



podzim/zima 2009

# SUBARU MAGAZÍN

časopis pro příznivce značky



✦ DOKONALÁ  
převodovka  
CVT



✦ PŮVABNÉ  
PROTINOŽKY



✦ Papírové  
UMĚNÍ



LEGACY & OUTBACK MR 2010  
Dostanou vás všude



---

# ROZJEĎTE SE PO VLASTNÍ OSE

---

Finančním partnerem SUBARU ČR je UniCredit Leasing. Díky této spolupráci získáte nyní jakýkoli model vozu značky SUBARU za zvýhodněných podmínek, ať jste podnikatel nebo soukromá osoba. Komplexní pojištění vozidla je samozřejmostí. Jakýkoli z řady našich výhodných finančních produktů žádejte u autorizovaných prodejců Subaru či v pobočkové síti UniCredit Leasing.

**Více informací naleznete na [www.unicreditleasing.cz](http://www.unicreditleasing.cz), tel.: 844 11 33 55.**

---

Let's start.  **UniCredit**  
Leasing





## Milí čtenáři, příznivci Subaru!

V jarním čísle Subaru Magazínu 2009 jsem společně s vámi rozvažoval nad negativními zprávami o tom, že cyklus světové ekonomiky se kvapem propadá do recesivní fáze a nepříznivých důsledcích, jimiž to prý rozhodně poznamená i tuzemské hospodářství. Produkce automobilů byla skutečně jedním z prvních postižených průmyslových odvětví. Některé velké koncerny stály před krachem a řada výrobců se představila v nedůstojné roli plaček, které si hrozbami úpadku a ztráty pracovních míst vynucovaly státní dotace a intervence, které pak opravdu nabyly nevídaného rozsahu. Osobně mě trochu zaráží, jak se mnoho nejvýše postavených manažerů světových finančních i průmyslových gigantů diví, že hospodářský růst nemůže trvat věčně a že se ekonomický cyklus nutně odvíjí v cyklech, který má fáze růstu i poklesu. S tím by odpovědný manažer měl přece počítat.

Dobrá, světové hospodářství se trochu zmitá v turbulencích a automobilový průmysl pocituje důsledky, prodeje klesají. Ale Subaru neřuká, natož aby stálo s nataženou dlaní na zápraží kanceláří vysokých státních úředníků a škemralo o dotace. Subaru vnímá současný stav jako období, které přeje výzvám a reaguje s razancí a soutěživostí, které se tradičně projevují v genech všech vozů s emblémem souhvězdí Plejád.

Konkrétní avšak nikoliv zásadní propad prodejů našich vozů kopíruje reakci celého trhu, v našem případě umocněnou tím, že nesoutěžíme v segmentu nejlacinějších vozů, kde se pokles projevil nejméně. Navíc u modelů Legacy a Outback veřejnost čekala na inovované vozy, představené v evropské premiéře ve Frankfurtu a na český trh uváděné v říjnu. I na nich lze dokumentovat, jak Subaru kreativně čelí nepříjemným okolnostem a svižně reaguje na požadavky trhu – viz třeba jednoznačně evropský stříh nových modelů nebo technologické inovace, reprezentované skvělou lineární převodovkou CVT. Ani v segmentu ve Frankfurtu zvlášť

akcentovaného vývoje úsporných vozů s elektrickým nebo jiným alternativním pohonem nepřichází Subaru s nabídkou až pod tlakem hospodářské deprese a diktátu úspor, ale kontinuálně pokračuje v úsilí, které úspěšně prezentovalo na odborných fórech už před řadou let. Někdejší koncepty vozů s elektrickým pohonem už obstály v náročných praktických testech i na Autosalónu v Tokiu.

Na rozdíl od některých jiných výrobců a distributorů aut konkurenčních značek, z nichž mnohé dokonce ve Frankfurtu vůbec nevystavovaly, my Subaruci nepanikaříme, ale statečně bojujeme. Víme, že máme co nabídnout nejen pokud jde o stále zdokonalované modely, ale i v kvalitě komplexního prodejního a poprodejního servisu, jaký naše značka nabízí. Svědčí o tom výsledky renovaných zahraničních testů a u nás doma je to tak nepochybně především i díky úsilí všech našich smluvních partnerů. Jsme moc rádi, že stále pracují na zdokonalování svých služeb, jak se o tom můžete přesvědčit na čtyřstraně Dealerská síť live.

Přečtete si i o působení Subaru Czech Rally teamu. Vojta Štajf musel postavit už druhý soutěžní vůz nové koncepce s karosérií hatchback poté, co naděje na pěkný výsledek na Šumavě zmařila havárie, po níž jeho Impreza byla na odpis. Neskončila ale na šrotišti: jako o názornou pomůcku si o ni řekli zlíňští záchranáři a demonstují na ní kromě jiného i zásadní význam kvalitní konstrukce vozu a předepsaných i nadstandardních bezpečnostních prvků, které umožnily posádce přestat vážnou havárii bez zranění. S rekordně rychle postaveným novým soutěžním vozem si na dalších podnicích seriálu Mezinárodního mistrovství ČR vedla naše posádka dobře a kvalitní výsledky ji před posledním závodem šampionátu řadí na celkové 6. místo výsledkové listiny.

O sportovních genech vozů svědčí je také to, že v nich rádi jezdí úspěšní sportovci. Dokazují to v tomto čísle mimo jiných i nezkusnější z našich profesionálních cyklistů Ján Svorada, úspěšný mladý fotbalista Michal Kadlec nebo špičkoví čeští a slovenští surfaři, které na jejich šampionát na atlantické pobřeží Francie doprovázel nový Forester.

Věřím, že vás zaujme i další čtení v novém čísle našeho časopisu a rozhodně se těším, že v nejbližších dnech navštívíte showroomy našich partnerů, abyste se osobně seznámili s novými modely Subaru, včetně neaktuálnějších novinek, Legacy a Outback modelového roku 2010!

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

## Značková kvalita i v jedné stopě

Jen 40 ks limitované série MTB kola SUBARU MR 2010!

**Rám:** MTB Alu 7005 DB

**Vidlice:** Rock Shox Tora SL, lockout 100mm se zamykáním na řídítkách

**Brzdy:** Shimano Deore SLX

**Přehazovačka:** Shimano Deore SLX

**Přesmykač:** Shimano Deore SLX

**Pastorky:** Shimano Deore SLX, 9 speed

**Kličky s osou:** Shimano Deore SLX, 44-32-22

**Náby:** Shimano Deore SLX, centerlock

**Ráfky:** Rigidní Taurus disc

**Řadící páky:** Shimano Deore SLX

**Brzdové páky:** Shimano Deore SLX

**Řetěz:** Shimano HG73

**Řídítka:** C-Tec

**Rohy:** Tranz X

**Pedály:** Shimano PD-M520, nášlapné

**Představec:** C-Tec

**Grip:** Extra

**Duše:** Continental

**Pláště:** Continental Mountain King 2,2

**Sedlovka:** C-Tec

**Sedlo:** Selle Royal

**Hlavové složení:** VP, integrované

**Velikosti:** 16", 18", 20", 22"

**Barva:** černá

Doporučená cena:

**31 600 Kč**





STRANA 6 – Přehlídka

## Evropské premiéry

Pátá generace Legacy a čtvrtá Outbacku zazářily na stánku Subaru ve Frankfurtu



STRANA 10 – Jezdí v Subaru

## Narozen ve znamení kola

Česká ani slovenská cyklistika nemá osobnost s větší porcí zkušeností z amatérského i profesionálního pelotonu než je Subarista Ján Svorada



STRANA 20 – Outback Story

## Průkopník všestrannosti

Životopis průkopnického modelu, který slučuje přednosti komfortního kombi a SUV



STRANA 8

Lineární převodovka CVT

STRANA 12

Subaru sport

STRANA 22

Subaru man – Jari Ketomaa



STRANA 25

Nadšení z parádní jízdy

## Naše nabídka



### TRIBECA

Bez DPH od  
**1 032 605**  
Včetně DPH od  
**1 228 800 Kč**

NEW



### OUTBACK

Bez DPH od  
**705 882 Kč**  
Včetně DPH od  
**840 000 Kč**

NEW



### LEGACY SEDAN

Bez DPH od  
**689 076 Kč**  
Včetně DPH od  
**820 000 Kč**

NEW



### LEGACY KOMBI

Bez DPH od  
**718 487 Kč**  
Včetně DPH od  
**855 000 Kč**



### FORESTER

Bez DPH od  
**638 655 Kč**  
Včetně DPH od  
**760 000 Kč**



### IMPREZA

Bez DPH od  
**444 370 Kč**  
Včetně DPH od  
**528 800 Kč**



### IMPREZA WRX STI

Bez DPH od  
**1 049 412 Kč**  
Včetně DPH od  
**1 248 800 Kč**



### JUSTY

Bez DPH od  
**235 126 Kč**  
Včetně DPH od  
**279 800 Kč**





## Nejlepší čtyřkolka není žádný skautík, ale pořádný zálesák

Automobil  
**4x4**  
2008

Automobil  
**4x4**  
2009

Forester obhájil své první místo ve čtenářské anketě o nejoblíbenější automobil s pohonem všech kol v České Republice i v roce 2009. Prodejně nejúspěšnější model značky Subaru – Forester – sbírá úspěchy nejen na mezinárodní scéně, když například jeho 2,5l turbomotor Subaru Boxer vyhrál v soutěži „International Engine of the Year Awards 2008“, nejvyšším možným oceněním v nových nárazových testech institutu IIHS, nebo ve statistikách spolehlivosti německé společnosti Dekra 2009, ale stále více se prosazuje již i v České republice.

Jeho prodejním úspěchům a rostoucí oblíbě velmi napomáhá nová motorizace s unikátním motorem Subaru Boxer Diesel a možná právě proto jej čtenáři časopisu 4x4 Automagazín již podruhé za sebou zvolili nejoblíbenější čtyřkolku i pro rok 2009. Subaru Forester tedy podruhé vyhrál svoji kategorii A – vozy 4x4 se základní pořizovací cenou do 1 mil. Kč (na 2. místě skončila Škoda Octavia Scout, na třetím VW Tiguan) a v nabitém segmentu tak ukázal, že má svoji pevnou pozici mezi oblíbenými vozy SUV.

## Subaru Legacy 2010: 5 hvězdiček v testech Euro NCAP

Nové Legacy 2.0D Kombi MR2010 získalo nejvyšší možné, tj. 5-ti hvězdičkové hodnocení v bezpečnostních testech Euro NCAP\*. Zpřísněný systém testování pro rok 2009 hodnotí následující hlediska: Ochrana dospělých cestujících; Ochrana dětských cestujících; Bezpečnost chodců; Bezpečnostní systémy.

Legacy MR2010 představuje nově vyvinutý bezpečnostní systém, o kterém podrobněji píšeme na straně 29 tohoto vydání Subaru magazínu.

Subaru věří, že úspěch v podobě 5-ti hvězdičkového hodnocení přispěje k rostoucí důvěře zákazníků ve značku a její technologie.



### VÝSLEDKY TESTŮ EURO NCAP\* PRO SUBARU LEGACY

**Celkové hodnocení: 73 bodů**

**Ochrana dospělých cestujících: 79%**  
(28,512 bodů z max. možných 36)

**Ochrana dětských cestujících: 73%**  
(35,804 bodů z max. možných 49)

**Bezpečnost chodců: 58%**  
(20,878 bodů z max. možných 36)

**Bezpečnostní systémy: 71%**  
(5 bodů z max. možných 7)

Vyhodnocení  
testu na straně  
pasážera

Ochrana  
dobrá  
přiměřená

střední  
slabá  
nedostačující



\*Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) je nezávislá organizace, která provádí nárazové zkoušky automobilů (crashtesty). Hodnotí bezpečnost automobilů již od roku 1997



# FRANKFURT:

# evropské premiéry

## páté generace Legacy/Outback

Ikdyž 63. Autosalón ve Frankfurtu ohlašoval na stovku novinek, údaj o počtu zúčastněných značek dával znát, že hospodářská deprese velí snižovat náklady, a to i velkým a dosud úspěšným automobilkám. Mezi 57 výrobcí tedy ve Frankfurtu po dlouhé době chyběli například Honda, Nissan, Infiniti nebo Mitsubishi. Kvalitu japonských vozů tu tedy reprezentovalo především Subaru.

Subaru tu v evropské premiéře představilo modely Legacy a Outback, kterým se v tomto vydání Subaru magazínu věnujeme podrobněji i na dalších stránkách. Nové modely Legacy a Outback páté generace nabízejí především výtečné jízdní a ekologické parametry a integrují pravé hodnoty značky do vývoje a inovativních technologií, mezi které patří například nová CVT (continuously

**Elektromobil R1e lze dobít stejně jednoduše jako telefon**



valuable transmission) převodovka „Lineartronic“, vyvinutá jako další generace automatických převodovek Subaru (podrobněji o ní píšeme na následující straně), nebo nové uložení motoru na pomocném rámu, či nový standard komfortu všech cestujících, plynoucí z prostorného interiéru. Motor Subaru Boxer Diesel, představený v loňském roce jako světově vůbec první dieselový motor boxer v sériové produkci pro osobní vozy s pohonem všech kol, bude na evropských trzích v obou modelech samozřejmostí. A všechny motorizace (vyjma přepínaných benzínových agregátů) s předstihem splňují přísné emisní normy EURO 5. Nové modely se začnou v Evropě prodávat s přícházejícím podzimem, v ČR se prodej plánuje od přelomu října a listopadu.

Někteří novináři shrnuli své dojmy z letošní frankfurtské přehlídky jako z výstavy automobilové techniky budoucnosti, především elektromobilů. I tento segment má ovšem Subaru dobře ošetřený. Jistě si vzpomenete, že už před dvěma lety v Tokiu představilo



**I nové generace modelů Outback a Legacy budou mít v nabídce motorizaci také SUBARU BOXER DIESEL, představený v loňském roce**



koncept G4e. Zvláštní označení čtou anglosasové jako zkratku „Green for earth“, neboli „zelená pro planetu zemi“. Revoluční je u tohoto elektromobilu zejména konstrukce li-ion baterie, která díky příměsím vanadia dosahuje skvělého dojezdu 200 km na jedno nabití. Malý městský elektromobil R1e, představený už předloni v Ženevě, lze dobíjet pouhým připojením do sítě, podobně jako například mobilní telefon. Prvních 40 prototypů tohoto malého „přibližovačla“ už v běžném provozu úspěšně otestovala Tokijská



Na vystavených maketách se návštěvníci mohli detailně seznámit s novými prvky kolébkového rámu i odpružení vozu (nahore a vpravo)

Pro pohodlí řidičů přibily na volantu další ovladače (vlevo)



elektrická společnost (elektrárna a rozvodné závody), která tento vůz spolu se Subaru vyvíjí. Unikátní je zejména systém dobíjení, kdy vozu stačí pouhých 15 minut na rozdíl od asi osmi hodin, obvyklých u jiných srovnatelných prototypů. Na plné nabití vůz ujede 60 kilometrů, výhodou ale je, že li-ion baterie by měla vydržet deset let, respektive 200 tisíc kilometrů.

