

SUBARU MAGAZÍN

podzim 2003

- **Nepojmenovatelná dokonalost** /strana 4 – 5
- **Deset let na trati** /strana 6 – 7
- **Pro každého máme auto** /strana 10 – 11



nové
Legacy
vpád
do luxusní třídy



Úspěšné půlstoletí

Kdybychom věřili na kouzlení s čísly, mohli bychom tvrdit, že letopočet 2003 velká jubilea emblému se šesti hvězdami už sám ohlašuje. Dva krát tři je přeci šest a jak se dočtete dále, šest výrazných hvězd souhvězdí Plejád se neocitlo ve znaku SUBARU náhodou.

Jméno SUBARU zná dnes už v Čechách, stejně jako všude jinde na světě, prakticky každý. Jméno Nakajima u nás říká možná něco jen několika desítkám historiků a leteckých modelářů. 10. prosince roku 1917 založil Chikohei Nakajima v městečku Ota Laboratoře pro letecké konstrukce. Z těchto laboratoří se vyvinula společnost Nakajima Aircraft, která dodávala japonskému

letectví motory pro bitevní letouny.

Po skončení druhé světové války došlo k rozpuštění gigantické finanční skupiny Zaibatsu, kam Nakajima Aircraft patřila a restrukturalizovaná společnost Fuji Sanyo se soustředila na civilní výrobu. Přesto z příkazu americké armády byla rozptýlena do dvanácti menších firem. V roce 1953 se podařilo Fuji šest menších společností opět spojit pod jednu střechu, a tak došlo 15. 6. k založení Fuji Heavy Industries (FHI), mateřského koncernu japonské automobilky Subaru, který tudíž letos slaví 50. narozeniny.

Necelé čtyři roky poté sjel z výrobního pásu FHI první automobil, řekněme si upřímně, že z dnešního pohledu spíš vozítko – Subaru 360. Dostalo do vínku znak šesti viditelných hvězd souhvězdí Plejád. To jméno znamená rovněž spojení. Spojení šesti závodů v jeden celek. Šest hvězd v oválu.

O 15 let později uvedla firma na trh Leone Station Wagon s pohonem všech kol a definitivně a nesmazatelně se zapsala do historie automobilové výroby. Od té doby Subaru vyrobila přes 7,5 milionu aut s pohonem všech kol, dnes označovaných symbolem AWD. U Subaru je pohon propracován k dokonalosti – symetrické uspořádání v jediné horizontální linii, s plochým boxer-motorem,

produkci automobilů ze stávajících 540 000 na 760 000 vozů ročně. To by mělo přinést koncernu nárůst zisku až o 88 %, tedy na 490 milionů Euro. Kromě toho probíhá i desítnová inovace modelové řady a nabídka rozšíří i modely na nové platformě, zejména se těšíme na hybridní vozidla. Výrobce chce do budoucna klást u všech modelů Subaru důraz na emotivnost a dynami-

přináší nejnižší těžiště a auta jsou proslavená vynikajícími jízdními vlastnostmi. Rovnice Subaru rovná se pohonem všech kol, která započala uvedením Leone Station Wagon před více než 30-ti lety, platí stále a bude platit i v budoucnu.

Koncern Fuji Heavy Industries patří mezi největší japonské firmy v oblasti transportních technologií, průmyslových a zemědělských strojů, civilní i vojenské letecké techniky (kde Boeing a McDonell Douglas patří mezi jeho nejznámější odběratele). Automobilová divize Subaru je ovšem z celého koncernu neúspěšnější. Má jeden závod v USA a druhý na Taiwanu a zaměstnává v celkem 22 zemích světa na 15 000 zaměstnanců.

Autá mateřskému koncernu přinášejí nejvyšší obrát (v roce 2002 představoval 11,5 miliard Euro) a samozřejmě i zisk. Do budoucna se proto uvažuje s další koncentrací na automobilový průmysl. FHI opouští program autobusů a kolejových vozidel, což umožní zvýšit do tří let

ku. Proto pan Kyoji Takenaka, který stojí v čele Subaru od července 2001, angažoval v loňském roce věhlasného designéra Anderase Zapatinase, který už pracoval pro Pininfarinu, Fiat, Alfu Romeo a BMW. Nyní má jedinečný úkol: vnést emotivní prvek do Subaru. V letošním roce by nám měl představit své první SUBARU, zcela nový malý vůz. Náčrty pana Zapatinase silně ovlivnily i vzhled nového Legacy, které právě uvádíme na náš trh.

V roce 1999 vytvořila Fuji Heavy Industries spolu s General Motors strategickou alianci. GM se stal největším akcionářem a drží 20 % akcií. Prvním viditelným krokem je výroba modelu Opel Zafira, který se v Japonsku prodává pod jménem Subaru Travia a v současné době se nabízí také s pohonem všech kol. Nejnovějším přínosem spolupráce je Saab 9-2, který je postaven na bázi vozu Impreza a od letošního roku se bude vyrábět a prodávat v Japonsku. To zahajuje další etapu perspektivních projektů mateřského koncernu Fuji Heavy Industries v druhém půlstoletí jeho úspěšné existence. Na jeho prahu vedení podniku oznámilo, že oválný emblém s šesti hvězdami bude nadále logem nejen SUBARU, ale celého koncernu FHI.

Petr Neuman



Editorial

Ing. Petr Neuman
ředitel Subaru
Česká republika s. r. o.



Vážení příznivci značky Subaru,

mám velmi příjemný pocit z faktu, že i v druhém letošním čísle magazínu mohou začít editorial skvělou zprávou. Naše prodejní výsledky v prvním pololetí roku 2003 byly nejlepší v desetileté historii působení na českém trhu. Jubileum jsme oslavili nejlepším možným způsobem: na silnice České republiky vyjelo od ledna 276 nových vozů SUBARU. Dovoluji si předpokládat, že nové LEGACY, které vám představujeme v tomto čísle magazínu, přiláká do našich prodejen další motoristy. A až se přesvědčí o kvalitách produktů největšího světového výrobce osobních vozů s pohonem všech kol, mnozí se jistě stanou i našimi spokojenými zákazníky.

V každém z vydání magazínu představujeme některé z našich prodejců, dnes tedy budete mít příležitost blíže poznat ty, kteří reprezentují naši značku v Ostravě, Plzni a Praze-Hostivaři. Jsem přesvědčen, že vám bude imponovat jejich zanícenost pro značku a že z jejich slov vycítíte nejen fandovství, ale i opravdovou snahu prodávat skvělé vozy na úrovni, k jaké prestiž emblému se šesti písmeny a šesti zlatými hvězdami zavazuje.

Prestiž značky posilují také výsledky našich vozů na tratích světového mistrovství v rallye. Náš spolupracovník Vojtěch Štajf byl přímým svědkem prvního letošního vítězství SUBARU, triumfu Pettera Solberga na Kypru. Svou reportáž doplňuje nejen informacemi z Německé, Finské a Australské rallye, ale prozrazuje i sestavu týmu Subaru pro příští rok. Náš (staro)nový zákazník, prof. Ing. Petr Grau, DrSc. pojal své vyznání vědecky důkladně. Na jeho textu je ale přinejmenším stejně jako rozběr technických kvalit jeho nového Forestra cenný také vhled do filosofie stavby vozů SUBARU.

V minulém čísle vzbudily značný zájem stránky, na nichž vám cestovatel a fotograf Zdeněk Thoma přibližoval zemi původu našich vozů – Japonsko. Jednou ze svěbytných kulturních hodnot s mnohasetletou tradicí je v zemi vycházejícího slunce i umění kaligrafie. O svůj aktivní vztah k ní se s námi podělí Petr Geisler.

Určitě se těšíte také na stránky, které nám pomáháte spoluvytvářet. Úkolu přiřadit k jednotlivým písmenům značky SUBARU příznačné charakteristiky jste se zhostili nápaditě a originálně. I v dnešním čísle vás vybídneme k soutěži a luštění křížovky.

Věřím, že i s tímto vydáním SUBARU MAGAZÍNU strávíte příjemné chvílky, které vám budou inspirací k hlubšímu zájmu o kvality vozů SUBARU.

Příjemný podzim přeje

Nepojmenovatelná dokonalost

O kaligrafii s Petrem Geislerem 4

Deset let na trati

Vavříny na Kypru a v Austrálii, bedna ve Finsku a střídání stráží v týmu pro příští rok 6

Jsme tu pro vás

Návštěvy u prodejců Subaru v Praze, Plzni a Ostravě 8

Subaru – pro každého máme auto

Současná nabídka vozů Subaru 10

Jak nás vidí

Subaru v zrcadle českých médií 12



JEZDÍ V SUBARU

Profesor zajíždí Forestera

Filosofie SUBARU je čitelná a pochopitelná. Hlavní úsilí je zaměřeno na bezpečnost a spolehlivost, vše ostatní je podružné.

