání na Subaru najdete u všech našich dealerů.



v ruce držíte další číslo našeho magazínu a já pevně doufám, že v něm najdete spoustu zábavného čtení, informací a třeba i inspirace.

Na začátku roku 24 se ještě vznášíme na vlně prodejně úspěšného roku 23, kdy se nám podařilo vyjednat téměř 300 alokací na sportovní coupé BRZ, a tím jsme udělali dostupnou radost nejen novým řidičům Subaru, ale i prodejním partnerům, protože prodávat sportovní auto je radost i pro ně. Bohužel mluvíme o doprodeji modelu, nové bezpečnostní a homologační normy nám jej do dalšího období nepustí. Vyžadovalo by to nutně neadekvátně velké investice výrobce. Musíme, rádi či neradi, vzít na vědomí, že doba jde prostě jiným směrem.

A tak si musíme vystačit opět s radostí z modelů, které jsou dostupné. Zejména Outback se činí a přijíždí v omezené edici s kombinovanou výbavou a speciálním lakem karoserie Geyser, jenž dal edici i název. Subaru vývoji použité barvy věnovalo mnoho úsilí a také času, protože od prvotních návrhů k sériové produkci zabral celý proces přibližně pět let. Cílem bylo navrhnout modrou barvu, která se nebude podobat dnes již tradiční Subaru World Rally Blue, známé především z modelů STI, ale bude jasně rozpoznatelná a současně nadčasová. Modrá barva Geyser není metalická, ale přitom v sobě má pigmenty, jež mění její odstín podle dopadajícího světla. Zatímco na přímém slunci vnímá pozorovatel jasně modrou, s ubývajícím světlem postupně přechází do šedomodré. Nová modrá je prostě dobrá...

Na silnicích nám začíná přibývat i exemplářů nástupce oblíbeného XV – novinky

Crosstrek. Té říkáme „baby Outback“, jak nás překvapuje nastavením a komfortem, podobným právě většímu modelu. Trochu nám trvalo vybojovat potřebná alokační čísla z výroby, ale už je to na dobré cestě a dostupnost nejnovějšího Subaru se vylepšuje. A že nastavení auta nepřekvapilo jen nás, dokládá i finálová účast modelu v odborné anketě Auto roku 2024. Konečné třetí místo je pro Subaru výborným výsledkem a vyznamenáním.

A nechceme zapomenout ani na Imprezu se stejnými geny. Nicméně tady je zřetelně vidět, jak je kategorie kompaktních crossoverů trendy a Impreza se dostává trochu do stínu.

Nedalo nám to a výše zmíněnou dvojici jsme doplnili o další Subaru star Forestera a připravili tak článek, který tyto modely porovnává. To může být zajímavé počtení. A já bych si moc přál, abyste dostali chuť všechna ta auta vyzkoušet a přijali tak pozvání na testovací dny k dealerům. Protože Subaru se musí vyzkoušet, jak se říká „na vlastní kůži“, aby se úplně pochopilo. A zkuste třeba i Solterru, první bateriový elektromobil od Subaru!

Na dalších stránkách najdete i rozhovory se zajímavými lidmi, kterým Subaru také učarovalo a píše společné příběhy, například s top manažerkou a úspěšnou sportovkyní Karolínou Kříženeckou, hercem Láďou Hamplem, nebo téměř devadesátiletým Milanem Párelem, který ve svém Subaru Leone najel už více než 300 tisíc kilometrů a dál se na každou jízdu za jeho volantem těší.

Vydává SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5 ■ Komplexní přípravu koordinuje: **WESKO spol. s r.o.**, Místní 393/6, Praha-Zlúčín, [subarumagazin@subaru.cz](mailto:subarumagazin@subaru.cz) ■ **Šéfredaktor:** Zdeněk Zikmund ■ **Editor:** Otakar Štajf ■ **Autorská a odborná spolupráce:** Vojta Bednář, Petr Hanke, Míla Janáček, Adéla Průdková, Karolína Suková, Martin Sznepka, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Matylda Štajfová, Gabriela Vodičková ■ **Grafická úprava:** Jiří Škop ■ **Tisk:** Printo, spol. s r.o., Jelínkova 1379/13, 721 00 Ostrava-Svinov ■ Číslo vyšlo: 15. května 2024 ■ Neprodejné ■ Vychází dvakrát ročně ■ Registrační číslo M K ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X

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



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

# GO

## GOOD YEAR

## VÍTĚZ TESTŮ LETNÍCH PNEUMATIK



EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

VAŠE SUBARU VÁS POZNÁ

# SLEDOVÁNÍ ŘIDIČE USNADŇUJE ŽIVOT

Už řadu let nabízí Subaru ve svých vozech propracovaný systém sledování řidiče, který neustále zdokonaluje. Původně bylo jeho hlavním úkolem upozornit včas na nebezpečí únavy a hrozícího mikrosnánku, v nejmodernější podobě ale zahrnuje i různé další praktické funkce.

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Systém funguje díky kameře, s jejíž pomocí vozy Subaru rozpoznají obličej svého „pána“. Jako první ji dostal v roce 2019 nový Forester páté generace. Aktuálně už mají řešení nazvané Driver Monitoring System (DMS) i modely Impreza, Crosstrek a Outback, přičemž Forester s Outbackem mohou mít nejkročařší verzi systému, která k zavedeným funkcím přidává i nové komfortní. Platí to pro Outback ve výbavě Touring a speciální edici Geyser a všechny Forestery s výjimkou základní výbavy Active.

## Bezpečnost na prvním místě

Základní funkce systému je jednoduchá. Pomocí interiérové kamery doplněné o infračervený přísvit, aby systém fungoval spolehlivě i v noci, sleduje DMS obličej řidiče, především jeho oči. Na základě dat o četnosti mrkání a délce jízdy se zavřenými víčky pak systém vyhodnocuje, jak moc je řidič unavený. Dokáže také rozpoznat, jestli aktivně sleduje dění před vozem. Pokud se příliš dlouze zadívá například do displeje infotainmentu nebo mimo silnici, upozorní ho na ztrátu pozornosti.

Také pokud systém vyhodnotí, že řidič začíná být unavený a nesoustředěný, přichází varování: při počínající mírné únavě pouze

vizuální formou na informačním displeji, při velké ospalosti nebo ztrátě pozornosti se přidá i akustický signál. Vůz vše kombinuje i s daty ze systému EyeSight, takže unaveného řidiče může na potenciálně nebezpečnou situaci před vozem upozornit s předstihem.

Kamera je přitom v rozpoznávání problematických stavů mnohem přesnější než dřívější řešení, využívající signály o pohybu volantů. Zároveň systém počítá i se situacemi, kdy řidič sledovat dění před sebou nemusí nebo nemůže – tedy při couvání, zastavování, odbočování a podobně. Díky tomu neobtěžuje ve chvílích, kdy to není vhodné.

## Vaše Subaru vás pozná

Systém DMS má ale i další výhody. Automaticky například umí ukázat průměrnou spotřebu pro různé řidiče, takže se členové rodiny nebo zaměstnanci firmy mohou dozvědět, jak úsporně každý z nich jezdí. Po usednutí řidiče za volant také dokáže automaticky nastavit polohu sedadla a vnějších zpětných zrcátek, klimatizaci, infotainment a další osobní preference. Není přitom potřeba nikde nic hledat nebo přepínat.

V současnosti systém umí detekovat až pět různých řidičů, každému z nich je pouze potřeba v autě založit profil. Pak už to vše funguje samo – stačí odemknout, nastoupit a vaše Subaru vše nastaví podle potřeby. ■

## Jak nastavit osobní profil

- V menu palubního systému zvolte ikonu Nastavení
- Následně vyberte záložku Voždlo (poslední vpravo)
- V menu vyberte Systém sledování řidiče (zde lze DMS vypnout či zapnout a nastavit detaily)
- Pro přidání uživatele zvolte Registrovat uživatele a vyberte pozici 1–5
- Nastavte si sedadla, zrcátka a klimatizaci a zvolte Nastavit
- Systém vás vyzve, abyste se několik vteřin dívali před sebe
- Jakmile zazní zvuková signalizace, je registrace hotová
- Vyberte si jméno a ikonu



## SUBARU NA BEDNĚ V ANKETĚ AUTO ROKU ČR 2024

Skvělé třetí místo získal model Subaru Crosstrek v anketě, která v naší zemi funguje od roku 1994. O titul se popraly dvě německé značky, přičemž klání a titul tuzemského auta roku nakonec vyhrál Mercedes-Benz třídy E. Získal od poroty dvaceti motoristických novinářů o 14 bodů víc, než druhé BMW řady 5. Pomyslnou bronzovou příčku získalo Subaru Crosstrek, a porazilo tak zbylé dva

finalisty ankety, čtvrtá byla Kia EV9 a páté Hyundai Ioniq 6.

V anketě se zohledňují technické inovace, užžitná hodnota, bezpečnost, ovladatelnost, uživatelská přívětivost, cena ve smyslu získané hodnoty za vynaložené peníze, design, komfort i výkon. Špičkové umístění modelu Subaru Crosstrek je tedy očividně zasloužené. ■



TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

# SÁZKA NA BEZPEČNOST SE ZÚROČUJE, PRODEJE ROSTOU A MÍŘÍ K REKORDŮM

Po několika hubených letech, daných globální krizí a velkými výpadky ve výrobě, je značka Subaru opět v kondici. Prodeje za uplynulý rok se vrátily k milionu aut a v těch následujících očekává automobilka další růst. Začnou se totiž vracet obrovské investice do bezpečnosti a elektrifikace.

V globálním měřítku plánuje společnost do roku 2030 pokořit metu 1,2 milionu prodaných aut a výrazně tak překonat svá dřívější maxima.

## Elektřina i benzín

Jedním z motorů růstu bude široká nabídka nových či modernizovaných modelů, převážně elektrických, do jejichž vývoje jdou stovky miliard. Jen do konce roku 2028 má Subaru představit osm nových aut, přičemž polovinu budou tvořit SUV a polovinu další typy – spekuluje se o mnoha variantách, od sportáků po pick-up. Vlastní továrny na elektromobily brzy otevře v Japonsku i USA a cílem není nic menšího než se stát špičkou v elektromobilitě a poskytnout zákazníkům pravý „subarácký“ zážitek z jízdy na silnici i v terénu. Obšírněji o tom píšeme na straně 6.

Současně se však dál počítá i s výrobou aut se spalovacími motory, jejichž konec Subaru na rozdíl od řady jiných automobilek neohlásilo. V roce 2030 by měly elektromobily tvořit přibližně polovinu celosvětových prodejů, tedy 600 tisíc aut. Spolu s nimi nabídku doplní například nové hybridní čtyřkolky, které mají osvědčené technologie partnerské Toyoty povýšit na novou úroveň.

## Nová image

Další desítky miliard automobilka investuje do kvality a bezpečnosti, což jsou pilíře její současné nabídky. Na počátku tisíciletí se Subaru paradoxně stalo „obětí“ svých rallyových úspěchů, které zcela zastínily silné stránky běžných modelů. Se zpřísňováním emisních norem se však výkonné sportovní vozy staly neudržitelným segmentem. Díky velkému důrazu na bezpečnost, špičkové jízdní vlastnosti a terénní schopnosti se ale značka podařilo najít novou identitu.

Podle interních průzkumů si v současnosti nejvíce evropských řidičů spojuje jméno

Desítky miliard automobilka investuje do kvality a bezpečnosti, pilířů své současné nabídky

Subaru právě s bezpečností (94 %), následuje spolehlivost (72 %), robustnost (69 %) a praktičnost (41 %). Přitom ještě před 10 lety bezpečnost na prvních místech vůbec nefigurovala a hlavní roli hrál pohon všech kol. Změna ve vnímání je opodstatněná, Subaru již řadu let sbírá nejvíce ocenění za bezpečnost ze všech světových automobilek a má plán, jak do roku 2030 zcela vymýt smrtelné nehody.

Názornou ukázkou proměny posledních let je moderní crossover XV a jeho současný nástupce Crosstrek. Celosvětově jich Subaru prodalo 2,2 milionu, z toho téměř 130 tisíc v Evropě, kde se tento model stal nejúspěšnějším reprezentantem značky (v ČR jich jezdí 2500). Klíčové je, že 67 % majitelů XV či Crosstreku představují noví zákazníci, pro které jde o jejich první Subaru. Současný směr značky dobře vystihuje její slogan „Safe, Fun, Tough“, neboli bezpečnost, zábava a odolnost. ■





TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

# ELEKTRICKÁ SUBARU DORAZÍ DO DVOU LET

Navzdory pomalejšímu startu má Subaru v elektromobilitě velké plány a stejně jako u stávajících modelů chce mířit na špičku segmentu. Na počátku ledna otevřelo dlouho připravované vývojové centrum a v nejbližších letech má představit hned sedm novinek.

**N**ové výzkumné a vývojové centrum severně od Tokia má za cíl především urychlit vývoj elektrifikovaných modelů a připravit vše pro jejich efektivní výrobu. Práce v něm se od ledna ujalo na 2000 lidí a dalších 800 má ještě přibýt. Automobilka ho začala budovat již v roce 2021 a vyšlo na v přepočtu 4,7 miliardy korun. Celkově však má Subaru na investice do elektromobility do roku 2030 vyhrazeno přes 230 miliard.

## Široká nabídka osobitých aut

Náklady zahrnují i potřebné úpravy továren a výrobních linek, které společnost nevy-

hnutelně čekají. V roce 2030 mají elektromobily tvořit polovinu jejich celosvětových prodeů, tedy asi 600 000 aut. Do roku 2028 plánuje uvést na trh sedm nových elektromobilů, z nichž tři mají být představeny ještě do roku 2026. Už od příštího roku bude Subaru vyrábět elektromobily ve vlastních továrnách v Japonsku, prvotní kapacita bude 200 000 aut. Zhruba v roce 2027 má přibýt samostatná linka pro výrobu elektromobilů s kapacitou dalších 200 000 vozů a výroba elektromobilů se má rozjet i v USA. Na vývoji akumulátorů se Subaru spolupracuje s Panasonicem.

## Efektivita umožní dostupné ceny

„Naším záměrem je zkrátit dobu vývoje a snížit množství procesů i celkové náklady na polovinu,“ řekl při prosincové prohlídce nového centra Hiroshi Watahiki, viceprezident pro vývoj. Podle něj se chce Subaru na poli elektromobility vyvíhnout na absolutní špičku, a k vývoji proto přistupuje opravdu komplexně.

Spolupráce různých oddělení a oborů v rámci vývojového centra má například za cíl snížit na polovinu i počet použitých dílů, což by v důsledku znamenalo mimo jiné i dramatické zjednodušení montáže aut. Snazší, rychlejší a efektivnější výroba by měla kompenzovat zvýšené náklady na technologie, které jsou s elektromobily spojeny. Součástí centra je i nové designové studio, které je 1,5krát větší než všechny stávající kapacity. Design se má tedy stát integrálnější součástí vývoje aut. ■

**Na investice do elektromobility do roku 2030 má Subaru vyhrazeno přes 230 miliard**



Prvním elektromobilem pod značkou Subaru je SUV Solterra, které vyrábí partner-ská Toyota. Subaru si ovšem vzalo na starost jízdní vlastnosti a pohon všech kol, aby si pohlídlalo, že zákazníkům poskytne „subarácký“ zážitek z jízdy na silnici i v terénu. Stejně jako u chystaných hybridů se totiž od konkurence chce odlišit hlavně jízdními vlastnostmi typickými pro Subaru. Solterra však byla jen prvním krokem na cestě k vlastní osobité produkci šestihvězdičkové značky.

## CHYTRÁ KONSTRUKCE

# PROTI ÚNAVĚ

TEXT: SUBARU, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Subaru neustále hledá způsoby, jak svá, už tak skvělá auta dál vylepšovat. Ukázalo to i na lednovém autosalonu v Tokiu, kde sice žádné divoké futuristické koncepty neprezentovalo, ale návštěvníky dokázalo uchvátit nepřehlédnutelnými expedičními verzemi zvýšených modelů Forester a Outback, vyladěnými BRZ a WRX od specialistů ze Subaru Tecnica International nebo novým závodním speciálem, určeným pro letošní 24hodinovku na Nürburgringu.

