

Think. Feel. Drive.



podzim/zima 2008

# SUBARU MAGAZÍN

časopis pro příznivce značky

## JE TADY. Forester BOXER DIESEL



✦ **TESTOPIS** z Monaka

✦ **Subaru BOXER DIESEL:** pozadí vývoje

✦ **Japonci a jídlo**

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



## A je tady i akční nabídka UniCredit Leasing! Forester Diesel Credit Plus klientské bonusy

- 🚗 Bonus – pojištění skel ZDARMA po dobu trvání smlouvy
- 🚗 Bonus zahrnuje pojištění všech průhledových skel!
- 🚗 Bonus CCS karta v hodnotě 5000 Kč ke každému vozu ZDARMA
- 🚗 Neměnná výše splátky po celou dobu splácení, včetně pojištění a povinného ručení
- 🚗 Volitelná délka financování 6–72 měsíců

### 🚗 Příklady úvěrového financování:

**SUBARU FORESTER 2,0D ACTIVE**, pořizovací cena včetně DPH: 793 800 Kč

#### 1) Délka financování: 36 měsíců

Část kupní ceny hrazená klientem: 45 %  
Měsíční splátka včetně pojištění: 16 347 Kč  
RPSN: 6,6 %

#### 2) Délka financování: 60 měsíců

Část kupní ceny hrazená klientem: 45 %  
Měsíční splátka včetně pojištění: 11 215 Kč  
RPSN: 4,7 %

*Akce platí od 22. 10. 2008 do 31. 12. 2008 na uzavřené smlouvy a vozy předané maximálně do 31. 1. 2009.*

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 | Kvítková 552 | tel.: 577 578 111 | fax: 577 435 037

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



**FINANCOVÁNÍ BEZ HRANIC**



## Vážení čtenáři,

vítejte u nového čísla Subaru magazínu!

Dočtete se v něm o nejaktuálnějších oceněních, které naše modely získaly na domácích i mezinárodních kolbištích, podíváte se s námi na stánek Subaru na nedávném autosalonu v Paříži, představíme vám nenápadnou americkou majitelku Forestera, která dokázala realizovat své mimořádně náročné sportovní předsevzetí a dovršila ho dobytím Everestu ve svých sedmapadesáti letech, projedete se modely Impreza WRX a Impreza WRX STI po tratích rychlostních zkoušek Rally Monte Carlo, seznámíte se blíže s dalším průmyslovým odvětvím, ve kterém mateřská firma Subaru FHI úspěšně podniká, přečtete si o aktivitách našich autorizovaných prodejců i Subaru klubu, ohlédneme se za letošní sezónou motorsportu a úspěchy borců v Imprezách na domácích i zahraničních tratích a rubrika „Země původu“ nás přiměje mlsně se olizovat, protože je věnována japonskému jídlu a stolování.

Záměrně jsem dnes shrnul obsah prakticky celého aktuálního čísla našeho magazínu do jediné věty. Rád bych totiž v dnešním Editoriale akcentoval nikoli jednotlivé rubriky a jejich náplň, ale to, co jako nejpodstatnější prostupuje filosofií a étos podnikání značky Subaru obecně.

A to je nejnázorněji vidět na vývoji a realizaci prvního diesellového motoru BOXER, který už od jara prodáváme v modelech Legacy a Outback, právě teď ho představujeme v novém Foresteru a od ledna budeme dodávat také v Impreze:

V prvních fázích projektu Subaru diskutovalo o vývoji motoru BOXER DIESEL se spřízněnými automobilkami a výzkumnými instituty se specializací na vznětové motory. Závěr dotázaných odborníků zněl, že konstrukce boxer není pro vznětové motory vhodná. Subaru poté dokonce zvažovalo možnost vyvinout zcela nový vznětový motor s řadovým uspořádáním válců, případně koupit vznětový motor od jiného výrobce.

Ale pak konstruktéři Subaru položili na druhou misku vah jedinečnou identitu značky Subaru. Od konkurence se Subaru odlišuje právě výlučným používáním motorů BOXER v kombinaci s technologií pohonu všech kol AWD, což se odráží ve výjimečných jízdních výkonech, bezpečnosti a příznivých ekologických parametrech. Konstruktéři byli přesvědčeni o tom, že tato jedinečná identita značky musí stát i za novým vznětovým motorem.

Satoshi Maeda, generální ředitel oddělení konstrukce motorů, který vedl celý vývojový tým, řekl: „Nemělo žádný smysl vytvořit pouze nový dvoulitrový vznětový motor a zcela pominout identitu značky Subaru. Věřili jsme, že pokrokový vznětový motor zachováající identitu naší značky vyvolá značnou poptávku, a že SUBARU BOXER DIESEL se bezpochyby odliší od ostatních vznětových motorů vyráběných jinými automobilkami. Byli jsme přesvědčeni o tom, že náš motor musí zachovat konstrukci boxer.“

Jako fandové značky dobře víte, že revoluční Subaru boxer diesel se okamžitě po svém uvedení dočkal jednoznačně příznivého hodnocení. A je vnímán jako další krok na cestě, vytyčené „zeleňým azimutem“, tedy programovým úsilím naší značky vyrábět vozy, které budou stále šetrnější k životnímu prostředí a přitom neztratit nic ze svých konstrukčních kvalit, nabízejících uživatelům jedinečné zážitky z jízdy.

Také díky tomuto důsledně naplňovanému odhodlání se značka Subaru stále výrazněji prosazuje i v České republice. V půli října jsme měli zaregistrováno přes 950 nových vozů Subaru a je prakticky jisté, že poprvé v historii působení na českém trhu zdoláme, a to významně, magickou hranici 1000 prodaných vozů v kalendářním roce.

Děkuji za to předem všem našim partnerům, autorizovaným prodejčům značky. Ale uznání patří také vám, vyznavačům vozů s šestihvězdičkovým emblémem. Vaše nadšení a věrnost vás přes hranice států spojuje s celou tou jedinečnou „Subaru Family“, která prostě „drží pospolu“ v každém okamžiku, jak to dokumentovala akce k počtě nedávno tragicky zesnulého legendárního pilota rally, Colina McRae, o níž vás informujeme v podvalu.

Věřte, že právě vaše zánícení a oddanost značce motivuje a bude i nadále zavazovat také všechny pracovníky dealerské sítě Subaru v České republice ke snaze, nabízet vám služby hodné špičkových kvalit našich vozů.

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

**Jsou lidé, na které fanoušci** rallysportu a zejména subaráci nikdy nezapomenou. Jedním z nich je i Colin „McCrash“ McRae, špičkový rallyový pilot, který bohužel minulý rok i se svým pětiletým synem tragicky zahynul při havárii soukromé helikoptéry.

Anglický sraz majitelů vozů Subaru v sobotu 30. srpna 2008 na počest legendárního pilota překonal všechna očekávání. Od domova Colina McRae se kolona vydala na skoro 500 km dlouhou cestu do sídla společnosti Prodrive. Původně se akce mělo zúčastnit okolo 700 aut, ale na místo srazu jich přijelo přes 1100 a cestou se přidávala další. Vozy Subaru tak vytvořily neuvěřitelnou 50 km dlouhou kolonu, kterou cestou zdravily stovky fanoušků s obřími transparenty. Kolona byla vedena originální Imprezou, se kterou sám Colin závodil. Na testovací trati společnosti Prodrive pak účastníci vytvořili dva oficiální rekordy, přijaté pro zápis do Guinnessovy knihy. Prvním byl 800 m dlouhý nápis „COLIN MCRAE“ a Skotská vlajka, jež vznikly zaparkováním 1086 vozů Subaru, druhým pak nejdelší kolona automobilů stejné značky.

Účelem akce bylo mimo jiné shromáždit prostředky pro nadaci pojmenovanou po skotském mistrovi světa z roku 1995. Pořadatelé odhadují, že se podařilo vybrat přes 40 000 liber (1 300 000 korun).





STRANA 8 – Subaru Woman

## Nevzdávat se na cestě

Šestapadesátiletá majitelka Subaru Jeanne Stawiecká je první ženou historie, která se může pochlubit, že na každém z kontinentů zaběhla úspěšně maratón a dokázala zdotat nejvyšší vrchol.



STRANA 10 – Testopis

## Ve velkém stylu

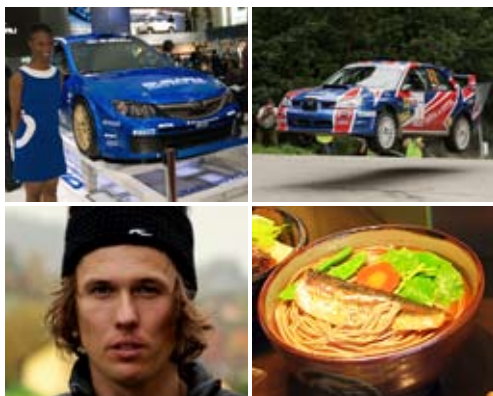
Slova Monako a Monte Carlo jsou stejně magická, přitažlivá a fascinující pro svět boháčů či showbizny a jeho celebrit jako pro svět motoristického sportu.



STRANA 12 – Boxer Diesel Story

## Subaru Boxer Diesel

Konstruktéři Subaru se rozhodli realizovat „nemožné“. Poďte s námi nahlédnout do zákulisí vývoje nového vznětového motoru boxer.



STRANA 6

Subaru v metropoli umění

STRANA 22

Subaru sport

STRANA 24

Nejlepší na rychlém sněhu – rozhovor s Ondřejem Bankem

STRANA 26

Knedlíček je více k užitku než květina

# 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 581 376 Kč ve verzi N1 s odpočtem DPH (665 574 Kč včetně DPH).**

**Informujte se na další bonusy u partnerů Subaru!**



Přední místa pro Subaru v anketě  
**International Engine of the Year AWARDS 2008**

Subaru Boxer diesel 2.0 I  
**3. místo**



Úspěch patří novému dieselovému motoru Boxer, díky třetímu místu v kategorii „Nejlepší nový motor 2008“ ve třídě 1,8l až 2,0l motorů. První dieselový motor Boxer pro osobní vozy je čtyřválcový 2,0l turbodiesel, který pracuje kultivovaně, tiše a úsporně. Pro přípravu směsi použil výrobce Subaru Common-Rail-System, který pracuje se vstřikovacím tlakem od 1800 barů. Speciální elektromagnetické vstřikovací trysky dopraví pohonnou látku do spalovacích prostor.

Dieselový motor Boxer pracuje s výkonem 110 kW (150 PS) při 3690 ot./min a poskytuje svůj točivý moment od 350 Nm již při 1800 ot./min. Dieselový motor Boxer hraje důležitou roli na evropských trzích, kde by měl být podstatnou hnací silou pro rozvoj značky Subaru.

Subaru Boxer 2.5 I turbo  
**1. místo**

**2,5l** turbomotor Subaru Boxer vyhrál v soutěži „International Engine of the Year Awards 2008“ ve třídě 2,0l až 2,5l motorů. Tím se přeplňovaný motor Subaru Boxer 2.5 prosadil po roce 2006 již podruhé v anketě o vytouženou cenu, která platí za „Oscara“ v motorových konstrukcích. Porota, složená z 65 renomovaných žurnalistů z 32 zemí, hodnotí motory podle hledisek růstu výkonu, reakcí, úspornosti, handlingu a klidného chodu. Vyhlášovateli soutěže jsou největší britská nakladatelství – UKIP Media & Events – Automotive Magazines Division, Magazine Engine Technology International and Automotive Testing Technology International.

Na našem trhu je tento úspěšný motor dostupný hned ve třech modelech – Forester 2.5XT, Impreza 2.5 WRX a špičkový sportovní model Impreza WRX STI. Čtyřválcový 2,5l motor Boxer s přeplňovaným turbodmychadlem má výkon 220 kW (300 PS) při 6000 ot./min., maximální točivý moment je od 407 Nm při 4000 ot./min. Dvě vačkové hřídele pro každou řadu válců, čtyři ventily v každém válci – motor reprezentuje pouze tu nejvyšší technologii a umožňuje dosažení vysokého výkonu při nízkém počtu otáček. Tuto dokonalost ocenili i členové poroty.



**Vítěz ankety Automobil 4x4 roku 2008**

V sedmém ročníku čtenářské ankety „Automobil 4x4 roku 2008“ o nejoblíbenější automobil s pohonem všech kol v České republice, jejíž výsledky byly vyhlášeny na veletrhu AUTOTECH BRNO zvítězil v Kategorii A: Vůz se základní pořizovací cenou do 1 milionu korun automobil SUBARU Forester.



Plaketu a diplom převzal od Dagmar Janouškové, manažerky časopisu 4X4Automagazín, pan Petr Neuman, ředitel SUBARU ČR



# SUBARU

v metropoli umění

# slavilo padesátku



Paříž je bezesporu nejvýznamnějším světovým velkoměstem designu, umění a módy. Ve světě automobilů to samozřejmě platí také – vždyť mnoho významných vozů automobilové historie se veřejnosti poprvé představilo právě ve francouzské metropoli. Každý sudý podzim se totiž expozice zdejšího výstaviště u Porte de Versailles stávají molem, na kterém předvádějí všechny významné světové značky své novinky pro následující rok. Ve městě nad Seinou se pak Subaru rozhodlo představit veřejnosti dlouho očekávaný šlágr: Forestera a Imprezu s dieselovými agregáty. Ty si také téměř ihned po jejich uvedení najdou cestu do showroomů českých prodejců Subaru.



Zájem o ekologii představuje Subaru na každém významném autosalonu. V Paříži této sekci vévodil ekologický koncept vozu B segmentu G4e (zelený automobil)



Mat Nagato, výkonný ředitel a viceprezident Fuji Heavy Industries, neskrýval s ohledem na prodeje dieselového Forestera a Imprezy před ředitelem Subaru Francie panem Thierry Gillardem svá očekávání

Premiéra dieselového agregátu v Ženevě, kdy se jedinečný motor Boxer Diesel objevil v modelech Legacy 2,0D a Outback 2,0D, vzbudila mezi fanoušky značky velký ohlas. Největší světový výrobce vozů s pohonem všech kol totiž premiérově nabídl automobil, jehož spotřeba a emise vzhledem k užitému a jízdním vlastnostem jsou nyní bezkonkurenční. I když se Subaru již dříve snažilo ekologičtěji smýšlejícím řidičům nabídnout alternativu v podobě originální přestavby na pohon LPG, přeci jen ne každý chce například kvůli levnějšímu provozu zmenšit kapacitu zavazadelníku. Nový diesel se pak ukázal být nejen hospodárný, ale svou dynamikou zaujal většinu motoristických odborníků a novinářů, kteří v testech vozů s tímto motorem nešetřili chválou. Nyní se tento čtyřválcový agregát konečně dostává pod kapotu Forestera, kde se hodnotou emisí CO<sub>2</sub> 167 g/km dostává okamžitě na pozici jedničky ve třídě kompaktních SUV.

Jeho umístění pod kapotu Imprezy má samozřejmě také význam udělat tento model ještě úspornějším, není to na rozdíl od Forestera ta nejdůležitější mise dieselového boxeru. U menší a obratnější Imprezy je totiž spojení dieselu s šestistupňovou převodovkou skvělou kombinací vzhledem ke sportovnímu DNA tohoto modelu. Skvěle vyladěný podvozek, tuhá karoserie a zároveň vysoká úro-



Kombinace krásné modelky spolu s nejnovější Imprezou WRC je skutečně svůdná, nemyslíte?

veň bezpečnosti se nyní snoubí s dynamickým agregátem, který je i při vysokém výkonu úsporný a šetrný k životnímu prostředí.

Značce Subaru pak velmi záleží na budoucnosti a ochraně životního prostředí, a tak součástí pařížské expozice byly i další ekologické prototypy. Jedním z nich byl koncept elektromobilu G4e, malé městské vozidlo v podání šestihvězdičkové značky bylo elektrické provedení již dříve představeného nejmenšího japonského modelu R1e.

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

# Zelený azimut



Solbergova Impreza WRC nemůže chybět v expozici Subaru na žádném z prestižních autosalónů. Fandové motorsportu pokládají už mnoho let tento model za ikonu rallye a nenapodobitelný zvuk jeho originálního motoru boxer za rajskou hudbu. Pozorní návštěvníci světových autoshows si ale povšimli, že na stáncích Subaru se stále větší důraz klade také na to, aby vozy s šestihvězdičkovým emblémem byly při zachování všech dosavadních předností také stále šetrnější k životnímu prostředí. Tuto tendenci nejnázorněji dokládá vývoj revolučního motoru Subaru Boxer Diesel, o němž podrobněji referujeme na jiném místě.