14

Vítězství Forestera

Americké crash testy 12-ti malých SUV prokázaly skvělé kvality SUBARU 16

Magnet jménem Legacy

2 evropské a 2 světové premiéry SUBARU na autosalonu ve Frankfurtu 16

Japonská kvalita, švýcarská pečlivost a české srdce

Květnová akce k 10. výročí SUBARU v České republice

AKCE

17



Soutěž a křížovka 18

Butik Subaru 20

SUBARU
MAGAZÍN

pro SUBARU Česká republika spol. s r. o.
Pekařská 5, 155 00 Praha 5
vydává OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství
Mistřínská 394, 155 21 Praha-Zličín,
subarumagazin@seznam.cz

Editor: PhDr. Otakar ŠTAJF
Autorská a odborná spolupráce:
Petr Geisler, Prof. Ing. Petr Grau, DrSc.,
Jaromír Kvičala, Matěj Palouš, PhDr. Václava
Prokošová, Mgr. Vojtěch Štajf, Milana Vůjtechová
Grafická úprava: Tomáš Milsimer
Tisk: Tiskárna Libertas, a. s.
Drtinova 10, Praha 5
Číslo vyšlo 23. 9. 2003; Neprodejné
ISSN 1214-066X

nepojmenovatelná DOKONALOST

o kaligrafii s Petrem Geislerem



Vysvětlit kaligrafii a všechno co se pod tím slovem skrývá v Čechách (i jinde) je jako vysvětlovat vepřovou knedlík zelí v Japonsku (i jinde). Je to exotika. Kaligrafie je pokusem o mistrovství literárně grafické, jídlo (vulgárně řečeno) totéž v oblasti umění chuťové estetiky. V Japonsku na počátku nebylo slovo, ale obrázek. Bylo to tím, že mnohem starší a silnější bratr Čína vnutil svůj zaběhlý způsob písemného zaznamenávání skutečností slabšímu, ale snaživému sourozenci Japoncovi. Odjakživa tudíž není rozdíl mezi japonskými a čínskými znaky, kromě odchytek, které tu není nutné



vysvětlovat. Oba národy se sice těžko domluví, ale lehko dočtou. Kráva, Bůh i Slovo se v obou jazycích malují stejně. Stejně tak vepřové či kaligrafie. Kaligrafie jako samostatný umělecký útvar se vydělil z ostatních umění, hlavně malířských, poměrně časně. V Číně pochopitelně o mnoho set let dříve než v Japonsku. Protože spojení psaného obrazu, výslovnosti a pojmu prodělávalo během staletí nezadržitelný grafický vývoj, (potřeba stále většího množství záznamů vyžadovala stále větší zjednodušení a abstrakci psaných forem), promítla se postupně Marxova teze o přerůstání kvantitativy v kvalitu do přechodu od písma čitelného, s omezeným počtem kreslicích tahů, k písmu (bez zvláštní průpravy) nečitelnému, kde jednotlivé čáry splývají v jeden souvislý stenografický celek, který, díky dynamice svého vytváření, začíná mít nejen zcela samostatnou byrokratickou existenci, ale i významnou uměleckou abstraktní kvalitu.

Pro pochopení je třeba vědět, že každý znak je souborem konečného souboru čárek a bodů, postup psaní čárek a bodů je kodifikován způsobem:

1. tah, 2. tah,
3. tah atd. Podle počtu tahů lze každý znak najít ve slovníku (v Číně i podle posledního tahu) kaligrafie podle stupně svého

„vývoje“, počet i pořadí tahů mění, ale způsobem, který je u jednotlivých škol rovněž kodifikován, nelze se ovšem úplně vyhnout určitému postupu tahů, pokud to někdo učiní, stává se, podle okolností, buďto naivistou, provokatérem, zakladatelem nového kaligrafického směru nebo nesrozumitelným. Hranice je nesmírně tenká. Znaky čínské i japonské se díky kulturní promiskuitě posledních desetiletí stávají v podstatě majetkem všeho globálního lidu a nakládání s nimi tudíž přináší poměrně rozsáhlou svévoli. Do té míry, že stranově a pólově otočené znaky nikoho, kromě orientálců, v zásadě neurážejí. I vývoj japonské kaligrafie je dnes v tomto směru poměrně všestranný, a vyvíjí se tam i zpět v nezbadatelných pohybech současného světa. Až natolik, že renomovaní japonští kaligrafové mluví o zkáze celého uměleckého odvětví. Zásadní rozdíl mezi evropským „krasopisem“ a japonsko-čínskou kalografií tkví v tom, že kaligrafie je schopná vizuálně dotvářet významové nuance slov a sdělení grafickými prostředky. Že je schopná přenášet například myšlenku tenkosti volbou tenkých tahů psaní, zrovna tak jako zdůrazňovat ideu tloušťky rozmáchlou mocností tahů štětce, ale současně i opačným způsobem popírat totéž významové sdělení znaků zcela opačně zvolenými prostředky. Dochází tak k efektům,

ŽIVOTOPIS

Petr GEISLER (1949)

1973 ukončil studia japonštiny-angličtiny na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy
Od roku 1974 dopisující spolupracovník největšího japonského deníku YOMIURI SHIMBUN

Kaligrafii se věnuje od dětství, základní motivací ke studiu kaligrafie a východních nauk byla frustrace a závist.

Samostatné i společné výstavy:

1990 Náprstkovo muzeum v Praze

1991 X centrum Plzeň

2000 Národní galerie Zbraslav (spolu s fotografem Petrem Salekem)

Dvakrát ženatý, v prvním manželství 3 dcery, v druhém jeden syn a zisk další dcery.

málně blíží podobnou cestou jako japonské malířství či ikebana. Cílem je nepojmenovatelná dokonalost, která nemá s pracně okrasnou dokonalostí nic společného. Cílem je božství přírodní jednoduchosti. Jedinou cestou je papír, slzy a tuš.

Kaligrafie se dnes, jako samostatná výtvarná disciplína, rozvíjí dvěma směry. Jedním je užitá kaligrafie – tj. ruční psaní diplomů, vyznamenání, oznámení, kondolencí, společenských sdělení všeho druhu, víceméně krasopis. Druhým je umělecká kaligrafie dekorativní, interierová. Prvá se objednává v jednom z tisíců písarských krámků. Druhá se prodává podobně jako u nás obrazy, nejlevnější z nich i v obchodních domech (od cca 100 dolarů výše). Minimálně jeden kaligrafický nápis (většinou známý verš, nebo přísloví) je v majetku asi každé japonské rodiny.

Vzácnější moderní díla se prodávají buďto v galeriích nebo přímo u mistra, za mnohonásobně vyšší cenu. Nejcenější historické kaligrafie se pochopitelně draží v prestižních síních v Tokiu, Hongkongu, ale i v Londýně a New Yorku. Ceny jdou do milionů. Nejstarší pocházejí z 9. – 10. století, jsou národním pokladem a několik z nich bylo vloni vystavováno v Praze. V pantheonu „božských“ kaligrafů figuruje plejáda mnichů všech sekt a celá řada císařů a kancléřů, ba dokonce i generálů.



kteří pro zasvěcené mají povahu hypertextových sdělení ocenitelné kvality, jsou však zcela nečitelné pro většinu těch, kteří se kaligrafií nezabývají. Jako u všeho je to svět zakletý sám do sebe, vnitřně tak složitě strukturovaný, že se vzpírá úplně nejhlubšímu porozumění, ale tlumeně křehkým způsobem je bezesporu krásný. Styčný bod mezi kaligrafií a vnímáním grafiky u nás je očividný v estetické přitažlivosti japonsko-čínské kaligrafie a snaze jí porozumět i mezi nejběžnějšími vnímátelei. Třeba touha si podle asijských vzorů nechat přikráslit kůži znaky, které nepochopitelně, ale silně dráždí fantazii, je dost rozšířená a poslední dobou vyhledávaná.

Stav evropského diváka stojícího před kaligrafickým skvostem připomíná stav stejného diváka, stojícího před prvními Picasso, stujícího před prvními Braqueovými abstrakcemi. Nechápe vůbec nic. Nevěří

svým očím... Domnívá se, že se ho někdo snaží bezostyšně podvést. Krok, který učinili oni směrem od doslovného obrazu ke znaku, je okouzující, ale ne tak snadný, jak vypadá. Běžný pozorovatel je hluboce přesvědčen, že čáry, které vidí na obraze, je schopen vytvořit nejen on sám, ale i nahodile čůrající osel, jak to prý kdysi vyjádřil pradávny sovětský politik. Není nad to si to vyzkoušet, abyste rychle zjistili, že nic, co vidíte na obraze, není bez pravidel, která je třeba nejprve znát, a která si nelze osvojit bez námahy dlouhých cvičení, v nichž je třeba léta pokračovat.

Všechna nářeh japonského umění (čaj, ikebana, sushi, malba, architektura, zahrady, vojenství, bojová umění, jídlo) směřuje k jednoduchosti, která je Evropě cizí, a dokonce nepřitažlivá. Kaligrafie se ideálu nejvyšší prostoty výrazu za cenu udržení hodnoty sdělení maxi-



Letošní sezóna se pro tým 555 Subaru vyvíjí více než příznivě. Průběžné 3. místo v hodnocení značek není totiž jen zásluha vynikající Imprezy WRC 03, ale také skvělé dvojice jezdců. Čtyřnásobného světového šampiona, velezkušeného „létajícího Fina“ Tommiho Mäkinena, doplňuje dravý norský mladík Petter Solberg, odborníky považovaný za budoucího Mistra světa. Na rozdíl od jiných týmů nepanuje u Subaru mezi jezdci rivalita, ale naopak

Zopakuje příští rok Brit Richard Burns zisk titulu při svém návratu k Subaru?



vzájemnou spolupráci při testování i samotné soutěži se oba jezdci navzájem podporují pro dosažení co nejlepších výsledků.

Kyperský triumf

Třetí a páté místo na šotolině řecké Akropolis rallye předznamenalo ambice skandinávského tandemu Solberg - Mäkinen, když jejich modré Imprezy WRC zcela ovládly nejdrsnější podnik seriálu MS, červenovou Kyperskou rallye. Stoupající formu proměnil ve vítězství Petter Solberg, v jeho stínu na ostrově bohyňe Afroditě pak rozhodně nezůstal ani Mäkinen, který se svojí Imprezou WRC zajel na zdejších rychlostních zkouškách několik nejrychlejších časů, pro překročení časového limitu při náročné opravě prasklého závěsu zadního kola jen s použitím náradí, vezeného ve voze, byl však před koncem druhé etapy nucen odstoupit. Úspěch značky na středomořském ostrově pak podtrhly i Imprezy WRX STi, když se v pořadí Arai, Rowe a Blomqvist umístili na prvních třech místech skupiny N.



Deset let

Finské stříbro, klokaní zlato

Ještě před nejrychlejším závodem šampionátu ve Finsku se Imprezy WRC představily německému publiku na asfaltové Rallye Deutschland. Již v první etapě si však banální závada alternátoru vynutila předčasné odstoupení Mäkinena a Solberg zde po několika jezdeckých chybách, způsobených klouzajícími tratí po několika nenadálých dešťových přeháňkách, dojel až osmý. Vše si ale norský mladík vynahradil druhou příčkou v zemi tisíce jezer, kde překonal někdejšího jezdce Subaru a mistra světa z roku 2001 Burnse o pouhých 1,2 sekundy, když ho z boje o absolutní prvenství připravil

v průběhu rallye poškozený přední stabilizátor po nárazu na kámen. Solidní výkon na domácí soutěži podal také Mäkinen, který si připsal tři body za šestou příčku v cíli.