**T**ím vším potěšilo Subaru automobilové hráčičky, kterým sériová auta nepříjdou dostatečně zajímavá. Ovšem i ta se technologicky vyvíjejí. U Crosstreků a příbuzné Imprezy je novinek tolik, že komentáře odborníků téměř opomíjejí jejich zajímavá nová sedadla. Přitom si automobilka dala velmi záležet na tom, aby s jejich pomocí povýšila komfort jízdy na novou úroveň.

Sedadla jsou hlavním styčným bodem mezi posádkou a autem, potažmo silnicí. Současně mají zásadní podíl na tom, že se ve svém Subaru i na dlouhých cestách cítíte tak dobře a pohodlně. Inženýři značky už mnoho let ladí tuhost a vlastnosti sedadel tak, aby byla sladěná s podvozkem. Vzhledem k tomu, jak si vozy Subaru a jejich řidiči libují v zatáčkách, kladou konstruktéři velký důraz také na účinné boční držení. Samozřejmostí jsou široké možnosti nastavení sedaček pro řidiče a řidičky různých postav, bederní opěrky nebo aktivní hlavové opěrky.

Pro nové modely Crosstrek a Impreza připravilo Subaru několik nenápadných, ale

účinných vylepšení. Na základě lékařských výzkumů Japonci analyzovali pohyby lidského těla v různých jízdních situacích a na různých površích s cílem odhalit děje, které nejvíce přispívají k únavě a pocitu „rozlámaní“ na dlouhých cestách. Zjistili přitom, že z dlouhodobého pohledu vytváří tyto negativní vjemy především houpání ze strany na stranu, kdy sedadlo působí proti karoserii trochu jako pružina.

Dochází při tom ke tření meziobratlových plotének a současně k namáhání svalů, s jejichž pomocí se tělo snaží tyto pohyby eliminovat. Nejvíce zatížené jsou v tomto případě krční a hrudní obratle, stejně jako oblast kostrče. Posádka diskomfort nejvíce pociťuje skrze kývání hlavy ze strany na stranu.

Subaru ve spolupráci s lékaři vyvinulo proti tomuto efektu řešení, spočívající ve dvou úpravách. Tou první je snaha o lepší podporu pánve tak, aby křížová kost byla vzpřímenější. Toto řešení zajistí přirozenější pozici páteře, která je schopna lépe zapojovat svalstvo. Subaru za tímto účelem do spodní části opěradel předních sedadel instalovalo



výztuhu, která pomůže tělu udržet křížovou kost ve vzpřímenější poloze.

Druhá oblast úprav spočívá v samotném omezení vzniku nežádoucích pohybů sedadla oproti karoserii, které vyvolávají pružinový efekt. Zatímco u předchozí Imprezy i modelu XV jsou kolejničky sedadel spojené s podlahou vozu pomocí mezikusů, v nových generacích jsou přišroubovány přímo do podlahy. Tím se celé řešení zpevnilo a sedadla již nemají tendenci pohybovat se proti karoserii.

Interní měření Subaru ukázala, že ve výsledku došlo ke zmenšení rozsahu pohybů hlavy na předním sedadle o 44 %. Tím jízda působí jako klidnější a z dlouhodobého pohledu je také méně únavná a zatěžující pro záda. ■





# SÉRIE ZÁBAVNÝCH SRAZŮ POKRAČUJE

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ  
FOTO: MARTIN SZNAPKA

Pro letošní rok připravilo české zastoupení Subaru ve spolupráci s lokálními dealery sérii neformálních srazů Sushi a Subaru, kde si mohou subaristé kromě vzájemné společnosti užít také skvělé sushi, vyzkoušet zajímavé novinky z nabídky nebo třeba vyrazit na vyhlídkový let. Zatím poslední setkání proběhlo v Pardubicích, to další se odehraje na letišti Líně u Plzně.



**C**ovidové roky následované velkými problémy ve výrobě a propadem prodeje v důsledku nedostatku aut neskýtaly mnoho příležitostí k radostnému setkávání. Srdcem Subaru ale vždy byla právě komunita, a tak je nyní potřeba si vše náležitě vynahradit.

Už loni v létě vše odstartoval velkolepý Subaru Family Day s aktivitami pro celou rodinu včetně čtyřnohých mazlíčků, který se díky skvělým ohlasům bude opakovat také letos – o víkendu 22. a 23. června. Následně se přidal i formát nedělních odpoledních srazů Sushi a Subaru. Původně mělo jít o malé lokální minisrazy, zájem subaristů z blízka i z dálky však překonal očekávání, a tak se tato akce postupně rozrůstá.

První setkání nad sushi a subárky proběhlo ještě na podzim 2023 u centra POP Airport v Praze a zúčastnilo se ho několik desítek aut. Návštěvníkům byly představeny hned dvě žhavé novinky – druhá generace Subaru BRZ a Forester v atraktivním provedení Black Edition.

Letos v březnu následoval sraz v Pardubicích, v prostoru místního motodromu ÚAMK. Přestože vyhrazená plocha byla

velká, padesátka aut všech typů i věkových kategorií ji dokonale zaplnila. K prozkoumání i vyzkoušení byl na místě provedený nový Crosstrek a také limitovaná edice Outback Geyser s unikátním modrým lakem.

Na konci května, v neděli 26. 5., je na řadě další zastávka modrého cirkusu. Od 13 do 16 hodin proběhne na plzeňském letišti Líně a v případě dobrého počasí se očekává kolem stovky účastníků. Ti tentokrát budou dokonce soutěžit o vyhlídkový let – na místě budou vylosováni tři výherci, kteří hned sednou do letadla. Další zájemci si mohou let koupit za zvýhodněnou cenu. Z nabídky Subaru nebudou chybět novinky Crosstrek a Impreza, ani další aktuální modely.

Ve druhé polovině roku 2024 pak sraz Sushi a Subaru navštíví i další kouty České republiky, samozřejmě včetně Moravy. Ve hře je i zopakování loňského předvánočního ježdění na okruhu v Sosnové, které proběhlo den před Štědrým dnem za vydatné sněhové nadílky. Pro nejrychlejší informace o všech akcích sledujte sociální síť Subaru ČR: facebookovou stránku

**www.facebook.com/SUBARU.CZE**  
či instagramový profil **@subarucz**.





# UŠITÉ NA MÍRU



TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Stejně jako musí dokonale na míru padnout outdoorové kalhoty nebo bunda, musí i auto nabídnout ty správné vlastnosti. Ačkoli se zvýšená Subaru drží v podstatě stejných principů, každé z nich je svébytnou osobností. Jak to máte vy? Jste typ Crosstrek, Forester nebo Outback? Pomůžeme vám najít odpověď.



Subaru je mistrem na odolná zvýšená auta, nabízející komfort a zábavu na silnici a současně schopnosti v terénu, které by mohly závidět i off-roady doby nedávno minulé. Ukázalo to ostatně mnohokrát, když stálo u zrodu různých automobilových kategorií, které bychom dnes mohli nazvat crossovery. Vlastně již původní kombi Leone s pohonem všech kol bylo počátkem 70. let prvním vozem svého druhu na světě, kombinujícím výše uvedené vlastnosti. V polovině 90. let na toto průkopnictví navázaly další modely – Outback a Forester.

První jméno označovalo zvýšené verze běžných osobních kombi Impreza a Legacy, zatímco Forester se vydal do nově vznikajícího segmentu SUV. Tehdy to sice ještě nebyl automobil, jak ho známe dnes – tím se stal až ve své třetí generaci, ale byl to mírně zvýšený pětidveřový vůz ve stylu pozdějšího Subaru XV a dnešního Crosstreku.

Skutečnost, že Subaru se postupně začalo specializovat a udávalo trendy právě v segmentech SUV a crossoverů je vlastně logickým pokračováním celého příběhu značky. Opírá se o doslova vrozený a do jeho techniky dokonale integrovaný symetricky uspořádaný pohon všech kol. Ten spolu s plochými motory vytváří celek, umožňující kombinovat velkou světlou výšku s nízkým těžištěm a vynikajícími jízdními vlastnostmi. Robustní a odolná technika s dlouhou životností jsou dalšími atributy, ladícími s dobrodružným charakterem těchto vozů.

Evropská nabídka SUV modelů, jak ji známe dnes, se zkonsolidovala prakticky v roce 2012 s příchodem modelu Subaru XV, který byl předchůdcem koncepčně obdobného typu Crosstrek. Již dříve sice existovaly zvýšené varianty typu Impreza, ale ty nebyly považovány za samostatné modelové řady, ostatně stejně tomu bylo u Outbacku. Všechny tři aktuální vozy jsou samostatnými modelovými řadami s odlišnými charakterem a užitnými vlastnostmi, přesto je ale mnoho prvků výbavy, ale i technika jako taková spojuje.

Všechny mají již zmiňovanou typickou koncepci s plochým motorem boxer v předě, bezestupňovou převodovku Lineartronic a aktivní, symetricky uspořádaný pohon všech kol. Všem je vlastní také unikátní kamerový systém EyeSight, zajišťující různé bezpečnostní a komfortní funkce v čele s velmi dobře pracujícím adaptivním tempomatem a brzdou funkcí. Tento systém se v závislosti na konkrétní modelové řadě liší, a to zejména proto, že s každou novou generací nebo modernizací přichází jeho vylepšená verze, která se ve starších modelech objevuje až se zpožděním. Hlavní

funkce tohoto systému jsou ale u všech modelů podobné a dokonce jde o standardní výbavu všech verzí. **V čem se tedy Crosstrek, Forester a Outback liší?**

### Charakter a velikost

Na první pohled je zřejmý rozdíl ve vnějších rozměrech, kdy Crosstrek a Outback na délku dělí 375 mm a na šířku a výšku shodně 75 mm. Zatímco délkou a šířkou má uprostřed stojící Forester blíže Crosstreku, výškou všechny jednoznačně překonává – a to i Outback, jenž na výšku trochu klame tělem, protože nad jeho střechou ční vysoké střešní ližiny. Výškou čistě karoserie má blízko Crosstreku, protože stejně jako on je navržen jako vůz s karoserií osobního vozu, ovšem posazenou výše a doplněnou potřebnými ochrannými prvky, dodávajícími tu správnou dramatickост.

Právě tato dramatickост, nebo chcete-li dobrodružnost, je pojatá nejextrovertněji v Crosstreku. Outback je proti němu méně hravý, ale snaží se podtrhnout svoji robustnost a solidnost. Forester proporcemi své karoserie nejvíce připomíná klasické SUV a je z pohledu designu zdrženlivější, takže působí nejkonzervativnějším dojmem. Nicméně to platí v tomto interním srovnání, v jeho tržním segmentu, kde má mnohem

více konkurentů než jeho sourozenci, totiž působí robustnějším dojmem, než bývá obvyklé.

### Vnitřní prostor

Vnější rozměry udávají i velikost interiéru. V tomto ohledu samozřejmě nabízí nejméně Crosstrek, avšak pozor, je třeba brát v potaz způsob jeho používání. Jelikož je postavený na shodném rozvoru jako Forester, je také délka jeho interiéru pro převoz osob podobná. Je mírně užší, ale nijak dramaticky. Jeho přední sedadla jsou umístěna o 26 mm blíže k silnici a současně také k podlaze vozu. Oproti Foresteru se na nich sedí méně vzpřímeně a prakticky stejně jako v nízkých osobních vozech – a to může být pro někoho zásadní argument. Na druhou stranu pro zavazadla v Crosstreku moc místa již nezbylo, což může být také zásadním rozhodovacím kritériem, ale s negativním znaménkem.

Forester je v tomto srovnání nejen fyzicky nejvyšší, ale také nabízí zdaleka nejvíce místa pro hlavu a zásluhou nejvyšších nástupních otvorů vpředu i vzadu se do něj nejpohodlněji nastupuje. Vysoko umístěná sedadla spolu s jejich vzpřímenější polohou zajišťují nejlepší výhled z vozu a také se mu nejlépe daří vytvořit dojem, že sedíte v robustním off-roadu.



Robustní styl je samozřejmost, u Crosstreku a Outbacku je doplněn svěžími designovými detaily







Interiér Outbacku lze označit za luxusní, potěší prostornost, použité materiály, nastavitelná délka sedáku řidiče, ale i třeba odkládací polička před spolujezdcem

Outback je pozicí za volantem někde mezi, avšak jeho nejsilnější stránkou je především komfort poskytovaný nejpohodlnějšími sedadly, kdy může mít i sedák s nastavitelnou délkou. Působí také jednoznačně nejluxusnější dojem a zásluhou nejdelšího rozvoru nabízí nejvíce místa pro posádku. Jelikož je nejdelší, vede také v disciplíně objemu zavazadlového prostoru, avšak chystáte-li se často převážet vysoké předměty, bude v tomto ohledu lepší Forester.

### Motor

Není Boxer jako Boxer. Když dokážete ocenit výkon, případně často taháte přívěsy, je určitě nejlepší volbou Outback s jeho čtyřválcem o objemu 2,5 litru a výkonu 124 kW (169 k).



Pod kapotou Crosstreku (na snímku) a Foresteru pracuje elektrifikovaná soustava e-Boxer. V prvně jmenovaném voze má nové naladění dávající větší prostor elektrické části pohonu. Je plynulejší, jemnější a úspornější



Crosstrek má podobný infotainment i volant jako Outback, uvnitř je mírně užší

Je kultivovaný, bez potíží zvládá i velmi rychlé dálniční přesuny. Jeho spotřeba se bohatě vejde pod 10 l/100 km.

Pod kapotou Crosstreku a Foresteru pracuje dvoulitrový boxer, doplněný mild hybridní soustavou označovanou e-Boxer. V Crosstreku se představila jeho nová generace, která dokáže efektivněji využívat přednosti elektrické části hnací soustavy. Je celkově kultivovanější, plynulejší a hospodárnější a do menší karoserie lehčího Crosstreku se lépe hodí. Zde nebudete strádat na výkonu a při troše snahy udržíte spotřebu mírně nad 8 l/100 km.

Forester z pohledu dynamiky poněkud zaostává, a to zejména na dálnici, kde se projeví i jeho horší aerodynamika, daná



Všechny tři modely jsou vybaveny dvoustupňovým režimem X-Mode, který přizpůsobuje činnost motoru, pohonu všech kol a dalším systémům různému povrchu pod koly



Největší zavazadlový prostor nabízí nejdelší Outback, Forester je celkově orientovaný spíše na výšku, u Crosstreku jej lze označit za průměrný

vyšší stavbou karoserie. Hlavně při jízdách s plným obsazením se na něj nesmí spěchat. Je tedy určen spíše pro klidnější řidiče, což ale vlastně ladí i s typem jeho karoserie.

### Jízda

Tři vozy – tři charaktery. Z pohledu motoru klidný Forester nabízí na silnicích nadhled, suverénní stabilitu a také nejnaléhavější pocit, že jeho podvozek je rychlejší než motor. Ve srovnání s nižšími soky se sice více naklání, nicméně v rámci své třídy kvalitou jízdních vlastností i poskytovaným komfortem exceluje.

Z pohledu komfortu je na silnicích všeho druhu suverénem Outback. Jeho podvozek spolu se sedadly posádky doslova hýčká. Nerovnosti překonává tiše, se stoickým klidem a plyně. Přitom ale stále ve volantu vnímáte jeho chování a máte pocit, že jej máte neustále pod kontrolou. Outback se nechá vyprovokovat i k rychlejší jízdě v zatáčkách, kde si nechá líbit překvapivě hodně, nicméně jeho doménou jsou rovné úseky, které mohou mít doslova jakýkoli povrch.

Crosstrek je nejagilnější a je schopen nabídnout nejvíce řidičského potěšení. Vzhledem k jeho světlé výšce překvapuje ochotou k zatáčení i minimálními náklony v zatáčkách. Není to samozřejmě sportovní vůz a la kupé BRZ, nicméně jeho řízení vás bude zaručeně bavit.

