

Think. Feel. Drive.



jaro/léto 2007

SUBARU MAGAZÍN

časopis pro příznivce značky

✦ Radka má hvězdy ráda



✦ První na světě: **DIESELOVÝ BOXER!**

✦ **LEGACY:** výjimečný vůz

✦ **SI-DRIVE:** zvol svůj styl jízdy

Think. Feel. Drive.



CAC
LEASING

Skvělý leasing na skvělé auto.



Nechte se zlákat výhodným leasingem
na model Legacy kombi 2,0R M/T EDITION 07.

Ke standardní výbavě modelu 2,0R Active nyní získáte bonusový paket Edition 07 v hodnotě **61000,- Kč** za příplatek pouhých 1000,- Kč • Bi-Xenonové světlomety • volant MOMO s ovládáním audio soustavy • řadící páčky pod volantem (pouze u vozů s aut. převodovkou) • elektricky nastavitelné sedadlo řidiče • 17" kola z lehké slitiny ve speciální barvě • koberečky Premium.

Požizovací cena vč. DPH:	817.599,- Kč *
Požizovací cena bez DPH:	687.058,- Kč
Mimořádná leasingová splátka:	40%
Mimořádná leasingová splátka:	327.040,- Kč
Délka leasingu:	48 měsíců
Měsíční splátka:	14.245,- Kč **
Zůstatková hodnota:	1.190,- Kč
RPSN:	11,1 %

* cena vozu včetně přestavby na kategorii nákladní N1
** vč. havarijního pojištění a povinného ručení
Uvedené platby obsahují 19% DPH. Akce platí do vyprodání zásob.

CAC LEASING, a.s.
Radlická 14/3201
150 00 Praha 5
Zákaznické centrum
tel.: 844 11 33 55
fax: 844 11 33 99
E-mail: info@cac.cz
Internet: www.cac.cz

Síť poboček a kanceláří
CAC LEASING:

BRNO:
Veveří 9
tel.: 541 128 221

ČESKÉ BUDĚJOVICE:
U Zimního stadionu 3
tel.: 387 313 191-2

HRADEC KRÁLOVÉ:
Šimkova 1224
tel.: 495 512 383

JIHLAVA:
Tř. legionářů 2813
tel.: 567 128 011-3

LIBEREC:
Moskevská 640/55
tel.: 485 106 610

OSTRAVA:
Jurečkova 20
tel.: 596 101 202

PLZEŇ:
Purkyňova 27
tel.: 377 220 209-11

OPAVA:
Holasická 2
tel.: 553 791 670

OLOMOUČ:
Rooseveltova 24
tel.: 585 227 172

PRAHA:
Radlická 14/3201
tel.: 257 091 111

ÚSTÍ NAD LABEM:
Mírové nám. 35a
tel.: 475 220 274

ZLÍN:
Kvitkovská 552,
tel.: 577 578 111

HODONÍN:
Brněnská 48
tel.: 518 304 412

KARLOVY VARY:
Krále Jiřího 39
tel.: 602 235 248



nejdříve vybaveny modely Legacy, Outback a Forester. A to nám dovoluje doufat, že jestliže v letošním roce je v Evropě cílem Subaru prodej sta tisíc vozů, příští rok s dieselem bychom mohli zkusit pomýšlet i výrazně výš.

Lačku si posouváme výš i my v České republice. Nástup do roku 2007 byl úspěšný, do konce února jsme dokázali prodat o 40 vozů více než loni. Uděláme všechno proto, aby růst prodejů byl trvalý a křdoví, možná se už letos dotkneme magické hranice jednoho tisíce prodaných vozů.

Největší německý autoklub ADAC zorganizoval test, na němž se aktivně podílelo 55 000 řidičů. Hodnotili svou spokojenost s kvalitou svých vozů a komplexností servisních služeb své značky. Subaru přesvědčivě zvítězilo v kvalitě poprodejní péče a i v souhrnném výsledku obou částí testu získalo první místo. I v České republice chceme na co nejvyšší odborné úrovni pečovat o vozy našich zákazníků, zdokonalovat technické vybavení našich servisů i kvalitu našich služeb. Také proto absolvovali zastupci autorizovaných prodejců Subaru v České republice společnou služební cestu do Japonska, z níž vám přinášíme reportáž.

Naše předloňské rozhodnutí o účasti posádky Subaru ČR v Mezinárodním mistrovství České republiky v rally přineslo v roce 2006 nadmíru přesvědčivý důkaz kvality vozů Subaru. Naše posádka Štajf-Černoch se mohla na konci sezóny radovat z celkového 2.místa v šampionátu a tedy titulu vicemistrů ČR.

I Subaru magazín vám chceme nabízet stále kvalitnější. Jak jste si jistě všimli, přichází k vám tentokrát s proměnou polygrafické kvality a dalšími čtyřmi stranami navíc.

Obecně se o jaru mluví jako o začátku nové motoristické sezóny. Řidiči Subaru si mohou být jisti, že jim jejich vůz poskytne jistotu na silnici v jakémkoli počasí a jakýchkoli podmínkách, a mohou tedy mít pocit plné sezóny po celý rok. Těšíme se tedy nejen na přicházející jaro a léto, ale třeba také už nedočkavě vyhlížíme i podzimní prezentaci zásadní proměny modelové řady Impreza, která ukáže, že i sportovní značka bere vážně imperativ ochrany životního prostředí a umí být šetrnější ve spotřebě bez omezení výkonových parametrů svých vozů.

Přeji vám příjemné chvíle nad novým magazínem a srdečně vás zvu na červnový Autosalón v Brně, kde chceme českým motoristům opravdu důkladně představit nejen proslulou jedinečnost pohonu Symmetrical AWD, ale i další kvality našich vozů.

Váš Petr Neuman
ředitel SUBARU ČR s.r.o.

Vážení a milí příznivci značky Subaru,

je mi velmi příjemné začínat editorial prvního letošního čísla Subaru magazínu souhrnem prodejních výsledků, na něž mohu být společně s celým Subaru týmem hrdý: vloni jsme na zdejší trh prodali rekordních 885 nových SUBARU: 162 vozů Legacy, 205 Outbacků, 372 Foresterů a 95 Imprez. Prodejní úspěch byl podpořen nejen modernizací modelové řady Legacy a Outback, ale také zařazením zcela nového modelu z kategorie SUV – vozu Subaru B9 Tribeca, který byl na českém trhu představen loni v říjnu a který si do konce roku koupilo 41 zákazníků. Připočteme-li desítku prodaných vozů modelu Justy, vyjde nám, že proti předchozímu roku jsme dosáhli téměř 17procentního zvýšení odbytu a v počtu registrací nových vozů se poprvé přehoupili přes hranici 0,5 % tržního podílu. Také díky tomu jsem měl čest na nedávném Autosalónu v Ženevě, o němž v tomto čísle podrobně referujeme, převzít New Sales Record Award, tedy cenu, udělovanou importérům Subaru, kteří ve svém teritoriu prodávají ročně 600 nebo víc vozů Subaru a jejichž prodeje v posledním desetiletí soustavně rostou. Cenu mi předával pan Ikuo Mori, prezident a předseda představenstva Fuji Heavy Industries, tedy koncernu, jehož součástí je i automobilka Subaru.

Rekord prodejů v České republice odpovídá rostoucí oblibě značky Subaru v celém světě, k jejíž další akceleraci, zejména v Evropě, jistě přispěje v Ženevě představený unikátní dieselový motor boxer. Jak v původním rozhovoru pro Subaru magazín říká pan prezident Ikuo Mori, novým naftovým agregátem budou

S velkým ohlasem se setkal rozhovor s propagátorem japonských sportů v České republice, panem Vladimírem Hotovcem, v minulém čísle Subaru magazínu. Protagonista samotný nám napsal dopis, z něhož citujeme následující řádky:

Dobrý den, právě jsem dorazil z cest. Děkuji za zaslání Subaru magazínu a za velkorysý prostor s dominantní fotografií, který jste mi v něm věnovali. Článek i zpracování se mi líbí a pokud budete mít v budoucnu nějaký nápad na spolupráci, můžete se mnou počítat. Přeji hezký den a těším se na další setkání.

Vladimír Hotovec

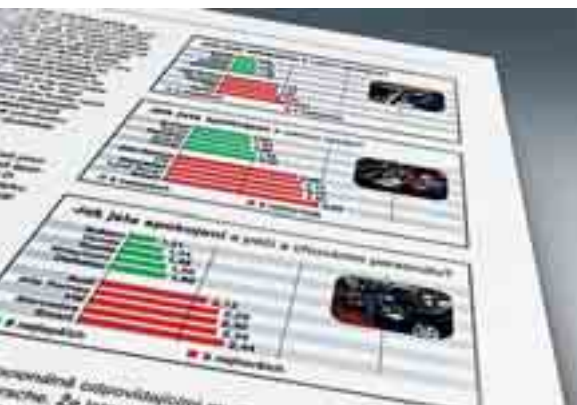




STRANA 6 Veletrh

Naftový boxer hvězdou Ženevského ringu

Důraz, který Subaru klade na plnění ekologických norem, dokumentovala na Autosalonu v Ženevě kromě městského elektromobilu R1e i převratná technická novinka, turbodieselový motor s protiběžnými písty. Subaru hned oznámilo jeho nasazení do výroby.



STRANA 8 Náš cíl – vaše spokojenost

Jednoznačné vítězství Subaru

Téměř 55 000 čtenářů posuzovalo svůj automobil a spokojenost se servisem v reprezentativním testu německého autoklubu ADAC. Výsledek: na prvním místě SUBARU.



STRANA 10

Hory chtějí Subaru

STRANA 22

Testy techniky i odvahy

STRANA 23

Zvolte si svůj styl jízdy aneb SI-DRIVE

STRANA 29

Výjimečný vůz



Subaru MTB STI 2007

V omezené edici 50 kusů vám nabízíme špičkové MTB kolo v Subaru designu se závodními ambicemi. K dostání pouze u Subaru partnerů!

Rám: Alu 6061 T6 LITE

Vidlice: Manitou Slate Super LO (100mm)

Přední měnič: Shimano Deore

Zadní měnič: Shimano XT

Řazení: Shimano LX dual control

Brzdy: Shimano Deore LX, Disk hydraulik

Ráfky: MAVIC XM 117 32H, Gold Color Subaru

Pláště: Rubena Trilobic 26x1,95

Hmotnost: 11,40 (Velikost 17")

Prodejní cena včetně DPH: 29 697 Kč



Akční nabídka Subaru

FORESTER ECONOMY

BONUS 40 000 Kč k vašemu novému vozu! Po úspěchu akce Economy u předchozího modelu vozu Forester jsme se rozhodli akci prodloužit a nabídnout vám **BONUS 40 000 Kč!** Přijďte vyzkoušet Forestera k našim partnerům a zeptejte se jich na bližší informace!

PŘESTAVBA NA LPG

Záleží vám na životním prostředí? Chcete vůz, který je šetrný k přírodě, ale i k vaší peněžence? **Chcete tankovat plnou nádrž za přibližně 700 Kč?** Subaru používá LPG pohon nové generace, pracující na principu vstříkávání kapalné fáze do spalovacího prostoru – technologie, která kromě hospodářských a ekologických výhod je také absolutně bezpečná.

Alternativní pohon na LPG nabízíme do modelů Outback 2,5i, Legacy 2,0R a Forester 2,0R. U dodávaných modelů s přestavbou LPG garantujeme tříletou záruku (nebo do ujetí 100 000 km, dle toho co nastane dříve)!

Akční cena přestavby LPG k vašemu novému vozu: 20 000 Kč bez DPH (23 800 Kč včetně DPH – ušetříte 41 000Kč)!

IMPREZA ECONOMY

BONUS 30 000 Kč k vašemu novému vozu!

K modelu Impreza 1,5R sedan M/T nabízíme **BONUS Economy – sleva 30 000 Kč z ceníkové ceny!**

Jak jsme viděli domovinu Subaru

Všichni, kdo se v České republice staráme o Subaru, vnímáme jako velmi příznivý fakt, že se daří vytvářet mezi prodejci a zákazníky nadstandardně dobré vztahy. „Rodina Subaru“ je velmi soudržné společenství, které stmeluje láska ke kvalitám vozů s oválným emblémem, na němž září šest hvězd. Vydali jsme se společně s našimi partnery ve druhé polovině března na dlouhou cestu na druhý konec světa, abychom navštívili nejen zemi vozů Subaru, ale i továrnu ve městě Gunma, kde nás laskavě provázeli kolegové z Fuji Heavy Industries, mateřské firmy výrobce vozů Subaru.



Společné foto před návštěvnickým centrem v továrně v Gunmě



Porcování tuňáka je jednou z mnoha působivých show, které nabízí tokijský rybí trh Tsukiji, největší v Japonsku

Ve spolupráci s agenturou byl pro nás přichystán program nabitý skvělými akcemi prakticky od přistání až do okamžiku, kdy jsme se s Japonskem pátý den na letišti Kansai blízko Osaky zase loučili. Během těch pěti dnů jsme dělali co jsme mohli, abychom poznali tradiční způsoby stolování a japonské kuchyně (povinně jsme se



Návštěvnímu centru dominuje model Symmetrical AWD



Další z japonských zázraků – rychlovlak Shinkansen Series 700 nás vezl z Tokya do Kyota (270 km/hod!)

naučili používat hůlky, ono taky nic jiného nezbyvá) – například Kushiage, což jsou malé kousky ryb, masa a zeleniny, posazené na dlouhých bambusových tyčích a fritované v oleji, samozřejmě i na Sushi došlo. Kulinařský zážitek umocnilo i stolování pro Evropany neobvyklé a tak trochu bolavé – vkleče.

Klíčovým okamžikem naší pouti do Japonska byla samozřejmě návštěva výrobního závodu Fuji Heavy Industries a prohlídka návštěvnického centra – pohyb po továrně je velmi striktně omezen – kde jsme mohli obdivovat téměř vše, co kdy z výrobních linek sjelo.

Rozepsání se o dalších zážitcích by vydalo na román, zkusme tedy raději nechat mluvit pár fotografií... ✦ Text: ZDENĚK ZIKMUND

Kinkaku Tempel (Zlatý pavilon), jeden z kandidátů nových 7 divů světa, je symbolem japonských tradic

Měli jsme příležitost pozdravit i právě zvolenou Miss Kimono Japan 2007





Na stánku nechyběla ani zbrusu nová závodní Impreza WRC 2007, jez měla současně ostrou premiéru na mexické rallye.



✦ OČEKÁVANÉ HODNOTY

Zdvihový objem: 1998 cm³

Nejvyšší výkon: 120/4000 kW/ot.min⁻¹

Nejvyšší točivý moment: 360/2000 Nm/ot.min⁻¹

Naftový boxer hvězdou ženevského ringu

Protože se ve Švýcarsku žádná auta nevyrábějí, je Ženevský autosalon považován za „neutrální půdu“. Pro Subaru je ale hned po Tokijském autosalonu téměř domácí výstavou. Právě zde totiž sídlí firma Emil Frey, které se již mnoho let daří prodávat každé čtvrté Subaru dovezené do Evropy.



