

SUBARU magazín

ČASOPIS PRO PŘÍZNIVCE ZNAČKY VOL. 022 – PODZIM/ZIMA 2013



Blízká setkání nového druhu



Tvrký test,
sametová zkušenost



Subaru
je v módě!

300 koní za nulový úrok!

Nyní zaplatíte jen	373 000 Kč
Za rok dalších	373 000 Kč
Za dva roky dalších	373 000 Kč
SUBARU WXR STI 4D	1 119 000 Kč



Financujte vaše nové WRX STI se SUBARU FINANCE formou třetinek

Akce je platná pro nové osobní vozy Subaru WRX STI 4D SDN a BRZ 2.0R pro smlouvy o financování uzavřené od 1. 9. 2013 do 31. 12. 2013.

Model WRX STI
cena 1 119 000 Kč vč. DPH

Celková výše úvěru: **746 000 Kč**

(při akontaci 373 000 Kč)

Výpůjční úroková sazba: **0 %**

Výše jednotlivých splátek:

- **1.–11. a 13.–23.** měsíční splátka úvěru **0 Kč**, splátka pojištění HAV 4 159 Kč a POV 590 Kč
- **12. a 24.** měsíční splátka úvěru **373 000 Kč**, splátka pojištění HAV 4 159 Kč a POV 590 Kč

Poplatek za poskytnutí úvěru: **26 110 Kč**

Celková částka splatná spotřebitelem: **886 086 Kč**

Délka úvěru: **2 roky**

RPSN: **11,9 %**

SUBARU
FINANCE

Vítejte v
 **UniCredit**
Leasing



Milí čtenáři, příznivci Subaru,

naše značka si připomíná 20. výročí etablování na českém trhu, a tak mi snad dovolíte, abych se úvodem s trochou humoru a nostalgie za léty našeho startu poohlédl a usmíval se na vás z fotografie také dvacet let staré.

Byla to paráda. Všechno jsme budovali od samého začátku, všechno jsme se učili a řešili za pochodu. Naši značku skoro nikdo neznal. První dealeri se vzájemně uznávali a pomáhali si, od začátku se rodil fenomén „rodina Subaru“. My jsme naše dealery museli držet při zemi, aby neuváženě neinvestovali a aby se chovali podle toho, na co mají síly. Proto máme většinu dealerů od počátku dodnes. Obecně, dříve bylo vše spontánní a zákazníci si vybírali podle individuality prodejce – ti jsou však dnes někdy až příliš spoutáváni všemi možnými předpisy. U Subaru se dosud snažíme individualitu spíše podporovat...

A co považuji za největší úspěch naší značky za uplynulých 20 let?

Za tu dobu jsme udělali mnoho dobrého, ale určité i chyby. Máme ale opravdu chuť na sobě dále pracovat, měnit se a postupovat dál. Vždy jsme se snažili být poctivými hospodáři vůči našim partnerům, majitelům, výrobcům, i ke státu. Ochota, spolehlivost a spokojenost našich zákazníků je pro náš tým satisfakcí, závazkem i výzvou.

Subaru je průkopníkem pohonu čtyř kol a první firmou, která pohon čtyř kol montovala sériově do osobních automobilů. Máme jedinečné pohonné ústrojí – Symmetrical AWD – symetrický pohon všech kol a originální ploché motory Boxer s protiběžnými písty, které prakticky nemají žádné vibrace a posunují těžiště vozu tak nízko, že to umocňuje jeho stabilitu v každých podmínkách. A do třetice máme jako jediní **bezestupňovou převodovku Lineartronic i u diesellových motorů**, jak to v tomto čísle magazínu prezentujeme ve velkém testu na příkladu Outbacka. Jsem rád, že naše auta jsou na silnicích nepřehlédnutelná, že lidé znají rovnici Subaru = pohon všech kol.

A že platí, když dva dělají totéž, Subaru to dělá lépe.

Dnes jsme tedy ve dvacátém roce působení Subaru v českých vodách, a můžeme se s oprávněnou hrdostí podívat, jak jsme se postupně na trhu prosazovali: v roce 1993 jsme prodali 27 aut, o dva roky později už 132, v roce 2000 se prodeje přehouply přes hranici 300 vozů, v roce 2005 si z našich prodejen zákazníci odvezli 758 vozů Subaru, a nástup diesellových motorů boxer má lví podíl na tom, že rok 2008 byl navzdory startu celosvětové recese naším rokem nejúspěšnějším: prodali jsme 1181 aut.

Slavíme sice 20. výročí, ale letošek není pro podnikání obecně nijak lehký. Recese je už nepříjemně dlouhá. Strmé snižování emisních limitů a jiné předpisy, dusící automobilový průmysl a trh v Evropě, začínají být sice zvolna přehodnocovány, problémy v Evropě ale přetrvávají a postihly i prodeje japonských produktů. Naštěstí ale na jiných kontinentech si naše značka vede velmi úspěšně, například v Severní Americe hlásí 20% nárůsty prodeje, takže navyšuje kapacitu výroby letos na 750 tisíc aut. A jak si aktuálně vedeme my v ČR? Naše prodeje v posledních letech oscilují kolem 900 a k podobnému číslu spěje vývoj i letos. Děkujeme vám za váš zájem a věrnost značce. Dokumentuje ji například to, že BRZ jsme z důvodů, které jsme neměli příležitost ovlivnit, dostali na český

trh o rok později, než sem přišel její sourozenecký model Toyota GT86 a přesto jsme dokázali prodat o tři vozy víc než původně předpokládaných 15 aut. Když vezmete v potaz i to, že držíme ve srovnání s modelem Toyoty vyšší cenu, je jasné, že naši fanové jsou srdcaři, co chtějí Subaru a počkali si na BRZ.

Věříme, že se postupně vrátíme zase k růstu. Bojujeme, máme naštěstí stále možnost nabídnout něco nového. Aktuálně třeba Outback MY14 ve speciální akční nabídce Sport a Cross. Těší nás i jednoznačné nadšení z návratu turbo motorizace po dvou letech. Ukazuje se, že máme sportovně orientované řidiče, prodeje vozů s přeplňovanými motory předčily očekávání, a tak u Forestra s turboagregátem vznikl převis poptávky a muselo se čekat na další objednávky do výroby. Původně jsme očekávali prodej jako v letech, kdy jsme měli turbo v nabídce, tj. kolem 40 aut za rok. Ale už teď máme s tímto agregátem prodáno 68 aut a stále přicházejí další objednávky. Nevidím se. Nikdo, kdo se v takovém autě svezl, se nediví, nýbrž ten zájem chápe.