### Terén

Všechna tři zvýšená Subaru jsou vybavena terénním režimem X-Mode, nabízejícím odlišná nastavení pro různé povrchy a situace. I když se činnost model od modelu z důvodu postupného vývoje částečně liší, shodnou vlastností je koordinované přizpůsobení charakteristiky plynového pedálu, převodovky,



Forester je nejstarší a byť má menší displej infotainmentu, jeho obsluha je velmi snadná. Navíc potěší pod čelním sklem umístěný multifunkční displej (ten má Outback a Crosstrek integrovaný v horní části centrálního displeje)

pohonu všech kol a systémů podvozku pro jízdu na nepevném povrchu. Po aktivaci tohoto režimu všechny vozy citlivěji reagují na plyn, chovají se jako trvalé „čtyřkolky“ a jezdí s vyššími otáčkami.

Obecně platí, že všechny tyto tři vozy patří v terénu k velmi schopnému náčiní. Na třetím místě mezi nimi je Outback s nejmenší světlou výškou, nejdelším rozvorem a převisy. Jeho silnou stránkou je ale jízda třeba po polních cestách, kde nabídne nejvíce komfortu a rychlosti (když by vám o ni šlo).

Crosstrek a Forester jsou v terénu nečekaně vyrovnaní, avšak na první místo dáváme Crosstrek. Jeho sice více omezuje přední převis, avšak oproti Foresteru disponuje novější verzí systému X-Mode, pracující jemněji a rychleji a také modernější verzí motoru e-Boxer, která dokáže při manévrování v náročném terénu více využít síly a přesnosti regulace posílené elektrické části pohonu.

### Cena a výbava

Subaru má nabídku jasně odstupňovanou v zásadě podle velikosti vozu. Zatímco mezi Crosstrekem a Foresterem je u základních variant rozdíl 85 tisíc korun, posuv od Foresteru k výkonnějšímu a komfortnějšímu Outbacku činí 145 tisíc Kč. Mezi Crosstrekem a Outbackem tak je docela značných 230 tisíc korun. Z pohledu techniky, tedy převodovky, pohonu všech kol a systému EyeSight jsou si nejen všechny modely, ale také jejich verze rovny, nebo při troše zjednodušení velmi podobné. Odlišnosti výbavy jako takové jsou spíše marginální a na výběr konkrétního modelu by neměly mít vliv. Rozdíly mezi charakterem a užitnými vlastnostmi jsou totiž zásadnější, než jestli má zrcátko ve sluneční cloně podsvícení nebo EyeSight kontrolky pod čelním oknem...

## SUBARU SOLTERRA

Málem bychom zapomněli na ještě jedno zvýšené Subaru, kterým je elektrická Solterra. I když svými vlastnostmi v podobě schopnosti suverénního pohybu i na rozbitých cestách či komfortu se chová jako Subaru, přeci jen se z klasické nabídky vymyká a míří na jiné zákazníky než ty, kteří se rozhodují mezi Crosstrekem, Foresterem a Outbackem. A to nejen z důvodu elektrického pohonu, jemuž zřejmě patří vzdálená budoucnost automobilů, ale také z pohledu ceny, která je o 300 tisíc korun vyšší, než nejluxusnější verze Outbacku a naopak nejvýše postavená verze Solterry stojí téměř dvojnásobek ceny Crosstreku.



Na fotografii je Forester ve stylové verzi Black s černými doplňky

### Jaké Subaru je tedy nejlepší?

To vám neřekneme, spíše vypíchneme nejdůležitější vlastnosti každého z nich. A začneme shora. Outback je volbou pro cestovatele na dlouhé vzdálenosti s častým plným obsazením vozu, na těchto cestách nabídne nejvíce komfortu, prostoru i dynamiky.

Když jezdíte v plném obsazení méně často a nelpíte na objemu kufru, je skvělou volbou Crosstrek. Ve městě oceníte kompaktnost a doslova sametovost nového úsporného e-Boxeru, mimo město jeho jízdní vlastnosti, a když budete chtít do přírody, projede prakticky všude. Jeho vzhled daný i nabídkou zářivějších barev je nejsvěžejší a cena nejnižší.

Forester má nejkldnější a nejkonzervativnější povahu. Oproti luxusnímu Outbacku i menšímu městskému Crosstreku je to pohodový pracant, jemuž nevádí, že se ušpiní. Když po něm nebudete chtít příliš jízdní dynamiky a rádi se díváte na svět z výšky, je to právě pro vás ideální Subaru.



Crosstrek vypadá jako kompaktní hatchback, ale ve skutečnosti patří k největším vozům s tímto typem karoserie. Konkurenci válcuje světlou výškou a terénními schopnostmi



| Model     | Kdy ano                                                                                                                               | Kdy ne                                         |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Crosstrek | Pohyb po městě – kompaktní rozměry<br>Obratnost na silnici i v terénu<br>Chcete být vidět – svěží a výrazný vzhled<br>Cena a spotřeba | Hodně zavazadel<br>Taháte přívěsy              |
| Forester  | Máte rádi výhled – vysoko umístěná<br>sedadla se vzpřímenou pozicí<br>Kompaktní zvenku, ale prostorný interiér<br>Terénní schopnosti  | Často jezdíte po dálnici<br>Máte rádi dynamiku |
| Outback   | Komfort, ideální na cestování<br>Máte spoustu zavazadel<br>Chcete zažít luxusní atmosféru<br>Taháte přívěsy                           | Když nevyjedete z města<br>Je nejdražší        |

| SROVNÁNÍ SUBARU CROSSTREK, FORESTER, OUTBACK |        |               |               |              |
|----------------------------------------------|--------|---------------|---------------|--------------|
|                                              |        | Crosstrek     | Forester      | Outback      |
| Vnější rozměry                               |        |               |               |              |
| Rozvor náprav                                | mm     | 2670          | 2670          | 2745         |
| Délka                                        | mm     | 4495          | 4640          | 4870         |
| Šířka                                        | mm     | 1800          | 1815          | 1875         |
| Výška                                        | mm     | 1600          | 1730          | 1675         |
| Světlá výška                                 | mm     | 220           | 220           | 213          |
| Brzděný přívěs                               | kg     | 1270          | 1870          | 2000         |
| Prostor vpředu                               |        |               |               |              |
| Šířka v úrovni ramen                         | mm     | 1447          | 1479          | 1478         |
| Výška nad hlavou (max.)                      | mm     | 911           | 1030          | 997          |
| Výška sedadla nad silnicí                    | mm     | 545           | 571           | 550          |
| Délka sedáku                                 | mm     | 467           | 474           | 499          |
| Výška nástupního otvoru                      | mm     | 952           | 1076          | 1027         |
| Prostor vzadu                                |        |               |               |              |
| Šířka v úrovni ramen                         | mm     | 1400          | 1448          | 1449         |
| Výška nad hlavou (max.)                      | mm     | 940           | 979           | 962          |
| Vzdálenost před sedákem                      | mm     | 155–414       | 186–444       | 151–415      |
| Délka sedáku                                 | mm     | 469           | 455           | 467          |
| Výška nástupního otvoru                      | mm     | 959           | 1093          | 987          |
| Zavazadlový prostor                          |        |               |               |              |
| Objem                                        | l      | 315–1314      | 509–1779      | 561–1822     |
| Délka                                        | mm     | 796           | 889           | 1055         |
| Šířka mezi podběhy                           | mm     | 1089          | 1100          | 1100         |
| Výška k roletě/ke stropu                     | mm     | 392/698       | 459/810       | 444/733      |
| Výška nakládací hrany                        | mm     | 791           | 739           | 747          |
| Výška otevřeného víka zav. prostoru          | mm     | 1885          | 1844          | 1856         |
| Šířka nakládacího otvoru                     | mm     | 1041          | 1299          | 1148         |
| Délka po sklopení zadních sedadel            | mm     | 1678          | 1793          | 1904         |
| Motor                                        |        | e-Boxer 2,0 l | e-Boxer 2,0 l | Boxer 2,5 l  |
| Výkon                                        | kW [k] | 100 [136]     | 110 [150]     | 124 [169]    |
| Cena od                                      |        | 880 000 Kč    | 965 000 Kč    | 1 110 000 Kč |





# SUBARU NEZTRÁCÍ SPORTOVNÍHO DUCHA ANI V ROCE 2024

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: AUTOR A SUBARU

Nová sezóna 2024 je novou výzvou i pro sportovní oddělení značky s Plejádami ve znaku. Velký atak se chystá v rámci čtyřadvacetihodinovky na Nürburgringu a také japonská vytrvalostní série Super GT by měla značce přinést další početné úspěchy. Co se rallysportu týče, na americkém kontinentě tato kolbiště Subaru zcela ovládají, daří se jim také v domácím Japonsku. Naopak v Evropě se vozy této značky stále více prosazují v populárním historickém motorsportu.

**C**hceme letos na Nürburgringu vyhrát svou třídu SP4T," nechal se slyšet prezident Subaru Tecnica International Inc. (STI) Yasuo Hiraoka a vysvětlil svůj optimismus: „Vyřešili jsme technické potíže, které nás postihly v minulém ročníku závodu na 24 hodin. Nadto jsme vylepšili aerodynamiku našeho WRX a také podvozek našeho vozu jsme přiblížili naprosté dokonalosti. Naše posádka bude mít složení Carlo Van Dam, Tim Schlick, Kota Sasaki a nový jezdec Rintaro Kubo." Generálním manažerem týmu bude opět dobře známý Eiji Tatsumi: „Už jsem plánoval odchod do důchodu, ale máme teď lidsky hodně silný tým a já chci ještě i letos udělat všechno pro naše vítězství, abych mohl poté odejít a vše sledovat v klidu z dálky."

Hiraoka se na výroční firemní konferenci nechal také slyšet, že má dobrý pocit z vývoje stroje Subaru BRZ pro kategorii GT300 prestižního japonského seriálu vytrvalostních závodů Super GT, kde budou opět reprezentovat značku a tým R&D SPORT jezdci Takuto Iguči a Hideki Jamauči.

V rallysportu přišlo Subaru v minulém roce s novými vozy, a to jak v Japonsku, tak i ve Spojených státech amerických. Zkušený Toshihiro Arai o modelu WRX S4 řekl: „Ačkoli je S4 větší než předchozí vůz, jeho tuhost je úplně jiná a i díky tomu mám pocit, že se pro rallysport náramně hodí, skvělý je i motor 2,4L FA24." Arai slova potvrdil i svými výsledky. Hned na březnové Rally Mikawawan (která japonskou sezónu zahájila) se v těžké konkurenci několika speciálů kategorie R5/



Rally2 dlouho držel na medailových pozicích, o které jej připravily až problémy s kolem. To v severní Americe se daří talentovanému Brandonovi Semenukovi (o němž jsme rozsáhleji psali i v minulých vydáních našeho magazínu) ještě lépe, vlastně už od počátku minulé sezóny až dosud nepoznal hořkost porážky. Jeho Subaru WRX (VB) suverénně vládne všem rally, na které přijede. Nadmíru spokojený tak může být i spolujezdec kanadského pilota Keaton Williams. Na obdobný vůz, jakým disponuje Semenuk, přesešel i slavný Travis Pastrana a i jeho výsledky se od té doby (tedy od počátku sezóny 2023) stabilizovaly tak říkajíc na pódiu. Nicméně



na rychlého Kanadana ani Pastrana nestačí, přece jen mu víc svědčí zejména oblast jeho pověstných „show“ než úzké tratě rychlostních zkoušek. Ve Spojených státech nicméně značka Subaru zcela dominuje, například na úvodním podniku sezóny, kterým byla tradiční Sno\*Drift Rally, figurovalo ve výsledech Subaru na šesti postech z prvních sedmi v cíli.

## Na slavnou historii se dosud nezapomnělo

Nelze si nevímnout, že na evropských sportovních kolbištích se současné modely Subaru příliš často neuplatňují. O to víc se jich ale prohání po tratích historických rally, a to jak v šotolinovém, tak i v asfaltovém provedení. Jednou z nejúspěšnějších přehlídek soutěžácké techniky minulých let bývá Rally Costa Brava, která se každoročně koná hned na úvod sezóny. Ani letošní březen nebyl výjimkou, a kdo se vydal do katalánské Girony, nepochybně ve startovní listině také osm vozů se značkou Subaru. V dnešní době je v evropských předpisech zapsán limit pro historické soutěžní stroje s homologací před rokem 1990 včetně. A právě to byl letopočet, kdy se automobilka Subaru vrhla do rallysportu po hlavě a pro světový šampionát připravila model Legacy RS. Tehdy ještě ani neměl oblečen onen vyhlášený tmavomodrý kabátek, základem barev Subaru byly bílá a růžová, ostatně tato kombinace je pro sportovní oddělení značky (tedy Subaru Tecnica International, resp. STI) charakteristická dodnes.

Také na Rally Costa Brava proto na vozích Legacy převažovaly právě tyto barvy, ten nejúspěšnější z nich byl ale oděn do modrobílé kombinace (kdysi dané sponzorstvím firmy Rothmans). V těchto barvách úspěšně vodí svůj vůz po evropských tratích závodník ze slavného rodu, ve Španělsku domácí Antonio Sainz. Ostřílený pilot začal soutěž trochu smolně a do hry o přední příčky se vrátil až



ANTONIO „TOÑO“ SAINZ

\*10.12.1957 Madrid (Španělsko)

Jeho bratr Carlos byl 2x mistr světa v rally a 4x vyhrál Rally Dakar. Jeho synovec Carlos jr. je pilotem Formule 1 ve stáji Ferrari.

## Rallysport:

1978-86: účast v národních soutěžích, převážně s menšími vozy  
2005: vstup do motorsportu historických vozů  
2010, 2019-21: mistr Španělska v rally HA  
2018-dosud: závodění se Subaru Legacy 4WD Turbo (1990)

Impreze 555 Petr Jurečka, do hodnocení ME nepřihlášený.

Ještě jeden vůz Subaru zaujal na Rally Costa Brava, byl dokonce ještě rychlejší než Sainzovo Legacy a nejen to, po nějaký čas měl na soutěži vůbec nejrychlejší časy! V rámci národního španělského šampionátu totiž závodil slavný francouzský „pirát z Karibiku“ Simon Jean-Joseph, kterého známe i z našich tratí nebo ze soutěží mistrovství světa. Volnější předpisy španělského šampionátu mu dovolily vodit stroj trochu mladší, přesněji tedy Subaru Impreza 555 z pozdějších devadesátých let. Své schopnosti slavný jezdec z ostrova Martinik přetavil v několik skvělých dílčích výsledků z rychlostních zkoušek, do cíle soutěže jej však nakonec nepustila technická závada.





# BAVÍ MNE ZDRAVIT SE S DALŠÍMI SUBARISTY!



PTAL SE VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO: VOJTĚCH ŠTAJF A ARCHIV KAROLÍNY KRÍŽENECKÉ



Subaru jsme si vybrali racionální úvahou. Před tím jsme měli Toyotu, ale jen s pohonem jedné nápravy. Protože naší podmínkou byl automat a pohon všech kol, prakticky jsme věděli, že chceme Subaru

Karolínu Kríženeckou bylo překvapivě celkem snadné pro tento rozhovor získat i přesto, že se celý svůj profesní život pohybuje na pomyslné druhé straně barikády. Jako expertka na komunikaci, a současná mluvčí a manažerka komunikace společnosti Microsoft pro oblast střední a východní Evropy, je zvyklá spíše takové materiály připravovat než být jejich protagonistkou. Síla Subaru komunity však udělala své. Karolína si totiž od loňského podzimu užívá jízdu v bílém Outbacku a k rozhovoru nejen o cestě ke svému prvnímu Subaru nakonec ochotně svolila.