S vývojem účinných a prakticky využitelných alternativních pohonů tedy Subaru začalo už dávno a nečekalo až na nepříjemnou pobídku hospodářské krize. Však značku také japonská vláda poctila zvláštní cenou, při jejímž předávání označila elektromobil R1e za nesporný přínos v úsilí o respekt k životnímu prostředí. ✦

PŘIPRAVILI: PH, OŠ, FOTO: MARTIN ŠAFRÁNEK A ARCHIV

## Autosalón v Tokiu: další novinky

Na konci třetího říjnového týdne byl zahájen 41. tokijský autosalon. Na pozadí stánku Subaru září slogan „Uvolněte na okamžik svoji mysl“, charakterizující výsledky snah značky Subaru o harmonické spojení příjemné a bezpečné jízdy s péčí o životní prostředí.

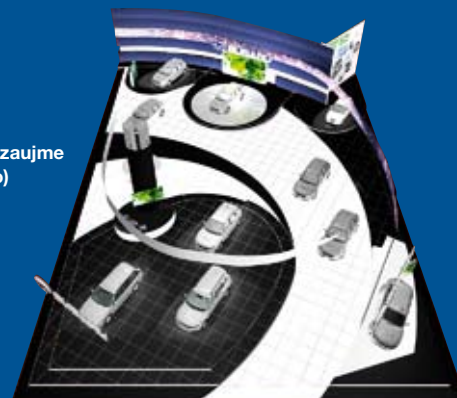
Vývojová studie SUBARU HYBRID TOURER, je novou vizí velkého cestovního vozu budoucnosti, který spojuje ekologii, jízdní výkony a vysokou úroveň bezpečnosti. Odborníky i běžné návštěvníky jistě zaujme i model STELLA s technologií „Plug-in“. Vozidlo s plně elektrickým pohonem bylo navrženo ve spolupráci s renomovaným specializovaným obchodem BEAMS, přičemž vychází



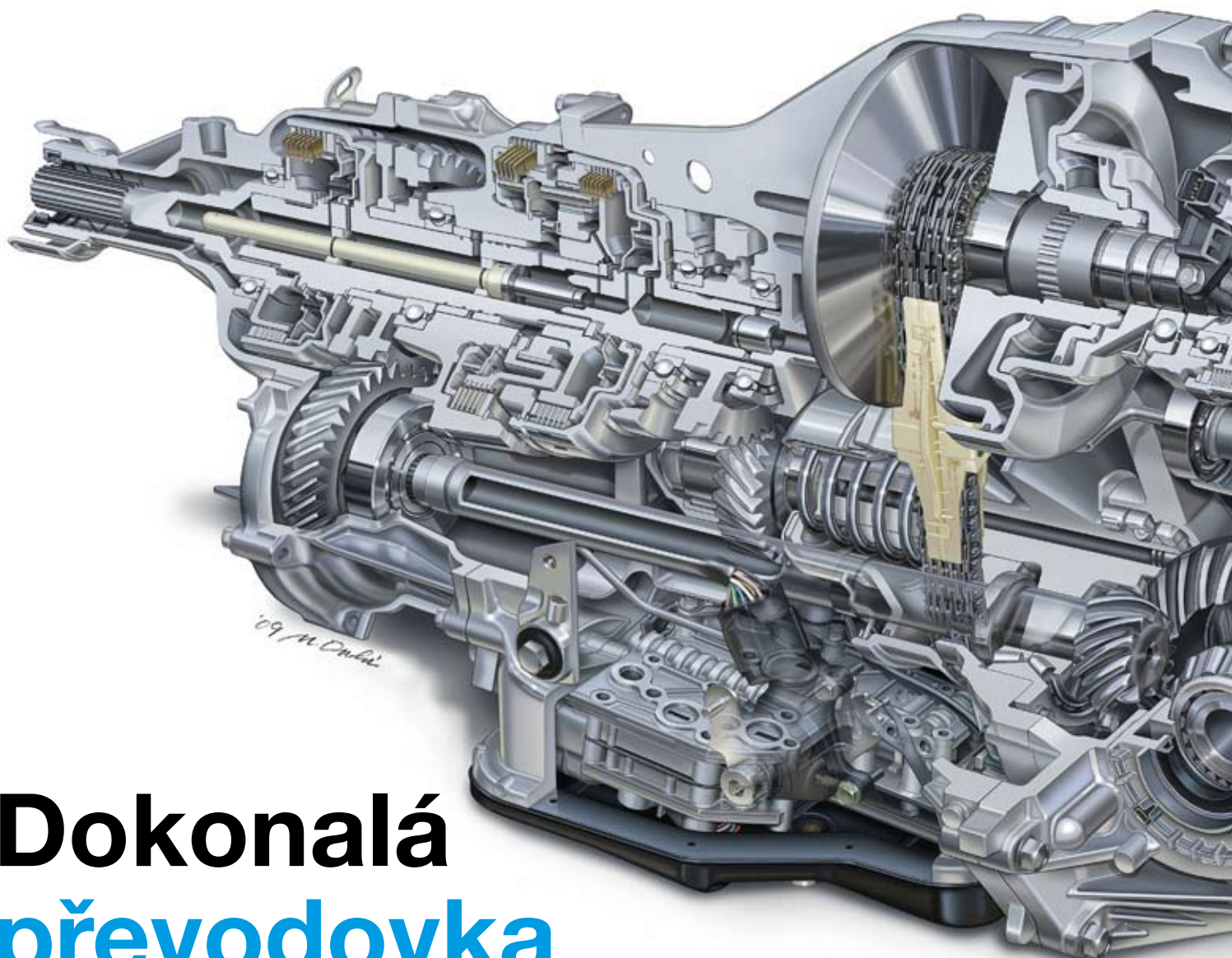
Studie vozu Hybrid Tourer zaujme i vyklápěcími dveřmi (vlevo)

Expozici Subaru charakterizují i záměrně zelené akcenty (vpravo)

Sportovně vyladěná Impreza WRX STI určitě nadchne srdce fanoušků (dole)



z modelu Plug-in STELLA, který byl letos v létě poprvé představen v Japonsku. Subaru v Tokiu prezentuje i speciální verzi modelu Impreza WRX STI vyladěnou tak, aby byly zdůrazněny její sportovní geny. Představuje také nejnovější bezpečnostní technologie Subaru, jako je např. pokroková technologie „EyeSight“ (dohled, zrak), používající dvojici kamer v rámci systému pro předcházení nehodám.



# Dokonalá převodovka

**Kvality vozů Subaru mají pevné základy ve schopnosti vývojářů automobilky přinášet neotřelá technologická řešení. Jedním z čerstvých úspěchů tohoto nepostradatelného oddělení je nová linerární převodovka, která svou konstrukcí představuje skutečně průlomový počín.**

**B**ezestupňová převodovka Subaru Lineartronic™, jíž jsou v motorizaci 2,5 l vybaveny modely Outback MR 2010 a Legacy MR 2010, je zárukou skvělých jízdních vlastností a nízké spotřeby paliva. Atmosférický motor 2,5 l pracuje v součinnosti s řetězovou bezestupňovou převodovkou. Ta je podle průzkumu Subaru, které se ovšem hrdě hlásí k tomu, že převodovkou LVT průkopnický vybavila už před více než čtvrtstoletím svůj model Justy, celosvětově vůbec první převodovkou svého druhu s podélným uložením, určenou pro sériové vozy se stálým pohonem všech kol AWD. Tedy skvělá specificky světová premiéra!



**Klíčový prvek nové převodovky CVT: lamelové řetězy. Bezprodlevové změny převodových stupňů v podstatě nepostřehnete**





### Přínosy

- Bezestupňové převodovky používající speciální lamelové řetězy vykazují nižší míru tření a vyšší dimenzování k přenosu točivého momentu, a tak umožňují dosáhnout nižší spotřeby paliva než podobné převodovky s řemenovým náhonem.
- Převodovka Lineartronic™ používá řemenice o menším průměru, což se odráží v kompaktnějších rozměrech celé jednotky.
- Díky výrazným rozdílům v průměru nejmenší a největší řemenice nabízí nekonečný počet virtuálních převodových „stupňů“, aby motor mohl pracovat vždy v nejučinnějším pásmu otáček.
- Převodovka Lineartronic™ zajišťuje hladké zrychlování s lineární odezvou na pokyny řidiče. K tomu napomáhá dokonalé vyvážení mezi dávkováním točivého momentu a otáčkami motoru.

### Manuální režim

Převodovka Lineartronic™ disponuje i režimem ručního řazení, jež může řidič podle chuti sám aktivovat. Z šesti přednastavených virtuálních stupňů řidič může ručně „vybrat“ pomocí ovládacích páček pod volantem. V porovnání s běžnými automatickými převodovkami s režimem sekvenčního řazení je odezva na pokyny k přeřazení rychlejší a hladší. ✦



## Subaru STELLA

Na konci dubna bylo oznámeno úspěšné dokončení vývoje prototypu elektromobilu Subaru STELLA s technologií Plug-in, který se pak hned letos v létě poprvé objevil na veřejných komunikacích v Japonsku. FHI poskytlo japonskému Ministerstvu životního prostředí patnáct kusů prototypu Plug-in STELLA k ověřovacím zkouškám, které budou spočívat v běžném užívání pěti prefekturami a magistráty. Technické specifikace sériově vyráběného elektromobilu, který byl představen letos v létě, jsou prakticky shodné se současným prototypem.

### Přínosy:

- vylepšené jízdní výkony, neboť došlo ke zvýšení výkonu motoru z dřívějších 40 na současných 47 kW, přičemž k lepší hospodárnosti přispívá odlehčení karoserie a vyladění řídicí jednotky motoru.
- kromě optimalizace bateriového modulu a jeho celkového zmenšení se rovněž změnil přístrojový panel a design interiéru.
- dokonalá harmonie příjemného a spolehlivého provozu s nízkými dopady na životní prostředí.







FOTO: MARKETA NAVRÁTILOVÁ

### Které osobnosti domácí a světové cyklistiky byly vašimi hlavními hrdiny?

V tuzemsku kromě táty Vlasta Moravec, který vyhrál Závod míru když mi byly 4 roky, Milan Jurčo, s nímž jsem ještě stihl absolvovat pár závodů ve stejném pelotonu, když já se začal prosazovat a on zvolna končil svou závodní kariéru a Jiří Škoda. Ze zahraničních pro mě nejvíc znamenal Bernard Hinault jako idol, protože to zkrátka byla jeho éra a Giuseppe Saroni, kterého jsem obdivoval jako závodníka a pak mi osud dopřál 14 let startovat v jeho týmu a hodně se od něho naučit. Závodnický, ale i manažerský, lidský. Vážít si významu slova profesionál.

### Čtrnáct let v nejvyšších sférách profipelotonu, to byl asi tvrdý chlebiček...

Jemně řečeno. Bylo to nějakých 168 měsíců nebo taky 5 114 dnů života, stráveného závody a tréninky po boku neznámějších cyklistických profesionálů planety, na to nezapomenete ze dne na den. Ale nebyla to jen dřina a odříkání. Vždyť skoro v každém spurtu jsem při svém triumfu cítil nejen zklamání některých svých soupeřů, ale i radost mnohých kamarádů. A že to byly zážitky, těch 74 prvenství ve světovém profipelotonu. Jak se vyhrává etapa při Giro d'Italia třeba proti Cipollinimu, jak při Tour de France proti zběsilým Francouzům, Australanům nebo i Armstrongově

# Narozen ve znamení kola

Sudičky neměly u kolébky Jána Svorady moc práce. Jeho tatínek, dlouholetý úspěšný československý reprezentant v silniční cyklistice, z kola nesedl ani po skončení vlastní aktivní závodnické kariéry a v časech, kdy se soutěživý malý Ján rozhodoval, v kterém sportu se prosadí, byl trenérem cyklistů v bratislavském Interu.

### Opravdu jste se rodinnému předurčení nevzpíral a odevzdaně jste se podřídil osudu stát se vrcholovým cyklistou?

Bylo to jinak, než si asi myslíte. Rodinné prostředí mne samozřejmě ovlivnilo, cyklistika byla doma hlavní téma, ale táta mne do sedla závodního kola nijak nehrnul. Věděl dobře z vlastní zkušenosti, zač je tam toho loket a možná mne toho chtěl spíš ušetřit. Takže mi napřed vybral hokej a hodně mne povzbuzoval. Ale pak jsem sám od sebe a možná z hecu jel pár cyklistických závodů, shledali jsme, já i moji blízcí, že geny zapracovaly a nějaké vlohy pro to mám a bylo rozhodnuto.

### A bylo ve vás od začátku odhodlání prosadit se i v nejnáročnější světové profesionální konkurenci?

Chápu, že se tak ptáte, protože před Listopadem 1989 nebylo snadné snít o profesionální sportovní kariéře v zahraničí. Ale já si to nepřipouštěl. Protože jsme bydleli v Bratislavě, sledoval jsem události světové cyklistiky pravidelně na rakouských televizních kanálech a mé předsevzetí vítězit na prestižních světových cyklistických závodech mělo zcela konkrétní kulisy.





americké partě, jak při Vueltě proti Španělům, kterým doma rostou prestižní křídla stejně jako na mistrovstvích světa... Ale když jste trochu vnímavý, odnesete si do života hodně užitečného i ze dnů a etap, které nekončí triumfem.