Popis vzrušujícího zápasu konstruktérů o taková technická řešení, která přinesou žádoucí snížení spotřeby, emisí, produkce hluku atd., ale nijak neomezí skvělou ovladatelnost vozu, dynamiku a zážitek z jízdy, se čte opravdu jako detektivka – a ač je cesta k optimálnímu řešení často nesnadná a klikatá, fandové značky jsou si předem jistí, že Subaru správné řešení jako vždy spolehlivě objeví.

## Názorná ukázka

Problém s točivým momentem v pásmu nízkých otáček vyřešila variabilní tryska systému přeplňování. Když se lopatka trysky uzavře, průtok se zúží a zrychlí, což zvyšuje točivý moment v pásmu pod 1800 ot/min. Na druhé straně za jízdy vysokou rychlostí v pásmu vysokých otáček se lopatka otevře, aby se odpor průtoku snížil, což také napomáhá ke snížení spotřeby paliva. Boxer diesel s přeplňováním tak vykazuje vysoký točivý moment v pásmu nízkých otáček, ale současně i hladké zrychlování za vysokých otáček — konstruktéři tak dosáhli potřebného zásadního pokroku!

Podobně konstruktéři prvního vznětového boxer motoru na světě dokázali sladit skvělou odezvu motoru s nízkou spotřebou paliva použitím filtru pevných částic (DPF) tzv. uzavřeného typu, zlepšili účinnost spalování a zároveň snížili přítomnost pevných částic ve výfukových plynech, snížením třecích sil v motoru, převodovce a mechanismu stálého pohonu všech kol dosáhli redukce spotřeby paliva, která například nový Forester 2,0D řadí na samotný vrchol třídy kompaktních vozů SUV.

Referát z Paříže na předchozí straně zmiňuje i další vývojové trasy, narýsované podle zeleného azimutu Subaru. Prototyp R1e vyvinutý ve spolupráci Subaru a TEPCO (Tokyo Electric Power Company) je už podrobován silničním testům. V současnosti tvoří firemní flotilu TEPCO celkem 40 vozů Subaru R1e, které jsou testovány za účelem dalších vylepšení.

Podobně vývojová studie Subaru G4e stále konkrétněji cílí k realizovatelnému modelu elektromobilu příští generace. Lehký automobil používající lithium-iontové akumulátory zcela nového typu by měl mít odhadovaný akční rádius 200 km na jedno nabití, a to už se blíží parametrům, nezbytným pro reálný zájem uživatelů.



Cestou podle zeleného azimutu ale Subaru nesleduje jen módní trendy. Podstatou filosofie značky byla vždycky tendence vyrábět vozy nezaměnitelných kvalit, uživatelsky příjemné a technologicky špičkové. Ekologické parametry aut se v posledních letech staly jedním ze zásadních kritérií technologické úrovně.

Subaru více než drží krok se světem. A za přínosy v oblasti šetrnosti k přírodě, kteří vývojáři značky v posledních letech veřejnosti představili, si v souhlasu se svým logem zaslouží ohodnocení šesti hvězdičkami! ✦

# Nevzdávat se na cestě

**V únoru 2007 majitelka Subaru Jeanne Stawiecká úspěšně dokončila antarktický maratón, a tím překonala neoficiální světový rekord: v průběhu pouhých 141 dní dokázala zaběhnout maratónskou trať na každém ze sedmi kontinentů. A navíc: tři měsíce poté tenkrát 56letá (ano, šestapadesátiletá) Jeanne zdolala další velký milník, když úspěšně stanula na nejvyšším vrcholu světa a dobytím Mount Everestu zkompletovala rovněž výstupy na nejvyšší hory všech světadílů. Stala se tak první ženou historie, která se může pochlubit, že na každém z kontinentů zaběhla úspěšně maratón a dokázala zdolat nejvyšší vrchol.**

Jeanne, která je civilním povoláním diplomovaná zdravotní sestra se specializací anestezioložka, ještě v roce 1988 kouřila až dvě krabičky cigaret denně. Se zlovykem, kterému holdovala od svých sedmnácti, dokázala ze dne na den přestat a začala rekreačně běhat. Po několika letech začala s vážným běžeckým tréninkem a v roce 1994 poprvé úspěšně absolvovala maratón v New Yorku. Slavný bostonský maratón běhala od roku 1995 do roku 2001 každoročně.

Pak se začala soustavněji věnovat horolezecké přípravě, nejdříve na vulkánech v Cotopaxi v Ekvádoru. Už v roce 2002 zdolala vrchol Elbrusu. Na nejvyšším štítu Severní Ameriky Denali stanula o rok později a v roce 2004 stihla zdolat nejvyšší hory dvou kontinentů: Mount Vinson v Antarktidě a Aconcagua v Jižní Americe.

První pokus o zdolání Everestu v roce 2005 skončil v druhém postupném táboře, ale získané zkušenosti Jeanne zúročila hned

v následujícím roce, kdy si nejen zaběhla maratóny v australském Melbourne, jihoafrickém Sowetu a jihoamerickém Santiago de Chile (a to tak, že ve své věkové kategorii vítězila nebo byla druhá), ale zdolala i vrcholy afrického Kilimandžára a nejvyšší australské hory Mt. Kosciuszko.

Jedinečnou sbírku trofejí sedmi úspěšně zaběhnutých maratónů na sedmi kontinentech v necelých pěti měsících a sedmi dobytých nejvyšších hor sedmi světadílů zkompletovala Jeanne vloni. Maratóny absolvovala v Dubaji, Miami, španělské Valencii a v Antarktidě a na vrcholu světa stanula 22. května.

Pro Subaru se Jeanne Stawieckí rozhodla v roce 1999. Při jejím zájmu o dlouhé běžecké tratě a vysoké hory není žádným překvapením, že si vybrala Forestera. Chválí si ho ale nejen pro báječné jízdní vlastnosti a schopnost zvládat nejroztříčnější nástrahy terénu. „Forester mi poskytuje skvělé služby i v civilu. Jako zdravotnice potřebuji vůz, na který se můžu vždycky spolehnout. A tuhle jistotu mi Subaru dává.“

Jeanne Stawieckí, která nám k tomuto článku osobně poskytla své fotografie, píše teď o svých maratónech a horolezeckých výstupech knihu. O jejím poslání napsala: „Zdalo se mi, že lidé se často příliš rychle vzdávají, když se mají utkat s nějakými problémy a o hodně tak přicházejí. To, že jsem se svými sportovními aktivitami začala až ve středním věku a přesto jsem dokázala, co jsem si předsevzala, by snad mohlo inspirovat i mnohé jiné. Ráda bych jim svým příkladem pomohla nevzdávat se na cestě za splněním snů.“



Jeanne Stawieckí oblečená do slavnostního sáří po úspěšném výstupu na Mount Everest





**JEANNE MASLEY STAWIECKI (vpravo)**

**1950** – Narodena v malém průmyslovém městě Webster, (Massachusetts, USA)

**1968** – Zahajuje studium na škole pro zdravotní sestry a rostoucí stres řeší tím, že začne kouřit

**1971** – Úspěšně dokončí zdravotní školu a vdává se za studentskou lásku

**1977** – Vrací se k dennímu studiu, aby získala kvalifikaci anestezioložky

**1988** – Rozhoduje se zásadně změnit své životní stereotypy, přestává kouřit a začíná běhat

**2007** – 22. května se stává první ženou, která zdolala nejvyšší vrcholy všech kontinentů a zároveň na všech světadílech úspěšně absolvovala maratónský běh

# Ve velkém stylu

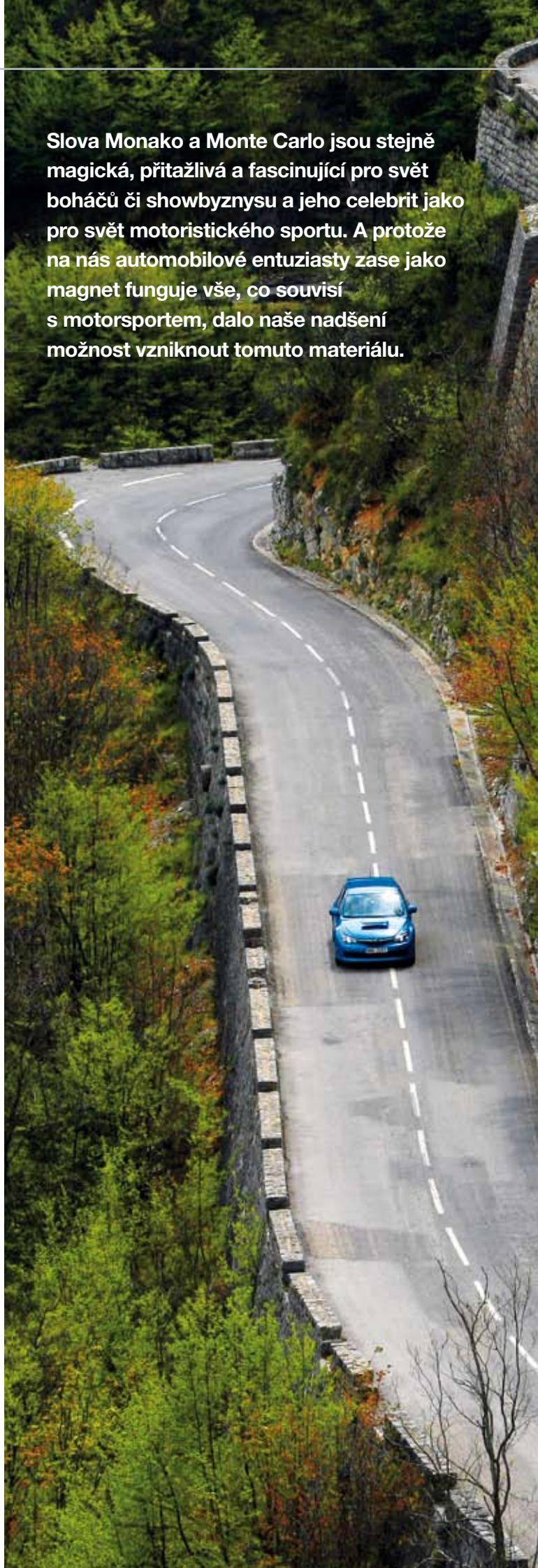
**N**ež první Impreza WRX STI stanula před budovou zastoupení Subaru ČR, zrodila se myšlenka otestovat ji v jejím přirozeném prostředí, na tratích rychlostních zkoušek. Tohle auto nikdy nebylo jen obyčejným zástupcem stále oblíbenější kategorie hot-hatchů (dříve řekneme hot-sedanů), ale derivátem skutečného soutěžního speciálu původně vyvinutého firmou Subaru Tecnica International (STI), dceřinou společností Fuji Heavy Industries. To se psal rok 1994 a samotné Subaru tento projekt tak nadchl, že v dalších letech již na vývoji konceptu WRX STI aktivně spolupracovalo a během té doby byly vlastnosti vozu neustále vylepšovány v souladu s filozofií, že „ultimativní výkon znamená důvěru v řízení“. Ale Evropa musela čekat až do roku 2001, kdy se estéičko konečně začalo na starý kontinent oficiálně dovážet. Naštěstí dnes se píše rok 2008, a tak můžeme ultimativní výkon a důvěru v řízení třetí generace Imprezy WRX STI testovat i my. Rozhodli jsme se uspořádat akci ve velkém stylu a s Imprezou WRX STI a doprovodným vozem, kterým nebylo nic jiného než Impreza WRX, vyrazit do Monte Carla.

První den po příjezdu jsme zamířili k průsmyku Col de Turini, nejvyššímu bodu královny mezi erzetami (1602 m n. m.), dvaatřicet kilometrů dlouhé rychlostní zkoušky vedoucí z městečka Sospel (případně opačně), jako startu naší rallye. Pomalu míříme právě do Sospelu, nesčetné vracečky a zatáčky nejrůznějších poloměrů mě jako řidiče nenechají ani chvíli zahálet. Teď si však pouze projíždím trať, systém SI-DRIVE mám nastavený na režim Sport, který urychluje odezvu motoru na moje pokyny, volič mezinápravového diferenciálu je v pozici Auto a VDC zas v módu normal. Se spolujezdcem vytváříme itinerář pro další průjezdy a fotograf z doprovodného auta před námi fotí první fotky a i on se snaží zorientovat v nekonečné škále scenerií a objektů focení. Postupně míříme do údolí Vallée de la Bévéra v nadmořské výšce 1170 metrů a „monotónní“ klesání je přerušeno tunelem, po němž následuje průjezd lesem, kde jsou ostré přechody stínu a slunce velkým nápirem na můj zrak. Městečko Moulinet dává příležitost ke zpomalení a k popuštění uzdy fantazii. Úplně vidím, jak je silnička v osadě i následující tři vracáky v době soutěže doslova obsypána fanoušky a cítím tu úžasnou atmosféru. No tak, brzdi!, probudí mě velmi brzy pud sebezáchovy

Chování imprezy jsme prověřili v těch nejtěžších podmínkách. Zároveň však pro ni v těch nejpřirozenějších



Slova Monako a Monte Carlo jsou stejně magická, přitažlivá a fascinující pro svět boháčů či showbyznysu a jeho celebrit jako pro svět motoristického sportu. A protože na nás automobilové entuziasty zase jako magnet funguje vše, co souvisí s motorsportem, dalo naše nadšení možnost vzniknout tomuto materiálu.





ve chvíli, kdy je již zas potřeba se plně věnovat řízení. Následuje rychlá sekce, kde soutěžní vozy dosahují rychlosti až 180 km/h (blázní, tedy chci říci mistři volantu), technická pasáž několika na sebe navazujících vraceček s poetickým názvem Notre-Dame de la Ménour a po třech kilometrech již projíždíme kolem cedule s nápisem Sospel. Naší další zastávkou nyní bude místo s zřejmě největší koncentrací boháčů na metr čtvereční a start i cíl Rallye Monte Carlo, Monako. Také tahle cesta je úžasná, klikatící se a uzoučká, jednoduše řidičův sen. Postupně si oťukávám další možnosti nastavení vozu, kterými je v případě SI-DRIVE režim Sport Sharp, snižování a zvyšování blokovací síly mezinápravového diferenciálu či omezování činnosti systému VDC, a to přes režim Traction až k režimu off, a zkoumám, které nastavení bude ideální pro ztřeštější ostré jízdny na erzetách. Režim Sport Sharp je vzhledem ke kýženému maximálnímu využití potenciálu dvaapůllitrového přeplňovaného boxeru a jeho tří set koní jasný, zda zvolit vyšší blokovací sílu mezinápravového diferenciálu pro zvýšení stability, či naopak nižší pro větší ochotu zatáčet, už mám také skoro vybráno, jelikož se celkem jednoznačně vzhledem k profilu tratě přikláním k druhé variantě. Dilema tak mám už snad jen v případě volby mezi režimem Traction a off u VDC, jelikož mě oslovilo opravdu velmi kvalitní nastavení módu Traction, kdy kontrola stability zasahuje do řízení opravdu jen sporadicky a nechává řidiči dostatečný životní prostor. Každopádně už dnes musím pochválit neúnavné brzdy, precizní a kratoučké řazení či přesné a strmé řízení, a naopak vyjádřit nespokojenost s bočním vedením sedadel. Večerní prohlídku Monte Carla ukončuje pohled na hodinky, který jasně napoví, že na ztřeštější, naši vlastní, i když zkrácenou Rallye Monte Carlo je třeba se řádně vyspat.

Ráno se soukám do overalu z dob, kdy jsem závodila a ruce se mi potí vzrušením. Ten den projíždím celou královnu erzet dvakrát, některé pasáže kvůli focení snad padesátkrát a večer vzpomínám na slavnou noc dlouhých ohňů a dávám si jako test odvahy ještě jednu noční etapu. Ten den nejsem vůbec schopna všechny ty zážitky vstřebat, a tak až druhý den s trochou odstupu hodnotím precizní chování vozu za všech okolností, poslušnost i s vypnutým VDC, minimální náklony či chirurgickou práci tří samosvorných diferenciálů prověřenou v těch nejtěžších podmínkách. Stejně tak smekám před čtyřválcovým boxerem, který umí lineárně zatahovat i v nízkých otáčkách a zároveň podávat neskutečné výkony v těch vysokých při aktivní spolupráci s řadicí pákou. Na závěr bych ráda vyjádřila díky konstruktérům za to, že estéičko je stále své a že jeho příklon ke komfortu a uživatelské přívětivosti pro širokou řidičskou obec zůstal v rozumných mezích, a tím pádem stále vyžaduje dobře odvedenou práci řidiče, se kterým komunikuje skrze ztuha jdoucí pedály i řadicí páku či strmé řízení a pod jeho kapotou bije srdce soutěžáka. ✦

**TEXT:** VĚRA VOSTRÁ, **FOTO:** TOMÁŠ MIKULE  
MNOHEM ROZSÁHLEJŠÍ TEXT REDAKTORŮ A7 BYL REDAKČNĚ ZKRÁCEN

**A7 VERDIKT:** Impreza WRX STI je úžasné auto, které skrz povely přesného a strmého řízení poslouchá na slovo. Výkonu motoru zdárně sekunduje jak podvozek se třemi svornými diferenciály, tak neúnavné brzdy.