**R**odačka z Pardubic se v oblasti profesionální komunikace pohybuje více než 25 let, působila převážně v nadnárodních korporacích, zkušenosti má ale také z prostředí médií. Před současným angažmá v Microsoftu působila jako ředitelka komunikace v nizozemské bance ING, stavební společnosti Hochtief nebo strojírenském gigantu Siemens, kde nastavovala strategii lokálních komunikačních aktivit i oblasti trvalé udržitelnosti, a to jak pro centrálu, tak i ve výrobních závodech. Za svou profesní činnost získala Karolína také mnoho prestižních oborových ocenění. Zmínit lze například ocenění za projekt Risk Culture v soutěži PR profesionálů Zlatý středník, dále pak nejvyšší ocenění v rámci Institutu interní komunikace a v neposlední řadě vítězství v anketách Top odpovědná firma a Sponzor roku. Zásadní součástí jejího života je pak sport, zejména pozemní hokej. Někdejší úspěšná hráčka a kapitánka české ženské reprezentace se tomuto sportu věnuje už více než 40 let a má i zahraniční zkušenosti z angažmá v Kanadě v týmu HC Toronto a v Německu v týmu Blau-Weiss Köln. V současné době trénuje extraligový tým mužů HC President, do svého nabitého programu však zvládá pojmout i reprezentační týmy dívek a chlapců do 16 let. Již dříve získala jako hlavní trenérka ženského mistrovského týmu Slavia Praha pět českých mistrovských titulů. Karolína je absolventkou

Fakulty tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy v Praze, část univerzitního studia absolvovala také na Sporthochschule Köln v Německu. Karolína trénuje také první para-hokejový tým v ČR, kde připravuje mentálně postižené sportovce. Zbývající volný čas tráví nejraději se svou rodinou, je nadšenou cestovatelkou a zajímá se o psychologii sportovního výkonu.

## Karolíno, asi kvůli práci i sportu hodně cestuješ?

Cestuju ráda, v případě pracovních cest nejraději volím vlak nebo auto. Díky kolaborativním nástrojům Microsoftu mohu řadu schů-

zek absolvovat online, přesto najezdím ročně dvacet, někdy i dvacet pět tisíc kilometrů.

## Zpestrňuješ si nějak delší cesty, aby ti to lépe utíkalo?

Po pravdě nejradši cestuji sama. Sednu si za volant a pustím si hudbu, říkám tomu „me time“. Často i vyřizuji hovory, na které nemám mezi schůzkami čas, volám si taky s mamkou, to většinou, když jedu na trénink. Protože pořád nestíhám, tak občas dělám i věci, které za volant rozhodně nepatří, proto je pro mě opravdu důležitý systém Eye Sight. Naštěstí ještě zasáhnout nemusel, ale je to pro mě taková jistota. Kdysi jsem ale takový





zásah a prudkou brzdu zažila v jednom půjčeném autě, a protože jsem to neznala, lekla jsem se, že jsem auto rozbila.

**To zní úsměvně, máš ještě nějakou vtipnou historku „blondýny za volantem“?**

Tak ještě s předchozím autem se mi stalo, že jsem vjela do myčky, a protože nerada mrhám časem, během mycího programu jsem si začala sloupávat starou dálniční známku. A klíčky od auta jsem mezitím položila na přístrojovou desku mimo můj zorný úhel. Když program skončil, začala jsem klíčky hledat, a trvalo to tak dlouho, že mi je nakonec přišel najít řidič auta, čekajícího za mnou. Když je našel, prohlásil, že nemít doma manželku, tak by tomu nevěřil. Od té doby jsem fanoušek bezklíčového startování!



**Jak k tomu došlo, že sis koupila Subaru?**

S přítelem Jirkou máme v domácnosti dvě auta, jedno na běžné popojíždění a převážení zejména hokejových věcí a druhé lepší, na delší a dobrodružnější cesty. Po pravdě, u nás si Subaru vybral hlavně Jirka, a to racionální úvahou. Před tím jsme měli Toyotu s pohonem jedné nápravy. Protože naší podmínkou byl automat a pohon všech kol, prakticky jsme věděli, že chceme Subaru – jen jsme chvíli řešili, jestli Forester nebo Outback.

**A vaše očekávání se naplnila?**

Outback je perfektní auto na výpravy. Jezdíme často lyžovat do hor a po zkušenostech, kdy jsem v Itálii klouzala po zledovatělé silnici, mám teď v Subaru úplně jiný pocit. Když vidím, jak ostatní motoristé zastavují a zkřehlými prsty nasazují řetězy, zatímco já jedu bezpečně dál, už jen za ten pocit to vlastnictví Subaru stojí. A ještě něco – baví nás zdravit se s ostatními Subaristy.

**Když se u vás sejde celá rodina, kolik vás je?**

Jirka má dvě dcery, už plnoleté, a já jednu, čtrnáctiletou. Když bychom teoreticky jeli všichni, pohodlně se do Outbacku vejdemo, nicméně to se moc nestává. Starší holky už samy řídí, a obě si už také měly možnost řízení Subaru vyzkoušet. Jsou nadšené!

**V pozemním hokeji patříš nejen na české scéně mezi velké osobnosti, kde vznikl tvůj celoživotní vztah k tomuto sportu?**

Historie je to dlouhá, před více než čtyřiceti lety jsem jako malá začala chodit se svou starší sestrou v Rakovníku na tréninky nově vzniklého oddílu. Zkusila jsem to, a už jsem u toho zůstala. Studovala jsem pak na Fakultě tělesné výchovy a sportu v Praze a také v Kolíně nad Rýnem, kde jsem se dostala do německého univerzitního a později i bundesligového týmu. Tam jsem trénovala pod nejlepšími trenéry na světě a hodně se toho od nich naučila. V současné době se věnuji už spíše trénování. Působila jsem u českých reprezentací, nyní vedu extraligový tým mužů HC Prezident a stále mám ještě na starosti i reprezentační tým holek a kluků do 16 let.

**Ale u nás je díky rozšíření ve školách asi známější florbal?**

To sice ano, ale pozemní hokej je olympijským sportem, a reálně i v porovnání třeba s fotbalem nebo rugby se jedná o jeden z fyzicky nejnáročnějších sportů vůbec. Nová pravidla přinesla i atraktivnější hry. Pro vyšší intenzitu se nyní hraje na čtvrtiny po deseti minutách, a velké zrychlení do hry vnesla i rozehrávka, tzv. self-pass, což znamená, že hráč může zahájit pohyb s míčem sám bez nutnosti přihrávky. Sport vznikl v Anglii a rozšířil se do jejích kolonií. Je tak populární po celém světě. Kromě evropských bašt Německa, Belgie a Nizozemska se nyní špičková úroveň hraje i v Argentině, Japonsku, JAR nebo třeba v Číně.

**Jak nákladný je pozemní hokej pro samotné hráče?**

Není to tak hrozné, nejdražší je vybudování samotného hřiště. Co se týče vybavení hráčů, stačí hokejka, chrániče, dres a boty. Brankář navíc potřebuje ještě betony a přilbu. Balonek je totiž z tvrzené umělé hmoty a lítá fakt rychle!



**Outback je perfektní auto na výpravy, my jezdíme hodně na hory. Cesta do hor právě se Subaru vám dodá vnitřní klid. Když vidíte, jak ostatní motoristé zastavují a zkřehlými prsty nasazují řetězy, zatímco vy jedete bezpečně dál, už jen za ten pocit to vlastnictví Subaru stojí**

**Děláš taky něco pro rozšiřování pozemního hokeje?**

Snažím se být dobrou ambasadorkou našeho sportu, proto děkuji i za tento rozhovor. Podílím se také na činnosti českého paratýmu pro mentálně postižené sportovce, se kterým jsme byli dokonce v Berlíně na Světových hrách „Special olympics“. Nedávno jsem se také zúčastnila charitativní akce v Ugandě, kde jsme společně s nadací Hockey Dreams Foundation podporovali tento sport v Africe.

**Na závěr se nabízí otázka, zda má tvoje dcera ambici pokračovat v tvých stopách?** Samozřejmě jsem Zuzku zkoušela pro pozemní hokej nadchnout, v pubertě ale nakonec ztratila o tento sport zájem, a místo toho se věnuje sportovní gymnastice. V disciplíně team gym je opravdu skvělá, dělá to na opravdu vysoké úrovni a její tým se pyšní republikovým titulem. Se mnou si jde občas zahrát golf, což je pro nás obě takový relaxační sport. ■

Děkuji za rozhovor.



# ŠETRNĚ K PŘÍRODĚ

Mezi stěžejní zásady značky SUBARU patří i respekt k životnímu prostředí. Přestože víme, že i pro většinu našich klientů, členů velké a soudržné „Rodiny Subaru“, je samozřejmostí, připomínáme, jak je třeba naložit s výrobky s ukončenou životností:



Informace pro potřeby § 13 „Informování konečného uživatele a osvětová činnost“ zákona č. 452/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností:

**ZPĚTNÝ ODBĚR** – autobaterie a odpadní pneumatiky s ukončenou životností předejte na veřejné místo zpětného odběru – seznam více než 850 odběrných míst na [www.glogistics.cz](http://www.glogistics.cz). Služba je poskytována zdarma!



TEXT: MILOSLAV JANÁČEK, FOTO: SUBARU BUTIK

# BOHATÝ VÝBĚR NA E-SHOPU

Pravidelně připravujeme obměnu zboží butiku Subaru a nyní vám s nadšením představujeme aktuální nové produkty, které přidáváme do široké nabídky e-shopu [subaru-butik.cz](http://subaru-butik.cz)!

**P**ro letošní chladné dny jsme připravili stylovou Subaru modrou vestu, která nejenže vás udrží v teple, ale také vám dodá ten správný styl.

A co je nejlepší? Je ideální jak pro každodenní nošení, tak i pro vaše outdoorová dobrodružství.

Pro ty z vás, kteří touží po dokonalém spojení elegance a praktičnosti, máme skvělou novinku! Naše kožená cestovní taška je nejen prostorná, ale také víceúčelová. S rozepínací funkcí se může proměnit v elegantní obal na sako, ideální pro ty, kteří si potrpí na špičkový vzhled i na cestách.

Ale to není vše! Pro všechny vášnivé grilovače jsme připravili další exkluzivitu – grilovací sadu Subaru. S touto sadou se stanete nezpochybnitelným králem či královnou grilu na každé letní grilovací akci. Překvapte své přátele nejen svými ku-

linářskými dovednostmi, ale také stylovými doplňky!

Představujeme i naši novou teplákovou soupravu, která vám zajistí maximální pohodlí a styl při každém sportovním či relaxačním momentu. Užijete si dokonalé spojení komfortu a elegance!

A pokud si potřebujete odpočinout a načerpat nové síly, máme pro vás ideální doplněk. Naše stylové lehátko je dokonalým společníkem pro klidné chvíle odpočinku. S logem Subaru se stanete nejenom středem pozornosti, ale také si dopřejete maximální komfort při každém odpočinku.

Sledujte pravidelně náš e-shop pro další novinky a exkluzivní nabídky, které pro vás máme připravené!

Budte součástí komunity Subaru a dopřejte si ty nejlepší produkty, které doplňují váš životní styl.



1329 Kč



1199 Kč



1999 Kč



1499 Kč



2299 Kč



3799 Kč



TEXT: SUBARU, FOTO: MARTIN SZNAPKA

# 5 PRAVIDEL PRO ZAJETÍ NOVÉHO AUTA

Jak každý zasvěcený motorista ví, Subaru je držák. Šestihvězdičková auta si svou kvalitu udrží a radost z jízdy poskytují uživateli dlouhá léta. I životnost Subaru ale ovlivní, s jakou péčí a pozorností byl vůz provozován takřikajíc „v záběhu“.

**A**by si všechny mechanické komponenty vzájemně sedly a hladce fungovaly mnoho a mnoho let, je potřeba v prvních dnech a týdnech dopřát novému Subaru jemné zacházení. Když se budete držet základních doporučení, dostanete z něj z hlediska výkonu, spolehlivosti a spotřeby maximum.

Někdy se jako zajiřďedčí fáze uvádí prvních 1000 kilometrů, někdy 1500 a někdy i 2000. Subaru v manuálech ke svým vozům uvádí rozumných 1000 mil, tedy 1600 kilometrů. Během těch by se měla bezpodmínečně dodržovat následující doporučení.

## 1. Nevytáčejte motor

Jezděte klidně a nežeňte motor do otáček. S výjimkou nouzových situací byste neměli překročit hranici 4000 otáček za minutu. Bude to zřejmě chtít jistě sebezapření, ale rozhodně se vyplatí nutkání odolat. Při najíždění první tisícovky mil byste si měli odpustit i tahání přívěsu.

## 2. Zrychlujte s citem

Vyvarujte se prudkých rozjezdů i náhlé překotné akcelerace, plynový pedál nikdy netlačte až do podlahy. Nedá se nic dělat, chvíli budete patřit k pomalejší části provozu. No a co?!

## 3. Střídejte tempo i typy silnic

Nejezděte delší dobu v konstantních otáčkách ani stálou rychlostí, ať už pomalu, nebo rychle. Ostatní z vás asi nebudou nadšení, ale chvíli to přežijete. I když má EyeSight skvělý adaptivní tempomat, je lepší ho v této fázi nepoužívat.

## 4. Nebrzděte prudce

Vyvarujte se náhlého intenzivního brzdění, opět samozřejmě s výjimkou krizové situace. Nové pneumatiky a brzdy potřebují k dosažení ideálního provozního stavu najet i stovky kilometrů. Ušetříte si tak i výrazný zápach spáleniny, který u nového auta zpravidla provází takové agresivnější manévry.

**Životnost i výkon automobilu jsou silně závislé na způsobu zacházení a na péči v době, kdy je automobil nový**

## 5. Zvažte výměnu kapalin

Povinnost to není, ale vždy je ku prospěchu věci do prvních cca 5000 kilometrů vyměnit olej v motoru a další provozní kapaliny. Například u BRZ stojí s ohledem na obvyklý způsob použití za pozornost i olej v zadním diferenciálu.

Myslete na to, že na postupy uvedené výše byste měli pamatovat také po výměně brzdového obložení, přezutí pneumatik nebo repasi či montáži nového motoru. Výhodu v tomto ohledu mají majitelé Solterry a dalších budoucích elektromobilů Subaru – technicky jednoduchý elektrický pohon s minimem pohyblivých částí je na zajetí mnohem méně citlivý než spalovací motor.

# I NEPORAZITELNÉ NEMOCI LZE VZDOROVAT

TEXT: DOBRÝ ANDĚL, FOTO: Z ARCHIVU NADACE

Budou to již 3 roky, co nadace Dobrý anděl rozšířila svou pomoc také na rodiče s vážným onemocněním, a tak Dobří andělé začali pomáhat i 48letému panu Janovi. Ten se potýká s ALS, přesto život miluje a snaží se ukázat, že ani fatálním onemocněním nic končit nemusí.

**K**vůli svému onemocnění přišel pan Jan o možnost pohybu, stravu dostává sondou přímo do žaludku a dýchá prostřednictvím umělé plicní ventilace. Svému osudu se ale postavil a rozhodl se nevzdát ani svého milovaného cestování.

Amyotrofická laterální skleróza (ALS) je progresivní nervosvalové onemocnění, které postihuje motorické nervové buňky v mozku a míše. Pokud tyto buňky nefungují nebo odumřou, mozek nedokáže ovládat svaly a jejich pohyby, pacient je však při plné mentální síle. Příčiny tohoto onemocnění nebyly zatím dostatečně objasněny, efektivní léčba dosud neexistuje.

V dubnu roku 2018 bylo toto onemocnění, které postihuje zhruba 2 lidi ze 100 000 ročně, diagnostikováno také panu Janovi. „Nemoc z počátku postupovala rychle. Začalo to levou rukou, postupně manžel ztrácel sílu v ruce pravé, pak začaly chřadnout nohy. Nedlouho poté už se nepostavil a zůstal na invalidním vozíčku,“ vzpomíná jeho manželka Markéta

s tím, že v tuto chvíli je už zcela ochrnutý, připojený na umělou plicní ventilaci a stravu přijímá skrze sondu zavedenou přímo do žaludku. „Nejhorší na tom všem je, že si vše plně uvědomuji a vím, že se vše bude jen zhoršovat. A není žádná šance na zlepšení nebo vyléčení,“ dodává Jan, který komunikuje s okolím díky speciálnímu počítačovému systému, který mu umožňuje psát zprávy pomocí očí.

