

Think. Feel. Drive.

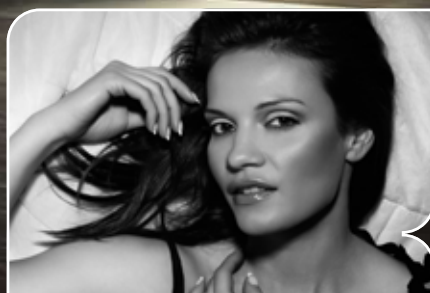


jaro/léto 2009

SUBARU MAGAZÍN

časopis pro příznivce značky

LEGACY 2010
Plný života.
Plný vzrušení.



✦ **LADIDA:** půvabná ikona mixážních pultů

✦ Nový **OUTBACK** představen v New Yorku

✦ Impreza Boxer Diesel **JE TADY.**

NOVÝ FORESTER BOXER DIESEL.
IT'S HERE. JE TADY.



A je tady i akční nabídka UniCredit Leasing! FinAuto Forester – od 6 646 Kč měsíčně!

🔗 Volitelná délka financování 12–84 měsíců

🔗 Výběr výhodného pojištění

🔗 Neměnná výše splátky
po celou dobu splácení

🔗 On-line schvalování

🔗 Příklady úvěrového financování:

SUBARU FORESTER 2,0D ACTIVE, pořizovací cena včetně DPH: 833 800 Kč

Akontace	Počet splátek	Měsíční splátka*	RPSN
50 %	36	13 437 Kč	11,30 %
	60	8 630 Kč	9,80 %
	84	6 646 Kč	9,50 %

* splátka nezahrnuje havarijní pojištění

Brno | Veveří 9 | tel.: 541 128 221 | fax: 541 128 240 | České Budějovice | U Zimního stadionu 3 | tel.: 387 313 191–2 | fax: 387 313 193 | Hradec Králové | Šimkova 1224 | tel.: 495 512 383 | fax: 495 511 799 | Jihlava | Masarykovo nám. 54/1222 | tel.: 567 128 011 | fax: 566 311 248 | Liberec | Moskevská 640/55 | tel.: 485 106 610 | fax: 482 710 375 | Ostrava | Jurečkova 20 | tel.: 596 101 211 | fax: 596 132 097 | Plzeň | Purkyňova 27 | tel.: 377 220 212 | fax: 377 220 212 | Praha | Radlická 14/3201 | tel.: 257 091 111 | 257 091 371 | Ústí nad Labem | Mírové náměstí 35a | tel.: 377 220 209–11 | fax: 475 220 019 | Zlín | Kvitková 552 | tel.: 577 578 111 | fax: 577 435 037

WWW.UNICREDITLEASING.CZ | ZÁKAZNICKÉ CENTRUM: 844 11 33 55

 **UniCredit**
Leasing



Hlavně neztrácejte optimismus!

Zdravím vás s prvním číslem Subaru Magazínu 2009 zpoza volantu Imprezy Boxer Diesel. Pokud jste ji ještě nevyzkoušeli, odhodte všechny předsudky k dieselovým motorům a přijměte pozvání našich autorizovaných partnerů k předváděcí jízdě – garantuji vám, že objevíte zcela nové jízdni zážitky!

Již několik měsíců jsme pod vlivem negativních zpráv o nepříznivé nejbližší budoucnosti ekonomiky a hospodářství. Ale navzdory tomu, že vedle finančních institucí, bank a pojišťoven, má být nejpostiženějším průmyslovým sektorem právě výroba automobilů, ženevský autosalón se leskl stejně jako v minulých letech. Na 250 vystavovatelů tu nabízel na 850 modelů a úroda premiér nebyla o nic chudší, než jsme si za poslední roky zvykli. Ano, turbulence trhu samozřejmě nemůžeme a nesmíme podceňovat, dochází k omezování investic a opětovnému hledání efektivnějších cest, ale značka Subaru vše zatím zvládá se ctí. Nejen v České republice prodeje pokračují v příznivém trendu a to je pro změnu zase pozitivní zpráva. Je to nepochybně zásluha i všech našich smluvních partnerů v regionech a kvalit komplexního prodejního a poprodejního servisu, jaký nabízíme. Jsme proto rádi, že stále pracují na zdokonalování svých služeb, jak se o tom můžete přesvědčit na dvoustraně Dealerská síť live. Neboj se budoucnosti, pozitivně naladění a se vši vervou dávají dealeri prostě vědět, že Subaru JE TADY. Snad i vás jejich akce povzbudí a nasměrují k optimismu.

V minulém čísle Subaru magazínu jsem také s optimismem prognózoval, že rok 2008 bude pro naši značku v České republice rokem rekordně úspěšným. A skutečně: poprvé v historii jsme přesáhli magickou hranici 1000 prodaných vozů a výsledné číslo loňských prodejů Subaru v ČR je 1181 vozů! Úspěchu jistě napomohlo stále širší zastoupení revolučního motoru Subaru Boxer Diesel v naší modelové řadě i mimořádný zájem o nového Forestera, který zákazníci oslovuje s benzinovým i naftovým agregátem. Podobný zájem nepochybně vzbudí i Impreza nově nabízená také s dieselem, kterou jsem po vlastní zkušenosti tak pochválil už v prvních větách. Koncept Legacy, na evropské půdě premiérově představený na nedávném Autosalónu v Ženevě, dával znát, že Subaru je silná, dynamicky se rozvíjející značka. A Legacy modelového roku 2010, které se dostalo i na obálku tohoto Subaru magazínu, dokazuje, že své záměry umí realizovat rychle a důsledně.

Přes dlouhou zimu jsme se těšili i na první ostrý závod pro novou Imprezu na českých tratích. V poslední domácí soutěži loňské sezóny, listopadové Rally Vysočina, naše posádka Štajf-Černoch dokonce zařídila vítězné rozloučení – naposledy startovala s tradiční „dlouhou“ Imprezou a dojela si pro zlaté vavříny. Pro novou sezónu 2009 byl postaven vůz nové koncepce s karosérií hatchback, vůz

dostal agresivnější a podle prvních reakcí i libivější barevný design a byl vybaven plně podle nejnovějších homologací. Radost z prvních ostrých kilometrů na úvodním podniku nové sezóny – Valašské rallye – ale oslabil další tragická událost, která tento krásný sport postihla a přiměla pořadatele, aby závod předčasně ukončili.

Dovolte mi prosím na tomto místě zaapelovat a připojit se k výzvě organizátorů rally určené příznivcům automobilového sportu: na všech podnicích rally důsledně dbejte všech pokynů pořadatelů a respektujte bezpečnostní pravidla. V žádném případě nestůjte v zakázaných prostorách, únikových zónách, nebezpečných místech a před pevnou překážkou na tratích rychlostních zkoušek! Prosím všechny diváky, aby si své pozice vybírali především dle pořadatelem určených diváckých míst. V případě, že se budete chtít podívat do jiných úseků trati, pamatujte, že závodní auta jezdí velkými rychlostmi a dle toho si svá místa vybírejte. V tomto ohledu velmi vítám iniciativy Asociace jezdců rally i společnosti Mediasport, která společně s Autoklubem České republiky v nejbližších dnech zintenzivní nový bezpečnostní projekt s názvem 4P – „Prosíme, Poslouchejte Pokyny Pořadatele“ tak, aby se předešlo tragickým událostem při automobilovém soutěžním sportu. Pojdme se k projektu připojit! Neradi bychom přišli o tak krásný sport, jakým rally bezesporu je...

Věříme, že zbytek rally sezóny už proběhne v pořádku a bez zbytečných ztrát na zdraví závodníků i diváků a přinese nejen našemu týmu kolem nové Imprezy úspěch, ale i hodně zábavy a podívání pro vás, naše milé fanoušky.

„Chlap i auto musejí být výkonní a styloví“ zní kategoriicky požadavek půvabné Ladidy, první dámy českého DJingu a Subaru woman tohoto čísla. Až se do rozhovoru s ní začtete a zejména až se zakoukáte do jejich fotografií, můžete být, pokud jde o vůz, klidní. S libovolným modelem Subaru máte splněno. A ostatní je na vás!

Přeji vám tedy pěkné chvíle s novým číslem našeho časopisu a úžasné zážitky ve vozech Subaru na všech vašich jarních i letních cestách a hlavně pozitivní náladu! A pokud přijmete mé pozvání z úvodního odstavce ke svezení se Subaru na našich showroomech, pak náš-váš Subaru Magazín plní svůj pravý účel a neoptimističtější přání... Vidíte také, jak to s tím optimismem pěkně funguje?

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



Bezpečnostní letáček výzvy 4P: Prosíme Poslouchejte Pokyny Pořadatele



STRANA 6 – Veletrhy

Hvězdná překvapení

Potlesk pro Subaru v Ženevě a v New Yorku



STRANA 12 – Subaru Woman

Chlap i auto musí být výkonní a styloví...

...žádá Ladida, hvězda DJ pultů



STRANA 18 – Nový model

Impreza Boxer Diesel JE TADY.

Hned ze začátku roku obohatila nabídku Subaru v ČR dieselová specifikace kultovního modelu Impreza, dodávaného dosud výhradně s benzínovými agregáty.



STRANA 10

Subarista, který se nenudí

STRANA 14

Subaru sport

STRANA 26

20 let Legacy

STRANA 32

O svátcích v nebesích

Ježděte za polovinu!

Myslete ekonomicky, ježděte ekologicky. Think. Feel. Save.

Subaru LPG program

LPG je výhodná alternativa pohonné hmoty, která je šetrná k životnímu prostředí a má i mnoho dalších předností. Subaru používá technologii, se kterou můžete nejen snížit spotřebu benzínu, ale i plně přejít na plynový pohon. LPG systém nové generace pracuje na principu vstřikování kapalné fáze do sacího potrubí – technologie, která je kromě hospodářských a ekologických výhod také absolutně bezpečná. Pohon vozu je bivalentní, můžete přepínat mezi spalováním benzínu či LPG, a tak dojezd na plné nádrže bude přes 1000 km!

Navíc garantujeme zachování záruční doby 3 roky/100 000 km!

Přestavbu LPG můžete nyní mít v akci se slevou 35 050 Kč. **Nový Forester s LPG programem je tak k mání již od 595 420 Kč s odpočtem DPH (705 550 Kč včetně DPH).**

Informujte se na další bonusy u partnerů Subaru!



Report kvality 2008 německého deníku Auto Zeitung

Subaru s výbornými známkami

Názory získané od více než 20 500 řidičů vozidel 34 různých značek představují základní materiál reportu kvality 2008, který už tradičně připravuje německý odborný časopis „Auto Zeitung“. Výsledky analýzy jasně prokázaly, že vozy značky Subaru patří k produktům naprosto nejvyšší kvality. „Riziko poruchy je u vozů Subaru obecně menší než u jiných,“ zní potěšitelný verdikt Auto Zeitung.

Řidiči Subaru se mohou na svůj vůz absolutně spolehnout. 97,9% z nich nemělo s vozem Subaru prvních 12 měsíců užívání žádné problémy.

Také u dalších otázek obsadila značka Subaru místa na špičce. Na otázku „Jak jste spokojeni se svým vozem?“ odpovědělo 93,9% všech řidičů pozitivně.

Tyto excelentní výsledky vynesly světově největšímu výrobcí osobních vozů s pohonem všech čtyř kol celkové 3. místo v indexu spolehlivosti.

Podrobné umístění:

- index poruchovosti (nejméně častý výskyt poruch) – 1. místo!
- index spolehlivosti (málo neplánovaných návštěv servisu) – 3. místo
- index spokojenosti – 4. místo ✦

ZDROJ: AUTO ZEITUNG NR. 26/2008



Test 15 miliónů vozidel: Dekra report 2009

Forester opět přesvědčuje svým špičkovým umístěním

V dalším testu spolehlivosti Subaru obstálo. V reportu o závadách Dekra 2009 obsadil model Subaru Forester v třídě terénních vozů v oblasti kilometrického průběhu 1 (do 50 000 km) vynikající 2. místo, a také v kilometrickém průběhu 2 (50 000–100 000 km) Forester přesvědčil a umístil se na 3. místě.

V nově strukturovaném hodnocení spolehlivosti ojetých vozidel 2009 posuzují experti reportu Dekra všechny třídy vozidel ve třech kilometrických průbězích: 0–50 000 km, 50 000–100 000 km

a 100 000–150 000 km. Typově správné ohodnocení a začlenění do sedmi tříd typů vozů a do třech tříd kilometrického průběhu optimalizuje hodnotu informací pro potencionální zájemce o vozy. Drobné závady, které vozy posílají na servis dříve, např. ojeté pneumatiky nebo opotřebované lišty stěračů, nejsou zohledňovány.

Skvělý výsledek modelu Forester opět dokazuje, že informace o spolehlivosti vozů Subaru nejsou propagandou, ale realitou. Dlouhá životnost a spolehlivost patří k absolutním přednostem značky.

A na závěr poznámka o věrohodnosti a výpovědní hodnotě testu: pro „DEKRA – report o závadách 2009“ vyhodnotili experti data více jak 15 milionů vozidel. ✦





Jedním z nejstrategičtěji umístěných stánků na ženevském autosalonu je bez pochybností expozice značky Subaru. Mezi 250 vystavovateli zaujímá ve vyvýšeném místě mezi halami číslo 2 a 3 strategický prostor, který nemůže žádný návštěvník minout. Všechny novinky se šestihvězdičkovým logem na přední masce se tak staly magnetem pro více než sedm set tisíc návštěvníků i v letošním 79. ročníku.

Hvězdný stánek

na ženevském nebi

V Ženevě se s napětím očekávala především premiéra konceptu Legacy. Exponát byl odhalen v efektním lesklém stříbrném lakování, zrcadlový efekt tak dodal vozu punc elegance, luxusu a dal vyniknout ladným křivkám karoserie. Všichni odborníci i běžní návštěvníci se shodovali v tom, že pokud by si nové Legacy podrželo tvary tohoto konceptu, Subaru jistě vstoupí s tímto modelem mezi naprostou elitu prémiových vozů vyšší střední třídy.

Koncept Legacy

Hlavním hostem tiskové konference pak nebyl nikdo jiný, než výkonný viceprezident Fuji Heavy Industries, pan Mat Nagato. Ten zdůraznil, že v současném období hospodářské recese se musí společnost FHI jako vlastník Subaru snažit o co největší zefektivnění svých výrobních a distribučních operací, nepříznivá doba však nemůže mít

Po slavnostním odhalení konceptu Legacy (foto na pravé straně) mohli pozvaní novináři ochutnat na rautu japonské kulinářské speciality



vliv na dlouhodobou vizi Subaru co se týče mobility v budoucnosti. Podle pana Nagata Subaru rozhodně nemíní omezovat investice do vývoje nových modelů a ekologicky zaměřených vozidel, stejně tak je přesvědčen o tom, že nadšení z konstrukce technicky vyspělých vozů Subaru zajistí značce zákazníky i v tomto nelehkém období.