#### **Získal jste několik dalších vítězství ještě ve věku 37 let. To jste nikdy až do té doby neměl chuť se závoděním přestat?**

Nic netrvá věčně, každému z nás jeho čas běží. Už pět šest let předtím mě cyklistika trochu unavovala, přišla i zranění, zvažoval jsem ukončení sportovní kariéry. Překonal jsem to – a vyhrál i nejsledovanější etapu Tour de France v Paříži... V sezóně 2004 jsem 4 x spadl, bohužel už z jara při Giro, a vyhrál třikrát. Počtvrté jsem byl na OH, podruhé stěhoval rodinu do nového domku... Poprvé od dětství jsem po operaci očí mohl vidět tváře v pelotonu bez brýlí nebo čoček. Ale i v mém případě nadešla chvíle rozloučit se s aktivní sportovní kariérou. Naštěstí konec v závodním sedle přinesl i zajímavý nový začátek. Tím byla nabídka místa sportovního ředitele v jednom z nejlepších českých týmů MTB, v Merida Biking Teamu.

#### **Jak po třech letech hodnotíte rozhodnutí nabídku přijmout?**

Přijal jsem s předsevzetím dostat kondici závodníků téhle stáje na takovou úroveň, aby byli schopni rovnocenně závodit se světovou



**Čtyřikrát byl Ján Svorada v nominaci na OH, třikrát na olympijských hrách startoval – naposledy v Aténách 2004. Reprezentoval v radě MS. Pětkrát byl do roku 2004 vyhlášen ve svazové anketě Králem cyklistiky.**

špičkou. A postupně sestavu týmu inovujeme tak, aby mohl úspěšně dojet v roce 2012 k letním OH v Londýně. Od loňska je naší posilou šestý muž MTB závodu mužů na OH 2008 v Pekingu Rakušan s česky znějícím příjmením – Christoph Soukup. Ale i odchovanec týmu Jiří Friedl má na to, aby dosahoval špičkových umístění.

#### **Aktivním cyklistou je i váš syn. Myslíte, že se historie bude opakovat i v další generaci?**

Sportovní geny po mě rozhodně zdědil a předpoklady uspět určitě má. To, jestli se mu povede být úspěšný na mezinárodní úrovni, bude však záležet jen na něm, kolik času a pohodlí bude ochoten této vidině obětovat.

#### **Po silnicích se ale nepohybujete jen na kole, ale také za volantem auta, konkrétně Subaru Outback. Od kdy jste řidičem?**

Řidičák jsem si udělal hned, jak to šlo, na vojně v Dukle Brno, protože jsem potřeboval dojíždět sem tam za rodiči do Bratislavy. A pak jsem měl štěstí a poměrně brzy se dostal do zahraničního týmu, takže vlastně od začátku kariéry jsem najezdil opravdu obrovské množství kilometrů a vystřídal řadu značek. Ale když jsem poprvé usedl do Subaru, už jsem dál neměnil značku, ale jen modely. Začínal jsem Outbackem předposlední generace, pak jsem měl Forestru a teď mám znovu Outbacka, celkově třetího, protože v posledních třech letech jsem měl dva.

#### **A spokojen?**

No asi kdybych nebyl spokojen, nebudu se do dealerství Subaru v Brně tak pravidelně vracet. Subaru, v kterých jsem jezdil, nikdy neměla závažnější problém, vždycky mě dovezla, kam jsem potřeboval. A také bych řekl, že poměr kvalita cena je u vozů Subaru velice příznivý. Prostě řeknete Subaru a já odpovím jednoznačným gestem: palec nahoru.

PŘIPRAVIL: OTAKAR ŠTAJF, FOTO: TEREZA PLETICHOVÁ, MARKÉTA NAVRÁTILOVÁ A J. ČERVENÝ

#### **JÁN SVORADA**

**1968** narozen v Trenčíně

**1986** maturoval na SOU elektro-technickém, Bratislava

**1987–1990** s předstihem přijat do velmi silného vojenského sportovního týmu Dukla Brno

**1980** jako dvanáctiletý doma v Bratislavě přihlášen k prvnímu závodu v životě

**1986** v Casablanca (Maroko) pátý na juniorském světovém šampionátu na silnici

**1989** vítězí v nejprestižnějším závodě světové amatérské cyklistiky – Course de la Paix, Závod míru

**1991–2005** významnou osobností profesionálního světového cyklistického pelotonu

**2006** sportovním ředitelem jednoho z nejlepších českých týmů MTB, v Merida Biking Teamu

- Mluví slovensky, česky, italsky, zčásti francouzsky, anglicky – rád si poslechne moderní hudbu, bruslí nebo jezdí na lyžích. V poslední době zahořel pro myslivost.
- Manželka Radka, syn Jan (\*1992), dcera Kateřina (\*1997)





# Úspěšné léto barev Subaru

V českém národním šampionátu v rally je v poslední době o značce Subaru čím dál víc slyšet. Daří se zejména Subaru Czech Rally Teamu a Vojtěchu Štajfovi, kteří společně nový hatchback dovedli do špičkové formy. Cenné úspěchy sbírají ale i další jezdci. Také na tratích rychlostních zkoušek jinde ve světě se značka Subaru stále vyhřívá na výsluní přízně.

## Moravské radosti

Pro Subaru Czech Rally Team byla sezóna 2009 novým začátkem, neboť přišlo zásadní přezbrojení. Po několika už dobře vyzkoušených ‚dlouhých‘ verzích vozu byl, v souvislosti s velkou změnou designu sportovních verzí Subaru, v týmovém zájmu připraven pro rally zbrusu nový hatchback. Ten dostal i atraktivní bílomodročerný kabát a už při svých prvních vystoupeních prokázal rychlost i spolehlivost. Až červnová Rally Hustopeče ale přesvědčila i poslední skeptiky o kvalitách nového vozu i velmi úspěšným výsledkem. Vojtěch Štajf dojel do cíle na čtvrté příčce za mnohonásobným domácím šampionem Pechem a bývalými účastníky světového šampionátu Valouškem a Krestou. Všem soupeřům tak bylo jasné, že se týmu již podařilo nalézt kompromis mezi hledáním hranic možností vozu na straně jedné a spolehlivým dojížděním až do cíle náročných soutěží na straně druhé. Mementem pro nastolení správné cesty byla i další životní cesta skeletu Imprezy poškozené po jarní havárii na Rally Šumava. Ten totiž slouží už několik měsíců jako trenažér při výcviku zlínských záchranářů, kteří díky němu mohou lépe nacvičit vyprošťování posádek z havarovaných vozů.



Jan Černý



Robert Achs

Subaru Czech Rally Teamu se naštěstí od jara podobné potíže vyhýbaly, takže bylo možné přistoupit ke stavbě druhého týmového vozu a k přípravě na Barum Czech Rally Zlín. Před startem se, po vydání startovní listiny nabitě zahraničními hvězdami a speciály kategorie Super 2000, v týmu opatrně mluvilo o postavení v první dvacítce absolutního pořadí. Skutečnost ale byla příjemnější, v cíli dlouhé soutěže patřila posádce bílomodročerného hatchbacku dvanáctá příčka v absolutním pořadí a stříbrná mezi ‚produkčními vozy‘. „Nebyl tak nejmenší důvod k nespokojenosti,“ vychutnával si po soutěži úspěch Štajf. „Vyplatila se kvalitní příprava – už před soutěží jsme se snažili koncentrovat na každý detail. Například na nejdelší rychlostní zkoušce Troják jsme mnohde při psaní rozpisu zastavovali a zkoumali, zda se v zatáčkách neskrývá kámen, který by nám pak mohl přivodit defekt. Rozhodně se to vyplatilo, naopak když jsme s některými soupeři diskutovali místa jejich problémů s koly, tak to často bylo přesně v místech, kde jsme my měli zrad-



né kameny v krajnici zaznamenané v rozpisu. Naše dobrá připravenost se projevila i ve chvíli, kdy začalo před koncem sobotní etapy přšet – vezli jsme v autě dvě pneumatiky pro tyto případy, a mohli tak aspoň jednu nápravu přezout. Od začátku závodu jsme nasadili spíše defenzivnější styl jízdy, rozhodně jsme nechtěli výtečně připravené auto předčasně poničit. Tím víc nám dělaly radost kvalitní naměřené časy. Už páteční okruhový test, nachystaný pro diváky v ulicích města, nám vyšel báječně, když jsme se, jako jedna z pouhých tří posádek mimo smečku ‚superdvoutisícovek‘, vešli do první dvacítky. Sobotu pak sice trochu poznamenaly moje zdravotní problémy a ani spolujezdec nebyl díky svým bolavým zádům ve své kůži, v neděli to ale už bylo lepší. Nicméně musím přiznat, že jsme si tentokrát asi i vybrali ten kus štěstí, který nám v minulých letech na Barumce chyběl. Hned dvakrát jsme totiž trefili na trati pořádnou díru bez toho, aby nás to stálo problémy s pneumatikou.“

### Oživení v týmu v podobě dámy

Zmíněné potíže se zády spolujezdce Jiřího Černocho bohužel následně přerušily dosavadní nadměru úspěšnou spoluprací posádky. Další z kandidátů pro tento post a občasný Štajfův spolujezdec Michal Ernst je v současnosti velmi vytížený, volba tak vedla překvapivým směrem. Na ‚horké sedadlo‘ vozu Subaru Impreza WRX STI po určité odmlce usedla dáma, konkrétně půvabná Východočeška Marcela Dolečková. Ta má i přes své mládí na svém kontě již mnoho startů, jejichž velká většina skončila úspěchem. Začínala po boku Ivy Víchové, s níž vybojovala titul nejúspěšnější dámské posádky ČMPR 2005, poté oslavila i titul v jedné z nižších tříd národního šampionátu sprintrally vedle Jiřího Hladíka. Letos zdárně zvládla přestup i mezi ‚velká auta‘ po boku Karla Trojana. A vydařil se jí i debut v barvách Subaru na zářijové Rally Příbram, kde posádka Štajf – Dolečková obsadila čtvrtou příčku. „Už jsem za svou kariéru vystřídal několik spolujezdců a dobře tak vím, že nalézt ideální souhru v autě nebývá vždy snadné – tentokrát ale bylo všechno jinak,“ liboval si v dobré volbě pětatřicetiletý pilot. „S Marcelou jsme si skvěle padli do noty od úvodních kilometrů a na časech to bylo poznat. Už v pátek jsme dokázali svým tradičním soupeřům trochu ujíždět, dokonce jsme byli jen o pár vteřin za domácí Pepou Petákem, jedoucím s výkonnějším vozem kategorie S2000. V sobotu jsme se po několika ranních chybičkách soustředili zejména na vlastní výkon a nesnažili se na hranici rizika závodit s rychlejšími vozy. Díky sedmému místu v hodnocení Bohemia rallye, závěrečného podniku letošního MMČR, nakonec Vojtěch Štajf obsadil stejnou příčku v celkovém pořadí v roce 2009.“



Na Příbrami slavila úspěšnou premiéru v kokpitu Vojtova Subaru nová spolujezdkyně



Radost z úspěchu na cílové rampě Barum Rally trochu zkazilo vědomí, že Jura Černocho ze zdravotních důvodů na místě spolujezdce končí

Obhájil tak loňský celkový výsledek, dlužno ale poznamenat, že letos kromě Kresty, Pecha, obou členů továrního týmu Škody a Valouška s Tarabusem nechal Vojta všechny ostatní soupeře za zády a za Václavem Pechem byl druhým jezdcem, který jel celou sezónu výhradně ve voze produkční kategorie.

### Subaru Czech Rally Team není v MMČR jediný

Na závěrečné rychlostní zkoušce Rally Příbram oslavila značka Subaru dokonce double. Před vozy všech konkurentů včetně speciálů Super 2000 se kromě Vojtěcha Štajfa dokázal dostat i finišující Daniel Běhálek, jenž pak obsadil v cíli rally pátou příčku. Dařilo se mu i na některých minulých podnicích, také on tak stále patří do první desítky průběžného pořadí národního šampionátu. Postupné zlepšování zaznamenává pilot dalšího Subaru v národním šampionátu, Robert Achs. Jeho Impreza zajímavých barev byla na Barum Rally k nepřehlédnutí. Tam dojel Achs (jenž se Subaru závodí teprve druhým rokem) těsně za první dvacítkou. Velký úspěch na Barum Rally zaznamenal ale zejména mladičký Jan Černý. Jeho úspěšný vstup do kokpitu Subaru jsme sledovali již v minulém čísle, v průběhu roku pak devatenáctiletý příbramský jezdec střídavě startoval na domácích tratích i na soutěžích Mistrovství Evropy. Dosavadním vrcholem jeho účinkování za volantem japonského vozu byla právě ‚Barumka‘. Tam Černý předvedl vyzrálý taktický výkon podepřený rychlým tempem, výsledkem byla fantastická třináctá příčka celkového pořadí, která znamenala také body za druhou příčku mezi jezdci přihlášenými do evropského šampionátu!

### Subaru vládne ve Finsku, Maďarsku i Rusku

Přestože domácí jezdci slaví úspěchy i ve srovnání s vozy silnějších kategorií, lze ve střední Evropě zatím jen obtížně využít hlavní přednosti vozů této značky. Ty totiž tradičně tkví zejména v jízdě na nepevném povrchu, který u nás zkrátka chybí. O to víc těší informace odjinud. Z titulů národních šampionů se již v srpnu mohli radovat severané. Velice ceněný titul mistra Finska (země mnoha mistrů světa) letos dobyl se svým vozem Subaru Impreza WRX STI Jari Ketomaa, ruským přeborníkem se pak poprvé v historii stal cizinec – tím byl i u nás dobře známý Patrick Flodin, závodící také s novým hatchbackem Subaru. Naopak v zemi nám velmi blízké, Maďarsku, stále ještě dominují vozy kategorie WRC, a to často i ve starším provedení. V konkurenci mnoha vozů prověřených i světovým šampionátem letos dominovalo překrásné Subaru Impreza WRC S11, které pilotoval třiatřicetiletý Norbert Herczig.

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: MAREK FELT, FRANTIŠEK DUŠEK A ARCHIV

# Čím se vám pochlubí naši partneři?



## DANCARS CZ

Po letošní nepříliš šťastně ukončené Valašské rally, jsme se tak jako každý rok se svou prezentací a prodejním stánkem zúčastnili také Barum Czech Rally Zlín. Stejně jako dříve jsme podpořili oba vozy Subaru Czech Rally Teamu. Mnozí z Vás si u nás mohli pořídit spoustu různých doplňků a oblečení související s naší značkou. Rally se budeme jistě věnovat i do budoucna a rádi se s Vámi potkáme jak u tratí, tak v zázemí rally. I my jako praví Subaruáci žijeme totiž podle hesla: „Subaru v srdci, rally v krvi“.