Potěšilo nás, že Forester získal již třetí ocenění v anketě **Auto roku 4x4**, tentokrát absolutní vítězství. A radujeme se i z toho, že po devíti letech spolupráce s rallyteamem Vojtěcha Štajfa můžeme jezdcům blahopřát k tomu, že letos dobyt se svou Imprezou celkové vítězství v kategorii produkčních vozů a stal se **šampionem Mezinárodního mistrovství České republiky**.

Šestá generace tohoto kultovního modelu se ohlásila na frankfurtském autosalonu jako WRX STI Concept. Designérský směr, který naznačuje, je tak přitažlivý, že se nemůžeme dočkat chvíle, kdy nový sériový model uvedeme na český trh. Doufáme, že to stihneme příští rok ještě před prázdninami.

Naše dealerská síť je v dobré kondici, neustále zlepšuje své prodejní i servisní prostory i služby, a snaží se vás oslovit akcemi, o nichž si můžete podrobnosti přečíst v bloku Dealerská síť live. Našli jsme plnohodnotného partnera v Pardubicích, očekáváme, že i tento region teď přispěje k rozvoji prodeje Subaru v ČR.

Připravili jsme pro vás v magazínu spoustu dalšího poutavého čtení o vozech Subaru, lidech, kteří je milují a vyrážejí s nimi za dobrodružstvím.

Přeji vám tedy příjemné chvíle nad stránkami Subaru magazínu a hlavně co největší porci pocitu bezpečí a radosti z jízdy za volanty šestihvězdičkových vozů, které si poradí i s tou největší nepřízní počasí.

Váš **Petr Neuman**
ředitel Subaru ČR



**AUTO
4x4
2013**





10 Sametová zkušenost

Tak shrnul Petr Hanke své zážitky z testu Outbacka, v němž se poprvé spojuje vznětový motor Boxer Diesel s bezestupňovou převodovkou Lineartronic



30 Jak se rodil BRZ

Sportovní model, o který i v ČR projevují nejen fanoušci, ale také zákazníci mimořádný zájem, se do výroby prosazoval nelehko

18 Mistři!

Devítiletá spolupráce Subaru ČR s týmem Vojtěcha Štajfy korunována: posádka Štajf-Rajnoha vybojovala titul Mezinárodní mistr ČR v rallye mezi produkčními vozy

8 Blízká setkání nového druhu

Expozice značky ve Frankfurtu nabídla více lákadel, ale ohniskem zájmu návštěvníků byly koncepty WRX a VIZIV



24 Jezdící historie

V rubrice Fascinace představujeme další z elegantních veteránů Subaru: Coupe GFT hardtop

28 Útok na Berlín

Dynamika a ladnost Subaru Forestra zaujaly i módní experty magazínu DÁMA

34 Technika v pohybu

Předvolbu stylu radosti z jízdy umožňuje systém SI-Drive, který jsme otestovali v modelu Forester XT

38 Jezdí v Subaru

Mistr světa v čepování piva Lukáš Svoboda lakonicky tvrdí: Za Ferrari se neotočím, po Subaru ale vždycky!

40 Výpravy do Estonska

Druhá část reportáže z cesty vozů Subaru do Pobaltí

50 Země původu

Yakuza – ochránce hodnot nebo mafiánský klan? ptá se titulku článku o kultovním japonském tetování a jeho hrdých nositelích

52 Sraz v pátek třináctého

Víc než padesátka vozů se zúčastnila podzimního setkání příznivců značky a jednoznačně potvrdila, že za volantem Subaru může být člověk šťastný i v takový den

www.facebook.com/subaru.cze



ZÁBĚR JAKO NIKDY PŘEDTÍM

**nokian[®]
TYRES**



Auto Bild
VORBILDlich
2012

sport auto
Testurteil | Ausgabe 11/2012
Empfehlenswert
Nokian WR A3
225/40 R 18

gute Fahrt 10/12
Nokian WR A3
Dimension 225/40 R 18
Empfehlung

AUTO
ZEITUNG
SEHR EMPFEHLENSWERT
NOKIAN
WR D3
Ausgabe 2/2013

auto motor sport
Testurteil | Ausgabe 20/2013
Besonders Empfehlenswert
NOKIAN WR D3
225/50 R 17 HV

AUTO
STÄRKENVERGLEICH
Testurteil | Ausgabe 22/2013
Besonders Empfehlenswert
NOKIAN WR D3
225/50 R 17 HV

sport auto
Testurteil | Ausgabe 11/2011
Sehr Empfehlenswert
Nokian WR D3 / H XL
225/45-17 HV

DAMTC TEST
WINTERFISCH 2013
SEHR EMPFEHLENSWERT
1.85-193/18.5
Nokian WR D3
Welle Norway 200-2013
www.damtc.at

THE ROAD
OFF ROAD-Testurteil
SEHR EMPFEHLENSWERT
NOKIAN WR SUV 3

nokian
WR A3

nokian
WR D3

nokian
WR SUV 3

Trust the Natives.[®]
www.nokiantyres.com

AUTO 4x4 2013

„Automobilem 4x4 roku 2013“ je nový Forester!

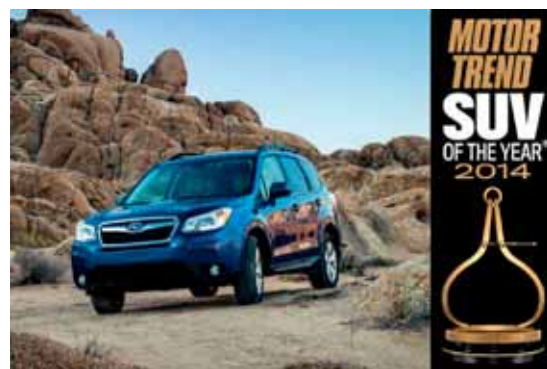
V každoroční anketě časopisu 4x4 AutoMagazin a webu auto4x4.cz modely Subaru bodují tradičně.

Forester zvítězil v roce 2008 a 2009, XVěčko bylo první v roce 2012 a dva roky předtím získal 3. místo Outback. V letošním už dvanáctém ročníku soutěže, získal Forester první místo v absolutním pořadí a STIčko se ještě vešlo v TOP10 na osmou příčku. Forester tak dostal krásný a naprosto zasloužený dárek ke svým 15. narozeninám.