Skvěle si tato severská dvojice vedla i u protinožců. V Austrálii se opět Peterovo startovní číslo 7 ukázalo jako šťastné, protože jediným, kdo mu dokázal sekundovat na proslulé červené šotolině, byl mladý Francouz

Sébastien Loeb na Citroënu Xsara. O tom, že za delší konec provazu tahala Norem řízená Impreza WRC rozhodla poslední etapa a Petter s Philem se tak radovali z vítězství, když Loeba nakonec překonali téměř o půl minuty. Solidní šestou příčku z Finska zopakoval Mäkinen, radost modrého týmu Subaru pak ještě umocnilo vítězství Imprezy WRX STi Martina Rowea v hodnocení skupiny N. Před posledním kvartetem soutěží Mistrovství světa tak patří Solbergovi průběžná druhá příčka, když na vedoucího Richarda

I když Tommi Mäkinen stále překypuje energií, rozhodl se na vcholu své kariéry odejít





Letošní Finská rallye se stala svědkem oslav kulatých narozenin modelu Impreza ve světových automobilových soutěžích. Rok 1993 se tak do historie značky nezapsal pouze vstupem na český trh, ale zahájil také skvělou kariéru závodního vozu, který až do současnosti získává vavříny na soutěžích všech světadílů. K mistrovským titulům pak přivedl takové jezdce, jako jsou Colin McRae či Richard Burns.

na trati

Burnse ztrácí pouhých sedm bodů. Spolujezdec Phil Mills komentoval australský triumf lakonicky: „Petter jel absolutně skvěle, jeli jsme pořád naplno. Doufám, že se nám bude stejně dařit i v dalších soutěžích.“

Petter pod čepcem, Tommi odchází

Většinu členů týmu Subaru byste v sobotu 16. srpna zastihli v norském lyžařském středisku Gol. Důvodem byla dlouho očekávaná svatba Pettera Solberga a jeho snoubenky a někdejší soutěžní pilotky Pernilly Walfridsson, s níž má jezdec týmu Subaru syna Olivera. Svatebního obřadu se zúčastnilo 250 pozvaných hostů, mezi nimiž nechyběli nejen čle-

nové týmu a Petterův týmový kolega Tommi Mäkinen se svým spolujezdcem Kajem Linströmem, ale i někdejší světový šampion a jezdec Subaru Colin McRae či rallykrošaři Martin Schanche a Elvind Opland.

Hned v pondělí pak ale radostnou náladu v týmu zkalilo Tommiho oznámení, že letošní sezóna je jeho poslední. Po listopadové Britské rallye se tak devětatřicetiletý jezdec nadobro rozloučí se světem rychlostních zkoušek, ve kterém dokázal proměnit 136 startů ve 24 vítězství. Světový šampion z let 1996 až 1999 je pak jediným pilotem v historii, který dokázal získat celkem čtyři tituly Mistra světa v řadě. Z Tommiho slov vyplývá,



Že to ale novomanželům sluší!

„Jen houšť a větší kapky!“
Vítězné Solbergovo tažení na Kypru

cítím, že nemám možnost postoupit výše a podle mě je lepší skončit na vrcholu. Kdo ví, třeba se ještě někdy za volantem objevím, sezóna 2003 je ale mou poslední na této úrovni.“

Ptáte se, kdo Tommiho nahradí? Již teď se všichni soupeři třesou strachy! Za volantem druhé Imprezy totiž v roce 2004 Pettera doplní navrátillec Richard Burns, který si za dva roky v Peugeotu 206 nezvykl. Již teď se těší na modrý záznak jménem Impreza, který ho dovezl k zatím jedinému titulu světového šampiona. Tým Subaru tak bude v příští sezóně jedním z nejsilnějších hráčů, z čehož má největší radost šéf týmu David Lapworth: „S ohledem na čtyři předchozí sezóny za volantem Imprezy si Richard jistě zvykne na nejnovější verzi vozu. Richard



Legendární Ari Vatanen
vodil Imprezu při premiéře
ve Finsku 1993

že svůj odchod dlouho a pečlivě zvažoval: „Není jednoduché vybrat správný čas k odchodu, ale já jsem spokojen s tím, čeho jsem v Mistrovství světa dosáhl a měl jsem štěstí, že jsem závodil za dva skvělé týmy. Nyní již

a Petter jsou dva z nejlepších jezdců a oba pojedou za Subaru. Lepší týmové složení jsme si pro příští rok nemohli přát!“

Na vizitkách emblém SUBARU

Centrem vítané veřejné pozornosti se jinak nenápadný rodinný dům s číslem 4/351 v Hornoměcholupské ulici v Praze - Hostivaři stal v devadesátých letech. V roce 1998 tu vzniklo druhé pražské dealerství Subaru. Při naší návštěvě nás přivítali dva opravdoví „subaráci“, pan Ladislav Marčík, ředitel společnosti a šéf prodeje, pan Daniel Černochoch.



Odkdy máte na vizitkách modrý ovál se zlatými hvězdami?

L. M.: V roce 1991 jsem se stal dealerem Daihatsu, předtím jsem dělal necelé dva roky dealera značky Ford. Po pěti letech Daihatsu skončilo. Oslovil jsem Subaru, kde mě překvapili rychlostí v jednání. Pan inženýr Neuman do toho šel vehementně a protože veškeré podmínky nabídky byly přijatelné, stal jsem se poměrně rychle dealerem Subaru. Museli jsme přestavět stávající showroom. Dříve jsme měli dvě menší prodejny, ty jsme spojili a vznikla nám prodejní plocha 120m². Potřebovali jsme zvětšit i servis, a tak jsme v řadové zástavbě za původním domem rozšířili dům o podzemní prostory, kde máme sklad vozů a v přízemí o servis.



Úspěch přišel rychle?

L. M.: To ne, začátky byly dost kruté, první rok jsme prodali sedm aut. Úspěchy se začaly dostávat asi po dvou letech. A vloni jsme už prodali čtyřicet šest aut.

Jak si udržujete své dosavadní a získáváte nové zákazníky?

D. Č.: Čím víc předváděcích vozů, tím větší šance získat nového zákazníka. Jakmile si někdo koupí Subaru, stává se z něj nadšenec. Velmi důležitá je péče v oblasti servisu. Náš zákazník se nemusí objednávat a každý má svého mechanika, kterého zná.

L. M.: Za minulého režimu jsem pracoval v Mototechně a znám problematiku servisu ze všech stran, takže pečlivě

dbáme například i na kvalitu náradí a na čistotu.

Který model preferujete?

D. Č.: Nejraději mám eSTéčko. Je to auto postavené pro člověka, který rád řídí a cítí tu dokonalou zpětnou vazbu.

L. M.: Nikdy se mi v autě nepotily ruce, ale v eSTéčku ano. Vždycky jsem si říkal, proč si lidé berou rukavice do auta. Dnes už to vím. Jinak mi připadá nejzajímavější Forester v turbu, ale jako spořivý český člověk mám nejraději dvoulitrový motor, který má nízkou spotřebu a vysokou dynamiku.

Na jakou metu jste ještě nedosáhli?

L. M.: Dělal jsem konkurz u ha-sičů, kteří potrebovali auto, se



kterým by mohli jezdit na zásohové služby po světě. Potrebovali auto, které se vejde do letadla a utáhne větší přívěs. V konkurenci čtyř značek jsme vyhráli s Forestem. Prodali jsme záchrannářům asi tři vozy, ale doufáme, že se tam prosadíme s větším počtem aut, abychom na tom mohli stavět naši politiku v obchodní a servisní činnosti.

Jaké máte koníčky?

L. M.: Sbíráám stará Subaru. To se mi hodí i k názornému vysvětlení některých dotazů našich klientů. Zeptají se např. proč Subaru ještě nemějí průměrnou spotřebu, dojezd a podobně. A já jim rád ukážu, ve voze dvacet let starém, že tenkrát auta Subaru měla palubní počítač, ale výrobce vyhodnotil efekty a přestal ho montovat z důvodu bezpečnosti, aby nerozptyloval řidiče.

D. Č.: Za hluboké totality jsem závodil, a tak jezdím se Subaru na každou rallye. A když se zrovna nejejde, dělám o víkendech výstavy a promo akce.

Zasmějete se někdy v práci? Co Vás v poslední době pobavilo?

D. Č.: Přijel sem pán, vystoupil z trojkového bavoráka a říká: „Dobrý den, já nechci nic koupit, ale mám zkažený náladu. Ted jsem jel po dálnici do Prahy dvě stě kilometrů za hodinu a tenhle teréniák mě předjel. Tak se jdu podívat, co to je.“

Jistě si umíte představit, že jsme to tomu pánovi vysvětlili zdvořile, ale úsměv jsme tak úplně potlačit nedovedli.

Pořád je co

Prodejce Subaru v Plzni, pan Jaroslav Weber, se může pochlubit zbrusu novým showroomem, který najdete v Útušické ulici. Ve společnosti AUTWEC pracují celkem čtyři lidé včetně pana Webera, který mě překvapil hned jak jsem vstoupil do dveří. Topmanažer plzeňského dealerství SUBARU stál v pracovním oděvu na štaffích se škrabkou v jedné a kbelíčkem sádry v druhé ruce.

V listopadu minulého roku jste se přestěhovali. Od kdy prodáváte vozy značky Subaru?

Začali jsme prodávat v roce 1994. Zhruba pět let jsme auta jenom prodávali a měli jsme smluvní servis. Šestý rok jsme začali auta i servisovat.

Jaké další služby dnes nabízíte zákazníkům?

