

JSEM SUBARISTA!

vol. 040: podzim-zima 2023

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY



SUBARU
Confidence in Motion

**XV V NOVÉM
A S JINÝM
JMÉNEM**



クロストレック

CROSSTREK

MILÍ FANDOVÉ ZNAČKY SUBARU,



v ruce držíte další číslo Subaru magazínu, ale možná nevíte, že je trochu jubilejní, už čtyřicáté v pořadí. A my všichni doufáme, že si v něm, jako ve všech předchozích, zase najdete spoustu zábavy, zajímavé informace nebo i inspiraci na výlet se svým Subaru.

Já osobně jsem do české rodiny Subaru přistoupil relativně nedávno, v létě 2021. Do té doby pro mě bylo Subaru rallyovou ikonou v modré barvě se zlatými disky, pohon 4x4 a motor boxer. Až při spolupráci s kolegy, komunikaci s výrobcem v Japonsku a hloubáním v produktových dokumentech jsem pochopil, co pro Subaru opravdu znamená „Jít si vlastní cestou“ a jak je toto motto myšleno. Věřím, že ke správnému pochopení značky a její filozofie je potřeba najet nějaké ty tisíce kilometrů v modelech Subaru a být tak trochu člověkem, který dokáže docenit řidičské kvality našich automobilů. Subaru staví výborná auta – a všechno, od motorů Boxer, přes podvozky, bezpečnostní prvky typu EyeSight, převodovky až po diferenciály si do nich vyrábí samo – a i to je dnes spíše výjimečná cesta. Některé z těchto specifikací pak můžeme prodávat v Evropě, některé zase ne, ale když proniknete do filozofie značky, více a více chápete japonský způsob myšlení a že výrobce skutečně na auta pro své zákazníky a řidiče stále nahlíží jinak. A je vedený upřímnou snahou o kompromis za všech okolností, které obor automotive dnes proměňují, ale vždy kompromis s ohledem na zájmy řidiče.

V magazínu si dnes kromě jiného připomínáme, že Subaru staví auta už 70 let a 31 let se prodávají v ČR. Subaru není v Evropě vel-

koobjemovou značkou jako například v USA. I přes tento fakt ale můžeme v ČR pozorovat vyšší zájem zákazníků o značku a prodeje ve srovnání s ostatními státy EU, což odráží roky kvalitně odvedené práce kolegů na importu a našich partnerů na Subaru showroomech. Není to však o číslech, ale o přenesení ducha Subaru rodiny na naše věrné zákazníky, kdy se jim díky naší velikosti můžeme lépe věnovat a sledovat jejich individuální potřeby. Spolu s vlastnictvím auta se musíte připravit na situace, kdy na vás na silnici další subarista zarytě mává a ve tváři se mu zračí nervozita, zda mávání oplatíte. A nesmíte se divit, když najdete svého miláčka vyfoceného na sociálních sítích, kdy se další subarista postavil vedle vás na parkovišti a neodolal nutkání toto malé setkání sdílet ve FB skupině Jsem Subarista.

Přinášíme také informaci o přípravě nového hybridu, a dohodě s firmou Panasonic na vývoji a výrobě zcela nové, výkonnější baterie. Důkazem nových inovačních postupů Subaru je ostatně i nový Crosstrek, který jsme testovali. Kvalita jeho podvozku, škála bezpečnostních prvků a posun v komfortu pro posádku nás zase přesvědčily o správných krocích vývoje v Japonsku. Těšíme se, že se tento model brzy zabydlí i na českém trhu, že si ho oblíbíte i vy a budete se stejně jako my divit, jak to konstruktéři a technici Plejád zase dokázali.

S Filipem Ballkem se projdeme sbírkou vozů Subaru, kterou společně se svým tátou Martinem shromáždil a kde jsou kromě vozů, v nichž Filip úspěšně závodí ve veteránských soutěžích, taky opravdové historické unikáty.

Jaromír Uxa nám všem nabízí inspiraci na jedinečný výlet do panenských oblastí Alp a ze stránek zazij.subaru.cz pro vás reprodukuje reportáž z letošního letního rodinného setkání subaristů i rady, jak své auto neutopit. K přání hezkého závěru roku přidáváme v rubrice Země původu i pohled na to, jak se Vánoce a Nový rok slaví v Japonsku.

Tak pěkné poctění a mnoho šťastných kilometrů na zimních vozovkách, kde to my subaristé máme tak rádi!

Zdravím a mávám všem Subaru na cestě!

Dominik Jelínek
Sales Manager

Phm.
Subaru

Vydává SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5 ■ Komplexní přípravu koordinuje: WESKO spol. s r.o., Místní 393/6, Praha-Zlúčín, subarumagazin@subaru.cz ■ Šéfredaktor: Zdeněk Zikmund ■ Editor: Otakar Štajf ■ Autorská a odborná spolupráce: Vojta Bednář, Simona Brumlová, František Dvořák, Petr Hanke, František Heřman, Míla Janáček, Darja Kawasumi, Adéla Průdková, Martin Sznappa, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Matylda Štajfová, Jaromír Uxa ■ Grafická úprava: Jiří Škop ■ Tisk: Printo, spol. s r.o., Jelínkova 1379/13, 721 00 Ostrava-Svinov ■ Číslo vyšlo: 31. října 2023 ■ Neprodejné ■ Vychází dvakrát ročně ■ Registrační číslo M K ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X

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



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

GO

GOODYEAR



PŘIPRAVTE SE NA ZIMU



PŘILNAVOST



BRZDĚNÍ



OVLADATELNOST

ULTRAGRIP PERFORMANCE 3

SUBARU CHYSTÁ UNIKÁTNÍ HYBRID S POHONEM VŠECH KOL

TEXT A FOTO: SUBARU

Pro majitele Subaru není pohon všech kol jen módním doplňkem, ale zásadní součástí auta. Na sněh či nezpevněné cesty vyrazí mnohem častěji než běžní řidiči. Proto automobilka klade důraz na to, aby budoucí elektrifikované modely nedělaly žádné kompromisy v jízdních vlastnostech.

Není žádným tajemstvím, že Subaru na elektrifikaci své modelové řady z velké části spolupracuje s Toyotou. Obzvláště s hybridy má totiž Toyota víc zkušeností než jakákoliv jiná značka. Subaru si však kupují řidiči, kteří od auta očekávají jiné věci. Podle průzkumu ve Spojených státech vyrazí do více či méně náročného terénu 82 % Outbacků, 79 % Crosstreků (XV) a 73 % Foresterů. Současně



se subaristé častěji koncentrují v hornatých či hůře dostupných oblastech.

Problém je, že většina současných hybridů, včetně těch od Toyoty, pracuje buď pouze s pohonem předních kol, nebo je každá náprava poháněna samostatně (zpravidla přední spalovacím motorem a zadní malým elektrickým). Ani jedno není z pohledu Subaru ideální – pokud například při sjezdu na sněhu a ledu dochází k rekuperaci pouze

na jedné nápravě, auto ztrácí vyváženost, stabilitu a předvídatelnost. Proto inženýři automobilky pracují na tom, aby full-hybridní technologie Toyoty nejen sladili s plochými motory Boxer, ale aby byly pevnou součástí symetrického pohonu všech kol s mechanicky propojenými nápravami. Podobně už je tomu u současných mild-hybridů e-Boxer v Evropě (ty jsou vlastní konstrukce) a plug-in hybridů nabízených v USA, kde Subaru hybridní systém Toyoty s planetovým soukolím unikátním způsobem instalovalo mezi motor Boxer a svůj pověstný pohon všech kol.

To vše samozřejmě vyžaduje značné úpravy motoru, převodovky i dalších komponent. Subaru ale jde jako vždy vlastní cestou, i když je to cesta vývojově náročná. Kromě lepší stability a ovladatelnosti na obtížném povrchu s nedostatkem přilnavosti tento přístup přináší také o 30 % účinnější rekuperaci, protože na získávání energie se současně podílí všechna čtyři kola.

Cílem Subaru tak není co nejrychlejší elektrifikace za každou cenu – jeho zákazníci totiž vyžadují auta šetrná k životnímu pro-

středí, ale současně s vytříbenými jízdními vlastnostmi a propracovaným pohonem všech kol. Do roku 2030 by se elektromobily a hybridy měly na celosvětových prodeích podílet minimálně ze 40 % a celá modelová řada má být nějakým způsobem elektrifikovaná v první polovině 30. let.

Subaru a Panasonic spojí síly

Nové elektromobily Subaru plánované na druhou polovinu tohoto desetiletí bude zřejmě pohánět příští generace akumulátorů od výrobce Panasonic, který je dlouhodobě hlavním dodavatelem americké Tesly. Vzniknout má i nová továrna.

Japonské společnosti Subaru Corporation a Panasonic Energy oznámily plány na dlouhodobou spolupráci v dodávkách akumulátorů pro elektromobily. Subaru svůj první elektromobil Solterra vyvinulo v těsné spolupráci s partnerskou Toyotou, ale, jak jsme uvedli výše, postupně chce být i v této oblasti nezávislé a v dalších letech nabídnout vlastní osobité modely. Součástí této proměny budou i nové výrobní kapacity.

Před rokem 2030 má být představeno hned několik hybridních a elektrických modelů Subaru. Výkonné a odolné lithium-iontové akumulátory, využívající nejmodernější technologie, pro ně podle nedávno oznámeného partnerství poskytne Panasonic, který v této oblasti úspěšně působí už řadu let. Subaru zároveň vybuduje novou továrnu na bateriová elektrická auta v prefektuře Gunma, kde sídlí jeho hlavní výrobní závod.



TEXT: SUBARU ČR, FOTO: MARTIN SZNAPKA

RODINNÝ DEN SUBARU

Málokterá značka má tak věrnou, akční a živou komunitu majitelů a příznivců jako Subaru. Odměnou za poctivé zdravení na silnicích byl letní sraz Family day by Subaru v areálu AdventureLand v Bělé pod Bezdězem.



Celodenní program plný ježdění a soutěží přilákal na dvě stovky velkých subaristů, několik desítek malých a také mnoho čtyřnohých chlu-patých. Aut se na místě vystřídala více než stovka. Kromě samotného setkání s ostatními subaristy patřila mezi hlavní lákadla možnost vyrazit se svým Subaru na asfaltový i terénní okruh, nabídka nejnovějších modelů k vyzkoušení, akční taxi jízdy v novém BRZ, testování nouzového brzdění EyeSight, opilý slalom, řada nafukovadel a her pro děti nebo opékání špekáčků na ohni. Akce byla roz-

dělena na dopolední a odpolední blok, které oddělovala spanilá jízda a povídání s Mílou Janáčkem o Dakaru.

Děkujeme za skvělou atmosféru, která celé akci vdechla život, i za množství pozitivních ohlasů. Věříme, že jsme se neviděli naposled!

Co dělá Subaru jedinečným

Subaru staví na systematické péči o bezpečnost a špičkových průlomových objevch. Zvažuje, a po důkladném vyhodnocení realizuje všechny technologické inovace,



aby subaristé zažívali pocit naprosté jistoty bez ohledu na počasí nebo stav vozovky – nebo na to, zda je tam vůbec nějaká silnice. A vkládá do toho péči a kvalitu, která dělá ze značky Subaru nezpochybnitelnou hodnotu, etalon bezpečnosti a radosti z jízdy.

Bezpečnost

Základní kvalitou Subaru je důraz na bezpečnost. Systémy aktivní bezpečnosti začínají prstencovým výztužným rámem, navrženým tak, aby pomáhal poskytovat při nárazu ochranu prostoru pro cestující, ve spojení s pokročilým systémem airbagů. Dokonce

i motor je navržen s ohledem na bezpečnost – jeho nízké usazení mu umožňuje ponořit se pod podvozek, aby lépe chránil vaše cestující při čelním nárazu.

Symmetrical AWD

Subaru je v celosvětovém měřítku základním průkopníkem pohonu všech kol. Téměř každé vozidlo Subaru je jím standardně vybaveno pro optimální vyvážení a rovnoměrné rozložení výkonu, takže se můžete spolehnout na maximální trakci, výjimečnou stabilitu a působivou účinnost – bez ohledu na podmínky.

Subaru je držák

Naše vozy vysoce oceňují nejen jejich majitelé a uživatelé. V rubrice Úspěchy Subaru pravidelně zveřejňujeme výsledky testů, jimiž nezávislí odborníci prověřovali, porovnávali a hodnotili vozy Subaru vždy na špičce dané třídy z hlediska bezpečnosti, životnosti, užitné hodnoty a dalších aspektů.



IIHS

IIHS TOP SAFETY PICK+ je nejvyšší hodnocení a Subaru má od ledna 2013 více vítězů než značky Toyota, Honda nebo Hyundai.



Experian

96 % vozů Subaru prodaných za posledních 10 let je stále na silnicích, což je více než značky Honda nebo Toyota.



ACSI

Subaru má hodnocení #1 v kvalitě výrobků již tři roky po sobě.



TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

NA CESTĚ K DOKONALOSTI

Crosstrek je v Evropě největší letošní novinkou Subaru. Tento zvýšený kompaktní crossover, unikátním způsobem propojující svět osobních vozů a SUV, přichází jako nástupce oblíbeného typu XV. Svým pojetím na něj přímo navazuje, celkově ale jeho vlastnosti v mnoha oblastech posouvá k dokonalosti.



Uspořádání 11,6palcového displeje je známé již z modelu Outback. Pevně umístěné ovladače klimatizace ve spodní části a variabilní informační systém nahoře jsou velmi praktické

Nebudeme si nic nalhávat, Subaru Crosstrek není od základu novým vozem. Je to další evoluční krok typu XV, který se zásluhou své univerzálnosti stal nejprodávanějším Subaru v Evropě. Subaru XV se v zámoří jmenuje Crosstrek už dávno, a tak bylo nasnadě, kdy Subaru jméno tohoto vozu pro celý svět sjednotí. Zvolilo k tomu okamžik jeho komplexního a velmi rozsáhlého přepracování, jehož součástí jsou nové karosářské díly, upravená

struktura karoserie i podvozek, nová palubní deska s infotainmentem, sedadla, systém EyeSight i pohon e-Boxer.

Zkrátka před námi stojí výraznější auto s podobnými proporcemi a fantastickými jízdními schopnostmi, což si uvědomíte okamžitě po rozjezdu. A nejvíce na nepevném povrchu, třeba na lesní cestě. Svištíte kolem stromů šedesátkou a připadáte si jako na létajícím koberci, který máte dokonale pod kontrolou. Efektivita, s níž podvozek fil-

truje nerovnosti, je fantastická. Takřka zcela eliminuje ostré nerovnosti, tedy třeba kameny nebo kořeny – přes ně doslova přeletí. Vnímáte pouze delší terénní vlny, na nichž se podvozek přirozeně zhoupne a vy ve volantu a v sedadle jasně cítíte nejen míru adheze, ale také pohyby karoserie. Snadno tak přizpůsobíte rychlost měnícímu se povrchu pod koly i zatáčkám. Skoro se až nechce věřit, jak suverénně, a především jistě a klidně, se v těchto podmínkách Crosstrek chová. Jedna věc je vynikající trakce, ale samozřejmě hlavní slovo v tomto ohledu má celková vyváženost vozu, nízké těžiště a v neposlední řadě i ještě lépe naladěný podvozek než v poslední generaci typu XV.