Subaru už rádo i naftu

Pokud bychom neznali švýcarské reálie, kde nafta byla u pump vždy dražší než benzín a ve Švýcarsku jezdili na tento druh paliva snad jen nákladáky, těžko bychom pochopili představení kompletní modelové řady Subaru výhradně s motory boxer diesel pod kapotami. Jedinou výjimkou byl samozřejmě malý model Justy s litrovým zážehovým agregátem, naopak zcela chyběl v USA vyráběný model Tribeca. Celoevropský úspěch dvoulitrového přeplňovaného vznětového boxeru tak měl zřejmě přesvědčit i domácí Švýcary, že by měli o tomto motoru minimálně uvažovat. Vždyť ve Švýcarsku najde majitele čtvrtina všech v Evropě prodaných vozů Subaru. ✦

TEXT A FOTO: VOJTĚCH ŠTAJF, ŽENEVA



Mat Nagato na tiskové konferenci prohlásil, že i v těžkých dobách světové ekonomiky si Subaru své zákazníky udrží (vlevo)

Pro fanoušky značky si Subaru jako jedna z mála automobilových značek připravila i butik (vpravo)



Newyorská překvapení



Brzy po Ženevském autosalónu otevřel své brány druhý nejvýznamnější automobilový veletrh na americkém kontinentu. Zde, v největším americkém městě, představil koncern Fuji Heavy Industries Ltd., výrobce vozů Subaru, dva nové modely.

Ženevskému autosalónu předcházela na začátku roku renomovaná přehlídka automobilů v Detroitu a brzy po Ženevě se zájem automobilové veřejnosti přesunul zpět na americký kontinent. Sotva pár týdnů poté, co byl v Ženevě obdivován Legacy koncept, byla v New Yorku prezentována už sériová verze nejprostornějšího sedanu s označením Legacy v historii. A v dalším průběhu newyorské přehlídky se na stánku Subaru objevila další fascinující premiéra: zcela nový Outback, čtvrtá generace průkopnického crossoveru s překvapivě nápadným exteriérem. Oba modely jsou samozřejmě prozatím ve specifikacích pro americký trh, na evropské úpravy si budeme muset ještě počkat a věnujeme jim příští podzimní číslo Subaru Magazínu, které vyjde u příležitosti uvedení těchto modelů MR 2010 na český trh na přelomu října a listopadu.

předchozí generaci je o 35 mm delší, 90 mm širší a 80 mm vyšší. Převýsy karoserie se zkrátily o 45 mm, ale rozvor náprav byl prodloužen o plných 80 mm, což přispělo ke zvětšení prostoru pro nohy zadních cestujících. Zvětšil se i zavazadelník, který je nyní prostornější než u předchozí generace. Zvedání kapoty a víka zavazadelníku usnadňují plynové vzpěry.

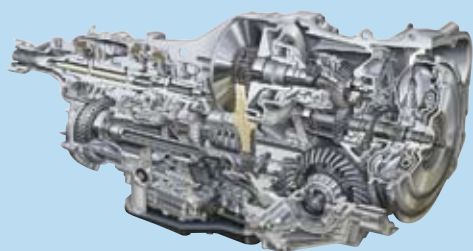
Legacy – větší rozměry vozu střední třídy pro pohodlí všech cestujících

Nový sedan Legacy je postavený na zcela nové podvozkové platformě. Nová konstrukce příčného nosníku motoru pomáhá snížit hlučnost, zvyšuje kultivovanost jízdy i stabilitu vozu a zároveň posiluje bezpečnostní parametry v případě čelního nárazu. Legacy teď dokáže nabídnout prostornost srovnatelnou s nejprodávanějšími sedany střední třídy na severoamerickém trhu, jejichž hlavními atributy je úroveň pohodlí a velikost prostoru pro cestující. Oproti



Průřez novým modelem patří k nejobdivovanějším exponátům prezentace

Motory a převodovky



Pod kapotou nových modelů najdeme zdokonalené motory konstrukce Boxer vyznačující se velmi nízkou spotřebou paliva. Verze pro americký trh se budou dodávat se třemi typy motorů. Novinkou je použití bezestupňové převodovky Subaru Lineartronic™

LEGACY 2.5I

Zdvihový objem: 2457 cm³
Max. výkon: 170 k při 5600 ot/min
Max. točivý moment: 230 Nm při 4000 ot/min
Převodovka: 6st. manuální / bezestupňová Lineartronic™

LEGACY 2.5GT

Zdvihový objem: 2457 cm³
Max. výkon: 265 k při 5600 ot/min
Max. točivý moment: 350 Nm při 2000 až 5200 ot/min
Převodovka: 6st. manuální

LEGACY 3.6R

Zdvihový objem: 3630 cm³
Max. výkon: 256 k při 6000 ot/min
Max. točivý moment: 335 Nm při 4400 ot/min
Převodovka: 5st. automatická

Hlavní technické specifikace

LEGACY

Typy karoserie: čtyřdveřový sedan pro pět cestujících
Rozměry karoserie (délka/šířka/výška): 4735/1820/1505 mm
Rozvor: 2750 mm
Rozchod kol (vpředu/vzadu): 1565/1570 mm

OUTBACK

Typy karoserie: pětidveřové provedení, pět cestujících
Rozměry karoserie (délka/šířka/výška): 4780/1820/1670 mm
Rozvor: 2750 mm
Rozchod kol (vpředu/vzadu): 1550/1550 mm



Při návrhu interiéru se Subaru soustředilo na dvě oblasti: energii a kvalitu. Přístrojový panel nápadnými ostrými hranami vytváří dojem, jako by prostor pro přední cestující byl po obou stranách otevřenější. Díky použití nové elektronické parkovací brzdy zmizela její páka ze středové konzoly, a tak mezi předními cestujícími vznikl další prostor. Do středové konzoly jsou vedle sebe zabudovány dva držá-

ky nápojů, zvětšila se i schránka v konzole a loketní opěrka mezi sedadly. Přední sedadla zajišťují vynikající pohodlí a skvělé boční vedení. Jejich stehování zdůrazňuje sportovní naturel nového Legacy. Volant je vybaven i tlačítky ovládání audio soustavy a tempomatu. U verzí s automatickou převodovkou nebo bezestupňovou převodovkou Lineartronic™ se pod volantem nacházejí i páčky řazení.

Outback – vyšší výkon, pohodlí i lepší ekologické parametry

Čtvrtá generace s agresivnějším exteriérem nabízí prostornější kabinu a větší zavazadlový prostor. K tomu přispívá zcela nová podlahová plošina i bezestupňová převodovka Subaru Lineartronic™ CVT. Nový Outback je oproti svému předchůdci o 50 mm širší a 105 mm vyšší. Světla výška vozu narostla na 220 mm, rozšířil se rozchod kol. Přední i zadní převis karoserie se zkrátil o 90 mm a celková délka o 20 mm, ale zároveň se zvětšil rozvor náprav o 70 mm, takže na zadních sedadlech je více místa. Narostl objem zavazadlení, kam se teď snadno vejdou čtyři velké kufry. Všechna provedení modelu Outback mají nyní nově řešené střešní ližiny, které podtrhují variabilitu vozu v duchu SUV. U tohoto pokrokového řešení jsou příčnický zabudovány přímo do střešních ližin, což napomáhá snížit hlučnost v době, kdy příčnický nejsou zapotřebí. Stejně jako u Legacy i u Outbacku je nově použita elektronická parkovací brzda. ✦



Proměny exteriéru respektují u Outbacka tradiční spojení elegance a síly

OUTBACK 2.5I

Zdvihový objem: 2457 cm³
Max. výkon: 170 k při 5600 ot/min
Max. točivý moment: 230 Nm při 4000 ot/min
Převodovka: 6st. manuální / bezestupňová Lineartronic™

OUTBACK 3.6R

Zdvihový objem: 3630 cm³
Max. výkon: 256 k při 6000 ot/min
Max. točivý moment: 335 Nm při 4400 ot/min
Převodovka: 5st. automatická

Bezestupňová převodovka Subaru Lineartronic™ CVT je zárukou skvělých jízdních vlastností a nízké spotřeby paliva. Celosvětově jde o vůbec první převodovkou tohoto druhu s podélným uložením, určenou pro sériové vozy se stálým pohonem všech kol AWD. Bezestupňové převodovky s lamelovými řetězy vykazují nižší míru tření a vyšší přenos točivého momentu, a tak dosahují oproti řemenovému náhonu nižší spotřeby paliva. Bezestupňová převodovka Lineartronic™ zajišťuje hladké zrychlování s lineární ode-

zvou na pokyny od plynového pedálu. K tomu napomáhá dokonalé vyvážení mezi dávkováním točivého momentu a otáčkami motoru. Převodovka Lineartronic™ disponuje i režimem ručního řazení, jež může řidič podle chuti sám aktivovat. Zde se používá šestice přednastavených virtuálních stupňů, a tak řidič může ručně „řadit“ pomocí ovládacích páček pod volantem. V porovnání s běžnými automatickými převodovkami s režimem sekvenčního řazení je odezva na pokyny k přeřazení rychlejší a hladší.

Subarista, který se nenudí

S Martinem Peroutkou jsme se k rozhovoru sešli v jeho šéfovské pracovně v moderně koncipovaném areálu tiskáren Peroutka v Buštěhradě. Na místě, kde na počátku devadesátých let budovy jeho dnes prosperujícího podniku vyrostly, bujel tenkrát jen plevel. Stavební práce navíc komplikovalo, že parcela byla plná všelijaké legální i nelegální navážky, odpadu a nepořádku. Bylo by krásné, kdyby se tahle proměna dala vztáhnout jako metafora na historii celé naší země v polistopadovém vývoji. Nebudeme spekulovat, jak přesná by byla. My jsme si přišli popovídat o autech a tak je pro nás důležité, že na přehledném parkovišti areálu stálo kromě šéfovy Tribecy několik dalších modelů Subaru.

Kdy jste poprvé řídil auto?

Za volantem jsem poprvé seděl v autoškolce na konci sedmdesátých let. A jakmile jsem získal řidičák, koupil jsem si Škodovku stovčáckou, která tenkrát byla hitem nejen v tuzemsku. Oslňoval jsem s ní i v NDR, přeci jen vypadala proti Trabantům víc jako opravdové auto. Pak jsem si polepšil modelem Š 120 SL a v roce 1988 jsem si pořídil Favorita. „Pořídil jsem si“ není asi úplně výstižné. Mladší lidé sotva uvěří, že to znamenalo vystát přes celou noc frontu bez záruky, že se na vás dostane. Já měl to štěstí, že z prodejně přidělené kvóty na mě jedno auto vyšlo. Všichni stejně šťastní odjžděli v bílých favoritech, protože vybrat si barvu vozu tenkrát prostě neslo.

Kdy jste zažil první nehodu?

Nebudete mi to možná věřit, ale opravdovou nehodu nikdy. Mám za sebou jediný drobný karambol: asi před šesti lety jsem na Kladně jel v dešti v koloně a kdosi vpředu se rozhodl dát přednost chodci na místě, kde nebyl vyznačený přechod. Všichni šlápli na brzdu a já lehce ťuknul do škodovky přede mnou. Tak lehce, že z mého vozu jen upadla poznávací značka. S poškozeným řidičem jsme se na místě během pár minut domluvili a bylo to. Nerad bych to zakřikl, ale opravdovou nehodu jsem tedy zatím neprožil.

Jaký jste spolujezdec? Kibicujete?

Já jako spolujezdec prakticky vůbec nejezdím. Občas taxikem, ale tam do toho šoferovi samozřejmě nekecám. Na delší služební cesty, třeba do Dánska, jezdíme někdy ve dvou a s kolegou se za volantem střídáme, ale musel by dělat vyslovené voloviny, abych mu do toho mluvil. Naštěstí je nedělá.



Kdy jste se rozhodl pro první Subaru?

V minulém století! (Smích) V roce 1995 jsem si koupil ještě dole na Plzeňské tmavě zeleného sedana Legacy, dvoulitra, později jsem ho měl i s třílitrovým motorem, pak zase tmavě zeleného Outbacka kombi a pak jsem požíval modely Subaru i spolupracovníkům, převážně Forestery a Legacy. Dneska máme aktuálně ve firmě celkem sedm vozů Subaru, ale řekl bych, že za ta léta se jich tu vystřídalo už několik desítek.

Kdy jste přednosti Subaru nejvíc ocenil?

Působivý byl zážitek na Šumavě. Jeli jsme něco řešit s kolegou architektem do Vimperka a já ho pak pozval na oběd na Modravu. Jeli jsme ještě s dalšími spolupracovníky ve firemní Legacy a naše cesta vedla i přes horskou Kvildu. Tam v zatáčce jednoho lesního úseku stálo u cesty BMW, které se na zledovatělé vozovce vůbec nemohlo rozjet. Zastavili jsme, abychom ho předjížděním nestresovali, ale on na té ledovce pořád jen beznadějně protácel kola. Tak jsme mu pak naznačili, že tedy pojedeme. On nevěřicně pokrčil rameny, ale my zařadili a bez problémů jsme se na tom ledu do kopce rozjeli. Ohromně koukal nejen ten nešťastník v BMW, ale i můj kolega architekt. A ten si pak, hned jak jsme se vrátili do Prahy, šel koupit Subaru. Takže to byl takový silný zážitek, kdy jsem vlastně získal Subaru nového zákazníka a nebylo přitom vůbec třeba plýtvat slovy.

Máte při nárocích, které žádá řízení vaší firmy, čas i na nějaké koníčky?

Rád běhám. V zimě to trochu šidím, ale od jara do podzimu prakticky každé ráno v půl sedmé vyběhnu a dám tak tři a půl kilometru v krásném prostředí, v oboře, člověka to skvěle nastartuje na nároky dne. A trochu pasivnějším, ale podobně přitažlivým koníčkem, je pro mě zkoumat taje konstrukce letadel. Ne že bych si doma lepil stavebnice letadel, ale ty figle jak konstruktéři letadel pracují s aerodynamikou a dalšími podstatnými principy mě fascinují natolik, že jako jeden z mála cestujících v letadle nejradši sedím nad křídlem. Miluju výhled na křídlo, úplně cítím, jak ten vzduch proudí a to křídlo obtéká. Ostatně, proto taky mám rád Subaru, protože to je technická lahůdka. Ten dokonalý pohon čtyř kol musí ocenit nejen každý znalec, ale každý, kdo má auta rád, protože vidí, že vůz Subaru má prostě jiné možnosti než ostatní auta.

Se Subaru má dost společného i vaše podnikání. Nemyslím tím jenom vozy ve firemní flotile, ale i firemní strategii. Důraz na kontinuální vývoj a technické inovace, například...