Kompletní servis vozů zajišťujeme vlastně nepřetržitě. Na telefonu jsem i v noci. Všeobecně se ví, že subaráci jsou vlastně velká rodina. Známe většinu zákazníků nejen osobně, ale známe i jejich rodinné příslušníky. Pokud zákazník přijede se svým autem do servisu, nabídneme mu k zapůjčení náhradní vůz. Tradičně děláme dvakrát do roka akci, která se nazývá Subaru festival, kdy zveme na týden otevřených



zlepšovat

dveří. Většinou tady máme k vyzkoušení všechny modely. O spokojenosti našich zákazníků svědčí i fakt, že nesčetné historky s jejich vozy jsou pro nás dobrým prodejním argumentem, když chceme zdůraznit některou z předností našich aut.

Jsou Vaši klienti dobří řidiči?

Jako řidiči jsou určitě vybraní. Nejsou to žádní diletanti. Mají za sebou hodně kilometrů v různých automobilech. Nejvíce mě potěší, když má někdo za sebou hodně značek a prokouše se k tomu, že si konečně vybere Subaru. V roce 1996 jsem dělal rozho-



vor v rádiu. Po více než pěti letech přišel člověk, který řekl: „Já si chci koupit Subaru, protože v roce 1996 jsem slyšel jednoho člověka v rádiu, který o té značce mluvil tak hezky, že mně to zůstalo v paměti. Dřív jsem na něj neměl a teď na něj mám.“

Čekáte nárůst prodeje uvedením nových modelů Baja a Legacy?

Myslíme si, že by nám Baja měla oživit schopnost prodeje a co se týká nového Legacy, vítáme, že se design proměňuje do novějších tvarů, a značka se bude moci lépe dostat pod kůži vlastníkům vozů evropských značek.

Který model máte nejraději?

To takhle nemůžu říct, mám sice rád rychlost...

...Takže Impreze eSTeického?

Ne. Mně asi ze všeho nejvíc vyhovuje Forester v turbu... rychlejší, silnější, pohodlnější, s přehledem. Nemusí to být automat, může to být manuál, i když automat má přeci jenom něco do sebe.

Je libo TUNING?

Kdy jste svůj profesionální život spojil se značkou Subaru?

Zastupuji zájmy původně tří společníků z branže, kteří vstoupili na trh s touto značkou, protože zde byl volný prostor. Firma byla založena v roce 2000 na podzim. Od října do konce roku jsme prodali čtyři vozy a v následujícím roce jsme se v prodeji dostali na hranici dvaceti aut, což u Subaru nebylo úplně zvykem. Myslím, že jsme tehdy dokázali, že je možno tyto kvalitní vozy prodávat nejenom v Praze, ale i mimo ni.

Můžete se pochlubit také vlastním servisem?

Servisní zázemí máme pronajaté v areálu vedlejší firmy. V letošním roce došlo ke změnám v podílech, a tak se rozhodlo, že budeme přistavovat vlastní servis, který bude splňovat kritéria nově nastavených parametrů.

Co je pro Vás nejsilnějším argumentem, abyste přesvědčil potenciálního zákazníka?

Osobně jsem měl možnost důkladně poznat značku Toyota, která je zvláště s divizí Lexus známou kvalitou na náročném americkém trhu i tady v Evropě. Myslel jsem si, že tam ta technika končí. Ale zjistil jsem, že u Subaru našli další pokračování cesty i za ten Toyotou vysoko

nastavený horizont. Subaru je koncern, který vyrábí dopravní prostředky jak k hromadné přepravě, tak i do vzduchu. Je to cítit i na těch produktech, které prodáváme, tedy na autech. Určitě je v nich zřejmý inženýrský přístup s vyšším viděním, vnímavý řidič to prostě cítí.

Předpokládám, že stejně jako u ostatních prodejců Subaru, také u vás zákazníci jaksí patří k širší rodině. Svěřují se vám i se svými kuriózními karamboly?

Máme zákazníka, která se možná trochu zapovídala se svou spolujezdkyní, když se někdo otáčel na dálnici přes dělicí pruh. Ona se lekla a vjela na svodidla tak, že zabrzdila na střeše. Dovězli nám takové cabrio, ale na potáhnutí kliky jsme otevřeli všech pět dveří. Stejně jako ty dvě dámy, které z toho na dálnici vystoupily sice vystrašené, ale bez potíží. Ještě ten večer si bez zaváhání objednali nové úplně stejné Subaru Forester.

Zmínil jste, že Forester je váš nejoblíbenější model. Jak byste srovnal dnešního Forestra s jeho předchůdcem?

Celé auto je svižnější, obratnější a jistější na podvozku. Je sportovnější a má také menší spotřebu pohonných hmot. Je to ideální nabídka pro zájemce

Na konci léta jsme navštívili pana Dušana Paľu, autorizovaného dealera Subaru v Ostravě. Autům se věnuje již od čtrnácti let, kdy studoval automobilovou průmyslovku a tomuto oboru zůstal věrný celý dosavadní život. Rád vyzdvihuje, že nepracuje ve firmě sám, ale jako součást mladého a zapáleného týmu. Zastává názor, že nejlepší reklamou nejsou média, ale spokojený zákazník, a tak nabízí například nadstandardní tuningové sady pro vozy Subaru.

o auto do terénu, které má špičkovou kvalitu a přitom cenou potenciálního zákazníka nevystraší a neodradí.

Jaké je Vaše desatero při péči o zákazníka?

Myslím, že to nemusí být ani desatero zásad. Ono stačí, když jsou to dvě tři základní. Běžná



slušnost ve veškerém kontaktu, dodržení slova – a tyto zásady dlouhodobě udržet.

Máte nějaký motoristický sen?

Jeden malý jsem si splnil. Koupil jsem si cestovní skútr pětistovku, který využívám ve dnech extrémního horka a pro rychlou obsluhu firmy v dopravních zácpách.

Trávíte se Subaru i svůj volný čas?

Ano. Pocházím ze Slovenska a na Oravě pod Tatrami mám domek, který je dostupný přes dvě dosti náročné serpentinové pasáže – a tam Subaru rozhodně uplatním. Kde jiní rozbalují lopatky a řetězy, Subaru stále jede.

Pro každého

SUBARU OUTBACK

Skutečný Dr. Jekyll a pan Hyde, v případě Outbacka jde ale o zcela harmonické zdvojení osobnosti. Luxusní kombi s největšími vymoženostmi ve výbavě, jako je navigační systém, automatická klimatizace a interiér v kombinaci dřeva/kůže se dokáže proměnit ve všeho schopný off-road, který si díky vyšší světlé výšce, pohonu všech kol v horizontálním

symetrickém uspořádání a s výkonným čtyřválcovým 2,5 nebo šestiválcovým 3,0 motorem boxer poradí nejen se zasněženou zledovatělou silnicí, ale i s polní a lesní cestou vysoko v horách. Zcela nový Outback pak svým sportovně-elegantním designem potěší oko každého automobilového nadšence.



SUBARU BAJA

Tenhle speciální model je skutečnou raritou, která majiteli zaručí pozornost na každém kilometru jízdy. Původně pouze designérská studie z Detroitského autosalonu se po uvedení do výroby stala hitem na trhu v USA a Kanadě. Ze severoamerického kontinentu pochází i název, neboť Baja je mexický poloostrov na západním pobřeží. Je to kraj nádherných pláží stvořených pro surfování, najdete tu i dlouhé kilometry nekonečných písečných dun. Nejen tam je ale tenhle terénní pick-up s komfortem osobního vozu doma. Na ložnou plochu pouze půl metru od země snadno naložíte třeba jízdní kola, díky patentovanému systému „switchback T“, který umožňuje prodloužit ložnou plochu otvorem do kabiny cestujících až na 2,3 metru, není problém naložit v zimě několik párů lyží a vyrazit na hory. Navíc díky pohonu všech kol a výkonnému motoru boxer o objemu 2,5 litru Baja umožní táhnout přívěsy více jak tunu těžké. Zkrátka, limity tohoto modelu jsou omezeny pouze vaší představivostí.

SUBARU IMPREZA

I když někomu může Impreza připadat jako jeden z mnoha vozů střední třídy, po prvním svezení si jistě všichni pochybovači opraví mínění. Pokud hledáte synonymum pro „sportovní sedan či kombi“, lepší příklad na trhu nenajdete. Samozřejmostí je stálý pohon všech kol a motory boxer. Nabídka verzí je ale tak široká, že Imprezu si každý může vybrat podle svých představ. Je libo pěti-

dveřového kombíka, nebo raději stylový sedan? Pokud hledáte bezpečný rodinný automobil se skvělými jízdními vlastnostmi, vyzkoušejte Imprezu s atmosférickými motory 1,6 a 2,0 litru. Pokud vaše řidičské srdce touží po nevšedních zážitcích, máme pro vás verzi WRX s přeplňovaným motorem o výkonu 225 koňských sil. Lahůdkou pro fanoušky rallye je pak verze WRX STi, která je skutečnou

civilní verzi speciálu WRC pro soutěže Mistrovství světa. Samozřejmostí u Subaru je také interval servisních prohlídek v délce 2 let nebo 30 000 km, což kromě snížení provozních nákladů také demonstruje kvalitu vozů Subaru.



máme auto

SUBARU FORESTER

Forester se v roce 1997 stal „zakládajícím členem“ stále populárnějšího segmentu SUV a je ojedinělým vozidlem, kombinujícím praktičnost kombíku s pohonem všech kol a vysokou světlou výškou. Jeho současná generace vyniká použitím nejmodernějších technologií, bohatou výbavou i v základní verzi Active a vysokou mírou aktivní i pasivní bezpečnosti.