Vyztužená karoserie

Za tím vším je pečlivá práce inženýrů Subaru, kteří se opírají o osvědčenou koncepci s plochým motorem a symetrickým pohonem všech kol, ovšem v tomto případě více než ztrojnásobili délku lepených spojů karoserie. Současně byly do konstrukce přidány různé výtuhy a došlo ke zpevnění úchytných bodů podvozku. Tím se zvětšila torzní tuhost karoserie o 10 %, což umožnilo přesněji nastavit podvozek a použít mírně měkčí odpružení. Právě tato kombinace přinesla ono jemnější pohlcování nerovností, ale přitom více citu nad pohyby karoserie.

Výrazné lemy výřezů blatníků jsou originálním designovým prvkem, který proslavil i předchůdce typu Crosstrek – dvě generace modelu XV



Analogové přístroje poskytují příkladnou čitelnost. Detaily o jízdě nebo o vozidle poskytuje barevný displej mezi nimi – zde nebylo třeba nic měnit, došlo jen k dílčím vylepšením

Komfort u Crosstreku zlepšují také sedadla, vyznačující se novým tvarem, ve spodní části opěradla lépe držící kostrč, tedy spodní část páteře, ve svislejší poloze, ale také nové upevnění sedadla. Namísto mezikusů jsou kolejničky předních sedadel přišroubované přímo k podlaze vozu, což na jednu stranu zvyšuje pevnost celého spojení, ale současně zabráňuje vlnění páteře ve vertikálním směru, což ve výsledku omezuje příčné pohyby hlavy, a tím zlepšuje vnímání komfortu. Toto řešení není samospásné, nicméně

ukazuje, že ve spojení s dalšími změnami vzniká celek, u něž je celkový posun v oblasti komfortu větší, než by odpovídalo součtu jednotlivých dílčích změn.

Na nepevném povrchu toto chování vyniklo nejvíce, nicméně podobným způsobem se projevuje i při jízdách na běžných silnicích. Kočičí hlavy ve městech, rozbité silnice třetí třídy, ale třeba i vyjeté koleje nebo asfaltová „roleta“ před semaforem – to všechno jsou situace a podmínky, kterých si za volantem Subaru Crosstrek ani nevším-

SUBARU IMPREZA

Spolu s novým Subaru Crosstrekem přichází na trh i nová generace modelu Impreza. Disponuje stejnými změnami ve srovnání se svým zvýšeným sourozencem, avšak kola s menším průměrem (a hmotností) a nižší světlá výška zlepšují její chování na běžných silnicích. I když Impreza nemá tak výrazný vzhled a zcela v duchu svých tradic je designově spíše zdrženlivější, na zpevněných silnicích nabízí o trochu více nejen komfortu, ale především zábavy. Důkladný podrobný test přineseme v příštím čísle našeho magazínu.



Crosstrek je s délkou pod 4,5 metru stále kompaktním hatchbackem, za jeho volantem se ale cítíte jako ve voze o třídu až dvě větším





Zřejmě žádný jiný vůz nenabídne takovou obratnost v kombinaci se světlou výškou 220 mm jako právě Crosstrek

Skoro se až nechce věřit, jak suverénně, a především jistě a klidně, se Crosstrek za všech podmínek chová

nete, nebo je nebudete vnímat jako rušivé, natož obtěžující. Kombinace dynamiky a pevnosti, či chcete-li robustnosti, je typickým projevem vozů Subaru, v tomto případě je ale vše posunuto na novou úroveň.

Přirozené chování nového Crosstreku je kromě výše uvedených změn také důsledkem významných úprav v oblastech řízení a brzd. V prvním případě je použit nový posilovač řízení se dvěma pastorky, který oddělením elektromotoru od samotného řízení zmenšil hmotnost, a tím i setrvačnost řídicího mechanismu, což přineslo více přesnosti. Crosstrek přešel na systém s novým elektrickým brzdovým posilovačem, který umožňuje efektivněji a přesněji distribuovat brzdnou sílu k jednotlivým kolům. Na brz-



Hravým detailem je grafika umístěna na nákladové hraně zavazadlového prostoru, podobná je na prazích zadních dveří navržených tak, aby se na ně dalo pohodlně stoupnout pro usnadnění nakládání věcí na střechu

dách tak vůz působí suverénněji a přesněji. V mezních jízdních situacích, případně při jízdě v terénu je zřejmě jemnější regulace pomocí elektronických systémů.

Mnohem citlivější je například činnost asistentu rozjezdu do kopce, ale také funkce kontrolovaného sjíždění svahů, fungující nyní i při couvání. Vůz se také lépe choval v náročném terénu. Když měl například dvě protější kola ve vzduchu a chtěli jsme se rozjet, brzdová soustava v intenzivní spolupráci s nově kalibrovaným pohonem všech kol zajistila téměř plynulé rozjetí. V minulosti se v těchto extrémních situacích zvednutá kola o několik otáček protočila, než systém zareagoval, nyní je tato prodleva mnohem menší. Tím se obecně dále zlepšuje manévrovatelnost v náročném terénu a na různé obtížném podkladu, protože terénní režim X-Mode má nyní možnost lépe sladit regulaci jednotlivých systémů. Obecně stále platí, že Subaru Crosstrek v terénu překonává takřka všechna běžná SUV. Nyní je tento rozdíl opět o něco větší.

Dravější vzhled

Dynamika a robustnost není ideálním spojením pouze pro charakteristiku jízdy v novém Crosstreku, ale také pro aktuální designérský styl Subaru. V případě modelu Crosstrek je jasné, že Subaru se snažilo zachovat pro předchozí typ XV typickou hravost, opírající se o výrazně tvarované plastové lemy blatníků i spodních částí nárazníků a prahů. Crosstrek je přináší v dravější podobě a celek

doplňují po vzoru většího Outbacku opticky zdůrazněné střešní ližiny.

I když základní rozměry i tvar bočních oken se u Crosstreku ve srovnání s typem XV, taktéž postaveným na globální platformě Subaru, nezměnil, designérům se podařilo postavit celkově mnohem výraznější celek, působící více trojrozměrným dojmem. Při pohledu zepředu je dominantním prvkem větší maska chladiče, ale také mohutnější klenutá kapota motoru, stříbrná horizontální lišta efektně propojuje masku se světlomety. Subaru se typu Crosstrek podařilo vtisknout dynamičtější charakter také řešením boků, a to zejména výrazným a hlubokým prolisem ve spodní části předních dveří.

Více křivek a linií je také na zádi, kde společným dílem dominují jak skupinové svítlny, tak i zadní nárazník s nepřehlédnutelnými odrazkami. Oko pečlivého pozorovatele si všimne nejen nově pojatého střešního spoileru i aerodynamických odtrhových lišt, umístěných svísele kolem zadního okna, ale také delšího zadního stěrače. Ten stírá větší plochu zadního okna, a tím zlepšuje výhled dozadu při jízdě za špatného počasí.

Luxusní interiér

Výhled a bezpečnost jsou obecně silnými stránkami vozů Subaru a Crosstrek v tomto

ohledu navazuje na svého předchůdce. Vynikající je zejména výhled všemi směry. Silně skloněné velké čelní okno spolu s rozměrným bočním prosklením zajišťuje nejen malé slepé úhly, ale také pocit mimořádné vzdušnosti interiéru, přispívající k přirozenému pocitu při pobytu uvnitř.

Právě v tom je další z parádních disciplín Subaru, protože na předních i zadních sedadlech je dostatek místa ve všech směrech, pro vyšší osoby může být omezením snad pouze střešní okno, jež sníží střechu o několik centimetrů. To je ale součástí výbavy pouze nejvýše postavené verze. I přesto, že Crosstrek je s délkou pod 4,5 metru stále kompaktním hatchbackem, za jeho volantem se cítíte jako ve voze o třídu až dvě větším. Je to dáno tím, že Crosstrek přebírá hlavní prvky interiéru z modelu Outback. Řeč je o velkém volantu, klasických analogových přístrojích a 11,6palcovém centrálním displeji, sdružujícím všechny hlavní funkce v jednom celku. Subaru celý displej chytrě rozdělilo na tři samostatné sekce –ve spodní jsou pevně umístěné základní prvky pro obsluhu klimatizace, zatímco nahoře je tradiční informační displej, který měl typ XV umístěn těsně pod čelním sklem. Až střední část je tvořena samotným infotainmentem s jednoduchou logikou ovládání a pevně



Dvojici krajních kamer systému EyeSight doplnila třetí pomáhající například s rozpoznáváním chodců či cyklistů

daným tlačítkem „Home“ pro navrácení do hlavní obrazovky. Do centrálního systému je nyní plně integrováno ovládání systému EyeSight, který měl dříve různě po interiéru rozmístěná tlačítka pro možnost deaktivace jednotlivých funkcí.

Právě systém EyeSight prošel velkou proměnou, respektive zlepšením funkčnosti. Jde o variantu s téměř dvojnásobným pozorovacím úhlem, známou již z typu Outback, poskytující kromě přednarázového brzdění, adaptivního tempomatu a udržování v jízdním pruhu také nové funkce upozornění na automobily, chodce či cyklisty při odbočování. Systém je nyní schopen rozpoznávat dopravní



Zavazadlový prostor má průměrný objem 385 l a sklopením zadních opěradel jej lze zvětšit na 1314 litrů

značky rychlostních omezení, které dokáže použít pro nastavení omezovače rychlosti. Vzpomínku na typ Levorg vyvolají zelené, žluté a červené diody pod čelním oknem, poskytující do zorného pole řidiče informace o základních funkcích systému EyeSight.

Ukázalo se, že nová generace systému EyeSight je opět o něco plynulejší a dokáže rychlost přizpůsobit okolním podmínkám velmi jemně a předvídavě. Vylepšení činnosti kromě nové techniky umožnilo také propojení s přesněji regulovatelnou brzdovou soustavou a řízením. Spolu se spolehlivým vedením v jízdním pruhu patří tento systém při jízdách po dálnicích nebo také v kolonách či na sil-





Pohon e-Boxer je dvoulitrovým čtyřválcovým boxerem s mild hybridní technikou. Elektromotor, který pomáhá při rozjezdu a dokáže rekuperovat, je umístěn v těle bezestupňové převodovky. Další vývoj snížil spotřebu a celou soustavu zjemnil a ještě lépe sladil

nicích první a druhé třídy k nejlepším svého druhu, a to včetně vozů prémiových značek.

Hospodárnější e-Boxer

Subaru Crosstrek přichází v jedné jediné verzi – s dvoulitrovým elektrifikovaným čtyřválcovým motorem e-Boxer. Základní motor o objemu 1,6 litru z nabídky zcela vypadl. E-Boxer prošel detailními úpravami, které se kromě jiného dotkly i bloku motoru a řešení chladicích kanálů, přepracován byl také přívod vzduchu k chladičům, takže regulace teploty je nyní účinnější. Zachováno zůstalo u tohoto systému umístění elektromotoru ve skříni převodovky, které je symetrické, stejně jako poloha baterie, situované v zavazlovém prostoru.

Když se s Crosstrekem svezete, vnímáte celkově lepší sladění pohonné jednotky, a to zejména v nižších rychlostech. Solidní síla ve středním pásmu je příjemná pro každodenní cesty, naopak na dálnici je dvoulitrový motor schopen cestování trvale kolem 180 km/h. Z tohoto pohledu překvapí pohled do tabulky technických údajů, který ukazuje

mezigenerační snížení výkonu o 10 kW (14 k) a točivého momentu o 11 N.m. Podařilo se však snížit i kombinovanou spotřebu paliva ze 7,9 na 7,7 l/100 km, což pro zemi, kde se silniční daň počítá na základě normované produkce emisí CO₂, znamená pokles ze 180 na 174 gramů CO₂ na jeden kilometr. V praxi stále počítejte se spotřebou kolem 9 litrů, kterou při troše snahy za vhodných podmínek stlačíte k hranici 8 l/100 km. Crosstrek jasně ukazuje, jak mohou být samotné technické údaje bez reálné zkušenosti zavádějící.

Nové Subaru Crosstrek je přesně tím, co byste očekávali od nástupce modelu XV – zachovává si jeho celkovou koncepci, pojetí a vyvážení mezi komfortem, terénními schopnostmi a kvalitou jízdy po silnici. Vše ale posouvá různými zdánlivými detaily na zcela novou úroveň, takže před sebou máte pořád starého známého, který je ale pohodlnější, jeho řízení vás bude více bavit na jakémkoliv povrchu, a přitom život s ním je opět o něco příjemnější. Tady je svět zatím stále v pořádku. ■



Subaru Crosstrek je univerzál, prostě takový „baby Outback“

SUBARU CROSSTREK E-BOXER	
Motor	plochý zážehový čtyřválec s elektromotorem v převodovce, 1995 cm ³
Výkon	100 kW (136 k)/5600 min ⁻¹
Točivý moment	182 Nm/4000 min ⁻¹
Elektromotor	12,3 kW(16,7 k)/66 Nm
Zrychlení	0–100 km/h: 10,8 s
Nejvyšší rychlost	198 km/h
Kombinovaná spotřeba	7,7 l/100 km

OPUŠTĚNÉ STEZKY ITALSKÝCH ALP



TEXT: JAROMÍR UXA, FOTO: FRANTIŠEK HEŘMAN, ANNYCARMAT.COM

Cesty mimo asfalt, hluboké lesy a nikde nikdo. Takových míst v Evropě ubývá, přesto se dají najít poměrně blízko – třeba ve východních Alpách v Itálii. Hory protkané starými vojenskými cestami nabízí off-roadové trasy a zároveň se tam nebudete cítit daleko od domova.

V prosinci loňského roku jsem znamenal vydání knižního původce Alpy bez asfaltu, a okamžitě jsem si ho objednal. Přišlo mi to jako větší jistota než se do těchto míst vydávat zcela bez zkušeností. Uklidňoval mě detailní popis tras včetně GPS souřadnic ke stažení, označení obtížnosti úseků, lokálních zajímavostí, míst vhodných pro přespání, výletů po trase atd. Takže nebylo na co čekat, snad jen až roztaje snůh.

Pro takovou cestu je Subaru Outback ideální parták. Vyšší kombi, které rychle a pohodlně zvládne dálnici, ale zároveň si díky symetrickému pohonu všech kol, skvělému podvozku a vyšší světlé výšce hravě poradí se šotolinovými cestami. Pro jistotu jsme nasadili AT pneumatiky Falken Wildpeak, takže bychom měli zvládnout i ostřejší nástrahy. Interiér dostal pohodlnou matraci, zastínění a úložné prostory. To všechno slibuje komfortní kempingový zážitek bez

nutnosti rozkládání stanu a dalších zdržujících činností.

Vzhůru do divočiny

Vydáváme se z Plzně po D5 směrem na Rozvadov, pokračujeme přes Německo a Rakousko, kde kupujeme 10denní dálniční známku (9,90 eur), projíždíme Brenner (poplatek 11 eur) a po A22 sjíždíme na Trento-Nord (dálniční poplatek 10,60 eur). Z Trenta pokračujeme po státovce SS 47

údolím, obklopeným strmými kopci, směrem na východ podél řeky Brenta. Zhruba po hodině jízdy sjíždíme na Enego, kde je podle průvodce začátek trasy. To ale ještě musíme nastoupat šestnáct serpentýn na vzdálenosti 24 km s převýšením téměř 600 výškových metrů. Jsme tady, na náhorní plošině Asiago v malebném městečku Enego. Je to poslední místo, kde si před cestou můžeme nakoupit.