Účastníci ankety, kterých bylo tentokrát 23 000, měli z čeho vybírat, na trh dorazila pěkná řádka novinek. Tím cennější je úspěch vozů Subaru i celková dominance značky v posledních ročnících soutěže. ■

Další ocenění pro Forester

V prestižním hodnocení vlivného magazínu MOTOR TREND byl Subaru Forester už podruhé vyhlášen SUVěčkem roku. Poprvé zvítězil v této anketě v roce 2009 a stejně jako tenkrát i letos porota označila za hlavní důvody jeho vítězství radost z jízdy, úsporný provoz a celkovou kvalitu. Úspěch umocňuje fakt, že v předchozích třech letech triumfovaly v této kategorii výhradně top modely prémiových značek (Mercedes GL-Class v roce 2013, Land Rover Range Rover Evoque v roce 2012 a Porsche Cayenne v roce 2011). Subaru je tak ve čtrnáctileté historii ankety jediným výrobcem, kterému se podařilo vyhrát tuto kategorii třikrát. ■



A Forester boduje i doma!

Subaru Forester „2.0XT EyeSight“ (japonské specifikace) získal na domácí půdě prestižní ocenění „Good Design Award 2013“, udělované Japonskou společností pro průmyslový design (JDP).

Hodnotící komise konstatovala mj.: „Tohle umně vytvořené vozidlo dokonale kloubí prvky SUV, díky kterým vůz zvládne všechny silnice a jízdní podmínky, s maximální péčí o design. Auto charakterizuje jednoduchost a rovnováha: stabilita, all-road schopnosti a všestrannost, všechno je tu v jednom balíčku, korunováno vysokou úrovní automobilového designu.“

Předání trofeje proběhne na přelomu října a listopadu na výstavě „Good design“ v Tokiu. ■



GOOD DESIGN

ANKETA AUTO ROKU 4x4 VÝSLEDKY 2013



Je po všem. Hlasování skončilo, nastal čas oznámit výsledky. Naše anketa zrodila vítěze. Oproti loňskému ročníku se nesl ten letošní v pořadí už dvanáctý ve znamení jedné důležité změny. Opustil jsme řadu kategorií a zaměřili se jednoduše na nejlepší automobil s pohonem všech kol. Nakonec vítěz může být přece jenom jeden.

Hlasování opět proběhlo na našem webu Auto4x4.cz, přičemž jste celkově zaslali bezmála 23 000 hlasů. Nutno podotknout, že bylo opravdu z čeho vybírat, protože na český trh dorazila za uplynulý rok pěkná řádka novinek, což se týká především oblíbené kategorie středních a velkých SUV. Mezi naše redakční favority patří Honda CR-V, Toyota RAV4, Subaru Forester nebo nový Range Rover. Jak to všechno tadý dopadlo?

Souboj to byl velmi těsný. Mezi šestým a druhým místem se rozdíl pohybuje v řádu desítek hlasů. Třetí místo ale nakonec dostala novinka z dílny automobilky Hyundai. Santa Fe velmi těsně porazila čtvrtou Toyota RAV4 a získala pro sebe bronzovou příčku. O necelou stovku hlasů byl lepší nový Range Rover, který tak skončil celkově druhý. Vítěz ovšem zvítězil poměrně jednoznačně a není jím nikdo jiný, než nová generace Subaru Forester. Gratulujeme!

Všem, kteří posílali svůj hlas, děkujeme. Pokud jste měli štěstí, najdete se v příložené tabulce s výherci.

1. Subaru Forester



2. Range Rover



3. Hyundai Santa Fe



Výherci čtenářské soutěže AUTO 4x4 roku 2013

1. cena – Sada pneumatik **NOKIAN** – J. Kopecký, Ústí n. L.
2. cena – Kufřík pro auto **MIL MILEVIA 258** – O. Kozděl, Mělník
3. cena – Svitlina od firmy **DELTA** – H. Boháč, Olomouc
4. cena – Sada **BUSHMAN** – E. Káslavský, Zlín
5. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – V. Štejnová, Praha
6. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – K. Májda, Olomouc
7. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – J. Poláček, Písek
8. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Suchá, Prácheň
9. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – E. Maršalová, Brno
10. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
11. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
12. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
13. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
14. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
15. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
16. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
17. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
18. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
19. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
20. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
21. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
22. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
23. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
24. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
25. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
26. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
27. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
28. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
29. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
30. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
31. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
32. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
33. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
34. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
35. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
36. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
37. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
38. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
39. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
40. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
41. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
42. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
43. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
44. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
45. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
46. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
47. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
48. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
49. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
50. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
51. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
52. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
53. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
54. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
55. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
56. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
57. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
58. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
59. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
60. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
61. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
62. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
63. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
64. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
65. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
66. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
67. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
68. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
69. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
70. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
71. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
72. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
73. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
74. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
75. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
76. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
77. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
78. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
79. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
80. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
81. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
82. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
83. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
84. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
85. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
86. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
87. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
88. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
89. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
90. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
91. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
92. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
93. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
94. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
95. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
96. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
97. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
98. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
99. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
100. cena – **Realizace úprav **DAVOS**** – M. Kantor, Jeseník
Více informací budou o výhře informováni e-mailem nejpozději do 30. 9. 2013.
Všechny výherci budou o výhře informováni e-mailem nejpozději do 30. 9. 2013.
Všechny výherci budou o výhře informováni e-mailem nejpozději do 30. 9. 2013.

ABSOLUTNÍ POŘADÍ

1. Subaru Forester
2. Range Rover
3. Hyundai Santa Fe
4. Toyota RAV4
5. Honda CR-V
6. Mazda CX-5
7. Range Rover Evoque
8. Subaru WRX STI
9. Opel Mokka
10. Suzuki SX4

GENERÁLNÍ PARTNER



Šest bodů pro šestihvězdičkové vozy

Americký dovozce šestihvězdičkových vozů, Subaru of America, Inc., na konci září s potěšením oznámil, že modely Legacy a Outback MR 2014 výtečně obstály v bezpečnostních testech IIHS (Institute of Highway Safety), neziskové organizace, zajišťující prověrky bezpečnostních parametrů automobilů v USA, podobně jako v Evropě EURO NCAP.