## Péče 24/7

Paní Markéta se o manžela stará 24 hodin denně, proto musela opustit zaměstnání. Situace je náročná také pro jejich dva dospívající syny. „Filip a David (15 a 18 let) museli téměř přes noc dospět. „S péčí o tatínka mi pomáhají každý den,“ popisuje paní Markéta. „Snažíme se, aby to bylo pořád co nejlepší - jak pro nás, tak pro tátu. Proto s ním jezdíme různě ven, na výlety,“ říkají jeho synové s tím, že cestování a sport, to byly vždy největší tátovy koníčky.

Protože je péče náročná nejen psychicky, ale také fyzicky, pomáhají rodině jednou týdně pečovatelky. „Vždycky se na ně moc těším, je s nimi sranda. Například když jsem měl narozeniny, dorazily v parukách a darem jsem dostal sadu veselých trenýrek a ponožky,“ vzpomíná Jan, který ani přes své onemocnění neztratil chuť si užívat každou minutu. S celou rodinou se snaží co nejčastěji jezdit na výlety, nezalekne se ani hor. „Někdy je to sice trochu náročné. Například když se nám někde zasekne můj elektrický vozík, nebo když mu dojde štáva. Manželka a kluci už jsou zvyklí na ledacos,“ vypráví s úsměvem Jan, který svou ženu a syny označuje za své největší životní štěstí.

## Andělská výpomoc

„Pomoci Dobrých andělů si velmi vážíme a moc za ni děkujeme. Využíváme je na po-

krytí nákladů na rehabilitace, chod do mácnosti, na kroužky kluků a co zbyde, tak na cestování, které manžela udržuje v lepší psychické pohodě. Bez této pomoci by to vše snad ani nešlo,“ dodává s díky paní Markéta, Janova manželka.

Za 12 let své činnosti podpořila nadace Dobrý anděl více než 12 tisíc rodin s dětmi, kde se rodič nebo dítě potýká s vážným onemocněním. Pokud byste se chtěli stát Dobrymi anděly i vy, je to jednoduché. Stačí se zaregistrovat na [www.dobryandel.cz](http://www.dobryandel.cz), zvolit libovolnou výši příspěvku a začít přispívat. Nadace vaše příspěvky rodinám odevzdá do posledního haléře a vy se díky svému Andělskému účtu můžete každý měsíc podivat, které konkrétní rodině jste pomohli.





# PŘEHLEDNĚ: KTERÝM SUBARU NEVADÍ BENZÍN E10

Se začátkem roku 2024 začala velká část čerpacích stanic v Česku přecházet na benzín obsahující až 10% podíl biosložky, tedy dvojnásobný proti současnosti.

**P**ředevším starším autům, spadajícím do kategorie veteránů, může způsobovat problémy s palivovou soustavou či motorem. Abyste měli jistotu, že vašemu Subaru neublíží, podívejte se do tabulky níže. Pokud v ní svůj vůz najdete, můžete být v klidu, v opačném případě palivo E10 nepoužívejte. V řadě evropských zemí je benzín E10 na stojanech již řadu let, v České republice začíná nahrazovat Natural 95 ve specifikaci E5 právě nyní. Obsažený líh může coby

rozpuštědlo ničit mimo jiné nejrůznější těsnění, a protože váže vodu, hrozí také vznik koroze. Materiálům používaným v moderních autech nic nehrozí, starší vozy ale mohou mít problém. Zde najdete modely, pro které tankování benzínu E10 (a případně nafty B7) nepředstavuje žádné riziko. Hledat můžete podle modelového roku nebo podle označení, které je uvedeno na začátku kódu VIN. Pozor, jde pouze o verze homologované pro evropský trh – vozy určené pro Japonsko nesmí palivo E10 používat.



| Model                     | Označení                                | Modelové roky  | Benzín E10 | Diesel B7         |
|---------------------------|-----------------------------------------|----------------|------------|-------------------|
| SVX                       | JF1CX                                   | 92MY – 97MY    | Ano        |                   |
| Legacy                    | JF1BC / JF1BF                           | 90MY – 94MY    | Ano        |                   |
| Legacy                    | JF1BD / JF1BG                           | 94MY – 99MY    | Ano        |                   |
| Legacy a Outback          | JF1BE / JF1BH                           | 99MY – 03MY    | Ano        |                   |
| Legacy a Outback          | JF1BL / JF1BP                           | 04MY – 09MY    | Ano        | Ano (08MY – 09MY) |
| Legacy a Outback          | JF1BM / JF1BR a novější                 | 10MY a novější | Ano        | Ano               |
| Forester                  | JF1SF                                   | 98MY – 02MY    | Ano        |                   |
| Forester                  | JF1SG                                   | 03MY – 08MY    | Ano        |                   |
| Forester                  | JF1SH a novější                         | 09MY a novější | Ano        | Ano               |
| Impreza                   | JF1GC / JF1GF                           | 93MY – 01MY    | Ano        |                   |
| Impreza                   | JF1GD / JF1GG                           | 01MY – 07MY    | Ano        |                   |
| Impreza (včetně STi) a XV | JF1GE / JF1GH / JF1GR / JF1GV a novější | 08MY a novější | Ano        | Ano               |
| Tribeca                   | 4S4WX                                   | 06MY –         | Ano        |                   |
| E12 (Libero)              | JF1FA                                   | 94MY – 98MY    | Ano        |                   |
| Justy                     | TMMSF / TMMSG                           | 95MY – 01MY    | Ano        |                   |
| G3X Justy                 | TSMNH                                   | 04MY – 07MY    | Ano        | Ne                |
| Justy                     | JDAM3                                   | 08MY – 10MY    | Ano        |                   |
| Trezia                    |                                         | 11MY –         | Ano        | Ano               |
| BRZ                       | ZC a novější                            | 13MY a novější | Ano        |                   |
| Levorg                    | VAG / VAF / VM4 a novější               | 16MY a novější | Ano        |                   |
| WRX (včetně STi)          | VAG / VAF / VM4 a novější               | 15MY a novější | Ano        |                   |



## JAK FUNGUJE SUBARU X-MODE

TEXT: LUDĚK VOKÁČ,  
FOTO: MARTIN SZNAPKA

Jak fanoušci značky Subaru dobře ví, šestihvězdičkové crossovery a SUV jsou kromě symetrického pohonu všech kol a nadprůměrné světlé výšky vybaveny i systémem X-Mode, který výrazně usnadňuje jízdu v náročných podmínkách. Jeho nejnovější generace má dva různé režimy, které upravují chování auta podle toho, jakým podmínkám musí pohon čelit. Vysvětleme si, jak přesně fungují.

**X**-Mode je specialitou vozů Subaru už 10 let. Stejně jako auta samotná se ovšem vyvíjí i on a jeho nejnovější generace je tak užitečnější a chytřejší. Ve výbavě ho mají všechny zvýšené modely s pohonem všech kol, tedy Crosstrek, Forester, Outback i elektrická Solterra. S výjimkou základního provedení Crosstreků jde vždy o jeho nejmodernější podobu se dvěma režimy. Smyslem technologie je dodat řidiči při jízdě v terénu více jistoty a využít potenciál auta na maximum. Systém vždy funguje ve spolupráci s automatickou převodovkou Lineartronic, plochým motorem boxer, již zmíněným symetrickým pohonem všech kol a dalšími technologiemi, jako je elektronická uzávěrka diferenciálu nebo stabilizace. X-Mode se u starších modelů aktivuje tlačítkem či otočným ovladačem na středové konzoli mezi sedadly, u nejnovějších, vybavených velkým dotykovým displejem infotainmentu, pak přímo na něm. V současnosti dává řidiči na výběr ze dvou režimů: Dirt/Snow (prach/sníh) a Deep snow/Mud (hluboký sníh/bláto). Každý funguje trochu jinak. Zatímco v „mírnějším“ nastavení se snaží zajistit maximum trakce pro každé kolo, aby kola zbytečně neprokluzovala, v bahně či závějích dovolí řízený prokluz tak, aby se mohl vůz v případě potřeby nástrahami doslova prohrabat. Systém funguje do rychlosti 40 km/h a zatímco u starších Subaru se při překročení

této hranice deaktivoval a po zpomalení bylo nutné ho znovu ručně zapnout, u novějších zůstává nadále v pohotovosti, a když rychlost dostatečně klesne, sám začne opět pracovat. Zajímavou novinkou je i to, že X-Mode nyní funguje také při couvání. Jeho součástí je i funkce kontrolovaného sjíždění prudkých svahů konstantní rychlostí. **Plynule, ale důrazně** A jak to celé funguje? X-Mode je vlastně spousta drobných elektronických nastavení, která změni chování a citlivost auta tak, aby bylo snazší ho v terénu ovládat. Upraví například odezvu pohonné jednotky na sešlápnutí plynu tak, že je pedál méně citlivý a výkon lze přidávat přesněji a plynuleji. Cílem je dávkovat točivý moment na kola jemně, aby nedošlo k jejich prokluzu, a teprve když je trakce dost, může přijít větší příval síly. Na precizním přenosu se podílí i převodovka Lineartronic, která v režimu X-Mode udržuje nižší převod a do jisté míry tak nahrazuje funkci redukční převodovky. Spolu s mimořádnou plynulostí je to jedna z výhod, kterou převodovka s plynule měnitelným převodovým poměrem nabízí. X-Mode také upraví reakce stabilizačního systému a především elektronické uzávěrky diferenciálu, která je jeho součástí. Jsou rychlejší a přibrzdováním kol eliminují prokluz dříve než v běžném režimu. Elektronika dále upraví i funkci pohonu všech kol, takže mezinápravové spojky nebo elektromotory ještě více dbají na rovnoměrný přenos síly a maximalizaci trakce.



TEXT: ADÉLA PRŮDKOVÁ, FOTO: MATYLDA ŠTAJFOVÁ

# LEPŠÍ AUTO UŽ MÍT NEBUDU



Divákům je známý nejen díky řadě rolí ve filmech (naposledy Úsvit) a v televizních seriálech (například Okresní přebor, Vyprávěj, Zlatá Labuť), ale především díky svému působení na divadelních prknech. Účinkoval mimo jiné v divadle Rokoko, v Divadle Na Vinohradech a dvanáct let byl členem souboru Divadla Na zábradlí. Nyní je bez stálého angažmá, spolupracuje s mnoha českými divadly, s Českým rozhlasem. **Ladislav Hampl** – liberecký rodák a patriot, absolvent herectví na pražské DAMU, fanoušek fotbalu i fotbalista, člen týmu Real Top Praha a v posledních třinácti letech také nadšený subarista.

## Jaká byla vaše cesta k Subaru?

Za volant jsem pospíchal jako asi každý kluk. Řidičák jsem si dělal ještě před svými osmnáctinami, při svojí první brigádě po maturitě. Když mi bylo 18, tak už jsem si ho šel jenom převzít a mohl jsem hned řídit dědovu stopětku škodovku. Má cesta k Subaru začala v roce 2011 v Divadle Na zábradlí. Můj herecký kolega Petr Čtvrtníček jednoho

**Forester mě zatím  
vyvezl úplně všude,  
i tam, kam se jiná auta  
nedostanou**

dne přišel a ptal se, jestli by někdo nechtěl koupit jeho Subaru Forester. Pár let předtím, když měl to auto úplně nové, jsme v něm společně jeli na zájezd, a já si pamatoval, že to byla docela zábava. Takže když Petr řekl slušnou částku, za kterou bych od něj mohl to auto koupit, neváhal jsem.





**Od jisté doby jezdím do Liberce i do servisu, a tam jsem narazil na chlapíky, kteří byli úplně báječní a jsou báječní doteď. Už mi tam dělali i náročnější opravy a moc si toho cením**

#### Jak své rozhodnutí hodnotíte?

Jsem děčko z Liberce, z hor – na hory jezdím, a Forester mě zatím vyvezl úplně všude, i tam, kam se jiná auta nedostanou, což mi dává pocit bezpečí a vědomí, že zkrátka sedím ve správném autě. Měl jsem předtím jiné značky, ale Subaru se dá prostě věřit, to se člověk cítí pohodlně. Je to sice už staré auto, z roku 2007, ale snažím se ho držet při životě, protože mám pocit, že lepší auto už mít nebudu.

Nadto mi přijde moc sympatické, že se lidé, kteří mají Subaru, zdraví, o což se snažím poctivě i já.

#### Vracíte se do svého rodného Liberce často?

Ano, za rodinou, podívat se na zápasy Slovanu Liberec, nyní tam také hostuji v Divadle F. X. Šaldy v inscenaci Burian od Tomáše Dianišky. A od jisté doby jezdím do Liberce i do servisu.

#### Jak se to přihodilo?

Jel jsem na Vánoce za rodinou a auto se mi na dálnici porouchalo. Odtahovka mě odtáhla do Liberce, do servisu ILOS. A tam jsem narazil na chlapíky, kteří byli úplně báječní a jsou báječní doteď. Už mi tam dělali i náročnější opravy a moc si cením jejich přístupu, mám k nim naprostou důvěru. Doporučili mi, ať se tam občas zastavím jen zkontrolovat kapaliny a ujistit se, že je vše v pořádku, což rád dělám. Myslím si totiž, že s nástupem elektromobility udělám pro planetu nejlíp, když se mi podaří co nejdéle udržet Forestra v provozuschopném stavu.



#### Jaký jste spolujezdec?

Já jsem tolerantní, myslím, že od pasu nahoru není nic poznat, snažím se nerozhodit toho řidiče, ale přiznám se, že dole šlapu na pedály. Někdo má posunutý ten pud sebezáchovy, já úplně ne.

#### Jaký jste řidič?

Já moc neriskuju, dost jsem se vybláznil v osmnácti v té stopětce, tam bylo i pár momentů, kdy jsem si říkal, že to všechno mohlo dopadnout i jinak, a hůř. Když jsem si pořídil Subaru, tak jsem zjistil, že mám poprvé v životě fakt bezpečné auto, což ale neznamená, že bych popustil uzdu svým řidičským choutkám. Jedu rychle, ale na rovinu – je to Forester 2,5 XT, když tomu člověk „dá napít“ (jak hezky říká Petr Čtvrtníček), tak to bych se nedoplatil. Takže jezdím celkem spořivě.

#### Co vás za volantem nejvíc rozčiluje?

Když je lidem zatěžko pohnout o centimetr prstem od volantu a mají pocit, že blinkr dávat nemusí, to mě hrozně štve. I když jedu na silnici v noci sám, a přejíždím z pruhu do pruhu, tak ten blinkr dám. Zažil jsem dost situací, kdy řidiči dají znamení až poté, co daný manévř udělají. A kdybych nepředvídal, tak to také mohlo dopadnout špatně. Takhle liknavost mě štve. Pak mi přijde zbytečné,

ale vcelku úsměvné, když se někdo troubením snaží urychlit situaci, která se troubením urychlit nedá.

#### Čím si děláte radost během jízdy?

Rád poslouchám audioknihy nebo rozhlasové hry. Na delší cesty mě to udržuje v pozornosti. Znáám lidi, kteří nemohou poslouchat mluvené slovo v autě, protože usínají, ale já to mám opačně. Vyhovuje mi, že je to příběh, který chci doposlechnout do konce, navíc pozorně, aby mi nic neuteklo. Zvládám to a líp se na cestu soustředím. Takže cesta do Chorvatska a nějaká zhruba 10hodinová audiokniha, to je přesně ono. Někdy si i přibrzdím, aby mi to vyšlo úplně přesně na dojezd.

#### Kdy naposledy jste takovou cestu podnikl?

Poslední delší cestu jsem absolvoval nedávno právě do Chorvatska, po dlouhé době po covidu jsem měl dovolenou, tak jsem tam jel za přáteli z Divadla Verze, kteří tam trávili volno. Chtěl jsem jet po své trase, a protože jsem s přibývajícimi roky trochu pohodlnější, nebaví mě stan a ve spacáku se necítím už moc komfortně, sklopil jsem zadní sedačky, koupil nafukovací matraci 190x120 cm, ta se výborně vejde dozadu, dal na ni prostěradlo, povlékl peřiny a spal jsem krásně jako člověk. Je to praktické, občas takhle jezdím i teď na akce, kde se přespává, když třeba někdo slaví narozeniny nebo na zápasy s Real Top.