Vybavení offline mapovými podklady pro případ nedostupnosti internetu jsme při



Pro takovou cestu je Subaru Outback ideální parták

ke kapličky Malga Fosseta. Tato zajižďka, dlouhá přibližně čtyři kilometry, se postupně zdršňuje a je kamenitá s občasnými výmoly. Tady už jsme začali být ostražití, ale nebylo to nic, nad čím by Outback jakkoliv zaváhal. U kapličky si úplně sami dáváme odpolední piknik, než se vrátíme na severní cestu a pokračujeme dál.

Povrch je víceméně hladký – písčitý, a tak čas příjemně ubíhá, až je před námi rozcestí. Vzpomněli jsme si, že se v průvodci o jednom psalo a odbočka doleva slibovala kamenitou cestu obtížnosti C. To jsme si samozřejmě nemohli nechat ujít. Minimálně jsme se na ni chtěli podívat, zhodnotit situaci a podle toho zkusit projet. Odbočujeme tedy a podél kamenné zdi se serpentýnou a hrubším štěrkem vyjíždíme na otevřenou zatravněnou planinu, obklopenou lesy. Úplně jsme zapomněli na cestu, vystoupili z auta a jen se rozhlíželi po té kráse. Tohle je místo pro přespání jako z pohádky. Do lesa jdeme pro dřevo, kterého je po těžbě víc než dost, a rozděláváme oheň. Na skládacím grilu opékáme maso a posloucháme ticho tam, kde lišky dávají dobrou noc.

poledním espresso načítali trasu a průvodce. Z Enea je to ještě 15,5 km po asfaltové silnici SP76 do hor, než sjedeme na šotolinu. Ale pozor, to bychom nebyli v Itálii, aby vše fungovalo. Už pár kilometrů před začátkem trasy nás zastavuje značka zákaz vjezdu a práce na silnici.

Otočit se, to by znamenalo minimálně hodinovou zajižďku, a tak jsme se pokusili od silničářů vyrozumět, jak se dostat kam potřebujeme. My neuměli italsky, oni neuměli anglicky. Díky důrazné gestikulaci jsme nakonec pochytili kudy uzavřený úsek objet

lesními cestami, aniž bychom se museli vracet. Zhruba sedmikilometrovou objíždňou trasu zdoláváme asi po půl hodině a jsme na začátku severní cesty okruhu Via Ortigara.

Soukromí a nádherná příroda

Hned ze začátku nás láká hezké piknikové místo s kamenným grilem, které jsme ale vzhledem ke zdržení vynechali a pokračovali nedočkavě dál. Cesta se vine lesem, kde se naskýtají pohledy na krajinu zničenou silnou vichřicí v roce 2018. Zatím nic náročného. Odbočíme vpravo, podívat se



Ráno nás čekalo malé překvapení. Jídlo, které jsme nechali v krabici pod autem, bylo částečně pryč a částečně roztahané po okolí. Takže lišky nedávají jen dobrou noc, ale jsou taky pěkně mlsné. Vše jsme uklidili, a hlavně si z toho vzali ponaučení, že jídlo a odpad není dobré nechávat v otevřeném boxu, a už vůbec ne na zemi. Pro příště zvolíme uzavíratelný plastový box nebo vak, který pověsíme na strom.

Směr Monte Ortigara

Z místa přespání pokračuje zatravněná, jakoby zapomenutá cesta, která nás dovedla k chatě Rifugio Adriana. Díváme se do mapy a zjišťujeme, že jsme včera na křižovatce sjezli z plánovaného okruhu, část „podjeli“ a nyní jsme k chatě přijeli z druhé strany. Jak je vidět, i zabloudit může být fajn, protože jinak bychom ten krásný palouk k přespání možná neobjevili. U chaty se napojujeme na cestu a listujeme v průvodci, abychom zjistili, kde jsme. Off-roadová zkratka je přímo před námi, odbočujeme na ni a už od pohledu je vidět, že to bude náročnější.

Sypký štěrk, skalky a ostrá zatáčka. Pro jistotu si zapínám X-mode a pomalinku se vydávám vzhůru. Kdyby na autě nebyly obuty AT pneumatiky, rozhodně bych se na tuto trasu nevydával. Auto si však s výjezdem a zatáčkou poradilo hravě. Při prudším stoupání na sypkém štěrku prokluzuje zadní kolo, ale stačilo lehce víc plynu a i tuto terénní zkratku jsme zdolali. Pokračujeme až k velkému piknikovému parkovišti pod Monte Lozze s několika ohništi a lavičkami se stoly.

Z parkoviště je možné se vydat na výšlap ke kapličky nebo až na vrchol Monte Ortigara. Na parkovišti najdete také několik informačních cedulí o velké bitvě z první světové války, která se odehrávala právě v této krajině. Odtud se vydáváme po cestě zpět,



abychom se napojili na jižní cestu a nastavili kurz podle průvodce. Nyní už je před námi ta správná odbočka vlevo na off-roadovou zkratku. Ze sjezdu máme větší obavy než z výjezdu, Outback si však opět poradil, přestože v ostré zatáčce došlo i na křížení náprav a jízdu po dvou kolech.

Na víkend i na týden

Dál jsme pokračovali ke skalní pevnosti Monte Forno. Ráz cest přitvrdil. Už to není písčité a jemná šotolina, ale tvrdá kamenitá cesta, takže jedeme pomalu. I pětikilometrový okruh se zdá nekonečný. Zato se můžeme kochat krajinou, která se z výhledů do hor mění na dubové lesy, a po průjezdu průsmykem jsme na parkovišti. Odtud je to ještě nějakých 500 metrů pěšky do kopce, než se dostaneme k pevnosti.

Procházíme zbytky budov a ve skále vytesané chodby a střílny. Díky organizaci Eco Museo, která se o tyto památky stará, si můžeme přečíst i něco z historie na informačních tabulích. Monte Forno byla rakouská pevnost, kterou se v roce 1917 v bojích o Ortigaru marně snažila dobýt italská armáda. Přestože měli násobnou převahu a na několik dní se pevnosti zmocnili, nedokázali ji Italové udržet a bitvu prohráli.

Ze sjezdu máme větší obavy než z výjezdu, Outback si však opět poradil, přestože v ostré zatáčce došlo i na křížení náprav a jízdu po dvou kolech

Od pevnosti se vracíme zpět na jižní trasu a pomalým tempem pokračujeme klikatící se cestou dál. Zvlněné úseky střídají ostré zatáčky, až objevujeme opuštěnou stavbu s nádvořím. Průvodce nabízí ještě odbočku s okruhem kolem lanovek, tu však vzhledem k blížící se bouři vynecháváme a s blaženým pocitem skvělého zážitku sjíždíme z kopců do městečka Galio, odkud už nastavujeme navigaci na Plzeň.

Spací úprava a doplňky

A jakou výbavu jsme si vzali na cestu? Pro komfortní přespání jsme Outback vybavili matrací na míru, aby maximálně vyplnila celý prostor (z našeho vlastního obchodu). Matrace je skládací, takže se dá pohodlně podle potřeby rozložit i složit. Navíc byla v provedení s outdoorovou úpravou, díky čemuž jsme ji mohli použít i venku k sezení na trávě. Termoclony, jaké možná znáte z dodávek, zajistily zatemnění auta, aby nás nevyhnalo ranní sluníčko a v autě nebylo jako ve skleníku.

Praktický úložný box a sítky v oknech druhých dveří poskytly užitečný odkládací prostor pro věci, které jsme používali denně – jídlo, výbavu na vaření kávy, hygienu, pár kusů oblečení atd. Člověk pak nemusí neustále přehrabovat velké tašky. Spaní v autě zpříjemňují i vychytávky, jako magnetický odpadkový koš nebo botník s víkem, aby boty nesmrděly v autě a zároveň byly ráno po ruce.

A příště zas

Celý okruh se všemi odbočkami měl přibližně 50 km. Jestli ho projedete za den, nebo byste se chtěli „ztratit“ na víc dní, zvažte sami. Kdybychom měli víc času, určitě bychom se zdrželi. O to větší máme motivaci vybrat z průvodce nějakou další cestu. ■

Více fotografií z výletu na zazij.subaru.cz

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

JAK NEUTOPIT SVÉ SUBARU

Brodění je speciální disciplína jízdy v terénu. Nepoužívá se často, ale protože může způsobit značné škody, je dobré se na tuto situaci připravit předem. Průjezd hlubokou vodou vás totiž nemusí potkat pouze při cestách mimo silnice, někdy stačí jen přívalový déšť. Přinášíme několik rad, abyste se zbytečně nebáli, ale zároveň své Subaru neutopili.

Když Subaru zásluhou velké světlé výšky a efektivního pohonu všech kol projedou terénem, na který se běžné SUV bojí jen podívat, ze své podstaty nejsou skutečnými off-roady – to byste při běžných cestách po silnici ani nechtěli. Proto při jejich vývoji zrovna brodivost, tedy výška hladiny vody, kterou je vůz schopný bez újmy projet, nebyla zásadním parametrem. Subaru ji ve svých technických údajích ani neudává. Nabízí se tedy otázka, jak hluboko se můžete bezpečně vydat?

Nespěchat, ale ani se nezdržovat

Nejkonzervativnější a nejbezpečnější pravidlo říká držet se světlé výšky: zcela bez problémů budete ve vodě sahající do středu kol či prahů, což je v praxi jen o trochu více než udávaná světlá výška. U zvýšených modelů tedy něco přes 20 centimetrů. I když Subaru oficiálně nedoporučuje vjíždět do hlubší vody, při dodržení několika zásad je nicméně možné – na vlastní nebezpečí a bez záruky! – projet kratší úsek s hloubkou o výšce kol, tedy přibližně 70 centimetrů. Opět je samozřejmě řeč o modelech typu XV, Forester nebo Outback, nikoliv o BRZ či Impreze. V tomto extrémním případě však již průjezd vyžaduje zkušenosti a brod nesmí být moc dlouhý.

Největším omezením je při brodění sání vzduchu, které mají vozy Subaru umístěno



v horní části masky, konkrétně ve štěrbině nad logem – jakmile se sem dostane větší množství vody, je konec. Proto je potřeba do vody vjíždět pomalu a až poté se plynule dostat na rychlost brodění, která by neměla být vyšší než tempo svižné chůze. Tímto způsobem zabráníte vzniku vlny před vozem, která by sání mohla zaplavit. Voda přes kapotu už vyloženě zavání průšvihem. Při samotném průjezdu je třeba udržovat pokud možno konstantní rychlost a přímý směr.

Nejde jen o motor

Ještě jednou zopakujeme, že Subaru nejsou off-roady a i přes unikátní techniku jejich pojetí vychází z principů konstrukce osobních aut. Proto by průjezd hlubokou vodou, sahající až do výšky kol, určitě neměl trvat dlouho. Na delší pobyt pod vodou totiž nejsou navržena třeba spodní těsnění dveří, takže by mohlo dojít k naplnění vodou, a zásadně





by tím mohl být narušen systém odvodu vzduchu z zadního diferenciálu nebo elektrické soustavy.

A nebojte se, dokud motor běží, voda se do něj výfukem ani na volnoběh nedostane, takže není nutné prošlapávat plyn. Stejná pravidla jako u Subaru se spalovacím moto-



rem zároveň doporučujeme dodržovat i pro elektrickou Solterru. Ta sice nemá klasické sání, takže tímto způsobem ji neutopíte, nicméně také není navržena pro jízdu či delší pobyt pod vodou. Brodem s ní proto projedete podobně: plynule, s rozvahou a snahou minimalizovat dobu, po kterou jsou hlavní komponenty pohonu pod vodou.

Základní rady pro brodění

- Před vjezdem zkontrolujte hloubku vody
- Dejte pozor na proudy, například v řece; komplikují průjezd a mohou výrazně zhoršit poškození vozu v případě uvíznutí nebo utopení
- Pokud jede někdo před vámi, vjeďte do vody teprve tehdy, až bude na druhé straně



- U novějších modelů aktivujte režim X-Mode (Deep Snow/Mud)
 - Po vyjetí z vody několikrát zabrzděte pro osušení brzd
- Mějte na vědomí, že nepovedený průjezd brodem může pro auto v nejhorším případě znamenat i konec. Už jen rozbor motoru a převodovky kvůli nezbytnému čištění vyjde velice drahé, a pokud navíc dojde k zaplavení interiéru a nevratnému poškození řídicích jednotek a dalších elektrických součástek, oprava se pravděpodobně finančně nevyplatí. U řady dílů se zkrátka se stykem s vodou vůbec nepočítá. Pozor si dejte také na historii aut dovezených ze zahraničí, zejména z USA se k nám občas dostávají utopená auta, u nichž není nikdy jisté, kdy dojde k nějaké vážné závadě.

Co dělat, když auto nasaje vodu

- Okamžitě vypnout motor a nesnažit se znovu nastartovat
- Vystoupit (když je voda nad hranou dveří, tak raději vylézt oknem) a odpojit baterii
- Nechat vůz vytáhnout a odvézt do servisu na vyčištění motoru a další úkony

SVĚTLÁ VÝŠKA A PRŮMĚRY KOL MODELŮ SUBARU		
Model	Světlá výška (mm)	Průměr kola (mm)
Forester	220	70
XV	220	70
Outback	213	73
Solterra	210	74
Impreza	140	65
BRZ	130	63

FALKEN EUROWINTER HS02

ŠPIČKOVÉ JAPONSKÉ PNEUMATIKY ZA PŘEKVAPIVOU CENU

FALKEN
TYRES

5
YEAR
WARRANTY



EUROWINTER | HS02

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



3D TECHNOLOGIE LAMEL
PRO PODPORU TRAKCE



INOVATIVNÍ VÝVOJ
PNEUMATIK



AEZ Montreal dark



DOTZ Fuji gold



DEZENT TV dark



Vybírejte litá kola

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

v 3D konfigurátoru kol
na www.alcar.cz

ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER



HISTORIE SUBARU

TEXT: PETR HANKE, VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: SUBARU



Kořeny společnosti Subaru Corporation sahají do dob „Laboratoře pro výzkum letadel“, která vznikla v roce 1917 a později se z ní stala společnost Nakajima Aircraft Co. Ltd. Po sérii reorganizací byla 15. července 1953 založena společnost Fuji Heavy Industries Ltd., ta se 1. dubna 2017 přejmenovala na Subaru Corporation a tento název si nese dodnes. Právem jsme si tedy o letošních prázdninách připomínali sedmdesáté výročí značky.

Společnost od svého založení rozšířila svou obchodní činnost do různých oblastí, přičemž automobilový průmysl spolu s tím leteckým byly její hlavní prioritou. Věnovala se také odvětví průmyslových výrobků, ekologických technologií, výroby autobusů a montovaných bytů. V současnosti jsou dvěma hlavními pilíři jejího podnikání automobilový a letecký průmysl.