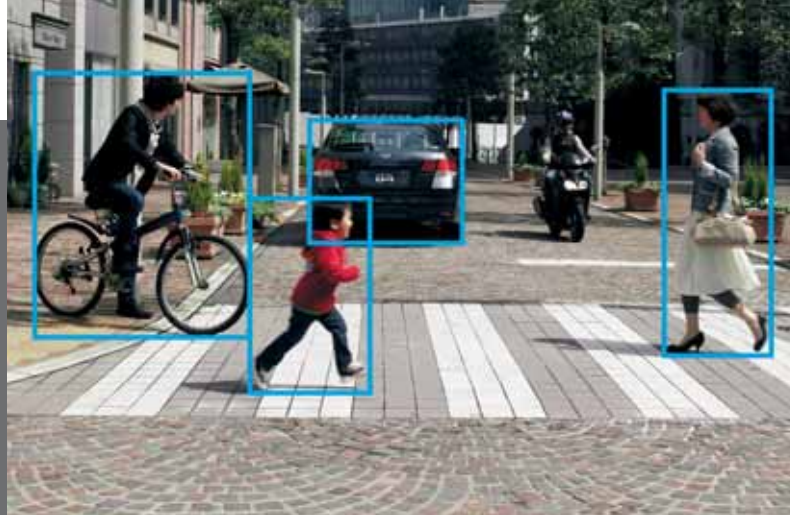
Oba vozy získaly nejvyšší možné hodnocení „superior“ v novém náročném testu, hodnotícím v široké škále chování testovaného automobilu při čelním nárazu. Úspěch je o to cennější, že ze všech testovaných vozů střední třídy a automobilů segmentu SUV zatím právě jen oba zmíněné modely Subaru dosáhly na nejvyšší metu a v testu získaly absolutní, šesti-bodové hodnocení. ■

2013 TOPSAFETY PICK+

Čelní nárazy se testují v rychlostech až 80 km/hod. a body pomáhá získat i bezchybná funkce airbagů



Ohrožení pasažerů při kolizích vozidla se přesvědčivě prokáže na speciálních figurínách



Ostříží zrak systému

Automobily Subaru a jejich uživatelé se mohou těšit na novou generaci pokročilého asistenčního systému „EyeSight“, který významně zvyšuje bezpečnost jízdy a snižuje zátěž řidiče při ovládání vozidla. Plně přepracovaný stereo kamerový systém podstatně zlepšuje rozpoznávání jízdní dráhy a situace před vozem a dokonaleji kooperuje se systémem kontroly a řízení.

Technologická vylepšení přinesla přibližně 40 % nárůst kontrolovaného úhlu výše a tedy rozšíření viditelné oblasti i zlepšení přesnosti rozpoznávání objektů, jako jsou ostatní vozidla, chodci, jízdní kola i motocykly. Umožňuje bezpečně rozpoznat rozsvícení brzdových světel na vpředu jedoucích vozech i červené signály na semaforech. V takové situaci aktivuje funkci „Adaptive Cruise Control“, která rychleji, než by to dokázal řidič sám, náležitě zpomalí nebo úplně zastaví vůz automatickým brzděním. Pomáhá tak vyhnout se zbytečným kolizím a přitom snižuje zatížení řidiče.

V Japonsku si systém „EyeSight“ rychle získal důvěru zákazníků a za krátkou dobu od uvedení na trh už jím bylo vybaveno

na 150 000 vozů Subaru. Předpokládá se, že možnost jeho osazení se v průběhu roku 2014 rozšíří na celou modelovou řadu Subaru.

Podobně stoupá mezi uživateli šestihvězdičkových vozů popularita nově nabízeného asistenčního systému „Active Lane Keep System“, který sleduje podélné značení vozovky a kontroluje, zda řidič drží svůj vůz uprostřed jízdního pruhu. Nežádoucí vychýlení z bezpečné jízdní dráhy pak systém pomocí funkce „Lane Departure Prevention Assist“ může sám korigovat.

Úspěšný vývoj a aplikace zmíněných asistenčních systémů je dalším krokem v úsilí o prevenci dopravních nehod a v budoucnu snad i vytouženou nulovou bilanci v této oblasti. Vozy Subaru, věrný svému krédu „Jistota v pohybu“, chtějí i nadále nabízet pro značku charakteristické vzrušení a radost z jízdy. Nové generace asistenčních systémů umocňují bezpečí, které za volantů modelů Subaru pociťují jejich uživatelé už 55 let. ■



Blízká setkání nového druhu

Evropská premiéra nového konceptu WRX a první prezentace konceptu VIZIV s hybridním vznětovým boxerem na německé půdě byly hlavními lákadly expozice Subaru na 65. ročníku Autosalonu ve Frankfurtu. Obě studie dávají tušit budoucí směřování tradičního výrobce vozů s pohonem všech kol.

WRX CONCEPT

V Evropě poprvé představená nová studie WRX Concept už svým názvem ohlašuje designový směr dalšího vývoje oblíbeného modelu WRX STI. Na tiskové konferenci také zástupci vedení automobilky potvrdili, že WRX Con-

Drsný výraz a mohutná přední maska naznačují, že pod kapotou se ukrývá výkonný motor

TEXT: /OŠ/, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

cept nese základní charakteristiky budoucí šesté generace legendárního sportovního vozu. Oproti současnému provedení WRX STI přináší dynamičtější pojatý exteriér konceptu WRX originální střídání prohloubených a vypouklých ploch. Při pohledu zepředu zaujme drsný výraz, evokující sebevědomí statného býka, který umocňují široké a svalnaté podběhy kol, poukazující na vysoký výkon ukrytý pod kapotou. Zezadu okamžitě upoutají čtyři neonově žluté koncovky výfuku, dramaticky zakřivená linie víka kufru, široký zadní nárazník a rozměrný difuzor, zajišťující ještě vyšší přítlak. Konstrukteři tak mohli u konceptu WRX vypustit velké zadní křídlo, které bývalo pro model WRX STI charakteristické. V tomto směru je vnější vzhled supersportu,



Hybridní soustava konceptu VIZIV zahrnuje dvoulitrový turbodiesel Boxer a trojici elektromotorů

opět s velkým otvorem sání vzduchu na kapotě a novými světlomety jestřábí oko, výrazně rafinovanější než model současné generace. Při pohledu z boku dominuje elegantní linie střechy, připomínající siluetu kupé. O dynamice a nekompromisním charakteru vypovídá i celková délka 4 520 mm, šířka 1 890 mm a výška pouhých 1 390 mm.