# SUBARU boxer DIESEL

## Opravdová technická revoluce

**Když přední výzkumné instituty se specializací na vznětové motory sdělily vedení Subaru závěr, že konstrukce boxer není pro vznětové motory vhodná, stálo vedení automobilky před rozhodnutím, zda vyvinout zcela nový vznětový motor s řadovým uspořádáním válců, či jej případně koupit od jiného výrobce. Konstrukteři Subaru ale byli přesvědčeni o tom, že jedinečná identita značky spojená s výlučným používáním motorů Boxer musí být zachována, a rozhodli se realizovat „nemožné“. Pojďte s námi nahlédnout do zákulisí vývoje nového vznětového motoru boxer.**

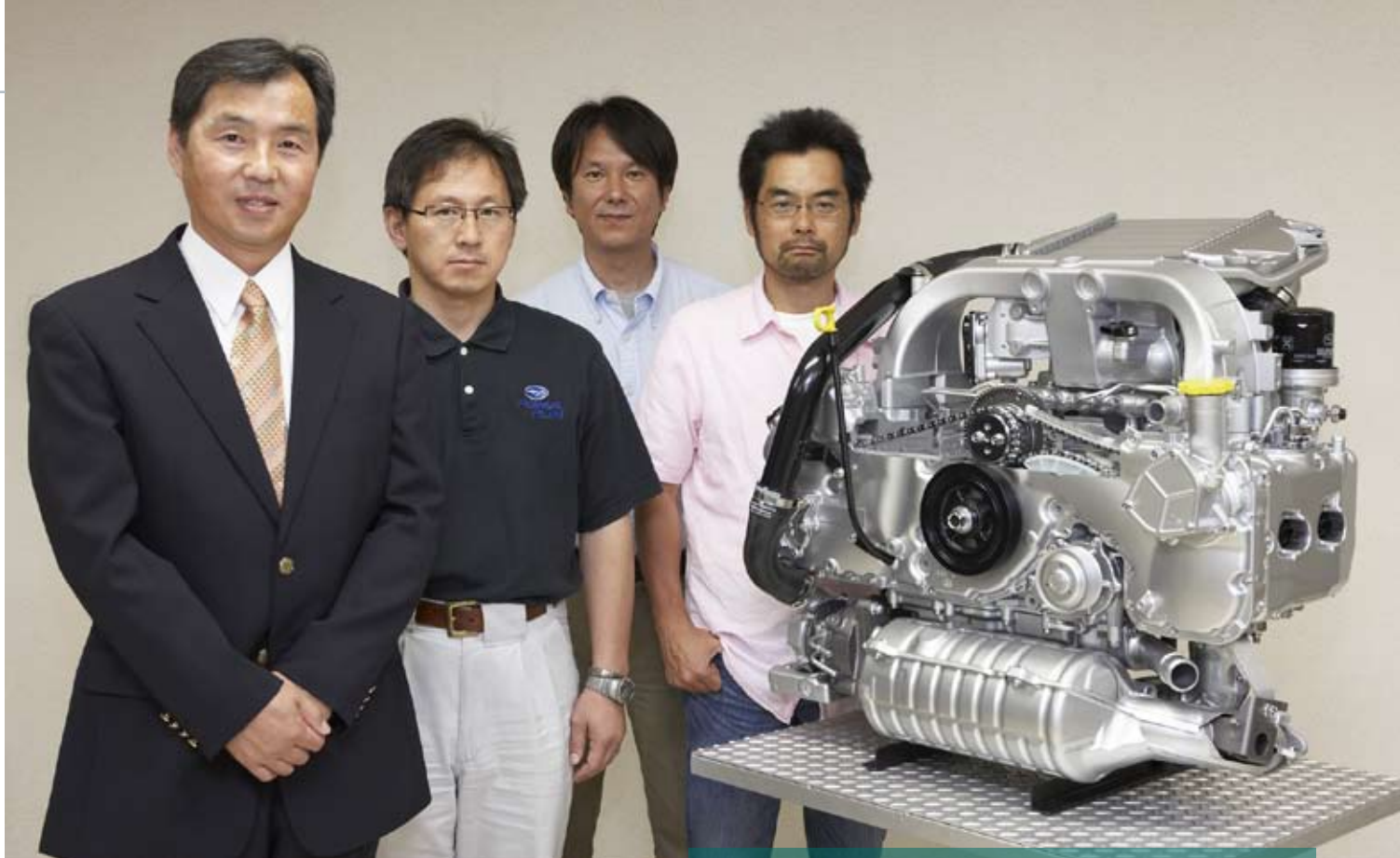
**P**rvní práce na vývoji celosvětově prvního vznětového motoru konstrukce boxer určeného pro osobní vozy byly zahájeny v roce 1999. Tým vývojářů tehdy sestával pouze ze čtveřice konstruktérů. V té době se provozní parametry vznětových motorů celosvětově výrazně zlepšily díky novým technologiím v oblasti řízení spalování. Vznětový motor se ukázal jako slibný způsob pohonu, dokonce s nižšími emisemi CO<sub>2</sub>. Všechny automobilky světa začaly v té době intenzivněji soupeřit ve vývoji vysoce výkonných vznětových motorů. Když Subaru zahájilo vývoj nového motoru Boxer Diesel, brzy jsme si uvědomili, že píšeme zcela novou a bezprecedentní kapitolu v oblasti vývoje vznětových motorů a čelíme technologickému problému, který nelze podrobit žádnému srovnávacímu testu.

Oproti zážehovému motoru zde pracujeme s jinými parametry vrtání a zdvihu. Rozdíl plyne z odlišného mechanismu spalování paliva: spalovací komora u vznětového motoru je zpravidla menší, aby se usnadnilo vznícení kompresí po vstříknutí paliva přímo do spalovací komory.

Průměr pístu u zážehového motoru je větší, aby se zvýšil zdvihový objem válců. U vznětového motoru však větší průměr vrtání znamená zvětšení spalovací komory, což znesnadňuje účinné spalování paliva. Požadujeme-li tedy nárůst zdvihového objemu u běžného vznětového motoru s řadovým uspořádáním válců, je vhodnější použít menší průměr vrtání a delší zdvih. V případě uspořádání motoru Boxer Diesel s protiběžnými písty by však delší zdvih způsobil širší konstrukční šířku motoru, kvůli které by se motor pod kapotu vůbec nemusel vejít.



Průhled motorem 2,0D Boxer Diesel



Vývojový tým, jemuž šéfoval Satoshi Maeda, generální ředitel oddělení konstrukce motorů, odvedl skvělou práci

V prvních fázích projektu Subaru diskutovalo o vývoji motoru Boxer Diesel se spřízněnými automobilkami a výzkumnými instituty se specializací na vznětové motory. Závěr byl takový, že konstrukce boxer není pro vznětové motory vhodná. Subaru poté dokonce zvažovalo možnost vyvinout zcela nový vznětový motor s řadovým uspořádáním válců, případně koupit vznětový motor od jiného výrobce. Ale pak konstruktéři Subaru dali na druhou misku vah význam jedinečné identity značky Subaru. Od konkurence se přece Subaru odlišuje právě výlučným používáním motorů boxer v kombinaci s technologií pohonu všech kol AWD, což se odráží ve výjimečných jízdních výkonech, bezpečnosti a příznivých ekologických parametrech. A tak padlo definitivní rozhodnutí, že tato jedinečná identita značky musí stát i za novým vznětovým motorem.

Konstrukce boxer má totiž nezanedbatelné výhody. Vznětové motory obecně dosahují vyššího točivého momentu, ale také způsobují větší hluk a vibrace než motory zážehové, protože spalovací tlak je u vznětového motoru oproti zážehovému zhruba dvojnásobný. Prakticky všechny vznětové motory s řadovým uspořádáním válců používají vyvažovací hřídele ke snížení hluku a vibrací. Kromě toho jsou vznětové motory obecně větší a těžší než zážehové, protože musí vydržet značný spalovací tlak. Instalaci těžšího motoru se mění rozložení hmotnosti automobilu za jízdy, což může mít nepříznivé dopady na agilitu vozu. Motor konstrukce boxer však setrvačné síly způsobující vibrace a hluk dokáže vyrušit díky použití protiběžných pístů, takže žádné vyvažovací hřídele nepotřebuje. Motor typu boxer zároveň vykazuje vysokou konstrukční tuhost. Na rozdíl od vznětových motorů s řadovým uspořádáním válců se Boxer Diesel chlubí nízkou hladinou vibrací, nízkou položeným těžištěm a vysokou mírou tuhosti. Výhody řešení Boxer Diesel byly konstruktérům zřejmé, což je při vývoji tohoto nového motoru ještě více motivovalo.

První prototyp motoru Boxer Diesel byl dokončen v roce 2004. V listopadu téhož roku byl na zkušební stoličce usazen první zkušební model a poté nastartován. Konstruktéři zaznamenali vyrovnaný běh, nízkou úroveň vibrací a mocný zátah. O úspěchu svého motoru Boxer Diesel byli okamžitě přesvědčeni.

### Kompaktní vznětový motor s prodlouženým zdvihem.

Prvním úkolem při vývoji motoru Boxer Diesel bylo zmenšit průměr vrtání při současném prodloužení zdvihu. U zážehových motorů s protiběžnými písty se při zvyšování zdvihového objemu válců zkracuje zdvih a současně zvětšuje průměr vrtání. V případě motoru Boxer Diesel je však třeba zachovat kompaktní spalovací komoru kvůli optimálnímu spalování. Chceme-li zvětšit zdvihový objem válců, vnitřní průměr válců musí zůstat malý a zdvih se musí prodloužit, ale delší zdvih pak vede ke zvětšení konstrukční šířky motoru a s tím spojenými problémy se zástavbou do motorového prostoru.

První zkušební model typu Boxer Diesel představoval motor o zdvihovém objemu 1,3l, který se po řadě úprav zvětšil na 1,7l. Jedním ze zlepšení bylo umístění vstříkovačích ventilů do hlavy válců pod úhlem. Úkolem bylo vyvinout model o zdvihovém objemu 2,0 litru, protože Subaru si dalo za úkol vstoupit na evropský trh, kde se vznětové motory o objemu 2,0l těší velké oblibě. Plných 80 % vznětových motorů prodaných na tomto trhu má zdvihový objem právě 2,0 litru.

K průlomu došlo po pečlivém posouzení výrobního postupu zážehových motorů konstrukce boxer. Běžný postup je takový, že se píst vkládá skrz servisní otvor do bloku válců a poté se připojí uvnitř bloku. Při montáži motoru Boxer Diesel se však píst a ojnice vkládají do motoru společně a následně se uzavřou krytem. Servisní otvor při tomto způsobu montáže zcela odpadá. Konstrukce s kratší ojnicí vkládanou pod určitým úhlem je použita i u šestiválcového agregátu 3,6l EZ modelu Tribeca, což umožňuje optimální zdvih i při omezené šířce motoru.

Kvůli zachování šířky motoru Boxer Diesel v omezeném prostoru byla hlava válců navržena o 17 mm tenčí než v případě zážehového motoru, avšak při zachování tuhosti spalovací komory. Sací i výfukové kanály mají téměř vodorovné uspořádání, nicméně jejich tvar umožňuje účinné víření ve válci. Vstříkovačích ventilů umístěných téměř kolmo k válci je přibližně o 40 až 50 mm kratší než ven-

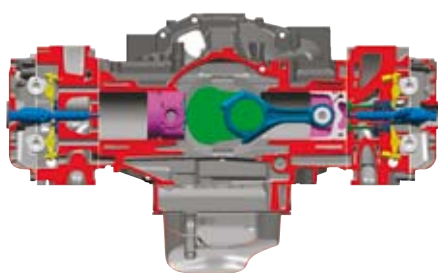
til běžného vznětového motoru 2,0l, aby se bez problémů vešel do hlavy válců. Díky optimalizaci tvaru spalovací komory a tuhosti pístů bylo možné u motoru Boxer Diesel použít vrtání i zdvih o shodném rozměru 86 mm.

Boxer Diesel je revoluční v tom, že boří mýtus o těžkém a velkém dieselovém motoru. Konstruktoři motoru Boxer Diesel se vypořádali s dostatečným vyztužením, které odolává vysokým spalovacím tlakům a eliminuje vyvažovací hřídele sloužící ke snížení vibrací.

Boxer Diesel je prakticky stejně široký jako srovnatelný zážehový boxer, a to i přes prodloužený zdvih, který je o plných 19 mm delší než v případě zážehového motoru. Motor je přitom o 61,3 mm kratší. Takto malé rozměry jsou skutečně revoluční. Toho si ostatně lze všimnout při náhledu do motorového prostoru u modelu Legacy.

### **Cíl: vysoká tuhost a nízká hladina vibrací**

Motor boxer využívá speciální konstrukci, kde je blok válců připojen z každé strany ve středu motoru, což se z principu odráží ve



**Motor Boxer Diesel  
v podélném řezu**



**Katalyzátor uzavřeného  
typu DPF**



**Turbodmychadlo**

vysoké tuhosti a nižší hladině vibrací. Při vývoji nového motoru Boxer Diesel se konstruktéři Subaru snažili implementovat nové technologie, aby maximálně využili všech výhod, které jsou pro motory boxer příznačné.

Snahou konstruktérů bylo také zachovat jízdní výkony, bezpečnost a příznivé ekologické parametry, které jsou se značkou Subaru spojovány. Boxer Diesel proto musel být lehký a kompaktní. Konstruktoři se tedy rozhodli použít k výrobě tohoto motoru hliník. Spalovací tlak je však u vznětového motoru v porovnání s motorem zážehovým zhruba dvojnásobný. K překonání tohoto problému bylo nutné použít hybridní konstrukci sestávající z hliníkových a železných komponent.

Uvedený přístup se využívá i při výrobě motorů s řadovým uspořádáním válců, ale litina se často objevuje v ložiscích ve spodní části, kde působí velké tlaky. U motoru Boxer Diesel, kde vysoký tlak působí po obou stranách bloku válců, se rovněž všechny čepy ložiska klikového hřídele vyrábějí v kombinaci s litinovými prvky. Pokud se kombinují zcela odlišné materiály, je obtížné zachovat tuhost – to obzvláště platí pro litinu a hliník. Počítačové simulace sice ukazují na dokonalou vyváženost mezi komponentami z oceli a hliníku, ale skutečné zkušební modely někdy vykazují odlišné výsledky.

Vzpomíná Tatum Obayashi, manažer z konstrukčního oddělení pro pohony: „Samozřejmě jsme kontrolovali výsledky počítačových simulací, ale také jsme si tyto výsledky ověřovali testováním jednoho motoru za druhým, abychom odladili všechny problémy, což není zrovna elegantní přístup. Někdy jsme obsadili všechny zkušební stolice v našem provozu a testovali zde najednou tři nebo čtyři motory po dobu 500 až 1000 hodin. V té době jsme bojovali hlavně s časem.“

Proběhla celá řada zlepšení výrobního postupu, aby v konečné fázi vznikl skutečně tuhý a spolehlivý Boxer Diesel. Na montážní lince závodu v Oizumi se neustále sleduje kvalita. Například se kontrolují případné úniky motorového oleje tím, že se vstříkne fluorescenční kapalina do motoru a zvýší tlak v palivovém potrubí. Při dotahování šroubů se dodržuje nejen správný utahovací moment, ale používá se zde další metoda: dotahování šroubů v určitém úhlu, aby tento postup byl co nejpřesnější.

V motorech Boxer Diesel je použit systém vstřikování paliva typu common-rail. Vznětové motory obecně používají velmi vysoký vstřikovací tlak, cca 1800 barů, což je 600 krát více než u zážehových motorů. Takový tlak lze připodobnit situaci, kdybyste si na špičku prstu dokázali posadit slona o váze 5 tun. V žádné fázi montáže se proto do spalovací komory nesmí dostat nečistota, nesmí zde vzniknout žádný škrábanec ani vroubek. Na montážní lince pro motory Boxer Diesel se proto systému vstřikování paliva věnuje ta největší pozornost.

Boxer Diesel se chlubí ještě kompaktnějším blokem válců než srovnatelný zážehový motor konstrukce boxer. Konstruktoři toho dosáhli díky důkladným testům, analýzám a celé řadě technických vylepšení. Tuhost bylo možné jednoduše zvýšit zesílením stěn. Konstruktoři se však nechtěli uchýlit ke kompromisům a houževnatě se drželi svého cíle, kterým bylo vyrobit lehký motor zaručující každému Subaru se vznětovým motorem ideální jízdní výkony.