Je pravda, že my jsme firma s velice širokým programem a abychom si udrželi v silné konkurenci pozici, musíme prostě aplikovat nejmodernější technologie v každém segmentu naší produkce. Je to samozřejmě náročné, ale taky velice zajímavé.

Jste úspěšný podnikatel. Mnozí se zviditelňují sponzoringem soutěží královen krásy a podobných společenských akcí. Váš takový způsob prezentace vlastního úspěchu neláká?

Já smyslu sponzoringu rozumím trochu jinak, než jako prezentaci vlastního úspěchu. Když se člověku daří, má prostě myslet na to, jak prospěšně dárcovsky umístit prostředky, bez kterých se může obejít.

Nemluvil bych o tom, kdybyste se tak přímo nezeptal, ale já kromě mnoha drobnějších položek, kdy na něco nebo někomu dáte pár desítek tisíc, dlouhodobě podporuji fotbalisty na Kladně, při-

MARTIN PEROUTKA (57)

- Absolvoval SPŠ elektrotechnickou Kladno 1970
- Po maturitě až do 1990 na různých pozicích zaměstnanec POLDI Kladno, kde v listopadu 1989 založil Občanské fórum
- V prosinci 1989 kooptován do Federálního shromáždění, jehož poslancem byl až do prvních svobodných voleb v červnu 1990
- V témže roce založil a postupně vybudoval Tiskárnu Martin Peroutka, která dnes patří mezi deset největších výrobců v oblasti papírenské, obalové a polygrafické produkce v České republice
- Životní krédo: Rozpoznat podstatu problémů a léčit je dobrem



spěl jsem na rekonstrukci kostela v Bohonicích na Šumavě i v dalších obcích a to už jsou samozřejmě položky v řádu mnoha set tisíc korun. A sponzorským počinem, ze kterého mám opravdu radost, je, že jsem kompletně profinancoval novou sochu Panny Marie, která léta stála na mariánském sloupu na Staroměstském náměstí. Asi před deseti lety se začalo vážně s přípravou na jeho obnovení, já nabídl sponzorskou podporu, a protože se při osobním setkání s vedením projektu ukázalo, že nejnákladnější bude zhotovení nové sochy Panny Marie, vzal jsem to na sebe. Socha teď prozatím stojí v Celetné u Týnského chrámu, ale doufám, že se jednou přeci jen vrátí tam, kam historicky patří.

Mohl byste shrnout, co vám dvě desetiletí podnikatelských zápasů dala především?

Jedním slovem: nenudím se. Podnikání je permanentní soutěž a taky stálý zápas s konkurencí, s lidmi, s náklady. Relaxuju poslechem vážné hudby a ještě dalším koníčkem, o němž jsem se zatím nezmínil. Hodně mě zajímá alternativní medicína. Myslím, že tomuhle oboru se hodně křivdí podobnou paušalizací jako byl pro lidi dlouho každý podnikatel zloděj, tak dodnes léčitel je automaticky šarlatán. Sami se tou předsudečností ochuzujeme. Stojí přeci za to, zkoumat důkladně každou cestu, která by mohla vést k pomoci nemocným a k úlevě od bolesti. Žárlivé strážení jediné patentované vlastní pravdy a zatracování alternativních iniciativ jiných je pro mě nepřijatelné. A myslím to obecněji než jen ve vztahu k medicíně.

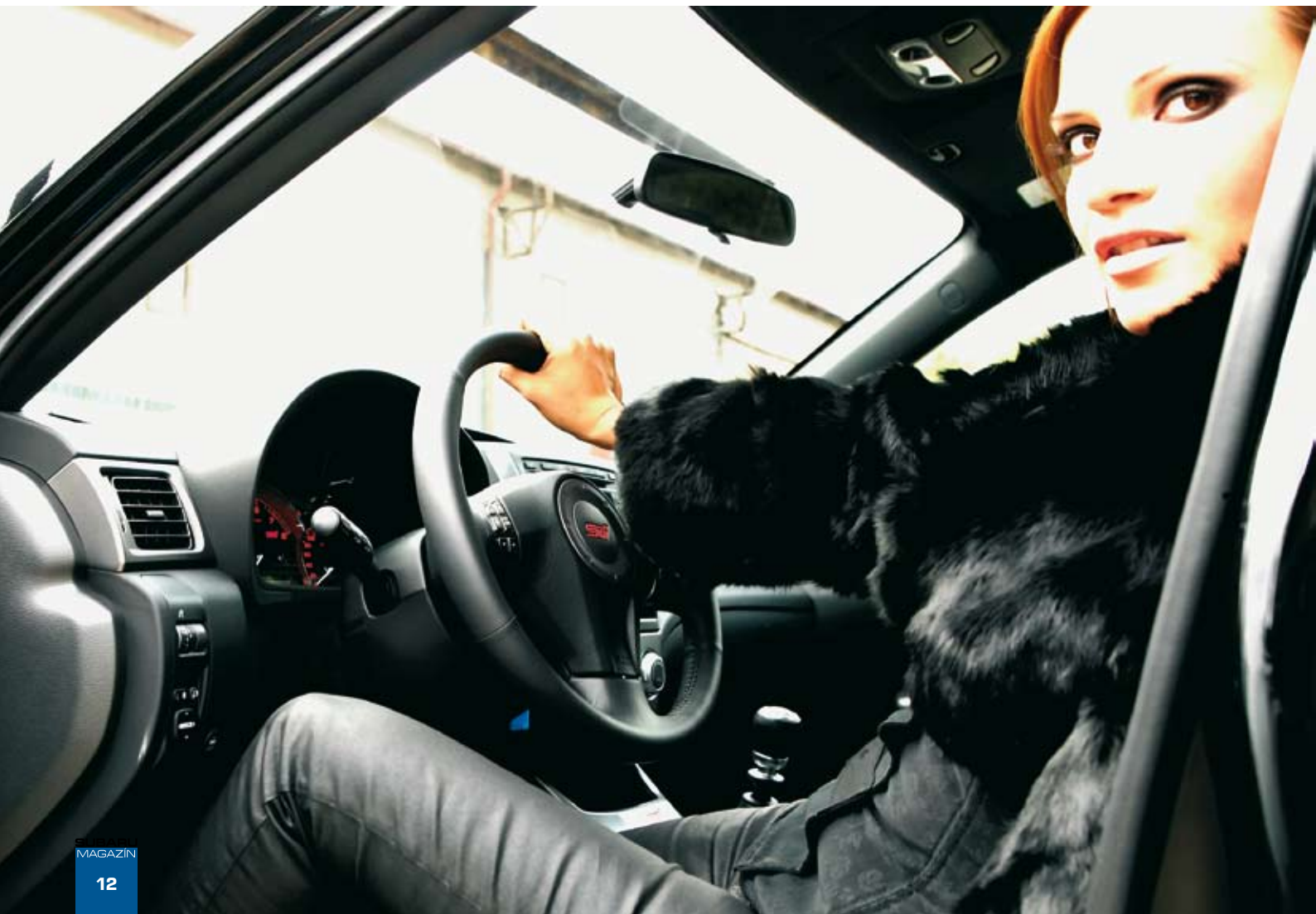
A choulostivé téma na závěr: může i období recese, které právě prožíváme, být pro podnikatele v něčem užitečnou zkušeností?

Globální problém typu současné krize se nemůže vyhnout nikomu. Obecný propad úvěrových prostředků přináší snižování produkce a nákladů, což znamená přirozeně úbytek zakázek a tudíž i pracovních míst. Bolí to. A to nejen ty, kteří přijdou o zaměstnání, ale i nás, kteří se musí rozhodovat při nutné redukci stavů, komu tu výpověď dát. Nikoho to netěší. Ale já se vždycky snažím pochopit, proč se některé věci dějou, jak se dějou, a tak doufám, že i z téhle neblahé zkušenosti vyjdeme nakonec posílení.

ROZHOVOR PŘIPRAVIL: OTAKAR ŠTAJF, FOTO: TEREZA PLETICHOVÁ

Chlap i auto musí být **výkonní a styloví**

Ladida, vlastním jménem Linda, dnes nezpochybnitelná první dáma českého DJingu, se zdejšímu publiku poprvé představila v roce 1995, když jako resident DJka klubové noci Planet Alfa v klubu Radost FX hrála každý týden po boku světové DJské špičky. V zahraničí o sobě dala výrazně vědět o rok později na Mayday Germany – a její nástup za dýdžejský pult se setkal s nadšeným ohlasem jak posluchačů, tak kritiky.





V roce 1997 ji označil magazín Frontpage za jeden z nejlepších mezinárodních objevů, už v tomtéž roce byla zvolena jako DJ roku českým časopisem Tripmag a začala pravidelně vystupovat na legendární berlínské Love Parade, přičemž její set na Big Final Event večírku Love Parade v roce 2003 pro 800 000 fanoušků byl přenášen do celého světa. Hrála i v Japonsku, Brazílii, Číně či Austrálii, její nahrávky vyšly na mnoha mezinárodních kompilacích. Pravidelně se objevuje na obálkách časopisů, zpovídají ji bulvární novináři a je mediálně nejznámější DJkou v Čechách.

Nemalým podílem jsi přispěla k vývoji lokální taneční scény.

Jak bys popsala svůj styl? Zkus to vystihnout pěti slovy.

Groovy, čerstvý, vtipný, tech, moderní... Vždy připravena pobavit clubbery.

Kde hraješ nejraději?

To je nesnadná odpověď – po celém světě je tolik skvělých míst, kde jsem hrála. U nás mám ráda festivaly jako Sázava fest, Summer of Love nebo Creamfields. Za hranicema mě to baví u moře, v Itálii, Chorvatsku, Brazílii...

Je rozdíl mezi publikem v Čechách a v zahraničí?

Na jihu jsou lidi temperamentnější, tak třeba zpívaj do mého djskeho setu a zní to jako na fotbale. Japonci se dokážou neuvěřitelně odvázat a návštěvníci tancují divoce, mají v klubech nejnovější technologie.

DJ musí mít kuráž..., a drzost taky riskovat a nehrát jen podle toho, co lidé chtějí slyšet. Měl by mít vlastní vkus, osobitost.

Co je z tvého pohledu vůbec nejlepší věc na práci DJe?

To, že poznávám nové kultury a nemusím si platit v klubu za pítí :-)

Děláš ještě něco kromě DJingu?

Vydávám vlastní skladby na různých značkách a také na svém labelu Article records. Jeden z videoklipů byl editem filmu Tomáše Vorla z Pražské pětky. Produkovala jsem stage na tanečním festivalu a připravuju DVD projekt.

Pracuju také stále jako modelka, ale už jen příležitostně, protože hudba mi zabírá většinu času. Jako modelka jsem pracovala profesionálně dřív, od šestnácti jsem točila reklamy, chodila na přehlídky a fotila se ve stylových hadříčcích. Toto období mi hodně dalo a vzpomínám na něj v dobrém. Modeling mě naučil spoléhat se sama na sebe, dal mi sebevědomí, zkušenosti z cestování po světě a naučila jsem se angličtinu.

Jak relaxuješ?

Ráda sportuju, takže snowboarduju, surfuju na vlnách – každý rok trávím léto ve Francii, kde jsou skvělé vlny jak pro začátečníky tak pro zkušené surfaře, už se těším, až se opět svezu na vlnách. V červnu se v Hossegoru koná v pořadí 2. mistrovství ČR a SR v surfigu.

Co Ladida a láska k automobilům?

Miluju rychlá auta. Svoje poprvé jsem si za volantem odbyla již v 17 letech, kdy mi kamarádka půjčila Mercedes, kterému se tehdy říkalo „piano“ nebo „Číňan“. Premiérová jízda byla v pohodě a bez nervů. Bavila mě. Jako většina lidí jsem si tedy odřídila první cestu autem ještě dřív, než jsem dostala papíry. Do autoškoly jsem totiž šla až ve svých 26 letech. Pamatuju si, že na zkušební jízdě jsem jela s instruktorem k němu domů na Prosek, tam naložil basu piv a zamířili jsme zase nazpátek. Momentálně už jezdím pár let se Subaru Impreza. To auto je zhmotněním mých představ. Splňuje všechny mé požadavky, ať už se jedná o spolehlivost, výkonnost, pohodlí nebo dobrý design.

Nejčastěji auto používám k pracovním schůzkám a k cestám na hraní, pokud tam neletím letadlem.

A závěrečná otázka: Auto – chlap – sex?

Patří to k sobě. Chlap i auto musejí být výkonní a styloví. ✦

FOTO: TOMÁŠ RAZSKA





Dlouhá zimní pauza plná práce

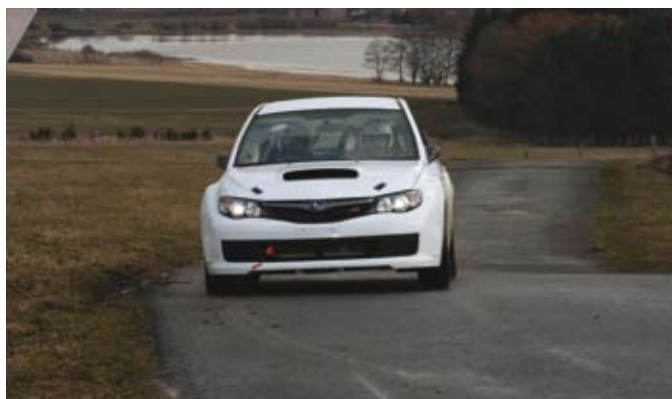
Posledním startem Vojtěcha Štajfy s ‚dlouhým‘ modelem vozu Subaru Impreza byl Pražský rallysprint. Pro tento podnik byla nachystána v týmových barvách hned trojice vozů, kromě lídra týmu pilotoval bílomodré vozy značky Subaru také Jiří Vacek, jako odměnu za úspěšné plnění týmových úkolů (zejména práce ‚ledového špióna‘) dostal příležitost usednout za volant i úspěšný jezdec nedávné minulosti české rally Vladimír Zelinka. Vedle Vojtěcha Štajfy usedl opět na sedadlo spolujezdce bavič a týmový kmostr Petr Čtvrtníček, pro radost a zábavu ale tentokrát příliš mnoho příležitostí nebylo. Velmi úspěšný páteční rozjezd posádky Štajf – Čtvrtníček (v podobě nejrychlejšího času mezi vozy skupiny N i mezi domácími posádkami vůbec) překazila hned v úvodu sobotní etapy havárie jednoho ze soupeřů s tragickým koncem pro dva diváky. Po této události byla soutěž předčasně ukončena.