Díky světlé výšce 19 cm (verze 92 kW) se neztratí ani na cestě pro traktory. Skvělé kombinaci prvků sportovního kombíku a vozu off-road dominuje redukovaný převod (verze 92 kW), který je k dispozici v poměru 1:1,45. Ten usnadňuje také tažení těžkých přívěsů, neboť s tímto převodem lze na pětku uhanět až rychlostí 120 km/h. Pro sportovněji

založené řidiče, kteří vyznávají značku Subaru i pro její sportovní úspěchy, je pak tím pravým agregátem přeplňovaný dvoulitr o výkonu 177 koní, jehož původ nalezneme u Imprezy WRX. Ať již zvolíte jakékoliv provedení, díky stálému pohonu všech kol se zadním samosvorným diferenciálem, tuhému podvozku a karoserii, vždy ucítíte jistotu v zatáčkách a Forester vám nabídne zážitek, který mnohdy nepoznají ani majitelé ryze sportovních vozů.



SUBARU LEGACY

Bývaly časy, kdy zájemci o prostorný víceúčelový automobil museli volit mezi elegancí a praktičností. Alespoň u Subaru je tato doba minulostí. Legacy, ať již ve verzi Kombi nebo Sedan, poskytuje řidiči a celé posádce tolik prostoru, kolik si jen dokážete představit. Navíc vyhlíží jako sebevědomý vůz, kde vše, od dynamických tvarů karoserie až po ergonomii interiéru, bylo navrženo nejen pro pocit cestování první třídou, ale i pro náročné oko milovníků perfektního designu. Protí minulé generaci tohoto modelu tentokrát designéři vsadili na mnohem sportovnější a dravější vzhled, Legacy však neztrácí nic z důstojnosti luxusní limuzíny. Zejména interiéru je zcela nový a poskytuje řidiči nejméně stejně pohodlí, jako ty nejrenomovanější evropské vozy vyšších tříd. Navíc je tu ale samozřejmě pohon všech kol, a tím bezkonkurenční jízdní výkony na suché, mokré i zasněžené silnici. Ne náhodou je právě Legacy nejprodávanějším automobilem s pohonem všech kol na světě.



ICENY VOZŮ SUBARU

Provedení	Základní cena vč. DPH	Provedení	Základní cena vč. DPH
Forester 2,0 X (92 kW/125 k)	728 000 Kč	Outback 3,0 R automat (180 kW/245 k)	1 448 000 Kč
Forester 2,0 X automat (92 kW/125 k)	853 000 Kč	Legacy sedan 2,0i (101 kW/138 k)	823 000 Kč
Forester 2,0 XT Turbo (130 kW/177 k)	998 000 Kč	Legacy sedan 2,0i automat (101 kW/138 k)	863 000 Kč
Forester 2,0 XT Turbo automat (130 kW/177 k)	1 038 000 Kč	Legacy sedan 2,5i (121 kW/165 k)	918 000 Kč
Impreza sedan 2,0 GX (92 kW/125 k)	708 000 Kč	Legacy sedan 2,5i automat (121 kW/165 k)	958 000 Kč
Impreza sedan 2,0 GX automat (92 kW/125 k)	753 000 Kč	Legacy sedan 3,0 R automat (180 kW/245 k)	1 358 000 Kč
Impreza sedan 2,0 WRX (165 kW/225 k)	978 000 Kč	Legacy kombi 2,0i (101 kW/138 k)	858 000 Kč
Impreza sedan 2,0 WRX STi (195 kW/265 k)	1 298 000 Kč	Legacy kombi 2,0i automat (101 kW/138 k)	903 000 Kč
Impreza kombi 1,6 TS (70 kW/95 k)	628 000 Kč	Legacy kombi 2,5i (121 kW/165 k)	958 000 Kč
Impreza kombi 2,0 GX (92 kW/125 k)	718 000 Kč	Legacy kombi 2,5i automat (121 kW/165 k)	1 003 000 Kč
Impreza kombi 2,0 GX automat (92 kW/125 k)	763 000 Kč	Legacy kombi 3,0 R automat (180 kW/245 k)	1 398 000 Kč
Impreza kombi 2,0 WRX (165 kW/225 k)	1 028 000 Kč	Baja 2,5i automat (121 kW/165 k)	1 238 000 Kč
Outback 2,5i (121 kW/165 k)	998 000 Kč		
Outback 2,5i automat (121 kW/165 k)	1 048 000 Kč		

Pro detailnější technické informace a bližší popis verzí výbavy navštivte naše internetové stránky www.subaru.cz, případně nejbližšího prodejce Subaru

Subaru v zrcadle českých médií

ISVĚT MOTORŮ 29/2003

ŠEST HVĚZDIČEK ZA MILION

Asi jen málokterému řidiči budou vadit obdivné pohledy, kterých si Subaru užije dost a dost. Na první pohled auto upoutá pro značku typickou blankytně modrou metalízou. To, že se nejedná o obyčejný kombík, napovídá agresivní, téměř až bojovný výraz čelní partie vozu. Stejně tak spoiler na pátých dveřích, dvojitá koncovka výfuku nebo mohutné brzdové třmeny „vykukující“ zpoza elegantních disků z lehkých slitin, na kterých jsou obuty pneumatiky

215/45 R17, dávají leccos tušit. Jen tak pro okrasu určitě není ani mohutná „kapsa“ na přední kapotě. Jakmile otevřete bezrámové dveře (další typický znak vozů Subaru), uvelebíte se ve skvělých anatomických sedačkách s integrovanou opěrkou hlavy a rozhlédnete se kolem sebe, je už vám všechno jasné. To, že máte co do činění s téměř sportovním náčiním, prozrazuje čtyřramenný volant Momo nebo pedály z lehkých slitin. Jasným důkazem je ale

centrálně umístěný otáčkoměr, jehož červené pole je zakončeno devítkou, a rychloměr cejchovaný do 260 km/h. Ke klenotům značky totiž

bezesporu patří zážehový dvoulitr s protiběžnými písty, který je ve verzi WRX řádně „dopován“ výfukovým turbodmychadlem. I díky mezichladiči stlačeného vzduchu motor disponuje velmi slušnými 165 kW, v přepočtu 225 koňmi. A to už je pořádné stádečko, které se po překročení 3000 otáček dá z mírného cvalu do hodně ostrého trysku. Těsně předtím ještě trénované ucho stačí zaznamenat svist roztáčejícího se turba, a pak už automobil prudce vyrazí vpřed, tělo je zatlačeno do sedaček a dříve, než si uvědomíte, co se děje, už musíte řadit na vyšší rychlostní stupeň.



4X4 AUTOMAGAZÍN 06/2003

NAPŘÍČ KATEGORIEMI

Stylový, zábavný, a přitom docela praktický pick-up. V Americe slaví Subaru Baja úspěchy a údajně se plánuje jeho vstup na evropské trhy. Bude ten český mezi nimi? Pár zájemců by to určitě potěšilo...

Američané milují pick-upy. Samozřejmě zejména ty velké, kterým se v USA říká Light-Truck. Své fandý však mají také menší modely, ostatně již v 50. letech minulého století koketovali u Fordu a Chevroletu s myšlenkou otevřeného ložného prostoru v normálním osobním voze, čímž chtěli vyjít vstříc zákazníkům, kterým připadal normální osobní vůz nudný, a pick-up zase málo komfortní. Plod této myšlenky slyšel u Fordu na jméno Ranchero a u Chevroletu na jméno El Camino – ten se stal později legendou. Přitom se v podstatě jednalo o obyčejné kombi s velkoobjemovým motorem V8, jemuž byla za předními sedadly uříznuta střecha. Na tradici obou produktů amerických

automobilek nyní navazuje japonské Subaru s tím rozdílem, že modelu Baja stačí k solidním výkonům o polovinu menší pohonná jednotka. Ne-tradiční vozidlo pick-up, které sjíždí z výrobních pásů závodu Lafayette v americké Indianě, je vlastně modelem Outback s prodlouženým rozvorem a ustříženou střechou. Jméno nebylo zvoleno náhodně, je odvozeno od úzkého poloostrova Baja Kalifornie v Mexiku, kde se každoročně koná atraktivní pouštní rally. Zájem o tento automobil si u Subaru nejprve ověřili atraktivní studii vystavenou na Detroitském autosalonu, vloni pak byla zahájena sériová výroba. Největším lákadlem tohoto Subaru je 1,42 m dlouhá ložná plocha, kterou lze prodloužit

užitečným otvorem do pětimístného interiéru se sklopnou lavicí ve druhé řadě. S ohledem na osobní charakter vozu pak nejde o vysloveně nákladní prostor, protože podvozek osobního automobilu s nezávislým zavěšením všech kol a odpruženými pružinami snese pouze přiměřené zatížení, a tak by tento pick-up měl plnit především roli automobilu pro volný čas.

Pohodlí i ergonomie ovládacích prvků jsou dokonalé jako u každého Subaru, strohý design pak vylepšuje stříbrošedé obložení, které podtrhuje designové trendy současných automobilů pro volný čas, tak jako to známe třeba ze druhé generace modelu Forester. Také výbava odpovídá zaměření automobilu, nechybí samostatná klimatizace, elektricky ovládaná střecha, kvalitní audiosystém a kožené čalounění, přičemž nastavení řidičova sedadla obstarávají elektromotory. Jízdní vlastnosti nezůstávají přes delší rozvor také příliš dlužny tradicím japonské automobilky. Navzdory delší zadní části se Baja chová velmi přirozeně. Na dálnici lze stabilitu

automobilu považovat za výbornou, v zatáčkách můžeme chování vozu označit spíše jako neutrální, tendence k přetáčení je sotva patrná. Také kotoučové brzdy na všech kolech se společně s elektronicky ovládaným čtyřkanálovým ABS postarají o spolehlivé zpomalení. Pokud to nepřejeme, nejsou ani výlety do terénu problémem. Stálý pohon všech kol prostřednictvím mezinápravového diferenciálu s viskózní spojkou pracuje spolehlivě a nenápadně, pozor si však musíte dát na dlouhý rozvor zvláště s ohledem na světlou výšku 185 mm a také křížení se příliš neliší od normálního osobního vozu. V Americe je Baja velmi úspěšná na trhu již rok. O exportu do Evropy se u Subaru s konečnou platností ještě nerozhodlo, ale například němečtí dealři se na Bajy již připravují. I když tento zajímavý automobil se v Evropě patrně nestane masovou záležitostí už jen proto, že slunečných dnů je na starém kontinentu rozhodně méně než v Kalifornii, mohl by být s úspěchem nositelem nového image Subaru.