#### U sportovního týmu Real Top Praha se ještě na chvíli zastavme...

Existujeme 18 let, děláme adresnou charitu. Přijedeme, zahrajeme domluvený zápas s místním výběrem. Člověk, na kterého se vybírají finanční prostředky, je z daného místa. V tomto roce nás čeká zhruba patnáct akcí od května do září. Za těch 18 let se podařilo vybrat zhruba 42 milionů korun, což je krásná částka. Na začátku jsme ani netušili, že to nabere takové rozměry. Je tam moc fajn parta, je to dané i tím, že to všichni dělají dobrovolně, bez nároku na honorář. Jsou mezi námi umělci, herci, zpěváci, bývalí sportovci, namátkou třeba Jan Koller, Karel Poborský, Tomáš Ujfaluši, Marek Jankulovský a řada dalších. Člověk, když se potká na jednom hřišti s těmito lidmi, tak to vypadá, že to taky umí (směje se). Dokonce i na jedné zahraniční cestě jsme byli. V Anglii – kolébce fotbalu – jsme na stadionu Hillsborough hráli proti staré gardě klubu Sheffield Wednesday, oni pak přijeli sem, hrálo se tehdy na Žižkově. To bylo moc pěkný.

#### V jakých nových projektech vás diváci budou moci vidět?

Teď jsem dozkoušel v Divadle Lucie Bílé francouzskou komedii Co to píšeš, miláčku?

Režíroval ji Petr Svojtka a hrají Mirek Etzler, Lenka Vlasáková a Veronika Svojtková.

Čeká mě natáčení filmu z prostředí parahokejistů, který se zatím pracovně jmenuje Play off. Připravuje ho režisér Dan Pánek, příjemné je i obsazení – doufám, že to můžu prozradit – Jirka Lábus, Ivan Trojan, Tomáš Havlínek a další. Já bych měl mít roli kusto-da, tak se na to těším.

#### Máte nějaké přání, které byste si chtěl u divadla splnit?

Když jsem točil Krále Šumavy, potkal jsem

se na place se spoustou mladých kluků herců. Hrál jsem tam takovou šajbu a když proti mně stáli ti vojíni, tak jsem zjistil, že už jsem vlastně trochu starý. Tak by mě moc lákala práce na nějakém divadelním projektu s touto mladou generací herců, zjistit, jaká mají témata, z čeho si dělají legraci. Protože si dobře pamatuju, jací jsme byli my v jejich věku, jak jsme si starší kolegy dobírali, člověk se rád vyhraňuje vůči té starší generaci. To bych byl rád, kdyby mě taková práce potkala. Já si ale o práci sám neříkám, tak uvidíme, co přijde.



Tohle kolo Subaru v barvách Imprezy jsem také koupil z druhé ruky od Petra Čtvrtníčka a mám ho moc rád. Loni jsem na něm jel bohužel asi jen dvakrát, ale dříve jsem jezdil hodně a doufám, že mi to vyjde i letos...



# AUTO VERO SEDLČANY

Příznivci našeho sedlčanského dealerství Subaru jsou zvyklí, že kromě široké nabídky nových vozů a spolehlivých všestranných služeb nabízíme pravidelně i zajímavé akce, na nichž se sponzorsky a organizačně rádi podílíme. V minulém čísle jsme referovali o záměru slavného horolezce Radka Jaroše ve voze Forester a zuřivého reportéra radia Impuls Aleše Růžičky dobýt vrchol Matterhornu, který měří 4 478 m.

Tentokrát se chceme pochlubit svým podílem na akci Subaru Konopišský půlmaraton 2024. Pobavil a nadchl mnoho běžců na zážitkové Ferdinandově cestě.

Tento tradiční závod měl letos již čtvrté pokračování a stejně jako každý rok nabídl nejen pestrý a náročný profil, ale i spoustu nádherných přírodních zákoutí a jedinečných vyhlídek na ikonický zámek Konopiště. S heslem „Běžím, tedy jsem“ vyrazilo na trati o délkách 21 km, 7 km a na štafety 3 x 7 km neuvěřitelných 354 běžců, kteří se z vlastní vůle ocitli ve výjimečné pospolitosti lidí nadšených z toho, že běží.

Generálním partnerem K21 bylo Subaru Sedlčany v čele s jednatelem Pavlem Vrnákem. Jako tvář 4. ročníku se představila česká reprezentantka ve skoku vysokém a trojskoku Michaela Hrubá z USK Praha.

Jak to všechno dopadlo? Absolutními vítězi závodu se stali Petr Pechek, několikanásobný mistr republiky v maratonu, s časem 1:15:00, a Lenka Šatavová s časem 1:28:58, přičemž oba výherci zároveň pokořili traťový rekord ve svých kategoriích. Další běžeckou ikonou, která na Konopiště zavítala, byla Anna Straková, maratonská běžkyně olympijských her v Aténách. Za zmínku rozhodně stojí účast bývalého českého reprezentanta v cyklokrosu Pavla Camrda a také bývalého premiéra ČR Vladimíra Špidly, jejichž návštěvy si rovněž velmi vážíme.

Letošní Konopišský půlmaraton jsme si společně náramně užili a je nám velkým potěšením vás už nyní pozvat na ročník příští, v pořadí již pátý, který proběhne 15. března 2025.

Zároveň vás také srdečně zveme na 28. ročník Konopišské desítky, který se uskuteční v neděli 9. června 2024 opět za podpory naší firmy. A my se těšíme, že mezitím navštívíte naše dealerství, abyste posoudili, jak široká a atraktivní nabídka vozů i služeb u nás na vás čeká.

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



# EMIL FREY

Subaristické příznivce a návštěvníky obou pražských středisek firmy Emil Frey nepřekvapilo, že i letos jsme:

■ Podporovali Silvestrovské Derby pražských „S“

Emil Frey se stal partnerem prestižní silvestrovské události, a to soubor pražské Sparty a Slávie. Událost navštívily tisíce fanoušků a hlavní hvězdou byl model Forester.

■ Nabídl akci Na hory s Emilem

Jako už každý rok, i v roce 2024 si zákazníci Emil Frey užili lyžovačku za 50 % pro celou rodinu, stačilo jim k tomu pouze v Herlíkovicích „zazvonit“ klíčky od vozu SUBARU a sleva byla jejich.

■ ForCaravan

Společně s AnyCarmat se účastnili výstavy karavanů a všeho s ní spojeného. Ozdobu akce dělaly modely Outback a Forester, které byly vybaveny speciální matrací na míru pro pohodlné přespání přímo uvnitř vozu. Akci navštívily tisíce lidí.

A na závěr velká akce léta: Připravujeme pro vás také nové prostory a zázemí na naší bývalé adrese v Kolbenově ulici ve Vysočanech, kde bychom se chtěli nově soustředit jen na Subaru. Přesun z děleného showroomu na Černém mostě by měl nastat do prázdnin a my vás zveme k návštěvě!

**Emil Frey ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, Praha 14, [www.subaru-emilfrey.cz](http://www.subaru-emilfrey.cz)  
Emil Frey ČR, s.r.o., Pekařská 638/5, Praha 5, [www.subaru-emilfrey.cz](http://www.subaru-emilfrey.cz)**







## MIJA AUTOCENTRUM

### Vážení členové rodiny SUBARU,

hned v úvodě svého příspěvku vám všem upřímně děkujeme za vaši přízeň a podporu za celý uplynulý rok 2023. Nemohu opomenout vaši toleranci k potížím způsobených již třetím rokem probíhající výstavbou vnějšího okruhu, která již vstupuje do závěrečné části a dle posledních informací bude v letošním roce okruh dokončen. Pokud je tato informace informací pravdivou, bude tak příjezd a odjezd definitivní a provozně komfortní. Musíme též konstatovat, že přes veškeré, někdy až pesimistické předpoklady jsme všechny úkoly roku 2023 úspěšně splnili a vytvořili si tak velmi dobrý vstup a start do roku letošního 2024. V letošním roce opět pokračujeme ve velmi úspěšné spolupráci s Jihomoravskou brigádou záchranářských psů. Jako generální sponzoři budeme spolupracovat při všech celostátních soutěžích, jejichž význam zvýší účast integrovaného záchranného sboru zdravotníků, hasičů a policie ČR. Pokračujeme též ve spolupráci s oddílem TJ MORAVAN Brno – parkurové skákání. Mnoho jezdců a obslužného personálu používá k převozu koní naše vynikající vozy SUBARU. Velmi rádi také sdělujeme účast na X. ročníku sportovně-charitativní akce „You Dream We Run“, která se letos koná v Ráječku (obci mezi Blanskem a Rájecem-Jestřebí) a které se vedle vystavených vozů SUBARU bude hlavně účastnit celá naše firma. Termín konání je 8.–9.6.2024 a jako správná rodina SUBARU jste všichni srdečně vítáni, neboť se tato akce řadí v rámci ČR k těm největším. Pořadatel se svým logem „děláme to jinak“ předává splněné sny v hmotné podobě či formou poukazu hned po akci za přítomnosti všech účastníků. Stěžejním zaměřením ovšem zůstává kvalita prodeje nových a jetých vozů, servisní a opravárenská činnost. Podle posledních informací pracuje SUBARU ČR na vytvoření nového systému odborných školení pro zvyšování a zkvalitnění práce našich výrobních a technických pracovníků. Jsme si plně vědomi, že vy všichni uživatelé nových či starších modifikací vozů SUBARU si zasloužíte perfektní péči a kvalitní servis či opravu našich spolehlivých „miláčků“, kterými jsou jednoznačně vozy SUBARU. Těšíme se na vás – jsme tu pro vás.

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



## ILOS

### Milí Subaristé,

chtěli bychom srdečně poděkovat všem vám dlouholetým, ale i těm úplně novým zákazníkům, že se na nás s důvěrou ve značku SUBARU obracíte již 30 let! Naším cílem bylo od samého počátku nabízet zákazníkům čistě osobní a profesionální přístup, a to jak na poli prodeje vozů, tak i jejich servisu. V tom se snažíme pokračovat stále, a tak se většina z vás stala naší blízkou Subaru rodinou a my vám za to velmi děkujeme!

Letošní rok jsme odstartovali účastí na lednovém driftařském závodě v Liberci ve spolupráci s Drift Corporation, přičemž s touto společností plánujeme ještě jednu akci na konci května před obchodním centrem Nisa v Liberci. V květnu se můžeme ještě potkat na akci S rodinou do Vesce. Případně na podzim na Speed Festivalu v České Lípě.

Náš sklad se pomalu plní úplně novým modelem Subaru Crosstrek, agilním crossoverem hrdě nahrazujícím tak oblíbené XVéčko. Zákazníci nový model teprve objevují, nicméně nálepku „Baby Outback“ si mezi nimi díky svým jízdním projevům a interiéru získal velmi rychle. První prodaný Crosstrek ve výbavě Comfort Navi si u nás svého majitele našel ještě před uvedením na český trh.

Největší oblíbeností se u nás nicméně stále těší model Outback, u nějž jsme očekávali novou barvu laku s názvem „cashmere gold opal“. Velmi zajímavá světlá metalíza osloví náročnější zákazníky, pro které byla bronzová metalíza až moc výraznou variantou.

Velmi zvědaví jsme byli taktéž na nový model Outback Geyser. Poptávka po takovéto výbavě v čase u našich zákazníků sice rostla, ale i tak pro nás bylo nečekaným, leč pozitivním překvapením, že se u nás tato limitka vyprodala ještě dříve, než dorazily první vozy na sklad a než si zákazníci mohli vůz prohlédnout.

Předání prvního Geysera proběhlo v milé společnosti naší věrné zákaznice, která nám umožnila publikovat jejich nového krasavce na vyjíždce mimo město, kde jim to mimořádně sluší. Za zpětné vazby jsme velmi rádi a ještě jednou mockrát děkujeme!!!

Na vás ostatní se budeme těšit buď na akcích pro veřejnost či na testovacích jízdách. Anebo si přijďte jen tak popovídat o Subaru nad dobrou kávou k nám do Liberce, do města pod Ještědem.

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





# VYSOČINA AUTO GROUP

## Vážení čtenáři Subaru Magazínu, zdravíme vás z Vysočiny!

Jsm rádi, že opět držíte v ruce nejnovější vydání magazínu Jsem Subarista a v první řadě bychom v něm chtěli upřímně poděkovat našim stálým zákazníkům, kteří pravidelně využívají náš špičkový servis a jsou hrdými majiteli třeba již několikátého vozu Subaru. Prostě jednou vyzkoušíš a už jiné nechceš! Dále velice děkujeme i stále početnějším zákazníkům, kteří si u nás pořízují své první Subaru. Je vidět, že zájem o bezpečná, houževnatá, zábavná a jedinečná vozidla stále stoupá.

Rok 2024 je nabitý novinkami. Nově si můžete náš autosalon prohlédnout i z domova. Naše webové stránky umožňují virtuální prohlídku, díky níž se můžete volně pohybovat po našem showroomu a prohlížet si tak auta zvenčí i zevnitř. Dále se také snažíme, spolu s našimi vozy, přispět ke zlepšení životního prostředí, prostřednictvím instalace fotovoltaických panelů na střechu autosalonu. Zavádíme také elektronické podpisy na servisním i prodejním oddělení, abychom snížili množství spotřebovaného papíru. Největší změny nás ale čekají u našich skvělých vozů. V letošním roce se loučíme se současnou generací modelu FORESTER a BRZ. Poslední volné kusy právě dojíždějí na sklad. Dále nás velice mrzí pozastavení výroby modelu OUTBACK na přibližně půl roku. Velkou radost nám ale v letošním roce dělá nový CROSSTREK. Tento model možná názvem nepoznáváte, ale jedná se o 3. generaci úspěšného modelu XV. Takže jenom změna jména a kosmetické vylepšení? Ani náhodou! Jak s oblibou říkáme „kdo nevyzkouší, nepochopí“. To dokazuje i účast CROSSTREKA ve finální nominaci na cenu Auto roku 2024 v České republice a jeho bronzové umístění na stupních vítězů! Dále se těšíme na novou IMPREZU, kterou měli možnost vybrat v hlasování fanoušci našeho instagramového a facebookového profilu.

Užijte si jaro a léto a budeme rádi, když se u nás v Jihlavě společně setkáme.

**Vysočina Auto Group a.s , Rantišovská č, 586 06 Jihlava, [www.subaruvysocina.cz](http://www.subaruvysocina.cz), [info@subaruvysociny.cz](mailto:info@subaruvysociny.cz)**



# C & K

## Vážení čtenáři, příznivci značky,

právě listujete dalším číslem „značkového časopisu Subaru“. Minule jsem informoval o potěšení z brzkého příchodu pokračovatele modelové řady XV. Nový Crosstrek přijel z Japonska na začátku roku. Předváděcí vůz byl připraven obratem a mohlo začít první seznamování. Změny se dočkal nejenom název, ale model jako takový prošel řadou viditelných i technických vylepšení. Nový Crosstrek, postavený na skvělém základu předchozího modelu, získal atraktivnější vzhled, novou řadu laků karoserie, do interiéru byl citlivě zasazen osvědčený infotainment, známý již z Outbacka. Co nás Subaristy ale nejvíce zajímá, je pocit, s jakým se auto řídí. Z mého pohledu působí podvozek na rozbité cestě jako by našlapoval do mechu a s novou verzí sedadel je jízda komfortní záležitostí. K pohodové jízdě přispívá i do neznatelně vyladěné přepojování mezi elektrickým a spalovacím motorem. Dovolím si tvrdit, že to udělá radost úplně všem.

A s novinkami můžeme pokračovat. S plánovaným zpožděním v těchto dnech přijíždí inovovaná Impreza, jak jistě víte, základna pro Crosstrek. Kdo nechce čekat na zprostředkované jízdní dojmy do dalšího čísla časopisu, může u nás auto vyzkoušet na vlastní kůži. Impreza bude již v době vydání časopisu připravena předvést se vám naživo. Očekávat můžete plynou jízdu na jakémkoli povrchu asfaltu se samozřejmou přesností v každé zatáčce.