Při vývoji maximálně tuhého motoru Boxer Diesel ještě více vpluly na povrch typické pozitivní vlastnosti konstrukce boxer,



**Japonští inženýři při laboratorních zátěžových testech**

jako je hladký chod a nízká hladina vibrací. Boxer Diesel díky minimálnímu momentu setrvačnosti a snížení vnitřního tření vykazuje zcela hladké zrychlování a výtečnou spotřebu paliva.

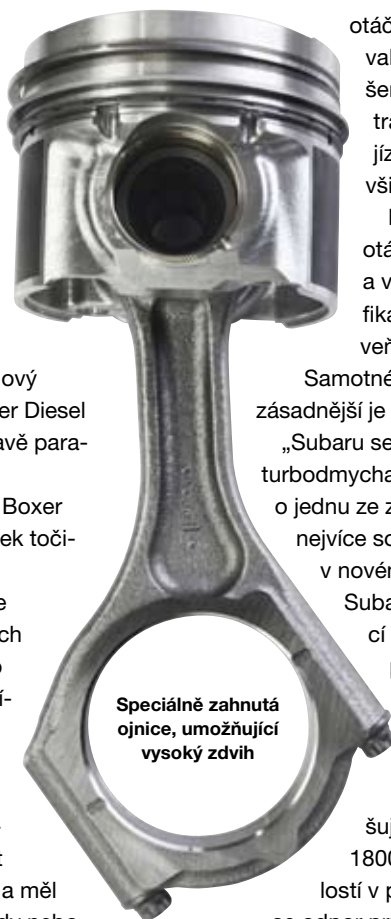
### Vyvážení radosti z jízdy a příznivých ekologických parametrů

Součástí motoru Boxer Diesel je turbodmychadlo. Konstrukteři si byli od začátku jisti tím, že právě turbodmychadlo je zárukou zvýšení radosti z jízdy. Vznětový motor je díky přesnějšímu řízení spalování méně náchylný ke klepání a detonacím než zážehový motor. Díky tomuto hledisku je přeplňování pro Boxer Diesel dobrou volbou, zvláště při optimálním návrhu a úpravě parametrů turbodmychadla.

V prvních fázích testování přeplňovaného motoru Boxer Diesel vyplaval na povrch známý problém: nedostatek točivého momentu v nízkých otáčkách.

To shrnuje Toshio Masuda, generální ředitel divize výrobků a plánování: „Nebyli jsme schopni využít těch nejlepších vlastností motoru Boxer Diesel. Možná to bylo proto, že jsme se vznětovými motory neměli příliš velké zkušenosti a také se nám nepodařilo zachytit podstatu výkonu všech vznětových motorů, pro které je typický zejména mohutný točivý moment. Přesto jsme si uvědomovali, že Boxer Diesel by měl dodávat zcela dostatečný točivý moment v pásmu nízkých otáček motoru kolem 1000 ot/min a měl by mít dostatečný záťah ke zrychlování z pomalé jízdy nebo při podřazení, aby bylo možné plně využít jeho potenciál za všech jízdních podmínek. Jakmile jsme se na těchto zásadách shodli, náš vývoj nabral na obrátkách.“

Technici Subaru poté vzali Boxer Diesel do Španělska k dálkovým testovacím jízdám. V té době již byl motor výrazně vylepšen a jedinečný zvukový projev ve vysokých otáčkách, který je pro Boxer Diesel typický, je u vznětových motorů s řadovým uspořádáním válců nedosažitelný. Motor se sice stále potýkal s obtížemi náročných cest v horách, ale ostatní výhody již byly zřejmé: Boxer Diesel vykazoval výtečné výkonové parametry ve vyšším pásmu



Speciálně zahnutá ojnice, umožňující vysoký zdvih

otáček mezi 2500 až 4000 ot/min, kterými překonal běžné vznětové motory. Konstrukteři byli nadšeni tím, že nový vznětový boxer již brzy překoná tradiční vznětové motory, neboť řidiči si úžasných jízdních výkonů za vysokých otáček okamžitě všimli.

Ke zvýšení točivého momentu v pásmu nízkých otáček byly provedeny konstrukční změny sacích a výfukových kanálů a rovněž došlo k úpravě specifikací časování ventilů a vstřikování. Technici zároveň znovu posoudili vyladění systému přeplňování.

Samotné turbodmychadlo je velmi důležité, ale ještě zásadnější je optimální vyladění vzhledem k chodu motoru.

„Subaru se chlubí dlouhou historií vývoje velmi výkonných turbodmychadel pro rallyové soutěže WRC, vždyť se jedná o jednu ze základních technologií Subaru. Takže jsme se nejvíce soustředili na to, jak tuto technologii využít v novém motoru Boxer Diesel,“ říká Toshio Masuda.

Subaru a dodavatelé prováděli jednu revizi specifikací za druhou, dokud společně nenašli ideální kompresor a neurčili výkon turbodmychadla a konstrukci turbínových lopatek pro nový motor.

Systém přeplňování v vozech Legacy využívá variabilní trysku. Když se lopatka trysky uzavře, průtok se zúží a zrychlí, což zvyšuje točivý moment v pásmu nízkých otáček pod 1800 ot/min. Na druhé straně za jízdy vysokou rychlostí v pásmu vysokých otáček se lopatka otevře, aby se odpor průtoku snížil, což také napomáhá ke snížení spotřeby paliva. Boxer Diesel s přeplňováním tak vykazuje vysoký točivý moment v pásmu nízkých otáček, ale současně i hladké zrychlování za vysokých otáček — konstrukteři tak dosáhli zásadního pokroku!

Turbodmychadlo je namontováno pod přední částí motoru blíže k výfukovému kanálu. Díky tomuto uspořádání se dosahuje nižších emisí a optimalizuje i těžiště celé hnací jednotky. Konečná verze uspořádání byla potvrzena dalšími testy, jejichž úkolem bylo zajistit správnost instalace filtru pevných částic (DPF) a zachování optimální charakteristiky v pásmu nízkých i vysokých otáček.

S ohledem na ekologické parametry motoru provedli konstruktéři další dynamické úpravy, aby se Boxer Diesel s přeplňováním odlišoval od ostatních vznětových motorů na trhu.

### Kvalita od Subaru zaručena

Model Legacy byl vůbec prvním, ve kterém se Boxer Diesel objevil. Byl vybrán proto, že byl považován za nejatraktivnější pro evropské řidiče požadující tichý provoz a vysoký výkon, což Boxer Diesel dokonale splňuje. Legacy rovněž v Evropě platil za dobře postavený a vysoce kvalitní vůz.

Testovací vozy Legacy byly odeslány do Evropy k hodnocení v rámci náročných testů za vysokých teplot a ve vysokých nadmořských výškách v oblasti španělské Granady. Naopak testování vozů za nízkých teplot probíhalo ve Skandinávii a v oblastech blízko Severního pólu. Každý z 10 testovacích vozů Legacy najel 100 tisíc kilometrů — celkem více než 1 mil. kilometrů za nejrůznějších jízdních podmínek.

Technici během testů nejvíce oceňovali vlastnosti typické pro konstrukci boxer. Kenji Harima, manažer oddělení konstrukce motorů: „Výhodou modelu Legacy je i tichost chodu doprovázející Boxer Diesel. Vůz nebylo nutné kvůli zástavbě vznětového motoru



Subaru Legacy Diesel při jednom z aerodynamických testů



nijak zvlášť upravovat. Jiní výrobci používají pro zážehové i vznětové motory stejnou platformu, ale často musejí model se zážehovou jednotkou upravovat zvětšováním gumových komponent uložení motoru a dalších izolačních součástí, případně kompletním obložením motoru izolačními prvky ke snížení hlučnosti. V případě motoru Boxer Diesel byl přechod ze zážehového provedení Legacy na vznětové velmi snadný.“

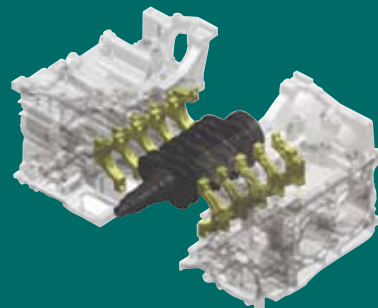
Použil se sice o něco silnější plechový panel pod pedály a doplnily se izolační prvky do motorového prostoru, ale úpravy vznětového Legacy díky nízkým vibracím a hladině hluku nového motoru Boxer Diesel nebyly příliš rozsáhlé. V pásmu otáček mezi 1000 a 3000 ot/min se nízká hladina hluku připisuje zejména vysoké tuhosti hnacího ústrojí v konfiguraci Subaru AWD. V pásmu mezi 1000 a 4000 ot/min se na nízké hladině hluku podílí hlavně konstrukce motoru boxer. V pásmu vysokých otáček mezi 3000 a 4000 ot/min hraje klíčovou roli ve snížení hlučnosti tuhý klikový hřídel v jednotce Boxer Diesel. V porovnání se vznětovými čtyřválci s řadovým uspořádáním nabízí Boxer Diesel tichý chod ve všech pásmech otáček.

Šéfkonstruktor Maeda dodává: „Boxer Diesel i bez vyvažovacích hřídel nabízí řidiči přesné dávkování výkonu s rostoucími otáčkami motoru. Při sešlápnutí pedálu řidiči cítí okamžitou odezvu, což nedokáže nabídnout žádný jiný vznětový motor. Tento agregát například výtečně reaguje při zrychlování z 80 na 120 km/h při jízdě po dálnici.“

Boxer Diesel díky svým kompaktním rozměrům vyniká i stabilitou a skvělým ovládním. Při průjezdu zatáčkami je Legacy s motorem Boxer Diesel agilnější než Legacy s nepřepřítvaným

Jak dobře se povedly testy s odhlučněním motoru poznáte po usednutí za volant – to ticho vás ohromí

Díky uspořádání protiběžných pístů může být ojnice velmi krátká, a tím i rozměry celého bloku kompaktnější



zážehovým agregátem 2,0l při překonávání dostředivého zrychlení, čímž skvěle eliminuje klopný moment.

Nový Boxer Diesel se vyznačuje ještě jednou vlastností, která přispívá k jeho kultivovanosti. Při vypínání běžného vznětového motoru lze kvůli vysokému točivému momentu (i za nízkých otáček) pocítit ve voze nepříjemné otřesy. Boxer Diesel reguluje vstřikování paliva tak, aby k žádným otřesům při zastavování motoru nedocházelo a motor se vypnul zcela potichu. Toto vyladění je dalším důkazem zasazení Subaru o nejvyšší kvalitu a pozornosti věnované každému detailu.

V průběhu nedávných testovacích jízd ve španělské Malaze s modelem Legacy vybaveným motorem Boxer Diesel nešetřili novináři chválou: Boxer Diesel nabízí neuvěřitelně sportovní charakter a vzbuzuje pocit, že řídíte vůz se zážehovým motorem; je to revoluční vznětový motor; jakmile se rozjedete, ihned poznáte, že tento vůz je od Subaru – Boxer Diesel má skutečně originální charakter. ✦





**NOKIAN  
TYRES**



## Zimu nelze překonat sny, ale nápady testovanými v praxi.

Vyvinuto do extrémních podmínek. Rychle se měnící podmínky jsou typické pro zimní počasí ve střední Evropě. Proto je každá pneumatika Nokian navržena do té nejhorší situace. Díky nepřetržitému testování produktů je možné vytvářet nové technické inovace, které zlepšují vlastnosti pneumatik, zvyšují bezpečnost, komfort a ohleduplnost k životnímu prostředí. V extrémních situacích, při brzdění nebo náhlých vyhýbacích manévrech na kluzkém povrchu chceme, aby bezpečí bylo více než jen pocit.

**Trust the Natives.**

[www.nokiantyres.cz](http://www.nokiantyres.cz)



Nokian WR G2

Nokian WR G2 SUV

# JE TADY

## Forester 2.0D

Forester v modelovém provedení 2009 a se skvělým vznětovým agregátem pod kapotou bude nepochybně trumfovým esem nabídky Subaru v nadcházejícím období.



Prodeje kompaktních vozů SUV na evropském trhu každým rokem rostou a v této kategorii se dnes prodá více vozů se vznětovým motorem než se zážehovým. Od chvíle, kdy FHI oznámila vývoj vznětového motoru SUBARU BOXER DIESEL bylo jasné, že ho uplatní i v modelu Forester.

Tento vznětový motor, zajišťující minimální úroveň vibrací a hluku, skvělou odezvu na pedál plynu, výtečnou spotřebu paliva a nadbytek točivého momentu v pásmu nízkých otáček, který je pro vznětové motory charakteristický, se začal prodávat na evropských trzích začátkem roku 2008, nejdříve v modelech Legacy a Outback. Okamžitě se mu dostalo uznání za sportovní projev, nízkou hladinu vibrací a hluku i vynikající spotřebu paliva.

V modelu Forester spolupracuje navíc s první šestistupňovou manuální převodovkou Subaru vyvinutou speciálně pro vznětové motory.

Nový Forester přináší potěšení z jízdy díky skvělé kombinaci „příjemné jízdy vyjadřující spolehlivost a jistotu“, „výbavy zaručující zábavu a snadnost použití“ a „designu vyzařujícího smělost a eleganci“. Toto SUV, stojící na pomezí automobilových kategorií, nabízí nejen výtečnou jízdní stabilitu a nadprůměrné jízdní výkony, ale také skvělé ekologické parametry. Díky snížení třecích sil v motoru, převodovce a mechanismu stálého pohonu všech kol, produkuje například Forester 2.0D hladinu emisí CO<sub>2</sub> na nejnižší úrovni ve své třídě (167 g/km) při spotřebě paliva pouhých 6,3 l/100 km. K tomu přispívá zejména pohonná jednotka SUBARU

BOXER DIESEL ve spojení se stálým pohonem všech kol Symmetrical AWD. Dalším příspěvkem k příznivým ekologickým parametrům je i filtr pevných částic (DPF) tzv. uzavřeného typu.

Třetí generace modelu Forester, která je výsledkem kompletní modelové výměny z jara 2008, prošla vývojem v duchu koncepce „Nejlepší nabídka pro aktivní životní styl“. Na základech vývojové filozofie Subaru, která usiluje o větší míru „bezpečnosti, pohodlí a zábavy“ bude o novém Foresteru s diesellovým agregátem dvojnásob platit, co o něm shodně tvrdí odborníci i uživatelé už od první generace: „Forester nemá žádného přímého konkurenta, a pokud ano, tak v kategorii s dvojnásobnou cenou. Běžné vozy SUV se mu totiž nemohou rovnat kvalitou jízdních vlastností v terénu ani na silnici.“

### Forester 2.0D: Hlavní vlastnosti

Víme už, že nový Forester je šetrný k životnímu prostředí. Pojdme se teď podívat, čím upoutá na první pohled.

### Karoserie

V porovnání s předchozí generací je Forester v modelovém provedení 2009 vyšší, širší i delší. Větší délka byla využita zejména pro zvětšení prostoru pro cestující vzadu. Širší rozchod kol a delší rozvor náprav přispívají ke zvětšení vnitřního prostoru a současně zvyšují stabilitu jízdy v přímém směru. Toho bylo dosaženo bez negativních dopadů na snadnou ovladatelnost, malý průměr



## Forester 2.0D

(6MT, AWD)



- **Motor:** vznětový ležatý čtyřválec s protiběžnými písty, turbo DOHC, 16-ventilů
- **Zdvihový objem:** 1998 cm<sup>3</sup>
- **Nejvyšší výkon:** 108 kW (147 PS) při 3600 ot./min.
- **Nejvyšší točivý moment:** 350 Nm při 1800–2400 ot./min.

### Modely

#### FORESTER 2,0D ACTIVE

Základní cena od 793 800 Kč

#### FORESTER 2,0D COMFORT

Základní cena od 853 800 Kč

#### FORESTER 2,0D EXECUTIVE

Základní cena od 928 800 Kč

Přestavby na N1 – všechny modely za cenu 26 800 Kč

otáčení a dobrý výhled z vozu. Jízdní vlastnosti byly zlepšeny mimo jiné i díky optimalizaci nájezdových úhlů vpředu a vzadu. Nadprůměrná světlá výška (215 mm) umožňuje používání SUV v terénu, na nebezpečných cestách nebo silnicích pokrytých sněhem. Na dobré jízdní výkony se tak můžete spolehnout za jakékoli situace.

Konstruktéři využili důmyslné postupy k dosažení co nejlepšího výhledu z vozu, jako je široké čelní okno nebo vyšší posaz řidiče, zaručující skvělé pozorovací úhly s lepším přehledem o dopravní situaci a jízdních podmínkách. Řidič ze své pozice vidí i kapotu a přední obrysy vozu.

Ke snadnému nastupování i vystupování napomáhají velké otvory dveří, kterých bylo dosaženo díky použití rámových dveří,

větším úhlem otevírání dveří a speciálnímu tvarování čalounění sedadel.