V současné době se ovšem plně soustředujeme na příchod nové zajímavé modelové řady Legacy / Outback a spoustu času také zabere výstavba nového servisního zázemí naší společnosti.

DanCars CZ, s. r. o., Krnovská 82, Opava

## AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK

Zima v nedohlednu :) ale příznivci Subaru nejsou jen vášnivými fandy lyží a sněhu. Čtyřkolku ocení i při cestách za jinou zábavou. Navázali jsme na úspěšnou zimní spolupráci s firmou 4ski a pro naše zákazníky připravili Golf tour. Na podporu nového golfového hřiště Oderský park jsme společně připravili turnaj, golfovou školu a hlavně představili vozy Subaru. Akce oslovila všechny věkové kategorie. Účast hráčů byla velká, využili slunečného počasí a mnozí strávili pěkný den na greenu i s rodinnými příslušníky. Trochu jsme zalitovali, že ještě nebylo možné vystavit nové Legacy/Outback, zvědavců bylo dost. Ale ve chvílích, kdy máte v rukou toto číslo Subaru magazínu, se už zájemci o nové modely Legacy/Outback 2010 i u nás dočkali.

Autosalón Frýdek-Místek, Příborská 1000

## C&K

První polovina roku 2009 byla pro společnost C&K, a. s. prodejně velmi úspěšná. Tato skutečnost je výsledkem nejen dlouholetého úsilí o perfektní služby, ale také snahou o představení vozů Subaru potencionálním zákazníkům při různých příležitostech: na autosalonech, v obchodních centrech, při setkání klientů našich stávajících zákazníků nebo přímo přistavíme auto ke zkušební jízdě na místo, které si určí zákazník. Závěr tohoto roku přinese několik zásadních novinek. Samozřejmě na prvním místě je uvedení a prezentace nové generace Legacy a Outback 2010 – flotila našich předváděcích vozů bude více než zajímavá. Ve spolupráci s leasingovou společností UniCredit Leasing CZ dokončujeme velmi zajímavý produkt financování, který pořízení nového vozu ještě více zvýhodní. Společně s našimi stávajícími klienty se těšíme na dokončení zásadního rozšíření a reorganizaci našeho servisního zázemí, protože přinese zkrácení objednacích lhůt na servis i zrychlení vlastních servisních úkonů. Veškeré informace týkající se nejen aktuálních produktových novinek, ale i všeho dění okolo Subaru a společnosti C&K, a. s. můžete sledovat na [www.subarubrno.cz](http://www.subarubrno.cz).

C & K, a. s., Vídeňská 100, Brno

## MICHAL KADLEC SI OSEDLAL STI

A zpravodajství z tuzemské dealerské sítě doplňujeme ještě jednou informací, která se rovněž týká vozu značky Subaru.

Fotbalista Michal Kadlec (1984), obránce, který v současné době hraje za Bayer Leverkusen, si nedaleko svého působiště zakoupil kultovní Imprezu STI.

Syn bývalého reprezentanta Miroslava Kadlece prožil díky zahraničnímu angažmá svého otce dětství v Němecu. Pak se vrátil do vlasti, odmaturoval

na Obchodní škole v Uherském Hradišti a svou profesionální fotbalovou kariéru zahájil v klubu 1. FC Slovácko. V české lize debutoval v zápase proti Baníku Ostrava. V lednu 2005 odešel do Sparty. V roce 2007 byl poprvé nominován do reprezentace. Vloni v létě 2008 odešel na roční hostování Leverkusenu, které se později změnilo na přestup. Přejeme hodně radosti z jízdy za volantem Imprezy, ale pozor, je opravdu rychlá!







## EMIL FREY ČR, Praha-Stodůlky

Největší autorizovaný dealer vozů Subaru v ČR byl i letos spoluorganizátorem velice oblíbené akce Subaru sprint – letos to byl jubilejní 10. ročník. Shromáždění účastníků a start tohoto „závodu“ byl na dealerství na Praze 5. I tento ročník měl bohatou účast a těšil se velkému zájmu – i letos si všichni užili spoustu legrace a zároveň si prověřili své znalosti a dovednosti za volantem při jízdě zručnosti. Odměnou za předvedené výkony byly nejen zážitky, ale i spousta krásných a hodnotných cen jak se značkou Subaru, tak i od ostatních sponzorů.

Další akcí nejen pro naše zákazníky bylo setkání značek na Mosteckém autodromu pod záštitou pořádající společnosti LeasePlan. Společnost Emil Frey ČR spolu se Subaru ČR poskytla účastníkům tohoto každoročního setkání možnost prověřit úspornost a ekonomičnost jízdy v běžném provozu v okolí města Most s vozem Forester 2.0X se systémem LPG a skvělé jízdní vlastnosti, rychlost a dynamičnost vozu Impreza 2.0D Edition přímo na okruhu tohoto autodromu. O vozy Subaru byl opravdu velký zájem. Vždyť z 26 vozů, které se „předváděly“ na okruhu byl i přes účast opravdu významných a prestižních značek o Imprezu největší zájem a zanechala u všech řidičů, kteří měli tu čest, opravdu hluboký dojem.

Pro klienty a příznivce značky Subaru už jsou přichystány dny otevřených dveří a další akce zaměřené v tuto chvíli hlavně na naše NOVÉ a KRÁSNÉ modely LEGACY a OUTBACK.

Přijďte se k nám na nové vozy podívat – team zkušených a nadšených prodejců Vás v showroomu v ulici Pekařská 5, Praha 5 s úsměvem uvítá a poskytne Vám veškeré potřebné informace.

Autocentrum Stodůlky – Pekařská 5, Praha 5



Akce dealerství Emil Frey – ale i dalších partnerů – nabízejí návštěvníkům možnost ověřit si zkušební jízdu oprávněnost skvělé pověsti vozů Subaru.

## EMIL FREY ČR, Praha-Vysočany

Jedna z akcí, jimiž vysočanský tým Subaru chtěl širší veřejnost názorně seznámit s kvalitami „šestihvězdičkových“ vozů, nesla výmluvný název Run up! Podle slov účastníků „jeden nevěděl, co si dřív vybrat“, alespoň ráno bylo krásné počasí a během dne dorazilo dost lidí. Mnozí tu na sebe nechali kontakty, třeba se z nich stanou nadšení příští „subaráci“.

Autocentrum Vysočany – Kolbenova 3, Praha 9





## AUTO VERO

Kolegové ze společnosti Auto Vero se v jarním a letním období zúčastnili mnoha akcí souvisejících především s prezentací vozů Subaru v prostředí motoristického sportu.

Jako hlavní partner XXXI. ročníku Rally Příbram byly vozy Subaru od sedlčanského dealera vidět v průběhu celé rally. Prezentace vozů proběhla také v prostoru servisní zóny závodu, startu a také některých rychlostních zkoušek. Hosté a partneři pak mohli sledovat tři průjezdy RZ 8, 12 a 16, která byla pojmenovaná Subaru Sedlčany, z vlastní VIP tribuny na krásném diváckém místě. Spo-

lečnost Auto Vero Sedlčany byla zároveň partnerem Subaru Czech rally teamu a další prezentace byla na voze Vojty Štajfa a také v prostoru jejich servisního zázemí. Celá akce se nejen díky skvělému čtvrtému místu naší posádky Vojta Štajf, Marcela Dolečková, ale také díky obrovskému zájmu diváků velice vydařila.

Dalšími akcemi, kterých se Sedlčanský tým zúčastnil, byly tradiční rallycrossové a autocrossové závody MMČR na Sedlčanské kotlině, jejichž je společnost Auto Vero také hlavním partnerem a na akcích zde pořádaných jsou vždy vozy Subaru k nepřehlédnutí. Logo Subaru tu zdobí také startovní rampu.

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

## MIJA AUTOCENTRUM

**Krátký příběh o tom, kterak jsem vlastně k Subaru Impreza 2,0D přišla**



Moje cesta k tomuto vozu byla vlastně jednoduchá. Na počátku byla především potřeba spolehlivého služebního vozu, se kterým v pohodě zvládnou všechny vrtochy počasí v celoročních podmínkách regionu Jižní Moravy a Vysočiny a přání aktivního sportovce dostat se v zimě co nejbližší zasněženým sjezdovkám – tedy nějaká „čtyřkolka“.

Chtěla jsem praktickou karoserii, jejíž zavazadlový prostor lze rychlou úpravou zvětšit např. na přepravu kola (a kolo se mi teď do auta vejde zcela bez problémů celé – bez demontáže předního kola, aniž by se nějakou částí dotýkalo vnitřku vozu) či nárazově většího břemene – proto nějaký „hatchback“.

Samozřejmým kritériem byla také spotřeba paliva, kterou jsem si v kombinovaném provozu stanovila horní hranicí 6,5l a pořizovací cena vozu okolo 600 000 Kč. V tomto momentu již v užším výběru nebylo příliš mnoho soupeřů.. Stačilo pak vyhledat a pročíst různé recenze, testy a porovnání značek a VIDĚT JI v salónu MIJA Brno (a shodou okolností druhý den i v kině na „Rychlí a zběsilí“). A bylo rozhodnuto! Velké plus navíc Impreza získala za odvalu konstruktérů pro vývoj vlastního motoru Boxer Diesel a v neposlední řadě také za „neokoukanost“ na silnicích. Mám zkrátka ráda jistou osobitost





## TRENDCAR

Při častém testování Forestra nás napadla otázka, kolik lidí se do něj vejde. Konec klasickým testům, kde se popisuje kvalita materiálu, vzhled a tak podobně. Využili jsme příležitosti a s několika fandy Subaru jsme si udě-

lali malý výlet do Bělkovického údolí a podnikli jsme testík, při kterém jsme se snažili „nacpat“ do forestra co nejvíce lidí. Byla z toho super sobota a kromě terénních jízd, opékačky, pivečka (ovšemže nealko) jsme se pěkně ve Forestru pomačkali. Bylo nás tam nakonec 23.

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

## M. LIŠKA

Plzeňský dealer vozů Subaru prožil velmi pestré období od začátku roku 2009. Začátkem roku se showroom vozů se 6ti hvězdami ve znaku přesunul do nového prostoru a vozy Subaru se oprostily od vozů jiných značek. Nově tedy můžete navštívit zcela nový showroom výhradně vozů Subaru. Po určitém ospalém období, způsobeném také finanční krizí, se prodej u Lišky začíná vracet do starých kolejí a dokonce nabírat na vyšších obrátkách právě díky novému autosalonu. Co se týká prezentace našich skvělých vozů: tým pana Lišky se stále prezentuje v obchodních centrech, na výstavách (například zámek Rochlov), zavítal také na akci záchranářů Plzeňského kraje, aby se pokusil oslovit a nabídnout model Forester do jejich služeb. Začátkem roku 2009 se tento dealer začal věnovat individuálním a sportovním úpravám vozů typu STI, WRX, Forester XT – vše vzniklo opět díky úzké spolupráci prodejce s motoristickým prostředím. Nově se v Plzni stali výhradními dodavateli podvozkové značky TEIN, můžete si u nich nechat dále namontovat: hydraulické ruční brzdy, větší brzdy, plovoucí kotouče, a mnoho dalšího, přehled najdete na [www.liska-subaru.cz](http://www.liska-subaru.cz) v sekci „doplňky a úpravy“. A pokud jste fanda značky Subaru můžete využít služeb Subaru Liš-



ka ještě jednou: během zimní sezony pořádá pro vás a vašeho 4 kolového miláčka Winter Training v Rakouských Alpách pod dohledem Rally jezdců, na speciálním 1,5km dlouhém okruhu upraveném rolbou právě pro sněhové hrátky vozů. Pro více informací o této jejich aktivitě kontaktujte prosím: [havel@ntsplzen.cz](mailto:havel@ntsplzen.cz) a nebo 603 88 00 99. V Plzni se těší na Vaši návštěvu!

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

a tu Vám nová Impreza nabídne zcela určitě. Stanete se v ní součástí legendy, musíte si třeba zvyknout na to, že ostatní „Subaristé“ (kteří dobře ví proč) na Vás budou s úsměvem mávat a hrdě ukazovat vztyčené palce.

Kritizovaný strohý interiér se mi líbí, mám ráda jednoduchost a účelnost. Otvor náfuku je naprosto k zulíbání – jak zvenku, tak zevnitř vozu, kdy zpoza volantu máte pocit, že ovládáte z krocnou sílu dmoucí se na povrch kapoty v touze po výkonu.

Díky profesionálnímu přístupu, vyčerpávajícím informacím a vstřícné reakci na moje požadavky – např. i rychlým dodáním a montáží vybraných doplňků jsem díky panu Zbyňkovi Janoudovi – vedoucímu provozu Mija Autocentrum, s.r.o. Brno za několik dní odjížděla v zatím největší, ale zároveň nejlepší koupi svého života.

Subaru Impreza 2,0D po měsíci ježdění (užívání si každého kilometru jízdy) naplnila všechna moje očekávání a víte co? Je zkrátka jako já: ... „sportovní naturel v elegantním kabátku“ :-)

S pozdravem „Think, feel, drive“  
Kamila Panáčková

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

## AUTO VYSOČINY

Shlédnutí modelové řady vozů Subaru je každoročně příjemným zpestřením Horáckého leteckého dne v Jihlavě. Početným návštěvníkům neunikne zdařilý design karosérií a interiérů vozů. Letcům



a leteckým nadšencům však Subaru říká něco víc. Ploché motory s protiběžnými písty jsou srdcem nejednoho i sériově vyráběného letounu.. Stačí jeden pohled vzhůru k nebi a víte, že symetrie a aerodynamika je základem všeho. No a pokud se můžete opřít o výtečnou spolehlivost, jako je tomu u Subaru a letadel, můžete se rozjet na kolech a vznést na křídlech kamkoli budete chtít.

Vyhlídkové a předváděcí lety na 4 kolech Subaru jsme vždy rádi zprostředkovali každému zájemci. Osobní zkušenost je velmi nutná, to nám věřte.