A protože nejen ve Švýcarsku, kde je jako v jedné z mála evropských zemí benzín lacinější nafty, chce automobilka se šesti hvězdami zvyšovat své prodeje, rozhodlo se Subaru k radikálnímu a automobilovými odborníky oceňovanému řešení. Hvězdou letošního 77. Ročníku ženevského automobilového svátku se tak stala novinka, kterou můžeme od roku 2008 očekávat v téměř všech modelech značky, tedy nejdříve v Legacy, Outbacku a Foresteru a posléze snad i pod kapotou luxusního SUV Tribeca. Ano, tušíte správně, v Ženevě byl letos oficiálně představen první vznětový „boxer“ v historii. Dle slov konstruktérů se vyznačuje výjimečně kultivovaným a hladkým chodem. Agregáty s protiběžnými písty mají své známé přednosti. A protože Subaru plně plochým motorům věří, rozhodlo se na rozdíl od některých svých konkurentů ze země vycházejícího slunce nespolupracovat s ně-



Subaru myslí i na ekologii. V Ženevě předvedlo malý městský elektromobil R1e, který v Japonsku používá tamnější elektrárenská společnost.

kteou z evropských automobilek a převzít již existující vznětový motor, ale vyvinout zcela novou a výhradně svou vlastní pohonnou jednotku. Ta je kompaktnější než řadové hnací agregáty a má značně nižší těžiště. Subaru na výstavišti Palexo předvedlo celou hnací soustavu s pohonem všech kol a dieselem, dle prohlášení techniků značka motor vyniká také mimořádně tuhou konstrukcí, nízkou hlučností a malými vibracemi. Jeho nasazení do výroby je plánováno na počátek příštího roku 2008, a tak se za rok máme na co těšit.

✦ Text a foto: VOJTĚCH ŠTAJF



Novináře i další účastníci tiskové konference pohostilo Subaru nabídkou vybraných druhů sushi.



PŮVODNÍ ROZHOVOR SPECIÁLNĚ PRO SUBARU MAGAZÍN

s panem Ikuo Mori,
prezidentem a předsedou
představenstva Fuji
Heavy Industries

Právě jste představili převratnou technickou novinku, turbodieselový motor s protiběžnými písty a oznámili jste jeho nasazení do výroby. Jak dlouho trval jeho vývoj?

Nemohu to specifikovat úplně přesně, neboť to skutečně bylo několik dlouhých let. Nejprve jsme o tom pouze uvažovali v rovině výzkumů a teorií a až po zvážení všech pro a proti, a pokud říkám proti, myslím výhradně nákladnou finanční stránku celého vývoje, rozhodli jsme se do toho jít. Myslím, že všichni pochybovači budou po vyjetí prvního dieselového Subaru skutečně překvapeni.

Jaký odhadujete procentuální podíl dieselových verzí na celkových prodejích Subaru v Evropě?

Bude se to asi lišit u jednotlivých modelů, celkový podíl v součtu u modelů Impreza, Forester a Legacy ale počítáme kolem čtyřiceti procent. V letošním roce je naším cílem prodej sta tisíc vozů v Evropě a příští rok s dieselem bychom mohli zkusit pomýšlet i výrazně výš.

Nezmínil jste model Tribeca. A právě u luxusních vozů SUV s vyšší spotřebou mnoho evropských zákazníků vyhledává naftový pohon. Najdeme diesel i v nabídce modelu Subaru Tribeca?

V první fázi příchodu dieselových Subaru budou skutečně muset zákazníci Tribecy počkat, je to především vzhledem ke složitě logistice. Na rozdíl od ostatních modelů, které se dovážejí do Evropy přímo z Japonska, se Tribeca vyrábí v našem závodě ve Spojených státech. Pro tamní trh se s dieselem nepočítá, a tak by se dieselová verze, v případě přepravy motorů z Japonska do USA a následně kompletních vozů do Evropy, dost prodražovala. Ale protože jsme si vědomi důležitosti naftového pohonu v tomto modelu, usilovně se touto záležitostí zabýváme a věřím, že nějaké řešení nalezneme.

Kdy můžeme očekávat představení zcela nové Imprezy? Povídá se něco o Frankfurtském autosalonu...

(Smích) To vám přece teď nemůžu prozradit. Ale faktem je, že od nového roku bychom měli uvést téměř souběžně Imprezu na trh v Evropě, Spojených státech i v Japonsku. Náš domácí trh má samozřejmě prioritu, takže v Japonsku přijde do showroomů o několik týdnů dříve. Z čehož plyne, že sázka na ten Frankfurt není zas tak špatná.

Jednoznačné vítězství Subaru



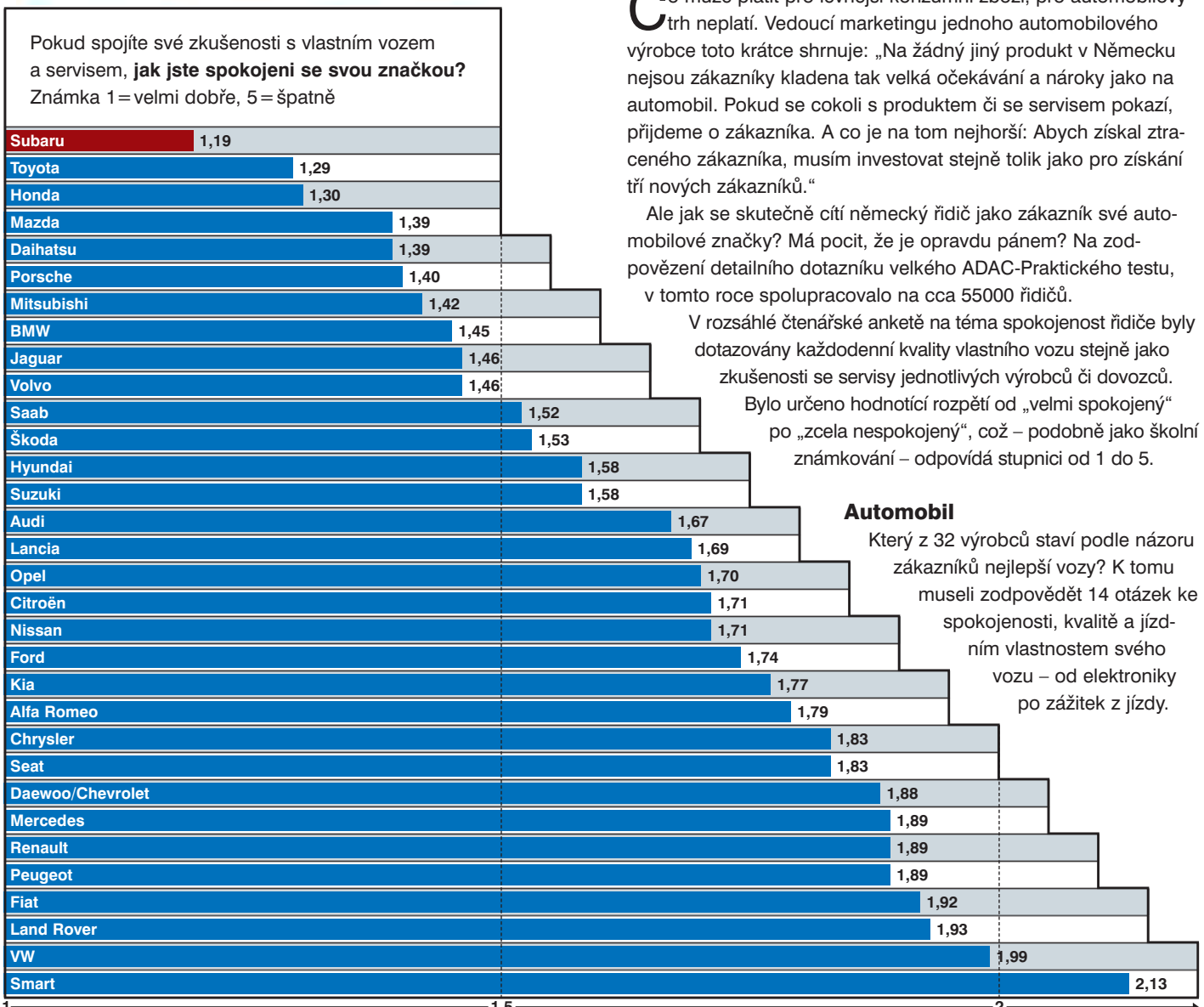
ADAC (Allgemeinen Deutschen Automobil-Club) má přes 14 miliónů členů a také díky tomu jsou jeho průzkumy přijímány s velkým respektem. Přetiskujeme výsledky a komentáře k nejaktuálnějšímu testu spokojenosti německých zákazníků: téměř 55 000 čtenářů posuzovalo svůj automobil a spokojenost se servisem. Výsledek: na prvním místě SUBARU.

Co může platit pro levnější konsumní zboží, pro automobilový trh neplatí. Vedoucí marketingu jednoho automobilového výrobce toto krátce shrnuje: „Na žádný jiný produkt v Německu nejsou zákazníci kladena tak velká očekávání a nároky jako na automobil. Pokud se cokoli s produktem či se servisem pokazí, přijdeme o zákazníka. A co je na tom nejhorší: Abych získal ztraceného zákazníka, musím investovat stejně tolik jako pro získání tří nových zákazníků.“

Ale jak se skutečně cítí německý řidič jako zákazník své automobilové značky? Má pocit, že je opravdu pánem? Na zodpovězení detailního dotazníku velkého ADAC-Praktického testu, v tomto roce spolupracovalo na cca 55000 řidičů.

V rozsáhlé čtenářské anketě na téma spokojenost řidiče byly dotazovány každodenní kvality vlastního vozu stejně jako zkušenosti se servisy jednotlivých výrobců či dovozců.

Bylo určeno hodnotící rozpětí od „velmi spokojený“ po „zcela nespokojený“, což – podobně jako školní známkování – odpovídá stupnici od 1 do 5.



Automobil

Který z 32 výrobců staví podle názoru zákazníků nejlepší vozy? K tomu museli zodpovědět 14 otázek ke spokojenosti, kvalitě a jízdním vlastnostem svého vozu – od elektroniky po zážitek z jízdy.

Výsledek hodnocení: Porsche vede. Obzvláště dobře se u řidičů Porsche umístil Boxter a Cayman, tendenčně byl trochu nižšími známkami ohodnocen Cayenne. V hodnocení terénních automobilů vychází průměrná známka 1,24, při loňském ročníku to bylo ještě 1,11. Pronásledovatelé se blíží – jen Toyota oslabuje: před dvěma lety byla v autotestu číslem jedna, v loňském roce na druhém místě a tentokrát na páté pozici. Znamenitě se umístily u největšího japonského výrobce jako obvykle všechny Lexus-modely, ale Aygo, Corolla a Avensis byly hodnoceny o trochu kritičtěji. Málo, ale ušlechtilé, se znovu prezentoval specialista na pohon všech kol – Subaru, jehož vozy se tentokrát dokázaly – navzdory chybějícím dieslovým motorům – umístít dokonce na druhém místě (známka 1,26). S větrem v zádech si na třetí místo dojezdy Hondy (1,32). Velcí němečtí výrobci BMW (1,42), Audi (1,55), Opel (1,69) a Ford (1,71) získali při posuzování kvality vozů umístění ve středním poli. VW zůstal, stejně jako v předchozím roce, v hodnocení kvality vozů hodně vzadu: Bestseller Golf V a Touran se sice umístily uspokojivě (1,73), avšak především problémy s elektronikou Sharana (2,23) způsobily horší celkový výsledek.

Servis

Problémy jsou jen poloviční, pokud je dobrý servis. Slabosti podmíněné konstrukcí automobilu prominou zákazníci spíše než špatný servis s dlouhými čekacími dobami, lajdáckými opravami či s předraženým účtem. V servisu přijde zákazník do přímého styku s výrobcem. A ten se snad chopí šance ukázat se ze své nejlepší stránky – úspěšný princip tvorby vztahu mezi zákazníkem a prodávajícím.

A jaká je realita? Ve druhém tématickém celku jsme se ptali čtenářů na servis, kvalitu a náklady v jejich servisu. Výsledek: Nejspokojenější jsou i zde zákazníci Subaru (známka 1,28), Toyoty (1,36), Hondy (1,36), Daihatsu (1,42), Mitsubishi (1,43) a Mazdy (1,45), které můžeme, s výjimkou Daihatsu, nalézt také v první desítku u hodnocení automobilu jako produktu. Porsche, které je v hodnocení automobilu jako produktu na předním místě, spadlo na sedmé místo – především kvůli vysokým cenám.

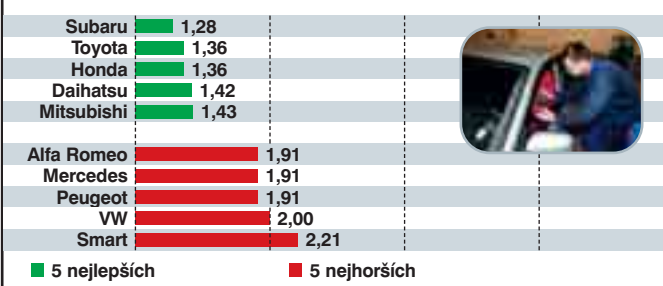
Že japonské výrobce obsadili při hodnocení servisu tak skvělé pozice něco dokazuje. Především, že neplatí starý předsudek, že Japonci nabízejí nové vozy levně jen jako volavku, aby si peníze získali nazpět v servisu. Domácí producenti by se také neměli vymlouvat na to, že Subaru je malá značka, a proto nabízí nejlepší servis. Je alibistické tvrdit, že kdo prodává ročně relativně málo vozů může a musí své zákazníky nosit na rukou.

Je čas vážně se zamyslet nad tím, proč VW – s 600 000 prodanými vozy nesporný leader trhu v Německu – skončil v našem praktickém testu jako předposlední v hodnocení spokojenosti zákazníků v servisech.

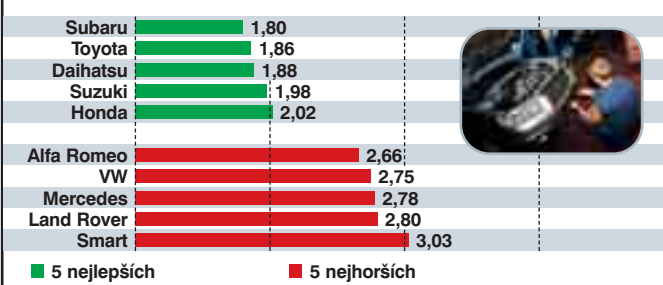
Značka

Který z výrobců se tedy může těšit z nejspokojenějších zákazníků? V poslední otázce praktického testu byli čtenáři požádáni, aby spojili své zkušenosti s automobilem a se servisem v jednu výslednou známku. Hlasování dopadlo jednoznačně: s vynikající průměrnou známkou 1,19 se číslem jedna v Německu stalo Subaru. Na dalších čtyřech místech figurují japonské vozy Toyota (1,29), Honda (1,30), Mazda (1,39) a Daihatsu (1,39) – pro znalce branže žádné překvapení. Techniku a servis ovládají prodejci z Japonska již delší dobu dokonale. Co ještě chybí, je emocionálnější vzhled (image) jejich modelů. Ale na tom se zajisté již horečně pracuje.