Jak už jsme zmínili, úplně na počátku byl první výrobce letadel v Japonsku, společnost Nakajima Aircraft Company, kterou v roce 1918 založil původně námořní inženýr Chikuhei Nakajima. Spolu s Mitsubishi Heavy Industries v dalších desetiletích tvořila páteř japonského letectví, a jak se dá čekat, velkou roli sehrála i během 2. světové války. Časopis Hemmings Sports and Exotics uvádí, že právě torpédové bombardéry z továren Nakajima Aircraft Company zpusťovaly Pearl Harbor a na moři potopily tři americké letadlové lodě. Po prohrané válce však v Japonsku začala velká průmyslová reorganizace a tady začínají být věci trochu nepřehledné.

Generál Douglas MacArthur se rozhodl rozbít obří výrobní a finanční koncerny, známé jako zaibatsu, o něž se opírala japonská vojenská mašinérie. Jeden z nich nesl název Fuji Sangyo a právě pod něj spadala i Nakajima Aircraft Company. Koncern Fuji Sangyo byl rozdělen na nespočet malých firem nejrůznějšího zaměření, jejichž vedení se ujali bývalí manažeři, inženýři nebo jiní zaměstnanci. A protože výroba letadel byla

STRUČNÁ HISTORIE SPOLEČNOSTI SUBARU CORPORATION:	
1917	Chikuhei Nakajima založil Laboratoř pro výzkum letadel.
1918	Laboratoř pro výzkum letadel se přejmenovala na Nakajima Aircraft Factory (později, v roce 1931, právně ustanovená jako společnost s ručením omezeným Nakajima Aircraft Co., Ltd.).
1945	Společnost Nakajima Aircraft Co., Ltd. se reorganizovala na Fuji Sangyo Co., Ltd. a přešla z výroby letadel na výrobu civilního zboží.
1950	V souladu se zákonem o reorganizaci společnosti se právní subjekt Fuji Sangyo Co., Ltd. rozdělil na 12 společností, mezi nimi Fuji Kogyo, Fuji Jidoshe Kogyo a Utsunomiya Sharyo.
1953	Pět z uvedených 12 společností, včetně Fuji Kogyo, přispěly kapitálem na vytvoření společnosti Fuji Heavy Industries Ltd. (Fuji Heavy Industries později těchto pět společností získala a v roce 1955 se s nimi sloučila).
2017	Společnost Fuji Heavy Industries Ltd. se přejmenovala na Subaru Corporation.



Kenji Kita, první ředitel Fuji Heavy Industries, a model Subaru P-1, lépe známý jako Subaru 1500

Japonsku zakázána, museli svou energii a zkušenosti upřít jinam. Tak se například společnost Fuji Kogyo v roce 1948 vrhla na výrobu maličkých skútrů ze součástek letadel a mnozí letečtí inženýři později stáli u zrodu japonského automobilového průmyslu.

V roce 1953 dostalo šest těchto malých společností povolení zformovat nový výrobní koncern pod známým názvem Fuji Heavy Industries. A jeho prvním ředitelem byl jmenován Kenji Kita. Ten viděl ohromnou příležitost ve výrobě aut, jelikož po válce se pojezdny stroje v celém Japonsku počítaly pouze na desítky tisíc a obnova průmyslu vyžadovala urychlenou motorizaci. První model z dílny Fuji Heavy Industries nesl označení P-1, později změněné na 1500, jelikož ho poháněl motor o objemu 1,5 litru původem z Peugeotu 202. Vznikl v roce 1954, žádného velkého úspěchu se však popravdě nedočkal ani v domovském Japonsku. Byl to ale teprve začátek.

Hned s druhým modelem 360 z roku 1958 už se Subaru podařilo udělat díru do světa. Nebo spíš díрку, protože prodeje v zahraničí včetně Spojených států nebyly nijak velké. Na domácím trhu nicméně vůz vydržel ve výrobě celých 12 let a zpřístupnil cestování autem mnoha japonským rodinám i podnikatelům. A ještě než Kita v roce 1963 předal otěže svým nástupcům, schválil do výroby nový model s interním označením FF-1, první Subaru s nově vyvinutým plochým motorem, který se od té doby stal poznávacím znamením všech vozů s Plejádami ve znaku.

Osudové Mijagi

Za sedm dekádní Subaru vyrobilo téměř 21 milionů vozů s pohonem 4x4, přičemž 98 % všech celosvětově prodávaných vozů má v současnosti poháněné obě poháněné nápravy. Při oslavě jubilea musíme ovšem připustit, že příběh prvního Subaru s pohonem všech kol nezačal v hlavách strategů automobilky, ale vyšel z reálných potřeb japonské společnosti Tohoku Electric, jež je dnes čtvrtým největším dodavatelem elektřiny v Japonsku. Pro údržbu rozvodné elektrické sítě v prefektuře Mijagi na ostrově Honšú potřebovala náhradu za stárnoucí Land Cruisery, dosluhující spartánské off-roady se špatným topením a malým vnitřním prostorem. Pro Mijagi jsou v zimě typické mimořádně velké přívaly sněhu, často přesahující i to co známe z evropských Alp.

Koncem 60. let proto jeden z manažerů energetického gigantu přišel k místnímu prodejci Subaru a požádal ho, zda by bylo možné vybavit tehdy nové Subaru 1000 pohonem všech kol. Důvod, proč bylo oslovené právě Subaru, byl prostý – typ 1000 předsta-



vený v roce 1966 měl koncepci s plochým motorem a pohonem předních kol, zatímco konkurence většinou stále používala klasickou koncepci a řadové motory. Přidání spojovacího hřídele pro pohon zadních kol u Subaru bylo snazší než složité posílání hnací síly k předním kolům u řešení ostatních značek.

Oslovené zastoupení Subaru k úkolu přistoupilo maximálně jednoduše: na konec převodovky přidalo spojovací hřídel a zadní diferenciál z Datsunu Bluebird 510 (Nissan, majitel Datsunu, tehdy vlastnil více než 20 % Subaru), to vše se zvýšením světlé výšky o 20 mm. Celkem vzniklo osm těchto vozů, z nichž si společnost Tohoku Electric podle dostupných pramenů koupila pět. V roce 2008 Subaru jeden nalezený kus našlo a zrestaurovalo, bohužel jej ale potkal nešťastný osud, protože v roce 2011 byl nenávratně zničen při zemětřesení a následné vlně tsunami, která postihla provincii Tóhoku právě v té v prefektuře Mijagi.

V roce 1971 bylo rozhodnuto vlastními silami postavit první tovární vůz s pohonem všech kol. Ale jelikož zbrusu nový model Leone byl coby horká novinka k dispozici pouze jako kupé a další varianty včetně kombi se plánovaly až na následující rok, rozhodlo se Subaru pohon všech kol instalovat ještě do stávajícího kombi 1300G a vystavit jej na autosalonu v Tokiu v roce 1971. Prototyp dostal jednoduché pojmenování 1300G 4WD Wagon. Později model Leone díky svému průkopnickému pohonu všech kol zajistil automobilce úspěch po celém světě.

Od Subaru 360 k modelu Solterra

Většina čtenářů našeho magazínu dobře zná podrobnosti o modelu Subaru 360 – mini vozu, který byl navržen tak, aby splňoval představu japonské vlády o „lidovém autě“. Od té doby značka Subaru pokračuje v dodávání unikátních technologií a produktů, jako je například zmíněný model Leone, první sériově vyráběný japonský vůz s pohonem všech kol (AWD), Legacy, které stálo v čele rozmachu vozů kombi, sportovní vůz Subaru BRZ, bateriové elektrické SUV. Z technologií pak vyzdvihneme pokročilý asistenční systém pro řidiče EyeSight. Všechny technologie a produkty přinášíme zákazníkům novou hodnotu, když reagují na svoji dobu, ba někdy ji až předbíhají.

V průběhu let získala společnost Subaru silnou podporu zákazníků po celém světě. V roce 2021 zaznamenala kumulativní výrobu vozidel s pohonem AWD v počtu 20 milionů kusů a v roce 2022 dosáhla kumulativního celosvětového prodeje vozů Subaru vybavených systémem EyeSight na úrovni pěti milionů kusů.

Subaru v oblacích

V oblasti leteckého průmyslu společnost, od prvního letu prvního japonského proudového letadla T-1 v roce 1958, zdokonaluje své technologie účastí na domácích programech vývoje letadel a společných mezinárodních vývojových programech. Letecká divize Subaru se dnes jmenuje Aerospace Company a rozsáhlý výrobní závod Utsunomiya s plochou 600 000 metrů čtverečních zahrnuje hned trojici továren. Podílel se třeba na výrobě Boeingu 787 Dreamliner, pro který Subaru dodalo klíčovou centrální strukturu mezi křídly (wingbox) včetně řešení napojení křídel nebo zasouvání podvozku. Podobně se inženýři Subaru zapojili i do výroby Boeingů 767 či 777X. Subaru bude dále pokračovat v růstu svojí obchodní činností ve třech stěžejních sférách: obranné programy, komerční programy a programy pro vrtulníky (UH-2).



Pod novým vedením hodlá skupina Subaru Group nadále urychlovat své úsilí jako jeden tým, s cílem reagovat na novou éru významných změn v automobilovém průmyslu.

Prostřednictvím své nabídky produktů a hodnot bude Subaru nadále přinášet „radost z jízdy a pocit jistoty“ prostřednictvím různorodého úsilí a obohacovat životy lidí tím, že bude blízko ke svým zákazníkům i celé

společnosti. S cílem „přinášet štěstí“ lidem, společnosti i celé Zemi bude značka Subaru usilovat o udržitelný růst skupiny Subaru Group a vytváření podmínek pro radostný a udržitelný rozvoj lidské společnosti. ■

Zajímavé články o historii Subaru najdete i na našem blogu: <https://zazij.subaru.cz/kategorie/historie/>



VÝVOJ LOGA SUBARU

Název pro novou automobilku hledal Kenji Kita poměrně dlouho a své návrhy mohli předkládat i její zaměstnanci, žádný ho ale neoslovil. Rozhodl se proto nakonec sáhnout do vlastních vzpomínek a vybral jméno Subaru, jak se v Japonsku říká oblíbené hvězdokupě Plejády, protože to v dětství byly i jeho nejmilovanější hvězdy. Navíc slovo v japonštině zároveň znamená vládnout nebo také shromáždit a šest hvězd dokonale symbolizovalo spojení šesti firem pod hlavičkou Fuji Heavy Industries.

Hvězdokupě Plejády v souhvězdí Býka se v Japonsku říká také „Mucuraboši“ (šest hvězd). Vzhledem k tomu, že společnost Fuji Heavy Industries byla založena s kapitálovými příspěvky pěti společností s kořeny ve společnosti Nakajima Aircraft a později těchto pět společností získala a sloučila se s nimi, přijala pro svá vozidla název Subaru, který symbolizuje fúzi a jednotu všech šesti společností. Subaru byla první značka, která pro svá vozidla použila japonský název.

Panu Kitovi by jistě udělalo velkou radost, kdyby věděl, že v roce 2017 se Fuji Heavy Industries přejmenuje na Subaru Corporation a jeho milované jméno tak nakonec bude svítit v čele celé společnosti.



1953–1980



1953–1958



1958–1959



1959–1970



1970–1980



1980



1980–2003



2003–2019



2019–dosud

TEXT A FOTO: FRANTIŠEK DVOŘÁK



ELEKTROAUTO MĚ POSUNULO NA JINÝ LEVEL

Tomáš Rossner se stal subaristou díky bateriovému modelu Solterra. Své první elektrické auto v životě si koupil před necelým rokem a právě pokořuje hranici 15 tisíc najetých kilometrů. „Nejvíce se mi líbí podvozek, když člověk chce, tak opravdu může jezdit sportovně, okresky jsou radostí z jízdy,“ říká podnikatel v oboru průmyslové automatizace a robotizace, který bateriovým vozem nahradil šestiválcové turbodieselové SUV.

Podvozkem je Solterra pro můj styl jízdy plně vyhovující. Průběh výkonu u elektromobilu je specifický, je tu okamžitý záťah. Nemám nic, co by mi chybělo

Jste Subarista?

Ano, nyní to už mohu říct. Automobily této značky mě opravdu nadchly. Subaru jsem zaregistroval jako kluk v rámci světa rallye. Ale předtím jsem měl řadu jiných aut a k Subaru jsem se dostal, když jsme před dvěma lety požívali nové auto pro mou ženu; vybrali jsme Subaru XV a po zkušenostech s tímto vozem jsem se rozhodl, že chci jít do elektrické Solterry. Hned jak byla na trhu, měl jsem ji zarezervovanou, říkal jsem si, že to bude super auto.

Co se vám na něm nejvíce líbí a co vás na něm naopak šťve?

Nejvíce se mi asi líbí podvozek, když člověk chce, tak opravdu může jezdit sportovně. Trochu mě zlobí infotainment, delší dobu trvá načtení profilu řidiče. Ale není to nic zásadního. Solterra zatím splňuje vše, co od vozu potřebuji. Používám jej v rámci pracovních povinností a jsem maximálně spokojený. Ani v otázce dojezdu nevidím limit vzhledem k mým potřebám.

Jaký jste řidič? Jezdíte rychle, pomalu, rozvážně...

S přibývajícímí lety klidnější. Dnes bych řekl, že i to elektroauto mě posunulo na jiný level, naučí vás plynulou jízdu. Při řízení brzdaplyn se baterie vybíjí opravdu velmi rychle. V tuto chvíli bych se zařadil mezi klidnější řidiče. Sem tam si umím dopřát adrenalin, ale to je dle aktuální nálady.

Myslíte, že vás to auto změnilo, musel jste se mu přizpůsobovat?

Je to má první zkušenost s elektromobilem. Při jeho provozu je potřeba změnit uvažování. Na druhou stranu máme v domácnosti dva vozy: jeden plně elektrický a druhý hybrid. Jsme schopni si kompenzovat výhody a nevýhody elektromobilu druhým benzinovým vozem. V rámci provozu rodiny je to ideální kombinace. Předtím jsem měl třílitrový



šestiválec, turbodiesel. Je to jiný vesmír, co se týče provozu. Máme rádi dobrodružné dovolené po vlastní ose, do hor do Albánie by se mi elektroautem asi zatím nechtělo. Proto jsme druhé auto volili benzinové. Kdybychom opravdu chtěli dojet elektrickým vozem někam dál, dá se to zvládnout.

Musím ovšem počítat s tím, že za 24 hodin jej mohu dobít pouze dvakrát rychlonabíječkou. Při třetím nabíjení má už Solterra snížený nabíjecí výkon. Snižuje to akční radius, v praxi tak nejsem za den schopen ujet více jak zhruba 600 až 800 km.

Kolik tak zhruba ujedete na jedno nabití?

Je rozdíl, zda je zima nebo léto, je to otázka toho, jak si topíte ve voze a podobně. Mám ověřeno, že v zimě 250 km, v létě 350 km. Výrobce je daný dojezd 414 km. Mám zkušenost, že v létě, když jedu hodně ekonomicky, mohl bych i této hodnoty dosáhnout.

Nabíjíte auto doma nebo v práci? Jak to řešíte?

Jelikož mám štěstí, že máme v práci fotovoltaiickou elektrárnu, tak například v tuto chvíli nabíjím ze sluníčka. To se mi líbí, že si můžu při práci připojit nabíječku k fotovoltaiické elektrárně a to mi dává smysl elektromobility.