I AUTO MOTOR A SPORT 5/2003
PŘESNĚ DO HŘEBÍČKU

Subaru Forester se veřejnosti představil v roce 1997 a ihned si získal početnou skupinu příznivců. Jeho koncepcí přesně na pomezí osobního automobilu a SUV trefila automobilka hřebíček pěkně na hlavičku. Přidejme motor 2,0 turbo a máme vozidlo, které se jen tak nevidí.

Důvodem k testu modelu XT turbo je nedávná modernizace této modelové řady. Forester zůstává samozřejmě věren své robustní konstrukci, technici se však zaměřili na řadu vylepšení.

V oblasti pasivní bezpečnosti došlo k implantaci sružených bočních a hlavových airbagů, tak jak velí současné trendy. Aktivní bezpečnost byla dále posílena použitím předního pomocného rámu vycházejícího z modelu Impreza, svůj přínos má i snížení těžiště díky použití hliníkové kapoty a střešního dílu. Forester se také chlubí tužší karosérií, což přispívá k posílení jízdních vlastností (zejména v terénu). Nehodláme vás balamutit tím, že jsme při jízdě rozpoznali snížené těžiště či vyšší pevnost v krutu. Již předchozí generace tohoto modelu si v oblasti jízdních vlastností zasloužila jen a jen chválu a je zcela logické,

že nové provedení tyto vlastnosti nikterak nedevaluje, ba naopak. Zážehový přeplňovaný „boxer“ dosahuje největšího výkonu 130 kW a právě díky přeplňování nabízí výrazný plynulý zátať v celém otáčkovém spektru. Permanentní pohon všech kol pomáhá s dokonalou trakcí, chování vozidla je i přes vyšší stavbu karoserie překvapivě neutrální a nikdo z nezasvěcených ani netuší, jaká „střelba“ se dá s tímto vozidlem jet. Vzhledem k nabízenému dynamickému potenciálu budou mít s tímto SUV problémy i mnohem sportovněji zaměřené modely. Vyšší světlá výška a robustní konstrukce dovoluje i relativně nešetrné zacházení v terénu. Samozřejmě nemůže Forester suplovat terénní automobil, ale dovolím si tvrdit, že zvládne více, než si drtivá většina majitelů myslí, a tudíž i v terénu dovolí.

I AUTOHIT 19/2003
HRÁTKY S ČERTY

Probuzení „pekelných“ sil v Subaru Impreza WRX je velmi impozantní. Po otočení klíčku v zapalování se vůz lehce otrese, jak se rozeběhne ležatý boxer. Odkudsi z hlubin se ozývá tlumený hukot. Zařadíte jedničku převodovky s poměrně tuhým chodem, ale velmi přesnou a... Nic moc se nekoná. I když se proti předchozí generaci zlepšil nástup točivého momentu ve středních otáčkách, v první chvíli jste zklamáni. Stačí ale držet nohu na plynovém pedálu a zhruba kolem hranice čtyř tisíc otáček

dostanete čertovým kopytem do zad. Pak už je jen na odvaze jezdce, kdy dá nohu dolů – v pěti, šesti, sedmi tisících otáčkách, nebo až po zásahu omezovače? V tu chvíli si zároveň uvědomíte, jak výborné jsou jízdní vlastnosti Imprezy s trvalým pohonem všech kol, nízko položeným těžištěm a samosvorným zadním diferenciálem. Proti minulosti je podvozek o poznání komfortnější, ale dál je etalonem.

všechny texty redakčně kráceny



I AUTOFORUM 6/2003

STIHAČKA

Je jen málo aut, se kterými si na silnici užijete takovou porci zábavy a sebevědomí, jako s legendární Imprezou WRX STI. Záměrně používám slovo „legendární“, protože tento vůz je určitě pro mnoho lidí kultovní a ve své poslední verzi má všechny předpoklady k tomu, aby v pozici jednoho z nejlepších streetfighterů setval i nadále.

Zdá se mi, že tahle kára představuje hranici, kdy se racionální uvažování dostává do pozadí a nastupuje posedlost. Podle předchozích rádek by to mohlo vypadat, že jsem uctívačem kultu STI a je na tom kus pravdy. Modročerná anatomická sedadla příjemně obepínají tělo, těžkopádný čtyřramenný volant konečně nahradilo vyomdlené tříramenné kolečko a pohled přes nestoudně velkou násosku mezichladiče turba je uklidňující a znepekující zároveň. Pak už stačí jen otočit klíčkem a probudit k životu plochý dvoulitrový čtyřválec, který je vydatně dopován pořádným turbodmychadlem a jeho technologické finesy mají kořeny v motorsportu té nejvyšší kategorie. Zábava může začít... Zpočátku se ovládání auta zdá podivně těžkopádné, spojka je tuhá a ostrá, řazení i brzdy vyžadují mnohem více ovládací síly než běžné automobily. To není žádné překvapení, podobným autem jezdí asi málo maminek pro děti do školy. Chce to chvíli zvyku a estéčko se

promění v neuvěřitelně mrštnou šelmu. Všechno funguje dokonale a máte pocit, že jste s autem napevno spojeni každým čtverečním centimetrem těla, kterým se dotýkáte modré alcantary nebo černé kůže. Množství informací, které vám podvozek předává prostřednictvím sedadla a volantu, stačí v každém okamžiku na dokonalou analýzu situace, ve které se právě nacházíte. Je to velmi uklidňující a vzrušující zároveň. Dokonalá zpětná vazba vám po pár stech ujetých kilometrech dovolí létat po okreskách způsobem, který připomíná počítačovou hru. Pánové ze Subaru Tecnica International opět odvedli skvělou práci...



Se SUBARU jsem poprvé přišel do styku jako spolujezdec na služebních cestách. Jeden z mých brněnských kolegů má Legacy (najeto přes 350 tisíc km) a za každého počasí musí absolvovat v jednom dni trasy jako např. Brno – Karlovy Vary. Legacy mi zpočátku připadalo jako nevýrazné auto s divným zvukem motoru. Zažil jsem s ním však pár obtížných jízd (sníh, ledovka) a pochopil, že v autě s tak skvělými jízdovými vlastnostmi jsem nikdy předtím neseděl. Přečetl jsem si různé články a testy a značka mě tak zaujala, že jsem koupil ojetou Imprezu kombi. Snad zbytečně opakují to, co majitelé



Profesor zajíždí Forestera

SUBARU vědí a čemu ostatní nechtějí věřit. Přídavná redukce převodu, kterou mají Impreza a Legacy jen v provedení kombi, neuvěřitelně zlepšuje rozjezd na kluzkých a strmých cestách a rozjezd s převěsy. Dá se využívat i jinak, protože je například rychlejší a pohodlnější redukovat trojku, než přeřazovat z trojky na dvojku.

V čerstvém hlubokém sněhu Impreza jede, dokud nezůstane viset „za břicho“. Na příkré travnaté cestě po dvou dnech deště se téměř nepoznalo, kde se Impreza rozjížděla. V prudkém lijáku v italských Dolomitech zůstala většina aut stát, Impreza projížděla rychlostí,

ŽIVOTOPIS

Prof. Ing. Petr GRAU, DrSc. (1932)
vodohospodář – technolog vody, dlouholetý šéf katedry vody a prostředí a později i prorektor Vysoké školy chemicko-technologické v Praze, akademik The International Water Academy, bývalý president International Water Association, hostující profesor University of Adelaide, Austrálie, Tampere University of Technology, Finsko. Dnes pracuje jako expert pro EU, Světovou banku, Světovou zdravotnickou organizaci a kromě jiného i osobní poradce švédského krále.

Vždycky mě zajímala automobilová technika, a to mě přivedlo na několik sezón do mistrovství republiky v ekorallye, dnes již zapomenutého vysoce technického odvětví automobilového sportu.

Dokud auta bývala ještě dost jednoduchá, uměl jsem na nich ledacos udělat. Byly doby, kdy to ani jinak nešlo. Říkávalo se, že na dvě hodiny jízdy je potřeba hodina údržby. Ve srovnání s nedávnou historií jsou dnešní auta téměř bezúdržbová. Ubývá řidičů, kteří ovládají auto jako stroj se znalostí jeho konstrukce. Nebaví nás číst stovky stran různých manuálů a návodů a často je nad naše síly je pochopit (návod k obsluze Forestera má 347 stran). Konstrukteři to vědí a snaží se uplatňovat určité obecné principy, které umožňují používat techniku intuitivně. Teorie popisuje takový přístup jako „černou skříňku“. Nevíme, co v ní je a jak to funguje, ale víme, že na určitý vstupní impuls reaguje pomyslná skříňka určitým výstupním impulsem. Umí korigovat naše jezdecké chyby, nedostatek předvídatosti, či dokonce nepředvídatelnost kritických situací.

kterou limitovala viditelnost, a ne aquaplaning. Dávala zřetelně najevo, když byla na hranici adheze. Smyky byly předvídatelné a kontrolovatelné. Také jsem pochopil, že přednost AWD se uplatňuje jen pokud jsou kola v tahu a při brzdění motorem. Za jiných podmínek se při brzdění Impreza chovala jako auta s pohonem na jedné nápravě. Svezl jsem pár přátel, kteří jezdí v obtížných horských podmínkách. Mnozí si koupili Imprezy a o jiném autě nechtějí slyšet.