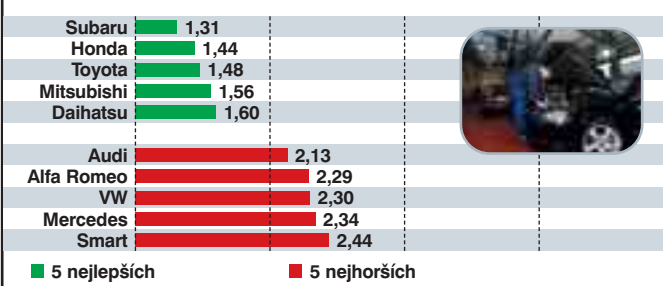
Jak jste spokojeni s vaším servisem?



Jak jste spokojeni s cenou oprav?



Jak jste spokojeni s péčí a chováním personálu?



S emocionálně odpovídajícími modely je úspěšný i loňský vítěz – Porsche. Že letos skončilo na celkovém šestém místě se dá vysvětlit změněným pohledem zákazníků: přes všechno nadšení pro tyto vozy si všimají zvyšujícího se poměru mezi cenou a službami. Značka BMW, které částečně odpovídá stejná klientela, s Porsche skoro sousedí. Zlepšil se i Mercedes, který v loňském testu skončil na třetím nejhorším místě (2,02). Díky lepšímu hodnocení servisu a také produktu se šttgartští s průměrnou známkou 1,89 mohli posunout v tabulce o pár příček výše.

Zcela dole zůstávají stále VW a Smart.

Shrnutí

Úspěch malých japonských značek a slabé výsledky prestižních německých výrobců dokazují: Spokojenost má hodně do činění s konfrontací předpokladů a skutečností. Kdo zaplatí málo peněz za dobře vybavené auto, které nedělá žádné problémy, je lehce uspokojitelný. Kdo zaplatí mnoho za auto, které čas od času zlobí, očekává v servisu přinejmenším červený koberec – a ten pokládá jen málo servisů.

Ale přes všechnu tu kritiku: průměrné známky v našem praktickém testu jsou mezi jedničkou a dvojkou – mnoho rodičů by bylo šťastných, kdyby jejich děti nosily domů takové vysvědčení. ➤

Filmový režisér a producent Jaroslav Soukup

Hory chtějí Subaru

V autě jsem se poprvé v životě vezl na pradědečkův pohřeb, v roce 1953 z Plzně do Švihova u Klatov. Pradědeček byl vystavený v otevřené rakvi v průjezdu venkovského stavení. Tehdy to tak chodilo, ale pro malého kluka to nebyl žádný příjemný zážitek. Ale zážitek z prvního svezení opravdickým autem mi utkvěl tak silně, že dodneška vidím černé křídlo Tatraplánu a cítím jeho vypoilstrovaná sedadla.

Do Švihova jsem pak jezdil k babičce a dědečkovi každé prázdniny. Bydleli kousek od vodního hradu, ten na mě působil tajemným dojmem a přitahoval mě. Ve Švihově mě také napadla myšlenka, stát se filmovým režisérem. To se začalo naplňovat začátkem šedesátých let, kdy rodiče koupili filmovou kameru Admira 8 a já se začal pokoušet o první amatérské snímky a ta cesta později pokračovala studiem filmové režie na pražské FAMU. První vlastní auto jsem si pořídil z honoráře za svůj první profesionální film, přesněji za jednu z povídek snímku Boty plné vody. Byla to otcova ojetá Škodovka 100 a v řídicím umění se na ní vyučila celá má rodina. Přesto mi sloužila šest let a následující stovčacítka dokonce 9 roků.

Skoro mi připadá legrační použít termín „auta z dovozu“. Nepamětníkům je už těžké vysvětlovat, jak nepatrná byla v sedmdesátých a osmdesátých letech nabídka značek a modelů aut na našem trhu a jak úzká byla skupinka těch, kteří díky protekci nebo tuzexovému kontu dosáhli na něco jiného než byly Škoda, Trabant, Wartburg, Dacia nebo Žiguli.

Lačný zkušeností s „auty z dovozu“ jsem si tedy ve dvaadvadesátém pořídil Fiat Tipo a v následujících letech jsem „přesedlal“ na Alfy Romeo. Ale protože jsme celá rodina vášniví lyžaři a máme chatu na Šumavě, bylo jen otázkou času, kdy si pořídíme Subaru. Rozhodující podnět jsem dostal od známého, který má autoservis nedaleko Sušice a byl zaměstnán na druhé straně hranic, v jednom z německých značkových servisů Subaru. Když jsem si mu stýskal, že v zimních podmínkách mám problémy s malou světlou výškou své Alfy Romeo a s rozjezdem do kopce na kluzkém povrchu, řekl mi jednoznačně: „Kup si Subaru a ty problémy mít nebudeš.“

Takže jsem ho poslechl a na hory už se vydávám jen v našem Outbacku. Pořídil jsem si ho s dvouapůllitrovým motorem a musím říct, že i když se za lyžařskými zážitky vydáme do hodně odlehlých míst, kam vedou jen klikaté a v zimě téměř neošetřované silničky, Subaru to zvládá bez problémů.

Jestli má řízení auta a řízení filmového štábu něco společného? Jistě. K obojímu potřebujete talent a kvalifikaci. A rozumný řidič i rozumný režisér nezpychnou, když dostanou řidičák nebo diplom na FAMU. Ale uvědomují si, že se musí pořád učit a to i z vlastních chyb. Jen tak získáte třeba předvídavost, která vám umožní se přiště stejnému nebezpečí bez úhony vyhnout.

A ještě jednu zásadní podobnost musím zmínit. Na auto i na film potřebujete peníze. Do Listopadu 1989 si s tím u nás nikdo moc hlavu nelámalo, ale alespoň neoficiálně se to přece jen vyhodnocovalo. Udělal se rozbor ekonomických výsledků filmů sedmdesáti režisérů, kteří na Barrandově točili za posledních deset let, přibližně od roku 1976 do 1986. Jsem hrdý na to, že jsem se dostal mezi sedm režisérů jejichž některé filmy se zaplatily. Jen pro příklad – Vít v kapse jsem natočil s rozpočtem 3,6 milionu korun a jen zisk z českých a slovenských kin přesáhl 15 miliónů. A to se ještě prodal do čtrnácti zahraničních televizí.

Věděl jsem tedy, že dokážu natočit filmy pro lidi, a proto jsem si v devadesátých letech troufl i na roli producenta. Sehnal jsem peníze





na sedm svých posledních filmů. A musím říct, že mě bavilo nést odpovědnost za film takhle komplexně. Jenže od přelomu století je už situace se sháněním sponzorů pro film hodně komplikovaná a látky lehčího žánru, speciálně crazykomedie typu mého majora Maisnera, jsou téměř bez šance. Žádat o grant na tak „nedůstojnou“ látku je úplně zbytečné, Česká televize takový film nepodpoří a i. TV NOVA, s kterou jsem o podpoře filmu Byl jednou jeden polda IV jednal několik měsíců, se nedávno rozhodla, že do toho nepůjde, protože se chce orientovat na „umělečtější filmy“.

Vnitřně mě mrzí, že ten závěrečný díl o majorovi Maisnerovi už zřejmě nenatočím. Mrzí mě to o to víc, protože by symbolicky uzavřel oblouk mé filmové tvorby. Děj téhle bláznivé komedie jsem situoval právě na vodní hrad Švihov u Klatov, místo mých klukovských her a prvních amatérských zkušeností s filmařinou.

Jak se teď cítím jako režisér a producent? Řečeno slovy známé americké herečky Shirley McLaine, „jako plnokrevník, který nemá kde závodit“.

Natočil jsem 17 a půl filmu a za žádný se nestydím. Všechny jsem je dělal rád a naplno. Zkusil jsem si všechny možné žánry a vždycky jsem se při natáčení bavil. A když prožijete něco takového, jako já v létě 1987 při premiérovém promítání Discopříběhu v Plzni na Lochotíně, kdy bylo narvané hlediště letního kina, kam jsem já jako kluk taky za letních večerů chodil s dekou pod paží a najednou jsem viděl dvacet tisíc diváků, kteří se bavili na mém filmu...

Bylo to úžasné a jsem rád, že jsem to mohl zažít. To už mi nikdo nevezme.

✦ Připravil: -oš-, foto: JOSEF LOUDA a archiv

JAROSLAV SOUKUP (1946)

Od studií na FAMU působí jako scénárista a režisér.

Jako profesionál stál za kamerou poprvé jako asistent režie snímku Psi a lidé (1970), jako režisér v roce 1976, kdy natočil jednu ze tří povídek filmu Boty plné vody (Zimní vítr). Po samostatném celovečerním debutu Drsná planina (1979) natočil do roku 2001 dalších 16 celovečerních filmů:

- Romaneto (1980)
- Dostih (1981)
- Vítr v kapse (1983)
- Záchvěv strachu (1983)
- Láska z pasáže (1984)
- Pěsti ve tmě (1986)
- Discopříběh (1987)
- Kamarád do deště (1988)
- Divoká srdce (1990)
- Discopříběh 2. (1991)
- Kamarád do deště II. – Příběh z Brooklynu (1992)
- Svatba upírů (1993)

- Byl jednou jeden polda (1995)
- Byl jednou jeden polda II. – Major Maisner opět zasahuje! (1997)
- Byl jednou jeden polda III. – Major Maisner a tančící drak (1999)
- Jak ukrást Dagmaru (2001)

Na většině z nich se podílel také jako scénárista nebo spoluscenárista.

Jeho filmy Byl jednou jeden polda I a II získaly ocenění diváků Hrnc smíchu.



Jaroslav Soukup s hlavními představiteli svého snímku Jak ukrást Dagmaru

Jako obvykle vám na tomto místě přinášíme střípky a příspěvky od smluvních partnerů Subaru ČR



DANCARS CZ

Koncem loňského roku naše společnost dosáhla velmi významného jubilea. Oslavili jsme 10 let působení na českém trhu. U této příležitosti jsme pro naše zákazníky uspořádali velkou narozeninovou párty, která trvala celý týden. Zvýhodnili jsme zákazníky, kteří v tomto týdnu u nás provedli jakoukoliv objednávku, nabídli jsme zkušební jízdy se sedmi předváděcími vozy, předvedli jsme nové modely 2007 včetně Tribecy. Spolu s věrnými subaristy jsme se báječně bavili. Na přelomu roku jsme se pak rozhodli za plného nepřerušeno provozu zatraktivnit interiér našeho showroomu a zkvalitnit naše pracovní prostředí. Jak se nám to podařilo, se k nám přijďte osobně přesvědčit! Těšíme se na setkání s Vámi!

DanCars CZ s. r. o. , Krnovská 82, 746 01 Opava 1, info@subaru-opava.cz



Mija Autocentrum, s. r. o. , Provazníkova 1480/90, 614 00 Brno-Husovice, prodej@subaru-mija.cz

C & K

Díky důvěře našich zákazníků byl pro naše dealerství rok 2006 velmi úspěšný. Stali jsme se největším prodejcem vozů SUBARU na Moravě a druhým největším v celé České republice. Tento výsledek je pro nás závazující, a proto jsme letos rozšířili prodejní a servisní tým. Pomohlo to k dalšímu zvýšení kvality prodejních i servisních služeb.

Protože disponujeme vždy aktuální škálou předváděcích vozů, nabízíme zákazníkovi dostatečný prostor k vyzkoušení auta před jeho uvažovanou koupí. Vždyť vozidla SUBARU nabízí výjimečné jízdní vlastnosti a ty je nutno zažít. Snažíme se o individuální přístup ke klientovi a nabízíme několik sad speciálních paketů originálních doplňků, které vyjádří individualitu řidiče. Letos se také zúčastníme několika výstavních akcí, v jejichž rámci bude možné využít některou z nabízených akčních nabídek na nákup nového vozu.

Naším stálým cílem je dopřát co nejvíce lidem zážitek jménem SUBARU.



C & K, a. s., Vídeňská 100, 619 00 Brno, prodej@subarubrno.cz

M. LIŠKA

Rádi bychom letos navázali na loňské výborné prodejní výsledky. Proto se snažíme poskytnout našim zákazníkům velké množství služeb pro jejich pohodlí a spokojenost. I nadále se naše aktivity pohybují také okolo automobilových soutěží. Věříme, že letošní rok bude díky mnoha novinkám zlomový a značku SUBARU to opět posune dále.



M. Liška, s. r. o., Skladová 19, 326 00 Plzeň, prodej@ntsplzen.cz

MIJA AUTOCENTRUM

Kolektiv pracovníků naší společnosti, na který se nyní díváte, si velmi váží vaší věrnosti k rodině SUBARU, kterou jsme již před 14 lety založili. V letošním roce chceme v našem novém komplexu rozšířit klempířskou dílnu a tím výrazně přispět ke zlepšení poskytovaných služeb.

Vše, co v letošním roce pro vás, naše zákazníky připravujeme, vychází z vašich připomínek a požadavků vyslovených na posledním společném setkání na letišti v Medláncích a doufáme, že vše přispěje k vaší větší spokojenosti. Vzhledem k tomu, že o novinkách, které SUBARU připravuje v letošním roce budou hovořit zcela jistě pracovníci nejpovolanější tj. ze SUBARU ČR, tak si dovolíme vás pouze ujistit, že vás srdečně uvítáme na představení těchto novinek v našem autosalonu, včetně předváděcích jízd. Novinek bude mnoho a je na co se těšit.

EMIL FREY

Na konci března jsme uspořádali setkání se zákazníky, pro které jsme připravili pestrý program. Krása modelů Subaru se při něm snoubila s půvabem manekýnek, které předváděly nejnovější kolekci firmy NOLI manželů Plakových. Fandové motorsportu si mohli důkladně prohlédnout soutěžní Imprezu Spec C N12 Rally Teamu Subaru ČR a popovídat si s jejím pilotem, vicemistrem ČR Vojtěchem Štajfem. Přítomné dámy využily služeb kosmetické



Hodně rušno bylo kolem soutěžní Imprezy WRX STI N12 Vojtěcha Štajfa.