Byl to víceméně můj cíl. Jsem podnikatel a když jsem hodnotil použití mého předchozího vozu – nájezd kilometrů, druh cest, vzdálenost a náklady na provoz, tak v mém případě měla elektromobilita smysl. Využívám ji maximálně. Trhalo mi to srdce, když jsem jel tím dřívějším autem v zimě na krátké trasy, kdy se motor ani nestačil zahřát. Neprovozoval jsem vůz, jak bych si přál. Změny nelituji. Podvozkem je to pro můj styl jízdy plně vyhovující, asi i lepší než jiné. Volkswagen Touareg byl výkonnější, ale zase ten průběh výkonu u elektromobilu je specifický, je tu okamžitý záťah. Nemám nic, co by mi chybělo.

Budíte pozornost, zastavují vás na parkovišti a vyptávají se? Přeci jen je Solterra zatím hodně raritní na našich silnicích.

Zdravím se na cestách s ostatními Subaristy, ale ne všichni odpoví. Model je to ještě nezvyklý, hlavy se otáčejí, ale že bych se s někým bavil, to jsou jednotky případů. ■

Solterra zatím splňuje vše, co od vozu potřebuji. Jsem maximálně spokojený

LIA BLOCK NA SCÉNĚ!

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: SUBARU

Svět motorsportu se pořád ještě nevzpamatoval z lednové tragické smrti Kena Blocka, zeměkoule se ale točí dál a také legendární jezdec a showman má své následovníky. A následovnice. Opět je to samozřejmě pod hlavičkou Subaru, naše oblíbená značka zkrátka hledí stále dopředu a dál sbírá sportovní úspěchy po celém světě.

Americký sen

Rallysport na severoamerickém kontinentu se stále rychleji rozvíjí a Subaru u toho nemůže chybět. Také v sezóně 2023 září vozy této značky na výsluní výsledkových listin, a to přestože v šampionátu ARA došlo k úpravě technických předpisů tak, aby to nahrávalo vozům jiných automobilek. Úprave Vermonts SportsCar ale nelenil a připravil nový vůz označený Subaru WRX (VB), který je americkému soutěžení postavený vyloženě na míru. Vůz dostal k dispozici (námi už mnohokrát vychalovaný) Brandon Semenuk a výsledek se dostavil – hned při premiéře na Ojibwe Forests Rally z toho bylo suverénní prvenství právě pro dvojici Semenuk – Williams, která tak znovu prodloužila svou letošní neporazitelnost. V cíli srpnové soutěže v Mi-

nnesotě patřil startovnímu číslu 1 víc jak desetiminutový náskok před všemi zbylými soupeři, třetí příčku si tu navíc připsala posádka Dickinson – Kremer se starším Subaru WRX STI. Zmíněná neporazitelnost dua Semenuk – Williams není nijak přehnaným tvrzením. I předchozí šest soutěží totiž fenomenální kanadský pilot (a zároveň extrémní cyklista) se svým americkým spolujezdcem ovládli a už v době uzávěrky našeho magazínu je jasné, že s přehledem obhájí své loňské prvenství v prestižním seriálu a opět udělají skvělé jméno týmu Subaru Motorsports USA. Jak jsme již ale naznačili, Brandon Semenuk rozhodně není v americkém šampionátu ARA osamělým bojovníkem pod vlajkou s hvězdokoupou Plejád. Zmíněný Dickinson je před finálovým podnikem (který se konal

po uzávěrce našeho čísla) na průběžné třetí příčce, pátá příčka patří dalšímu americkému pilotovi Subaru, Jeffu Seehornovi. Ten se pro změnu blýskl dvěma jarními stříbrnými umístěními (za Semenukem) na tradičních soutěžích v Oregonu a Washingtonu. A šestá příčka patří (čerstvě sedmnáctileté) dívce jménem Lia Block! Toto fantastické průběžné umístění je u ní dáno hned pěti umístěními v první desítce konečného pořadí jednotlivých rally, na květnové Oregon Trail Rally obsadila talentovaná pilotka dokonce čtvrtou příčku před mnoha zkušenými muži za volantem, často jedoucími se silnější technikou. A abychom nezapomněli – Lia je samozřejmě dcerou nebohého Kena Blocka a letošní sezónu absolvuje za volantem



Lia Block za volantem

vozu Subaru BRZ (ZC6) v barvách rodinného týmu Block House Racing. Jablko zkrátka nepadá daleko od stromu a my slibujeme, že výsledky této slečny nebudeme přehlížet ani v budoucnu!

Okruhové úspěchy

Letošní čtyřladvacetihodinovky na Nürburgringu se v Subaru nemohli dočkat. Nachystali totiž pro ni zbrusu nový vůz nazvaný Subaru WRX NBR Challenge a těšili se, jak se mu na tradičním klání povede. Nový stroj se premiérově posunul do třídy SP4T a o to větší očekávání panovalo v týmu také, co se týkalo posunu vzhůru absolutním pořadím. Při dubnové kvalifikaci se projevily drobné dětské nemoci nového stroje s jedním z čidel v motoru, navíc trať skrápěly dešťové kapky a nebylo vůbec snadné trefit se do správného okamžiku pro zjetí nejrychlejšího kola. Přesto nové Subaru kvalifikaci zvládlo excelentně, vyhrálo svou třídu SP4T i celou svoji početnou kvalifikační skupinu. Do květnového závodu tak nastoupila posádka vozu startovního čísla 114 s velkým očekáváním, tvořili ji tradičně piloti ze země vycházejícího slunce Iguči a Jamauči, které doplnili Evropané van Dam a Schrick. Závod začal pro čtveřici velmi dobře a na své největší soupeře začali vesměs rychle získávat náskok. O ten



SUBARU WRX NBR CHALLENGE 2023

bohužel přišli večerní opravou alternátoru. Kolem půlnoci už ale opět Subaru, přes další drobné potíže s elektroinstalací, vedlo svoji třídu, v polovině čtyřladvacetihodinovky dokonce s velkým náskokem čtyř kol. Těsně po východu slunce ale měl bohužel v mlze van Dam nepříjemnou kolizi, kvůli tomu bylo pak v depu potřeba mimo jiné dokonce vyměnit motor. Oprava se protáhla na čtyři a půl hodiny, což samozřejmě znamenalo velkou ránu pro vítězné ambice týmu. Soupeři mezitím stihli najet osmnáct kol náskoku, značka Subaru má ale v krvi bojovnost a její závodníci se nikdy nevzdávají. Stíhací jízda celé čtveřice ukrajovala ze ztráty jedno kolo za druhým, nakonec ale byl vytrvalostní závod pro posádku přece jen moc krátký – v cíli jí chyběla na vítězné porsche pořád ještě tři kola. Přesto druhá příčka ve třídě SP4T a především minimalizace původní ztráty znamenaly s ohledem na okolnosti pro tým velký úspěch.

Ještě lépe si tradičně vedou Iguči a Jamauči na svých domácích japonských tratích, kde závodí v prestižním seriálu Super GT. V jeho rámci obhájí loňskou stříbrnou příčku v kategorii GT300, letos ale jejich tým R & D Sport bude muset při závěrečných dvou kláních (která se konala po uzávěrce našeho magazínu) ještě trochu zabrat. Obhajoba není v hodně vyrovnané konkurenci nemožná, na podnicích v Autopolis a Motegi budou ale Iguči a Jamauči potřebovat i trochu onoho pověstného sportovního štěstíčka. Na svém oblíbeném domácím okruhu Fuji se jim totiž podařilo zajet letos jen jedenáctou a šestou příčku, pozdě letní závody jim naštěstí vyšly o poznání lépe. Srpnových 450 kilometrů na okruhu Suzuka pro ně znamenalo skvělou třetí pozici v cíli, zářijových 300 kilometrů na okruhu Sugo pak sehraná dvojice se svým skvělým vozem Subaru BRZ nové generace dokončila na příčce čtvrté.

Obhajobě loňského stříbra se díky tomu Iguči a Jamauči přiblížili už na pouhých devět bodů.

Tejkalovo prvenství v Příbrami

Ani na českých soutěžních tratích nejsou pro značku Subaru medailové příčky zdaleka zapovězeny. V minulých číslech jsme často zmiňovali posádku bratranců Jurečkových, která úspěšně brázdí rychlostní zkoušky českých historických rally. Letos Jihomoravané skvěle zvládli zejména Star Rally Historic, pořádanou souběžně se slavnou „Barumkou“. Ve Zlíně obsadili třetí příčku, už na jaře přitom byli dokonce druzí mezi historickými vozy na Valašské rally ve Valašském Meziříčí. Jejich úspěchy s letitým Subaru Impreza 555 ale dokázal ještě překonat příbramský Miroslav Tejkal se stejnou technikou. Ten vedle sebe na své domácí soutěži posadil Daniela Hamšíka a společně dokázali Rally Příbram 2023 v kategorii historických vozů dokonce vyhrát, což pro oba znamenalo dosavadní nejlepší životní výsledek a pro jejich soupeře velké překvapení!

Pravidelně naopak chválíme závodníky s vozy značky Subaru, kteří se prohánějí po rychlostních zkouškách Českomoravského poháru v rally. I do něj ale v poslední

době vstoupila moderní technika v podobě drahých speciálů R5/Rally2, a tak prosadit se na stupně vítězů se staršími (ač spolehlivými a stále rychlými) Imprezami je i tady stále obtížnější. Loňský vítěz seriálu Lubomír Světlinský se nejlépe umístil na Podorlické rally, v jejímž cíli mu patřila třetí příčka, toto umístění je pro naši značku na ČMPR letos zřejmě tak nějak předurčeno. Třetí totiž dojel také Michal Kopáček na Radouňské Rallye, třetí byl i Daniel Suk na Rallye Železné hory a také Jan Sedlák na Rallye Kroměříž. Všechno jsou to samozřejmě skvělé výsledky a my k nim všem těmto závodníkům gratulujeme – jsme moc rádi, že i v domácím prostředí drží vlajku s Plejádami stále nepřehlédnutelně vysoko!

A jak to bude s budoucností značky Subaru na rychlostních zkouškách dál? Ukázali jsme si, že zejména na americkém kontinentu se její perspektiva nachází v barvách vyloženě růžových (a to neříkáme kvůli tomu, že Lia Block je dívka). V Evropě se v tuto chvíli naše technika čím dál víc přesouvá spíše do kategorie vozů historických, ani tady by tomu tak ale nemuselo být navždy. Prezident mezinárodní automobilové federace FIA Mohammed Ben Sulayem se v rozhovoru pro slavný sportovní magazín Dirtfish nechal slyšet, že v debatě s Akiem Toyodou společně dospěli k myšlence, že by právě v rallysportu úspěšná Toyota (která má v Subaru finanční podíl) mohla návratu naší značky napomoci. Nechme se překvapit, jak to nakonec dopadne, nám by se ale určitě realizace této myšlenky líbila! ■



Jan Sedlák 2023



BRZ na trati zblízka



L. Světlinský před startem

AUTO BALKAR

V naší rodinné firmě Auto Balkar v Českých Budějovicích již od roku 1994 pracujeme na šíření dobrého jména značky Subaru. Klademe důraz na individuální přístup a naši prioritou je spokojenost našich zákazníků, kteří se k nám díky tomu rádi vracejí. A to nejen kvůli skvělým jízdním vlastnostem našich šestihvězdičkových vozů, vyrobených s japonskou precizností a pečlivostí, ale i díky našim prodejním a servisním službám, které zákazníkům poskytujeme.

Náš tým je plně připraven vám po celou dobu poskytovat své nejlepší prodejní i servisní služby. Neváhejte se na nás obrátit v případě jakýchkoliv dotazů či zájmu o nové nebo ojeté vozy, příslušenství a servisní služby.

Jak jsme už zdůraznili, spokojenost našich zákazníků je pro nás prioritou. Z toho důvodu jsme v našem servisu zvýhodnili ceny ve prospěch našich stálých klientů tak, abychom jim dali najevo, že si jejich věrnosti vážíme. Výrazné slevy v našem servise platí i pro všechny vozy Subaru, zakoupené u nás v Auto Balkar.

Myslíme i na pomoc lidem, kteří neměli v životě tolik štěstí jako většina z nás. Proto dlouhodobě podporujeme dobročinné organizace a jejich akce, například benefiční Řimovský běh na podporu postižených dětí, programy na léčbu úsměvem pomocí návštěv klaunů v dětských nemocnicích, Policejní asociaci na preventivní vzdělávání dětí či Český červený kříž.

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



IVOS ZLÍN

Vážená SUBARU rodino!

V první řadě bychom vám chtěli z celého srdce poděkovat za vaši přízeň, nám i celé značce SUBARU. Vážíme si i toho, že někteří z vás (a že vás není málo), nám projevujete svou důvěru opakovaně a zasvěcujete do krásy SUBARU své další rodinné příslušníky a známé. Naše SUBARU parta se tak neustále rozrůstá a dělá nám velkou radost, že na cestách můžeme mávat dalším a dalším novým vozům a spokojeným zákazníkům této značky.

Jelikož jsme rodinná firma, není divu, že i my předáváme lásku k SUBARU nové generaci. Jednou z největších fanynek SUBARU je u nás momentálně 4letá dcera Lili našeho ředitele Igora Trávníčka. Ve volných chvílích ráda pomáhá a užívá si s tátou společné chvíle např. při přebírání a kontrolování nových vozů. ☺

Budeme rádi, pokud se láska k SUBARU bude i nadále rozrůstat napříč Českou republikou a budeme se potkávat na cestách naší krásné země. V současnosti můžeme nabídnout např. nové Outbacky, které máme k dispozici tak, že mohou ihned vyrazit směrem k novému majiteli. Těšíme se na vás v našem autosalonu ve Fryštáku.

SUBARU zdar!

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





EMIL FREY

Milí čtenáři a zákazníci!

U Emil Frey ČR jsme připravili několik akcí, účastnili jsme se například eventu pro fleetové zákazníky v Hradci Králové, kam jsme dodali modely XV, Outback, Forester a Solterra. Nejlepším tahákem bylo překvapivě XV, které ukázalo dovednosti a možnosti na terénním polygonu. Zájem byl ale i o všechny další zmíněné modely naší značky, které zákazníci podrobně testovali na silnici v běžném provozu. Rovněž jsme podpořili a sami si nenechali ujít ani 1. Subaru Family Day v areálu Adventure Land v Bělé pod Bezdězem, kde jsme auta zase trochu potrápili, a i díky originálnímu programu jsme získali hezkou zpětnou vazbu, abychom podobné akce připravovali dále.

V roce 2023 jsme začali nabízet i dvě nové služby pro naše zákazníky – rychloservis, určený pro zákazníky, kteří si chtějí či potřebují na svůj vůz počkat. Pravidelné servisní (údržbové) prohlídky „na počkání“ zahrnují například výměnu brzdových destiček a případně i kotoučů, výměnu oleje v motoru a další rychlé nenáročné servisní úkony (výměna žárovky, stírátek, aj.). Vzhledem k nezbytné rychlosti provedení servisních úkonů nemohou být v této nabídce zásahy složitější, jako např. výměna rozvodového řemene, a to přesto, že na voze pracují dva mechanici najednou. Jednotlivé úkony účtujeme dle časových norem výrobce.