Když jsem se s Imprezou loučil, objevila se první verze Forestera. Byl jsem jen krůček od rozhodnutí ho koupit. Nakonec jsem zvolil jinou značku a k Foresteru se vrátil

až v jeho druhém provedení, tedy model 2003. Přiznávám, že jsem dost přemýšlel, kterou ze tří možných variant vybrat (Active, Comfort a Turbo). Nakonec jsem se rozhodl pro Active a doplňky. Active je totiž jediný model s tempomatem a současně s redukcí převodu. Pro úplné vybavení bylo potřeba vestavět klimatizaci (lze jen manuálně ovládanou) a mlhovky. Auto má tedy kompletní silniční vybavení (tempomat, vyrovnávání nivelity) a zároveň kompletní terénní vybavení (redukce, hill-holder) a pár dalších běžných doplňků. Z nich originální příčníky střešního nosiče se pohodlně montují, nepískají a jsou bezpečné. Každé tažné zařízení snižuje zadní nájez-

dový úhel, BRINK je osvědčeným řešením. Filosofie SUBARU je čitelná a pochopitelná. Hlavní úsilí je zaměřeno na bezpečnost a spolehlivost, vše ostatní je podružné. Filosofie je aplikována zcela nekompromisně a s japonským smyslem pro řád. Je to vlastně jediný fundamentalismus, v němž jsem našel zálibení. Protože řidiče nemá při jízdě nic rušit a zaneprazdňovat, chybí např. i kontrolka zapnutí potkávacích světel (všechna světla kromě pozičních se vypínají při vytažení klíče zapalování, takže nemohou zůstat opomenutím rozsvícena). Pokud je vše v pořádku, není na přístrojích vidět nic než zcela nezbytné informace (rychlost,

otáčky, teplota chladicí kapaliny, stav benzinové nádrže, počítadla ujeté vzdálenosti, venkovní teplota). Žádný trvale zapnutý palubní počítač, a tudíž žádné listování jeho displejovými stránkami za jízdy. Displej palubního počítače se rozsvítí jen v případě závady. V autě jsou tři dvanáctivoltové zásuvky, ale žádná není pod napětím při vypnutém klíčku. Takže např. opustit auto a nechat zapnutou ledničku se nedá; podle filosofie SUBARU by to nebylo dost bezpečné. Naopak, pokud ovladačem odemknete dveře a neotevřete, zamknou se po chvíli samy.

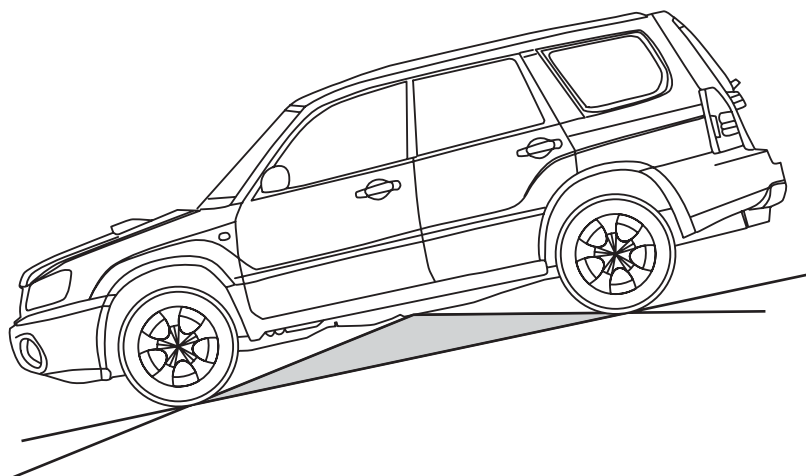
V autě a na autě není snad nic, čemu se dá říkat „bižuterie“, tedy nefunkční prvky pro parádu, kterými vyšší verze některých značek přímo hýjí. Proto také SUBARU působí poněkud stroje, až spartánsky. O Foresteru jsem slyšel, že je jako Belmondo: „tak ošklivý až je krásný“. V každém případě však je interiér nového Forestera pro posádku výrazně přívětivější a komfortnější, než by odpovídalo tradici značky. Forester však rozhodně nepatří k vozům, které mají více vnitřního

prostoru než vnější rozměry naznačují.

Jízdní dojmy jsou subjektivní záležitostí a měly by tak být chápány. Jsem však přesvědčen, že Forester udělal výrazný krok vpřed. Zmenšily se jízdní odpory, auto má delší dojezdy a nižší spotřebu. O spotřebě AWD kolují různé verze. Podle mého hodnocení je sice trochu vyšší než u „dvoukolek“, ale provozní náklady se poněkud vyrovnávají delší životností pneumatik. Větší aktivní bezpečnost je bonusem navíc. Forester s dvoulitrovým motorem „visí na plynu“, vedení stopy je kyberneticky přesné, jízdní vlastnosti úchvatné. Jsem však přesvědčen, že motor 2,5 l (115 kW) dodávaný standardně v Severní Americe, Austrálii, na Novém Zélandu a v Africe je přesně to, co kvalitnímu podvozku Forestera odpovídá.

Evropská varianta je však průměrnější u nás obvyklému poměru ujetých vzdáleností ve městě a mimo město.

Řazení je tradičně tužší, ale záběh SUBARU prý trvá tak pět až deset tisíc kilometrů, ne oněch tisíc mil (1600 km) uváděných v příručce, takže se dá očekávat, že ještě změkne.



Přejezdový úhel při nájezdu z roviny do klesání.

Pneumatiky BRIDGESTONE Dueler se zdají být dobře zvoleny jako kompromis mezi suchým a mokřým asfaltem, šotolinou a trávou. Jsou tiché, směrové vedení vyhovuje, na mokré trávě udivují. Pro hlubší sněh však budou stěží vyhovovat.

Konečně, Forester není off-road a není konstruován pro sportovně laděnou terénní jízdu. Má nápravy s přesným vedením a dokonalou kinematikou určené pro rychlou a bezpečnou jízdu po silnici, ale současně umožňující šetrnou jízdu po špatných



lesních a horských cestách a v lehkém terénu. Pro běžné provozní podmínky v lehkém terénu je důležitý zejména přejezdový úhel. Udává velikost úhlu terénního zlomu, přes nějž lze přejet bez zachycení nejnižším místem spodku vozu.

Forester je skutečně jedním z nejuniverzálnějších aut, tak zvané do divadla i do nepohody. Dá se s ním jezdit podle principů „černé skříňky“, ale znalost techniky prospěje jeho životnosti a bezpečnosti posádky. Nejde o to jezdit, ale přežít. V tom nastavilo SUBARU latku hodně vysoko.

Krátký rozvor Forestera (2 525 mm, stejně jako Impreza) a světlá výška 190 mm (nezatíženého vozu) umožňují přejíždět až hrozně vypadající terénní zlomy. Na obrázku je vidět, jak se zadní kola odlehčí přesunem těžiště auta směrem k předním kolům, která jsou naopak více zatížena. Naopak při výjezdu se odlehčí přední kola přesunem těžiště auta směrem k zadním kolům. Mezinápravová viskózní spojka při tom přenáší sílu tam, kde je zapotřebí.





Vítězství Forestera

Subaru Forester vítězí v crash-testech dvanácti malých SUV v USA

Letošní model Subaru Forester suverénně vyhrál srovnávací crash-test vozů kategorie „malé SUV“ americké společnosti Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Kromě Subaru Forester byly posuzovány: Hyundai Santa Fe, Honda CR-V, Ford Maverick, Mazda Tribute, Jeep Wrangler, Honda Element, Saturn Vue, Mitsubishi Outlander, Land Rover

Freelander, Suzuki Vitara a Toyota RAV4. Ve všech čtyřech posuzovaných kritériích získal Forester nejvyšší hodnocení, zelený terčík „dobrý“. Ve třech základních zkouškách – deformace vnitřního prostoru při čelním nárazu, riziko zranění na místě řidiče a spolehlivost bezpečnostních systémů – pak mezi svými soupeři jasně dominoval.

Kabina Forester se při čelním nárazu rychlostí 40 mph (63,37 km/h) projevila jako

CRASH TEST IIHF						
	dobrý	příjemný	čelní náraz	boční náraz	poškození hlavy	účinnost nárazníku
	slabý	velmi slabý				
Subaru Forester	■	■	■	■	■	■
Honda CR-V	■	■	■	■	■	■
Ford Escape	■	■	■	■	■	■
Toyota RaV4	■	■	■	■	■	■
Suzuki Grand Vitara	■	■	■	■	■	■

*různé výsledky na různých sedadlech

Magnet jménem Legacy

Před šedesáti lety se poprvé otevřely brány výstavy automobilů v německé a lze říci i evropské finanční metropoli Frankfurtu nad Mohanem. Ač byly začátky skromné, v současné době patří německému autosalonu postavení jednoho ze čtyř es světových automobilových výstav, kam náleží ještě Detroit, Ženeva a Paříž. Zatímco v USA a Švýcarsku můžeme vidět osobní automobily každoročně,

francouzská metropole a německé finanční centrum se s výstavou střídají, v lichých letech je ale na řadě Frankfurt. Dílem náhody se pak symbolika slavené šedesátky projevila na frankfurtském výstavišti i počtem světových premiér, kterých se odborné i laické veřejnosti předvedlo rovných šedesát. Dvěma pak přispěla do mlýna i značka Subaru, která zde ve světové premiéře představila model Outback a malý G3X Justy, premiérou pak bylo i uvedení Legacy a Legacy Kombi se šestiválcovými motory, neboť zbrusu nové Legacy se čtyřválcí pod kapotou se představilo již v květnu v Japonsku a ve

Frankfurtu se tak jednalo „pouze“ o evropskou premiéru. Zatímco pod kapotou Legacy i Outbacku jsou tradiční boxery a všechny vozy mají samozřej-

mě pohon všech kol, u G3X Justy je to poněkud jinak. Tento sportovně vyhlížející vůz je totiž typickým příkladem globalizace a vzájemné spolupráce

Pozornosti návštěvníků neušel ani zbrusu nový model G3X Justy



Japonská kvalita, švýcarská pečlivost a české srdce

V červnu uplynulo již 10 let od vstupu japonské automobilky Subaru na český trh. Největší světový výrobce osobních aut



s pohonem všech kol a s nejdělsí, více než třicetiletou tradicí jejich výroby, je na českém trhu reprezentován švýcarskou společností Emil Frey. Její výkonná dceřiná společnost se jmenuje Subaru, Česká republika, s. r. o. Proč zrovna Švýcaři? Emil Frey zastupuje Subaru v šesti zemích Evropy. Ve Švýcarsku je podíl vozů Subaru nejvyšší v celé Evropě. Řečeno obrazně, ale tak, jak to každý zaměstnanec firmy doopravdy cítí: české zastoupení spojuje japonskou kvalitu aut, švýcarskou pečlivost a české srdce.