Emil Frey ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5-Stodůlky, info@emilfrey.cz

BALKAR

Od loňského podzimu je v Jižních Čechách Subaru zastoupeno firmou Balkar s. r. o. Ta není na trhu prodeje a servisu nových vozidel nováčkem, v této oblasti působí již 13 let. Pro značku SUBARU vybudovala nový autosalon a v komplexu firmy Balkar je i další zázemí pro poskytování servisních služeb. Hned po startu v závěru loňského roku se podařilo prodat několik vozů a i v servisu se začí-

BALKAR s. r. o., Novohradská 1043, České Budějovice, balkar.prodej@balkar.cz

TRENDCAR

19. 4. 2007 společnost Trendcar slavnostně otevřela nové zastoupení Subaru v Olomouci. Příznivci této automobilové značky nyní mohou využít služeb autorizovaného prodejce i servisu, který až doposud v Olomouci nebyl. V současné době nabízí komplexní služby spojené s prodejem nových vozů včetně leasingu a výkupu vozů na protiúčet, autorizovaným servisem a autobazarem.



Trendcar s. r. o., I. P. Pavlova 120, Olomouc – Horní lán, subaru@trendcar.cz



Mezi vystavenými modely si pochopitelný zájem získala především Tribeca.

poradny a všichni si s uznáním prohlédli nové prostory showroomu na Pekařské, včetně optimálně vyřešeného místa, kde se od nynějška budou předávat vozy zákazníkům. Návštěvníci setkání také se zájmem vyslechli informace o dalším plánovaném rozvoji aktivit naší prodejny a servisu. A skalní fanoušci se v sobotu 19. května vypravili na další ročník oblíbeného Subaru sprintu, který nabídl mj. dlouhou trať pro jízdu zručnosti na letišti. Startovacím místem byl tradičně právě areál Emil Frey na Pekařské v Praze Stodůlkách.

nají objevovat vozy Subaru častěji. Firma Balkar je zárukou kvalitních služeb – poskytuje zákazníkům nejvyšší možný komfort, rychlo-servis, zapůjčení náhradního vozidla, servis na nejmodernějších diagnostických zařízeních s profesionálně vyškoleným personálem. Také v marketingové oblasti nezaostává. Zúčastnila se například výstavy Mobil Salon v Českých Budějovicích a model Tribeca tu slavil veliký úspěch.



AUTWEC

Plzeňský dealer se v polovině května zapojil do prezentace v rámci 2. kvalifikačního turnaje Business Golf Cup na hřišti Golf Park Plzeň.

Golfová tour má mezinárodní charakter a turnaje se zúčastnil vzácný host – hejtmán Severomoravského kraje pan Evžen Tošenovský. Akci moderoval Petr Jančařík, a pro velký zájem golfistů povolil organizátor zvýšený počet hráčů na 102, mezi nimiž bylo bylo i několik zákazníků, „Subaráků od Autwecu“. Hosté se mohli zúčastnit golfové akademie, mohli relaxovat v Salonu andělské krásy a zastřílet si v laserové střelnici. Po celý den si hosté i hráči měli možnost prohlédnout a také vyzkoušet všechny modely Subaru – největší zájem byl jednoznačně o Tribecu. Vítězové kategorií a soutěže v patování pro hosty získali poháry a hodnotné ceny. Ale každý účastník si z akce odnášel pěkné zážitky i dárky.



AUTWEC, s.r.o., Plzeň-Doudlevice, Útušická 541/3, autwec@iol.cz.

Rallyteam Subaru ČR – Deník Blesk Razantně za prvními body

Řadu týdnů před zahájením nové sezóny a startem úvodního podniku Global Assistance Mezinárodního mistrovství ČR parta mechaniků Rally teamu Subaru ČR tvrdě pracovala na stavbě nového vozu Subaru Impreza Spec C N12 pro posádku Vojtěch Štajf – Jiří Černochoch.

„Mechanikům patří veliký dík, strávili mnoho bezesných nocí nejen přípravou mého nového vozu, ale také repasí imprezy, s kterou jsem jezdil vloni. Náš tým se pro letošní sezónu rozrostl o posádku Jiří Vacek – Jaroslav Novák. A protože Jiří je můj letitý kamarád a jako pilot na mistrovské soutěži v Rakousku debutuje, moc jsme stáli o to, aby se mohl spolehnout nejen na svého velmi zkušeného spolujezdce, ale také na dobře připravený vůz,“ vysvětlil úřadující vicemistr republiky Vojta Štajf.

Štajf s Černochem zvládli premiéru s novým vozem Subaru Impreza Spec C N12 na jedničku. Od úvodu rakouské Jänner rallye bojovala tato posádka týmu Subaru ČR – Deník Blesk o nejpřednější příčky a i přes ztrátu danou výměnou kola přímo na rychlostní zkoušce soutěž dokončila na deváté příčce absolutního pořadí MMČR.

Náročnou rakouskou soutěž dobře zvládla i nově sestavená druhá posádka týmu Subaru ČR – Deník Blesk. Vacek s Novákem splnili svůj úkol, dovezli do cíle soutěže nepoškozené Subaru Impreza Spec C starší specifikace a dojeli na solidní dvacáté příčce klasifikace národního mistrovství.

V následujícím podniku MMČR Vojtěcha Štajfa s Jiřím Černochem hned na startu úvodního testu vyřadila ze hry banální závada – prasklá pojistka. Rally team Subaru ČR ale neodjel domů bez bodů. Už při Rallye Šumava se prokázalo, že tým letos tvoří dvě plnohodnotné posádky. Pro skvělou desátou

příčku si totiž do cíle dojel druhý vůz týmu s posádkou Jiří Vacek – Jaroslav Novák.

Fandové i soupeři pochopili, že jméno Jiří Vacek bude dobré si zapamatovat. Pilot sám o sobě pro čtenáře Subaru magazínu řekl: „Podobně jako Vojtovi i mně je dvaatřicet a kolem rally se točím už docela dlouho. V minulosti to bylo zejména v týmu mého strýce Jana Klokočky, kde jsem vystřídal mnoho funkcí a dokonce se svezl i na sedadle spolujezdce. Se strýcovým přispěním jsem párkrát vyzkoušel také pilotáž po tratích rychlostních zkoušek, tehdy ale v roli předjezdce a v civilním voze. První kilometr za volantem opravdu ostrého auta jsem tak najel až na posledním pražském rallysprintu – no a hlavně pak na Jänneru...“

I na erzetách letošní Šumavy podal Jiří Vacek soustředěný výkon a vyvaroval se větších chyb. Velmi vyrovnané výkony okolo dvacáté příčky absolutního pořadí jejich vůz Subaru Impreza Spec C vynesly už v pátek do nečekaných výšin výsledkové listiny. Fantastickou desátou příčku v konečném pořadí soutěže komentoval slovy: „Mám z prvních mistrovských bodů pochopitelně velikou radost. Stále jsem ale v autě velký učedník. K úspěchu mi moc pomohlo skvěle připravené auto – za něj bych chtěl poděkovat všem mechanikům – i dobré rady ostříleného spolujezdce.“

Přestávku mezi Rallye Šumava a reprezentačním startem na Rallye Matador vyplnil Vojtěch Štajf příjemným i užitečným způsobem. Tou nejpříjemnější událostí bylo narození dcerky Matyldy, z níž mají Vojta i jeho žena Milana velkou radost. Vojtu pak potěšilo i prodloužení reprezentační smlouvy na letošní rok a také ocenění jeho publikační činnosti udělením titulu Motoristický novinář roku 2006 v soutěži vyhlášené ÚAMK.



Na rallye Šumava bohužel Štajf s Černochem odstoupili již v úvodu soutěže.



Šesté místo na výborně obsazené Rallye Tatry prokázalo konkurenceschopnost týmu.

Premiéra s novou zbraní – Imprezou WRX STI N12 – se odehrála na lednové Jänner rallye (vlevo).



I přes čtyřminutovou ztrátu způsobenou defektem dojela na Jänner rallye posádka Štajf-Černochoch na devátém místě

Startu na Matador rallye předcházela rozsáhlý dvoudenní test v Bělé pod Bezdězem, zaměřený na doladění podvozku, testování nejnovějších typů pneumatik a rozcvičení se po závodní pauze. Podrobněji o něm píšeme na jiném místě tohoto vydání Subaru magazínu.

Při Matador rallye usedla do sedadla spolujezdce ve Vojtěvě Impreze Petra Lesniaková. „Letos nás čeká náročný program s množstvím soutěží doma i v zahraničí. Chtěl jsem proto trochu ulevit Jiřímu Černochovi, který je i tak velmi pracovně vytížený, protože je úspěšný restaurátér a domluvil jsem se s Petrou Lesniakovou. Petra za Jiřího zaskočí při startech mimo republiku. Můj rozpis Petra dokonale zná, vždyť loni jsme spolu dvakrát absolvovali shakedown před Barum rallye, odtrénovali jsme na Waldviertel a letos mi jela spolu s Vladimírem Zelinkou jako špión při Jänneru a na Šumavě. Budu tak mít k dispozici dva kvalitní a vzájemně zastupitelné spolujezdce, což považuji pro splnění reprezentačních cílů za nezbytné,“ odhalil důvody této změny Vojta Štajf.

V Púchově se sešlo nebývale kvalitní jezdecké pole: vedle domácích i české špičky se prezentovaly špičkové posádky z Polska, Bulharska, Maďarska a také Itálie. Posádka týmu Subaru ČR – Deník Blesk startující pod hlavičkou reprezentačního Czech National Subaru Teamu od třetí rychlostní zkoušky držela mezi bodovanou osmičkou. „Po dvou sekcích jsem již věděl, že spolupráce s Petrou funguje na jedničku a oba jsme z toho měli radost. Také s podvozkem panovala spokojenost a proto jsme si řekli, že na tři sekundy vzdáleného Karla Trojanu zkusíme zaútočit. Před polovinou Rematy, která byla již hodně rozbitá a auto na ní hodně trpělo, jsme dostali opět defekt, tentokrát pravého zadního kola. Rozhodli jsme se kolo neměnit, protože by to znamenalo jasný konec šancí na slušnější umístění. Nakonec jsme

klesli jen o jedno místo, ale ztratili jsme kontakt jak s Trojanem, tak s Miroslavem Jandíkem. Ti se nám vzdálili na téměř tři čtvrtě minuty. Na druhou stranu jsem rád, že se prokázala robustnost a spolehlivost naší imprezy, která se přes všechny ty díry dokázala dostat i na prázdném disku až do cíle,“ řekl Vojtěch Štajf v cíli první etapy.

Myšlenky na útok se ale Vojta s Petrou nevzdali a hned ráno se na první rychlostní zkoušce druhé etapy do svých soupeřů zakousli čtvrtým nejrychlejším časem. Na následující Lednici ale sklouzla jejich impreza pravým zadním kolem do příkopu a narazila do hrany betonového mostku. Ten poničil zavěšení kola. Naštěstí následovaly jen dva kratší testy a pak servis. Tam mechanici v časovém limitu uvedli auto opět do původního stavu, ale na další souboj s Trojanem a Jandíkem již nebylo pomýšlení. Soupeřům Vojta s Petrou poslali ještě vitzku v podobě druhého nejrychlejšího času na RZ17 a pak se věnovali udržení šesté příčky, zaručující body do Evropského poháru, a to se jim také podařilo. „Děkuji mechanikům, že opravu včas a perfektně zvládli, takže jsme mohli opět zajet několik slušných časů. Auto po celé dva dny fungovalo perfektně a to nás těší dvojnásob, protože i náš dřívější stroj, s nímž letos závodí Jiří Vacek, jede spolehlivě. Dva roky sbírání zkušeností tedy začínají nést plody v podobě spolehlivosti a rychlosti. Vždyť na Matadoru se sešla veliká konkurence na vozech Subaru Impreza v čele s úřadujícím mistrem Polska a účastníkem mistrovství světa Leszkem Kuzajem, který přijel s autem originálně postaveným firmou Prodrive, stejně jako další rychlý Polák Tomasz Kuchar. Stejně vozy měli k dispozici další Poláci i Bulhar Dončev. My jsme, s naším v Čechách postaveným vozem skončili šestí a druzí mezi jezdci s vozy Subaru. To je pro nás potvrzení správnosti naší cesty a směru, kterým jsme vykročili,“ uzavřel spokojeně Vojtěch Štajf. ✦

Nový sklad Subaru

Vztah k Subaru jako kultovní značce má prakticky každý kluk, kterého přitahují auta. V novém skladu SUBARU na Zličíně to platí o obou zdejších pracovnících, Ivo Haškovi i Martinu Kozlovi.

První slovo, které rodiče slyšeli z úst Ivo Haška znělo prý auto. Profesionální dráha, po které se vydal, by tomu nasvědčovala. Než zakotvil v novém skladu Subaru v Praze na Zličíně, pracoval necelé dva roky na jednom z dealerství Škody.

Martin Kozel má v životopise víc automobilových značek, například Landrover, Jaguar nebo Mazdu.

Teď už ovšem oba pánové obhospodařují na Zličíně více než 800 m² skladové plochy a na nich přibližně 2500 položek náhradních dílů, značkových doplňků a příslušenství SUBARU. Jsou tu všechny běžné díly, včetně některých částí karosérie, takže smluvní partneři mohou mít co potřebují v naprosté většině prakticky okamžitě. Mít skladem všech víc než 15000 položek, jež by představoval součet součástek ze všech modelů Subaru, samozřejmě nelze. Ale i položky, které nejsou na



Zličíně trvale skladem, je dovozce schopen smluvnímu partnerovi dodat do 48 hodin, ba často dříve, protože objednávku, podanou do 11 hodin dopoledne, vyřídí dovozce Subaru ČR tak, že díl je k dispozici již následující den v poledne.

Společnost Subaru je klasickým představitelem kvality, tradice a individuálního přístupu ke každému zákazníkovi. Systematicky se tedy snaží o to, aby i v oblasti skladového hospodářství platila tato filozofie firmy bezesbytku. ★





Travis Pastrana

Kdyby se organizovala soutěž o světového šampióna v motoristické všestrannosti, byl by jedním z horkých favoritů Travis Pastrana. Ve svých 24 letech se může pochlubit neuvěřitelnou bilancí. Od svých patnácti let získával národní i mezinárodní vítězství v motokrosu i v superkrosu a v královské disciplíně ovládání motocyklu – freestylu se zaslouženě stal legendou. Sedmkrát vyhrál populární X-games a 4. srpna 2006 při soutěži v Los Angeles na své Suzuki SX 250cm³ skočil double backflip, dvojité salto, figuru, o níž se ještě před pár lety douhalo, že je za hranicí lidských možností. Získal za to Moto X Best Trick Gold Medal.

Od roku 2003 začal koketovat s myšlenkou přidat k vavřínům na motocyklu i úspěchy za volantem. V roce 2004 usedl do soutěžního Subaru Vermont SportsCar rally teamu a vloni už jako člen týmu Subaru Rally USA v modré Impreze Mistrovství Spojených států ve skupině N vyhrál.