Derniérou skutečně ‚ostrého‘ soutěžení roku 2008 byla listopadová Rally Vysočina s centrem v Telči. Tento podnik původně tým s hvězdným emblémem Subaru ve znaku v plánu ani neměl. „S naší Imprezou se přihlásil na start této soutěže mladý talent Martin Bujáček, na poslední chvíli ale svůj start odvolal. Auto jsme měli ale už připravené a přece ho nenecháme stát v garáži,“ usmíval se Vojtěch Štajf. S ohledem na pracovní povinnosti musela posádka Štajf – Černoch absolvovat seznamovací jízdy až v pátečním odpolední, rozpis pro jednu z rychlostních zkoušek tak díky brzkému stmívání vznikl až za tmy. Přesto po nabytí jistoty jízdy na neznámých tratích ovládl bílomodrý vůz Subaru Impreza WRX STI s přehledem průběh sobotní soutěže. „Na úvodním testu jsme se na neznámé trati trochu hledali a dokonce maličko zavádili o jeden můstek, pak už ale všechno šlo tak, jak jsme si přáli. Vyložení nás potěšilo počasí – bylo nám sice jasné, že déšť zejména pro diváky vůbec nebyl příjemný, my si ale vlastně teprve podruhé v roce 2008 mohli vyzkoušet vybavení pro mokro. Soutěž se nám opravdu líbila nejen díky našemu vítězství. Telč je krásné město a i rychlostní zkoušky ukázaly, že také na Vysočině se dají najít opravdu moc pěkné a náročné tratě,“ popisoval v cíli své zážitky pražský pilot.



Na stavbě nového soutěžního vozu pro sezónu 2009 pracoval tým šesti mechaniků od prosince 2008

Pro novou sezónu 2009 byl postaven dlouho očekávaný vůz nové koncepce s karosérií hatchback, dostal agresivnější barevný design a byl vybaven podle nejnovějších homologací. Podle Vojtěcha Štajfa má nový vůz, díky většímu rozsahu použitelných otáček motoru, většímu rozvoru a lépe rozložitelné hmotnosti, velmi dobré parametry pro úspěchy na soutěžních tratích. Tým stihl před prvním podnikem Mezinárodního mistrovství České republiky i otestovat, pilot však i přes dobrý pocit z vozu zůstal v úvahách o svých ambicích opatrný. „Již před startem jsem tvrdil, že nejlepším testem pro závodní vůz je až vlastní soutěž, což se jednoznačně potvrdilo,“ popisoval zážitky z prvních kilometrů závodění s novým vozem Vojtěch Štajf. „Od začátku Valašské rally hustě přišlo a my zjistili, že naše nastavení pro tyto podmínky skoro nefunguje. Při testech totiž nespada ani kapka. V první servisní zóně jsme se proto snažili hodně změnit zejména na podvozku a programech středového diferenciálu, času na to bylo ale málo. Přesto se naše dílčí výsledky ve druhé sekci výrazně zrychlily, další změny na autě jsme pak udělali v závěrečném servisu páteční etapy. Jak by se nám dařilo na osychajícím asfaltu druhý den, už bohužel nebylo možné zjistit kvůli předčasnému ukončení soutěže...“ Zmíněné ukončení soutěže mělo bohužel tentýž důvod jako na Pražském rallsprintu. Právě v době, kdy se rozběhla kampaň za větší bezpečnost diváků a jejich větší vnímání pokynů pořadatelů, přišla vinou nedisciplinovanosti fanoušků tragická udá-



Testování před Valašskou rally se uskutečnilo výhradně na suché trati

lost. „Chtěl bych apelovat na fanoušky našeho sportu – přemýšlejte, jak se na rally chováte a odkud trať sledujete! Svou nezodpovědností můžete rally jen ublížit!“ řekl bezprostředně po nešťastné nehodě Vojtěch Štajf, představitel výkonného výboru Asociace jezdců rally a také český reprezentant v tomto krásném a náročném sportu. ✦

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: MAREK FELT, DAN ROZKOL, FRANTIŠEK DUŠEK



Se změnou názvu představil tým českého dovozce Subaru i své nové logo

S loňským vozem se posádka Štajf-Černochoz rozloučila stylově – vítězstvím v Rally Vysočina



Fanoušci Subaru komentovali nový design vozu vesměs pozitivně, jak se líbí vám?



Další domácí soutěžáci Subaru

Český soutěžácký zimní spánek byl letos opravdu velmi dlouhý, také kvůli vypuštění Jänner rallye z kalendáře našeho národního šampionátu. Zajímavé soutěže se proto letos zúčastnilo jen minimum českých pilotů, například



Daniel Běhálek

Daniel Běhálek a osmnáctiletý Jan Černý s vozy Subaru Impreza WRX STI. Zejména příbramský mladíček upoutal svým výkonem na mrazivé soutěži. Od úvodu se pohyboval v první desítce celkové klasifikace, a to při jednom z prvních svých startů s vozem Subaru. Černého boj s ostřílenými soupeři probíhal až do samotného finišu, těsně před závěrem mu patřila dokonce fantastická čtvrtá příčka. Tu nakonec neudržel, ale skutečnost, že jej o pár vteřinek překonali bývalý mistr světa Stig Blomqvist a domácí hvězda zvůčného jména Manfred Stohl, to rozhodně nelze považovat



Jan Černý

za ostudu. V Rakousku si výtečně vedl i Černého týmový kolega Daniel Běhálek, jenž se postupně propracoval až na osmou příčku celkové klasifikace. Dobrou formu svojí i své osvědčené Imprezy N12B pak pražský jezdec potvrdil i na zkrácené Valašské rally, kde obsadil sedmé místo.



Marcus Grönholm

letos usiluje o pátý titul v řadě za sebou. Zatímco arabského pilota známe spíše z médií, Patricka Flodina si dobře pamatujeme i z jeho startů na Rally Bohemia, kam se jezdil učit na asfaltovém povrchu. Letos pilotuje nový vůz Subaru Impreza WRX STI ve špičkové úpravě Rusa Uspenského a výsledky se pomalu dostávají. Flodinův dravý styl zatím ve světovém šampionátu přináší zejména dílčí úspěchy, v Norsku i v Portugalsku bojoval švédský jezdec o prvenství, vždy jej ale jezdecké chyby připravily o konečný úspěch. Smůlu z mistrovství světa si však mladý Seveřan vynahradil v ruském národním šampionátu, kde ovládl všechny tři úvodní soutěže seriálu.

Co se týče vozů WRC, ani tady se značka Subaru ze světového kolbiště nevytratila zcela. Loňské tovární vozy používá norský tým Adapta, v jehož barvách brázdí tratě mistrovství světa zejména mladý Mats Östberg, na domácí soutěži se ale představil i jeho krajan Gröndal. Östberg dojel v Norsku devátý, jeho týmovému

Preference pro skupinu N... A Grönholma!

Přes patnáct let trvalo nepřetržité účinkování továrního týmu Subaru v mistrovství světa v automobilových soutěžích. Značka se stala téměř ikonou rallysportu a přece nadešel čas, aby si i dopřála oddech od mistrovství světa, které navíc v poslední době doprovázejí trochu nejasnosti ohledně technických předpisů a kde letos z mnoha důvodů začínají souboje na špici chvílemi zavánět i nezáživností. I to byly důvody, proč si před zahájením sezóny 2009 vedení značky Subaru řeklo, že je čas udělat si pauzu v závodění na té nejvyšší úrovni.

O to větší podporu tak dostal vývoj vozů skupiny N, nové hatchbacky i proto začínají slavit mnohé úspěchy. V úvodu roku 2009 fandům hvězdnaté značky nejlépe zněla jména Nasser Al-Attayah a Patrick Flodin. Katarský pilot (o jehož renesanční osobnosti jsme více psali v jednom z minulých čísel) obsadil na Kyperské a Portugalské rally v rámci mistrovství světa produkčních vozů (PWRC) třetí a čtvrtou příčku a řadí se tak mezi největší favority tohoto letos výtečně obsazeného šampionátu. Krom toho opětovně vyhrál i obě první soutěže šampionátu Středního východu, kde



Nasser Al-Attayah



Mats Östberg

kolegovi patřila na zasněžených norských pláních čtrnáctá příčka. V Portugalsku už byl Östberg šestý, tato soutěž ale upoutala pozornost pro barvy Subaru z jiných důvodů. Právě na Pyrenejském poloostrově se vrátil do světového kolotoče dvojnásobný šampion planety a jeden z nejcharizmatičtějších pilotů přelomu tisíciletí Marcus Grönholm. S Imprezou poslední specifikace hned od počátku soutěže čeřil vody v popředí, před koncem úvodního dne dotíral i na příčku nejvyšší. V úvodu druhé etapy pak bohužel finský pilot havaroval a soutěž nedokončil, vůz Subaru Impreza WRC ale předvedl v tom nejlepším světle.

Jiný známý finský pilot Jarri Ketomaa hned na úvodním podniku výtečně obsazeného finského národního šampionátu sice neudržel vedení z prvního dne, vybojoval ale v cíli Arctic Lapland Rally třetí příčku. I v dalších dvou soutěžích byla jeho Impreza ‚hatchback‘ v báječné formě. A protože pilot si v ani jednom z nich své vedení vzít nenechal, zabydlel se po zimní části šampionátu na pozici lídra. Mnozí si jistě vzpomenou i na jméno Gabriel Pozzo. Tento bývalý tovární pilot škodovky v poslední době nedá dopustit na novou Imprezu a není divu – po čtvrté příčce z úvodního podniku mistrovství své země ve druhém podniku seriálu, Rally Rio Terceiro, zvítězil před Claudio Menzím, jedoucím také s novým Subaru. Na černém kontinentě se jela slavná Safari Rally a v jejím cíli bylo v první desítku vozů Subaru hned pět. Nejlepší z nich byl na druhé příčce Jamie Whyte ze Zimbabwe.

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: ARCHIV AUTORA



Patrick Flodin

SÍLA POD KONTROLOU



Tyrelife – dlouhý život pro vaši pneumatiku!

Pneumatiky Pirelli poskytují vysokou úroveň bezpečí a skvělé jízdní vlastnosti. Využijte výhody při nákupu letních pneumatik Pirelli. Aktivujte si garanční program Tyrelife a získejte tak v případě poškození pneumatiky garanci na 100% náhradu nebo až 50% slevu na nákup nové! Podrobnější informace naleznete na www.cz.pirelli.com

TYRE *life*

PIRELLI



IT'S HERE.

Impreza Boxer Diesel
JE TADY.



Hned ze začátku roku obohatila nabídku Subaru v ČR dieselo-
vá specifikace kultovního modelu Impreza, dodávaného
dosud výhradně s benzínovými agregáty. Unikátní Subaru Boxer
Diesel má v Impreze výkon 110 kW a nejenže rozšiřuje nabídku
vozů Subaru na trhu, ale zároveň i uskutečňuje technickou kon-
cepce Subaru, spočívající ve spojení jedinečných jízdních výkonů
pohonu všech kol, pohodlí a spolehlivosti s technologiemi šetrnými
mi k životnímu prostředí.

Motorizace 2.0D a šestivalt

O novém motoru Subaru Boxer Diesel jsme vám už psali v minu-
lém Subaru Magazínu. Je novou řadou motorů Subaru, nabízející
lehkou a prostorově nenáročnou konstrukci s protiběžnými písty,
zajišťující vynikající odezvu a nesmírně hladký chod spojený
s minimální úrovní vibrací a hluku, výtečnou spotřebu paliva a nad-
bytek točivého momentu v celém pásmu otáček. Hladký chod
a pružná odezva na pohyb pedálu je dána zejména absencí vyrov-
návací hřídele. Na rozdíl od benzínových Subaru v motorizaci die-
sel již nenajdete redukční převodovku, kroutícího momentu je na
rozdávání i tak.

Celosvětově první sériově vyráběný motor konstrukce Boxer
Diesel byl na veřejnosti představen již na jaře 2008 a montován
byl nejprve do modelů Legacy a Outback. V nové Impreze, stejně
jako u Forestera, kde měl motor premiéru na podzim 2008, se
objevuje ještě vylepšený o nově vyvinutou šestistupňovou manu-
ální převodovku a filtr pevných částic (DPF) tzv. uzavřeného typu,
jenž zajišťuje snadný provoz a nižší hladinu emisí. U modelu
Impreza platí dvojnásob, že osazení motorem Boxer Diesel nabízí
zcela nové měřítko sportovní jízdy, která je pro tento model
typická. Impreza s propracovaným motorem Boxer Diesel nabízí
a typickým systémem pohonu všech kol Subaru Symmetrical
AWD nyní nabízí vzrušující zážitky z jízdy, ale i vyšší míru jistoty
za volantem a výhodu nízkých provozních nákladů. Cílem bylo
vytvořit „sportovní a kultivovanou“ Imprezu se vznětovým
motorem.

Design karoserie

Na podzim roku 2007 se poprvé představila třetí generace modelu
Impreza v provedení 2008 a novém stylistickém ztvárnění. Díky



praktičtější karoserii a vyšší míře funkčnosti, včetně prostorného
interiéru, se model stal mnohem přístupnějším širšímu spektru
zákazníků. Tradiční jízdní stabilita vozu a skvělá ovladatelnost byla
přizpůsobena vyšším kvalitativním nárokům s vylepšenou mírou
pohodlí.

Výbava a cena

Standardní verze, která kombinuje pohodlí a skvělou ovladatelnost
Imprezy s výbornými ekologickými parametry, má již tradičně
bohatou základní výbavu: volant obšitý pravou kůží, hlavice řadicí
páky a ruční brzdy v kůži, tempomat, stabilizační systém VDC,
boční a hlavové airbagy, autorádio 2-DIN, plně automatická klima-
tizace a 16" hliníková kola. Cena modelu 2.0D ACTIVE je stanove-
na na 624 800 Kč vč. DPH (525 042 Kč bez DPH).

U příležitosti uvedení na trh do ČR byla připravena také speciál-
ní limitovaná edice 25 vozů 2.0D EDITION – vylepšená sportovní
verze s aerodynamickými prvky. Tato verze standardně rozšiřuje
základní výbavu verze 2.0D o následující položky: světlomety
s bi-xenonovými výbojkami (HID), výsuvné ostříkovače světlome-
tů, přední mlhovky, audio soustava s měničem na 6 CD, sportovní
sedadla, aerodynamický přední nárazník, boční spoilery, zadní
aerodynamický nárazník, 17" kola z hliníkové slitiny, bezklíčový
vstup do vozu a startování tlačítkem, elektricky ovládané střešní
okno, kožené čalounění sedadel a sedadlo řidiče elektricky nasta-
vitelné v osmi směrech. Zvýhodněná cena této verze je
834 800 Kč, včetně DPH (701 513 Kč bez DPH).