Druhou novou službou je nabídka tzv. detailingu pro všechny vozy SUBARU. Zahrnuje služby, ochraňující exteriér vozu a prodlužující životnost materiálů exteriéru i interiéru. Při využití nabízených balíčků služeb navíc ještě ušetříte.

Spolu s celým týmem EF vám děkujeme za důvěru a těšíme se na vaši návštěvu!

Emil Frey ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, Praha 14, 198 00, www.subaru-emilfrey.cz

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



MIJA AUTOCENTRUM

Vážení členové rodiny SUBARU,

letošní rok se chýlí ke svému konci, a tak můžeme pomalu hodnotit co nám přinesl, co se nám podařilo naplnit a jak jsme se vypořádali se vzniklými potížemi, bez nichž by byl určitým způsobem rokem přinejmenším až podezřele zvláštním.

Mezi zásadní potíže jednoznačně patřily neustále se měnící podmínky objednání určitých modifikací nových vozů, což způsobovalo potíže, prolínající se zcela jistě s hospodářskou nestabilitou napříč celým světem. Ta především zasáhla náš import, který se s ní důslednou a cílevědomou, dá se říci sobě vlastní týmovou prací, úspěšně vypořádal až do dnešních dnů, kdy se snad situace již stabilizuje. Pro nás dealery to znamená, že po delší době se situace obrací a nabídka převyšuje poptávku. I přes uváděné skutečnosti musíme konstatovat, že se nám do dnešních dnů daří naše interní plány naplňovat. To je zpráva velice pozitivní.

Stejně jako v předchozích letech úzce spolupracujeme s Jihomoravskou brigádou záchranářských psů, a proto jsme se i letos aktivně zúčastnili dalších vrcholných soutěží za účasti příslušníků IZS ČR, záchranného sboru zdravotníků, hasičů a policie ČR na celostátní úrovni. Mnozí z řad zúčastněných plně využívají ke své mnohdy dobrovolné činnosti vynikajících vlastností našich vozů SUBARU. Další významnou akcí, na které jsme vystavovali naše vozy, byla Velká cena Brna v parkurovém skákání.

Jsme velmi rádi, že můžeme také pravidelně všem klientům ukázat nejnovější modifikace, které jsou v daném čase k dispozici.

V letošním roce jsme posílili náš kolektiv o nového pracovníka do týmu na mechanické dílně.

Celoročně se důsledně věnujeme předváděcím jízdám dle požadavků zájemců. Nejen že je to činnost pro klienty zajímavá, ale především minimálně ze 70 % bývá rozhodujícím aspektem v závěrečném rozhodování při koupi nového vozu.

Přejeme vám všem, abyste v plném zdraví vstoupili do roku 2024, a samozřejmě mnoho šťastných a bezpečně najetých kilometrů s perfektními vozy SUBARU!

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



AUTO VERO

V uplynulých měsících všichni pracovníci i příznivci našeho sedláckého dealerství Subaru bedlivě sledovali zejména jednu akci. Radek Jaroš se vypravil s vozem Forester a zuřivým reportérem radia Impuls Alešem Růžičkou dobýt vrchol Matterhornu, měřící 4 478 m. Bohužel na vrchol nevystoupali. Jak nám řekl Radek:

„Matterhorn odolal. Nejenom nám, všem. Nikdo vrchol nedal. Bylo to hustý, výživný, krásný a těžký. Zimní výstup v létě. Horolezení je tím nejlepším způsobem jak přezimovat léto. Znamo z mnoha expedičních let. Chystali jsme se na krásný letní výšlap, ale...

Zároveň přiznávám, že jsem horu trochu podcenil. A hodně litoval toho, že tréninkové výstupy na nejvyšší vrchol slovenských hor i nejvyšší vrchol rakouských hor se kvůli špatnému počasí neuskutečnily. Ale musím pochválit Aleše, že i přestože má málo nalezeno, fungoval jak hodinky.

Žijeme. A můžeme se těšit na další dobrodružství ©
Krásný to bylo!“

Mnozí víte, že Radek Jaroš je český horolezec a autor knih. Stal se 15. horolezcem na světě a prvním Čechem, který vystoupil na všech 14 světových osmitisícovkách bez použití kyslíku.

A dodáme i pár zajímavostí o Matterhornu. S nadmořskou výškou 4478 metrů je zároveň také sedmou nejvyšší horou Alp. Tyčí se na hranici mezi Švýcarskem a Itálií, nad švýcarským Zermattem a italským městem Breuil-Cervinia. Jméno Matterhorn pochází z německého matte (horská louka) a charakteristického tvaru hory, horn (roh). Stále častěji se tato hora uzavírá pro výstupy horolezců (dočasné zakázky k lezení). Důvodem jsou nebezpečné sesuvy hornin z výšky nad 3500 metrů, které způsobuje postupné tání permafrostu (trvale zmrzlé horniny, pokrývající svahy hor).

A nejlepší nakonec: víte, že v Zermattu není možné používat žádné automobily?! A jediný automobil, který tu jezdí, je Subaru XV! Auto, ve kterém se do ordinace a za pacienty přepravuje zdejší lékař!

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



C & K

Vážení čtenáři Subaru magazínu,

vítejte při čtení podzimního čísla. Těší nás, že u nás v Brně na Vídeňské budeme zakrátko šťastným majitelům předávat poslední rezervované vozy modelu BRZ. V letošním roce bylo největším překvapením, proti původním zprávám o omezených dodávkách, podstatné navýšení dodaných počtů nového BRZtka. Intenzivní vyjednávání našeho importéra s výrobcem přineslo možnost uspokojit všechny požadavky zákazníků o tento sportovní model. A že jich nebylo málo.

Ale ani po vyprodání BRZe nebudeme zahálet. Na přelomu roku vám budeme schopni představit zcela přepracovaný model XV, a to včetně názvu. Výrobce se rozhodl celosvětově sjednotit jméno tohoto úspěšného crossoveru. XV končí a přijíždí Crosstrek. Ve velkém testu tohoto čísla jste se mohli dočíst podrobnosti o tom, že nový model přinese jako první Subaru vylepšení bezpečnostních systémů přidáním dalších kamerových a radarových systémů. Subaru samozřejmě nezapomnělo na vylepšení v oblasti jízdních vlastností či komfortu pro posádku. Nebudeme ochuzeni ani o pokračování modelu Impreza, která dokáže na silnici nabídnout ve své kategorii skvělé jízdní zážitky.

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



DANCARS CZ

Vážení přátelé a příznivci značky SUBARU, milí zákazníci,

opět se nám blíží konec dalšího roku se SUBARU. Pro nás v Opavě již po dvacáté deváté. A opět to byl rok plný zážitků a radosti, které nám všem práce i jízda se SUBARU přináší. Takže s pokorou i nadšením do budoucna děkujeme našemu výrobcí, importérovi a hlavně všem našim dosavadním zákazníkům. Byla to parádní jízda a my samozřejmě jedeme dále.

Aktuálně pro vás máme stále k dispozici fascinující BRZ ve všech barevných provedeních a také několik posledních skladových vozů modelu XV s motory 1.6 i 2.0i e-Boxer. Využijte výprodejové Akční nabídky a získáte sadu zimních kol zdarma či financování s 0% navýšením od SUBARU FINANCE. Navštivte náš web a zjistíte více o nabídce našich nových i ojetých vozů.

Jako každý podzim pak máme ve spolupráci s importérem pro vás připraveny kompletní zimní sady kol za Akční ceny. Vybrat dárek a potěšit své blízké můžete v Subaru butiku, protože nabídka je stále širší a vánoční dárek si vybere každý.

Pokud potřebujete své SUBARU před letošní zimou zkontrolovat či přezout a připravit na náročné podmínky, neváhejte se na nás obrátit. Určitě vyjdeme vstříc jak majitelům nových vozů, tak i starších SUBARU, kde najdeme řešení k opravě vozu dle finančních možností. SUBARU je výjimečný vůz a rozhodně si zaslouží výjimečnou i profesionální péči autorizovaného servisu. Tak neváhejte a navštivte nás co nejdříve. Těšíme se na vás! Přejeme všem Subaristům krásné zimní zážitky i radovánky na sněhu, veselé Vánoce a šťastný nový rok 2024!

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



ILOS

Zdravíme Vás z Liberce!

Léto nám sice už bohužel končí, avšak my jsme si ho z pohledu Subaristů náležitě užili.

Na konci června jsme se jeli podívat na 1. Subaru Family Day do Adventure Landu v Bělé pod Bezdězem, což byla velmi povedená akce s nabitým programem. Věříme, že se tato akce Subaristům již po prvním ročníku vryla do paměti a 2. ročník bude úspěšně pokračovat.

Letos jsme dělali asi největší radost majitelům nových BRZ, kteří se konečně dočkali svých vysněných limitovaných sportáků. Nejoblíbenější variantou nového BRZ byl u našich zákazníků jednoznačně manuál v modré metalíze, nicméně se nám na autosalonu potkávaly i jiné zdařilé barevné kombinace. Zákazníci, kteří měli tu čest porovnat aktuální BRZ s původním modelem, kvitují obrovské zlepšení, hlavně co se jízdních vlastností vozu týče. Aktuálně čekáme na dodatečnou montáž ještě pár STI paketů, které nám v Japonsku snad brzy dovyrobí.

Naším nejoblíbenějším a nejprodávanějším modelem se pro letošní rok stává jednoznačně Outback, a to ve specifikaci Touring. Většinu našich zákazníků láká ještě klasický atmosférický 2,5 litr a skvělý poměr cena/výkon za tento výjimečný vůz. Děkujeme mockrát za skvělé recenze a fotky našemu zákazníkovi panu Svobodovi, který si Outbacka u nás letos koupil. Alespoň soudě dle jeho intenzivních toulek po celé Evropě je s vozem maximálně spokojen. Jeho Outback zvládl skvěle rakouské Alpy, Bosnu a Hercegovinu i procestování celé Korsiky.

23. a 24. 9. jsme se společně mohli potkat na Speed Festivalu, kam jsme vzali i naše opečovávané unikáty. Jedinečný Subaru Forester STI, vyráběný pouze pro japonský trh a Subaru SVX ročníku 1993 vzbudily v parku legendárních vozů skutečně velký zájem. Doufáme, že se tento povedený festival pod taktovkou města Česká Lípa bude konat i příští rok a opět se tu s Vámi budeme moci potkat.

Aktuálně se prezentujeme v kině Cinestar v OC Nisa v Liberci, a to právě s končícím modelem Subaru XV. Je tomu tak především z toho důvodu, abychom mistrovství XVčka ještě zákazníkům připomněli, než tento oblíbený model zcela nahradí nový crossover – Subaru Crosstrek.

Na nový model se těšíme a poptávka po něm je už i mezi našimi zákazníky. Bohužel zatím nemáme mnoho informací, a tak čekáme na dealerské setkání, kde se jistě dozvíme více detailů. Přejeme si, aby se nový Crosstrek stal alespoň stejně tak populárním modelem jako tomu bylo u XV.

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



SUBARU HOSTIVAŘ ALM

Milí majitelé/majitelky vozů Subaru,

rádi bychom vám vyjádřili naši hlubokou vděčnost za vaši věrnost a vstřícnost vůči značce Subaru, která nám zaručuje, že jsme na správné cestě a že naše vozidla splňují vaše očekávání.

Vzhledem k naší 27leté spolupráci Vám chceme poděkovat, že jste si vybrali Subaru a stali se součástí naší rodiny. Vaše příjemné a vnímavé chování vůči ostatním majitelům Subaru je také důležité a pomáhá vytvářet komunitu, která spojuje lidi se společným zájmem a vášní.

Kvalitní a osobní přístup je pro nás klíčový a svým zákazníkům nabízíme kompletní služby od prodeje, přes pravidelný servis až po zajišťování náhradních dílů, což je důležité pro Vaši spokojenost.

Jízda s vozem Subaru zajišťuje bezpečnější a plynulejší jízdu i v horších povětrnostních podmínkách a na různých typech povrchu, díky jedinečnému pohonu AWD a nízko uloženému motoru. Majitelé vozů také ocení komfort a prostornost.

Vaše věrnost a podpora jsou pro nás velmi povzbudivé a radujeme se z další společné cesty.

ALM CZ, s.r.o., Hornoměřolupská 531/4, Praha 10 - Hostivař, 10200, www.subaru-alm.cz



CHALUPA MOTORS PARDUBICE

Milí subaristé!

Příspěvek do aktuálního čísla Subaru magazínu jsme se rozhodli pojmut lehce bilančně. Na podzim roku 2013, tedy přesně před deseti lety, jsme totiž zahájili spolupráci se značkou Subaru a v Pardubicích otevřeli autosalon i autoservis. Za tuto „desetiletku“ prošel celý trh značným vývojem a nejínak tomu je u vozidel Subaru. Skvělou zprávou je, že značka ani pod vlivem globálních okolností nijak neslevuje ze svých hodnot a naše vozy stále přinášejí svým majitelům radost, jedinečnost, spolehlivost a bezpečnost. Dnes již

v Pardubicích ukrájeme ze čtvrté stovky prodaných vozidel Subaru a cítíme, že nás nejen naši zákazníci berou za etablovaného člena Subaru rodiny, ať již jde o prodej vozidel nebo jejich servis. Deset let rovněž slaví naše spolupráce s Dostihovým spolkem Pardubice, pořadatelem tradiční Velké pardubické. Jak mimo jiné taková spolupráce vypadá, je patrné z přiložené fotografie. V říjnu také slavíme první narozeniny naší pobočky v Trutnově, kde prozatím zajišťujeme servis. Dnes ale již můžeme potvrdit, že subaristé z Krkonoš, Trutnovska či Náchodska vítají blízkost a zlepšenou dostupnost servisu i náhradních dílů pro vozy Subaru, bez ohledu na model vozu nebo jeho stáří. Děkujeme našim klientům za přízeň, která je pro nás především závazkem.

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





TEXT: DARJA KAWASUMI, FOTO: AUTORKA A ARCHIV

JAPONSKÉ VÁNOCE A NOVÝ ROK



Japonsko je mou životní láskou. Je mým osudem. V Japonsku jsem žila od roku 1977 do roku 1991. S japonským manželem jsem tam založila rodinu a postupně se nám narodily čtyři děti. První syn v Japonsku, druhý v Čechách, třetí v Japonsku a čtvrtá byla dcerka a ta se narodila zase v Čechách.

V Tokiu jsem vystudovala bakalářské studium obor Mezinárodní mezilidská komunikace, a to na prestižní International Christian University, ICU a akademicky jsem tedy dobře věděla, proč co v Japonsku je. Přesto mě realita vždy zaskočila. Nejsmutněji mi bylo na Vánoce. Vždy jsem je v závěru probřečela, protože ani na Vánoce s námi můj muž nebyl. Nemohl přeci v zaměstnání říci, že potřebuje ten den odejít už v šest hodin večer, aby stačil slavnostní večeři s rodinou. To se prostě v Japonsku nedělá. Navíc mi bylo líto, že většina Japonců se nezajímá o duchovní obsah Vánoc. Všem stačí, že Vánoce jsou líbivé. Krásné. Ano, v Japonsku jde často o krásu. A krásně zážitkové si ty Vánoce v Japonsku udělat umějí. Se stromečky, ozdobami, dárky i Santa Clausem... Jen to rodinné setkání u stolu chybí. Bylo mi smutno.