Závěrem nezbyvá než se vrátit k již pomalu vyprodanému sportovnímu náradí pro radost. BRZko bylo nádherným zpestřením minulého roku. Dělá mi velkou radost, při rozhovorech s nadšenými majiteli, sdílet potěšení, které toto netradiční auto rozdává pokaždé, když se do něj usedne. A je úplně jedno, jestli je modré nebo červené, v sériovém provedení či doplněné o STI paket nebo sportovní výfuk. Dobrou náladu připraví každé z nich.

Děkujeme všem za přízeň našemu salonu a značce Subaru.

Subaru zdar!

**C & K, a.s. člen skupiny AUTO UH, Vídeňská 114, 619 00 Brno, [www.subarubrno.cz](http://www.subarubrno.cz), [prodej@subarubrno.cz](mailto:prodej@subarubrno.cz)**





# DANCARS CZ

## Vážení zákazníci, přátelé a fanoušci značky SUBARU,

je nám ctí a milou povinností přispět do tohoto už 41. vydání SUBARU MAGAZÍNU, na který opět netrpělivě čekají všichni, pro které se SUBARU stalo vášní i životním stylem.

Všichni zde společně nacházíme přísun nových informací, zajímavostí, námětů i inspirace k dalšímu soužití se SUBARU.

Posíláme velký dík všem, kteří se podílejí na přípravě SUBARU MAGAZÍNU, na jeho obsahu i výrobě a jen tak dále!

Už se na něj v našem dealerství v Opavě moc těšíme a budeme ho rádi a hrdě rozdávat všem našim klientům, kteří nás navštěvují ve stále větší míře. Jsme za to nesmírně rádi a s úctou i pokorou děkujeme za vaši přízeň! Vynasnažíme se i do budoucna být vašim spolehlivým SUBARU partnerem jak v oblasti prodeje nových, předváděcích či ojetých vozů, tak i v oblasti poskytování kvalitních servisních služeb, prodeji náhradních dílů, příslušenství či SUBARU butiku.

Neváhejte se na nás kdykoliv obrátit nebo nás rovnou navštivte. SUBARU je rodina a u nás v Opavě budete vždy vítáni.

Těšíme se na vás a přejeme příjemné i pohodové léto plné zážitků se SUBARU!

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



# SUBARU LIŠKA PLZEŇ

## Zdravíme z Plzně všechny Subaristy a přejeme všem krásné jaro a léto!

U nás žádné velké novinky nemáme, ale naopak se snažíme být pořád stabilním a dobrým partnerem pro naše zákazníky, jak při prodeji, tak servisu jejich miláčků. Máme za sebou poslední předání nového BRZ a celkem od nás za tu dobu odjelo 25 kousků tohoto skvělého sportovního auta. Moc rádi sledujeme, jak jsou majitelé subárek ochotni na sobě řidičsky makat a chtějí se zlepšovat. A nové BRZ je tím nejlepším řidičským autem, s potenciálem vás toho hodně naučit.

Taky už od nás odjely 4 kusy Outbacka v limitované edici Geyser a předáváme první kousky nového Crosstreka.

V zimě jsme s partou zákazníků zajeli do Lungau na naši už tradiční Winter Driving akci a jedna zajímavá akce nás nyní čeká ve spolupráci se Subaru ČR. Putovní sraz subárek po regionech nyní zamíří k nám a my se pokusíme ukázat, že u nás v Plzni máme velmi slušnou Subaru základnu a přilákáme na sraz co největší množství Subaristů.

A protože jsme u nás taky nyní předali naši první Solterru, tak jsme si udělali tuhle krásnou fotku s kompletní modelovou řadou, než nás opustilo poslední BRZ.

Přejeme vám ještě jednou krásné a pohodové prožití letních dovolených a těšíme se na další přízeň nových i stávajících Subaristů.

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







# FENOMÉN KIMONO

TEXT: KAROLÍNA SUKOVÁ, FOTO: ARCHIV

**T**ermín „*kimono*“ zná snad každý Evropan, málokdo ale ví, co všechno se pod ním skrývá. *Kimono* (着物) je starý výraz pro oblečení, doslova „to, co se nosí“. S přeorientováním Japonska na západní oděvy, které nastalo především v době *Meidži* (1868–1912), se pro označení japonských oděvů začal používat termín *wafuku* (和服). Je o něco vhodnějším výrazem, který zahrnuje i to, co si všichni představíme pod slovem „*kimono*“. Japonský oděv zahrnuje i různé spodničky a kabátky, které se ke *kimonu* nosí, ale také to, co by člověk za *kimono* neoznačil, totiž všelijaké široké kalhotové suknice, kalhoty, pláště a další.

## Výběr není jednoduchý

Pokud jste někdy skutečné japonské *kimono* viděli, mohli jste si všimnout jeho nečekaně jednoduchého střihu do tvaru písmene T. Jeho získání ale může být náročnější, než



*Furisode* s tradičním motivem *čajacudži* vytvořeným pomocí šablony

Japonská kultura nabízí nám cizincům mnoho aspektů, které můžeme začlenit do svého západního světa. Mezi ně bezesporu patří japonské tradiční oděvy, které můžeme bez námahy zařadit do svého šatníku nebo je pustíme do svého života hlouběji.

vybrat to právě podle konfekční velikosti a našeho vkusu. Stejně jako západní oblečení vybíráme dle příležitosti, i *kimono* má mnoho typů, které se liší především v míře formálnosti. Letní *jukatu* (浴衣) nebo *komon* (小紋) *kimono* s pravidelným vzorem můžeme považovat za domácí až vycházkový oděv, naopak *tomesode* (留袖) s rodovými znaky lze považovat za společenské šaty. S tím souvisí i výroba a cena, kdy vycházkové *kimono* může být dostupné pro běžného člověka a je k sehnání v lečterém obchodním domě. Zato formální *kimono* z pravého hedvábí, ručně zdobené starými technikami, se pořizuje na míru a jeho cena je příznivá leda pro elitu. To platí naštěstí, jen když se *kimono* pořizuje nové. Zájemci především ze Západu se mohou také dostat ke skvělým kouskům za krásnou cenu, pokud jim nevádí si takové *kimono* sehnat z druhé ruky. Může ale nějakou dobu trvat, než člověk najde takové,



Spodní část *tomesode* zdobená malbou pomocí techniky *júzen*



Tkaný motiv bambusového háje se na kabátku *haori* vyjeví až při pohledu zblízka





Spodničky džúban zdobené různými variantami batikování šibori

kteří mu opravdu dobře padne. Pořízení *kimona* není přirozeně tím jediným, nad čím srdce jejich obdivovatele zaplesá. Jak jednou pronikne do nekonečného světa výrobních technik, je velká šance, že se z něj navždy stane badatel-amatér.

### Jak vstoupí kimono člověku do života

Nadchne-li člověka již při letmém pohledu *kimono* svou krásou, nabízí se otázka: zařadím japonské *kimono* mezi své hobby? Odpověď nás děvčat z *Kimono* klubu zní jednoznačně „jděte do toho“ právě proto, že zá-



Pás Nagoja obi zdobený malbou a výšivkou

## Tak jako u jiných japonských řemesel i textilní výroba kimon probíhala vždy ve jménu preciznosti a zdokonalování osvědčených postupů

jem o *kimono* lze přijmout za svůj v různém rozsahu. *Kimono* si mohou užívat nezávazně přes množství videí a fotek, mohou si ho zkusit, mohou si ho koupit a obléknout párkrát za sezónu na tematickou akci, ale také mohou svůj volný čas zasvětit zdokonalování



Motiv květinového vozu na rukávu hómongi



Jukata, neformální bavlněné kimono určené pouze pro letní dny

se v jeho oblékání klidně přímo v Japonsku. Či dokonce navštívit tradiční dílny a z první ruky se dívat, jak vzniká ten úžasný kousek oblečení krok za krokem a to tisíckrát jinak. Tak jako u jiných japonských řemesel i textilní výroba probíhala vždy ve jménu preciznosti a zdokonalování osvědčených postupů. *Kimona* z doby *Edo* (1603–1868) pak vynikají svou nápaditostí. V důsledku zákonů proti přepychu obyvatelstva, které tehdy začalo životní úrovní a prostředky převyšovat vládnoucí vrstvu samurajů, vznikly nové techniky výroby a zdobení. Mezi nejznámější patří batikování *šibori* (絞り), které je časově velmi náročné a lze jej často najít na *kimonech* pánských i dámských, kde se miniaturní batikovaná kolečka mohou skládat do fascinujícího motivu, pokrývajícího celou délku *kimona*. Ikonickou barvou této techniky je tmavě modrá, která se získá speciální úpravou rostliny indigovníku. Tato barva je natolik spojena s Japonskem, že když se *kimona* dostala na Západ, mluvilo se o ní jako o „japan blue“.

### Dámy a páni

Pokud jsou dámská *kimona* známá pro svou různorodost, širokou škálu barev a motivů (především květinových), u pánských je tomu naopak. Tlumené a tmavé odstíny především chladných barevných tónů vyjadřují důstojnost, střídmost a důraz na vnitřní kvality člověka, takže se nelze divit, že se nám pánská *kimona* mohou zdát usedlá až nudná. Při pohledu zblízka se ale ukáží jejich skutečné hodnoty – kvalita materiálu, případně detaily drobného vzorování. Značně populární technika *meisen* (銘仙) vytváří tkaný vzor, který je utvářen již při barvení nití, na nichž díky pře-

vázání zůstanou bílá místa. Každá nit má své předem dané místo a díky tomu se po utkání objeví např. drobný motiv želvího krunýře nebo jiný z geometrických vzorů ideálních pro pánská *kimona*. Jestliže ovšem geometrické motivy a tlumené barvy můžeme najít i na usedlejších dámském *kimonu*, musíme se ptát, zda existuje neomylný znak, jak pánské a dámské *kimono* odlišit. Naštěstí ano a to rovnou několik. Nejvýraznějším rozdílem je jeho délka, kdy pánské *kimono* má délku přesně od ramen po kotníky, zatímco dámy mají *kimono* o kus delší a jeho délka se tak vyrovná výšce postavy. Naprosto neomylný je pak průstřih pod rukávem u dámského *kimona* i spodničky, který u pánského zcela chybí.

Pánové na *kimono* oblékají kabátek *haori* (羽織) a při společenských událostech také kalhotovou suknici *hakama* (袴), což je outfit, který lze spatřit snad v každém samurajském filmu. Oděv je to velmi volný a pohodlný, což se již nedá tolik říci o *kimonu* dámském, které vyžaduje střídou chůzi a ohýbání v pase činí téměř nemožným. Za to vděčíme širokému, výstuží podložené-mu pásu *obi* (帯), který je třeba dostatečně utáhnout. Oblékání *kimona* se všim všudy je něco, co je dobré trénovat už jen proto, aby všechny součásti udržely svou pozici po delší dobu, tedy alespoň pár hodin. Proto je v Japonsku pro mladé dámy z dobrých rodin obvyklé navštěvovat kurzy *kicuke* (着付け), oblékání do *kimona*, protože zvyk oblékat jej při zvláštních příležitostech udržuje v Japonsku především smetánka. Primárně z důvodu, který jsme již zmínili, a tím je pořizovací cena nového hedvábného kompletu. Naštěstí se ale *kimonu* zřejmě blýská na lepší časy, protože začalo být součástí street módy a mnohé kousky starší až starožitné tak najdou využití, k jakému byly vytvořeny.

Japonská tradiční řemesla, umění a zvyky Japonci dosud často považovali za přežitky a raději vzhlíželi k moderním trendům Západu, což je naprosto pochopitelný společenský vývoj, reagující na průběh a konec druhé světové války. Tehdy začal zvyk nosit *kimono* rapidně klesat, a pokud jde o výrobu nových *kimon* tradičním způsobem, zde tržby stále klesají. Díky tomu pak klesá počet umělců, kteří jsou schopni se jejich výrobou živit. Na druhou stranu v posledních letech můžeme sledovat renesanci nošení *kimon* z druhé ruky nebo *kimon* vyráběných pomocí nových technologií jako je digitální tisk a šití na stroji. Je možné, že tento návrat způsobuje zájem Západu a mladí Japonci si tak začínají více uvědomovat přednosti své domoviny a její kulturní bohatství. Nejde však o ryzí návrat do minulosti, mladí lidé chtějí být v oblékání originální a tak velmi



Nezbytné kimonové doplňky – pás obi, šátek obiage, šňůra obidžime

často *kimona* i příslušenství kombinují s oblečením západním a vytvářejí nepřehlédnutelné kombinace především ve známé čtvrti *Haradžuku*, která je výspou extravagantní módy. *Kimona* zcela nová, vyráběná i v „nejaponských velikostech“ lze velmi pohodlně nosit tak, jak to učí klasické školy *kicuke*,

tedy se všemi klasickými doplňky a množstvím pravidel, jejichž respektováním jakož i poctivým tréninkem si lze vysloužit certifikát. Člověk – zejména je-li ze Západu – si může s naprostou svobodou vybrat, kterou cestou *kimonového* fanouška se vydá, škála je opravdu široká.

### Kimonový svět

je nesmírně bohatý, a pokud se v něm člověk najde, může mít o zábavu postaráno na celý život. *Kimono* má totiž obrovskou výhodu právě v tom, že jeho výroba i nošení mohou být vážnou (a vážnou) činností, stejně jako rozmarným potěšením, když se člověk rozhoduje, které *kimono* si vezme na sebe a čím ho doplní a vyšperkuje na setkání s přáteli. Ale především – nošení *kimona* pro mnohé z nás vyjadřuje skutečnost, že jsme romanticky propadli kouzlu vzdálené země samurajů, tajemných krás a pro nás nepochopitelných jevů a zvyků. Přidáte se?

**Je možné, že i díky zájmu Západu o fenomén kimono si mladí Japonci začínají více uvědomovat přednosti své domoviny a její kulturní bohatství**





# DVA UNIKÁTY:

## UNIKÁTNÍ LEONE SPECIAL ŘÍDÍ MILAN PÁRAL UŽ SKORO 30 LET

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

I když je Milan Páral ročník 1936 a jeho Subaru Leone má najeto přes 300 tisíc kilometrů, pořád spolu vyrážejí na cesty. Na autě si všechno opravuje sám a s karavanem objel celou Evropu. Za sebou má navíc docela dobrodružnou kariéru.

**Pane Párale, vy jste se prý profesionálně živil potápěním. Jak jste se k tomu dostal?**

Moje žena byla dcera pekaře a můj táta byl člen Sokola, takže jsme oba byli na indexu a komunisti nás nepustili na vysokou školu. Mě poslali do Ostravy, kde jsem si mohl vybrat, jestli budu horník, nebo hutník. Vybral jsem si hutnictví, černé řemeslo. Učení pro mě byla hračka, takže jsem měl od začátku až do konce jenom ty nejlepší známky. Dokázal jsem jim, že mě nezlomili. V té době byla

nejvyšším oceněním pro taviče oceli devátá třída a i osmou měl v republice opravdu jen málokdo. Já už jako učeň dostal na odchodnou sedmou.

**To je ale docela daleko od potápění.**

Potřeboval jsem se dostat do Prahy. Otec zemřel, když mi byly tři roky, a když jsem začal vydělávat, chtěl jsem podporovat matku. I když to zní hrozně, měl táta možná štěstí. Buď by ho jako Sokola oddělali v koncent-

ráku Němci, anebo potom bolševici. Jedno, nebo druhé. Každopádně matka pak byla se mnou a s o deset let starší sestrou sama. Takže jsem chtěl do Prahy, ale jedna taková hodně obézní soudružka na ministerstvu pracovních sil se vyjádřila: „Dokud já tady budu sedět, tak se do Prahy nedostaneš!“ Nic ji nezajímalo, byl jsem na indexu. No ale nakonec jsem se tam různými oklikami dostal. Nastoupil jsem do Montážního podniku spojů Praha, kde jsem se dostal k potápění, které mě vždycky bavilo.