A teď už jen si vybrat barvu laku. K dispozici jsou:

- **Černý opál**
(Obsidian Black Opal)
- **Bílá perleť**
(Satin White Pearl)
- **Stříbrná metalíza**
(Spark Silver Metallic)
- **Tmavě šedá metalíza**
(Dark Gray Metallic)
- **Červená**
(Lightning Red)
- **Modrá metalíza WR**
(WR Blue Mica)

Impreza 2.0D Boxer Diesel

Hlavní přednosti

Jízdní výkony

- Použití motoru Subaru Boxer Diesel, jenž nabízí společné výhody vznětového motoru a plochého motoru s protiběžnými písty, tedy mohutný točivý moment a nízkou spotřebu paliva, ale současně i odbourává některé charakteristické nevýhody běžných vznětových motorů, jako jsou vibrace a hluk.
- Nově vyvinutá šestistupňová manuální převodovka vyniká velmi hladkým chodem a umožňuje řidiči vychutnat si mohutný záťah umocňující potěšení z jízdy v celém pásmu otáček.
- Sportovní charakter jízdy a vysoké pohodlí zajišťuje stálý pohon všech kol Symmetrical AWD s nízkou položeným těžištěm a vynikajícím rozložením hmotnosti, ve spojení s koncepcí dynamického ovládání podvozku Subaru (Subaru DC3) vyladěnou speciálně pro verze se vznětovým motorem. Výsledkem je agilní a kultivované chování vozu, které je zárukou výjimečně kvalitní jízdy a stability s přirozenými jízdními výkony.

Šetrnost k životnímu prostředí

- U vozu byly sníženy třecí ztráty v celém motoru i převodovce a díky lepší aerodynamice i elektrickému posilovači řízení tento vůz dosahuje ve své třídě špičkových ekologických parametrů*.
- (Hladina emisí CO₂ představuje 152 g/km v případě 2.0D, resp. 155 g/km u verze 2.0D Edition)
- Dojezdová vzdálenost přes 1000 km na jedno natankování (64 l).
- SUBARU BOXER DIESEL se chlubí nejen nízkou spotřebou pali-

va. Použitím filtru pevných částic (DPF) tzv. uzavřeného typu se také snížila hladina emisí ve výfukových plynech.

Pohodlí

- Koncepce Subaru DC3 a Subaru Boxer Diesel se všemi výhodami plochého motoru s protiběžnými písty jsou zárukou tiché, stabilní a kvalitní jízdy, a to i přesto, že pod kapotou pracuje vznětový motor.

Karoserie

- V porovnání s předchozí verzí je prostor pro cestující větší a pohodlnější, aniž by zbytečně narostly vnější rozměry karoserie. Konstrukteři toho dosáhli prodloužením rozvoru náprav a rozšířením karoserie při současném zkrácení převisu. Dále je zajištěn i dostatek prostoru pro hlavy cestujících díky optimalizaci zkosení bočního okénka. Vznikl tak pohodlný interiér, ve kterém se cestující nikdy nebudou cítit stísněně.
- Díky víceprvkovému zavěšení zadních kol (typu „double wishbone“) se zástavbou pod podlahu vozu a minimálnímu pronikání podběhů kol do interiéru vozu vznikl široký a plochý prostor pro zavazadla.
- Nastupování do vozu nyní usnadňují větší dveřní otvory, které bylo možno použít díky nově upraveným rámovým dveřím a přepracování boků sedadel.
- Majitel má k dispozici velký zavazadelník, který se vyznačuje vysokou mírou praktičnosti a dobrou přístupností.

* kategorie kompaktních hatchbacků s pohonem všech kol a motorem o zdvihovém objemu do 2l



Sportovní sedačky s vyšitým emblémem WRX k charakteru vozu patří



Pro zážitky Ano, tak je vyostřená Impreza WRX 265 v modelovém provedení 2009.

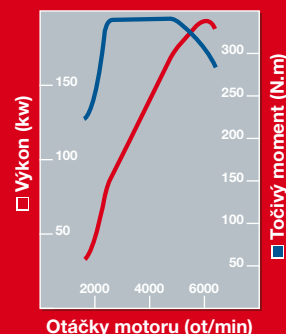
na hrotu

Pod její kapotou bije benzínový agregát Subaru Boxer nabízející úchvatný výkon 265 koní – což je o celých 41 více než měl model WRX předchozí série. Při točivém momentu 343 N.m v širokém pásmu otáček jde nepochybně o výkon víc než dostatečně způsobilý dopřát jezdcí skutečně závodnické pocity a náležitě zvýšení adrenalinu v krvi. Impreza samozřejmě výtečně drží stopu díky stálému pohonu všech kol Subaru Symmetrical AWD se zlepšeným odpružením kol vyladěným tak, aby ovládání vozu bylo co nejpřesnější. Novinka inspirovaná světem rallye je vyzdobena atraktivními doplňky, jako je například zvětšený zadní spoiler, střešní okno, sedmnáctipalcová kola, červeně obšitý kožený interiér, kovové pedály, anatomické sportovní sedačky, bezklíčové

otevírání a systém startování vozu Start-Stop. WRX 265 nabízí výkon a jízdní zážitky pro opravdové nadšence.

Jedinečný naftový agregát Subaru Boxer Diesel slaví úspěch v celé modelové řadě Subaru a právě toto číslo Subaru magazínu se obšírně věnuje jeho české premiéře pod kapotou Imprezy 2,0D. Ale bylo by hříchem opomenout osvědčené kvality zážehových boxerů Subaru, z nichž ten nejnovější, nabízející výkon 265 k a točivý moment 343 N.m, je pod kapotou WRX v modelovém provedení 2009 skutečnou ikonou dokonalé vyváženosti, stability a hladkého dávkování výkonu.

Ještě vyšší výkon bravurně přenášený na vozovku – srdce subaristy si nemůže přát víc!



SUBARU IMPREZA WRX 265

- Výkon: 195 kW (265 k)
- Max. rychlost: 209 km/h
- Zrychlení: 0–100 km: 6,0 s
- Cena bez DPH: 776 135 Kč
- Cena včetně DPH: 898 800 Kč



Víte, co je nového?



EMIL FREY ČR, Praha

Největší autorizovaný prodejce vozů Subaru v ČR se stále snaží udělat maximum pro své zákazníky a příznivce značky. Proto u příležitosti uvedení vozu Subaru Forester Boxer Diesel uspořádal velkou akci s možností vyzkoušení všech modelů značky SUBARU v extrémních podmínkách pískového lomu v Sojovicích. Uměle vytvořenou náročnou dráhu neplánovaně ještě ztížilo deštivé počasí.

Dne 25. 11. 2008 hostil salón Subaru společnosti Emil Frey ČR tiskovou konferenci a symbolické loučení a mávání českému Loprais Tatra Teamu, který se vypravoval do Jižní Ameriky na velice náročnou Dakarskou soutěž. Tuto výjimečnou událost hostil salón Subaru z prostého důvodu – navigátora ve voze Loprais Teamu dělal dlouholetý jezdec stáje Subaru Vojta Štajf.

Pro větší atraktivitu a přiblížení vozů Subaru mladým lidem přichystal team prodejců speciální nabídku vozu „Subaru Justy SPORT edition“. Ten je postaven na základě Subaru Justy 1.0 Active. Díky tomuto paketu, který se dá pořídit ke všem vozům Subaru Justy za velice příznivou a „dotovanou“ cenu, vypadá vůz velice atraktivně a sportovně. Více informací Vám velice rádi a ochotně poskytnou prodejci vozů Subaru v ulici Pekařská na Praze 5 – Stodůlkách.

Se soutěžními kamióny Loprais týmu se vyfotila i prodejkyne vozů Subaru Alenka Švastalová s hercem Petrem Čtvrtníčkem



„Subaru Justy SPORT edition“ je to právě pro mladé lidi, toužící po zajímavém, hezkém, bezpečném a přitom dostupném voze



Klienti společnosti Emil Frey ČR se určitě mohou těšit i na další testovací akce v podobných extrémních podmínkách

Autocentrum Stodůlky – Pekařská 5, Praha 5, Autocentrum Vysočany – Kolbenova 3, Praha 9

C&K, Brno

Pestrá nabídka skladových vozů a samozřejmě flotila předváděcích aut, společně s příjemným prostředím autosalonu, umožňuje všem zájemcům pečlivě zvážit zásadní investici, jakou nákup nového vozu je. Plánované rozšíření servisu na Vídeňské pak přinese další zkvalitnění poskytovaných poprodejních služeb.

Samozřejmě ani letos nebude brněnský prodejce chybět na tradičním znojem-



C & K, a. s., Vídeňská 100, Brno



ském autosalonu, při výstavách v obchodních pasážích nebo při veřejných či soukromých předváděcích akcích. Nejdůležitější ovšem zůstává osobní kontakt,

který umožní každému klientovi vybrat auto přesně dle jeho představ a klukům z Brna přinese radost ze získání dalšího fanfy značky Subaru :-)

SUBI STYL, Ostrava

Letošní zima přála příznivcům zimních sportů, včetně adrenalinové jízdy ve sněhu s pohonem 4x4. Ti, kterým koluje v žilách „subarác-ká“ krev si jistě nenechají takové podmínky ujít. Právě pro ně pořádal SUBI STYL v lyžařském areálu SKI Makov velkolepou akci s předváděcími vozy na sněhu – SNOW SHOW 2009. Vyhrazená část lyžařské sjezdovky s přilehlou loukou pokrytou sněhem se přímo nabízela k vyzkoušení veškerých předností těchto vozů. Mimo jiné byl pro návštěvníky připraven slalom a pro vítěze nachystány hodnotné ceny od společnosti SUBI STYL. Příjemnou atmosféru zajistilo hudební ozvučení a nechybělo ani občerstvení u ledového baru.

FOTO: DAVID BERNARD



SUBI Styl, s. r. o., Grmelova 2069/9, Ostrava-Mariánské Hory

AUTWEC, Plzeň



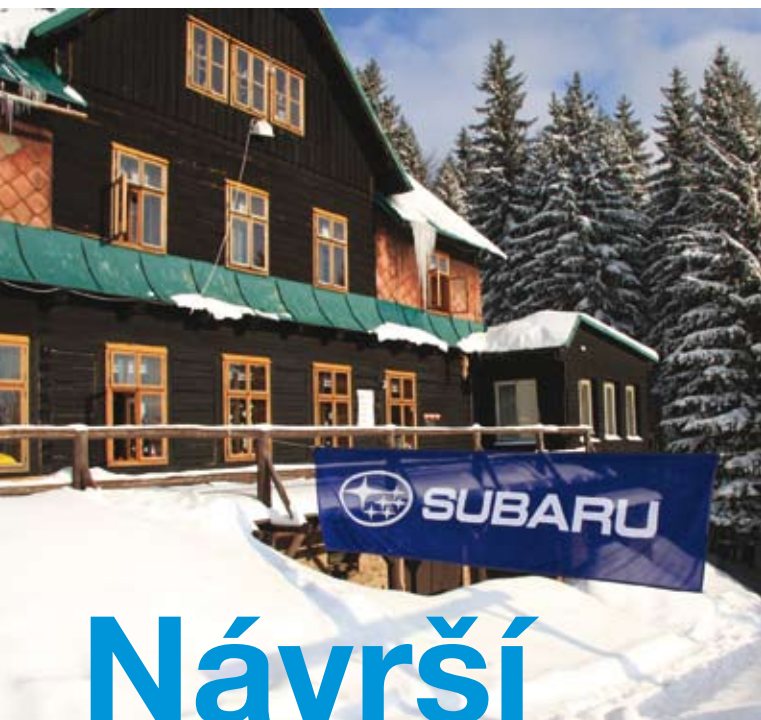
Mezi zákazníky AUTWECu patří i celebrity. Také pan Daniel Hůlka si tu vybral dobře.

Všechny příznivce vozů Subaru zve AUTWEC na II. jarní Zámecký autosalon. Konat se bude o víkendu 16.–17. 5. 2009 v překrásném prostředí státního zámku Kozel, kde proběhne také autogramiáda jezdce Subaru Czech Rally Teamu, pana Vojtěcha Štajfy.



Společnost AUTWEC podporuje tým mladých nadšených florbalistů z Gymnázia Blovice.

AUTWEC s. r. o., Útušická 541/3, Plzeň-Doudlevice



Návrší znamená na vrcholu...

... a tak se svého vrcholu letošní zimy dočkali i členové Subaruclubu. Ve dnech 20.–22. března 2009 proběhl zimní sraz klubu v krásném prostředí Kralického Sněžníku. Místem konání byla horská chata Návrší v Jeseníkách, nedaleko Starého Města, a její okolí.

Při pátečním příjezdu většiny účastníků na místo se naše obavy z nedostatku sněhu ukázaly jako liché, protože krásně sněžilo. Výjezd k chatě Návrší byl pro pravověrné subaristy i subaristky lahůdkou a boxery poháněly naše milé čtyřkolky záplavou sněhu bez problémů vzhůru.

Páteční večer byl vítací, opět se setkali příznivci a fandové této japonské značky. Dorazilo přes 50 vozů s nadšenými posádkami. Po uvítání a upřesnění sobotního programu se rozproudila volná zábava.

Sobota byla zcela ve znamení Subaru. Po srazu všech účastníků jsme se rozdělili na dvě skupiny – off-road a klasiku. Off-roadisti vyrazili s Dorem na vyjízdku po okolí a zbytek teamu zůstal na místě,

kde se jela rychlostní zkouška na zasněženém okruhu a jako vložený závod proběhla soutěž v nasazování sněhových řetězů. Někteří účastníci při tom na vlastní kola zjistili, že je důležité mít správné řetězy, protože řetězy o dvě čísla menší se opravdu na rozměr 205 – 55 – 16 nasadit nedají. I terénní vyjízdka se vydařila a sněžný vůdce Doro nezklamal. Trasa byla naplánována s ohledem na kvalitu vozů, což v praxi znamenalo výlet do sněhem zavátých končin Jeseníků, kam se i drsní domorodci odvažují pouze na koních a vždy ve dvou.

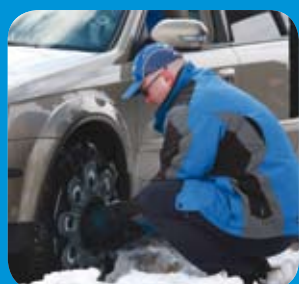
Po obědě proběhla dětská soutěž ve sjezdu na čemkoli, zakončená závodem rodičů s dětmi. Mezi tím se bezdětná část osazenstva vydala na projíždku po okolí, někteří zabrousili i na polskou stranu Jeseníků. Sobotní počasí se nadmíru vydařilo, slunce nám ukazovalo svou jarní sílu a všichni velebili krásu horské přírody i šikovnost organizátorů, kterým jakoby se podařilo „poručit větru, dešti“.