A protože stále zvyšování laťky je pro Pastranu v nárocích na sebe typické, letos mu nestačí svůj americký titul obhajovat, přestože k obhajobě zamířil víc než úspěšně. Po dvou závodech s převahou vede, když úvodní soutěž v Atlantě vyhrál nejen ve třídě, ale i absolutně a při druhém závodě v Salemu byl v obou žebříčcích druhý. Národní šampionát už mu ale začíná být nedostatečnou výzvou, a tak se rozhodl jet letos tři podniky mistrovství světa PWRC a má už s vedením amerického týmu dohodu, že pak v letech 2008 a 2009 absolvuje kompletní šampionát.

Při svém prvním startu na světovém mistrovství, březnové Corona Rally Mexico se uvedl famózně. V úvodu jel sice trochu nejistě, a dokonce byl několikrát mimo trať, nakonec si dojel pro čtyři body do tabulky PWRC i 15. místo absolutně. Je to



TRAVIS ALAN PASTRANA (1983)

Z textu je zřejmé, že výčet Pastranových úspěchů by zabral několik dalších stran, a tak se omezme už jen na několik zajímavých personálií.

- Přezdívky: The Gimp, Wonder Boy
- Bydliště: stoakrová farma v Marylandu a stočtyřicetiačková v Texasu
- Výška: 190 cm
- Váha: 88 kg
- Rodinný stav: svobodný

nejlepší výsledek amerického jezdce ve WRC od roku 1988, kdy John Buffum dojel třetí na Acropolis Rally. Pastrana byl výsledkem potěšen o to víc, že vůbec poprvé jel podle vlastního rozpisu!

„Úžasná soutěž a dojet pátý v hodnocení PWRC je taky úžasně,“ pochvaloval si. „Byl to náš první podnik v MS. Museli jsme poznat hrozně moc věcí, které pro nás jsou jiné a liší se od podniků v USA. Chtěli jsme jen dojet do cíle a učit se. Tahle soutěž má neuvěřitelně brutální nároky na auta, proto musím poděkovat Subaru a svému týmu, že mi připravili tak odolný vůz!“

Pastrana by se měl letos zúčastnit ještě dvou podniků PWRC: Argentinské a Britské rally.

K dalším úspěchům by mu měl dopomoci i bývalý manažer Tommiho Mäkinena Derek Dauncey, který jeho schopnosti hodnotí vysoko:

„Měl jsem to štěstí, že jsem mohl pracovat s mnoha mladými talenty a jsem si jistý, že se jim Travis vyrovná, možná je dokonce předčí. Jeho skvělé úspěchy na dvou kolech mluví za všechno. To co dokázal v rally za dva roky nemá prostě obdoby.“

Think. Feel. Drive.



SUBARU

Sedm statečných

Představujeme vám sedm spolehlivých partnerů do pohody i nečasu. Vozy, které vás díky jedinečnému motoru boxer a originálnímu symetrickému pohonu všech kol podrží za všech okolností.

TRIBECA

cena od
1 055 967 Kč
bez DPH (N1)



OUTBACK

cena od
778 656 Kč
bez DPH (N1)



LEGACY cena od **728 800 Kč** s DPH



LEGACY KOMBI cena od **664 370 Kč** bez DPH (N1)



JUSTY cena od **398 800 Kč** s DPH



FORESTER cena od **559 328 Kč** bez DPH (N1)



IMPREZA

cena od
473 614 Kč
bez DPH (N1)



Japonsko: konzervatoř Asie

Stále se mě tu a tam lidé u nás i v cizině ptají, jak to, že Japonci tak dobře znají „západní“ symfonickou hudbu a čím to, že je v Japonsku tolik vynikajících hudebníků.

Zahledíme-li se do historie evropské hudby v Japonsku, zjistíme, že je dost dlouhá na to, aby dnešní japonští hudebníci nebyli považováni za exoty, ale muzikanty, kteří už mají v krvi japonské hudební geny evropské hudby.

K prvním setkáním s evropskou hudbou došlo po příjezdu prvních křesťanských misionářů do Japonska v druhé polovině 16. století. Ale pokusům pokřesťanštit Japonce udělali přítrž šógunové rodu Tokugawa, kteří rozhodli, že Japonsko uzavřou před cizinci. Od roku 1603 bylo Japonsko uzavřeno 250 let. Nic z evropské hudby se nedochovalo.

MARTIN VAČKÁŘ

- Narozen 2. února 1947 v Praze v rodině hudebního skladatele Dalibora C. Vačkáře.
- Od 1965 na FFUK studoval nejprve anglistiku a japanologii, pak japanologii a čínštinu. V letech 1967–9 studoval rok v Tokiu na Mezinárodní křesťanské universitě (ICU) a rok na Curyšské universitě, japonštinu a čínštinu.
- Po vojenské službě pracoval čtyři roky v kulturní rubrice deníku Lidová demokracie, od roku 1981 se věnuje překládání, tlumočení, publicistice, po roce 1989 pracuje jako koordinátor japonských TV týmů při natáčení dokumentárních programů o české hudbě, kulturních památkách a historii holocaustu. Jako tlumočnick doprovázel dvakrát prezidenta V. Havla a předsedu senátu P. Pitharta do Japonska, od roku 1995 jezdí pravidelně s operou ND v Praze do Japonska.
- Vedle toho se věnuje také psaní scénářů pro hudební divadlo (např. retromuzikál *Má férová Josefína* v Hudebním divadle Karlín, hudební komedie na námět povídek W. Allena *Tenhleťen Manhattan* v pražské Redutě, hudební monodrama *Marléne* o Marléne Dietrich, v divadle Ungelt, aj. Žije v Praze.



Evropanem, který posunul japonskou výrobu klavírů na světovou úroveň byl německý odborník E. Schlegel



Průkopnické zásluhy na kvalitě japonských klávesových nástrojů má Torakusu Yamaha

Až roku 1853 přijely tři americké fregaty komodora Perryho a předaly šógunátu výzvu od amerického prezidenta k otevření japonských přístavů lodím, plujícím ze severu na jih do Číny. Jejich vojenská síla přesvědčila šóguna a samurajskou elitu, že zameškali vývoj a hrozí jim nebezpečí. Roku 1854 se komodor Perry vrátil a dva japonské přístavy byly otevřeny pro cizí lodě. Rok 1854 je v japonské novodobé historii zásadním přelomem, a to i v pronikání evropské hudby do Japonska. Během patnácti let od této historické události došlo v Japonsku k prudké změně vnitřního uspořádání, do čela země byl povolán opět císař, budovala se konstituční monarchie a začala éra velkého zájmu o vše nové z Evropy a Ameriky, od průmyslu, zbraní po kulturu a umění. Zahájení císařské éry Meidži roku 1867 znamenalo i počátek evropské hudby v Japonsku.

Do Japonska se v 70. a 80. letech 19. století přistěhovalo mnoho cizinců, kteří se povětšinou usadili v Jokohamě, do té doby bezvýznamné rybářské vesničky, která ale měla od přírody ideální „nadání“ stát se nejvýznamnějším přístavem: byla v zálivu hned vedle Tokia, měla nízký táhlý břeh chráněný horami v pozadí. V Jokohamě brzy vyrostlo cizinecké město, kamenné budovy, obchodní centra i výrobní podniky, a také společenské sály. Angličané, Francouzi, Američané a zejména Holanďané si vozili i hudební nástroje, aby se mohli bavit, a aby mohli svým ratolestem dopřát hudebního vzdělání. Také muzikanty si vozili, aby mohli pořádat taneční a společenské zábavy, při nichž v Evropě ani v Americe nemohla hudba chybět. Přijeli opět misionáři a tentokrát přivezli harmonia a varhany a stavěli kostely, kde začala znít i hudba sakrální.

Japonci měli velmi rozvinutou kulturu a samozřejmě hudbu, doprovázející od dávných dob jak náboženské obřady a slavnosti, tak dvorská i lidová divadelní představení, lidové tance i tance gejš pro movité. Příchod evropské hudby v nich probudil velký zájem. Přesto, že evropské hudební formy, členění hudby v rytmu, užití harmonie i melodika byly ve všem odlišné od japonské, nepostrádaly emocionality, kterou japonská tradiční hudba překypovala. Ba díky harmonii poskytovala jejich hudebnímu citu i výrazu šanci se obohatit a rozvíjet takřka jakýkoliv dovnitř.

Proto když se začala dovážet do Jokohamy první pianina a harmonia zájem o ně byl velký. A to nejen díky poptávce cizinců, ale i bohatých japonských rodin, které se předháněly v zavádění evropských zvyklostí, mezi něž patřily domácí koncerty a taneční večírky a také výuka dětí. Když v roce 1880 vznikla v Jokohamě

první hudební škola, vytušili zainteresovaní obchodníci, že potřeba nástrojů dál poroste. A že sháňka bude především po harmonických nástrojích jako jsou piano a harmonium. Dovážení těžkých nástrojů bylo nesnadné a drahé, a tak obchodníci zjistili, že bude výhodnější dovážet součásti a nástroje kompletovat v Japonsku. Vedle obchodníků se ihned vynořili řemeslníci, nástrojářii znalí výroby japonských nástrojů, kteří byli schopni pianina rozebrat a přijít na kloub jejich konstrukci a funkci. V době uzavření země dotáhli Japonci řemesla do mistrovské úrovně, a tak se i v novém oboru začali orientovat. První výroba – komplece pianin a harmonií začala v Jokohamě v roce 1887. Jejím tvůrcem byl nástrojář Torakiči Nišikawa.

Avšak pravým průkopníkem a výrobcem japonských pianin a později dalších nástrojů, které pomohly Japoncům rozvinout hudebnost, byl někdo jiný. V 80. letech se v přímořském městě Hamamacu, 300 km na jih od Tokia usadil chlapík, jenž opravoval lékařské nástroje, hodiny a všeliké přesné přístroje. Byl jednou požádán, zda by neopravil americké harmonium ve škole. Ujal se toho a nástroj ho natolik uchvátí, že se cele začal věnovat zpočátku kompletaci a později výrobě vlastních pianin a klavírů. Odjel do Ameriky, prostudoval továrny na klavíry a nakoupil zásoby těch kovových částí, které nemohl v Japonsku ještě vyrábět. Sériovou výrobu pianin zahájil v roce 1900. 1902 začal vyrábět i velké klavíry. Výrazným popudem k tomu byla proměna japonského školství, která vyžadovala, aby se ve školách začala vyučovat evropská hudba. Ministr, jenž měl v tehdejší vládě na starosti zavedení hudební výchovy, požádal přítele, právě tohoto mimořádného výrobce nástrojů v Hamamacu, aby začal dodávat nástroje pro školy po celé zemi. Onen průkopník se jmenoval Torakusu Yamaha...

Celostátní zakázka představovala výrobní převrat. T. Yamaha založil také nástrojářské učililiště, kde manžel jeho neteře, jenž přijal jeho jméno (křestním byl Naokiči) význačně pomáhal. Naokiči Yamaha si v učilisti padl do noty s jiným mechanikem, zapáleným pro vývoj hudebních nástrojů a výchovu nástrojářů. Jeho jméno bylo Koiči Kawai. Dnes slavná jména japonských hudebních nástrojů. Ale je třeba dodat, že teprve rok 1927 znamenal výstup na světovou úroveň klavírů a pianin. Toho roku byl do Japonska pozván německý odborník E. Schlegel, který už dostatečně zkušeným japonským odborníkům odhalil novou metodu výroby klavírů Bechstein.

S klavíry přišly i jiné nástroje, smyčcové, dechové, byli povoláni i učitelé hudby, nejvíce z Rakousko-Uherska (mezi nimi byli i Češi) a z Německa. Naneštěstí hlavním zájmem Japonska přelomu 19. a 20. století nebyla hudba, ale průmyslová a vojenská výroba a rovnopravné postavení s ostatními koloniálními velmocemi. Od Prusů přejali důraz na armádu a její nezávislost na politicích. Od 30. let

20. století začala být „západní“ kultura v nemilosti. Vojenské kruhy rozvířily vlnu nacionalizmu, armáda podnikala výboje v Číně a Koreji. Vojáci ovládli nakonec politiku a přes mohutný nesouhlas inteligence i mnoha politiků zavedli zemi do pekelného jícnu atomových bomb.

Málo se ví, že příčinou obrovského poválečného hudebního rozvoje v Japonsku (a také sportovního) byla strategie amerických sociálních psychologů a historiků. Císař, do té doby psychický a citový vůdce, naprosto přestal hrát tuto roli. Američané si dobře uvědomovali, že v poraženém Japonsku musí vláda nově nasměrovat psychickou energii lidí. Musí ji navést k něčemu, co by dostatečně uspokojilo jejich tvořivou tíživost a dalo jim pozitivní směr a naplnilo je radostí. Po pečlivém zvažování byly zvoleny dvě sféry: hudba a sport. Americká vojenská vláda poskytovala velkou finanční i organizační podporu hudební a sportovní výchově ve školách. Také v rozhlase a v televizi, která zahájila vysílání v roce 1951, se hudbě i sportu dostalo hodně prostoru a brzy se ukázalo, že to byla dokonalá volba. Otevřely se velké zdroje talentů. (Ve sportu to byl především baseball, který se sportovně hrál už před válkou, ale po ní nastal pravý boom a dnes je to národní sport číslo 1)



Dvacáté století přineslo vpád evropské hudby do Japonska, také díky kampani, která velela, aby v každé škole byl klavír.



Japonci hudbu milují a jsou nejen jejími vděnými posluchači, ale i zanícenými interprety

Ve velkých městech vznikaly orchestry, ve školách dechové i symfonické orchestry, v podnicích sbory, v Tokiu vznikly čtyři velké konzervatoře a akademie, kde učilo mnoho významných světových interpretů a pedagogů, celá řada i od nás, mnoho japonských studentů se rozjelo do světa.

Za sto dvacet sedm let od vzniku první hudební školy v Jokohamě a sto sedm let od prvních pianin vyrobených Jamahou v Hamamacu se k světovým hudebním velmocem přiřadilo i Japonsko. Jsou-li Čechy nazývány konzervatoří Evropy, pak Japonsko je konzervatoří Asie. Evropská hudba je tam dnes stejně samozřejmá jako u nás, televizní přenosy koncertů a oper z celého světa jsou nedílnou součástí vysílání veřejnoprávní televize NHK. A potěšující je, že česká hudba patří k nejoblíbenějším. Ale o tom někdy příště.

✦ Text: MARTIN VAČKÁŘ



Petr Čtvrtníček, čerstvý majitel nového Foresteru 2,5 XT, se stal pravidelným účastníkem týmových testování

Testy techniky i odvahy

Autorizovaní partneři Subaru a jejich pozvaní klienti dostali v dubnu příležitost zúčastnit se zajímavé akce v Bělé pod Bezdězem. Vojtěch Štajf, jezdec týmu Subaru ČR – Deník Blesk tu před prvním letošním reprezentačním startem v Evropském poháru central na Slovensku absolvoval dvoudenní test, aby se rozcvičil a vyladil závodní vůz.