### Pohodlí

Úroveň pohodlí odpovídající vozům o třídu výše je garantována promyšleným systémem zavěšení a odpružení, kam patří i nové závěsy s dvojitými lichoběžníky na zadní nápravě navržené podle koncepce Subaru DC3. K vysoké úrovni pohodlí přispívá i prostorný interiér a dobrý výhled z vozu. Dalším rozměrem pohodlí ve vozu se vznětovým motorem je i nízká hladina hluku a vibrací typická pro SUBARU BOXER DIESEL, což se projevuje v tiché a kvalitní jízdě. Forester 2.0D nabízí karoserii vozu SUV, ovšem s komfortem očekávaným u osobního vozu. ✨



# Tým ve zkoušce odolnosti obstál

Už od úvodu letošní sezóny Mezinárodního mistrovství České republiky v rally bylo jasné, že v ní body budou viset hodně vysoko. Do už tak dost dobře obsazeného šampionátu vstoupili s velkými ambicemi Roman Kresta a Pavel Valoušek, ostřílení ze soutěží mistrovství světa, hned několik dalších jezdců si pro změnu pořídilo rychlé speciály kategorie Super 2000. Ani zbytek domácí konkurence se nechtěl nechat zahanbit a domácího suveréna minulých sezón Václava Pecha zvýšená konkurence přiměla dokonce k odlehčení postavy o skoro dvacet kilogramů.



## Jaro 2008: zrychlování, úspěchy ale i zkouška odolnosti karoserie...

Rally Team Subaru ČR se o to více těšil na zajímavé souboje se soupeři. Po doladění nového vozu při Valašské rally přišla na pořad dne tradiční Rally Šumava, a tam už se bílomodý vůz Vojtěcha Štajfa a Jiřího Černocho do bojů na špici zakousl naplno. „Před startem bylo zřejmé, že pátek bude sice těžký, ale také že po něm nás čeká ještě náročnější sobota. Této jednoduché matematice jsme přizpůsobili svou taktiku a v úvodu nejeli úplně na doraz,“ popisoval první etapu pražský pilot. „Asi se mírně taktizování i vyplatilo, naopak někteří naši soupeři doplatili na své přehnané tempo a už v úvodu po haváriích odstoupili.“ Od počátku soutěže se přesto Štajf s Černochem pohybovali v první desítku průběžného pořadí, v závěru první etapy se posunuli dokonce na čtvrtou příčku, kterou až do cíle udrželi. Nebylo divu, že po přejetí cílové rampy z posádky vyzařovala spokojenost.

V rychlém sledu pak následovaly i další dva podniky, krásná českokrumlovská soutěž a slovinská Rally Saturnus, kde Vojtěch Štajf plnil příjemné reprezentační povinnosti. Český Krumlov byl navíc premiérou trojnásobné týmové účasti, bohužel Josefa Vyštejna zdravotní problémy vyřadily už v úvodu závodu. Ani Jiří Vacek na dobrý výkon ze Šumavy v dalších svých vystoupeních ideálně navázat nedokázal, na jihu Čech navíc jeho vůz postihla porucha. Prapor bílomodých barev tak opět držel první vůz týmu. Vedle Vojtěcha Štajfa se v oněch náročných dvou týdnech vystřídali na sedadle spolujezdce Jiří Černoch a Michal Ernst, naopak shodné byly výsledky – dvě pátá místa byla rozhodně hodnocena jako úspěch, ve Slovinsku posádka Rally Teamu Subaru ČR dojela do cíle dokonce jako druhá z našich. Na úspěšnou sérii toužil Vojtěch Štajf navázat také na následující rally, zážitky z jihomoravských Hustopečích měl ale nakonec úplně jiné: „Na desátém testu se porouchala v převodovce našeho vozu ‚pětka‘, tedy nejvyšší rych-



Vojtěch Štajf a Michal Ernst vytvořili v druhé polovině sezóny 2008 nejuspěšnější českou soutěžáckou dvojici na voze Subaru



Při Rallye Šumava obsadil Vojtěch Štajf čtvrtou příčku celkově, stejně jako v Rallye Tatry

lost, jakou tato Impreza disponuje. Přesto jsme zkusili dát do našeho výkonu úplně všechno a na následujícím testu jsme i s tímto handicapem dokázali přeskočit v pořadí Emila Trinera. To bylo pro nás veliké povzbuzení – naděje na posun o další příčky už znamenala extrémní nasazení a jízdu „za hranou“. Následkem toho jsem v jedné ze zatáček rychlého úseku podržel plyn až moc na podlaze, pneumatiky ztratily přilnavost, no a my vyletěli asi ve stočtyřiceti ze zatáčky po tečně, pobrali cestou pár stromků a asi třikrát se otočili přes střechu až na louku pod cestou.“

### Rychlý letní návrat do dobré formy

Havárie nutně poznamenala další průběh sezóny Rally Teamu Subaru ČR. Spolujezdce Jiřího Černocho už dlouho předtím trápily bolesti zad, kterým kotoul dobrého nepřidal a sympatický Valach raději předčasně ukončil letošní sezónu. Na „horkém sedadle“ se nejprve na třebíčské rally objevil Josef Král, od následující Rally

Bohemia ale pravou sedačku vozu Subaru Impreza WRX STI N12B zahřívával už pouze (původně „jen“ reprezentační spolujezdec) Michal Ernst. Vojtěch s Michalem stále lépe pilovali svou souhru a výsledky se okamžitě dostavily. Pátá příčka z Rally Bohemia, čtvrtá ze slovenské Rally Tatry a šestá pozice ze závěrečného podniku domácího šampionátu, Rally Příbram, to byly neklamné známky toho, že se tým i jezdec velmi rychle dokázali vrátit mezi domácí soutěžáckou elitu. Vojtěch Štajf tak mohl být spokojen: „V Příbrami jsme se poprvé od Hustopečí vrátili přímo do onoho auta, kterému jsme tam tolik ublížili. Naši báječní mechanici jej ale mezitím uvedli opět do té správné formy a my jsme se mu snažili dobrým výkonem za tehdejší bolístky omluvit.“ Příbramská soutěž byla zároveň i pravděpodobnou derniérou jezdcova účinkování s modelem N12B v rámci MMČR. Pro novou sezónu 2009 už v souladu s celosvětovým trendem i Rally Team Subaru ČR začal připravovat přestup k modernímu hatchbacku N14. ✨

# Hatchback Solbergovi svědčí

## Bývalý světový šampion stoupá žebříčkem

Po opravdu nevydařeném úvodu sezóny, kdy nedávný světový šampion Petter Solberg dokonce čtyřikrát po sobě nebodoval, nastal na řecké Rally Acropolis velký obrat. Norská hvězda si hned při premiéře nového modelu dojela pro senzační stříbrný věnec, a to byl začátek dlouhé úspěšné série. Petterovi nová Impreza vyloženě svědčí a po určitém útlumu opět začal pravidelně porážet svého mladšího týmového kolegu Chrise Atkinsona. Se značkou Subaru má navíc velké plány i celá řada dalších jezdců. Už na Wales Rally GB se za volant špičkové Imprezy nejnovější specifikace chystá několikanásobný mistr světa silničních motocyklů Valentino Rossi. Pro sezónu 2009 se navíc plánuje start i druhého týmu Subaru v barvách norské Adaptey, jejímž šéfem je otec jednadvacetileté naděje rallysportu Madse Östberga. Právě Östberg (jenž si třeba loni na Finské rally dojel pro mistrovský bod za osmou příčku) by měl svým talentem vnést nový vítr do světového šampionátu, kde se touží značka Subaru stále více prosazovat.

## Ve skupině N už se nový model zabydluje

Zatímco „wéercéčko“ Subaru Impreza je ve variantě se splývavou zádí stále ještě velkou exotikou, do skupiny N už s revolučním

hatchbackem vstoupila celá řada pilotů. Ve Velké Británii tento vůz vodí známý David Higgins a ve všech prvních třech podnicích prestižního národního šampionátu s ním obsadil třetí příčku. Suverénem letošní sezóny je ale stále Davidův starší bratr Mark, jenž s osvědčeným starším modelem vozu Subaru Impreza zvítězil ve čtyřech z pěti dosavadních podniků. Fin Jari Ketomaa po přechodu na nový model N14 dokončil svou domácí soutěž (známou dříve jako Rally 1000 jezer) na třetí příčce v hodnocení světového šampionátu produkčních vozů i přes těžké poškození vozu po absolvovaném kotrmelci. U nás se kromě posádek Rally Teamu Subaru ČR dokázal prosadit do první desítky konečného hodnocení Mezinárodního mistrovství ČR i ostřílený Emil Triner, a jen nevydařený závěr sezóny možná připravil o podobný úspěch Daniela Běháka.

Na Subaru předsedal Robert Achs a jeho spolujezdec Filip Langer nám o prvních zkušenostech řekl: „Co se týká závodění, se Subaru je to prostě paráda. Se čtyřkolkou je to úplně jiné, s autem se učíme zacházet a snažíme se postupně zrychlovat. Na posledním závodě – rally Příbram – jsme se umístili 13. absolutně, což je pořadí, na které bychom chtěli příští rok navázat. Zkušenosti máme dosud pouze na asfaltu, šotolinu ani sníh jsme zatím nevyzkoušeli. V příštím roce nás láká svezení na jedné soutěži MS, uvažujeme o Německu nebo Španělsku. Naše Subaru je klasická N4, tlumiče Reiger (od Kresty), jednotka MoTec od Kuzaje, který nám dělá i nastavení motoru. Diferenciály klasicky Pavel Skácel. Převodovka je KAPS šestistupňová. Cíl pro příští sezónu? Postupně se probouvat do první desítky. Víme ovšem, že to bude velmi náročné.“

Na českých tratích se objevily už i první hatchbacky N14, dovezené prostřednictvím Subaru ČR, s. r. o. – Aleš Dlouhý si při jeho oficiální premiéře dokázal na sprintrally v Pačejevě dojet pro bodované umístění. ✨

Aleš  
Dlouhý



Robert  
Achs



Emil  
Triner



Daniel  
Běhálek



Petter  
Solberg



Motory Subaru Robin pohnějí již rok a půl motokáry v Kart Centru Radotín, největší motokárové dráze ve střední Evropě.



# Subaru nejsou jen auta

Zaměstnanci autorizovaných distributorů Subaru Robin v České republice absolvují pravidelná technická školení pod vedením japonských techniků



Někteří zasvěcení fanoušci japonské značky vědí, že koncern Fuji Heavy Industries je na světě znám i v leteckém průmyslu, kam dodává například kompletní vývoj, konstrukci i výrobu křidel pro dopravní letadla Boeing a letecké motory. Se značkou Subaru se ovšem můžete setkat například i na trhu stavební mechanizace a průmyslových strojů. I vás o tom přesvědčí povídání s Janem Michlem, majitelem firmy AMI CZ s.r.o., autorizovaného dovozce a servisu výrobců divize Subaru Robin Industrial Products.

Firma AMI CZ s.r.o. se stavební mechanizací začala zabývat již v roce 1991. S postupným růstem společnosti začala navíc zabezpečovat i prodej, servis a dodávky náhradních dílů pro motory Subaru Robin, kterými jsou osazovány stroje předních světových výrobců stavební mechanizace (Wacker, Weber, Ammann, Atlas Copco, Benza, Bomag, Dynapac, Husqvarna, Mikasa) jako jsou elektrogenerátory, čerpadla, svářecí agregáty, vysokotlaké myčky, vibrační reverzní a jednosměrné desky, spárovací pily, ručně vedené válce či vibrační pěchy. Tak jako automobilka Subaru i průmyslový sektor Subaru Robin se neustále vyvíjí a realizuje nová jedinečná řešení v dané oblasti. Takovým originálním počinem se stala řada čtyřdobých spalovacích motorů Subaru Robin EX, první profesionální série průmyslových motorů s rozvodem OHC s využitím řetězu, představená v roce 2001. Systém umožňuje vyšší výkon motoru při nižším opotřebením, emisích, hlučnosti a požadavcích na servisní úkony. Tím maximálně usnadňuje obsluhu daných strojů. O vysoké kvalitě svědčí pouhých sedm reklamací v celé České a Slovenské republice za rok 2008.

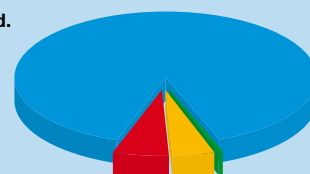
Zajímavostí je existence až 35 tisíc různých aplikací a provedení motorů Subaru Robin, s výkony od 1,1 koňské síly až po nejvyš-

šší variantu s 22 koňmi a variacemi naftových, benzinových, petrolejových i plynových pohonů. Kromě hotových výrobků s osazením motory Subaru Robin pak firma AMI CZ prodává ročně v České republice několik stovek motorů Subaru Robin, například pro použití do motokár či čtyřkolek. Všechny mají horizontálně vyvedenou hřídel, a tak se nehodí například na aplikaci do zahradních sekaček a traktůrků. Časem by se však měly například do sekaček montovat tyto motory EX nalezato, je však třeba nejprve technicky vyřešit systém řádného mazání pro takovou aplikaci. Věhlasu těchto výrobků rozhodně pomohlo rozhodnutí Fuji Heavy Industries používat značku Subaru i pro tyto produkty. Dřívější označení Robin totiž nijak neupozorňovalo zákazníky, že motory mají původ u stejného výrobce jako celosvětově proslulé automobily s pohonem všech kol. V současné době se tak používá obojí označení a v budoucnu se uvažuje o označení jen „Subaru Industrial Products“. V celkovém objemu výroby FHI pak podíl této divize činí asi 5%, oproti automobilům s 89 % je to sice jen marginální, ale velmi úspěšná část.

WWW.SUBARU-ROBIN.CZ

FUJI HEAVY INDUSTRIES, Ltd.

89,0 % Subaru Automotive  
6,0 % Aerospace Company  
4,5 % Subaru Robin Industrial Products  
0,5 % Eco Technologies Company



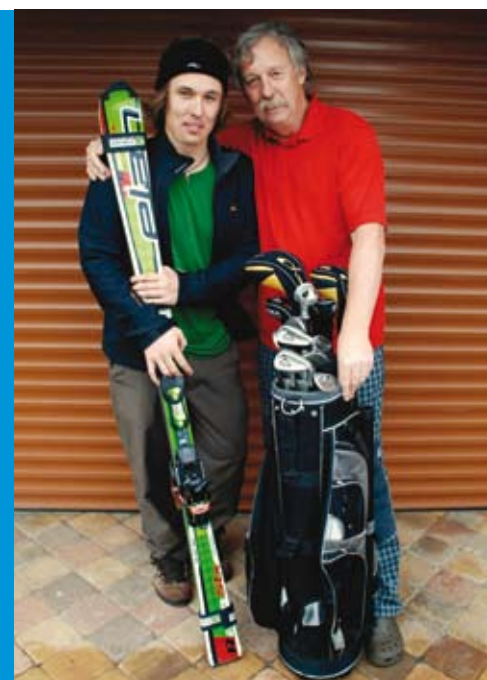
# Nejlepší

na

rychlém  
sněhu



S prvním českým lyžařem, který kdy stál na stupních vítězů po závodě světového poháru ve sjezdovém lyžování, jsme se sešli v malé obci Ruda nad Moravou, kde Ondřej Bank před lety vychodil základku. Na gymnáziu v nedalekém Šumperku už měl individuální studijní plán, protože od žákovských kategorií vyhrával mistrovství republiky ve všech lyžařských sjezdových disciplínách a od svých šestnácti je dodnes reprezentantem ČR.



Golfu už propadli u Banků všichni mužští, táta, Ondra i jeho bratr Tomáš



### **Ondro, pamatujete si ještě své první lyže, značku, barvu?**

Ne, to ne. To bylo hodně brzo, byly mi dva, možná dvaapůl roku, takže detaily si nepamatuju. Vím jen, že nebyly nové, lyže jsem dlouho dědil po bráchovi.

### **Od kdy jste věděl, že budete závodně lyžovat?**

Já to nijak nepromýšlel, to přišlo samo. Táta provozoval v lyžařském areálu vleky, organizoval školy lyžování, mě to bavilo a jako každé dítě jsem chtěl soutěžit a vyhrávat, přišlo to automaticky.

### **Na vašich webových stránkách jsem si přečetl, že jste sbíral vavříny i v disciplíně, která mi přišla trochu kuriózní – travní lyžování...**

No to byl vlastně doplňkový trénink, protože v našich podmínkách se tenkrát nedalo v létě lyžovat na alpských ledovcích tak často a samozřejmě, jak si to mohli dovolit soupeři z jiných zemí, tak vzniklo to travní lyžování a asi se v tom jezdily i nějaké soutěže. Ale ty vavříny z nich bych moc nepřeceňoval, nejezdilo to moc lidí a dokonce si pamatuju závod, který jsem dokončil jako jediný.