Celkově je nový koncept širší a nižší, což mu společně s typickým motorem Subaru Boxer a stálým pohonem všech kol „Symmetrical AWD“ zajistí ještě lepší ovladatelnost. K té přispěje i dlouhý rozvor vozu (2 760 mm).

Již tak nízké těžiště vozu, dané zástavbou motoru Boxer, je u konceptu ještě o něco níže díky cíleným změnám v rozložení hmotnosti. Střešní komponenty konceptu WRX jsou proto vyrobeny z uhlíkových vláken.

Zahraniční komentáře předpokládají, že nadcházející šestá generace kultovního vozu bude mít také zcela nový přeplňovaný motor, o němž ovšem zatím Subaru nevydalo žádné oficiální informace. Odhaduje se, že oproti současné Impreze WRX, jejíž 2,5litrový motor boxer nabízí 265 koní, se výkon nového agregátu přiblíží hranici 300 koní.

O tom, jaké očekávání prezentace WRX Conceptu vzbudila, svědčí i to, že tvůrci slavného televizního pořadu BBC Top Gear nadšeně komentovali už v červenci nadcházející evropskou premiéru Conceptu a vyjadřovali naději, že britský dovozce najde cestu, jak šestou generaci WRX STI, která z Conceptu vzejde, co nejrychleji dostat na ostrovní trh. A protože jsme si jisti, že i česká rodina příznivců Subaru je stejně natěšená, prezentujeme Concept WRX i na obálce tohoto čísla našeho magazínu.

VIZIV

Druhým ohniskem zájmu návštěvníků frankfurtské přehlídky byla na stánku Subaru vývojová studie „VIZIV Concept“. Je příslibem další zajímavé kombinace charakteristických předností vozů Subaru: stálého pohonu všech kol Symmetrical AWD, výkonných plochých

motorů s protiběžnými písty a vzrušující, přitom však pohodlné i zcela bezpečné jízdy. Ohlášená aplikace technologií hospodárného hybridního pohonu možná vzbudila u některých fanoušků dravé sportovní jízdy obavy, zda na oltář ekologie nebudou obětovány dynamické schopnosti vozu. Obavy rozptýluje už klínový tvar karoserie konceptu VIZIV, průběžně se zvedající od předního blatníku až po koncové svítilny. Kola, umístěná ve vystupujících podběžích v samotných rozích karoserie, dokládají, že konstruktéři mysleli nejen na výtečné jízdní vlastnosti, ale díky krátkým převisům i spolehlivý pohyb vozu mimo zpevněné cesty.

Koncept VIZIV jako vůbec první automobil využívá hybridní pohon s motorem Subaru Boxer diesel. Hybridní soustava pohonu typu plug-in zahrnuje dvoulitrový turbodiesel konstrukce Boxer a trojici elektromotorů. Spalovací motor, umístěný na obvyklém místě, spolupracuje s automatickou převodovkou Lineartronic a elektromotorem, upraveným na vysoký točivý moment. Ten slouží k pohonu kol a současně i ke generování energie. Vůz dále pohánějí dva plně nezávislé elektromotory na zadních kolech. Řidič má k dispozici systém „Hybrid SI-DRIVE“, jehož prostřednictvím může zvolit nastavení podle osobních preferencí. Toto řešení se uplatní i v dalším vývoji systému SI-DRIVE u dnešních modelů Subaru.

Kromě režimů „Intelligent“ a „Sport“ je zde i nový mód „Eco-Cruise“ zaměřený na obzvláště hospodárný styl jízdy.

Interiér konceptu VIZIV je příslibem vysoké úrovně pohodlí. Díky speciálním informačním displejům před spolujezdcem a zadními sedadly si mohou všichni pasažéři cestu vychutnávat stejně, jako by sami seděli za volantem. Jelikož jsou zadní kola poháněna nezávisle, bylo možné vypustit spojovací hřídel, a tedy umístit akumulátor hybridního motoru doprostřed vozu, aniž by to omezovalo prostor pro cestující. Navíc toto uspořádání přispívá k velmi nízkému těžišti vozu.

„VIZIV“ je umělé slovo, které vzešlo ze slovního spojení „Vision for Innovation“

Klínový tvar karoserie konceptu VIZIV se průběžně zvedá od předního blatníku až po koncové svítilny

O sportovních ambicích čtyřdveřového konceptu WRX svědčí výška jen 1390 mm



Zájem o vystavené automobily na stánku Subaru zvyšovaly atraktivní modelky

(vize pro inovace) a má vyjadřovat představy konstruktérů a designerů Subaru o dalším směřování značky v kategorii crossoverů.

WRX Concept i VIZIV byly ve Frankfurtu výraznou směrůvkou dynamicky a ambiciózně načrtnuté trasy Subaru k dalším metám už 55 let trvajících úspěchů ve výrobě aut jedinečných vlastností. ■



TEXT: PETR HANKE, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

Sametová zkušenost

Subaru Outback je stálicí výrobního programu Subaru. Neustálým zdokonalováním se stále drží ve formě, ba co víc, letos přišel s jednou významnou novinkou – spojuje totiž vznětový motor Boxer Diesel s bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Právě na tuhle sametovou kombinaci se nyní podíváme trochu důkladněji.



**Kultura projevu
testovaného vozu
byla skutečně na
mimořádné úrovni**



Outback je suverénní ve
všech situacích

Interiér řidiče doslova hýčká.
Vyšší poloha sedadel
a špičková pozice
za volantem je to
nejdůležitější



Jakmile Subaru přineslo na trh originální vznětový Boxer, říkal jsem si, že by bylo fajn, kdyby byl spojený s automaticky řídicí převodovkou. Právě kombinace vznětového motoru a převodovky, která se o změnu převodů stará sama, je totiž velmi příjemná a do značné míry eliminuje vrozenou nepříjemnou vlastnost vznětových motorů, spočívající v poměrně úzkém spektru využitelných otáček, což vyžaduje častější řazení. Automatizované změny převodových poměrů navíc skvěle ladí se spíše klidnějším charakterem naftu spalujících motorů.