„Nejvíce času jsme strávili testováním pneumatik. Zastoupení firmy Pirelli nám poskytlo novou osmnáctipalcovou pneumatiku na asfalt,

zkušeli jsme i nové pneu Matador a také Michelin. Vše v rozměru 18". K testu jsme přistoupili profesionálně, proto byli přítomni i inženýři Matador Motorsport a my jsme mohli detailně porovnat to nejnovější, co je v současné době v tomto rozměru na trhu k dispozici.“

Na své si přišli i klienti Subaru a zástupci partnerů týmu. V průběhu jednoho z testovacích dnů měli možnost si dopřát jízdu po klikaté uzavřené trati v některém z přistavených testovacích vozů Subaru. A největší zážitek si asi z Bělé odváželi ti, kteří si troufli využít nabídky a svezli se s Vojtou Štajfem jako spolujezdci v jeho závodním speciálu, aby na vlastní kůži okusili jízdu v opravdu ostrém tempu.

Patříl mezi ně i patron týmu, herec Petr Čtvrtníček, který v cíli testovací vložky odložil helmu a s úlevou řekl: „Ani jsem se nepo..., pánové...“

Zvol si svůj styl jízdy aneb SI-DRIVE

Majitelé vozů Subaru modelové řady Legacy/Outback s třílitrovým motorem nově těží z výhod převratné technologické novinky, systému ovládání motoru SI-DRIVE (Subaru Intelligent Drive).



Jízdní režim řidič zvolí buď tlačítkem na volantu nebo jednoduchým otočením knoflíku na středovém panelu a na příslušném místě palubní desky se mu aktuálně nastavená volba zobrazí.



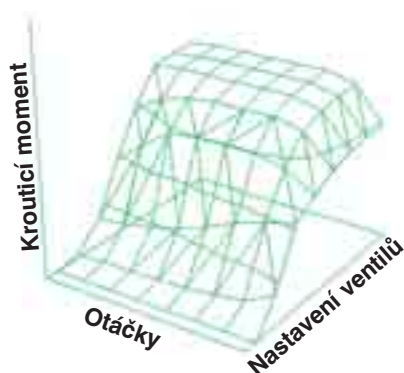
Ten optimalizuje spolupráci motoru a převodovky ve třech různých režimech, které může předvolit řidič. Tři druhy sepnutí elektroniky umožňují podle preferencí řidiče maximálně ekonomickou jízdu, dynamičtější sportovní jízdní režim nebo dokonce nastavení na ostrý sportovní styl jízdy. Zásah řidiče změní nastavení v řídicí jednotce motoru, řídicí jednotce pětistupňové automatické převodovky a průběžném ovládní elektronicky nastavovaného otevření škrtící klapky. Elektronická koordinace programů řídicích jednotek motoru a převodovky pak změnu odezvy vozu na sešlápnutí plynového pedálu tak, aby co nejlépe odpovídala zamýšlenému aktuálnímu použití vozidla. Jestliže se rozhodnete pro rychlou jízdu doporučuje Subaru režim „Sport“, extrémní nároky na zrychlování, třeba v kopcovitém terénu, uspokojí vůz s nastavením „Sport Sharp“, pokud právě chcete užívat plynulé jízdy s minimální možnou spotřebou paliva, je zde režim „Intelligent“.

Inteligentní režim harmonizuje jízdní pohodu a přitom šetří uživateli kapsu díky snížení spotřeby, sportovní režimy nabízejí velmi

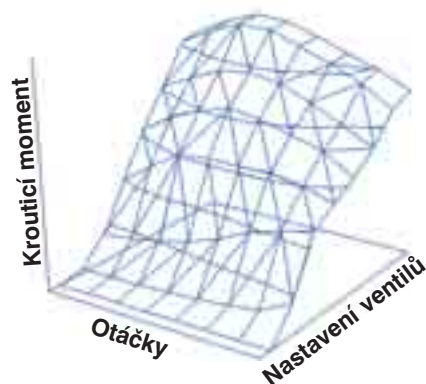
přímou odezvu vozu na sebemenší podnět ze strany řidiče. Představte si, že jste se rozhodli předjet kamión na úseku, který vám sice stačí, ale nechcete riskovat žádné komplikace. Jednoduchost ovládání SI Drive vám naštěstí umožňuje pobídnout vůz přeřazením na sportovní režim i na velmi krátkou chvíli, kterou potřebujete k dynamickému předjetí a pak se vrátit zpátky k ekonomické jízdě v režimu Intelligent. Klídek, pohoda. Skvělý pocit. U vozů s manuální převodovkou se v inteligentním režimu rozsvítí kontrolka přeřazení ve chvíli, kdy řídicí jednotka zaznamená otáčky optimální pro přeřazení z hlediska minimalizace spotřeby paliva.

Inženýři koncernu Fuji Heavy Industries (FHI) tak ve vozech Subaru znovu akcentovali snahu ještě víc se přiblížit požadavkům na ochranu životního prostředí. Optimalizace jízdních vlastností pomocí SI-Drive může v režimu Intelligent znamenat snížení spotřeby paliva až o 10 %. SI Drive znamená jednoznačně další výrazné zlepšení uživatelského komfortu i radosti z jízdy pro majitele vozů Subaru.

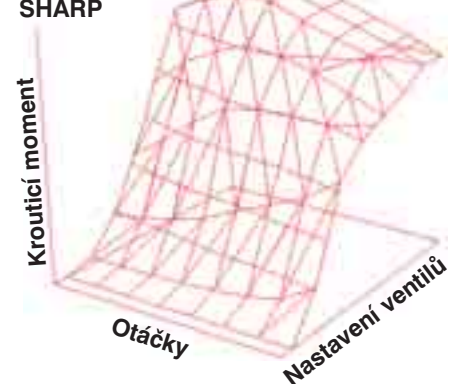
INTELLIGENT



SPORT



SPORT SHARP



Radka má hvězdy ráda

Každý fanda Subaru ví, že v oválném logu automobilky jsou hvězdy zřejmě nejslavnější hvězdokupy na obloze. Jmenuje se Plejády a je jednou z nejjasnějších a nejbližších otevřených hvězdokup. Tvoří ji asi 250-300 hvězd, z nichž šest až deset lze pozorovat i bez dalekohledu dokonce i z center přesvětlených měst. Plejády jsou od Země vzdáleny asi 380 světelných let a mají průměr pouhých 13 světelných let.

Odborně astronomicky jsou Plejády, v českém názvosloví někdy označované také Kuřátka, mladá, otevřená hvězdokupa (objekt M 45 Messierova katalogu) v souhvězdí Býka. Její stáří je odhadováno na 80-100 milionů let.

Plejády se objevují v náboženství nebo mytologii všude na světě. Pozorovali je severoameričtí indiáni, byly součástí kultů v Mezopotámii, zmiňuje je Starý zákon a víme, že v celém antickém středomoří jejich pozorování využívali mořeplavci i zemědělci.

Ve vztahu k logu Subaru je zajímavé, že Plejády byly nazývány také Sedm sester podle řecké báje o sedmi dcerách Atlantových, proměněných nejprve v holubice a posléze ve hvězdy. To, že v logu jedna ze sedmera hvězd chybí, lze zdůvodnit třeba odkazem na název, který Plejádám dali hinduisté – ti je pojmenovali „šest opatrovnic Šivy“. I v řecké mytologii bychom pro úbytek jedné ze sedmi hvězd našli vysvětlení. Meropé, jediná smrtelná ze zmíněných sester, se prý tak styděla, že její manžel Sisyfos je jako zločinec v podsvětí, že opustila šest sesterských hvězd a od té doby nebyla již nikde spatřena. V současnosti používané pojmenování hvězd Plejád ale s Meropé počítá.

Od chvíle, kdy Radka Kocúrová získala korunku české Miss, vyhoupla se také mezi hvězdy. Na své oběžné dráze se díky modernizaci počasí na Nově pravidelně setkává s mnoha dalšími hvězdami, z nichž, jak díky stálé pozornosti tisku celý národ ví, má nejraději kapitána české fotbalové reprezentace Tomáše Rosického.

My máme radost, že Radka projevila náklonnost také šesti hvězdám z hvězdokupy Plejády a nechala se fotografovat s vozy, které jí mají ve znaku.

Snad to udělá radost i vám, čtenářům Subaru magazínu. ✦

Foto: VOJTĚCH RESLER
Fotografie byly se svolením vydavatele
převzaty z časopisu OffROAD 11/2006.





Subaru v zrcadle médií



New York v Česku



OFF ROAD 6. 1. 2007, text Petr Horák

Tribeca byla původně určena pro americký trh a poměrně dlouho jí trvalo, než se ze země neomezených možností přesunula i na starý kontinent. Subaru ale nechtělo ponechat nic náhodě a svou novou vlnkovou loď na příchod mezi zhýčkané Evropany pečlivě připravovalo. Měnily se některé věci na technice i třeba materiály uvnitř auta, neboť evropské normy mají jiné požadavky než ty americké.

Tribecu v Americe ocenili za nejlepší interiér SUV roku 2006. Uspořádání budíků v samostatných tubusech a použití kovového dekoru navozuje sportovní atmosféru. Podobně je to s volantem, ten je na SUV nezvykle malý. Jistou originalitu ovládní návrhářům Subaru upřít nelze. Příjemná je také kombinace bíle podsvětlených ukazatelů s červeným podsvícením tlačítek a ovladačů. Zpracování interiéru je tradičně na velmi dobré úrovni, výborné je celkové odhlučnění. Sezení v tribece je ještě o kousek vyšší než v outbacku, tribeca získává především díky prostoru na zadních sedadlech. Ta se navíc dají rozdělená v poměru 60:40 posouvat v rozmezí 280 mm a tím si sami nastavíte, kolik chcete místa pro nohy a kolik pro zavazadla.. V základním uspořádání je objem kufru 450 litrů. Hodně praktické jsou

objemné schránky pod podlahou kufru. Vejde se do nich spousta takových drobností, které sice denně v ruce mít nepotřebujete, ale v autě by být měly, jako například náplň směsi do ostřikovačů. Tyto schránky ovšem najdete pochopitelně jen u pětimístné verze, u sedmimístné se do podlahy sklápí sedadla třetí řady.

Subaru B9 Tribeca je dodáváno s jedním jediným motorem – šestiválcovým zážehovým boxerem o objemu 3 litry a s výkonem 245 koní. Ve své době to byl nejvýkonnější zážehový šestiválec, a kdo se někdy svezl v Legacy Spec. B, dá mi za pravdu, že tenhle motor má hodně co do sebe. Tabulková hodnota zrychlení z nuly na 100 km/h je u tribecy 9,5 sekundy, maximální rychlost zůstává těsně pod hranicí 200 km/h. Podvozkově vychází tribeca z outbacku, má nezávislé zavěšení všech kol a vzadu je podobně jako outback vybavena tlumiči se samočinným vyrovnáváním nivelety. Velmi dobré jízdní vlastnosti na silnici i v lehkém terénu podporuje stálý pohon všech kol se symetrickým uspořádáním. Snad jen náklony v zatáčkách jsou větší než u Outbacku, ale to je dáno vyšší stavbou karoserie. Největším překvapením byly pro mne brzdy tribecy. Nový posilovač a rozdělovač brzdového tlaku zaručují tribece výbornou deceleraci.

Se Subaru B9 Tribeca neupadnete do šedi vozového parku u nás, především předí auta se sportovní mřížkou chladiče vypadá bombasticky. Přednostmi tribecy jsou výborné jízdní vlastnosti, hodně dobré brzdy, kvalita zpracování a prostor pro cestující i zavazadla. Subaru B9 Tribeca v pětimístném provedení a výbavě Executive stojí 1 378 800 CZK. Je to dost peněz, ale vzhledem k tomu, co tohle auto umí, mi to přijde přiměřené.

Solbergovy saně

Motorsport magazín 30. 1. 2007, text Dan Pejzl

Příležitost povozit se v takové střele, jako je impreza sti, nemá ani redakce motoristického časopisu každý týden. Vychutnat si tento malý svátek patří k těm nejpříjemnějším stránkám naší práce.

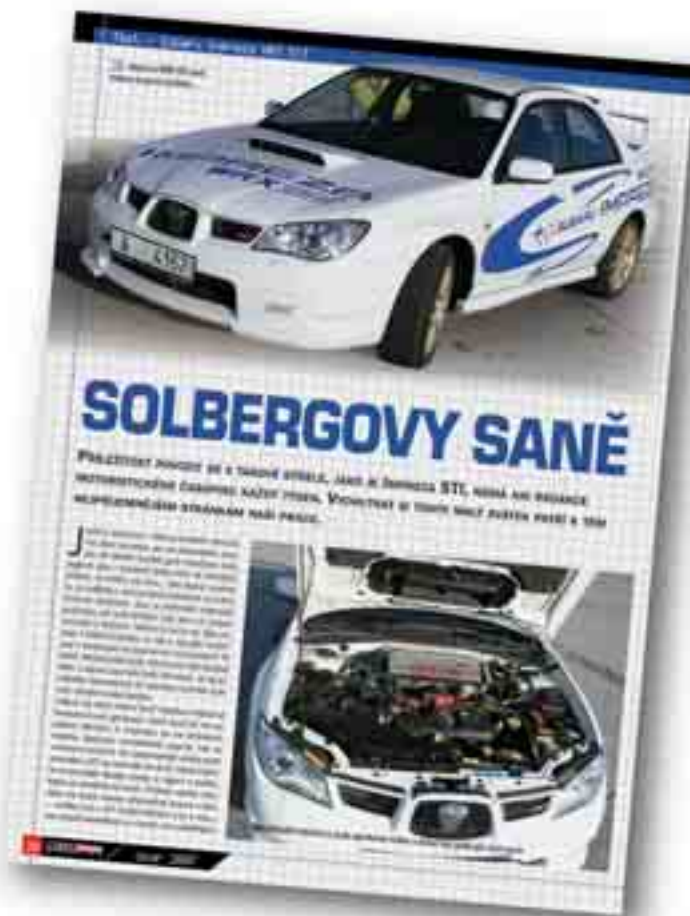
Co udělalo z vozů se šesti hvězdami ve znaku kulturní záležitostí? Jsou to dokonalé vlastnosti podvozku při podmínkách, kdy jsou už ostatní na konci s dechem. Takhle by se to asi dalo napsat o běžné Impreze, co ale s nejvyšší motorizací v kombinaci se sportovním podvozkem? To samé. Možná ještě lepší, tohle auto totiž dodává řidiči o situaci pod koly tolik informací, že se po několika kilometrech za volantem stanete znalcem různých směsí asfaltu.