Subaru má v České republice výjimečnou pozici. Prodejná síť, disponující před deseti lety jen zastoupením v Praze a Brně, tvoří dnes jedenáct autorizovaných partnerů. Všichni Subaruáci jsou lidi pro značku naprosto zapálení a vytvářejí

jednu velkou a soudržnou rodinu. Ta se rozšiřuje s každým novým zákazníkem. Koupě Subaru není běžnou koupí. Při koupi Subaru se ze zákazníka stává Subaruák.

„V počátcích jsme se všichni s našimi zákazníky ze všech koutů republiky dobře znali“, říká ředitel Subaru ČR pan Petr Neuman. „I když dnes už to samozřejmě možné není, krásný vztah, který s našimi zákazníky pořád máme, dává naší práci smysl významně převyšující obchodní partnerství.“ Slova ředitele českého zastoupení SUBARU potvrdil i průběh oslav jubilea, jak ho dokumentují naše fotografie.



Rozlehlému stánku Subaru v hale 8 frankfurtského výstaviště vědovily modely Legacy a Outback

v koncernu GM. Pod jeho kapotou totiž nalezneme buď řadové zážehové čtyřválcové o obje-

mech 1,5 (99 k) a 1,3 litru (93 k), oba se systémem pohonu všech kol a také přeplňova-

ný vznětový (!) čtyřválec 1,3 (69 k), tentokrát s pohonem pouze předních kol. V obou provedeních pak vůz díky vyšší světlé výšce umožňuje jízdu nejen po silnicích, ale i po nebezpečných cestách. Nové modely se budou montovat v maďarském závodě značky Suzuki, stejně jako předešlý model Justy, který tam vzniká už od roku 1995. Od Suzuki pocházejí také oba benzínové agregáty, zatímco premiérový nafták pod kapotou Subaru má kořeny u značky Fiat. Subaru G3X Justy se v současné době začíná v Evropě prodávat, v České republice si brzy budeme moci prohlédnout první dva exempláře, objednané pro kvalifikovanější úroveň u případném uvedení na trh.

INTERAKCE

Jiří Hergelas, Praha 2 ↓



Zadání z jarního čísla SM žádalo, abyste se pokusili k jednotlivým písmenům jména SUBARU přiřadit vlastnosti, které podle vašeho mínění produkty značky charakterizují. Z mnoha desítek zaslaných řešení vybíráme



Antonín Erben ze Špindlerova Mlýna se představil jako „spokojený majitel vozu SUBARU, dokonce již třetího vozu této značky. Všechny jsem koupil ojeté a všechny slouží bez potíží. Auto nemám garážované a i přesto startuje i v zimě dobře. Jezdím denně u nás ve Špindlu z jednoho kopce na druhý a nestalo se, že bych do práce nedojel i když jsou v zimním období silnice časně ráno neprotažené nebo zledovatělé.“ ↓



Podobně s řešením naložil **Jiří Koníř z Pardubic**, který nám o své oblíbené Impreze napsal, že „se stále vyvíjí, stále zraje jako dobré víno a je pořád lepší a lepší“ ↑

Ondřej Novotný z Opavy pospojil jednotlivá slova řešení do sloganu →

POMŮČKA: ENAR, KIR, POA, TRAK, UDEE	ANGREŠT	ÚLOMEK PILÍRE	ŠVÉDSKY „MYS“	LÍPNICE (BOTANICKY)	INICIÁLY HERECKY MŮTIOVÉ	TROFEJ PRO VÍTEZE	ČILU	HÁDANKY		ČERVENÁ BARVIVA	HVĚZDA V SOUHVĚZDÍ ERIDANUS	JEDOVATÝ HRIB	INICIÁLY LITERÁTKY KRÁSNO-HORSKÉ	DVANÁCT MĚSÍCŮ	VKLAD	ÚTVAR PRO ROZŠÍŘOVÁNÍ NOVIN	TURECKÉ POHOŘÍ
POSTUPNĚ ZISKÁVAT									NESTRHNOUT								
STRÍDÁNÍ POHLAVÍ A NEPOHLAVNÍ MNOŽENÍ									VELKÝ HAD LATINSKY „A“								
ČESKÝ HUDEBNÍ SKLADATEL					NEJET (EXPRES.) BYDLET								PÁDOVÁ OTÁZKA NEŠPLHAT				
CITOSLOVCE POHRDÁNÍ				ČLOVĚK TYRAJÍCÍ SEBE TROSKA										ANGLICKÝ SLECHTIC VÝHNĚ			
PŘEDLOŽKA			1. DÍL TAJENKY INICIÁLY KAISERA								2. DÍL TAJENKY					TEDY PŘEDLOŽKA	
SOUZVUK TÓNŮ												LEPTAVÁ TYČINKA ČESKÝ MALÍŘ					
	INDIÁNSKÁ TROFEJ DRUH ÚČESU												HRDINA (KNIŽNĚ) SŮŠENKA				POTOMEK MUŽSKÉHO POHLAVÍ
ŘÍMSKÝCH 550			DRUH TABÁKU DOMÁCKÝ ALBERT				ZKRATKA SLOVENSKE AKADEMIE VED	POPRUH (NÁREČNĚ)	3. DÍL TAJENKY	SIRNÉ NEROSTY ŘEHOLNÍK						ZASYČENÍ ÚPĚNÍ	
OTROK (ZASTAR.)				ZÁVĚT SLOSOVÁNÍ											PLOVOUCÍ LEDY TAMTO		
DVOJZPĚV					DOMÁCKÝ BARBORA PŘEDLOŽKA								OFOUKNUTÍ SPZ LITOMĚŘIC				
PRACOVAT JAKO CESTÁŘ																	
NÁBOŽENSKÝ REFORMÁTOR							NĚMECKÝ MIKROBIOLOG				KUS NÁBYTKU						



Zbyněk Broda z Přerova poslal hned 2 řešení, jedno jako charakteristiky v přídavných a druhé v podstatných jménech ↗



Petr Valta, Nová Role ↓

Dnes, jako v každém z předchozích čísel SUBARU MAGAZÍNU, vám nabízíme křížovku a soutěž. Za úspěšné luštění či splnění soutěžního úkolu můžete získat některý z atraktivních produktů butiku SUBARU, prezentovaných na poslední straně. Vyluštit tajenku křížovky jarního čísla: SUBARU – JEDINÝ POŘÁDNÝ AUTO pro vás nebyl žádný problém a přišly nám desítky správných vyluštění.

Čepici SUBARU za úspěšné zvládnutí křížovky tentokrát získává: **Radek Ryšavý** z Jablonce na Nisou

Soutěž o rýmované čtyřverší, v němž se objeví jméno SUBARU, sice skončila 31. ledna 2003, ale zřejmě se vám zamlouvala, protože jste nám zaslali další veršovánky. Například **Jan Chrastina** z Ústí nad Labem se představil jako velký fanda značky a vlastník už pátého vozu SUBARU. Vztah k nim vyjádřil osmiverším, z něhož citujeme závěr:

Žádný jiný auto nechci

Odveze mě v blátě, sněhu, dešti

Žádnou velkou žízeň nemá

Solidně se ve všem chová

Verše k vyluštění křížovky z pilnosti přidal také **Josef Cíza** z Prahy 3:

SUBARU je značka světová

Technicky perfektně se chová

Servis má též prímový

Až se každý podiví

SUBARU Impreza či Lesák

Je prostě auto „fešák“

Nakupujte SUBARU – v Pekařské 5 u baru

V Kolbenově ulici, tam jsou také na špicí

SUBARU ČR posílá tričko a čepici za nejlepší soutěžní řešení:

Antonínu Erbenovi ze Špindlerova Mlýna

a tričko i 3 dalším autorům:

Zbyňku Brodovi z Přerova, **Petru Valtovi** z Nové Role

a **Leo Matějkovi** z Jihlavy.

A jaký úkol jsme na vás přichystali tentokrát?

Tajenkou dnešní křížovky je tvrzení, které máte jednu větou zdůvodnit. V čem je tedy podle vás SUBARU (tajenka dnešní křížovky)?

Řešení křížovky i soutěžního úkolu pošlete nejpozději do 30. listopadu 2003 na adresu: OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Místřínská 394, 155 21, Praha-Zličín. Těšíme se na vaše řešení, ale i náměty a podněty.



Deštník
Subaru
Cena: 1959 Kč



Model Subaru
Legacy Outback
Cena: 881 Kč



Hodinky
Subaru
Cena: 2915 Kč



Rukavice
modré/černé
Cena: 1499 Kč



Brýle
s pouzdem
Cena: 1612 Kč



Zimní
čepička
Cena: 642 Kč



Montérky
Subaru
Cena: 4675 Kč



Tričko
Subaru
Cena: 439 Kč



Model Subaru
Impreza STi
Cena: 747 Kč

PRODEJCI SUBARU V ČR

- **EMIL FREY ČR**, Pekařská 5, 155 00 Praha 5, 251 621 750
- **ALM**, Hornoměřolupská 4, 102 00 Praha 10, 271 961 283
- **ILOS**, Rumjancevova 16, 460 01 Liberec, 485 100 896
- **Radko Polák**, Na Spravedlnosti 121, 530 02 Pardubice, 466 412 746
- **AUTWEC**, Útušická 3, 301 00 Plzeň, 377 473 935
- **MIJA SUBARU**, Vranovská 56, 614 00 Brno, 545 245 277
- **SUBRA CAR**, Zlínská 390, 763 16 Fryšták, 577 912 590
- **Kavalír King**, Krnovská 82, 746 01 Opava, 553 626 335
- **PKT auto, s. r. o.**, Grmelova 2069/9, 709 00 Ostrava, 596 616 940
- **Auto Vysočiny, s. r. o.**, Chlumova 1, 586 01 Jihlava, 567 322 536
- **C a K, s. r. o.**, Mlýnská 69, 602 00 Brno, 543 254 873