Po šesti letech od premiéry první generace dvoulitrového turbodieselu Subaru může být tento motor spojen s automaticky řídicí převodovkou. Subaru použilo svůj osvědčený Lineartronic, tedy bezestupňovou převodovku CVT, kterou dosud používalo pouze ve spojení se zážehovými motory. Tato kombinace má premiéru v modelu Outback a již nyní je více než jisté, že se postupně objeví i v dalších modelech. Nebylo by to ale Subaru, kdyby jen vzalo někde ve svém skladu převodovku a napasovalo ji na vznětový Boxer. Japonská



Přední část nyní působí nižším dojmem



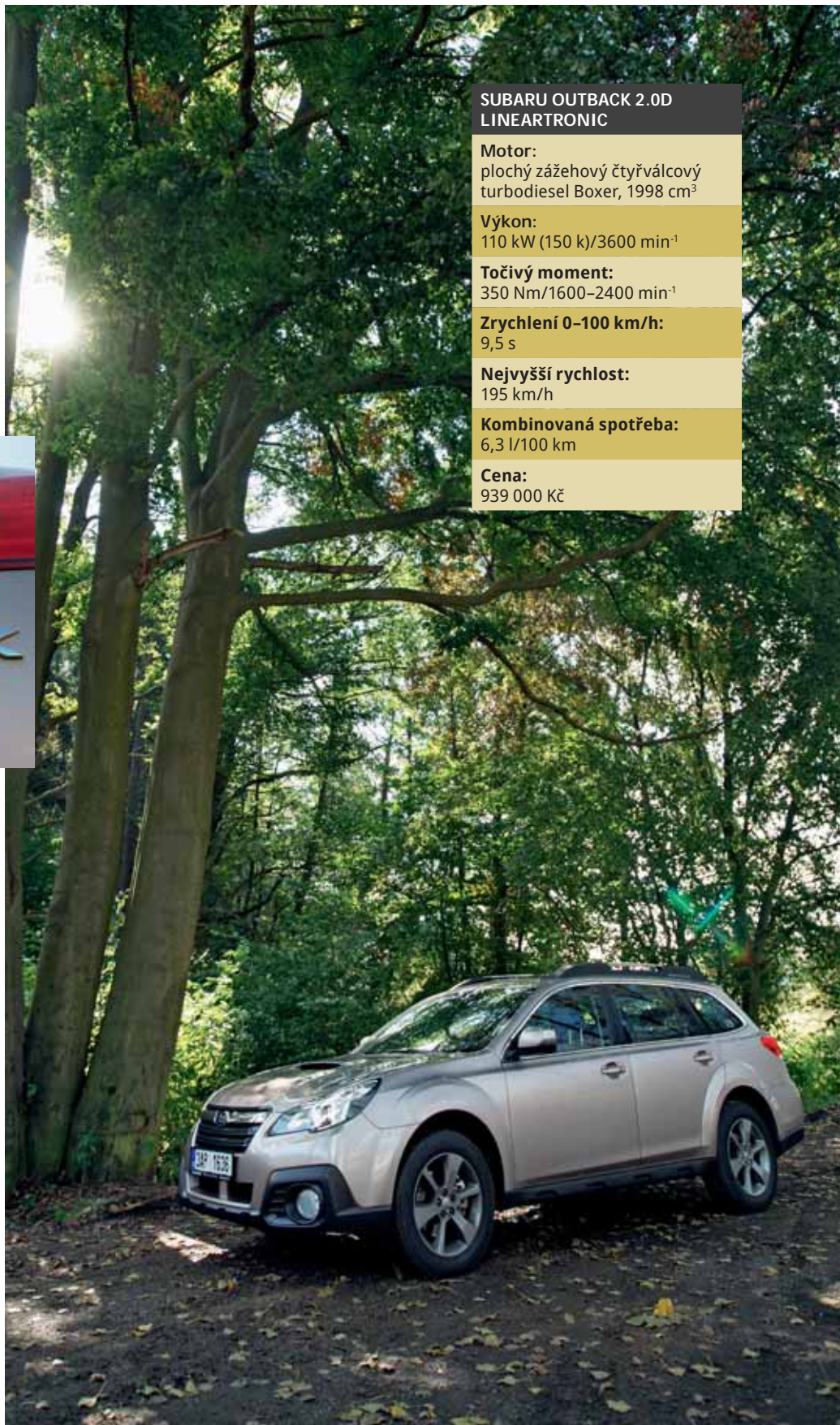
S plochým vznětovým Boxerem je bezestupňová převodovka Lineartronic velmi povedeně sladěna

značka si na tomto spojení dala hodně záležet a Outback, vybavený tímto hnacím ústrojím, doznal poměrně velkého množství změn.

Pro vznětový motor Subaru použilo převodovku původem z Foresteru XT, tedy s větším hydrodynamickým měničem, který si snadno poradí s točivým momentem 350 Nm. Jde o aktualizovanou verzi převodovky Lineartronic, která se vyznačuje tenčím hlavním řetězem s větším počtem článků. Tato změna umožnila zvětšení rozsahu převodových poměrů. Tolik prozatím teorie, nyní nastává čas, usednout do Outbacku modelového roku 2014 s označením 2.0D Lineartronic.

INVENTURA POHLEDEM

Už když se k automobilu blížím, vidím, že nastalo několik změn v jeho vzhledu. Nová je maska chladiče a světlomety mají černé vnitřní plochy. Výrazem se teď Outback trochu přiblížil dravosti menšího typu XV. Bronzová metalíza Outbacku vysloveně sluší, auto, které je na fotkách, je ale navíc vybaveno speciálním paketem originálních střešních nosičů, s nimiž zajímavě ladí masivní



SUBARU OUTBACK 2.0D LINEARTRONIC

Motor:
plochý zážehový čtyřválcový turbodiesel Boxer, 1998 cm³

Výkon:
110 kW (150 k)/3600 min⁻¹

Točivý moment:
350 Nm/1600–2400 min⁻¹

Zrychlení 0–100 km/h:
9,5 s

Nejvyšší rychlost:
195 km/h

Kombinovaná spotřeba:
6,3 l/100 km

Cena:
939 000 Kč



Praktické střešní ližiny lze z podélné polohy snadno otočit na příčnou



prahy se „zubatými“ prolisy a tmavě lakovaná kola. Celek působí hodně dobrodružným dojmem s jemnou dávkou amerického stylu. Zmiňované střešní nosiče jsou praktickým doplňkem. V základní pozici to jsou běžné podélné ližiny, na které lze připevňovat další nástavce, když je ale potřeba, je možné tyto hliníkové profily odjistit a upevnit je napříč – tak samy o sobě vytvoří příčné nosníky, čímž odpadá nutnost vozit konvenční střešní nosiče.