### **Od té doby jste domů navozil jistě desítky pohárů, medailí a diplomů, jak s nimi nakládáte?**

Já se snažím v životě nepřeceňovat nic. Pomáhá mi to snáz se vyrovnat s mrzutostmi, jako jsou například zranění, která se v tomhle sportu sotva někomu vyhnou. A zrovna tak se snažím nijak nebláznit, když se právě něco povede. Takže nejsem ten typ, který by si vystavoval trofeje a každý týden je pígloval a v duchu se s nima mazlil. Přivezu to domů, předám mamce, která s tím nějak naloží. Vážím si každého úspěchu, to ano, ale nijak to nepřeceňuju. A nevystavuji si ani trofeje ze závodů, kde se zadařilo opravdu mimořádně, ale přiznám se, že o těch přesně vím, kde doma jsou.

### **No ale bezprostředně po úspěchu si tu radost přece nějak užijete, jak jste třeba slavili ten bronzový stupínek v Beaver Creeku?**

Já nejsem úplně juchavý typ, ale samozřejmě jsme pak po závodech zašli do hospůdky a dvě hodinky si v dobré pohodě o všem povídali. Bylo to přirozeně euforické, ale nijak bujaré.

A ta radost nepocházela z vypitého, ale z pocitu zadostiučinění, že se teď viditelně zúročila naše práce, moje, našeho tatky, který mě dlouho trénoval, bráchova, který mě trénuje v posledních letech, celého týmu.

### **Když brácha střídal otce na postu vašeho trenéra, proběhlo to klidně?**

Jistě, já o to bráchu sám požádal v době, kdy táta měl hodně starostí s rozšiřováním organizátorských a podnikatelských aktivit ve svém lyžařském areálu. Z tatky jsem měl přirozený respekt a to bylo důležité hlavně v začátcích. Pak jsem pochopil, že to dělám pro sebe a dělám to pro radost, takže nepotřebuju trenéra k tomu, aby mě do něčeho nutil. Mám svou motivaci a těžko bych mohl spolupracovat s trenérem, který by mi určoval, že mám chodit spát v tolik, dopoledne absolvovat takové dávky tréninku a odpoledne makové.

Posledních pár let jsem profesionál, který prostě musí sám vědět, co má dělat – a snad to taky vím.

### **Jedním z nebezpečí, která delší závodnická kariéra přináší, je opakování, rutina. Jak se s tím vyrovnáváte?**

Dobře. Já mám tu výhodu, že mě prostě baví pohyb, vyžívám se i v jiných sportech a třeba v poslední době jsme s bráchou

i s tátou jak to jen jde na golfu. A navíc, to co vám může přijít jednotvárné v tréninku, to vám bohatě vynahradí zážitky v reálném závodě. Podívejte, já jsem třeba zkoušel tandemový seskok s padákem z letadla. Dobrý, ten adrenalin a vzrušení se dostavily. Ale s tím, co zažívám třeba na Wengenu, podle mě nejkrásnější sjezdové trati na světě, se to nedalo srovnat ani zdaleka. Když se řítíte do cíle a víte, že jste ustál ty skoky, povedly se vám nájezdy jak jste chtěl, té euforii se nic nevyrovná. Takže žádná únava ze stereotypu.

### **Ondro, jak rychle se dá jet na lyžích?**

No dost rychle. Mně naměřili při sjezdu ve Wengenu na závěrečném úseku 154 km za hodinu.

### **A při jaké rychlosti nastává ten zlom, že adrenalin a vědomí rizika skokově stoupnou?**

Je to samozřejmě individuální a hodně záleží i na podmínkách, sněhu, stavu tratě a jejím profilu, ale obecně se snad dá říct, že do 130 km za hodinu to má lyžař víceméně pod kontrolou, ale při vyšších rychlostech se už ve zlomku vteřiny může stát opravdu cokoli.

### **Kdybyste měl uvést tři úseky na třech světových tratích, kde se jezdí na hraně, které byste vybral?**

Je to určitě už zmíněný Wengen a pak cílový úsek v Kitzbühelu, kde se jezdí jistě 140 a ještě je tam skok. No a Beaver Creek, posledních dvacet vteřin tam prostě letíte a to doslova, protože je tam nahuštěno nějakých třináct skoků.

### **A jak rychle se dá jet v Subaru Legacy, které řídíte?**

Za volantem Subaru tu hranici nehledám, i když občas s bráchou jezdíme opravdu rychle. Najezdíme toho hodně po celé Evropě, hlavně v horských podmínkách, kde je Subaru se svými schopnostmi k nezaplacení. Ale protože si adrenalinu dost užiju na lyžích, za volantem hranici rizika nepokouším. ✨

**ROZHOVOR PŘIPRAVIL: OTAKAR ŠTAJF, FOTO: TEREZA PLETICHOVÁ**



#### **ONDŘEJ BANK (28)**

- Mezi respektované osobnosti světového sjezdového lyžování vstoupil 6. místem v kombinaci na MS 2001, které zopakoval i v roce 2006 na Olympijských hrách v Turíně, kde v obřím slalomu dojel na 16. místě.
- Vloni na závodech světového poháru v Beaver Creeku stál jako historicky první český sjezdař na stupních vítězů.
- Koničky: golf a tenis

# Knedlíček je více k užitku než květina

To říká jedno japonské přísloví a naznačuje tím, že přes veškerou krásu a estetično přece jen něco k snědku je mnohem lepší dárek. V Japonsku lze darovat ledacos a jídlo je vítaným dárkem, neboť nezkonsumuje-li ho rodina, lze ho s výhodou poslat dál.

Krabičky s krásně poskládanými pochutinami ke studenému obědu – to je ekiben nebo obentó.



Dívky si vybírají palačinky

kteřá se připravují v každé lokalitě trochu jinak, se vydrží bavit celé hodiny. Základ mnoha jídel, hlavně polévek, tvoří bobová pasta miso, jež se už dnes kupuje hotová, ale původně ji v každé rodině vyráběla hospodyně a tudíž v každé rodině měla trochu jinou chuť.

Trochu se však zapomíná, že některá jídla, dnes v Japonsku považovaná za národní speciality, byla přivezena Portugalci na konci 16. století. Japonci si je přizpůsobili svým potřebám a posléze povýšili na cosi specificky japonského. Jako příklad lze uvést smažené kousky zeleniny a ryb obalené v těstíčku – tempura a sladký piškot – kasutera. Jiným příkladem je chleba – pan, jistě ve své původní podobě mnohem chutnější, než dnešní umělé hmotě se podobající kvádřové bochníky bílého chleba.

Hodně jídel respektive mnoho surovin pro výrobu jídel má původ na kontinentální Číně a mnoho má japonská kuchyně společného i s korejskou – třeba nakládání zeleniny. Korejská nakládaná zelenina je velmi pikantní až nepříjemně ostré chuti, japonská je naopak proti tomu velmi jemná.

Základní suroviny japonské kuchyně jsou dobře známé: rýže, nudle pšeničné nebo pohankové, zelenina, ryby, ale jaké základní přísady tvoří chuť japonských jídel? Je to především už zmíněné miso, fermentovaná bobová pasta jako základ polévek, šóju neboli sojová omáčka různých druhů (v žádném případě naše maggi), která se přidává pro ochucení téměř všeho, mirin – sladké rýžové víno sake vyráběné nikoliv k přímé konzumaci ale pro dochucování jídel. Pro dodání pikantnosti se užívá wasabi – jemně rozemletá rostlina, výsledný efekt je tak pepný, že předčí i náš křen. Sanšó, japonský pepř, a tógaraši, západní pepř, také dodávají jídlům na pikantnosti stejně jako zázvor. Naopak jiné dvě běžně užívané ingredience pepné nejsou, ale přesto mají velmi charakteristickou chuť: první je kacuobuši – jemně postrouhaná na kámen usušená

Japonská kuchyně je ve světě i u nás čím dál více oblíbená. Je to způsobeno její dietní povahou, jemnou chutí a zcela jistě i krásnou úpravou. Její jedinou „nevýhodou“ se stává potřeba čerstvých surovin, z nichž některé, třeba mořské ryby a zelenina, nejsou součástí běžné nabídky našich obchodů. Restaurace mají však své zdroje, mohou nabízet jídla, která se běžně vidí ve výkladních skříních japonských restaurací v pestrém plastickém provedení. Restaurací v celém Japonsku existuje přes jeden milion, většina z nich má svoje vlastní speciality. Někde jsou to ručně vyráběné nudle soba, jinde sezónní čerstvá zelenina a pokrmy z ní, na břehu moře speciality z darů moře.

## Málo jídla, dlouhý život

Kousavá poznámka mnoha cestovatelů po Japonsku, že Japonci jedí absolutně všechno, sice není tak úplně pravdivá, ale má své historické opodstatnění. Mnohé kraje, zejména na severu Japonska, byly tak chudé, že bylo třeba maximálně využít všeho, co příroda skýtala k obhájení existence. Ještě za 2. světové války se využívala voda, ve které se bílá rýže prala, tzv. nuka pro výrobu polévky.

Japonci si na své národní kuchyni velmi zakládají, také mají velmi jemné chuťové buňky a o chuťových odstínech jednotlivých jídel,

velká makrelovitá ryba, která se přidává do polévek a druhou je konbu – mořská řasa, jež dodává jídlům základní chuť moře.

### **Ráno jíme, abychom vydrželi peklo pracovního dne a večer jíme, abychom se radovali**

Co si tedy dát v japonské restauraci, abychom si pochutnali? Ode všeho trochu na malých mističkách, kam se vejde jedno nebo dvě sousta. Japonská kuchyně má jídla rozdělená podle způsobu přípravy do zhruba deseti kategorií.

Polévka je grunt, a proto malá mistička z velkého výběru polévek (širumono), se servíruje téměř ke každému japonskému jídlu, obvykle to bývá ta nejběžnější polévka misoširu. Pak si dáme třeba něco grilovaného na dřevěném uhlí (jakimono), Čechům obvykle velmi chutná takto grilované kuře – pozor ne celé, jen malé nakrájené kousky máčené ve speciální marinádě (jakitori), jež lze nejdříve ochutnat u stánku na jedné špejli za velmi malý peníz – obvykle stojenovou minci. K tomu něco smaženého (agemono), opět našim chutím vyhovuje kousek zeleniny nebo garnáta, jenž se namočí v sojové omáčce ochucené nastrouhanou velkou ředkví. K tomu se jako příloha hodí naložená zelenina (sunomono). Některá jídla se vaří v páře (mušimono), velmi chutným zástupcem tohoto druhu je čawanmuši, směs vajec, hub a zeleniny vařené ve vyšším šálku v páře. A k tomu všemu se přidává rýže (gohanmono), obvykle bílá, neochucená neomaštěná, ale velmi kvalitní, a proto velmi chutná, nebo nudle (menrui) – bílé rýžové, nažloutlé pšeničné nebo tmavé pohankové, které mohou být teplé nebo i studené. Sedmý a osmý druh jídel podle klasifikace jsou už pro trochu ostřílené jedlíky. Nimono neboli všechno co dům dá, dušené za hojného použití sojové omáčky, rýžového vína a trochy cukru, už vyžaduje předchozí nácvik na japonské chutě. Ale také lze toto jídlo ochutnat u nějakého stánku na ulici nebo v samoobsluze, kde se prodává tradiční dušený pokrm nazývaný oden. Devátý druh tvoří jídla ze surovin rozmělněných a pak opět spojených pomocí želatiny z agaru do bizarních tvarů. Těmto jídlům se říká josemono nebo nerimono, za příklad může sloužit třeba kamaboko, rybí pasta spojená želatinou a natřená sojovou omáčkou tak, že vypadá jako naše zmrzlina na klacíčku.

Naopak desátý druh (nabemono) neboli všechno v jednom kastrolu – našim mlsným jazyčkům vyhovuje, protože zástupci tohoto druhu, např. šabušabu nebo sukijaki, jsou ta jídla, na která se v Japonsku hojně zvou zivinci. Všechny suroviny (maso, zelenina, houbičky) se nakrájejí na tenké lehce podusitelné kousky. Celá společnost se sejde u jednoho stolu, v jehož prostředku stojí vařič, na něm velká pánev a na talíři všechny ingredience. Všichni pak na pánev kladou a nechávají lehce podusit vybrané kousky, sami si je z pánve opět hůlkami loví, máčejí je v dalších mističkách naplněných třeba rozšlehaným vajíčkem a společně s bílou rýží pojdají.

### **Jíš-li jen pro jídlo samo, pak můžeš jíst i psa**

Přijede-li do Japonska zarytý stoupenec řízků, i ten si přijde na své. Jen musí přistoupit na řízek s nasládlou temně rudou omáčkou a velkou přílohou z postrouhaného zelí a bílé rýže.

A chce-li někdo ochutnat ode všeho kousek, není lepší příležitost než si koupit na nádraží svačinu v krabičce, tzv. ekiben a tam najde téměř všechno. Každé nádraží v každém koutě Japonska je hrdé na svůj místní ekiben, ve kterém jsou všechny úžasné ingredience, které ten který kraj skýtá. Ke vkusné krabičce

z tenké dýhy vám přibalí hůlky, ubrousek, někde dokonce zelený čaj v lahvičce, vše dají do igelitové tašky, abyste stihli doběhnout vlak a poobědvat za jízdy. Ostatně i zaměstnanci podniků často obědvají tzv. obentó, což je jen jiná a obvyklejší varianta ekibenu. Přípravuje ji do krabičky pečlivá manželka nebo maminka, případně se ráno kupuje v krámku cestou do práce. Základem je studená rýže a ta je obložena různými zeleninovými, rybími nebo masitými doplňky.



Kjóto – restaurace u řeky v podvečer

Zvláštní kategorii tvoří jídla ke slavnostním příležitostem – na jaře pro piknik pod rozkvetlými sakurami, na Nový rok a podobně. Výčet těchto tradičních jídel je dlouhý a proměnný v závislosti na kraji a rodině, leč v moderním uspěchaném světě je otázka, kolik domácností je schopno dodržet všechny tradice dané rituály. Spíše se dodržují určité zvyklosti, které se pojí s roční dobou, třeba, že v létě nejlépe chutná pečený úhoř (kabajaki), případně makrela (saba) pečená na ohni, v zimě jsou zase oblíbená dušená horká jídla pro zahřátí. K sake je dobré si poručit nějaká ocumami, drobné chuťovky v podobě fazolek, sušených rybiček apod. Tak na zdraví neboli kampa! ✨

TEXT A FOTO: PhDr. ALICE KRAEMEROVÁ



Na kulatém talíři narovnané ingredience pro sukijaki, čtverhranný podnos s pohankovými nudlemi a miska s pohankovými nudlemi a sleděm



# Pan Vok by se divil...

**...pokud by objížděl v sobotu 13. září své panství a chtěl se zastavit na zámku v Třeboni. Nedostal by se tam.**

Toho dne totiž pořádali příznivci vozů Subaru Velký letní sraz Subaru klubu, na kterém se sjelo na 130 automobilů a přes 350 fanů a majitelů vozů této značky. A protože sraz byl na zámeckém nádvoří a přilehlém náměstí, poslední z Rožmberků by se se svým kočárem zkrátka a dobře, při nejlepší vůli, nevešel. Zámecké nádvoří praskalo ráno ve švech a stejně tak se „dařilo“ i náměstí. Velmi bychom chtěli poděkovat městu Třeboň a zámku Třeboň, že nám vyšly vstříc a umožnily takový „atak“ svých skvostů. Dík patří též treboňským obyvatelům, kterým ranní idylku mírně rozboxoval nádherný zvuk našich motorů, nesoucí se jako slavnostní fanfáry nad městem.

Po úvodním „srocení davů“ vyrazila kolona, složená z posádek nejen českých, ale i ze Slovenska, Německa, tří z Lotyšska a dokonce jednoho účastníka z Holandska, na vyhrazenou plochu, kde proběhla základní instruktáž a poté start ke zvoleným disciplínám.

První z nich byl orientační závod, což ovšem nebyla RZ na rallye, ale spíše poklidná projížďka po malebném okolí Třeboně, zpestřená prohlídkou hráze rybníka Rožmberk a výkladem pana Voka o Jakubu Krčínovi, staviteli zdejší rybníční soustavy.

Druhým závodem byl slalom na čas na vyhrazeném asfaltovém parkovišti u hotelu Svět. Po prvních projetých kolech oblehli dráhu obyvatelé okolních paneláků, se zájmem pozorovali vozy proplétající se mezi kužely a potleskem hodnotili kvílení těžce zkoušených pneumatik. Perličkou bylo vystoupení zástupce firmy Balcar z Českých Budějovic, který nám nejen přivezl ukázat nové modely, ale projel se i v novém dieslovém Outbacku. Stopky byly neúprosné a zjištění, že dieslový „outík“ je svým časem na prvních příčkách, určitě přineslo pár otázek k zamyšlení pro zaryté „benzíňáky“.