Vánoce bez adventu

V Evropě a řadě dalších světadílů máme Vánoce spojené s poselstvím o narození Ježíše a naději spasení. V Japonsku žije více než 126 miliónů obyvatel a věřících křesťanů je podle různých statistik milión až tři miliony. Těžko spočítat. Mnozí si svou křesťanskou víru kumulují s místními náboženstvími a vůbec jim to nevadí. Je to tak bezpečnější – nikdo jim pak jejich cizí víru nevyčítá. V Japonsku totiž musí být lidé především Japonci. A jako takoví vyznávají své předky a tradici náboženského ukotvení v národním shintoismu a dávno přijatém buddhismu. Nikdo se nediví, že jeden člověk má při vítání do života obřad shintoistický, při vstupu do manželství obřad křesťanský a při uložení do hrobu obřad buddhistický. Každý z těch obřadů je především krásný. Krásný! Navíc si všichni řeknou: Co kdyby? a pro jistotu si panteisticky předepíšíou úctu ke všemu, co by mohlo jejich štěstí ovlivnit. Jen já jsem byla osamělý cizák a ještě k tomu ateistka. A puritán. Japonský synkretismus se mi nelíbil. Japonské Vánoce taky ne. Byly importované a byly bez adventu. Kdo by měl chuť ztrácet čas připomínkou Ježíše a jeho poselstvím

lásky, když hlavním tématem těch dnů v Japonsku je vyrovnat se s nepříjemnostmi, které končí rok přinesl a zapomenout na ně. Firmy organizují pijácké večírky bounenkai a k tomu na ulicích a v obchodních domech hlasitě vyhrávají melodie Vánoc. Namísto niterného prožívání adventu si lidé vespolek nadělují líbivé pozlátko vánočních dekorací a opíjejí se.

Od Vánoc ke křesťanství

Možná to byly právě ty japonské bezadventní Vánoce, které mě obdarovaly touhou po Bohu. Nechácala jsem, proč se mi nedaří přesvědčit svého japonského manžela, otce našich dětí, že bychom měli být na Štědrý večer spolu. Všechno jsem připravila. Napekla jsem cukroví. Vánoční stromek jsem měsíc v tajnosti skladovala za domem. Živý! Vůbec nebylo lehké sehnat ho. Kapr nebyl, tak jsem udělala řízky z mečouna. Se vším jsem si poradila, jen toho svého milovaného muže jsem u stolu neměla a tím ho neměly ani naše děti. Vánoce plné lásky jsem chtěla mít především pro ně.

I dnes si s bolestí v srdci vzpomínám, jak jsem téměř každé Vánoce odjížděla s dětmi ke své kamarádce. Smutná a rozzlobená. Všechna kouzla, která pro mě a moje sourozence připravovali moji rodiče, jsem

pro své děti nachystala také, a pak, když se vše odbylo, lítost mě dostala. Můj muž o mých citech ale nevěděl. Asi nechtěl vědět. Plnil své povinnosti k japonské společnosti. Přítelkyně Štefanie Kadowaki byla o deset let starší a nějaké porozumění pro to, co my Evropanky o Vánocích potřebujeme prožívat, už od svého muže nečekala. Děti nám spaly a my dvě jsme se utěšovaly tím, že jsme všechny muže Japonce pomlouvaly. A s nimi ty divné zvyky, co si Japonci dovezli z Ameriky. Utrzovaly jsme se navzájem, že kdyby se náš manžel vrátil domů s krabíčkou z Kentucky Fried Chicken, jako to dělají všichni ostatní, tak mu ty smažené kuřecí kousky hodíme na hlavu. A že bychom nechtěly ani dort s máslovým krémem a jahodami, jehož nadýchané korpusy nejspíš cukrárny pekly měsíc dopředu. V ten jeden den 24. prosince jich obchody v samotném Tokiu prodaly na miliony. Každý úředník po cestě z nádraží koupil Kentucky i dort s přesvědčením, že všechno potřebné pro náležitě krásné Vánoce právě udělal. Dokonce i můj muž. Bylo to asi nakažlivé. Japonce propojí Kentucky Fried podobně, jako u nás patří k vánočním svátkům kapr z jižních Čech. A bramborový salát. To naše propojení mi přišlo výrazně lepší! Bylo mi smutno. Říkala jsem si, že kdybychom já i můj manžel byli křesťané,





moje mladá rodina by byla šťastnější. A modlila jsem se za to. Já ateistka.

Proč se v Japonsku předvánoční úklid děje až po Vánocích?

Pamatuji se, jak jsme v Čechách týden před Vánoci gruntovali celý byt. Všechno stříbrné, co bylo v sekretáři, jsme cídili. Sidolem. V Japonsku se ten bláznivý uklízení týden přesouvá na týden hned po Vánocích. Na sváteční dny 25. a 26. prosince se totálně zapomene. Není čas. Je třeba chystat Nový rok. Oshougatsu. Vyčistíte cesty Oshougatsu! Aby byl vyčiděný. V duchu shintoismu a se všemi výmluvnými symboly, jako je třeba rovná borovicová větev. Úplně rovná. Bez defektu a pokroucení. Právě takový má být očekávaný rok. A zatímco Vánoce byly svátkem tak nějak mimo dům – pro domy obchodní – Oshougatsu je svátek

domácností. Lidé si konečně uvědomí, že nakonec to nejdůležitější jsou jejich blízcí. Byt jen na několik dní. Lidé se svými rodinami a přáteli jdou pozdravit i božstva svatyní a požádat o přízeň. Poděkovat. Poselství lásky dorazí i do srdcí Japonců. Ježíš zůstane neviditelný a nikdo o něm nemluví, ale já, se svou zjitřenou duší, jsem ho vnímala tím víc. Byl mezi lidmi v jejich upřímné pohostinnosti. Konečně! A právě tu pohostinnost, vyzdvíženou až v umění, jsem si v Japonsku zamilovala. Díky japonské pohostinnosti jsem se mohla vánočně uklidnit. Na chvíli jsem se cítila přijatá i já. Mezi Japonce. Učila jsem se, jak navařit novoroční dobroty a jak je servírovat, aby všechno bylo krásné a aby všechno mluvilo. Skrze symboly. Roláda datemaki že je slunce a nudle že jsou nitě, co spojují staré s novým. Vánoční naději a touhu po Bohu



jsem vkládala do tvořivé pohostinnosti, kterou konečně přijímal a sdílel i můj muž. Do každého nového roku jsem vstupovala s nadějí, že Bůh pomůže mě a mému muži, abychom byli dobrými rodiči našim dětem.

Vánoce jaké mají být – s adventem a pohostinností

Cesta k dnešku vůbec nebyla rovná jako ty slibující japonské novoroční borovicové větve. Jen díky vánoční touze po Bohu, obalené v japonské pohostinnosti sloužit krásě, mi bylo dáno, že jsem uvěřila v Ježíše. On mě vede lépe než zvyky české nebo japonské. Vede mě napříč kulturami. Vede mě napříč společenskými vrstvami. Jeho poselství je prostá lidská láska. Láska ke každému člověku. Protože Bůh se projeví jen skrze člověka. A tak děkuji i za štědrovečerní japonské smutnění. Omlouvám se za zlobu, které jsem se neubrnila. Omlouvám se dětem, které dnes žijí jeden v Japonsku, dva v Čechách a jeden v USA, že jsem nebyla dost silná a nevěděla si rady s lítostí a steskem. Co si děti odnesly z našich japonských Vánoc a Oshougatsu, jen ony vědí. Kéž by i můj bývalý muž, otec našich dětí, uvěřil v odpouštění, které křesťanství a Vánoce nabízejí. Není to totiž na chvíli. Je to příslib trvalý a nádherně osvobozující. K pohostinnosti je třeba ještě něco navíc – Vánoce s adventem.

Novoroční osechi jídlo neboli s „mame“ máme poctivost

V našich krajích na Silvestra nebo Nový rok typicky jíme čočku, která připomíná penízky, zatímco v Japonsku si novoročně pochutnávají na fazolkách mame a dávají si předsevzetí, že budou poctiví a pracovití. Slovo mame – fazole, má totiž synonymum a tím je zkratka slova majime (čti madžime) – být poctivý a dobře pracovat. „Anata mame desu ne.“ To znamená pochvalu: „Jsi pracant! To je skvělé!“ V Japonsku každý po podobné pochvalě touží. Být oblíbený a cítit se dobře – co víc si přát! Mame znamená i přání dobrého zdraví. A tak si říkám, že nejlepší je jíst čočku i fazole, ale těch fazolí asi víc a možná i hodně druhů. Čiňme se a bude nám dáno.

Kombumaki a ryba tai jako příslib zdraví

Do nového roku si lidé všude na světě přejí dobré zdraví a hodně štěstí. V Japonsku to symbolicky zastane i jídlo, které se nazývá maguro kombumaki. Nejsou to sushi, ale kulinářské dílo z tuňáka a řasy kombu. Do řasy se zabalí ryba a rulička se zpevní maší z kampyo dýně. Chutná to výtečně! Kombumaki se vaří v dashi, aby jídlo obsažovalo co nejvíce umami chuti. Dobré chuti pro dobrou pohodu. Na štěstí je dobrá ryba

tai, protože připomene slovo omedetai, které znamená přání všeho dobrého. Připravuje se jako yakizakana nebo jako sashimi. Ke šťastné oslavě nám pomůže i další jídlo osechi – kouhaku namasu. Je z mrkve a ředkve a oslovit nás mají jejich barvy. Červená a bílá. Tahle dvojice, zobrazená v japonském praporu, je silnou motivací. Národnostní i osobní. Bílá je čistota. Požehnání. Duchovno. Červená je láska. Silné emoce, energie. Vzplanutí.

Osechi pro hojnost a dlouhověkost

V osechi by neměly chybět také jikry, nejlépe kazunoko ze sledě, protože už i to slovo kazu poukazuje na velký počet rybích dětí. A když rybích, tak i lidských. Milujte se a množte se! A taky nesmí chybět malé rybičky na slano-sladko. Ty symbolizují hojnost. Mezi dobrotami osechi najdete i krevetky. Co ty zaslibují? Budete se divit – stárí. Dlouhověkost. Abychom se prý nebáli ani té lehké shrbenosti.

Polévka Ozouni, kde nesmí chybět mochi

Všechna ta jídla osechi hospodyňky naskládají natěsno vedle sebe do krásných krabiček nebo na tácy a ty pak dají doprostřed stolu, aby si každý bral, co mu chutná. Stolovnický to spojuje. A co je důležité, hodování se může zúčastnit i sama hostitelka. Většina jídel je navíc připravena ještě před příchodem Nového roku, aby se první tři dny v roce nemuselo vařit. Sporák je vyhaslý. Jediné, co je třeba ohřát, je polévka, které se říká Ozouni. Má krajové ladění, ale vždy je v ní rýžový koláček mochi. To proto, že rýže je pro Japonce nejzákladnější potravou. Je darem. Přes polévku ozouni lidé děkují, že jsou a že mohou být se svými milými.

Místo dělobuchů v Japonsku posvátně bijí zvony chrámů, aby zbavily svět od hříchů

Možná se i Japonsko mění a přibývá lidí, co milují dělobuchy. Já ale miluji japonské půlnoční vyzvánění zvonů – buch, buch, jak do nich mniši i lidé tlučou dlouhou kládou



zavěšenou na provaze. Prý každý úder zničí hřích. Japonci jich mají počítáno na 108. Takto se lidé loučí se starým rokem a vítají ten nový. „Otevřel se, buďte pozdraveni!“ „Akemashite omedetou gozaimasu“. Všichni se tímto pozdravem zdraví. Lidé přicházejí i v celých rodinách poklonit se božstvům nejbližších svatých. Vypijí si k tomu sladký rýžový nápoj amazake. Posílnění a povznesení se vracejí do svých domovů označených na dveřích rovnou větví borovice s bílo-červenými ozdobami. Osechi je navařeno, stačí zasednout a jíst. Hoduje se tři dny a možná i víc. Úřady, obchody, služby ... všechno je zavřené. Úplný lockdown. Ale je to lockdown vysněný. Sváteční. Blahodárny. Lidé jedí, navštěvují se a zase jedí. A pak sedmý den nového roku zakončí své hodování veskrze dietním jídlem a to je rozvařená rýže se sedmi bylinkami. Nanakusagayu. Závěrem se oslaví střídmost. Není to hezké?

Já dnes žiji trvale v Čechách, ale když jsem v Japonsku, kde mám stále několik velmi blízkých přátel, každý den je mi slavností. V Praze jsem v roce 1995 založila a stále vedu japonskou restauraci Miyabi, to aby mé děti měly stále blízko k japonské kultuře a nesly si životem identitu podle tradic a hodnotových přínosů obou zemí. Kulturu Vánoc s adventem i Oshougatsu s omotenashi. Omotenashi je krásné slovo vyjadřující hlubokou a upřímnou pohostinnost. Těší mě, že si v příjemném prostředí Miyabi každý den posedí mnoho českých spoluobčanů a že pohostinnost omotenashi předáváme i japonským hostům, kteří v Čechách bydlí anebo jen projíždějí.

Vánoce přicházejí! Přeji vám i sobě, abychom si o svátcích vánočních stejně jako novoročních užívali vzájemné pohostinnosti omotenashi a aby v nás všech přebývala Láska. ■



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: AUTOR A ARCHIV PROTAGONISTY

RALLYSPORT STARTÉREM LÁSKY KE ZNAČCE



Jméno Filip Ballek se už v našem magazínu několikrát objevilo, většinou to bylo ale v souvislosti s jeho sportovními úspěchy. Právě ty z něj ale udělaly tak říkajíc kovaného fanouška Subaru a my se proto vypravili do jeho „království“ v Jílovém u Prahy. Už když do areálu přijedete, upoutá vás hned několik karosérií a zaparkovaných aut, které ale mají jedno společné. Patří starším a mnohdy i méně známým modelům značky s Plejádami ve znaku. Filip nás přivítal i se svým tátou Martinem, po jehož boku nedávno v kokpitu Subaru Legacy RS úspěšně dojel až do cíle veteránského klání South Bohemia Classic, kde bylo jejich vozidlo v originálních polepech terčem velké pozornosti všech přihlížejících. A poté, co nás Filip provedl po dvoře a představil nám aspoň rámcově svoje plechové miláčky, nastal čas si popovídat trochu podrobněji.

Filipe, co tě přivedlo k autům a technice?

Samozřejmě je to dáno tím, že k autům a technice měl blízko můj táta Martin, který byl i úspěšným závodníkem a v rallysportu absolvoval několik sezón. Já díky tomu už někdy ve dvanácti letech začal s rallykrosem a jakmile jsem si udělal řidičský průkaz, začal jsem také jezdit rally. Nejprve s felicií,

v roce 2013 jsem pak ale usedl do Subaru a hned jsem věděl, že to je to pravé.

Jak se pozná „to pravé“?

Zkrátka jsem si s vozem hned porozuměl. Byla to bílá dvoudveřová Impreza WRX a já si navíc usmyslel, že z ní postavím soutěžní stroj. Už jsem si od té doby párkrát říkal, že to možná

byla chyba, s tím autem totiž bylo nádherné svezení i v běžném silničním provozu. Ale je pravda, že i výsledky jsme s ním měli dobré.