AUTO VYSOČINY, s. r. o., Chlumova 1, Jihlava



# Nové generace

**Milníkem na cestě Subaru za stálým zvyšováním kvality „šestihvězdičkových“ vozů jsou letošní premiéry vozů Legacy (páté generace) a Outback (čtvrté generace).**

**N**abízejí ještě vyšší jízdní kvality, maximální pohodu cestování celé posádce vozu, vysoce vyvážené bezpečnostní parametry a zodpovědný přístup k životnímu prostředí. A jak se jednotlivé důrazy proměny modelů Legacy MR 2010 a Outback MR 2010 projevují konkrétně?

## Jídní kvality

- Lepší reakce řízení, daná zpevněným uložením v kolébkovém rámu, které zlepšuje reakci i odezvu
- Nízko uložené těžiště: jedna z erbovnic předností vozů Subaru zůstává u nových modelů zachována s tím, že i u motorizace 2.5 GT jsou turbodmychadlo a katalyzátory namontovány před motorem tak, aby těžiště vozu zůstalo co nejnižší
- Nízká hlučnost a malé vibrace: zasloužil se o ně kolébkový rám, který je vpravdě revolučním krokem: znamená první změnu uložení motoru boxer ve vozích Subaru od jeho debutu v roce 1966! Nové je tedy i provedení předních i zadních držáků motoru a převodovky

## Prostor a pohodlí

- Prostornější interiér, pohodlnější nastupování i vystupování z vozu, kabina řešena maximálně funkčně
- Široký výhled pro snadné řízení, design sloupku A maximálně eliminuje slepá místa, vylepšen i výhled vzad
- Větší objem úložného prostoru, nové zavěšení kol omezuje vyčnívání podběhů, vzpěry jsou usazeny ergonomičtěji
- Vybrání předních sedadel poskytuje dostatek prostoru pro cestující vzadu

## Bezpečí a hospodárnost

- Nová konstrukce karoserie a nasazení nové podvozkové platformy zvyšuje pasivní bezpečnost a eliminuje některá rizika při čelním nárazu: pět hvězdiček v testech EuroNCAP hovoří za vše
- Dvojitý předpínač bezpečnostních pásů lépe ochrání cestující v případě nehody
- Použití nových technologií (variabilní kompresor AC, systém řízení dobíjení baterie, elektrický posilovač řízení) pomohlo snížit spotřebu i emise
- Nová převodovka „Lineartronic“ s plynule měnitelným převodem (podrobnější informace viz strana 8). O šetrném přístupu k životnímu prostředí vypovídá i to, že všechny motory (s výjimkou přeplňovaných zážehových) splňují požadavky emisní normy Euro 5

## Forester MR 2010

Se sloganem „Nejlepší koncept pro aktivní životní styl“ se v showroomech Subaru objevuje inovovaná podoba nejprodávavějšího modelu FORESTER MR 2010 a přináší řadu vylepšení:

- Upravená barevnost přístrojových ukazatelů
- Parkovací kamera (u modelů s navigací)
- Automatické sklápění zadních sedadel v zavazadelníku
- Upravená charakteristika tlumičů pérování







Prostornější interiér umožňuje pohodlnější nastupování i vystupování z vozu (vlevo)

Lineární převodovka „Lineartronic“ je převodovkou Subaru příští generace (vpravo)



## Motory

### LEGACY

2,0i DOHC 16v (150 koní)  
2,0D Boxer Diesel DOHC 16 V (150 k)  
2,5i SOHC 16V (167 k)

#### A NOVĚ

2,5GT DOHC 16V Turbo (265 k)

### OUTBACK

2,0D Boxer Diesel DOHC 16 V (150 k)  
2,5i SOHC 16V (167 k)

#### A NOVĚ

3,6R DOHC 16V Turbo (260 k)

### MOTORY PODLE STUPNĚ VÝBAVY

Trend: 2.0i

Active: 2.0i, 2.0D, 2.5i

Comfort: 2.0i, 2.0D, 2.5i, 3.6R

Sport (jen Legacy): 2.0D, 2.5GT

### VE ZÁKLADNÍ VÝBAVĚ **NOVĚ**

6x airbag, Dvouzónová klimatizace, tempomat, ovládání audia a HF z volantu, VDC, EBD, BA, hill holder, elektrická parkovací brzda, dojezdová sada

### VE VYŠŠÍCH VÝBAVÁCH **NOVĚ**

Automatické rozsvícení hlavních světlometů, automatické stěrače, elektrické ovládání sedadla řidiče v deseti (!) směrech, automatické sklápění zadních sedadel v zavazadelníku, navigace a couvací kamera



Větší je objem úložného prostoru také díky novému zavěšení kol

## Ceny

Legacy sedan od **680 000 Kč**

Legacy kombi od **715 000 Kč**

Outback od **840 000 Kč**



### Forester MR 2010 – výbavy a ceny

#### 2.0X TREND

**V základní výbavě** 6x airbag, klimatizace, přední mlhová světla, tempomat, kožená hlavice řadící páky a kožený volant, u pětistupňové manuální převodovky také redukce.

Cena **610 000 Kč**

#### 2.0D ACTIVE

**Navíc:** 17" alu kola, xenonové světlomety, lakovaná zrcátka, ovládání audia na volantu, střešní spojler, sklápění zadních sedadel pomocí ovladače v zavazadelníku.

Cena **760 000 Kč**

#### 2,5XT COMFORT

**Navíc:** kožený interiér, volant Momo, systém bezklíčového ovládní centrálního zamykání, startování pomocí tlačítka Start/Stop, navigace a couvací kamera.

Cena **850 000 Kč**

# Průkopník všestrannosti

**Rodokmen modelu Outback nezačíná až v roce 1996, kdy se vůz s tímto jménem objevil na amerických silnicích. Psát se začal už v roce 1989, kdy byl veřejnosti představen Outbackův starší sourozenec Legacy.**

**M**odel Legacy se v první generaci snažil nabídnout kultivovaný sportovní vůz s karoserií kombi a díky svým sympatickým vnějším tvarům a jistým jízdním výkonům si opravdu získal širokou důvěru zákazníků. O čtyři roky později byla pod heslem „Potěšení, jaké jen automobil může nabídnout“ představena druhá generace Legacy a z ní byl v roce 1995 odvozen model Legacy L wagon, určený původně jen pro severoamerický a japonský trh.

Jméno Outback dostal vůz o rok později, kdy vstoupil i na evropský trh, a ihned přesvědčil, že pohodlný automobil, snadno zvládající jízdu na všech površích a za všech klimatických podmínek je tady. Řidiči v Severní Americe si Outbacka oblíbili také proto, že s ním bylo snadné jezdit po sněhu, což v severních státech

USA a zejména v Kanadě je často nezbytné, ale tamní řidiči se sněhu hodně bojí (a s dlouhými americkými „péráky-gaučáky“ také mají proč).

Na konci devadesátých let se značka Subaru snažila stát „skutečnou globální značku“. V roce 1998 představila třetí generaci Legacy a kromě zdokonalené varianty kombi nabídla i sportovní sedan. Vozy měly všechny tradiční přednosti Subaru, ale zlepšila se například bezpečnost.

Outback po několika drobných proměnách a speciálních edicích zazářil v roce 2000, kdy byla představena dlouho očekávaná druhá generace vozu jako Outback H6. Chvála spolehlivosti,







výborné ovladatelnosti a celkové bezpečnosti robustního vozu se ozývala ze všech stran. Outback totiž mnohé z konkurenčních vozů kategorie SUV skutečně předčí tím, že si bez problémů dokáže v terénu poradit i s tím, s čím ostatní ne. Tuhle schopnost si zachovávaly postupně i faceliftované verze modelu v dalších letech.

Od roku 2003, kdy nabízelo už čtvrtou generaci Logacy, se Subaru snažilo akcentovat tendenci, že jeho modely musejí vyvolávat emoce. Karoserie se rozšířila a byl inovován celkový design vozu. Díky technologiím na snížení hmotnosti se zlepšily jízdní výkony i ekologické parametry vozu. Totéž platilo i pro třetí gene-

raci Outbacka, který si po své proměně v roce 2007 odnesl z prestižních testů bezpečnosti maximálních pět hvězdiček.

Vůz, který byl už v čase svého zrodu označován za první „cross-over“, protože jeho konstrukce průkopnický skloubila přednosti vozu zvýšeného kombi s dispozicemi automobilu, schopného zdatat i středně těžký terén, přichází teď už ve čtvrté generaci.

Subaru Outback je znám jako vůz se skvělým ovládním a jízdním komfortem, zároveň však disponující všemi kvalitami SUV. Stejně jako jeho starší sourozenec Legacy, byl i Outback čtvrté generace přestylizován, a jeho exteriér i interiér ještě více odpovídá jeho skvělým technologickým dispozicím i jízdním kvalitám. ✦

MR 2004



MR 2010







# Pilot s ambicemi

Do vyšších řádek výsledkové listiny se začal prosazovat až vloni s novým spolujezdcem Miikou Teiskononem a Imprezou N14. Na Rally Finland byli v absolutním pořadí MS šestnáctí, ve třídě PWRC třetí, stejně jako na Rally Argentina, kde už ale byli v absolutním pořadí dokonce desátí, stejně jako ve Švédsku. Na Rally Wales byl Jari nakonec v absolutním pořadí sedmnáctý, ale už před startem na sebe upozornil gentlemanským gestem: pro celou sezónu WRC 2008 měl přiděleno číslo 46, kavalířsky ho však postoupil mistru světa seriálu MotoGP Valentinu Rossimu, který na něm velmi lpí, a sám jel se startovním číslem 146. Rossi se Jarimu „odvděčil“ tak, že ho ve Walesu o pět míst porazil.

Po sezóně 2008 stál tedy Jari na třetím stupínku celkové klasifikace PWRC a to ho přimělo k závažnému kroku. S novým spolujezdcem Mikou Sternbergem přesedl do soukromé Imprezy WRC specifikace 2007 a hned na domácím podniku Mistrovství světa skončil na sedmé příčce absolutního pořadí. Po prvním dnu byl průběžně osmý, pak ale hned v první zkoušce druhého dne utrpěl defekt na levém předním kole a klesl na desáté místo. „Není to dobré, byl tam velký brod, který nás rozhodil a trefili jsme strom,“ komentoval nehodu v cíli RZ 11, ale hned v další zkoušce zabojoval a vrátil se v průběžném pořadí na osmou pozici. Na konci druhého dne byl už sedmý a tuto pozici udržel až do cíle. Tam kupodivu dal najevo nejen radost, ale i určité zklamání: „Chtěl jsem víc.

**Domácí Neste Oil Rally Finland může posloužit jako průkazný doklad, jak se vyvíjela kariéra pilota Jari Ketomaa. Letos třicetiletý soutěžní jezdec tu začal v roce 2000 za volantem Subaru Imprezy 555 a nedokončil po havárii, zcela stejně jako v roce následujícím.**





Určitě to není špatné, ale opravdu jsem očekával, že skončím výš. Pohyboval jsem se blízko TOP 5.“

Ve výsledkové listině domácího šampionátu si Jari pojal celkové vítězství triumfem na čtyřech z celkových sedmi závodů. S dostatečným bodovým náskokem tak mohl na závěrečné Finnsco rally v Hyvinkää o posledním zářijovém víkendu jet už v pohodě. Dojel tam druhý za svým největším konkurentem, kterým je Juho Sale na Mitsubishi Lancer Evo IX a svému týmu Subaru Dealer Team Finland zajistil v celkové klasifikaci hned 3 tituly: kromě vítězství v celkové klasifikaci posádek získal i titul nejlepšího jezdce a Miika Teiskonen nejlepšího spolujezdce v hodnocení, které Finové v rámci šampionátu také vyhláší. ✦

PŘIPRAVIL: OŠ, FOTO: WWW.KETOMAA.COM







# Dvě půvabné protinožky

**Jezdkyně Emma David Gilmourová z Nového Zélandu posouvá letos plán své závodní kariéry na novou úroveň. Do svého Motor Image Racing týmu ji pozval úřadující mistr tichomořské sekce asijského rallyového šampionátu (APRC) Cody Crocker.**

Cody vyhrál toto mistrovství v posledních letech třikrát za sebou a zařadil se tak mezi plejádu slavných jmen vítězů tohoto okruhu, mezi nimiž najdeme třeba Carlose Sainze (šampion APRC 1990). Crockera naši fanoušci rally znají jako jednoho z nejvážnějších soupeřů Martina Prokopa v kategorii produkčních vozů na tratích WRC. Letos v září se utkali na Crockerově domácí půdě v Austrálii a Crocker skončil třetí za vítězným Prokopem a druhým Novozélandanem Masonem, který stejně jako Crocker soutěží v letošním modelu Subaru Impreza WRX STI. Po několika společných testech Crockera a Gilmourové bylo o spolupráci rozhodnuto. Devětatdvacetiletá Novozélandanka si odvážně naplánovala účast v celém programu APRC. Jako spolujezdkyně vedle ní usedla do nejnovější Imprezy WRX STI Australanka Rhianon Smythová, původně učitelka tělocviku ale dnes už



profesionální „mitfára“. A obě dámy záhy ukázaly, že nehodlají být jen okrasou závodního pole, ale mužským posádkám dokážou být na trati rovnocennými soupeřkami. Už na začátku sezóny překvapily na australské Rally Queensland celkovým 4. místem a bramborovou medaili braly i na červencové Rally Hokkaidó v Japonsku. Ale už předtím v červnu stanuly i na stupních vítězů. Na novozélandské soutěži ve Whangarei byly v hodnocení třetí a na srpnové Rally Malaysia získaly stříbrnou pozici. Ze stupňů vítězů mávaly divákům společně s vítězi, svými týmovými kolegy Cody Crockerem a Tedem Atkinsonem, protože Subaru tu slavilo double. Také díky této čistě ženské posádce vede Subaru pořadí APRC v šampionátu značek a Gilmourová se Smythovou jsou třetí v pořadí posádek, jezdců i spolujezdců. ★

FOTO: WWW.APRC.TV





# Nadšení z parádní jízdy

**P**oslední týden v červnu se na pobřeží Atlantiku na jihu Francie sjelo přes 150 Čechů a Slováků, aby tu absolvovali druhé Mistrovství České a Slovenské republiky v surfingu – Quiksilver Czech & Slovak Surfing Championship. Subaru ČR vyhovělo prosbě své klientky, a tak si proslulá DJ Ladida, jejíž fotografie zdobily minulé číslo Subarumagazínu a která byla jednou z organizátorek akce, odvážela k Atlantiku zapůjčeného Forestera s dieselovým boxerem. Účastníci byli s průběhem šampionátu velmi spokojeni a zdůraznili, že také díky Foresteru, který dopravu materiálu na pláž písčnými dunami bez problému zvládal, vše začínalo včas. K dokonalosti prý chyběly jen větší vlny. Nabízíme obrazovou reportáž z akce, která jasně vypovídá o tom, co definuje náš titulěk a co mají majitelé Subaru společného s vyznavači surfování po divokých vlnách. ✦



Co mají surfařky společného s Forestem? Půvab, odvahu, dynamiku (nahore)

Písečné duny mohou být pastí pro většinu vozů – ale pro Forestra není žádný terén překážkou (vlevo)

Schopnosti dieselového Forestra vzbudily na pobřeží Atlantiku hodně pozornosti (vpravo)





# Subaru v zrcadle médií



## Dívej se

Auto7 8/2009, text: Michal Žďárský

Nejmarkantnější změnou páté generace Legacy je její vzhled. Žádné drobné retuše, ale úplně nový design... Zvláště stráženy, s novými rozměrnými světlomety. Dva dny strávené v těsné blízkosti všech variant modelu LEGACY a OUTBACK mi otevřely oči...