Po soutěžním dovádění se celý konvoj vydal na třicetikilometrovou spanilou jízdu po okolí Třeboně. Ta doslova vytáhla obyvatele okolních obcí k silnici, kde mnozí nadšeně zdravili to dlouhé procesí, které zdánlivě nebralo konce.

Jízdu jsme úspěšně zakončili ve Sportcentru Doubí. Zde se rozproudila bujará zábava, soutěže pro děti v historických kostýmech



Účastníci prověřili obratnost vozů Subaru různých modelových roků v jízdách zručnosti



Odvážní si za volanty Forestrů v terénu opravdu užili



a závod v pojidání švestkových knedlíků. A ačkoliv to zní neuvěřitelně, tak knedlíkový závod nevyhrál žádný rozežraný chlap jak hora, ale drobná členka lotyšského Subaru klubu.

Část účastníků s Forestery si ovšem tuto zábavu nechala ujít, protože možnost protáhnout subárka v terénu se zkrátka neodmítá. Tím terénem byla místní pískovna. Rozepisovat se o jízdě



S přípravou srazu pomohla hlavně firma Balkar Subaru České Budějovice, ale i partneři Auto Vero Subaru Sedlčany a Auto Brožovský Subaru Sokolov

„v dunách“ by vydalo na samostatný článek. Snad jen pro ilustraci – dovádění bylo tak intenzivní, že mnozí ještě na zpáteční cestě v Třeboni plnili funkci posypových vozů. Ke kempu tedy nebylo nutné jezdit podle dopravního značení. Stačilo sledovat písečného hada, který za sebou vedoucí vozy zanechávaly. Auta sice dostala pořádně zabrat, ale všechna se vrátila po vlastní ose a v pořádku.

Večerní zábava s koncertem skupiny Benjamin Band byla už jen korunovací uběhlého dne a okamžikem sprádní plánů, jak naše souhvězdí ve znaku rozzáří sních na Návrší při zimním srazu.

Komu se v neděli nechtělo domů, mohl vyrazit na rozlehlou louku u letiště ve Dvorcích s vyznačeným zhruba dvoukilometrovým závodním okruhem. Na tom si pěkně zařídili tatínkové, zatímco Silvestr Mikuláščík, který v noci přijel ze závodů ze Slovenska, vozil jejich ratolesti ve své nové závodní Impreze a ukazoval jim, jak by měl tatínek řídit, aby vyhrál.

V zimě, na sněhu a na všech čtyřech zase nashledanou... ✨

NA ČLÁNKU SPOLUPRACOVALI OZAWASAN A BIDLO  
FOTO: ROURA74, ČLENOVÉ SUBARUCLUBU.CZ



skiport  
pro každého něco :-)

## Areál Skiport Velká Úpa vás zve

### Subaru partnerem ráje lyžařů

Velká Úpa je jedním z nejznámějších středisek rekreace v Krkonoších. Obec se rozkládá v délce 5 km po obou březích řeky Úpy a plynule navazuje na Pec pod Sněžkou.

V lyžařském areálu Skiport, s nímž pojí Subaru už třileté partnerství, najdete celkem 3 vleky, jednu třisedačkovou lanovou dráhu a u dolní stanice lanové dráhy dětský vlek, vhodný pro malé a začínající lyžaře, kteří se mohou pouze chytnout lana a nechat se vyvézt na mírný svah.

Vyznavači běžek dobře ví, že propojením běžeckých tratí vznikla v Krkonoších síť upravovaných lyžařských stop o celkové délce 540 km.

Areál Skiport Velká Úpa má tedy co nabídnout!

### LANOVÉ DRÁHY A VLEKY VELKÁ ÚPA

(Provozní doba pro období 1. 12. 2008 – 13. 2. 2009)

- **Lanová dráha Skiport – Portášky**

Délka: 1 464 m, převýšení: 354 m  
Tel.: +420 720 656 710, 499 736 347  
Denně 08:30–17:00 hod.

- **Vlek Hofer**

Délka: 905 m, převýšení: 260 m  
Denně 09:00–16:00 hod.

- **Vlek Modřín**

Délka: 530 m, převýšení: 130 m  
Denně 09:00–16:00 hod.

Noční lyžování: denně 17:00–21:00 hod.

Při cestě do Areálu Skiport Velká Úpa si vezměte Subaru Magazin sebou! V pokladně odevzdejte vyplněný kupón a získáte 15% slevu na jednodenní jízdenku!

SUBARU MAGAZÍN KUPÓN ✂

Jméno: \_\_\_\_\_

Příjmení: \_\_\_\_\_

Adresa: \_\_\_\_\_

Souhlasím s tím, aby tyto mé kontaktní údaje byly využívány firmou SUBARU ČR s. r. o. pro marketingové aktivity.

Datum: \_\_\_\_\_ Vlastnoruční podpis: \_\_\_\_\_

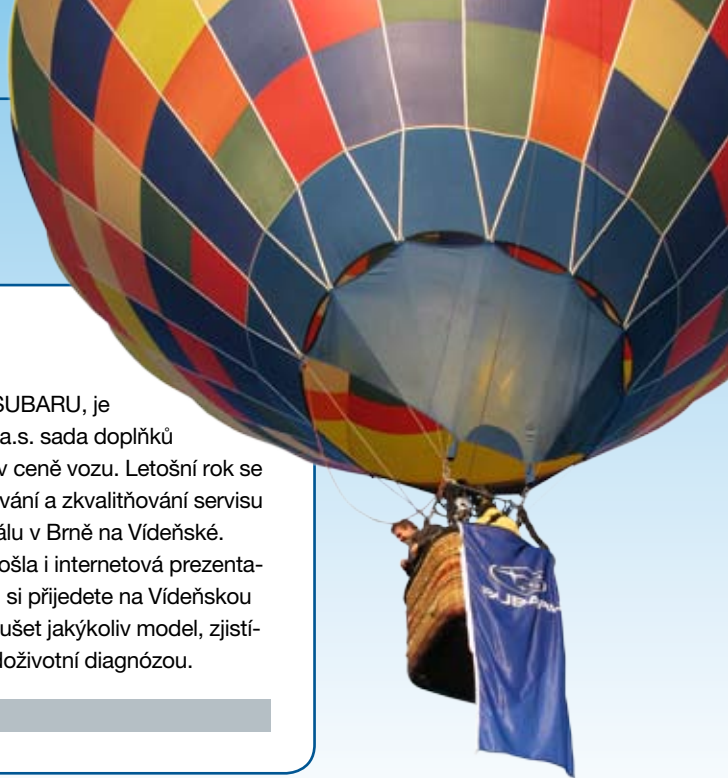
# Víte, co je nového?

## C & K

Snaha ukázat vozy SUBARU zavedla brňáky na Autosalon do Znojma, do kamenolomu v Mokré, na pálavské vrchy, na brněnský automotodrom či do výstavních center. Spolupráce s leasingovou společností UniCredit Leasing CZ přináší velmi výhodné financování ve formě cenových zvýhodnění či doplňků zdarma. Nový Forester s motorem SUBARU BOXER DIESEL si jistě zaslouží zvláštní pozornost, ale i pro klienty, kteří

si objednají jiný vůz SUBARU, je nachystána v C & K, a.s. sada doplňků dle vlastního výběru v ceně vozu. Letošní rok se nese v duchu rozšiřování a zkvalitňování servisu a dalšího zázemí areálu v Brně na Vídeňské. Výraznou změnou prošla i internetová prezentace. A hlavně – pokud si přijedete na Vídeňskou prohlédnout či vyzkoušet jakýkoliv model, zjistíte proč je SUBARU doživotní diagnózou.

C & K, a. s., Vídeňská 100, Brno



## MIJA AUTOCENTRUM

MIJA se zaměřila v letošním roce na další zkvalitnění všech opravárenských a servisních činností. Proto nainvestovali do nové moderní diagnostiky pro měření jak benzínových, tak i dieselových motorů, stejně jako motorů s neustále se rozšiřujícím alternativním pohonem LPG. Vedle tohoto zařízení také vybavili pneuservis novým zařízením, které umožňuje servisní práce s pneumatikami o rozměrech nad 16". To vše a další naše záměry si vyžadují i rozšíření personálu, které by se mělo řešit na přelomu roku 08 a 09 a posílena by v tomto čase měla být mechanická dílna. V roce 09 bude také ukončena výstavba v areálu, která v letošním roce mnohdy omezovala celkovou činnost Autocentra MIJA. Jistou kompenzací těchto potíží bude po dokončení stavebních prací mnohem důstojnější a bezpečnější parkovací prostor v areálu.



MIJA AUTOCENTRUM, s. r. o., Provazníkova 90, Brno



## AUTO VERO

Společnost Auto Vero spojila svou slavnostní otevřací párty v květnu s příležitostí představit nové dieselové motory Subaru boxer a nový model Subaru Forester. Dalším lákadlem byla autogramiáda jezdce Subaru Rally Teamu ČR V. Štajfa. Vysoká účast přes 100 hostů předčila všechna očekávání.

Během měsíce června o sobě sedlčanský dealer nechat opět slyšet. Na Sedlčanském autosalonu byl stánek s vozy Subaru k nepřehlédnutí.

V srpnu na MMČR v rallycrossu, pořádaném na okruhu v Sedlčanské kotlině, byla společnost Auto Vero jedním z hlavních partnerů. Při vstupu na závody byla postavena Subaru brána, a to přímo před kamery ČT, která nám přinesla záznam z těchto závodů.

Jedním z hlavních partnerů na příbramských slavnostech rádia Blaník bylo Subaru opět za účasti našich kolegů z Auto Vero. Tato akce přilákala na náměstí do Příbrami přes tisíc lidí a pod logem Subaru se na pódiu objevili známé osobnosti, např. středočeský hejtmán P. Bendl, zpěvák M. Žbirka a další.

Na září byl naplánován další sraz Subaru klubu, tentokrát v Třeboni. Díky účasti společnosti Auto Vero mohli členové klubu využít možnosti připojit své miláčky na diagnostiku.

Kolegové z Auto Vero prezentovali své vozy také na Rally Příbram, kde obrovskému zájmu čelila Impreza WRX STI vystavená hned v sousedství zázemí Rally Teamu Subaru ČR.

AUTO VERO s. r. o., Na Červeném hrádku 759, Sedlčany

## TRENDGAR



Olomoucký partner se snaží mezi zákazníky šířit povědomí o značce Subaru nejen na svém showroomu, ale i na motoristických akcích v regionu. V poslední době to byla například Autoshow v Olympii

a Autosalon Olomouc. Při těchto prezentacích se pokouší seznámit zákazníka s technologií použitou u těchto vozů a jedinečnými výhodami které z nich plynou. Na Olomouckém autosalonu byl představen model Impreza WRX STI TOP – podle návštěvníků nejhezčí vůz výstavy.

TRENDGAR, s. r. o., I. P. Pavlova 120, Olomouc – Horní Lán



## AUTOSALON M. LIŠKA

V plzeňském dealerství, kde hvězdy padají vzhůru, pokračují v nastoleném nasazení s interním názvem REVOLUCE U SUBARU. Ve vzájemné spolupráci s rádiem Kiss Proton využili možnosti pozvat potenciální zákazníky na premiéru představení „Den s Liškou“. V doprovodu orchestru zaměstnanců Subaru M. Liška v hlavní roli exceloval motor Subaru boxer diesel jakož i další hvězdy této značky. V letních měsících tu nabídli zákazníkům akci s názvem „Letní dny plné horkých slev v autosalonu M. Liška v Plzni na Slovanech“. Většina marketingových aktivit byla zaměřena na revoluční novinku – motor Subaru Boxer diesel – pod názvem „JE TADY“. Hvězdný prodejní tým omladili u Lišků o novou subaráckou krev a pak vyrazili na podzimní turné „Hvězdy na cestách“. Ptáte se co je čeká dál v roce 2008? No, to je přeče jasné! Zaměřili se na správné chlapy a ženy, které skvělé auto umí oslovit, protože zase je co nabídnout!

**SUBARU M. Liška s. r. o., Skladová 19, Plzeň**



## BALKAR

Za necelé dva roky působení firmy Balkar v Českých Budějovicích si její jméno do adresáře přidalo již mnoho spokojených zákazníků. Firma Balkar, to není jen autorizovaný prodej a servis vozů. Se svými stávajícími i budoucími zákazníky se také baví. Letošní září bylo ve znamení mnoha setkání. Na Velkém letním srazu klubu Subaru byl Balkar hlavním partnerem. Také na Off Road Show v Ševětíně se Subaru předvedlo v dobrém světle. Před autosalómem Balkaru se pak rodina Subaru tradičně schází k uctění památky závodníka Colina McRae. Jihočeský partner Subaru se s letošním létem loučí výhodnou nabídkou nových i předváděcích vozů.

**BALKAR, s. r. o., Novohradská 1043, České Budějovice**

## EMIL FREY ČR

Ani největší autorizovaný prodejce v ČR nezahálí a snaží se dělat značce Subaru čest a nabízet svým klientům nejen zlepšující se služby a produkty, ale i zábavu. V květnu například



uspořádal tým ze showroomu na Pekařské ulici ve Stodůlkách již 9. ročník setkání příznivců a majitelů vozů Subaru, konané pod názvem „Subaru Sprint“. Účastníci měli možnost prokázat své řídičské a orientační dovednosti a opět se skvěle pobavit a zasoutěžit si o pěkné ceny. Již teď se jistě všichni těší na další jubilejní 10. ročník.

V listopadu bude Emil Frey ČR opět zastupovat značku na IV. prestižní přehlídce exkluzivních automobilových, motocyklových a lifestyleových značek pod názvem „MMOTION 08“ ve Veletržním paláci v Praze.

S velkým úspěchem budou i zde pokračovat v akci „5 let záruka u Emil Frey“ na všechny modely, což jistě ocení mnozí další klienti.

Celý prodejní tým společnosti Emil Frey ČR ze Stodůlek se těší na Vaši návštěvu!

**Autocentrum Stodůlky – Pekařská 5, Praha 5**

Přestože v této provozovně zahájili prodej vozů Subaru teprve v únoru letošního roku, patří jim již stabilně stříbrná příčka v celkových prodejích značky. Může to být dlouhodobými zkušenostmi z prodeje vozů Toyota, které na Kolbenově ulici prodávali více než 7 let, ale také tím, že uspokojení potřeb zákazníka spojené



s atraktivní nabídkou jsou pro tým pana Laufky samozřejmostí. Dá se říci, že na každý model lze uplatnit jeden z mnoha nabízených benefitů – ať je to prodloužená záruka na 60 měsíců, slevové zákaznické karty nebo nabídka vozů s přestavbou LPG zdarma. Úspora v rámci tohoto programu je pro zákazníka více než 65 000 Kč. Že se jedná o mimořádnou nabídku dokladují i prodejní čísla. Benzinový motor s přestavbou LPG volí dnes více než 30 % zákazníků Emila Freye. Důvod je zřejmý, náklady na 1 km nižší než 2 Kč, vyšší výkon motoru při zachování plné záruky.

Jízdní vlastnosti si může každý ověřit na předváděcí jízdě nebo při prezentacích nových modelů v obchodních centrech. A pokud máte dobré zkušenosti s dieslovými motory rozhodně si nenechte ujít zážitek s novým modelem Forester Boxer Diesel při předváděcích jízdách ve Vysočanech!

**Autocentrum Vysočany – Kolbenova 3, Praha 9**

# Subaru v zrcadle médií

## První liga

Auto TIP 04/08, text: Tomáš Kovařík



Subaru překročilo svůj vlastní stín a po dlouhých 42 letech vyrobilo první turbodiesel. V listopadu ho dostane forester a v lednu 2009 impreza, nyní jej dovozce nabízí pro vozy Legacy a Outback. Naftový outback od benzinového poznáte na první pohled podle nasávacího otvoru na kapotě a nápisu Boxer Diesel na zádi. Přeladěn byl elektrický posilovač řízení a pětistupňová převodovka je jako ve WRX „poskládaná“ do spodního pásma otáček. Kvůli větší hmotnosti motoru (170 kg včetně turbodmychadla, o 45 kg víc proti benzínu) se upravilo přední zavěšení a brzdy.

V interiéru naleznete jiný přístrojový štít s otáčkoměrem cejchovaným do 5000 ot./min, nezbytnou kontrolkou žhavení a označením Diesel v palivoměru. Důvodem je skutečnost, že zákazníci Subaru byli dosud zvyklí tankovat výhradně benzin.

Při spuštění se podélně uložený boxer oklepe, na to jsme u Subaru zvyklí, vypínání je podstatně klidnější. Jedině za studena motor klope, stačí ale přibližně pět minut plynulé jízdy a zklidní se natolik, že ho prakticky neslyšíte.