Technika pod drobnohledem

Vpředu uložený boxer opustil zaběhnutý objem dvou litrů a vydal se cestou větších pístů a delšího zdvihu, aby tak posílil v celém rozsahu otáček. Motoráři se dostali až na 280 koní výkonu a dosáhli téměř čtyřsetnewtonmetrové hranice točivého momentu. Svůj díl na těchto hodnotách má proměnné časování ventilů AVCS, sodíkem plněné výfukové ventily, kované ojnice i hliníkové písty, systém sekundárního spalování nebo turbo IHI (tlak 1 bar).

Motor by sám o sobě nebyl nic platný bez dokonale spolupracující spojky a převodovky. Spojka je u STI hydraulicky ovládaná, jde po sportovně pěkně ztuhla a zabírá v krátkém intervalu. Šestikvart dostal karbonové synchrony pro IV., V. a VI. stupeň. Dráhy řadičích páky mezi jednotlivými rychlostmi jsou pekelně krátké a přesné.

Točivý moment pak pokračuje na všechna kola přes mezinápravový diferenciál DCCD. Neméně důležitou součástí dokonalých vlastností je podvozek. Nezávislé zavěšení vzpěrami McPherson vpředu a víceprvkové vzadu pracuje s tuhými pružinami a sportovními tlumiči. A nakonec zastavit rozjeté Subaru umí velké ventilované kotouče vpředu (320x30 mm) se čtyřpístky, vzadu (310x20 mm) s dvoupístky od Bremba.



Vysoká škola ovladatelnosti

To pravé přijde ve chvíli, kdy opustíte město a poprvé zkusíte proslápnout plynový pedál hlouběji. Za to se Impreza odmění syrovým barytonem motoru, svístem turba a nekompromisním nástupem odsouvajícím ostatní účastníky silničního provozu do role statistů a nudných kulis. STI čte pilotovy myšlenky a dělá přesně to, co dělat má.

Závět'

AUTO 7

Auto 7 19. 1. 2007,
text Tomáš Krásenský



Odkazují ti pohon, s nímž se nezahrabeš, boxer, který bude stát na tvé straně, interiér poskytující útočiště tobě i tvým blízkým a pár maličkostí, jež ti zpřijemní život. Tomu říkám dědictví!

Smrt v rodině je v každém případě smutnou záležitostí, ale pokud by vám strýček z pátého kolena odkázal Subaru Legacy, budete na něj určitě vzpomínat v dobrém. Tento model však získal svůj název (legacy=dědictví) spíš díky svým dědičným kvalitám než kvůli roli předmětu dědičských sporů. Pokud bych už ale musel platit dědičskou daň, uvítal bych poslední modelový rok, který se na první pohled nijak výrazně neliší od předchozího, ale přece jen tu změny k lepšímu najdete. Tak především jde o nový čtyřválec, který v nabídce nahradil jak dosavadní slabší variantu stejně objemného boxeru, tak motor o objemu 2,5 litru.

Maximální točivý moment zůstal zachován, je ale k dispozici už při 3200 otáčkách, výkon

stoupil na úroveň objemnějšího boxeru a jeho maximum pocítíte až při 6800 otáčkách za minutu. Tím se výrazně rozšířilo spektrum efektivních otáček a motor je pružnější. Ruku v ruce s tím se ovšem zvýšila i spotřeba, během testu jsme naměřili 9,4 l/100 km. Důležité detaily se ovšem neukrývají jen pod kapotou. Nové legacy je delší o 55 mm a vyšší o 45 mm než předchozí modelový rok. S tím zajisté souvisí také zvětšení zavazadlového prostoru o 26 litrů. Do série se dostala 17palcová kola, přímo řazená pětistupňová převodovka si zachovala redukci...Při pohledu na nízko-profilové pneumatiky jsem měl obavy o komfort cestování, ale ten byl navzdory tomu velmi dobrý. K celkové pohodě patří i výborné akustické utlumení motoru, jehož charakteristický zvuk pronikal do interiéru přesně v takovém množství, které je libé mému uchu. A pokud někomu nevdá přepážka v kufru, může tohle všechno mít za 686 218 Kč (verze N1).

Stačí sedm tisíc



Auto TIP 21. 1. 2007, text Michal Štengl

Subaru Legacy Outback vstupuje do letošního roku s mírně upravenou vizáží a přepracovanou palubní deskou. Tentokrát jsme měli k dispozici základní model se čtyřválcem 2.5i a s úpravou na LPG.

Český dovozce montuje novou sadu LPG od nizozemské firmy Vialle. Ta obsahuje 61 litrovou toroidní nádrž, která se umísťuje místo rezervy. Ta pak bohužel ubírá cenné litry v zavazadlovém prostoru (459 l). Subaru však tuto lapálii vyřešilo dodatečným vybavením vozu senzorem měření tlaku v pneumatikách a sadou na opravu, takže rezerva může zůstat v garáži.

Automobil vždy startuje na benzin, po zahřátí se automaticky přepne na plyn. Zatímco dříve tuto změnu doprovázelo mírné cuknutí, nyní jsme to ani jednou nepostřehli. Stejně tak jsme nezaznamenali zásadnější rozdíly v dynamice při spalování benzínu nebo LPG.

Při provozu na plyn jsme jezdili za zhruba 11,5 l LPG na 100 km, což nám vystačilo asi na 360 km (v nádrži vždy zbývá určité množství LPG, dotankujete asi 44 l). Na benzin si čtyřválcový boxer s nezaměnitelným zvukem nárokoval do deseti litrů.

K tradičním přednostem (vzhled, komfortní podvozek, pohon všech kol, bohatá základní výbava a velmi příznivá cena) přidal Outback LPG i dojezd srovnatelný s diesellovými motory. S oběma nádržemi lze totiž ujet až 900 km.

Budete-li vůz vlastnit tři roky, začnete výhodněji jezdit již při ročním пробěhu 7000 km.



Subaru Forester 2,5XT: SUVyzyvatel

autotrend.cz 29. 1. 2007, text Tomáš Krásenský

Dnes už etablované SUV Forester vypadá jako kombi, má jízdní vlastnosti osobního vozu a zvládá terén minimálně tak dobře jako běžná SUV. Jaký je Forester s přeplňovaným boxerem pod kapotou?

Jednoduchý design

Forester nezapře japonskou designérskou školu devadesátých let. Profil Foresteru určují svalnaté lemy blatníků, efektní plastové lišty ve spodní části dveří, stejně jako bezrámové dveře, které jsou specifickým rysem vozů Subaru a působí nevšedně.

Praktický interiér

Po otevření dveří zaujme nejprve bezrámová skla, hned poté sportovní volant Momo. Přední sedadla nemají příliš výrazné boční vedení, což nekoresponduje s volantem, ale oceníte je v terénu.

Zavazadelník má základní objem 387 litrů, sklopením zadních sedadel jej lze zvětšit až 1 629 litrů. Pod rovným dnem podlahy se nachází plnohodnotná rezerva, řada úložných boxů, nářadí a lékárna.

Fascinující zátah

Pod kapotou je uložen přeplňovaný zážehový čtyřválec o objemu 2 457 ccm s výkonem 169 kW (230 koní) při 5 600 ot./min. Největší točivý moment činí 320 Nm při 3 600 ot./min. Nízkotlaké turbo tak neslouží k záchranným výkonům, ale vytváří naprosto lineární nárůst výkonu.

Po rozjetí se motor okamžitě chytí a vy většinou napoprvé nestiháte řadit vyšší rychlosti. Stálý pohon všech kol se třemi diferenciály se stará o perfektní stabilitu na silnici a dobré trakční schopnosti v terénu. Z nuly na stovku Forester sprintuje za pouhých 6 sekund. Maximální rychlost činí

bravurních 221 km/h, čímž opět převyšuje své konkurenty.

Ve městě se chová jako poctivě osobní vozidlo, dobře zvládá nástrahy nekvalitních vozovek a poskytuje výkon motoru od nejnižších otáček. Mimo město ke svým schopnostem přidává dobré jízdní vlastnosti v zatáčkách.

Forester jsme vyzkoušeli i v těžkém terénu. Na ostré terénní nerovnosti si přirozeně netroufá, ale pole, les nebo bahnitá cesta mu nečiní nejmenší problémy. Jízdními vlastnostmi a lehce převyšuje nejbližšího konkurenta Volvo XC70 2.5 T.

Konečně na dálnici je suverénním soupeřem výkonných limuzín. Vzhledem k absenci turbodieselu nám docela scházela šestka, která by dokázala snížit spotřebu při dálkových trasách a možná i po městě. I tak nás průměrná spotřeba 11,4 l/100 km příjemně překvapila.

Subaru Forester není konfekčním zbožím. Je spíše vynikajícím SUVěčkem, které tuto automobilovou třídu na sklonku devadesátých let definovalo.

(Všechny texty jsou redakčně kráceny)



Výjimečný vůz

Vůz, jehož historii si připomeneme, je nejprodávanějším vozem typu kombi v USA, Kanadě, Japonsku, Austrálii a na Novém Zélandě. A značné popularitě se jako sedan i kombík už léta těší i v Evropě i u nás.

Jak fanoušci Subaru dobře ví, značka je světovým průkopníkem sériové výroby aut s pohonem všech kol. Jako první takový vůz uvedla v roce 1972 na trh model Subaru Leone 4WD, který pak jako první vůz splnil přísně emisní limity Japonska na rok 1978 a byl populární natolik, že automobilka v roce 1982 zahájila i výrobu modelu Leone turbo.

Subaru Legacy vstoupilo na trh v roce 1989 a rovnou se uvedlo úctyhodným rekordem. V originálním testu ujelo 100 000 km průměrnou rychlostí 225,345 km/h. Hned v následujícím roce podstoupilo Legacy další náročnou zatěžkávací zkoušku: bylo nasazeno v Safari Rally – a soutěžácký team 555 SUBARU s ním byl velmi spokojen.

V roce 1995 byl v USA a Japonsku uveden na trh model Subaru Legacy Outback a v roce 2001 se autosalónu ve Frankfurtu dočkal premiéry i model Legacy Baja. Na konci roku 2003 byly představeny nové generace modelů Legacy i Outback a od září 2004 obdivují motoristé nový model Legacy 3,0 Spec. B



V devadesátých letech i v novém tisíciletí se Legacy kromě řady faceliftů dočkalo i čtyř zásadních generačních obměn.

s novou 6-ti stupňovou manuální převodovkou a sportovním podvozkem Bilstein.

Zasvěcení ví, že automobilka Subaru je součástí koncernu Fuji Heavy Industries, jehož historie má kořeny v roce 1917, kdy byly založeny letecké laboratoře na jejichž základech dnešní společnost staví. Dnes pravda kromě letecké techniky a automobilů vyrábí i železniční kolejová vozidla, autobusy a jiné průmyslové výrobky, ale úzké spojení automobilové a letecké techniky je na kvalitě všech výrobků Subaru rozhodně znát. Třeba je to i tím, že všichni nastupující inženýři mají ve své nástupní praxi zahrnutou práci v letecké sekci. Na exteriéru vozů Subaru se symbolika příslušnosti k výrobci leteckých technologií, přední maska modelovaná do tvaru „roztážených křídel“ objevila premiérově u faceliftu druhé generace Forestra v září 2005. Legacy je od modelového roku 2006 nabízeno s novým dvoulitrovým DOHC motorem a motor 2,5l je vyhrazen jen řadě Outback. Zato Legacy 3,0l Spec. B dostává novou sportovně naladěnou automatickou 5-ti stupňovou převodovku.

Přestože hitem minulé i letošní sezóny je nové Subaru Tribeca, jehož evropská verze je v prodeji od listopadu 2006, Legacy si na všech světových trzích i u nás drží velmi dobrou pozici. Zákazníci



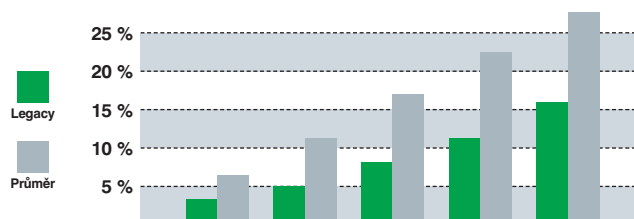
Legacy je v provedení kombi opravdu velmi oblíbené.

dobře ví, že kvalita automobilů Subaru je dlouhodobě potvrzována i vyhodnocením spolehlivosti a bezporuchovosti německého zkušebního ústavu TÜV, kde model Legacy zvítězil v kategorii tři roky starých aut už v roce 1999 a od té doby se trvale umísťuje na čelních místech i v dalších kategoriích.

Příběh modelu Subaru Legacy můžeme uzavřít shrnutím, kterým svou výpověď o zkušenostech s vozem zakončil jeden ze spokojených majitelů: „Legacy možná není nejlepší auto na světě. Jedno se ale tomuto vozu upřít nedá. Má ducha. V dnešním globalizovaném světě plném koncernů a spolupráce konkurentů na vývoji podvozkových plošin je to věc nevídaná. Určitě jsou auta hezčí, úspornější, větší, dokonalejší, lacinější, ale je málo těch, co o sobě můžou říct, že jsou výjimečná.“

SUBARU LEGACY – TÜV TESTY SPOLEHLIVOSTI 2005

TÜV testy jsou každoročně sestavovány německou organizací provádějící technické kontroly. Do reportu uveřejněného určitě rok, jsou započítány výsledky přibližně o půl roku opožděné (do reportu 2005 jsou započítány údaje za druhou polovinu roku 2003 a za první polovinu roku 2004). Ve výsledcích testů jsou uvedeny pouze modely, které byly testovány alespoň 500krát.



Umístění	4.	10.	7.	4.	6.
Stáří vozů	2-3 let	4-5 let	6-7 let	8-9 let	10-11 let
Počet modelů	110	105	87	70	59

Když se chcete
je potřeba



Jedno slovo skvěle charakterizuje značku Subaru – vynikající! V posledních dvou letech totiž tato značka získala 33krát ocenění na stupních vítězů a od roku 2001 to bylo dokonce 59krát. A bylo to ve veskrze nejsledovanějších disciplínách jako je bezpečnost, spolehlivost a v neposlední řadě spokojenost zákazníků.