V 18:00 byl sraz všech účastníků v chatě Návrší k večerní části programu. Proběhlo vyhlášení výsledků dopoledních soutěží (děti byly odměněny okamžitě) a následovala soutěž v pojídání pečených kuřat. Tedy původně byla vyhlášena soutěž v pojídání kuřat, ale jako bonus byl soutěžícím přidán na talíř krajíc chleba, k čemuž pravděpodobně inspiroval pořadatele bernardýn chatařů, přestože se nejmenoval Bohouš... Vítěz byl odměněn velkým borůvkovým koláčem.

Následovala tombola, ve které bylo pro fanoušky značky připraveno plno krásných a hodnotných cen od partnerů akce i od samotných účastníků a opravdu stálo za to si koupit lístek. Hlavní cenou byly hodinky Subaru z limitované edice a obdivovanou ozdobou tomboly byl krásný dort ve tvaru znaku Subaru, který vlastnoručně upekli Roura74, a který by byl jistě ozdobou každého cukrářského autosalonu. A to byl také konec oficiální části srazu, každý se pak bavil podle svého, a bavili jsme se výborně.



Pro AWD a další přednosti Subaru není žádný povrch problémem



Řetězy o dvě čísla menší na šestnáctipalcová kola nenasadíte



Nejmladší generace subaristů měla ze sněhu nelíčenou radost

Poděkování všech účastníků Subaru srazu míří k organizátorům akce, díky nimž se pohodový a dokonale připravený průběh srazů stává samozřejmou tradicí. A nesmíme také zapomenout poděkovat firmě Subaru DanCars CZ z Opavy, partnerovi srazu, který nejen věnoval ceny do tomboly, ale i přijel představit novou Imprezu s motorem BOXER DIESEL a nového Forestera s alternativním pohonem LPG Vialle s plnou zárukou.

Těšíme se na další shledání v září v Třeboni!



TEXT A FOTO: PAVEL BUDÍN – ZORG



Subaru a turbo. Turbo a Subaru. Tahle dvě slova jako by k sobě patřila odedávna. Řekne-li se Subaru, nejprve asi každého napadne pohon všech kol a motor boxer. Zazní-li Subaru boxer, na mysl asi každému přijdou tři písmenka STI nebo nový diesel. Každopádně pořádnou zásluhu na skvělých jízdních vlastnostech vozů Subaru má nízká váha motoru a zároveň velká porce kroutícího momentu a solidní stádečko koňských sil. A to má na svědomí právě turbodmychadlo.

Chraňme si své turbo

Turbodmychadlo v principu využívá energie výfukových plynů k plnění motoru, a tím zvyšuje výkon. Je součástí výfuku hned za svody, výfukové plyny roztáčí výfukovou vrtulku, která je propojena hřídelí s vrtulkou v sacím traktu. Například verze u Imprezy STI při plnicím tlaku 1 bar točí asi 120 000 otáček za minutu. To už je slušná rychlost a k tomu je potřeba kvalitních materiálů. Vždyť teploty výfukových plynů, které ve svodech dosahují klidně 800 °C, dokážou turbodmychadlo při ostré jízdě slušně rozpálit. O chlazení se stará chladicí kapalina motoru, která skrz turbo cirkuluje. O chlazení nasávaného vzduchu, který se ohřívá od vrtulky v sacím traktu, se pak stará intercooler (neboli mezichladič), který u vozů Subaru s motory boxer potřebuje pro přísun vzduchu onen typický otvor v kapotě.

Turbo je třeba ochladit

Při jízdě s přeplňovaným motorem je potřeba pro jeho dlouhou životnost a zejména životnost turbodmychadla dodržovat několik zásad. První je ohřátí motoru na provozní teplotu před tím, než jej zatížíte jízdou na plný plyn. Stejně tak je po jízdě v zátěži třeba nechat turbo vychladit minimálně 30 sekundami chodu na volnoběh. Při zastavení motoru totiž přestává turbem cirkulovat chladicí kapalina a vinou teplotních šoků se tak může časem vytvořit vůle na ose hřídele, dojít k ulomení listu vrtulky nebo jiným vážným poškozením. Zároveň se zastaví i oběh motorového oleje a jeho přepálením vznikají v oleji uhlíkové usazeniny. I kvůli tomu je u pře-

plňovaných výkonných motorů interval výměny motorového oleje kratší, je ale potřeba jej v zájmu životnosti motoru dodržovat.

Kontrolujte hladinu

Pro správnou funkci a zejména životnost turbodmychadla je totiž kvalitní motorový olej nezbytný, hřídel turbodmychadla a všechny vnitřnosti musejí být pořádně mazány, aby nedošlo k zadření. Používejte tedy výhradně plně syntetické motorové oleje, které jejich výrobce doporučuje pro přeplňované motory. Jediným správným postupem výměny je pak vypuštění oleje otvorem v olejové vaně. Některé neautorizované servisy totiž provádějí odčerpání starého oleje vakuovým způsobem a tak nezabaví motor usazenin. Ty se po nalití nové náplně roznášejí v motoru dále a působí nadměrné opotřebení všech částí. Dalším důležitým prvkem správného užívání vozů s turbodmychadlem je používání originálních olejových filtrů. Filtry z druhovýroby mohou mít zcela nedostatečnou míru filtrace a pracovat s jiným tlakem. Kontrola stavu oleje na měrce by měla být samozřejmou činností po ujetí každých 1000 km. Pokud by řidič dopustil delší pokles pod rysku minima, kvůli malému tlaku oleje by mohlo dojít k zadření pístních kroužků, olejového čerpadla i zničení turbodmychadla. Pokud však budete dodržovat popsané zásady, turbodmychadlo vašeho Subaru vám jistě vydrží dlouho a bude vám přinášet výhradně radostné zážitky z vysokého výkonu motoru vašeho vozu.

✦
TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO: ARCHIV AUTORA



Díky využívání energie výfukových plynů je turbodmychadlo jednou z nejvíce teplotně namáhaných součástí motoru

Používáte-li v motoru originální olejové filtry, prospíváte tím i turbodmychadlu a prodlužujete jeho životnost



Při výměně používejte výhradně kvalitní motorové oleje schválené pro přeplňované motory



Nejcennější dědictví

LEGACY
20
Years
1989 2009

Název vozu, který se postupně stal klíčovým modelem značky Subaru, Legacy, znamená odkaz nebo dědictví. Dnes už je jasné, že Legacy je v pokladnici Subaru klenotem z nejcennějších.

Model si odbyl celosvětovou premiéru již v roce 1989, kdy byl uveden na trh jako větší alternativa historicky prvního osobního vozu s pohonem všech kol Subaru Leone. Do prosince 2008 přesáhla celosvětová výroba tohoto modelu cifry 3,6 miliónu vozů. Tohle číslo ovšem zahrnuje všechny dosavadní čtyři generace Legacy.

První generace, oficiálně představená 23. ledna 1989 v Japonsku, si rychle získala oblibu v asijských zemích. Brzy se stala populárnější v USA, kde se prodávala za zaváděcí cenu pod 20 000 USD. Zejména pětidveřový Subaru Legacy LS Wagon tu byl tak žádaný, že

se vyplatilo část výroby přenést na americkou půdu, kde se ve městě Lafayette vyrobilo 204 168 z celkem 824 612 vozů první generace.

Druhé generace, v Japonsku vyráběné od října 1993 a v USA prodávané od modelového roku 1995, se ovšem z celkových téměř 962 tisíc vyrobila už skoro polovina na americkém kontinentě. O komerční úspěch se zasloužila moderně střížená karosérie, kterou vytvořil slavný francouzský designér Olivier Boulay. Bylo mu tenkrát teprve 37 let a měl za sebou už například velký úspěch u Daimler Benz, pro který koncipoval exteriér modelu Mercedes S klasice.

Subaristé by nám oprávněně neodpustili, kdybychom v souvislosti s modelem Legacy opomněli zmínit jméno Colin McRae. Syn pětinásobného britského šampióna Jimmyho McRae si získal fanoušky zejména svým jezdeckým stylem a také svými nehodami, kterých nebylo zrovna málo. To mu také vyneslo přezdívku McCrash. Přesto všechno se mu podařilo v roce 1995 získat jezdecký titul a celkem třikrát dopomoci Subaru k poháru konstruktérů.

V týmu Prodrive Subaru se v roce 1991 zúčastnil britského šampionátu a získal ve dvakrát po sobě titul, takže byl v roce 1993 angažován do továrního týmu Subaru v Mistrovství světa.



Druhá generace Legacy se vyráběla až do roku 1999. Ale už v červnu předchozího roku byla slavnostně představena generace třetí. Té se do roku 2003 vyrobilo 902 tisíce kusů, z toho už větší část pocházela z produkce továren ve Spojených státech. Je nepochybné, že o úspěchu Subaru Legacy rozhodovalo v každé generaci především to, s jakými unikátními technologickými novinkami, násobícími tradiční radost z jízdy, výrobce přicházel. Kromě všeobecně známých kvalit symetrického pohonu všech kol AWD a plochého motoru boxer to u druhé generace bylo například zdvojené turbodmychadlo nebo aplikace brzdových systémů Bilstein, u třetí generace pak například čtyřstupňová automatická převodovka, zkonstruovaná tak, aby při rozjezdu na kluzkých površích nebo v podobně limitních situacích mohl být ignorován první rychlostní stupeň.

Legacy čtvrté generace, vyráběné od roku 2003 dosud, zaútočilo prioritně na americký trh. Lance Armstrong, už tehdy nejslavnější světový cyklista, se stal tvářou modelu a zpěvačka Sheryl Crow propagovala Legacy písní „Everyday Is a Winding Road“. Úspěch se dostavil i celosvětově a ještě eskaloval, když právě v tomto



Legacy třetí a samozřejmě i čtvrté generace se hojně objevuje na silnicích u nás i v celé Evropě



V roce 1989 se Legacy zapsalo do tabulek automobilových rekordů, když na trase dlouhé 100 000 km dosáhlo průměrné rychlosti 223,345 km/h

modelu byl v loňském roce poprvé aplikován revoluční motor Boxer Diesel.

Po letošní světové premiéře konceptu Legacy páté generace na lednovém autosalónu v Detroitu a únorové evropské v Ženevě málokdo čekal, že sériová verze bude představena už v dubnu na autosalónu v New Yorku, jak o tom podrobněji na stranách 8 a 9. Legacy se také vícekrát zapsalo do tabulek světových rychlostních rekordů. Už tři vozy první generace, sedany Legacy LS, absolvovaly v lednu 1989 v arizonském testovacím centru nedaleko Phoenixu trať dlouhou 100 000 km a ujely ji průměrnou rychlostí 223,345 km/h za 447 hodin a 44 minut. 23. dubna 1998 ustavilo nový rekord v kategorii sériově vyráběných kombiků kubatury 1600–2000 cm³ Legacy třetí generace, když na měřeném kilometrovém úseku dálnice číslo 10 v Coloradu dosáhlo rychlosti vyšší než 270 km za hodinu. Překonalo tak rekord svého staršího sourozence, Subaru Legacy druhé generace, které v roce 1993 dosáhlo rychlosti 249,981 km/h.

Legacy prakticky v každé generaci získalo titul auto roku v některém regionu: doma v Japonsku, v Austrálii i v USA.

Už v tom roce dokázal ze sedmi startů za volantem vozu Subaru Legacy RS, připravovaného v dílnách Prodrive, proměnit hned první v medailové umístění, když ve Švédsku dojel třetí. Vrchol sezóny pro Colina i Legacy RS však přišel na Novém Zélandu, kde si Colin připsal své první a Legacy RS první i poslední vítězství v MS. Hned na následujícím podniku Mistrovství světa otestoval šéf Prodrivu David Garraway novou Imprezu WRC, v jejíž potenciál správně věřil. Aří Vatanen s ní dojel druhý a tak začala úspěšná story jiného modelu Subaru na závodních tratích, dodnes nepřekonané ikony rallysportu. S Imprezou pak získali tituly jak Colin McRae, tak Richard Burns.



Subaru se zúčastnilo 15. ročníku AvD-Histo-Monte Rallye a příznačně ho reprezentoval vůz Legacy RS, první automobil značky, který se zúčastnil rallye a první, který zvítězil. Právě s Legacy RS debutovalo Subaru v Safari Rallye v roce 1991 a o dva roky později s ním slavilo první vítězství v Rallye Nový Zéland. Trať závodu byla delší než 2500 km a vedla z centrálního tržiště v německém Hanau do Monte Carla, kde je cílová čára na nábřeží prince Alberta, tedy na stejném místě, kde končí klasická Rallye Monte Carlo.

Svatba

po japonsku

Kolik Čechů si bralo Japonky a kolik Japonců si bralo za manželky Češky? Asi mají převahu Češi, kteří si berou Japonky, protože představa krásné, subtilní a poddajné Japonky stále v českém povědomí žije.

Jak to vypadá, když si Japonec bere Japonku? Záleží ještě na tradicích? A jak vlastně vypadala tradiční japonská svatba? Tyto otázky si kladou asi všichni, kteří se zajímají o japonskou kulturu.

Nejdříve je nutné poznamenat, že tradiční japonské svatby byly většinou svatby dohodnuté mezi jednotlivými rodinami, samotný obřad pak probíhal obvykle podle šintoistického rituálu, i když buddhistické svatby nebyly a nejsou vyloučeny stejně tak jako svatby křesťanské. Podle jednotlivých krajů i rodin se samozřejmě rituály mírně lišily, ale základní struktura byla velmi podobná.

Za organizací každého sňatku stál zprostředkovatel, tzv. nakódo – vážená osoba, většinou muž, nebo i žena, často přítel nebo přítelkyně obou rodin. Ten zprostředkoval první setkání obou mladých lidí tzv. mi'ai. Prostředník je velmi důležitou osobou, která garantovala nejen to, že oba mladí lidé pocházejí ze zhruba stejného rodinného prostředí, přibližně stejně movitých rodin apod., ale měl za úkol být mladému páru k dispozici po svatbě a řešit případné problémy. Pokud se mladí lidé sešli a neměli námítky, uskutečnilo se další setkání. Pokud se vyskytly námítky z jedné nebo druhé strany, mladí lidé se v klidu rozešli a bylo na prostředníkovi, aby našel další vhodný protějšek. Našel-li se, bylo zasnoubení stvrzeno šálkem sake. Následovala výměna zasnubních darů. Tradičně to bývaly potraviny a sake, ale dárkem mohlo být v podstatě cokoliv. Nejdříve přinášel dary budoucí ženich, potom nevěsta asi tak v poloviční výši.

Svatební den musel být vybrán nanejvýš zodpovědně s ohledem na počasí – jarní a podzimní termíny byly a jsou dosud preferovány kvůli příznivým teplotám. Mimo to byly důsledně brány v potaz šťastné a nešťastné dny podle japonského kalendáře. Vyhnout se je třeba podzimním svátkům, kdy se všechna šintoistická božstva oslavují v nejposvátnější japonské svatyni v Izumo a logicky tedy nemohou být přítomna u konkrétního svatebního obřadu. Tradiční rituály začínaly den před svatbou, kdy šla nevěsta poprosit božstva do místní šintoistické svatyně nebo buddhistického chrámu a požádala setkání na rozloučenou se svými rodiči, sousedy, přáteli a známými. Kdysi si v tento den nevěsty také začerňovaly zuby (ohaguro), čímž dávaly najevo svůj vdaný stav.