Dobré nebo dokonce výborné?

Hned na první soutěži jsme dojeli třetí, poté jsme za celý rok v rámci Rallye cupu a Volného poháru absolvovali deset soutěží





V roce 2013 jsem pak ale usedl do Subaru a hned jsem věděl, že to je to pravé



a z toho sedmkrát jsme skončili do pátého místa absolutně. Takže špatné to určitě nebylo, a přestože to byla teprve učednická léta, vyhýbaly se nám nehody i poruchy. A to přestože jsme jezdili s hodně málo upraveným původně civilním autem, třeba motor tam byl celou dobu sériový. Ostatně na motory Subaru nedám dopustit – na začátku závodění jsme slyšali od soupeřů, že motor bude slabinou naší značky. My však nikdy s motory problém neměli, paradoxně nás jeden zklamal pouze při ojedinělém startu s vozem konkurenčního výrobce. Naopak s naším prvním Subaru se dalo závodit opravdu téměř v jakémkoliv stavu – v Rally České Středohoří jsme dojeli o dvě vteřiny druzí za slavným Martinem Šiklem, přitom



jste měli několik defektů a náhradní kola nám střídavě půjčovali právě naši největší soupeři, kterým zpětně ještě jednou děkuji. To byly hezké časy, navíc právě tohle bílé auto jelo ze všech mých závodních aut vůbec nejlépe.

Poté ale přišla éra modré Imprezy a návrat do Mistrovství republiky...

A hned první soutěží byla Historic Vltava Rallye 2016, kterou jsme v rámci českého šampionátu historických vozů vyhráli a v mezinárodním srovnání nás zdolal jen evropský multišampion Valter Christian Jensen z Norska. To byl krásný zážitek, hned o měsíc později jsme měli pro změnu jeden z těch nejdobrodružnějších. Rallye Český Krumlov jsme před poslední rychlostní zkouškou také vedli, pak se ale spustil hustý liják a my závěr spíše probruslili na suchých pneumatikách, protože jsme v tu chvíli jiné už nemohli about. Ze zamlženého auta nebylo vidět, motor nám zhasínal a především to nedrželo na silnici. No zkrátka tehdy jsme boj o prvenství prohráli, náš soupeř Honza Krajča byl totiž předvídavější a nazul dvě mokré gumy, které preventivně vezl s sebou.

V poslední době už ses ale ve výsledcích přestal objevovat, copak už žádné Subaru pro závodění nemáš?

(Smích) Mám i nemám. Už několik let totiž stavím Subaru Legacy RS a pořád s ním nějak nejsme hotovi. Mezitím jsem se totiž stal velkým fanouškem značky a pořídil si celou plejádu vozů s Plejádami ve znaku, což samozřejmě zabralo a zabírá dost času a stojí to i nějaké peníze. Ale samozřejmě soutěžní Legacy postupně vzniká a k jeho dokončení



zas tak moc nechybí. Moc rád bych se s ním objevil na rychlostních zkouškách českých rally už v sezóně 2024. Na jaře to nebude, ale když si mám sám pro sebe určit nějaký časový cíl, napadá mne třeba zářijová Rally Pačejov, kde se tradičně mezi historickými vozy schází hodně pestrá konkurence...

Venku před kanceláří jsem ale viděl tvého tátu Martina, jak právě nějaké Legacy RS omývá...

To je ale samozřejmě civilní vůz, který jsme zrenovovali do té správné podoby, nechal jsem si na něj dát i sportovní polepy a teď je to takový domácí mazlík. Auto pro rally bude trochu jiné, ale i s tímhle krasavcem se účastníme různých sportovních nebo mototuristických akcí. Právě před pár týdnů jsme s ním dokončili veteránské klání South Bohemia Classic, když nás vypekla technika tátova Fordu Escort a toto Legacy muselo nastoupit místo něj. Do cíle už nás samozřejmě dovezlo bez potíží.

Nakousli jsme před chvílí, že vlastníš i starší a unikátní modely Subaru. Prozrad' nám o nich něco víc.

Jako první z nich jsem si pořídil Leone DL 1400 z roku 1975 a poté jsem značce úplně propadl. Mám dvoudveřovou Imprezu WRX s pravostranným řízením, ale také další dva starší modely Leone v různém renovačním stádiu, na rozdíl od zmíněné čtrnáctistovky už jsou samozřejmě s pohonem 4WD. Asi největším exotem je ale dvouválcový Rex 550, což je maličké autíčko z roku 1982, takové se v naší republice opravdu nepotká. Je to „zadokolka“, která je ale čtyřdveřová a čtyřmístná, dokonce jsme se zkoušeli

Už několik let stavím Subaru Legacy RS a pořád s ním nějak nejsme hotovi. Mezitím jsem se totiž stal velkým fanouškem značky a pořídil si celou plejádu vozů s Plejádami ve znaku



ve čtyřech lidech s tím autem svézt a dalo se to zvládnout. Do většího kopce už by to ale s tím půllitrovým motorem v plném obsazení asi moc nejelo...

Sám říkáš, že jsou taková auta spíše exotická, kde se tedy takové Subaru dá sehnat? A jak je to s náhradními díly?



Samozřejmě zejména prohlížím inzeráty nabídek z celé Evropy, některá auta máme z Holandska nebo Švýcarska, ale třeba také ze středních Čech nebo z Moravy. Největší výlet jsme si s tátou udělali pro toho malého Rexe, který na nás čekal v Řecku. Tři dny jsme čekali na administrativní vyřízení převodu, ale nebylo to tak zlé – strávili jsme je na pláži u moře. No a co se týče náhradních dílů na tyto vozy, to je vůbec kapitola sama pro sebe. Samozřejmě se snažím auta renovovat do opravy původního stavu, což vůbec není snadné. Většinou se dily samozřejmě už nevyrobějí, takže opět hledám inzeráty po celém světě. A tak mám třeba „to správné“ zadní čelo na Legacy z USA, těsnění na Leone z Kypru, zadní světla pro změnu z Thajska, přední maska na „DL“ mi dorazila až z Austrálie...

Jako správný fanoušek určitě jezdíš se Subaru i v civilním provozu. Možná dokonce v autě svých snů?

Auto mých snů je teď asi první maličké Subaru 360 ze šedesátých let, ale to zatím nevlastním a pro běžný provoz by se určitě nehodilo už pro své malé rozměry. Já samozřejmě několik Legacy či Imprez postupně pro běžný provoz používal, ale dnes je situace taková, že vlastně ani žádné obvyklé auto pro normální ježdění nevlastním. Pořád něco zařizují, převážím či odtahuji, a tak mám pro sebe jen dodávku... Navíc si užívám příjemného rodinného života, k němuž patří výlety nebo třeba i cyklovýlety, a tak je zkrátka teď velké auto důležitější.

Máš dvě děti, jaký mají ony vztah k autům nebo k závodění?

Dcera Eliška, to už je velká a úspěšná desetiletá závodnice na motokárách, takže hodně času samozřejmě dnes spolká i cestování na její sportovní klání. Uvidíme, zda se třeba časem nepresune i k jinému motoristickému sportu, zatím ji vrčení motorů moc baví. Synovi Šimonovi je pět, ten si teprve motokáry začíná zkoušet, a tak se necháme překvapit, jaký on k motorismu nebo ke sportu bude mít vztah.

Moc držíme palce, aby se i tvoji následovníci stali fanoušky značky Subaru, rodinná sbírka totiž roste a klan Ballků tak určitě bude mít vždy čím jezdit!



KDYŽ PRŠÍ, HLEDEJ DUHU

TEXT: DOBRÝ ANDĚL, FOTO: SIMONA BRUMLOVÁ

Hned po narození museli lékaři Taťánku okamžitě resuscitovat. Na první pohled bylo patrné, že s ní není vše v pořádku. Podrobná vyšetření odhalila, že se potýká s řadou zdravotních problémů, které způsobila duplikace části 17. chromozomu. Tuto genetickou vadu má jen pár lidí na světě a je neléčitelná.

„Už na porodním sále bylo vidět, že má dcera hrozně malinkou hlavíčku, a tak lékaři nařídili spoustu vyšetření, která by odhalila, co se děje. Absolvovala odběr mozkomíšního moku, magnetické rezonance, řadu genetických vyšetření... A tím vším si musela projít, když jí byl pouhý týden,“ vzpomíná paní Monika, její maminka. „Nakonec bylo zjištěno, že se u Taťánky jedná o duplicitu části dlouhých ramének na 17. chromozomu. Je to velice vzácná genetická vada, kterou má jen pár lidí na světě, takže o ní prakticky nikdo nic neví. I lékaři nad ní stáli doslova s knížkou.“

Mezi komplikace spojené s tímto onemocněním se řadí zmíněná mikrocefalie, tedy porucha růstu mozku a obvykle i celé hlavy, ochablost svalstva, problémy s pří-

jmem potravy, mentální postižení a celkové opoždění vývoje. Potýká se s nimi i dnes čtyřletá Taťánka. „Život s touto genetickou vadou obnáší neustálé cvičení na rehabilitacích, jezdíme také na ergoterapie a hipoterapie a v plánu máme nově i logopedii. Také často navštěvujeme lékaře, především gastroenterologii, protože má Taťánka kvůli poruše příjmu potravy PEG (výživovou sondu zavedenou přes kůži do žaludku). Dále jezdíme na kardiologii, neurologii, k nutričnímu terapeutovi, dětskému psychologovi a dalším odborníkům,“ popisuje maminka. Jak ale rodiče svorně dodávají, život s Taťánkou jim i velmi mnoho dal. „Troufám si říct, že nás to hodně posunulo. Od doby, co přišla na svět, bereme život s velkou pokorou, nebereme nic jako samozřejmost a já osobně se držím motta .Když prší, hledej duhu. Když

je tma, hledej hvězdy.“ Je třeba za vším hledat tu lepší stránku, pak jde vše snadněji,“ říká paní Monika.

Mami ham

Před časem rodiče navštívili s Taťánkou rakouskou kliniku, kde se specializují na děti s poruchami příjmu potravy a děti se sondou. „Na klinice nám velice pomohli. I když to nebylo hned, Tánička se postupně rozjedla a nyní sondu používáme už jen v krajních případech při nemoci nebo na podávání léků,“ říká s vděčností maminka a dodává: „Kdybych měla říct, co nám v poslední době udělalo největší radost, tak je to právě to, že se můžu dívat, jak Tánička jí, pomlaskává si, kouše, a jak jí chutná. Čekali jsme na to víc než 4 roky a když k tomu řekne ‚mami ham‘ nebo ‚mňam‘, mám doslova slzy v očích. Asi se to dá těžko pochopit, ale pro nás je to úžasný posun v jejím vývoji.“

Už rok rodině malé Taťánky pomáhají Dobří andělé prostřednictvím nadace Dobrý anděl, která poskytuje pravidelnou finanční pomoc rodinám s dětmi, v nichž se dítě, maminka nebo tatínek potýkají s vážným onemocněním. „Nesmírně si této pomoci vážíme. Všechny potřebné terapie, rehabilitace a pohonné hmoty za veškeré dojezdy k lékařům, nás měsíčně vyjdou na tisíce korun. Za každou korunu navíc jsme proto opravdu vděční,“ vysvětluje paní Monika.

Pokud byste se chtěli také stát Dobrým andělem a pomáhat takovýmto rodinám, je to jednoduché. Stačí se zaregistrovat na 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 podívat, které konkrétní rodině jste pomohli. ■

www.subaru-butik.cz

NOVINKY NA E-SHOPU

TEXT: MILOSLAV JANÁČEK, FOTO: SUBARU BUTIK

Rádi vám představujeme několik nových produktů, které udělají radost vám, anebo jimi potěšíte milovníky značky Subaru jako skvělými dárky.

Vánoce. Blíží se nejkrásnější doba roku, a my v Subaru Butiku tušíme, co udělá vaše Vánoce ještě výjimečnejší. Všichni každý rok prožíváme stejné trápení s tím, co darovat svým blízkým?! Máme pro vás skvělou radu: vánoční dárky od Subaru! A pokud jste pravý nadšenec do značky s tím správným souhvězdím ve znaku, nesmí na vašem stromečku chybět naše vánoční ozdoby Subaru! Jsou tu pro vás, abyste mohli svůj stromeček vyzdobit unikátním a elegantním způsobem. Pokud hledáte stylovou mikinu, která vám pomůže vyjádřit vaši vášeň pro Subaru, máme



pro vás novinku! Mikinu Subaru or nothing (japonská verze) HAI! Je stvořena pro ty, kteří chtějí nosit svou lásku k Subaru s hrdostí i vtipem subaristům vlastním. Tato mikina vás okamžitě přenesení do srdce Japonska, kde se rodí ty nejlepší automobily a v každém „Neznámkovi“ hned probudí otázku „HAI, co to máš vlastně na tom triku?“. A co třeba příjemně teplá pletená čepice? V zimních měsících je to praktický a stylový doplněk, který oceníte nejen při venkovních aktivitách, ale i při každodenním nošení. Pokud si nejste jisti, který dárek by udělal radost, nezužujte! Můžete si vybrat třeba vouchery v různé hodnotě na nákup v Subaru Butiku. Tímto způsobem si obdarovaný může vybrat přesně

to, co si přeje. Nyní máte všechny ingredience pro dokonalé Vánoce s námi. Navštivte náš e-shop a objevte široký výběr vánočních dárků od Subaru. Ať už si vyberete ozdoby, tričko, čepici, voucher nebo cokoli jiného, jsme si jisti, že to bude trefa do černého.

PS: Na e-shopu subaru-butik.cz podporujeme projekt Ostrova pro psí trosečníky a spolu s námi se můžete také zapojit a přispět na dočasky.cz. ■



NOVÉ SUBARU



CROSSTREK

MĚSTEM I DÁLNICÍ, CESTOU NECESTOU



V Subaru Crosstrek vás nezastaví nástrahy města ani stoupající silnice k chatě. Potřebnou sílu zajistí revoluční systém X-MODE, světlá výška 220 mm vás suverénně provede jakoukoliv situací – a i z těch nejnáročnějších pak vyjedete stejně snadno, jako jste se do nich dostali. Stálý pohon všech kol Symmetrical AWD dodává vozu stabilitu a rovnováhu, zážitek z jízdy umocňuje na míru zkonstruovaný hybridní pohon e-BOXER – právě on totiž generuje potřebnou dynamiku a umožňuje pohotově měnit jízdu do hladka a plynula. I uvnitř je Crosstrek propracovaný a za všech okolností pohodlný a bezpečný.

Nasedněte za volant zcela nového modelu Subaru Crosstrek a poznejte, kam až vás POZITIVNÍ VIBRACE mohou zavést.

Navštivte nás na dealerstvích, subaru.cz, zazij.subaru.cz a subaru-butik.cz. Vyzkoušejte Subaru při testovací jízdě!

[subaru.cze](https://www.facebook.com/subaru.cze)[subarucz](https://www.instagram.com/subarucz)[subarucz](https://twitter.com/subarucz)SUBARU
FINANCESUBARU
ALL-AROUND
SAFETY

Kombinovaná spotřeba paliva 7,7 l/100 km, emise CO₂ 174 g/km. Obrázek je pouze ilustrativní.