Legacy povyroستlo na délku, na výšku i na šířku a obdobně je na tom i rozvor. Velkých změn se dočkal i interiér, který hraje na komfortní notu. Tomu odpovídají i pohodlná a rozměrná sedadla, na která vám usnadní přístup do většího úhlu se otevírající rámové dveře. Na palubě si okamžitě všimnete velké prostornosti do všech směrů. Na nedostatek prostoru si nebudou stěžovat ani cestující vzadu, kteří získali až nebývalé množství místa pro nohy. V okolí Kolína nad Rýnem jsme vyzkoušeli většinu z nabízených motorizací a zaměřili se na pravděpodobně nejperspektivnější agregát 2.0D. Motor je k dispozici pouze se šestistupňovým manuálem, což ale nevádí. Řazení je přesné a bezchybné, stejně jako projev plochého čtyřválce. Ten je výborně odhlučněn a nenechává do vozu proniknout téměř žádné vibrace. Navíc potěší pružností a skvělou spotřebou, kterou jsme i při svižnějším tempu udrželi na hranici šesti litrů.

Pokud zatoužíte po benzínové variantě, doporučuji boxer 2,5 I s výkonem 167 koní, který je k dispozici i s novou bezstupňovou převodovkou Lineartronic. Ta nás překvapila okamžitými reakcemi na pokyny v manuálním režimu a možností nechat vytočit motor až k šestitisícové hranici.

Ať již s kterýmkoliv modelem, cestování na palubě nového Legacy mile překvapí vysokým cestovním komfortem a tichým podvozkem. Dokonce i aerodynamické odhlučnění dosáhlo prvotřídní kvality. Výtečný pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem pochopitelně zůstává.

## Jde to!

Automotorsport 6/2009, Text: Michal Štengl

Subaru Forester s dieslovým motorem ukazuje, že i SUV dokáže jezdit úsporně. A to i bez dalších technických úprav na úkor dynamiky nebo omezení komfortu.

Pro naftový agregát se rozhoduje víc než polovina zákazníků Foresteru. A dělají dobře. Přestože stojí o 65 000 Kč víc než zážehový dvoulitr, vřele doporučujeme si připlatit. Rozdíl v ceně je vlastně menší, protože vznětová verze má navíc v základní výbavě tempomat a mlhovky, hlavním argumentem je ale mimořádná vypělost této jednotky, která se projeví i v peněžence.

Vedle samotné složitosti koncepce typu boxer Subaru použilo i technologicky náročnou celohlíníkovou konstrukci se zalitými litinovými vložkami válců, která přináší vysokou pevnost, úsporu hmotnosti i rychlé prohřátí motoru a s tím související okamžitý nástup účinku topení, na něž jsou majitelé subaru zvyklí. Provozní spolehlivost by měl zajistit common-rail od japonského Densa s tlakem 180 MPa nebo bezúdržbový rozvodový řetěz.

Tenhle motor si zamilujete kvůli plynulému zátahu od 1300 do 4500 ot./min., nebo neuvěřitelnému odhlučnění, kdy i po hodně mrazivé noci jenom ševelí. Pouze při plném zátahu slyšíte vzdálené bručení, ne nepodobné zážehovým boxerům. Jenže tenhle motor má v rukávu ještě další trumf v podobě nízké spotřeby. Od normovaných 6,4 l nafty na 100 km jsme se totiž neodchýlili o víc než dva litry, a to ani ve městě nebo s těžkou nohou. Plynulou jízdou jsme se dostali i pod šest litrů! A to hovoříme o SUV se stálým pohonem všech kol!





# Subaru Impreza WRX vs. STi: tak kterou?

Autorevue.cz, text: Petr Šíkl

Modrá a zlatá. To jsou esence, jež šest hvězdiček v oválu přidává do koktejlu, který řidiče vytrhává ze šedé reality a útočí na veškeré smysly takovou razancí, že v neděli ráno musí časně stávat...

Řeč je o řidičích, závislých na japonské droze, která si dokázala podmanit mnoho jedinců po celém světě.

Toužíte-li po velmi rychlém automobilu, který vás vždy dopraví na místo určení bez ohledu na roční období a dokáže svými schopnostmi prohnat o mnoho silnější soupeře na technické trati a ukázat záda za snížené adheze, nemáte příliš na výběr.

Můžete sáhnout například po vrcholné verzi Imprezy STi. Problém nastává v okamžiku, kdy váš rozpočet čítá maximálně s částkou jeden milion korun. Ale i pro ty známe řešení – Impreza WRX 265. S touto verzí se hravě vlezete do stanového limitu a ještě zbude v rodinném rozpočtu slušná rezerva.

Automobilka připravila pro modelový rok 2009 Imprezu WRX 265, která nejenže má tužší pružiny, silnější stabilizátory a silent-bloky z vrcholného STi, ale také jí narostl výkon o slibných 35 koní. To vše se pak pokusíme srovnat právě s čistokrevným STi.

## Impreza WRX 265 – Od sedanu k hatchbacku

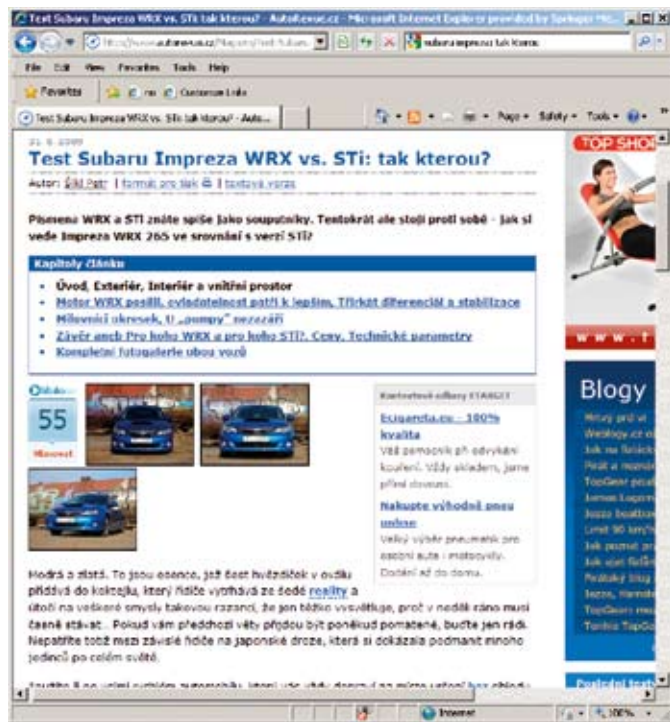
Model Impreza byl ještě před pár lety synonymem pro rychlé sedany, což vzalo za své s příchodem třetí generace. V Subaru vědí, že pětidveřové karoserie jsou alespoň v prakticky smýšlející Evropě žádaným artiklem a právě místním zákazníkům vyšli vstříc. Současná generace je oproti své předchůdkyni (se samostatným kufrem) také o pět centimetrů kratší, přičemž se prodloužil rozvor o znatelných 10 centimetrů. Díky tomu posádka profituje z dostatečného avšak ne nadbytečného prostoru.

## Interiér WRX proti STi strádá

Po stránce ergonomie ale nemohu WRXku nic vytknout, vše je na svém místě. Řadící páka padne skvěle do rukou, stejně jako páka ruční brzdy. STi ve verzi Top se oproti WRXku může pochlubit bohatějším interiérem, když horní část středového panelu uzavírá rozměrné LCD zobrazující informace palubního počítače, navigace či audiosoustavy. STi má navíc ve standardu výborná sedadla Recaro, a to zejména ve smyslu jejich bočního vedení. Rozdíl v pořizovací ceně je zde prostě znát.

## Motor WRX posílil, ovladatelnost patří k lepším

S příchodem třetí generace se samotný agregát přiblížil o 22 mm blíže k vozovce, což snižuje celkové těžiště vozu a přispívá k lepším jízdním vlastnostem. Agregát dopovaný turbodmychadlem je v případě WRX 265 po injekci třiceti pěti koní zase o kousek zábavnější. Do dvou a půl tisíce otáček nejeví motor o zrychlování prakticky žádný zájem, poté se ale začne mít k životu a když ručička otáčkoměru mine hranici čtyř tisíc otáček, vystřelí Impreza vpřed s impozantní razancí. Koncert čtyř válců a jednoho turbodmychadla nepolevuje až k 6 500 ot., kdy zasahuje omezovač. Samotný motor reaguje na pokyny plynového pedálu o něco rychleji než u STi a netrpí žádnou turbodírou. Zrychlení u WRX je impozantní a jste přitom ušetřeni náhlých kopanců do zad. Motory boxer vynikají naprosto svérázným zvukovým projevem. Osobně tvrdím, že charakteristický projev boxerů je více než návykový. Pokud se s ním vydáte na soukromou „erzetu“, bude se vám o něm nejen zdát, ale budete po něm doslova toužit. Čitelnost klíčových ovládacích prvků je nad-



přeměrná. Řízení není zrovna dokonale komunikativní, na dnešní dobu se ale řadí k těm čitelnějším, ještě lépe jsou na tom brzdy, které netrpí přemírou účinku posilovače a lze je dávkovat velmi přesně.

## Třikrát diferenciál a stabilizace

Obě Imprezy jsou vybaveny stálým pohonem všech kol se třemi diferenciály (vpředu i vzadu nalezneme samosvorný diferenciál). V případě vrcholné verze STi je mezinápravový diferenciál typu Multi DCCD (lze nastavovat jeho charakteristiku). V případě WRX se majitelé musí spokojit s mezinápravovým diferenciálem s viskózní spojkou.

Stabilizační systém VDC lze v obou případech jak se patří úplně vypnout, což doporučuji až v okamžiku, kdy se s vozem sžijete. Systém jízdní stability je jinak k řidiči přívětivý a dovoluje i nějaké to vybočení zádě, ať už při brzdění, nebo při akceleraci. Přeženete-li to s dávkováním plynu v zatáčce na kluzkém povrchu, dočkáte se mírného vybočení zadních partií – to je oproti dřívějším, vesměs nedotáčivým Imprezám příjemná změna. Pokud to však s plynem nebo brzdami přeženete, elektronika včas zasáhne a pomůže v nastolení požadovaného směru. V dnešní době je málo aut, co milují zatáčky. Nové vozy stále přibírají na hmotnosti a valná většina z nich uznává jen přímý směr. Tam, kde se většina aut necítí příliš jistě, jsou námi testované Imprezy jako lachtani ve vodě. Obě milují zatáčky, neprehledné horizonty, esička, utahovačky a dokonce i rozbitý asfalt, na kterém si vedou znamenitě. Obě dokážou kopírovat nerovný povrch a nemají tendenci uskakovat. Rallyové geny se prostě nezapřou. Na okreskách jak s WRXkem tak s STičkem dokážete být pekelně rychlí. A čím je povrch horší, tím rychlejší budete. Jestli je na Impreze něco naprosto fascinujícího, pak je to chování jejího podvozku na špatném povrchu, dokáže snášet neskutečně mnoho. A to v obou zkoušených verzích.

(VŠECHNY TEXTY REDAKČNĚ KRÁCENY)

# Papírové umění



**Papír vstoupil do života Japonců a stal se nezbytnou součástí svébytné japonské kultury. Ve starém Japonsku byla vysoce ceněna právě jednoduchost a ušlechtilost papíru. Pro svou vzácnost byl používán k náboženským účelům. Vysoký kultovní význam dokládá snad i zvuková totožnost označení papíru „kami“ s výrazem „kami“, které znamená „bůh“, „předek“, „ten, kdo je nahoře“.**

Jedním typicky japonským využitím papíru je umění origami. Výraz origami je složen z kmene slova oriru (ohýbat, skládat) a ze slova kami (papír). Znamená tedy „skládání papíru“. Skládáním, ohýbáním a částečným rozprostíráním papíru se vytvářejí nejrůznější útvary – ornamenty, masky, postavy, květy, ptáci, zvířata či předměty. Japonci většinou zhotovují modely z papíru barveného na každé straně jinak, z papíru všelijak potištěného, nebo kombinováním různobarevných listů. Nejčastějším základem bývá čtverec, ale používá se i rovnostranných a pravouhlých trojúhelníků, obdélníků, kruhů nebo kruhových výsečí. Zhotovují-li se větší modely z tuhého papíru, papír se změkčuje a vlhčí vodou, což zvyšuje jeho plastickou tvárnost. Musí ale být složen dřív, než uschne.

Speciální papíry na origami jsou v Japonsku běžně v prodeji. Jsou to čtverce různobarevného papíru, různých velikostí. Nejčastěji však o straně 15 cm. Papír je tenký, ale velmi pevný, takže se ani po několikanásobném přehnutí netrhá.

Japonci rozlišují mezi skládáním papíru (origami), skládáním a vystřihováním papíru (kirigami) a skládáním papíru s použitím lepidla (haricuke-origami). Postup je možné ponechat zcela na fantazii autora, ale většinou se skládá podle návodů – nejstarší dochované pocházejí z roku 1719.

Hlavní zásadou je vytvářet modely vysoce estetických kvalit, pokud možno bez vystřihování a slepování. Chce-li někdo dokázat výjimečnou zručnost, skládá modely z papírového čtverečku, jehož strana nepřesahuje 2 cm. Rekord drží Akira Naito, kterému se ve věku 82 let podařilo složit jeřába ze čtverce o straně 0,1 mm. Musel skládat pod mikroskopem speciálně zhotovenými nástroji. Z papíru to už ale nešlo, musel používat plastovou folii. Největším nepřítelem, jak sám říká, byla statická elektřina, kvůli níž mu model několikrát uletěl a zmizel.