Svatební obřady následujícího dne se konaly v domě nevěsty, pokud rodina nastávajícího zetě adoptovala anebo v rodině ženicha, což byl častější případ, že se nevěsta stěhovala do domu svého



nastávajícího. Do jeho domu přicházela v bílém kimonu na znamení toho, že se smutně loučí se svou původní rodinou. Bílá je také barva čistoty a nevinnosti, nevěsta bývala celá zapudrovaná bílým rýžovým pudrem, i proto, že bílá pleť byla ideálem krásy. Na hlavě měla zvláštní pokrývku zvanou cunokakuši, což doslova znamená skrýt rohy – tedy rohy budoucí žárlivosti. Na prahu svého rodného domu mohla ještě rozbít šálek na čaj, aby dala na vědomí, že se nehodlá vrátit. Po ulici ji doprovázeli přátelé, kteří nesli její věno. Celé takové loučení mohlo trvat i sedm dní. Pak se převlékala do barevného kimona a červeného pláště pro samotný obřad v domě ženicha. Ženich svoji nevěstu vítal ve slavnostním tmavém hedvábném kimonu s rodovými znaky a v širokých formálních kalhotách hakama. Začaly se odbyvat tradiční rituály, první spočíval ve výměně šálků s rýžovým vínem sake. Šálky mají tři velikosti od nejmenší do největší a tomuto rituálu se říká třikrát tři neboli devět (sansankudo). Tímto rituálem se stvrzoval manželský slib, přihlíželi rodiče, prostředník a nejbližší rodina a přátelé. Dalším rituálem byla obětina v podobě snítky z posvátného stromu sakaki. Na závěr se konala hostina pro širší okruh pozvaných (hiróen) a to už nevěsta oblékla červené kimono – červená je barvou štěstí – obvykle s dekorem dalších symbolů štěstí a dlouhověkosti jako jsou jeřábi, borovice, bambus, slivoně. Podávala se tradičně polévka ze škeblí jako symbol šťastného a nerozlučného svazku.

Tři dny po svatebním obřadu se nevěsta v doprovodu svého manžela měla vrátit na návštěvu do rodného domu a nesla tam dárky pro rodiče i přátele. Tomuto obřadu se říkalo satogaeri. Také se obvykle navštěvovali navzájem rodiče novomanželů, aby dali najevo zpečetění svazku.

A v čem se liší japonská svatba dnes? V první řadě tím, že dnes už valná většina sňatků jsou sňatky z lásky (ren'ai kekon) nikoliv domluvené (mí'ai kekkon), i když ani ty nejsou vyloučené. Za druhé tím, že se samotný obřad nekoná doma, ale v šintoistické svatyni, buddhistické chrámu nebo křesťanském kostele. Je možná i varianta celou svatbu i s obřady a s hostinou absolvovat v hotelu, který je k tomuto účelu patřičně vybaven. Pak také tím, že se nevěsta převléká ne jednou, ale třeba dvakrát i třikrát – oblíbené jsou dlouhé bílé šaty na hostinu. Za další – svatební hostiny se nekonají doma, jak tomu bylo např. v druhé polovině 19. století, ale v restauraci nebo v hotelu – počet hostů obvykle mnohonásobně převyšuje prostorové možnosti jakéhokoliv domu. Nevěsta se také po třech dnech nevrací do rodného domu, neboť je obvykle na svatební cestě, nejspíše na Havaji.

Jinak se stále většina svateb koná podle šintoistického rituálu, i když i buddhistické a křesťanské sňatky mají své zastoupení.



Tradiční svatební průvod na nádvoří svatyně



Nevěsta se ženichem v tradičním tmavém kimonu s rodovými znaky a širokých kalhotách hakama (nahofe)

Nevěsta v čepci cunokakuši před svatyní (vlevo)

V minulosti se nevěsta stěhovala k manželovi s výjimkou těch případů, kdy v rodině nebyl syn a rodina vlastně manželku dcery adoptovala. Ten přijal rodové jméno manželky a fungoval jako nejstarší syn. Dnes žijí mladí manželé samostatně, již od 60. let 20. století převažuje model tzv. nukleární rodiny, to znamená rodiče a děti žijí samostatně nikoliv s prarodiči a dalšími příbuznými v jednom domě.

Po formální stránce je dnes svatba vysoce náročným diplomatickým úkolem. Koho pozvat, koho vybrat jako prostředníka – i když je to sňatek z lásky, většinou se žádá někdo z vážených starších, aby fungoval jako prostředník.

Kde si koupit nebo vypůjčit šaty? V tomto případě záleží na financích, které jsou k dispozici, protože i půjčení tradičních kimon stojí horentní sumy, o koupi kimona vhodného pro tuto jedinou příležitost se ani neuvažuje, protože svatební kimono je nákladné a lze jej oblékat jen pro tuto jedinou příležitost. Jiná sváteční kimono se hodí pro různé příležitosti, ale svatební se jinak využít nedá.

Samozřejmě i doprava ženicha, nevěsty a svatebčanů k obřadu a na hostinu je jiná než dříve, kdy se všechno odehrávalo v bezprostředním okolí. Z poněkud vzdálenějších míst se nevěsta nosila v nosítkách, později se vozila v rikše. Dnes se jezdí auty, obvyklé shromáždění hostů a společná cesta městem mnoha vyzdobených aut v koloně se hlavně v přelidněných městských aglomeracích nedá zorganizovat. Hosté spíše přijíždějí individuálně a v taxicích, protože by se musely řešit další problémy např. s parkováním.

Koho jmenovat moderátorem na svatební hostinu? Ten je potřeba, protože formální stránku hostiny je nutné zachovat. Ani hosté nejsou starostí uchráněni. Také se oblékají podle domluvy do slavnostních kimon, tmavých s rodovými znaky, případně do jiného slavnostního oblečení. Nemenší starostí pro pozvané je stanovení finanční částky, kterou mají přispět, případně výběr svatebního daru. Pokud přináší finanční obnos, musí jej náležitě zabalit, nejlépe do zdobné obálky k tomuto účelu určené. Japonská papírnictví hýří množstvím těchto obálek k různým účelům a je dobré si je nepoplést a vybrat tu správnou.

Jak je patrné, taková japonská svatba je náročná záležitost. Nezúčastnění se však mohou kochat fotkami krásných nastrojených nevěst v tradičním japonském interiéru nebo v půvabné zahradě. ✦

TEXT: PhDr. ALICE KRAEMEROVÁ, FOTO: ARCHIV AUTORKY

Subaru v zrcadle médií

Rozumná alternativa

AutoRevue.cz, text: Šikl Petr

Vyplatí se při dnešních cenách pohonných hmot uvažovat o automobilu spalujícím LPG?

LPG je zkratka pro zkapalněný ropný plyn (Liquified Petroleum Gas) směsi butanu a propanu, která vzniká při rafinaci ropy. Propan-butan je v případě tovární přestavby firmy u modelů Subaru dodáván do motoru v kapalné podobě pomocí vstříkování do sacího potrubí.

Velkou výhodou tovární přestavby je umístění tankovacího otvoru LPG. Obě tankovací hrdla (benzín i plynu) jsou umístěna na klasickém místě pod plechovými dvířky karoserie. Díky tomu je tankování LPG pohodlné a shodné s tankováním benzínu. Nutností je pouze našroubovat malou redukci pro samotnou pistol. Díky možnosti výměny redukce můžete tankovat i v zahraničí na odlišných tankovacích zařízeních.

Dvoulitrový benzinový agregát s výkonem 110 kW postačí větší ně motoristů... Samotné startování probíhá vždy na benzín kvůli ochraně benzinového čerpadla. Po zahřátí dochází automaticky k přepnutí na pohon LPG. Změna paliva probíhá nepozorovatelně a samotná jízda nepředstavuje žádné větší odchylky od pohonu na benzín. Díky vícebodovému vstříkování kapalného LPG nedochází k žádnému znatelnému rozdílu ve výkonu.

Přepínání mezi režimy se provádí zmáčknutím tlačítka ovladače pohonu LPG, na kterém je řidič pomocí kontrolky informován o sta-

AUTOREVUE.cz



vu paliva v plynové nádrži. Při plné nádrži svítí 5 modrých diod, které postupně pohasínají. Každá LED dioda prezentuje 20 % čistého objemu nádrže. Na jednu 55 litrovou nádrž LPG (čistý objem 75 %) lze ujet kolem čtyř stovek kilometrů, což ve spojení s benzinovou nádrží zvyšuje celkový dojezdový rádius na pěkných 1 000 km.

Subaru Forester s tovární přestavbou na LPG se vyplatí především řidičům s vysokým ročním kilometrovým nájezdem. Po dosažení přibližně šedesáti tisíc kilometrů se LPG verze začne přes vyšší pořizovací cenu a zvýšenou spotřebu včetně dražších servisních prohlídek oproti benzinové verzi vyplácet. S přibývajícím kilometry finanční výhodnost pohonu LPG jen a jen stoupá.

Malý neznamená pomalý

Autotrend.cz 17. 2. 2009, text: Robert Vašíček

Kolínská trojčata dokázala se svým trříválcem, že litrový objem nemusí nutně znamenat pozici outsidera. Nové Subaru Justy disponuje podobnou technikou a chce nás přesvědčit, že je vhodným náčiním do města. Jeho první generace se představila v roce 1984 a nabízela se jak s pohonem předních kol, tak s pohonem všech kol. V roce 1989 se představila druhá generace. V roce 1996 přišla třetí generace malého Japonce jako licenční Suzuki Swift, kterému Subaru dodalo systém pohonu všech kol. A čtvrtá generace Subaru Justy vychází z legendárního Daihatsu Cuore poslední generace. Pohon všech kol byste tentokrát

v nabídce českého importéra hledali marně, i když se pro některé trhy vyrábí.

Účel světí prostředky

Subaru Justy nelze hodnotit módními trendy, jeho hrany a oblíny jsou přísně účelové a slouží největšímu pohodlí na co nejmenším prostoru. Mistrům konstruktérům se jejich přání zdařilo na jedničku. Pochválit můžeme barevné sladění šedých a černých plastů, praktický držák nápojů ve výplních předních dveří nebo rozsáhlou elektrickou výbavu, jež zahrnuje stahování předních oken, autorádio nebo manuální klimatizaci. Sloupek řízení s malým volantem nese i přístrojový štít s nezbytným tachometrem a otáčkoměrem a neschází ani výškové seřízení.

Středový panel pak nese audiosoustavu bez ambice změnit Justy na koncertní síň, ale se slušnými výškami. Nechybí kruhové ovládání manuální klimatizace a poměrně rychlého topení.

Zážehový trříválec má základní objem 998 ccm, ovšem největší výkon činí velmi

slušných 51 kW (70 k). Rovněž maximální kroutící moment 94 Nm při 3 600 ot./min. naznačuje ambice japonského zázraku.

Odpich je nečekaně prudký a naše svízelné rozjezdy na křižovatce nesmírně dráždí řidiče naftových Octavií... Svůj díl na tom má nízká pohotovostní hmotnost a vynikající ventilový rozvod, který u japonských motorů nahrazuje turbo a přímé vstříkování u evropské motorářské školy. Při dynamické jízdě budete jezdit za sedm, při snaze o maximální úsporu klidně pod šest.



Bohatství v naftě



AutoTIP 04/09,
text: Zdeněk Vacek

Jako první v Česku testujeme Subaru Impreza s turbodieselem osvědčeným ve foresteru a bohatou akční výbavou Edition.

Devítiletý vývoj vznětového čtyřválcového Subaru přinesl sladké plody. Loni na jaře si odbyl premiéru v kombi Outback, v listopadu Auto Tip jako první v Česku prověřil šestistupňovou převodovku a uzavřený filtr pevných částic v SUV Forester. Zhruba 70% prodaných „lesníků“ nyní spaluje naftu! Hnací řetězec se od 5. února nastěhoval i do pětiveřového hatchbacku Impreza.

Parádně odhlučněný turbodiesel se díky čtyřem protilehlým válcům obešel bez vyvažovacích hřídelů, pružné uložení v hydraulických členech se opravdu povedlo.

Elektronika nedovolí start před dokončením žhavení, běh se rychle zklidní a ztiší. Zvláště na dálnici byste hádali zážehový pracovní režim, ve sto třiceti stačí necelých 3000/min.

Ekologii, hospodárnosti i dynamice prospělo umístění turbodmychadla pod blo-

kem motoru, blíže výfukovým ventilům i oxidačnímu katalyzátoru, který generuje NO₂ potřebný pro filtr pevných částic. Na sešlápnutí pedálu plynu subaru odpoví briskně a plynule jako atmosférický motor, ale s razací turbou. O to působivěji, že impreza měla při převzetí ujetu pouhých 11 km. Syrovost se projevila spíše na rychle mizejícím odporu řadicí páky a průměrné sedmilitrové spotřebě, po zajetí je reálných 5,9 litru i dojezd přes tisíc kilometrů.

Nízké těžiště při dostatečné světlé výšce, standardní symetrický pohon 4x4 a citlivé našlapování přesně vedených kol na nerovnostech dláždí cestu do automobilového ráje. Řízení má odpovídající přesnost, tuhost i převod, účinné brzdy včas nastupují.

Zaujme atraktivní, cenově zvýhodněná výbava Edition za 834 900 korun (2.0D v základu od 624 800 Kč), nasčítání jednotlivých prvků by vyšlo o 90 000 korun draž. Vzhledu prospěla litá 17“ kola místo 16“, přední spoiler, nástavce prahů a zadní nárazník s deflektorem. Pod střešním oknem najdete vkusně zušlechťený a dostatečně prostorný interiér, dominují mu zdařile tvarovaná sportovní sedadla s integrovanými hlavovými opěradly a koženými čalouněním.

HODNOCENÍ: 1-

- + Výkon, pružnost a utlumení motoru
- + Ovladatelnost, trakční schopnosti
- + Cenově zvýhodněná výbava
- + Edition pouze pro turbodiesel
- 2.0D bez redukce
- Hlučnost zadních kol

Sportovní hatchback s odpovídajícím interiérem vás neshodí zvukem turbodieselu.



Trvale rozvíjená individualita **PRÁVO**

Právo 27. 2. 2009, text: Jaroslav Šimek

Při příležitosti 20. výročí premiéry modelu Legacy sedan značka Subaru na březnovém mezinárodním ženevském autosalonu v evropské premiéře slavnostně představila vývojovou studii naznačující budoucí směr designu tohoto úspěšného modelu. Ta byla připravena jako ukázka sportovních ambicí tohoto modelu, přičemž i zde je použit stálý pohon všech kol Symmetrical AWD v kombinaci s plochým motorem s protiběžnými písty.