Commonrailový dvoulitr zatahuje téměř od volnoběhu, výraznější nárůst točivého momentu se dostavuje kolem 1800 ot./min. Motoru nevádí popojíždění v koloně na trojku při 800 ot./min a následná pružná akcelerace, nejčastěji ale běží na pětku mezi 2000 a 3000 ot./min.

Při jízdě je v kabině parádní ticho, které teprve při 180 km/h (na pětku 3500 ot./min) přeruší aerodynamický svist. I ve vysoké rychlosti tak můžete s posádkou nerušeně komunikovat, zvláště když celé desítky kilometrů zvládnete bez řazení na pětku.



Když jsme se dostatečně nabažili přímé jízdy a pružného zrychlování v dálničních stoupáních, sjeli jsme na zatáčkovité okresky. Také v nich si Subaru vedlo dobře. Díky nízkému těžišti se přehnaně nenaklání, k předním kolům míří 57 % celkové hmotnosti (1580 kg) a vůz jede přísně neutrálně. Můžete si dovolit jet hodně rychle a plynule přehazovat kombi z oblouku do oblouku bez známky rozhození.

Pokud byste potřebovali argument, že jste koupili dobře, přepněte palubní počítač na průměrnou spotřebu, nebo ještě lépe na dojezd. Po dálnici jsme pěkně svižně jezdili za 7,6l, na běžných silnicích do 5 litrů. Průměr 5,4l na 100 km nás nadchnul, stejně jako dojezd s plnou nádrží 860 km.

Čekání se vyplatilo, naftové Subaru jezdí parádně potichu, hospodárně a pružně. Předpovídáme mu slibnou budoucnost.

## Největší ze souhvězdí v novém



Auto 4x4 04/08

Největší člen rodiny Subaru se už necelé dva roky po svém uvedení na trh dočkal výrazného omlazení. Nyní má nejen jiný výraz, ale také nový motor – ležatý šestiválec H6 má větší objem 3,6 litru, vyšší výkon a mimo jiné i přepracovanou samočinnou převodovku.

I když v České republice skutečně prodaje modelu Tribeca předčily očekávání, celkově nebyl vstup Subaru do segmentu velkých SUV takový, jak si jeho tvůrci plánovali. A tak prakticky po roce došlo k výrazným změnám karoserie. Aní nová Tribeca, která už nenesla označení B9, není sice také žádnou „tuctovkou“, přesto je její vnější design méně kontroverzní a může tak přitáhnout více zájemců. Vnější rozměry Tribeky se ale

prakticky neliší od předchozího modelu. I když se to na první pohled nezdá, se svými 4865 mm je Subaru delší než VW Tuareg nebo Volvo XC 70. Zároveň je ale Tribeca s hmotností 1,9 tuny mnohem lehčí než většina podobně koncipovaných aut. Na interiéru s futuristicky tvarovanou přístrojovou deskou se nic nezměnilo. Rozměry poskytují i nadále dostatek místa pro pět cestujících. Přední sedadla zůstala pohodlná ve všech směrech, nadprůměrné jsou i jejich seřizovací rozsahy. I vzadu je nadbytek místa do šířky a nad hlavou a zadní opěradla jsou navíc výborně tvarovaná. V bohaté základní výbavě testované verze Executive je brzdomový asistent (BA), elektronický stabilizační systém (VDC), čelní, boční a hlavové airbagy, systém uchycení dětských sedaček ISOFIX, palubní počítač, ale také navigační systém, zadní parkovací kamera, tempomat, kožené čalounění, multifunkční volant, dvouzónová samočinná klimatizace, střešní okno, vyhřívání předních sedaček elektricky nastavitelných, 18palcová kola z lehkých



slitín a samočinné udržování světlé výšky nad zadní nápravou. I když Tribeca svým designem vybočuje z řady klasických Subaru, v konstrukci je příslušnost ke značce patrná. Podvozek se drží osvědčeného symetricky uspořádaného hnacího ústrojí Symmetrical AWD. Točivý moment motoru je mezi přední a zadní nápravou rozdělován v poměru 45:55 a všechna kola jsou nezávisle zavěšená. Podvozek Tribeky je spíše komfortně laděný, ale i přes větší náklony v rychle projížděné zatáčce drží dobře stopu a chová se neutrálně.



# Levně na plyn

**AUTOPROFI**

**Auto Profi 05/08,**  
**text: Ladislav Černý**

Subaru v polovině dubna začalo nabízet turbodiesel, my jsme se zaměřili na delší dobu dostupný pohon LPG. Ten snižuje nejen provozní náklady, ale jedná se o ekologičtější variantu k té benzinové.

## Hledej v interiéru

Základ pohonu tvoří benzinový boxer s kultivovaným chodem a výkonem 127 kW, protože outback vždy startuje na benzin. O implantaci LPG coby druhého paliva svědčí v interiéru jen kulatý ukazatel stavu plynu. Agregát běžel kultivovaně, skvěle táhl a při vysokých otáčkách příjemně ryčel.

## Plynové kilometry

Na plynovou nádrž jsme ujeli přesně 400 kilometrů. Polovinu trasy zahrnovala dálnice.

Dvě stovky jsme absolvovali zejména v Jizerských horách, nevynechali jsme ani rozbědlé silnice. Pokud budeme počítat spotřebu LPG, pak na 100km náročná testovací trasy připadalo 13 litrů LPG. Výrobce totiž upozorňuje na 20procentní nárůst spotřeby plynu proti benzinu, protože chce zachovat pěkný výkonový potenciál pohonné jednotky.

## Přechod na benzin

Při cestě po dálnici došel plyn a auto téměř neznatelně přešlo na benzinovou výživu. V zimním období jsme předpokládali spotřebu blížící se hranici 10 l/100 km, reálná žízeň dosáhla jen 8,9 litrů. Outback s oběma nádržemi dosahuje skvělého dojezdu kolem 1100 kilometrů, což nedovoluje ani nově zavedený turbodiesel.

## Za volantem

Hodiny za volantem outbacku nám zpřemňovalo precizní zpracování interiéru a kvalitní materiály. Citlivé řízení přišlo vhod zejména v okamžicích, kdy auto na sněhu

šlo do smyku a bylo třeba jej jemně korigovat.

Pohodlná přední i zadní sedadla výborně posloužila čtveřici dospělých pasažerů, případný pátý by se s trochou skromnosti také pohodlně svezl.

## Nemá konkurenta

Outback na LPG nemá ve střední třídě konkurenta, proto si zaslouží obdiv. Alternativní použití LPG, jehož cena se pohybuje na polovině částky za benzin, chválíme zejména u čtyřkolky, která je svou koncepcí náchylná k větší žízni.



# Subaristé manželkám

**Auto-Moto Speciál 02/08, text: Jaroslav Šmíd**

Když už je tatínek letitým fandou výkonných čtyřkolek, proč by také maminka nebo dcera neměly mít své kapesní vydání téhož, byť jen s pohonem předních kol?

Subaru teď nabídlo další verzi miniauta – velikostí mezi dosavadním Justy (karoserie Suzuki Ignis), a nejmenším Wagonem R+. Vybavilo ho jednak litrovým motorem z Toyoty Aygo a za druhé nápaditým a prostorným interiérem. Minivůz s tvary MPV je vlastně vylepšené Daihatsu Sirion, které debutovalo v roce 2005, ale u nás se nikdy nenabízelo. Už jenom fakt, že Subaru vybralo tento model, by měl svědčit o jeho dobré úrovni. A první dojmy tomu odpovídaly. Vůz se velmi dobře řídí, pohodlně se v něm sedí a hezky se z něho hledí k obzorům. Dobře vypracovaná sedadla s vysokými opěradly má totiž umístěna o pár centimetrů výše než běžná osobní auta. Vnitřek výtvarníci zvládli nejen v tom smyslu, že vytváří dojem velkého vozu, ale vkusnou členitostí a laděním barev rozhodně též vyvolá pochvalné mručení většiny. Jedním z mnoha designových nápadů je z palubních přístrojů vyčleněná miniobrazovka počítače vyčnívající z „okna“ rychloměru a otáčkoměru.

## Všechno podstatné v ceně

Malé Justy není nejlevnější, ale jeho výbava též není právě chudá. Patří k ní v základu zejména manuální klimatizace, CDrádio se čtyřmi reproduktory, elektrická okna vpředu i elektrická vnější zrcátka. A rovněž další dnes žádaná nezbytnost – dálkové centrální zamykání.

Ostatní vymoženosti zůstávají již víceméně obligátní, byť samozřejmě 4 airbagy (2 boční), ABS a elektrický posilovač řízení také nemá každý. Z řady sympaticky vybočuje originální skládání zadních sedadel. Sedáky se jen povytáhnou dopředu až zaplní místo pro nohy, a k nim se dopředu sklopí opěradla. Společně se dnem kufru tak vzniká rovná plocha a nad ní 630 litrů objemu pro náklad. To je velmi rychlé a praktické řešení pro převoz nákladu.

Dosavadní Justy velikosti Ignisu mělo doposud jen silnější motory (1,3 i 1,5 litru). Jak s novým modelem dokáže zacvičit jen litrový tříválec z nejmenších toyot, peugeotů a citroenů, které jsou o metrůk lehčí než Justy a mají menší čelní plochu? Konstrukteři úkol zvládli překvapivě dobře, když trochu jinak odstupovali převody.

Justy patří k nemnoha minivozům, které, když v nich jedete sám po městských nerovnostech, nedrncá a na příčném hrbolu zadek v zatáčce neuskočí.

(VŠECHNY TEXTY REDAKČNĚ KRÁCENY)



**V soutěžní otázce** Subaru Magazínu podzim/zima 2007 jsme se ptali, v kterých modelech Subaru představilo revoluční dieslový motor boxer na autosalónu v Ženevě. Čtenáři Subaru magazínu samozřejmě neměli žádný problém se správnou odpovědí: v modelech Outback a Legacy.

Přišlo mimořádné množství dopisů, v nichž jste kromě odpovědi do soutěže často posílali i vylustěné sudoku a tajenku křížovky, která byla dokončením věty: „První sériově vyráběný dieslový motor boxer je **další světové prvenství Subaru.**“

Ocitujeme alespoň úryvek z listu pana **Františka Kaše z Plzně**, kterému posíláme hlavní cenu, čepici a tričko Subaru: „Jsem velkým obdivovatelem Subaru, ale zatím žádné nevlastním. Mám zálsuk na Forestera v dieselu anebo zvolím přestavbu na LPG. Co asi bude lepší? Ceny pohonných hmot stále stoupají a kdo ví, kam až to půjde? Na předváděčce jsem se svezl ve Foresteru a byl jsem nadšený, zvláště v terénu. Bezva auto. Asi nevolím nic jiného.“

Z úspěšných luštitelů tajenky křížovky přišli los výhru, čepici SUBARU, **Janu Šulcovi z Prahy 9** a **Šárce Čmelové z Blanska**. Ta se podepsala jako „hrdá majitelka Imprezy 2.0R Sport“ a právě tenhle vůz bude vlastně možné vyhrát i za účast v dnešní soutěži.

SUBARU ČR i letos podporuje tradiční závodnické loučení se sezónou a je jedním z hlavních partnerů již 14. ročníku Pražského

rallysprintu, jehož organizátoři připravili na 5. a 6. prosinec 2008 několik atraktivních překvapení, například speciálku uvnitř stadionu Evžena Rosického. Poprvé v historii tohoto soutěžení bude také hlavní výhrou při losování vstupenek na rally vůz Subaru Impreza 2.0R Sport. O tři takové slosovatelne vstupenky s námi můžete soutěžit i vy. **Napište nám jméno populárního herce, který se chystá, stejně jako vloni, absolvovat Pražský rallysprint na sedadle spolujezdce vedle pilota rallyteamu Subaru ČR, Vojtěcha Štajfa.**



**Subaru Impreza s dieslovým motorem boxer si zachovává všechny dosavadní přednosti, a navíc přidává... (pokračování v tajence)**

POMŮCKA: DAP, LILY, SPAT	STÍNITKO ČEPICE	SNÍŽOVAT KONCENTRACI	EVROPANOVA	HODY	TAMTO	OVŠEM	METROPOLE NORSKA	VÝZVA K ZASTAVENÍ	OTVORY VE ZDI	JEDNOTKA PROSTOROVĚHO UHĽU	KŮŇ	OTÁZKA 7. PÁDU	VRCH U TREBECHOVIC	PŘÍSTROJ MĚŘICÍ ODBĚR VODY	JMÉNO HEREČKY MANDLOVÉ	POTULOVAT SE	
CLOVEK S KŘÍVÝM NOSEM (NÁREČNĚ)								OBVIŇOVAT NAZEV PISMENE									
2. DÍL TAJENKY							STOČENÝ PRAMEN VLASU				STUDENT LÉKAŘSTVÍ						
JEDEN ZE STÁTŮ USA							KOVOVÁ				VYBĚRČI						
ANGLICKÝ „LILIE“						VYLÍČTI ÚTLAK						CHŮVA PROSTRANSTVÍ VE VSI					
TRANZITNÍ TELEFONNÍ OBVOD (ZKRATKA)				ČÁST VČELINU ZLY SKRÍTEK						OZNAČENÍ ANONYMA			SACHOVÁ PORÁŽKA ZVYŠENÝ TON				
	EXOTICKÝ PTÁK	OBVAZOVÝ MATERIÁL								VELKÉ NÁDOBRY					3. DÍL TAJENKY	NÁRÁDÍ KOPÁČE	
PORAZIT		1. DÍL TAJENKY								ZNAČKA ZÁSPYU PTÁK BĚŽEC							
ŘECKÉ PÍSMENO			HAFANI PALICE				ZNAČKA AMERICIA	SOUČÁST SVÍČKY	SNÍŽENÝ TON DESKA NA SLOUPU				SPZ KOLINA ANGLICKÝ „DVEŘE“				
JEDNOTKA ELEKTRICKÉHO ODPORU				VUŘT (ZASTARALE) TEMNOTA					ANGLICKÝ PRŮZÁK POLIZE (SLOVENSKY)				TRHAVINA SPZ KUTNÉ HORY				
JEDNOTKA ELEKTRICKÉHO NAPĚTÍ					MOTOROVÉ VOZIDLO OSOBNÍ ZÁJMENO								PĚT TUCETŮ INICIÁLY NOBILEHO				
MORAVSKÉ MĚSTO							JEDEN I DRUHÝ TÍM ZPŮSOBEM				PEVNOST						
FOTBAL (HOVOROVĚ)																	

Těšíme se na vaše odpovědi, za něž můžete získat značkové výhry Subaru. Posílejte nám je nejpozději do 20. listopadu 2008 (řešení křížovky do 15. února 2009) na adresu: **OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistřínská 394, 155 21, Praha-Zličín.**

TĚŠTE SE!

# IMPREZA 2,0D



Ztělesňuje tři klíčové hodnoty značky Subaru: kultivovaný vzhled, praktičnost a užitnou hodnotu a dále kvalitní jízdní vlastnosti. Nyní byl tento pětidveřový hatchback představen se vznětovým motorem Subaru Boxer Diesel, šestistupňovou manuální převodovkou a jemně vyladěným podvozkem. Kromě příznivých ekologických parametrů nabízí i agilní a sportovní jízdní vlastnosti, pohodlí a pokrokové bezpečnostní prvky.

## IKONA SUBARU S NAFTOVÝM MOTOREM od ledna 2009 i na trhu v České republice!

Think. Feel. Drive.



**SUBARU**



[ od 715 334 Kč ]

Dobrodružství je to, co chcete.

Ale jak se tam můžete dostat bez ztráty kontroly?

Vyváženost.



## OUTBACK

Aby mohl být vůz všestranný a připravený k tomu, aby vás bezpečně vzal i na rozbitý terén či vozovku, občas musí ztratit trochu ze své stability a odezvy řízení a ovládání. To ale neplatí pro Subaru Outback. Outback těží z unikátního spojení kompaktního, nízko uloženého motoru SUBARU BOXER – nyní i v převratném provedení DIESEL – a podvozku Symmetrical All-Wheel Drive. 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.

Cena vozu je uvedena vč. aktuálního zvýhodnění z příznivého kurzu koruny za model N1 s odpočtem DPH (cena vč. DPH od 824 448 Kč). Kombinovaná spotřeba paliva 5,8–9,8 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 153–231 g/km. Každý Outback prodaný autorizovanými partnery Subaru ČR má tříletou záruku/100 000 km (dle toho, co nastane dříve) a službu Subaru Assistance po Evropě.



Think. Feel. Drive.



# SUBARU

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

**Frydek-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**  
TRENDGAR  
I.P. Pavlova 120, tel.: 585 700 977

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

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

**Plzeň**  
AUTWEC  
Útušická 3, tel.: 377 473 935

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

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

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

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

**Sedlčany**  
AUTO VĚRO  
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