Celková spokojenost

ADAC AutomarX

2006 Celková spokojenost zákazníků	1. místo Subaru
2006 Spokojenost se servisními službami	1. místo Subaru
2006 Spokojenost s vozidlem	2. místo Subaru
2006 ADAC statistiky zásahů žlutých andělů	1. místo Subaru
2005 Celková spokojenost zákazníků	2. místo Subaru
2005 Spokojenost se servisními službami	1. místo Subaru
2005 Spokojenost s vozidlem	3. místo Subaru
2005 ADAC statistiky zásahů žlutých andělů	2. místo Subaru

Vítěz TÜV (německý ústav silniční dopravy)

TÜV Autoreport 2006	Vítěz v královské třídě: Forester
TÜV Autoreport 2006	Celkové hodnocení: 3. místo Subaru
TÜV Autoreport 2005	Celkové hodnocení: 3. místo Subaru

Bezpečnost

Bariérové testy amerického Institutu pro bezpečnost silničního provozu

2007 Nejvyšší bezpečnost	Zlatá medaile: Forester
2007 Nejvyšší bezpečnost	Zlatá medaile: Tribeca
2006 Nejvyšší bezpečnost	Zlatá medaile: Legacy
2006 Nejvyšší bezpečnost	Zlatá medaile: Impreza
2005 Nejvyšší bezpečnost	Zlatá medaile: Legacy

Bariérové testy NCAP roku 2005

Forester	5 hvězd ANCAP
Outback	5 hvězd ANCAP/USNCAP
Legacy	5 hvězd ANCAP/USNCAP
Tribeca	5 hvězd USNCAP

počítat mezi vítěze,
vyhrávat



Spokojenost se servisem

ADAC – praktický test

2006 Spokojenost s personálem servisů

1. místo Subaru

Mezinárodní anketa Motor roku

2006

Impreza 2,5 WRX STI/Forester 2,5 XT Turbo

Spokojenost zákazníků

Volba mezi vydavateli automobilových časopisů

2005 Spokojenost s vozidlem

1. místo Subaru

2005 Schopnost dealera poradit

1. místo Subaru

J. D. Power-report

2006 Celková spokojenost zákazníků

4. místo Subaru

2005 Celková spokojenost zákazníků

2. místo Subaru

Car Check anketa mezi řidiči

Anketa časopisů Auto motor und sport a Auto Strassenverkehr

2005 Auto s nejméně technickými závadami

1. místo Subaru

2005 Celková spokojenost zákazníků

3. místo Subaru

2005 Spokojenost se servisními službami

3. místo Subaru

Sportovní auto roku

Volba časopisu „Sport auto“

2006

1. místo Impreza

Čtyřkolka roku

Volba časopisu – přílohy Auto Bildu

vše s pohonem všech kol

2005

První místo Legacy (kategorie střední třída)

Anketa mezi čtenáři časopisu Auto motor und sport „nejlepší auto“

2006 Spokojenost se službami zákazníkům

1. místo Subaru

2005 Spokojenost se službami zákazníkům

3. místo Subaru

Dokonalost není maličkost



Kolébku úspěšného SUV Tribeca je závod Subaru of Indiana Automotive, INC. – krátce SIA . Rádi bychom vám toto vysoce moderní výrobní středisko v Lafayette nedaleko Indianapolis trochu představili.

Krajina kolem města Lafayette ve státě Indiana patří k místům, která nesou stopy bohaté historie USA. Už v roce 1717 zde postavili Francouzi pevnost Quiatenon. Samotné Lafayette bylo osídleno roku 1826 a v roce 1888 získalo po spojení tří předměstí městské právo. Území osmi oblastí okolo Lafayette – Tippecanoe, Benton, Carroll, Clinton, Fountain, Montgomery, Warren, White Counties – zabírá 8 946 km². Dnes tam žije okolo 294 000 obyvatel, jejichž průměrný věk je extrémně nízký – 31,7 let. Na tak nízkém věku se podílí Purdue University v západní Lafayette, stát-

ní univerzita založená roku 1869 se zhruba 30 700 studenty. Purdue je elitní přírodovědecké vysoké učení, které se řadí k pěti nejlepším v USA a může se pyšnit vynikajícími výkony v inženýrských vědách. Jedenáct astronautů studovalo na Purdue – více než na kterékoli jiné univerzitě v USA.

Továrna SIA byla v Lafayette vydupána ze země s typickou americkou dynamikou. Když byl 14. května 1987 položen základní kámen výrobního střediska vozů Subaru na americké půdě, jako by tímto poklidným místem vál ještě duch někdejších prvních osadníků.

Skoro na den přesně o dva roky později, 15. května 1989, opustila výrobní pás první předseriová vozidla a v září stejného roku vyjelo z továrny první Subaru Legacy určené pro americký trh.

V začátečním roce 1989 byla roční produkce vysoce moderní továrny ještě skromná, pouhých 4087 vozů. Již o rok později opustilo pás 67 000 vozů, dnes továrna produkuje ročně 125 000 vozů tří modelů Legacy, Outback a Tribeca. Posledně jmenovaná nová vlnková loď Subaru, se už od počátku roku 2005 úctyhodně prosazuje na americkém trhu. Hned v prvním roce prodalo Subaru of America Tribecu více než 20 000 zákazníkům.

V říjnu roku 2005 se SIA stala půdou spolupráce dvou významných koncernů: v zájmu využití výrobního potenciálu moderního závodu se Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI) a Toyota Motor Corporation (TMC) dohodly, že SIA bude od počátku roku 2007 vyrábět ročně 100 000 vozů Toyota Camry. Výroba vozů Subaru

SUBARU OF INDIANA AUTOMOTIVE, Inc.

DATA A FAKTA

5500 State Road 38 East, Lafayette, Indiana

- Otevření: 17. března 1987
- Objem investic: 1 216 000 000 dolarů
- Zaměstnanci: 2 228
- Z toho administrativa: 393
- Výroba: 1 835
- Plocha budov: 275 567 m²
- Zastavěná plocha: 316 025 m²
- Výrobní kapacita: 262 000 jednotek za rok (ve dvousměnném provozu)

Poslední jemné broušení dostává Tribeca při konečné přejímce. Protože každý exemplář musí výrobu opustit v perfektním stavu a bez závad.



tak nyní běží jen na jedné výrobní lince, na druhé se montuje Toyota Camry. Výroba SIA tak stoupla na 240 000 vozů ročně, a až poběží výroba Camry na plné obrátky, vznikne v regionu kolem Lafayette okolo 1000 nových pracovních míst. Díky další optimalizaci výrobního postupu pak SIA postupně zvýší výrobní kapacitu až na 262 000 vozů ročně.

Pro snahu po dokonalosti má japonština své vlastní slovo: Kaizen. Princip Kaizen spočívá v neustálém zpětném hodnocení

dosaženého, a tím i v úsilí o kontinuální zlepšování vlastních produktů. Sebehodnocení a sebekritika jsou základním předpokladem pro zvyšování výkonnosti, inovaci a optimalizaci procesu. Subaru princip Kaizen důsledně aplikuje pro další zdokonalování svých vozů. Konstrukteři a technici stále optimalizují všechny komponenty a detaily, protože všichni vědí, že dokonalosti se dosahuje maličkostmi, ale dokonalost rozhodně není maličkost. ✦



Téměř zcela automatizovaná výroba zajišťuje minimum chyb.

Nápravy, motor a výfukový systém se připevňují na nosník pro montážní zdvihadlo. Když je podvozek kompletní, jede na transportní systém a spojí se s karosérií v celek.

V SOUTĚŽI SUBARU MAGAZÍNU PODZIM/ZIMA 2006 jsme se v soutěžní otázce ptali na jakém místě se umístil Subaru Forester ve zprávě TÜV auto report 2006 v kategorii vozů starých 2–3 roky? Správná odpověď zněla, že Subaru Forester tuto kategorii jako automobil s nejmenším počtem zjištěných závad vyhrál.

Hlavní cenu, čepici a tričko Subaru, posíláme **Martinu Beránkovi** z Karlových Varů. Na čepici SUBARU se může těšit i **Martina Brodová** z Přerova, kterou los vybral z úspěšných luštitelů tajenky křížovky. Ta charakterizovala Tribecu jako „auto, které zaparkuje v srdci všem“.

Čepici SUBARU posíláme taky panu **Jaroslavu Svatému** z Městečka u Křivokláta, který se vyznal z lásky k Subaru mj. slovy: „Již jedenáct let jezdím vozy Subaru a já i můj třináctiletý syn jsme fandý této značky. Postupně jsem měl Justy GL, SVX, a doposud jezdím Imprezou GT, o níž kdysi jeden novinář napsal: ‚Je čistá, skvěle s vámi komunikuje, cítíte ji. Je jak dobrá milenka.‘ S tím naprosto souhlasím, mívám takové pocity.“

I dnes vám pro luštění nabízíme kromě křížovky i sudoku. Doplněte do mřížky chybějící číslice tak, aby se žádná ve sloupci, na řádce ani uvnitř každého z menších čtverců neopakovala.

Odpověď na soutěžní otázku udělá tentokrát radost všem subaristům. Ptáme se, který vůz byl v anketě motoristického magazínu Autosport označen za nejlepší WRC historie, protože znamenal největší technologický pokrok pro celou kategorii WRC.

	2		9		8		3	
	8	1	5		3	7	4	
				2				
4								6
	3	6				1	9	
8								5
				9				
	7	2	1		6	4	8	
	5		8		4		6	

Těšíme se na vaše odpovědi, za které můžete získat značkové výhry Subaru. A potěší nás i jiné vaše náměty a podněty. Posílejte je, stejně jako řešení křížovky a sudoku, nejpozději do 31. července 2007 na adresu: **OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistřinská 394, 155 21, Praha-Zličín.**

Tajenka dnešní křížovky je pokračováním věty: Jedinečný nový dieselový Subaru boxer charakterizuje, že je....

POMŮCKA: AGA, ANT, OAN, RI, UTI	NE ZCELA SPALENÉ UHLÍ (NÁREČNÉ)	ZANĚT PŘÍVĚSKU SLEPÉHO STŘEVA	CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO (NIKOLA)	DIVADELNÍ JEDNÁNÍ	SPZ MOSTU	OFOUKNUTÍ	HRAD U SOBOTKY		SITUACE	NETĚŘE (KNÍŽNĚ)	POVZDECH	SPODEK NÁDOBY		SLADKOVODNÍ RYBA	ŽENY NEMOCNÉ TUBERKULÓZOU	MĚNIT SE
KÓD LETIŠTĚ OLANCHITO					ZUŘIVOST DOBA			MOŽNÁ ZKRATKA TELEKOM. UNIE					ČTYŘI PÁRY NÁZEV PÍSMENE			
1. DÍL TAJENKY																
S PLESKNUTÍM DOPADAT NA ZEM					CHEMICKÝ PRVEK NEZNAMÝ AUTOR						OKOVAT MOŘSKÁ PÁRYBA					
VKLAD					OCHRANA POČÍTAČE ZAUPĚNÍ							BEZDEŠTÍ JIHOAFRICKÁ ŘEKA				
SPZ PRAHY					ZNAČKA CINU VÝHONK NESOUCÍ PLOD					INICIÁLY HERCE VOJANA				FÁZE MĚSÍCE TANCE		
MPZ INDONÉSIE			DESET DESÍTEK SMYSLNÝ ČLOVĚK							ZNAČKA MYČIHO PŘÍPRAVKU				TAHLE TANKOVAT		
ORGANICKÉ ROZPOUŠTĚDLO										VZDĚLAT VELKÁ VZDALENOST						
	TĚKAVÉ SLOUČENINY AMBALÁŽ						TĚLOVČIČNÉ OPŘENÍ	PLEMENO	ANGLICKY „MRAVENEČ“	POHŘEBNÍ PAMÁTNÍK ANEKDOTA						STŘELECKÝ CÍL
PALIVO					BRNÁK TURECKÝ ÚŘEDNÍK							ODNÍMAT CITOSLOVCE KOUKNUTI				
ŠARVÁTKA						STUHA (NÁREČNÉ) NIKOLI						NADÝCHANÉ ANGLICKY „NEBO“				
2. DÍL TAJENKY														ANGLICKÁ POLNÍ MÍRA		
NÁTEROVÁ HMOTA			LETADLO						SADY					HŮL		



Společnost s Autoleasing Vám nabízí zájezd
na **Velkou cenu Francie**

**Vyhrajte cestu pro dva
do zákulisí závodů Formule 1!**

→ **KDE?** Na www.sautoleasing.cz/F1

→ **CO?** a) Pořídte fotoaparátem nebo mobilem co nejzajímavější snímek
auta a přihlaste ho pomocí e-mailu nebo MMS do soutěže
b) Prohlédněte si na webu vystavené snímky nevšedních aut
a hlasujte pro ten nejlepší

→ **JAK?** Bližší informace, podrobná pravidla soutěže a návod jak postupovat
najdete na webové adrese www.sautoleasing.cz/F1

→ **KDO?** Čtyřdenní zájezd pro dvě osoby čeká na autora vítězné fotografie
a jednoho z hlasujících

KAŽDÉ AUTO MŮŽE VYHRÁT!

 **AUTOLEASING**

Už jste viděli nové Subaru Tribeca?

... a už i zepředu?



Zbrusu nové Subaru Tribeca je SUV se širokým rozsahem použití, které patří k modernímu dynamickému životnímu stylu. S flexibilním a prostorným interiérem pro 5 nebo 5+2 pasažéry a osvědčeným horizontálně uloženým motorem SUBARU BOXER s protiběžnými písty (výkon 245k) zajišťuje naprosto maximální uspokojení z řízení, které Vám může poskytnout jen Subaru. Symetrický pohon všech kol **Symmetrical AWD**, který je Subaru vlastní, dodává vozu ideální poměr hbitosti a pevné kontroly řízení, ať už se vydáte do ulic velkoměsta, nebo si vyjedete do přírody naplno užívat nádherných scenérií.

SYMMETRICAL AWD

Think. Feel. Drive.



SUBARU

Brno
C & K
Václavská 100, tel.: 547 136 215

Brno
MIJA AUTOCENTRUM
Provazníková 90, tel.: 545 245 277

České Budějovice
BALKAR
Novohradská 1043, tel.: 387 240 727

Dvůr Králové
AC BOOM
Seifertova 1165, tel.: 499 621 176

Frýdek-Místek
AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK
Příborská 1000, tel.: 558 432 872

Fryšták u Zlína
IVOS ZLÍN
Zlínská 390, tel.: 577 912 590

Hradec Králové
RADKO POLÁK
Průmyslová 643, tel.: 495 220 873

Cheb
AUTO BROŽOVSKÝ
K Nemocnici 2a, tel.: 354 593 439

Jihlava
AUTO VYSOČINY
Chlumova 1, tel.: 567 322 536

Liberec
ILOS
Letná 646/13, tel.: 485 100 896

Olomouc
TRENDCAR
I.P.Pavlova 120, tel.: 585 700 960

Opava
DANCARS CZ
Krnovská 82, tel.: 553 719 296

Ostrava
SUBI STYL
Grmelova 2069/9, tel.: 596 616 940

Plzeň
AUTWEC
Útušická 3, tel.: 377 473 935

Plzeň
M. LIŠKA
Skladová 7, tel.: 377 452 083

Praha 5
EMIL FREY ČR
Pekařská 5, tel.: 255 720 111

Praha 10
ALM
Hornoměřcholupská 4, tel.: 271 961 283

Šumperk-Rapotín
V. KUNDRÁT
Šumperská 236, tel.: 583 219 296

Ústí nad Labem
BETA HASE
Havířská 373/25, tel.: 475 201 206

www.subaru.cz