**Co přesně jste dělal?**

Náš podnik měl na starosti pokládku veškerých kabelů v Československu, a to i těch



**My jsme pak se ženou jednou měli jet do Německa a dcera říká: „Tak si vezte na cestu moje Subaru, je to pohodlné auto.“ My jsme si ho půjčili... a bylo naše!**

pod vodou. Vznikla skupina potápěčů, kteří před pokládkou dělali průzkum dna. Zkoumali jsme složení až do hloubky 1,6 metru pod dnem. Používalo se duté rydlo, které ukládalo kabely a rovnou je zase zasypávalo. My jsme tehdy například vymysleli technologii, jak s pomocí betonových panelů chránit kabely proti velké vodě. Po čase jsme ale skončili, protože vedení o nás nemělo zájem. Tak jsme s kolegou založili samostatnou profesionální skupinu. Byl to samozřejmě problém, protože jako soukromníci jsme nemohli nic. Dostali jsme ale kontakt na předsedu ČSTV Himla, tenkrát to byl ještě mladý kluk, a ten tomu fandil. Pod jejich hlavičkou jsme fungovali až do roku 1993.

**Pamatujete si na nějaké zajímavé zakázky?**

Asistovali jsme třeba při pokládce plynovodů Transgas do Rakouska a Německa, každý rok je kontrolovali a mnohokrát jsme něco zachraňovali. Shodou náhod jsme se dostali také k opravě Karlova mostu. Měl se posoudit stav pilířů, ale před námi to odflákl, utratili všechny peníze a neudělalo se nic. Byli zoufalí, tak jsme se nabídli, že to udělá-

me zadarmo, po večerech. Už jenom proto, že jsme se na Karlově mostě chtěli podílet.

**Takže vy jste zachránil Karlův most?**

Ukázalo se, že dva pilíře byly úplně vymleté – těmi dírami by projela vejtraska. Kdyby se na to tehdy nepřišlo, povodeň z roku 2002 by to zaručeně odnesla. Třeba ten velký ponton, který se při povodni utrhł, se zastavil na našich ledolamech, které jsme tam postavili. Za naši ochotu se nám totiž odměnili a svěřili nám pak celou opravu, byla to zakázka za několik milionů. Museli jsme si vymyslet technologii na zacelení a vyplnění pilířů, vlastní způsob spárování, pod





vodou jsme usazovali kamenné kvádry. Dnes by hodně věcí vyřešily moderní materiály, jenže za komunistů to bylo těžké, všechno se shánělo složitě. Měli jsme také podvodní kukr pro památkáře, aby mohli výsledek kontrolovat. Tím jsme si na sebe upletli bič, ale chtěli jsme dělat opravdu poctivou práci. Oni nechápali, jak jsme to udělali, ale byli spokojení.

#### Potápět jste se naučil sám?

Začínali jsme jako amatéři, ale potom jsme prošli různými kurzy. Pět měsíců jsme se třeba po práci učili na lešenáře. Když se stavěl či opravoval Palackého most, Čechův most nebo most Legií, tak se vždy stavělo lešení a pod vodou jsme to dělali právě my. Museli jsme trubky vázat na sebe a vymysleli jsme i zesílení konstrukce, aby odolávala náporu vody.

#### Vaše manželka byla podobně dobrodružně založená?

Žena byla skvělá, od začátku jsme si perfektně rozuměli. Vystudovala na zdravotní sestru, starala se o nejmenší děti. V mládí byla ve Svazarmu a skákala s padákem, společně jsme se jezdili potápět. Ona nevážila ani 60 kilo, ale když jsme koupili stodolu v jižních Čechách, sami ve dvou jsme ji přestavěli na krásnou chaloupku. Tahali jsme spolu trámy a traverzy. My jsme nikdy neměli žádného řemeslníka, protože bychom mu nejspíš museli urazit ruce. Totéž tady u Prahy, ze skládky jsme udělali bydlení s krásnou zahradou. Ona původně chtěla studovat zahradnictví, ale tehdy jí to nedovolili, protože byla z města a prý se na to tím pádem nehodila.



#### Doplnění příběhu

Rozhovor s Milanem Páralem probíhal v létě 2023. Letos v březnu prodával těžký infarkt i mrtvici, nemluvil a lékaři mu po náročných operacích dávali minimální šanci na přežití. A pan Páral? Za 14 dní šel z nemocnice domů a za další dva týdny už jsme si skvěle popovídali u něj doma. Rychle se zotavuje a co nejdříve se chystá zpátky na chalupu za svým subaráčkem. „Doktor říkal, že jiný by to nepřežil, ale díky potápění a celoživotní aktivitě mám odolné tělo.“

Skvělý příklad pro všechny subaristy! Děkujeme také Subaru Liberec ILOS za příkladnou zákaznickou péči o pana Párala, osobní přístup a pomoc se sháněním dílů pro jeho Leone i jiná stará subárka.

#### A jak jste se dostal ke svému Subaru Leone?

Původně ho měl obchodní partner mojí dcery v Německu. V roce 1992 ho potom převezli sem a ona ho používala ve firmě, zaměřovali se na sportovní vybavení. My jsme pak se ženou jednou měli možnost konečně navští-

vit známé v Německu a dcera říká: „Tak si vezměte na cestu moje Subaru, je to pohodlné auto.“ My jsme si ho půjčili... a bylo naše! Hned jsem ji začal zpracovávat, že bychom ho chtěli, a pak jsme ho také odkoupili. Jezdím s ním od roku 1994. Bohužel se na něm tehdy zle podepsali místní „odborní“ opraváři. Na podvozku bylo pět vrstev, kde se střídalo vždy bahno, nástřik, bahno, nástřik. Bylo to úplně sežrané. A ještě si to od dcery nechávali drazé zaplatit.

#### Od té doby si na autě děláte všechno sám?

Absolutně všechno, od karoserie po motor. Vyvařil jsem přední i zadní část podlahy, celý spodek je nový, kufr i nádrž byly rozežrané. Díky tomu, že jsem místo školy musel do oceláren, jsem se naučil pracovat s autogenem, se soustruhem, dělat elektriku a spoustu dalšího. Kdo chtěl, mohl se naučit cokoli, a já jsem chtěl. Tam se tehdy dělaly i obrovské hřídele pro zaoceánské lodě na padesátimetrových soustruzích. Doma mám lepší vybavení než leckterá dílna. Auto jsem si tedy dal sám do kupy a udržuji ho jak nejlépe umím, i když nejsem žádný klempíř ani lakýrník.

#### Musel jste s ním řešit nějaké vážnější problémy?

Jenom když do mě nabourala paní ve Felicii. Subaru má pořádný nárazník a je poctivě postavené, takže její auto dopadlo mnohem hůř, ale i tak byl levý blatník Leona úplně srolovaný. Musel jsem ho potom vyklepávat a rovnat, protože se nedá sehnat. Je to speciální provedení a blatníky z běžných Leone jsou o tři centimetry kratší. To samé bylo s prasklým čelním oknem, když nás nákladák na Šu-



mavě vytlačil do škarpy a ještě z něj odletěl velký kámen. To sklo se nedá nikde na světě sehnat, ani v Americe nebo v Japonsku, zase je o trochu jiné než ve všech ostatních Leone. Pomohli mi ve skvělém sklenářství v Hostivaři, kde ho přes známosti sehnali z Norska, bylo vyrobené na zakázku podle originálu.

#### Vaše auto se prodávalo jako Leone Coupé Special. Jak moc je speciální?

Bylo to pár kusů, které vznikly na zakázku v servisních dílnách v Brémách. Nikdo moc neví proč a jak. Někde jsem se doslechl, že jich vzniklo pět, jinde zase říkali 15. Je to kupé na podvozku kombíku, takže má obrovský kufr. Jedním tlačítkem lze sklopit zadní opěradla a získat lůžkovou úpravu. Spousta dílů se liší – někdy mi to ani subaristé nevěří a musí si to přeměřit.

#### Čím si vás Leone získalo, že už jste u něj zůstal?

To auto je tak pohodlné, že můžu jet klidně 1200 i víc kilometrů v kuse a připadám si jako v křesle. Člověk vystoupí absolutně odpočatý. Jednou jsem v něm vezl svého vnuka a jeho známost, která podniká v Itálii. Ona pak vystoupila a říká: „Já mám tři auta, Mercedes i Porsche, ale tak pohodlně se v žádném z nich neseď.“

#### Přitom jako kupé vypadá i docela sportovně. Jaké má jízdní vlastnosti?

Dokáže vážně hodně. V základu je pohon předních kol, ale když se zmáčkne knoflík na řadicí páce, v rychlosti do 60 km/h se přiřadí zadek. Potom je výkon rozdělený 50:50. Pamatuji si, jak jsem v roce 2005 vezl ve sněhové kalamitě kartony do Opavy. Věděl jsem, že s dodávkou budu odepsaný, tak jsem si vzal vlek a jel subaráčkem. Až do Hranic jsem potkal jenom sněžné pluh, jiným autem bych neprojel. Vyjžděl jsem po osmé hodině večer, o půlnoci jsem tam měl být a krásně jsem to stihnul. Oni ale měli zdržení, takže jsem v autě ještě na hodinu usnul. A když jsem se probíral, tak byla úplná tma, protože jsem zapadal 30 centimetry sněhu. To byla neskutečná chumelenice. Cestou zpátky už byla před Brnem zavřená dálnice kvůli náledí. Policajt mě zastavil, posvítil baterkou na mě, pak na auto a říká: „Jo ty máš Subaru. Tak jed, ale kopni si tam všechno.“ Bez problémů jsem dojel i s vlekem.

#### Jezdil jste hodně i s karavanem, jak si s ním motor umí poradit?

Úplně suverénně, o tom ani nevíte. Je to sice verze bez turba, ale osmnáctistovka má sílu. Když jsem zapřáhl karavan, tak na Černém Mostě jsem zařadil pětku a až



ve stoupání za Turnovem jsem musel podřadit na čtyřku – samozřejmě pokud jsme nestavěli na káfičko. I s karavanem za zády

jsem kolikrát projeli stezky, kam si jiní s autem vůbec netroufli. S ním mám v Leone najeto zhruba 100 tisíc kilometrů. Projeli jsme celé Alpy, byli jsme ve Švýcarsku, Rakousku, Francii, Itálii, Německu, Slovinsku, mockrát na potápění v Chorvatsku. I když nemá klimatizaci, náporové chlazení je velmi účinné. Žena vždycky v letních vedrech na dálnici říkala, že jí mrznou nohy. To auto je miláček můj i mé dcery, která ho po mně zase zdědí. Přes ten úctyhodný nájezd na něm úplně všechno pořád funguje. No a i já musím pořád fungovat. ■

**Byla neskutečná chumelenice. Před Brnem zavřená dálnice kvůli náledí. Policajt mě zastavil, posvítil baterkou na mě, pak na auto a říká: „Jo ty máš Subaru. Tak jed.“**





# SPECIÁLNÍ POJIŠTĚNÍ PRO VOZIDLA SUBARU: KLID NA CESTÁCH S KOOPSALONEM

Majitelům vozidel značky Subaru, kteří preferují kombinaci spolehlivosti a finanční jistoty, může autorizovaný prodejce nabídnout pojistný produkt KOOPSALON. Jde o speciální havarijní pojištění, zahrnující sníženou spoluúčast při opravách i bezplatný odtah vozidla po celé České republice. Toto specifické pojištění je navrženo tak, aby poskytovalo maximální pohodlí a úsporu nákladů pro všechny, kteří své vozidlo nejen zakoupili, ale rovněž pojistili přímo u autorizovaného prodejce vozidel.

## VÝHODY POJIŠTĚNÍ

### 1. Snížená spoluúčast při opravách

Jedním z klíčových benefitů tohoto pojištění je možnost využití snížené spoluúčasti u opravy vozidla, než jakou si může klient standardně sjednat v pojistné smlouvě. Podmínkou této snížené spoluúčasti je, že oprava poškozeného vozidla probíhá přímo v autorizovaném servisu Subaru, kde klient vozidlo koupil a pojistil. Pokud pojištěný splní všechny potřebné podmínky, bude mu účtována poloviční či dokonce nulová spoluúčast podle druhu sjednané spoluúčasti v pojistné smlouvě. Toto pravidlo zajímavě snižuje finanční zátěž, spojenou s nečekanými opravami po dopravních nehodách nebo jiných pojistných událostech.

### 2. Bezplatný odtah po celé ČR

Dalším významným benefitem je zahrnutí bezplatného odtahu vozidla v případě havárie nebo poruchy. Nezáleží na tom, kde se pojištěný v ČR nachází. Pokud vozidlo není pojízdné, bude zdarma odtaženo do svého domovského servisu Subaru. Tato služba je k dispozici 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, což značně zvyšuje mobilitu a bezpečnost majitelů vozidel Subaru.

### 3. Pro koho je pojištění určené

Toto havarijní pojištění je určené každému, kdo si pořídil své vozidlo, které není starší 3 let, přímo u autorizovaného prodejce Subaru a zároveň si ho tam i pojistil. Ideální je pro ty, kteří oceňují pohodlí a bezpečí garantované servisní podpory, kterou může autorizovaný servis nabídnout. Toto pojištění je vhodné jak pro soukromé osoby, tak pro firemní klienty, kteří chtějí minimalizovat rizika přerušení svého podnikání, způsobeného finančními dopady z důvodu poškození vozidla.

### 4. Na co se KOOPSALON nevztahuje

Snížená spoluúčast se však nevztahuje na případy, kdy škoda nepřesahuje sjednanou spoluúčast nebo se týká pouze poškození čelního či ostatních výhledových skel. Proto je dobré mít v pojistné smlouvě zohledněné i pojištění všech výhledových skel vozidla. Dále se nevztahuje na totální škodu vozidla nebo odcizení. Tato rizika lze vyřešit připojištěním GAP.

### 5. Jak pojištění funguje

Využívat výhod tohoto speciálně vytvořeného pojistného produktu ve spolupráci s po-

jišťovnou Kooperativa lze pouze v případě uzavření pojistné smlouvy u autorizovaného prodejce Subaru. Cílem je hlavně zajistit, že nejen všechny servisní služby, ale hlavně opravy poškozeného vozidla budou prováděné profesionály s přímou znalostí technologie vozidel Subaru. V případě pojistné události je nezbytné kontaktovat infolinku pojistitele, která je k dispozici nonstop, a domluvit si další postup, včetně odtahu vozidla.

### Závěr

Speciální havarijní pojištění od pojišťovny Kooperativa – KOOPSALON poskytuje majitelům vozidel Subaru nejen finanční výhody v podobě snížené spoluúčasti a bezplatného odtahu, ale především klid a jistotu, že jejich vozidlo bude vždy rychle a kvalitně opraveno. ■

Mgr. MICHAL VELÍŠEK  
ředitel úseku autopojištění  
KAPITOL, a.s.



JSEM SUBARISTA!

Subaru je více než automobil. Je to vyjádření vlastního názoru a postoje. Nebuďte proto překvapeni, až vás budou ostatní Subaristé zdravít. Nebojte se jim odpovědět na pozdrav. Unikátní technologie vozů Subaru zajišťují mimořádné vlastnosti na všech typech silnic. Subaru volí lidé, kteří přesně vědí, co chtějí a potřebují. Vítejte! Vlastnictvím vozu Subaru se stáváte členem široké rodiny majitelů těchto automobilů.



## ODZNAKY SUBARU



Majitelé vozů SUBARU žijí svůj život naplno a rádi sdílejí své zájmy s ostatními. Proto jsme našli způsob, jak dát ostatním Subaristům o sobě vědět víc – odznaky SUBARU.

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

Přáli bychom si, aby naše automobily pro vás byly více než jen dopravním prostředkem.



## RÁDI POMÁHÁME

### SUBARU ČR je Dobrým andělem.

#### Přidejte se i vy!

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

[dobryandel.cz](http://dobryandel.cz)



## PSÍ OSTROV

Jak jsme v našem magazínu už informovali, Subaru spolupracuje s organizací Dočasky na vybudování Psího ostrova pro opuštěná zvířata, moderního prostoru s přátelskou atmosférou, kde se lze seznámit se základy správné péče nebo najít nového člena rodiny. Na ploše 10 000 m² bude vedle stálé péče o psy možné realizovat workshopy, přednášky, terapie či vzdělávací pobyty. Přispějte s námi a dopřejte psím třešňákům lepší zítřky. Možností, jak pomoci dobré věci, je více, podívejte se na [docasky.cz](http://docasky.cz)







Autopojištění

# Značkové pojištění Subaru



SUBARU