Po nastoupení do Outbacku sledujete svět z vyšší pozice, jaká odpovídá vozům SUV. Všude kolem je dostatek prostoru, sedadla mají široké možnosti nastavení, a tak je život v interiéru tohoto vozu velmi příjemný. Outback také uvnitř vypadá k světu. Velký barevný displej mezi přístroji slouží i jako ekonoměr a automobilu dodává nádech moderny. Rychle fungující navigační systém s velkým dotykovým barevným displejem je kompletně v českém jazyce, což platí také pro hlasové povely, kterými ke své posádce promlouvá. Výbava zkušeneho vozu je velmi bohatá, takže je k dispozici prakticky všechno, co Outback nabízí, včetně skleněného střešního okna a kvalitní audiosoustavy. Kdo by chtěl ještě více, musí už sáhnout pouze po nabídce příslušenství.

DOKONALE SLADĚNÝ CELEK

Jsme tady ale kvůli tandemu motor–převodovka. Vznětový Outback překvapuje nízkou hlučností, která zaujme ihned po nastartování. Ta je důsledkem důkladnější izolace motorového prostoru pomocí značného množství hluk absorbujících materiálů, které se objevily na příčce mezi prostorem pro posádku a motorem. Čelní sklo vznětových verzí dostalo izolační fólii, která je dalším účinným prvkem pro potlačení hluku motoru, v tomto případě, jak se později ukazuje, slouží

Subaru Outback je doma na každém povrchu. Spojení Boxer Diesel a převodovky Lineartronic nemá ani s terénem nejmenší potíž...
...ba právě naopak



Nasávací otvor v přídí prozrazuje vznětový motor pod kapotou



Skoro se až nechce věřit tomu, do jaké polohy převodovka Lineartronic vznětový Outback posunula

také pro omezení aerodynamického hluku při jízdě vyššími rychlostmi.

Výhoda ploché koncepce motoru typu Boxer je nejen v extrémně nízkém těžišti a malé délce motoru, ale také v jeho kultivovanosti. Právě boxer je jedinou zcela vyváženou koncepcí pro čtyřválcové motory. Tato vlastnost se projevuje ve všech otáčkách, včetně volnoběhu, přítomností jen minimálních vibrací.

Skoro se až nechce věřit tomu, do jaké polohy převodovka Lineartronic vznětový Outback posunula. Nejde teď o dynamiku, ale spíše o styl jízdy. Testovací svezení začíná ve městě, kde je tato změna charakteru asi nejzřetelnější. Motor totiž tvoří s převodovkou dokonale sladěný celek. Zapomeňte na škuřání během akcelerace nebo při podřazování, kterému se u vznětového motoru s manuálním řazením v podstatě nevyhnete, Lineartronic motor dokonale „vyžehlí“. S určitou nadsázkou se zdá, jako byste městem projížděli na nějakém neviditelném gumovém laně, které vás zcela plynule a bez sebemenších vrtochů jemně protahuje ulicemi a plynule vás rozjíždí. Sametový jízdní zážitek s automatickým vznětovým Outbackem ve městě

vybízí k přirovnání s moderními hybridními nebo dokonce elektrinou poháněnými automobily. Kultura projevu testovaného vozu byla skutečně na mimořádné úrovni.

Dobrou zprávou je, že pokračuje i na venkovských otevřených silnicích. Zde lze pozorovat zajímavou vlastnost převodovky Lineartronic, která je zatím součástí pouze jejího spojení se vznětovým motorem. Když jedete umírněně a v poklidu, hnací ústrojí je plynulé a zcela bez rázů – stejně, jak jsem popisoval při jízdě po městě, možná s tím rozdíl, že motor ve vyšších rychlostech vytáčí do přeci jen větších otáček. V praxi při tomto uvolněném stylu jízdy vlastně ani nevíte, jaký motor vás pohání vpřed.

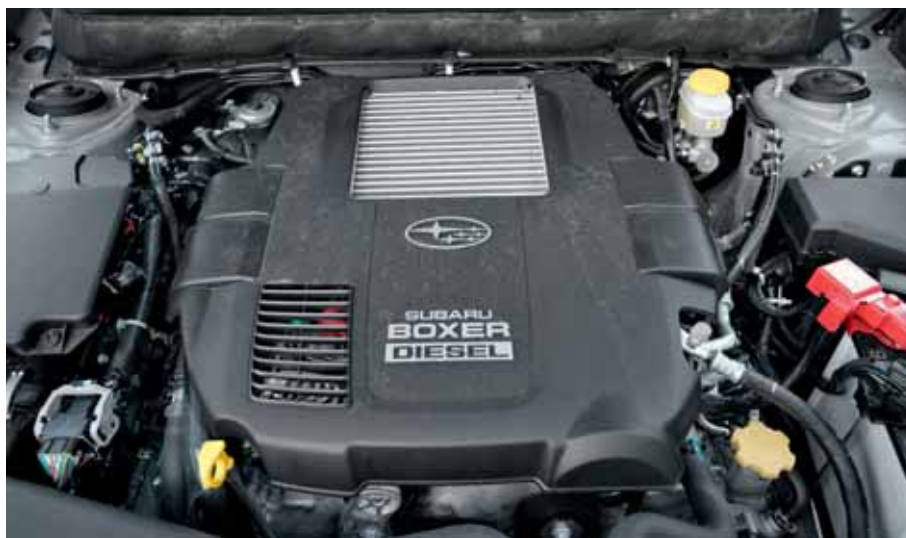
Situace se ale mění, jakmile začnete intenzivněji šlapat na plynový pedál. Subaru udává, že změna nastává, jakmile sešlapujete plynový pedál na více než 65 %. V ten okamžik se převodovka přepne do sportovního režimu a postupně řadí sedm pevně přednastavených převodových poměrů. Díky tomu se spolu s akcelerací zvyšují také otáčky motoru, což není u konvenčních bezstupňových převodovek běžné. Současně to působí



Černé vnitřní plochy světlometů jsou jednou z novinek modelového roku 2014



Tmavá kola dodávají Outbacku zajímavě individualistický výraz



Přeplňovaný plochý motor má mezichladič tradičně umístěný nahoře



S mohutnými střešními nosiči ladí i „vykousané“ prahy

velmi přirozeným dojmem. Převodovka si v tomto režimu podržuje před zatáčkou, takže ve výjezdu má vždy připraven vhodný převod. Celkově je třeba naladění převodovky – a především její sladění s motorem – označit za velmi povedené a nutno dodat, že při rychlejší jízdě v určitých mezích i zábavné. Využívání předvolených převodových poměrů je možné také při jízdě v manuálním režimu, kdy lze chování převodovky označit jednoduše dvěma slovy: prostě funguje.