Studie staví na úspěšné historii modelu Legacy, kterou charakterizují sportovní naturel, osobitý styl a vysoká spolehlivost. Studie Legacy Concept se představuje jako globální sedan střední třídy určený k pohodlné přepravě čtveřice dospělých cestujících. Vnější design je pojat s důrazem na osobitý vzhled. K rozprouzení emocí slouží nápadná dynamičnost dosažená konturami, které jako by vyřezávaly celou hmotu vozu, zatímco ostré křivky karosérie evokují sportovního ducha a výkon. Uvnitř je na sedadlech použita perlově bílá kůže s lehkým modrým leskem, zatímco na panelech dveří oslovuje posádku černá kůže s metalickým efektem, vytvářející luxusní kontrast s přístrojovou deskou. Dotykové displeje nacházející se na středovém panelu a dalších místech jsou zárukou nejen snadného využívání všech funkcí, ale i luxusního a technicistního vzhledu.

Model Legacy si odbyl celosvětovou premiéru již v roce 1989, přičemž do prosince 2008 přesáhla celosvětová výroba tohoto modelu 3,6 miliónu vozů. Tak se Legacy postupně stalo klíčovým modelem značky Subaru. Během celé této doby automobilka vylepšovala všechny typické koncepty používané v tomto voze, ale současně se zdokonalovaly i další parametry s cílem dosáhnout bezkonkurenční ovladatelnosti, stability a bezpečnosti, kterou si zákazníci na značce Subaru dnes tak cení.

Vývojová studie Legacy je ztělesněním dědictví modelu Legacy, ale současně slouží i jako konstrukční koncepce napovídající o vysokém jízdním pohodlí a spolehlivosti, coby měřítku budoucích vozů Subaru.

(VŠECHNY TEXTY JSOU REDAKČNĚ KRÁCENY)



Svátky(cí) v nebesích

Schůzku jsme měli v první dubnový pátek na jejich domovském letišti v Bystřici u Benešova. Když jsem tam ve stanovenou odpolední hodinu dorazil, čekal mě vzkaz, ať chvilku vydržím. Za chvíli se z nebe začal snášet žlutý ultralight Yetti, vybavený motorem Subaru EA81, a vzápětí z něho vystoupili Tomáš Svátek (1949) a jeho manželka Miluše (1955).

Tomáš studoval původně medicínu. Od klukovských let se motal na letišti na Točné kolem letadel a systematicky pracoval na možnosti udělat si pilotní průkaz. Jenže v časech třeskuté normalizace „nedržel pusu a krok“, jak všemocná strana žádala, a tak skončilo jeho studium i sen o létání. Musel na řádnou dvouletou vojnu, pak pracoval jako řidič MHD, vyučil se v různých oborech, dálkově si udělal další maturitu na SPŠ strojní v Rychnově nad Kněžnou a absolvoval tříletý postgraduální kurz speciální diagnostiky automobilů. Když roku 1988 skomírající socialistický režim povolil zakládání některých soukromých živností, otevřel si v Černošicích autodílnu, kterou vede dodnes. Konec vlády jedné strany mu pak konečně – jako tolika jiným i v přeneseném smyslu slova – umožnil vzlétnout.

Proč jste si vybral právě ultralighty?

Nic jiného mi nezbývalo. Těch let, kdy jsem nesměl na létání pomyslet, bylo v podstatě třicet. A člověk zkrátka zestárne. Vidíte, že na nose mám brýle, sluch už taky není tak ostrý jak býval. Kdybych chtěl oprášit sen, že budu profesionálním pilotem, potřeboval bych zdravotní certifikát Medical 1, který už prostě nezískám. Medical 2, který stačí na pilotní průkaz PPL – pilotáž soukromých letadel nižších tříd – i ve svém věku s přehledem splňuju a už se těším na to, až na ně budu moci z ultralightů přeseadlat. Protože ovládat tu váhu v tom vzduchu, to je pane něco, co se mi zkrátka líbí. Takže si dělám „velký papíry“ a je mi jedno, že tu ze mě mají mladší kolegové trochu srandu, jdu prostě do toho.

Sešli jsme se mimo jiné proto, že ve vašem životě hraje Subaru jistou roli ve dny všední i v ty sváteční.

No jistě, Subárka, klasický čtyřkolky, nepřijíždějí k nám na dílnu často, ale když, vždycky je znát, že to auto je srdeční záležitost každého majitele. Ve všední dny se tedy s motory Subaru setkávám občas, kdežto ve dny, kdy lítám, pokaždé. V ultralightech u nás jsou motory Subaru velice populární, nejvíc EA81, s kterým lítám i já, ale jsou tu i EA82 s vačkama nahoře. Jsou to motory hliníkový, lehký a ještě si je dovedové mezi náma trochu odlehčují. Provozně si „subárka“ prostě jen chválím. Systém mazání a chlazení je tam vymáklej, a jsou spolehlivé. Odpovídají váhově i výkonově. S tím mým motorem se dostanete, když ho nijak nedrtíte, ale prostě jen šikovně seřídíte, na nějakých devadesát koní, a to je v poměru k váze a provozním nárokům skvělé. Je pravda, že teď se velmi vehementně prosazují v ultralightech celosvětově motory Rotax, ale to nijak kvalitu motorů Subaru nezpochybnuje. A navíc,

Subaru má na rozdíl od Rotaxy nastaveny otáčky a reduktor tak, že optimální otáčky máte někde kolem 3200, takže kroužák motoru tomu přesně odpovídá a k maximumu máte pohodlnou a velkou rezervu, kdyby jí bylo potřeba. Kdežto Rotaxy pracují pořád na 4800 – 4900 a maximum mají jen o osmset víc. A jejich zvuk mi zní trochu jako motorová pila. Kdežto Subaru, znáte to, to je zkrátka jiná píseň...

Kolik hodin nebo kilometrů vy jste s tím svým už nalítal?

Počítám, že 900 hodin, tedy nějakých 100 000 km. Všechny náhradní díly, kroužky, písty, ventily atd., kupuju vždycky originální a u Freye. Nikdy nešidím pravidelné kontroly po nalítaných objemech hodin. A nikdy nepracuju s nějakými díly z druhovýroby. Podívejte, ten motor má sto tisíc, jak jsme řekli, ale ještě to nežere ani kapku oleje. Když prostě užíváte originály, co oni tam vymysleli, tak se vám to na životnosti toho agregátu bohatě vrátí. ✦

PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJF, **FOTO:** MILUŠE SVÁTKOVÁ



V kabině letadla je Tomáš Svátek nejšťastnější



Motor Subaru EA81 oplácí péči, které se mu dostává



Paní Miluše zasahovala do našeho rozhovoru sporadicky. Ale radost svého muže z létání chápe i sdílí. A protože si s sebou do kabiny letadla vždycky bere fotoaparát, může se o zážitky a krásy pohledu na českou krajinu z výšky podělit i se čtenáři Subaru magazínu.



V soutěžní otázce Subaru magazínu podzim/zima 2008 jsme se ptali na jméno populárního herce, který je v posledních letech pravidelným spolujezdcem Vojtěcha Štajfa na Pražském rallyesprintu. Čtenáři Subaru magazínu ovšem dobře ví, že jím je patron Subaru Czech rally teamu, herec Divadla Na zábradlí, Petr Čtvrtníček.

Z velkého množství dopisů, v nichž jste kromě odpovědí do soutěže často posílali i vylustěné sudoku a tajenku křížovky, která byla dokončením věty: „Subaru Impreza s dieslovým motorem boxer si zachovává všechny dosavadní přednosti, a navíc přidává...
...výhodu šetrnosti k přírodě i kapse,“ vybíráme úryvek z listu pana **Jaroslava Vacka z Ostravy**, kterému posíláme hlavní cenu, čepici a tričko Subaru: „Jsem taky velkým nadšencem Subaru, a nedám na ně dopustit. Měl jsem možnost svést se se všemi modely, ale Legacy Diesel je bomba. Nejenom výkonem, ale samozřejmě i spotřebou. To by se mi velmi líbilo.“ Z úspěšných luštitelů tajenky křížovky byl los nakloněn čtenářům **Ondřeji Čerešňákovi ze Zlína** a **Vladimíru Pekárkovi z Milevska**. Jako výhru jim posíláme čepici SUBARU.

Pro fanoušky Subaru bude dnešní soutěž víc než jednoduchá. Ptáme se: **Který z modelů Subaru byl na českém trhu v roce 2009 premiérově uveden s motorem Subaru Boxer Diesel?**

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

Tajenka dnešní křížovky je odpovědí na otázku, co dělá dieslový motor boxer s kultovním modelem IMPREZA: (tajenka)

POMŮČKA: LIPID, SEMEL, TIAZOL	CITOSLOVCE PODIVU	VERNŮV KAPITÁN PONORKY	RUSKÝ VOJENSKÝ VLAK	BILÁ BARVA	ZKRATKA UHLOVODANŮ	KONZUMOVAT	PRUŽNÉ ZELEZO	NESSCHOPNÁ ŘEČ (SLOVENSKY)	LÁN	INICIÁLY AUTORA CYRANA	ZKRATKA RIBONUKLEOVÉ Kyseliny	HORKÝ NAPOJ	STADIUM	4. DÍL TAJENKY	STUŽKA (ŘIDCE)
ANGLICKÝ „JEDNA“			MASOVÝ VÝVAR					MAĎARSKÝ VEPRŮVÝ GULAS							
1. DÍL TAJENKY			SUROVINA NA LÉKY					MALÝ ORNÁT							
SMALT					HRA SE ŠPAČKEM					VYHUBENÁ ZEBRA					
					ŘECKÝ STAROVĚK					SNĚROVÁČKA					
MENŠÍ ČLUN				MALÝ ATLAS							VYZVA				
				CITOSLOVCE BOLESTI							SOUČÁSTI AUTA				
											BA				
	SLOVENSKÝ „TITULEK“		TRIKYSLÍK						OZNAČENÍ NAŠICH LETADEL			KYTOVĚC			
3. DÍL TAJENKY															
ZMÍNIT SE (ŘIDCE)									HROB				NĚMECKÝ „TY“		
ŘÍMSKÁ ČTYŘKA			KOČKOVITÉ SELMY						DAREBÁK				STAV		
			MAČ						DESKOVÁ HRA						
TRNAVSKÉ AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY (ZKRATKA)				KAZANOVY INICIÁLY		POLNÍ PLEVEL	ČERNÁ KÁVA	ZKRATKA ORIENTAČNÍHO ZÁVODU	ANGLICKÝ „SRDCE“					ŠPANĚLSKÁ REKA	PLOŠNÁ VÝMĚRA POZENKY
				ZNAČKA OBVM					CHLUP NA TVÁŘI						
HULÁN (ZASTARALÉ)				DÁVAT ARMATURY											
				JESTĚ											
ESTER MASTNÉ Kyseliny					OTLACENÁ KŮŽE					ASIAT					
					MPZ INDONÉSIE					PŘEDLOŽKA					
DENNÍ MOTYL								2. DÍL TAJENKY							
ACIDUM								SET						SPZ SOKOLOVA	

Správné odpovědi na soutěžní otázku, řešení křížovky a sudoku nám pošlete nejpozději do 11. září 2009 na adresu: **OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistřínská 394, 155 21, Praha-Zličín. Těšíme se na vaše odpovědi, za něž můžete získat značkové výhry Subaru.**

Objevte fascinující svět doplňků Subaru

Více na www.subaru.cz

MTB STI PERFORMANCE

Design kola Subaru chystaného pro sezonu 2009

(osazení a tvar rámu je ilustrativní)



S02TC

KŠILTOVKA SWRT
400Kč



S03LW

LEHKÁ BUNDA
2950Kč



S01SG

SLUNEČNÍ BRÝLE
970Kč



WRM-FLAG

VLAJKA
270Kč

POZVÁNKA DO KINA

Impreza WRX STI hvězdou stříbrného plátna

Až dočtete váš Subaru Magazin, zajděte ještě do kina na volné pokračování Fast & Furious 4: Rychlí a zběsilí. Jednu z hlavních „automobilových“ rolí zde totiž má i nová Impreza WRX STI, a jistě je žhavým kandidátem na filmového oscara :-).

Při dubnových premiérách v kinech Palace Cinemas jste novou filmovou celebritu mohli potkat na červeném koberci před kinosály i osobně, jak dokládá naše fotografie. Do rolí hlavních představitelů se vrátili Vin Diesel (jako Dominic Torreto) a Paul Walker (Brian O'Conner), kteří se spojí proti drogovému překupníkovi Bragovi a pomstí smrt Dominicovy přítelkyně Letty... A více už neprozradíme, ale srdečně zveme na akční podívanou se Subaru!





Impreza 2.5 WRX STI
od 1 049 412 Kč bez DPH
1 248 800 Kč vč. DPH

Výkon je to, co chcete.

Ale můžete chtít vzrušení zároveň s absolutní kontrolou?
Vyváženost.

IMPREZA WRX STI



Subaru Impreza WRX STI má navíc než jen na vzrušující rychlosti. Co vás skutečně inspiruje, to je způsob, jakým je sladěn výkon s hbitostí. Díky unikátní kombinaci nízko uloženého motoru SUBARU BOXER s výkonem 300HP a Subaru Symmetrical All-Wheel Drive – typem pohonného ústrojí všech kol, dodávající naprosto jistou kontrolu nad vozem, ověřený v nelítostných soutěžích světové rallye. Dva systémy s perfektně vyváženým rozložením hmotnosti v podélné ose vozu, které pracují jako jeden a poskytují tak svižnost, stabilitu a bezpečí, které si užijete jenom v Subaru.

Informujte se u autorizovaných prodejců Subaru na aktuální bonusy! Kombinovaná spotřeba paliva 10,3 l/100 km, emise CO₂ 243 g/km. Každá Impreza WRX STI prodaná autorizovanými partnery Subaru ČR má tříletou záruku/100 000 km (dle toho co nastane dříve) a službu Subaru Assistance po Evropě.



Think. Feel. Drive.



Navštivte autorizované partnery Subaru ČR a rezervujte si svoji předváděcí jízdu již dnes!

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

Brno
MIJA AUTOCENTRUM
Provazníkova 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

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.: 585 700 977

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

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

Pizeň
AUTWEC
Útušická 3, tel.: 377 473 935

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

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

Praha 9
EMIL FREY ČR
Kolbenova 3, tel.: 283 061 234

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

Sedlčany
AUTO VERO
Na Červeném Hrádku 759, tel.: 318 875 297

Sokolov
AUTO BROŽOVSKÝ
Stará Ovcárna, tel.: 359 807 010

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