Při skládání vznikají obvykle trojrozměrné modely, jejichž linie jsou kubisticky přímé. Samozřejmě, že existují i plošné modely, které se používají k doplnění třeba nakresleného pozadí, na něž se přilepují. Při uměleckém origami se zobrazují pozorované předměty realisticky i abstraktně. Neoceňuje se jen konečný efekt, který model vyvolá, ale klade se důraz i na způsob, kterým je výsledku dosaženo.

Jak a kdy vlastně origami vznikly? Nejsou záležitostí pouze japonskou. Jejich původ není jasný, ale soudí se, že přirozeně vznikly s objevem a rozšířením papíru. Papír byl vynalezen v Číně za vlády císaře Che, kolem roku 105 n. l. V Číně se papírové měšce s penězi, papírové domy i služebníci z papíru spalovaly při pohřebních obřadech, aby pomohly zemřelému žít v posmrtném životě. Napodobeniny peněz v červených obálkách byly spalovány při svatbách, aby novomanželům přinesly v budoucnu štěstí. Z Číny se toto umění rozšířilo po Hedvábné stezce do celého světa, ale nikde nedosáhlo takové dokonalosti a umělecké úrovně jako v Japonsku.

Do Japonska přišel papír přes Koreu v roce 610 za vlády císařovny Suiko (563–628). Byl ale velmi drahý a nemohl být používán v širším měřítku. Teprve princ Šótoku taiši (573–621) našel levnější materiál (papírový morušovník kozů), z něhož se začal zhotovovat neobyčejně lehký a zcela neprůsvitný papír waši, výborně přijímající tuš. V Japonsku tak existuje více než tisíciletá tradice ruční výroby papíru, které se ani nejmodernější výroba nedokáže vyrovnat.

V té době byly origami nabízeny šintoistickým svatyním a buddhistickým chrámům pouze jako dekorace, teprve později nabyly

## HANA KOTLÁŘOVÁ (1948)

**1963–1967** Střední ekonomická škola zahraničního obchodu Praha

**1972–1980** Orientální ústav ČSAV

**1975–1980** mimořádné studium japanologie na FF UK v Praze

**1980–2008** Kulturní a informační centrum japonského velvyslanectví v Praze

**2008** Japonská vláda jí udělila Řád posvátného pokladu, zlaté a stříbrné paprsky, za propagaci japonské kultury v zahraničí







**Origami se používá v mateřských školkách i jako pomůcka na školách základních, má uplatnění i ve vědecké práci nebo módním návrhářství.**

posvátné symboliky a byly doprovázeny modlitbami. Věřilo se, že tyto symboly zajistí prosebníkům štěstí a úspěšnou budoucnost.

Skládáním papíru se také vytvářely různé loutky, které se používaly při obřadu očisty při Svátku loutek, 3. března. Věřilo se, že do papírových loutek vstoupí lidské utrpení, nemoci a bolest, vyvolané zlými duchy. Loutky se pouštěly po vodě, aby se zlí duchové utopili a nemohli už škodit. S podobným zvykem se setkáváme i v jiných zemích. U nás se na jaře vynášela „smrčka“.

V šintoismu i buddhismu má mnoho věcí nebo zvířat nějakou symboliku. Jeřáb a želva jsou symboly štěstí a dlouhého života, kapr je symbolem síly a odvahy. Nejběžněji skládaným ptákem je proto jeřáb. Bývá přiložen k dárku, aby obdarovanému přinesl štěstí, nosí se do nemocnice nemocným s přáním brzkého uzdravení. Šikovnějším z vás nabízíme v oranžovém rámečku na následující stránce návod, jak si jeřába složit.

Od náboženského používání přechází origami postupně k uplatňování uměleckému a začíná hrát důležitou roli při různých světských obřadech a společenských záležitostech. V Japonsku je velice rozšířen zvyk dávat drobné dárky. Estetická stránka balení a vhodně zvolená symbolika jsou mnohdy důležitější než

vlastní obsah. Na znamení dobré vůle se k dárku připojovaly takzvané noši – dřívě proužek krabího masa zabalený v podlouhlém šestiúhelníku bílé a červené barvy, ovázaný bílým, zlatým, stříbrným a červeným papírovým provázkem mizuhiki. V moderní době se můžeme setkat i s noši na papíru jen natištěnými. Připojením noši k dárku vyjadřujeme, že obdarovanému přejeme i požehnání od boha.

Koncem 12. století do Japonska dorazil zenbuddhismus, který ovlivnil duši člověka a jeho vztah k rytmu přírody, a s jeho příchodem se začaly rozvíjet nové přesně stanovené zásady etikety a estetických obřadů (například čajového) a s nimi související předpisy na balení a předávání dárků. V této době se výrazu origami používalo i pro formu oficiální korespondence mezi šlechtici různých stupňů. List papíru byl přeložen a mezi přehyby se psala žádost nebo nařízení. Velkou roli hrály origamicuki – skládané doprovodné listy. Byly to doklady, které dosvědčovaly pravost, popřípadě kvalitu obrazu, kaligrafie, spisu apod. Zvláštním druhem bylo mečířské origami – daitō origami cuki. Každý mečíř měl svůj symbol, který přikládal ke zhotovenému meči a dosvědčoval tak své autorství.

Od 15. století se papírových skládaček začalo používat jako základu společenských her. Vzniklo jich kolem 150. Kromě postav lidí, jeřábů, žab, vojenských helem a štítů se setkáváme se zpodobněním lodiček vezoucích Deset pokladů nebo Sedm bůžků štěstí. „Lodičky s poklady“ se staly symbolem štěstí a na Nový rok visí na ulicích a večer si je Japonci vkládají do podhlavníčku k přivolání šťastných snů. Často na nich bývají básně, které se čtou stejně oběma směry – tedy shora dolů i zdola nahoru.

Již koncem 17. století bylo origami nejrozšířenější zábavou všech vrstev obyvatelstva. Jako umělecký projev bylo stavěno na roveň sochařství a malířství. Velice oblíbené bývaly i soutěže ve skládání, kdy na čtverci papíru byl natištěn kousek obrázku. Při správném skládání se objevil jedinečný vzor nebo figurka.

Origami nepřestalo ani po tisíciletí být inspirací pro jiné umělecké formy. Motto oživlých papírových jeřábů najdeme na dřevorezích Hokusai e i Kijonagy, v divadelních hrách kabuki, jako vzor na kostýmech her nó i v satirických básních senrjú z 18. století. Figurální origami, zvláště jeřábi, bývají často ozdobou kimon, nábytku, lakovaného nádobí, nejrůznějších předmětů denní potřeby. Symbolicky zaznívá i v názvu známé novely nositele Nobelovy ceny Jasunariho Kawabaty „Tisíc jeřábů“.

Nejvýznamnějším a nejnámějším z japonských umělců je mistr Akira Jošizawa (1911–2005), který vymyslel více než tisíc skládaček. Origami se učil od své babičky a zabýval se jím nepřetržitě od 4 let. Počátkem osmdesátých let navštívil také Prahu a předvedl tu své umění. Bylo to něco neuvěřitelného. Složil asi 20 psů a diváci určovali, jaká je to rasa. Před sebou jste však neviděli papírová zvířátka, očekávali jste, že každou chvíli se musí roze-



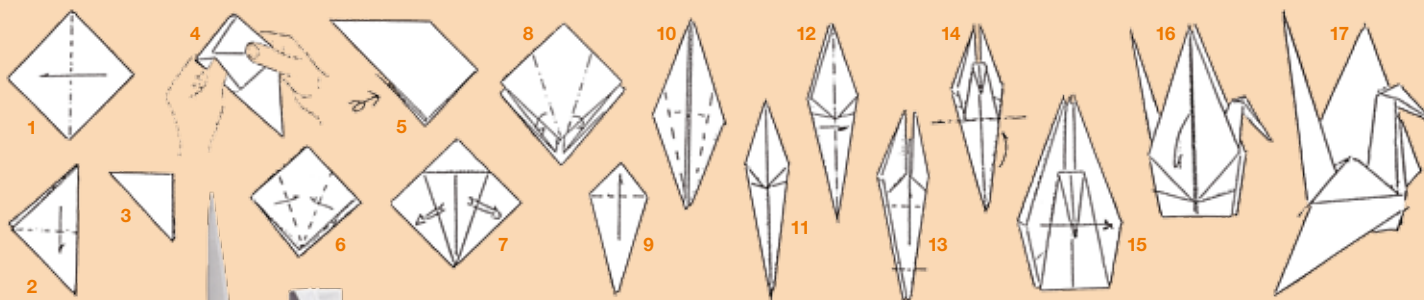
běhnout nebo začít štěkat. Mistr Jošizawa je také autorem symbolů pro různé druhy přehybů, používaných na celém světě.

Origami se používá v mateřských školkách i jako pomůcka na školách základních. Je používáno k zhotovování pomůcek a modelů v geometrii, psychologii výtvarného umění, v psychologii pedagogiky, teorii duševní hygieny, má uplatnění i ve vědecké práci nebo módním návrhářství. Motoristy bude jistě zajímat, že vývoj airbagu byl přímo inspirován zkušenostmi tvůrců origami.

V Japonsku existuje přísloví „Origami přináší radost třikrát“. Dětem, když jsou malé, rodičům, když učí skládat své děti a starým, když se k origami vracejí.

TEXT: HANA KOTLÁŘOVÁ, FOTO: JAN STROPNICKÝ, WWW.SXC.HU/ALBA-NEAG

## Zkuste si složit origami sami



- 1 Výchozí čtverec papíru přehneme podle úhlopříčky tak, aby vznikl rovnoramenný pravoúhlý trojúhelník.
- 2 Dalším přeložením podle výšky trojúhelníka získáme dva spojené pravoúhlé trojúhelníky.
- 3 Trojúhelníčky držíme tak, aby byly navzájem kolmé.
- 4 Podle náčrtu složíme tak, aby se strany jednoho z trojúhelníků staly úhlopříčkami čtverce.
- 5 Model obrátíme rubem vzhůru a dosud neporušený trojúhelníček zvedneme kolmo ke čtverci na podložce. Na tomto trojúhelníčku pak opakujeme krok 4.

- 6 Přeložíme podle náčrtu tak, aby se dvě sousední strany čtverce dotýkaly na úhlopříčce, na které byl přehyb z bodu 2. Pak otočíme na rub a opakujeme tentýž postup.
- 7 Překlady z bodu 6 opět rozložíme, takže model má podobu dvou spojených čtverců (1 na rubu a 1 na lici).
- 8 Čtverec na lici poněkud pozvedneme od podložky a dle naznačených přehybů to, co jsme v bodu 6 zahнули k sobě, zahneme nyní dospodu (dovnitř modelu). Model obrátíme a postup opakujeme. Model má nyní tvar lichoběžníku složeného ze dvou rovnoramenných trojúhelníků.
- 9 Větší trojúhelník lícové části modelu přeložíme podle pomyslné úsečky, která oba trojúhelníky odděluje, vzhůru přes malý trojúhelník. Model pak obrátíme na rub a postup opakujeme. Vznikne tak rovnoběžník, který vidíme na náčrtu č. 10.
- 10 Podobně jako v kroku 6 přehneme tak, aby se delší strany rovnoběžníku dotýkaly na jeho delší úhlopříčce, tedy na středové ose modelu. Pak model obrátíme a opakujeme postup na rubu.
- 11 Model má nyní tvar symetrického lichoběžníku.

- 12 Model orientujeme svisle podle delší úhlopříčky, která se tak stává osou modelu, a pravou i levou polovinu lícového lichoběžníku obrátíme podle této osy směrem k sobě. Podobně obrátíme poloviny rubového lichoběžníku směrem od sebe a otočením vzniklého útvaru podél svislé osy o 90°, čímž získáme dospějeme do fáze, kterou vidíme na náčrtu č. 13.
- 13 Provedeme „údolní přehyb“ (obrácení dolní poloviny lichoběžníku vzhůru) a tzv. vrcholový přehyb (obrácení vrcholu přehnutého trojúhelníku směrem dolů). Výsledným útvarem je zpodobnění hlavičky jeřába.
- 14 Na rubu provedeme tentokrát pouze „údolní přehyb“. Vznikne oásek jeřába.
- 15 Podobně jako v bodu 12 obrátíme pravou i levou polovinu lícového pětúhelníku k sobě a obě poloviny rubového pětúhelníku směrem od sebe. Podle svislé osy otočíme model o 90° a vznikne tak útvar, který je na náčrtu č. 16.
- 16 Poslední přehyb provedeme na rubu i na lici podle náčrtu.
- 17 Máme složeného jeřába (orizuru)





# Nadupaný model

**V nabídce nových modelů Legacy a Outback MR 2010 je i bombónek s názvem Subaru Legacy 2.5GT. Ve verzi sedan i kombi akcentuje stejně jako celá rodina nových modelů ještě lepší jízdní vlastnosti, výkony a bezpečnost, zvýšení komfortu a snížení ekologické zátěže.**

Subaru Legacy páté generace se nabízí se škálou pohonných jednotek, která zahrnuje zážehový i vznětový dvoulitr a silnější dvouapůllitrový čtyřválec s rozvodem SOHC, výkonem 170 koní (127 kW) a nejvyšším točivým momentem 230 Nm. Verze Legacy 2.5GT pohání poslední zmíněný motor, ovšem vybavený rozvody DOHC a turbodmychadlem, které jeho výkon vytáhne až na 265 koní (197 kW) a točivý moment k hodnotě 350 Nm. Všechny zmínované motory včetně tohoto jsou samozřejmě osvědčené „boxery“ a skvělý točivý moment přenáší systém trvalého pohonu všech kol Symmetrical All-Wheel-Drive. ✦



## ČÍM SI VÁS ZÍSKÁ

Nová automatická převodovka Subaru CVT Lineartronic s plynulou změnou převodů dokazuje, že vzrušení z bezpečné dynamické jízdy můžete prožít i bez manuálního řazení. Skvělý dojem umocní ještě systém SI-Drive, který vyladí motor přesně na míru požadovanému stylu jízdy.

Potěší elektronická parkovací brzda a dvouzónová klimatizace, automatické stěrače nebo bezklíčové zamykání a startování i mnoho dalších komfortních prvků.





Dobré je, když „nejlepšímu příteli“ přiblížíme už ve štěněčím věku, co bude obnášet jízda v autě. Zpočátku štěně můžeme přepravovat na podlaze pod nohama spolujezdce, který mu představuje bezpečí a může ho, je-li neklidné, utěšit třeba pohlazením. Podstatné je dát psovi od začátku jasně najevo, že jeho místo rozhodně není na sedadle.

Co nejdříve po seznamovacích jízdách vpředu je dobré přesadit zvíře do zavazadlového prostoru. Ve většině modelů Subaru je to bez problémů, i velký pes se tam snadno uvelebí. Přepravujeme-li psa v kufru sedanů (Legacy, starší Imprezy) je třeba sklopit alespoň jedno zadní sedadlo, nebo průchodku v loketní opěrce a částečně tak propojit kufr s interiérem vozu, a to nejen kvůli kontrole, ale také pocitu kontaktu a komunikace, který pes potřebuje stejně jako my. Psy malých plemen je dobré umístit do speciální přepravy. Doporučuje se dát do přepravy hračku či předmět, na které je zvíře zvyklé a z kterého může cítit pach svého majitele, zvláště pokud cestuje ve voze, na který není zvyklé.

Přepravka není klec, ale důležitá pomůcka, chránící bezpečí zvířete i posádky. Vždyť při eventuelní nehodě je zvíře fyzikálními zákony katapultováno ze svého místa vpřed silou, která je mnohonásobkem jeho hmotnosti a pak je už ohrožen nejen ono, ale také zdraví a životy jeho lidské smečky.

Abychom tomu zabránili, měli bychom zavazadlový prostor v kombíku oddělit od prostoru kabiny mříží, připravenou speciálně pro tyto účely, která je pevně rozepřena mezi strop a podlahu. Váš Subaru dealer ji pro vás jistě rád a ochotně objedná, předvede i namontuje. Přepravujeme-li psa přece jen na zadních sedáčkách, můžeme přední část oddělit univerzální autosítí. Psa lze dnes už i připoutat speciálním bezpečnostním pásem, fixovaným

# Čtyřnohý pasažér

**Domácí zvířata si musí zvyknout nejen na pravidla domácnosti, ale ve většině případů i na přepravu v autě. Občas totiž nezbyvá než vzít svého psa, papouška, kočku nebo jiného domácího mazlíčka na delší výlet nebo na místo prázdninového rekreačního pobytu s sebou.**

podobně jako dětská autosedačka do běžných úchytlů. Ty seženete ve specializovaných obchodech.

A co je nejdůležitější: pes není věc, ale živý pasažér. Je citlivý na teplotu a kvalitu vzduchu v kabině, potřebuje se občas napít a při delších cestách i občasnou zastávku s příležitostmi alespoň ke krátkému proběhnutí. Před delší cestou je lepší nekrmit zvíře v den přepravy. Lehká strava večer před přepravou a ranní procházka před startem sníží riziko cestovní nevolnosti na minimum.

★  
TEXT: OTAKAR ŠTAJF, FOTO: ARCHIV

## PSÍ RADY NA CESTU

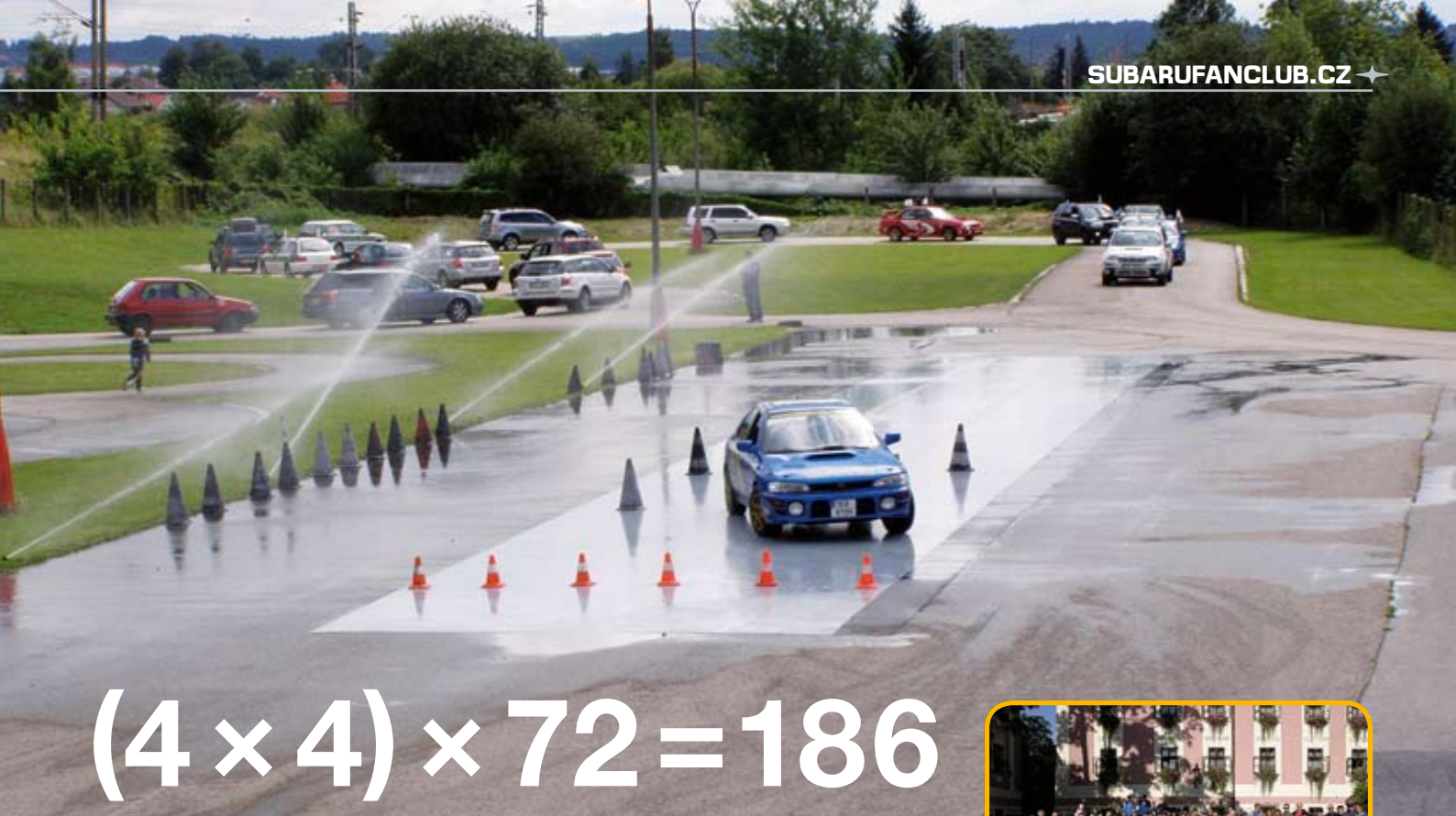
- Před cestou nezapomeňte zkontrolovat, zda mám na obojku identifikační štítek. I v případě, že mám aplikován čip, dejte mi pro jistotu do schránky na obojku číslo svého mobilu. Zaběhnu-li se, zkrátí to mou cestu k vám
- Stejně jako pro lidskou posádku mějte v autě připravený nápoj i pro mne. Postačí mi voda, ale měli byste s sebou mít nádobu, z níž mi ji nabídnete. Ledem vodu nevylepšujete ani v nejnepřijatelnějších

dnech, nám psům to nedělá dobře na zuby

- Zastávku, při níž se budu moci alespoň krátce protáhnout, mi prosím dopřejte přibližně každé dvě hodiny. U nás se na to ještě tak nedbá, ale v zahraničí hledejte pro zastávky parkoviště označená symbolem, že jsme tam my, čtyřnozí pasažéři, také vítáni
- Všude, kam se mnou přijedete, po mně nezapomeňte uklidit... víte co!







# $(4 \times 4) \times 72 = 186$



**Zdá se Vám, že výpočet nesedí? Máte i nemáte pravdu. Matematika sice není můj koníček, ale ten výpočet sedí, a vysvětlí ho hnutí mysli, diagnostikované jako závislost na Subaru.**

**P**ostup výpočtu Vám rád vysvětlím. Subarufanclub.cz se rozhodl navázat na tradici každoročních letních setkání příznivců značky, a tak i tento rok uspořádal letní setkání v Třeboni.

Výraz  $4 \times 4$  vysvětluje permanentní pohon našich miláčků, ten opravdový, odlišný od marketingových triků jiných značek, u nichž se nejedná o plnohodnotný „čtyřkolkový“ pohon, ale o „cosi“, co skutečně  $4 \times 4$  jen vzdáleně připomíná. Číslovka 72 zastupuje počet automobilů s Plejádami ve znaku, které se v Třeboni podívaly na zámeček, kde byl v sobotu 5. září zahajovací sraz účastníků. Krom obligátních foresterů, imprez (včetně těch s kapličkami, chladicími turba dopující stáda o několika stovkách koní), legacy a outbacků, se dostavili i zástupci starších ročníků v podobě justy a u nás poměrně raritního kousku Subaru XT z roku 1988. Majitel byl na svůj bílý vůz velmi hrdý a oprávněně se stával terčem zájmu diváků, jak těch v modrých úborech se značkou subaru, tak těch, kteří na nádvoří vpadli přilákání zvukem, linoucím se z „přistávajících“ STIček. A nyní se dostáváme plavně k číslu 186: právě tolik se sešlo příznivců značky, kteří po úvodním defilé na zámku vyrazili vstříc letištní ploše v Dyníně, kde byl připraven hlavní program.

Po jízdě Třeboní se celý kovový had dostavil na 600 metrů dlouhou asfaltovou plochu letiště, kde byl již při příjezdu vítán motorizovanou hlídkou Policie ČR. Policejní ředitelství v Českých Budějovicích nám totiž vyšlo vstříc a na letištní ploše instalovalo měřicí techniku, jakou motoristé zpravidla nevidí rádi. Tady se ale spousta řidičů Subaru, radostně a s nohou na podlaze, řítila vstříc radarové kontrole. Za normálních okolností by na konci dráhy mohli akorát tak odevzdávat řidičské průkazy. Tady však obdrželi pouze údaj o své rychlosti a mohli nahlédnout „pod pokličku“ měřicí techniky a zjistit, jestli fungují různé zaručené recepty, kolující mezi motoristickou veřejností. Když mi policista u trojnožky sdělil, že je schopen načíst rychlost na nějakých 400 metrů a kvalitní fotku udělat klidně na 200, mírně jsem znejistěl. Asi budu na silnicích ukázněnější :)

Pak jsme se věnovali sprintům na letišti, slalomu na čas a část z účastníků – 35 vozidel – se vydala do Českých Budějovic do areálu autoškoly UAMK, kde pro nás byla připravena kluzná plocha. Tady je na místě poděkovat panu Špalemu z této autoškoly, který nám v sobotu věnoval svůj volný čas a vědomosti. Předváděl suverénně několikery hodiny a pár odvážlivců si k němu i sedlo. Já si tu kratochvíli odřekl. Nakonec nám na kluzné ploše do cesty postavili kužely. Naštěstí gumové, i když místní žertovali o jednom skrytém z betonu. Když došlo na vyhybací manévry, hrál roli každý kilometr na tachometru navíc a mnozí z nás zjistili, že nástrahy kluzkého povrchu není radno podceňovat. Protože mnoho lidí je vyježděných, ale těch „vybržděných“ poskrovnu.

Večerní posezení v kempu bylo pak příjemnou možností poklábosit o spoustě dojmů a zkušeností s našimi miláčky, kteří na kapotě nosí modrý ovál s Plejádami. Takže příští rok, tentokrát v Plzni, pod Plejádami nashledanou.

TEXT: JAN MAJÁK, SUBARUFANCLUB.CZ, FOTO: PAVEL BUDÍN ✦



Zámecké nádvoří plné šestihvězdičkových čtyřkolek



Nebyli by to „forestráři“, kdyby „nepokřtili“ les...





# SOTTOZERO SERIE II - NEJLEPŠÍ ZIMNÍ PŘÁTELÉ.



## SPOLEHLIVOST JE NAŠE VÁŠEŇ

Řidte bezpečně i v zimě a nevzdávejte se výkonu. S Pirelli nyní můžete. Díky inovativnímu materiálu a novému dezénu poskytuje pneumatika Sottozero Serie II. optimální přilnavost za všech silničních podmínek ať je mokro, sucho, bláto nebo sníh. Protože potěšení z jízdy již více nezná sezonnost.



**SOTTOZERO** Serie II



**SÍLA POD KONTROLOU**

# Jednoduše 4x4 - pro vaši jistotu.

Nic Vás neudrží lépe - ať už na silnici nebo v životě - než nové Subaru Legacy, bezpečně\*, praktické a spolehlivé auto s výkonem v jisté a pevné stopě. Chytré prvky, elegantní rysy a inovativní design z něj dělá logickou volbu. Unikátní spojení kompaktního a nízko položeného motoru SUBARU BOXER a technicky vybrušeného podvozku 4x4 Symmetrical All-Wheel Drive vám nabízí perfektně vyvážené rozložení hmotnosti v podélné ose vozu pro ještě větší odezvu, stabilitu a důvěru v neporazitelnou přilnavost na silnici. Inspiroující Legacy je prostě jako přilepené k vozovce jako žádné jiné. Jednoduše 4x4.

## LEGACY

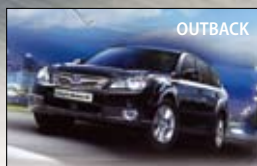
2.0i - 110 kW/150k | 2.5i - 123kW/167k | 2.0D - 110kW/150k | 2.5GT - 195kW/265k



\* Maximální počet 5 hvězd  
v testech NCAP 2009



Informujte se na AKČNÍ bonusy u partnerů Subaru. Kombinovaná spotřeba paliva 5,9–10,6 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 161–250 g/km. Každý vůz Subaru prodaný autorizovanými partnery Subaru ČR má tříletou záruku/100 000 km (dle toho, co nastane dříve) a službu Subaru Assistance po Evropě.



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.: 499 320 249

**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**  
TRENDCAR  
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

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

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

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

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

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

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

**Sokolov**  
AUTO BROŽOVSKÝ  
Stará Ovcárna, tel.: 352 621 211

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