Jízda po dálnici dokáže ukonejšit směrovou stabilitou i nízkou hlučností. Po rovině vznětový automatický Outback točí přibližně 2100 min⁻¹ (to je méně, než u manuální převodovky), jakmile však přijde kopec, otáčky se pro jeho kompenzaci mírně zvýší. V tomto režimu automobil spotřeboval přibližně 7 l/100 km, během celého testu průměrná spotřeba nepřekročila ani při sportovnějším stylu jízdy hranici 8 l/100 km.

S JISTOTOU NA SILNICI I V TERÉNU

Silnou stránkou Outbacku je jeho podvozek. Vzhledem ke světlé výšce 200 mm zaujme svým chováním při jízdě na běžných silni-

cích. Ve srovnání s manuálním řazením je převodovka Lineartronic těžší (+53 kg), a tak Subaru v rámci své pečlivosti této odlišnosti přizpůsobilo i naladění podvozku. Celkové nastavení vozu je příjemně tvrdší a na 17palcových kolech zaujme rychlostí, s níž je schopné projíždět všechny druhy zatáček. Až v limitních situacích se plynule projevuje přirozená nedotáčivost, na druhou stranu jsou ale tyto stavy tak daleko, že se k nim většina řidičů ani nepřiblíží.

Subaru u spojení Boxer Diesel a Lineartronic upravilo chování vícelamelové elektronicky ovládané spojky, která řídí rozdělení točivého momentu mezi nápravy a je součástí skříně převodovky. Spojka je oproti zážehové verzi 2.5i o jednu lamelu zesílená. Ovládání spojky je nyní komplexnější a pracuje na základě celé řady informací, pocházejících z čidel stabilizačního systému. Například při rozjezdu je okamžitě po sešlápnutí plynového pedálu spojka sepnuta, takže ještě dříve, než k ní dorazí síla motoru, je připravena přenášet ji na obě nápravy.

Krátký výlet mimo zpevněné cesty potvrdil univerzálnost Outbacku. V náročnějších terénních pasážích je například ve srovnání s Foresterem znát větší omezení delším předním převisem a rozvozem náprav, avšak když se rozměrům přizpůsobíte, poznáte, že pohon všech kol ve spolupráci se stabilizačním systémem dodává točivý moment přesně tam, kam je potřeba. A ani v situacích, kdy máte protilehlá kola na terénním zlomu odlehčená, se nemusíte bát, že se nerozjedete a síla motoru „uteče“ koly, která jsou ve vzduchu. Převodovka Lineartronic byla i v terénu vítaným pomocníkem, protože umožnila velmi jemné manévrování v náročnějších situacích, které by s manuálním řazením bylo možné pouze za cenu jízdy „přes“ spojku. Na robustnost bezestupňové převodovky Subaru, která má vlastní chladič oleje, upozorňuje i schopnost tažení brzděného přívěsu o hmotnosti až 1700 kg, což je stejná hodnota, jako v případě manuální verze.

OPTIMÁLNÍ VOLBA

Na Subaru Outback 2.0D Lineartronic se prostě čekalo. Svezení ukázalo, že rozhodně má wne zastupitelné místo v nabídce své značky. Spíše než z pohledu spotřeby paliva mě tato kombinace zaujala celkovou lehkostí jízdy, přirozenou dynamikou a sametovým projevem, které se opírají o účinně využívaný točivý moment vznětového motoru. Je jasné, že Subaru si i na ladění tohoto modelu dalo velmi záležet. Z mého pohledu je volba optimální verze modelové řady Outback nyní o něco snazší...



Přidání převodovky
Lineartronic ke vznětovému
motoru dodalo modelu
Outback novou krev do žil

Vítěznou jízdu sezónou završil Vojtanen titulem!

V dobách československé federace se často používalo heslo „od Šumavy k Tatrám“, to ale letos Subaru Czech Duck Racing Team tak trochu pozměnil k obrazu svému. Své první letošní vítězství mezi produkčními vozy v Mezinárodním mistrovství České republiky v rally totiž sice posádka Vojtěch Štajf–František Rajnoha dobyla právě na Šumavě, jejich úspěšná cesta za titulem ale byla uzavřena na Moravě ve Zlíně.

Při Rallye Český Krumlov se Štajf s Rajnouhou museli vypořádat nejen s obtížností nočních testů, ale i s nevlídným deštivým počasím



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK

ÚSPĚŠNÉ JARNÍ BITVY ZEJMÉNA S MIFKOU

Na začátku roku ještě nebylo zcela jasné, jakou prioritu bude mít pro letošní rok lídr Subaru Czech Duck Racing Teamu, tedy Vojtěch Štajf. Ten vynechal úvodní soutěž národního šampionátu konanou v Rakousku a naopak se i se spolujezdkyní Petrou Řihákovou vydal sbírat zkušenosti na sever Evropy. Duben jej již zastihl na zasněžené jihočeské Rallye Vrchovina, kde dokonce s novým spolujezdcem Františkem Rajnouhou vyhrál svou třídu. To byla jakási předzvěst jejich dalšího účinkování v sezóně 2013.

V dubnu se konala i nejstarší soutěž u nás, Rallye Šumava Klatovy. Pro ni si stanovila posádka Štajf–Rajnoha jednoznačný cíl – pokusit se vyhrát svou třídu 3. A tento cíl se podařilo splnit až nečekaně snadno. Vůz s novým designem se sice v úvodu trochu trápil díky nevhodně zvoleným pneumatikám, od druhé poloviny páteční etapy už ale posádka svou třídu zcela ovládla a vyhrála v prestižní třídě 3 jedenáct rychlostních zkoušek za sebou. „Musím říct, že mám velkou radost, letos se nám klatovská soutěž velmi vydařila. Dosáhli jsme kýžených mety a mohli oslavit prvenství mezi produkčními vozy,“ liboval si v cíli devětatřicetiletý pilot.

„Už od startu bylo znát, že jsem od začátku kalendářního roku startoval hned na několika soutěžích, kde jsem už před Šumavou odzavodil už velkou porci ostrých kilometrů – cítil jsem se na trati zkrátka dobře. Jediné komplikace jsme si sami trochu přidělali v pátek, kdy jsme měli nepřesnou předpověď počasí a očekávali déšť o něco později. Od druhého testu už jsme ale měli obuto správně a poté, co jsme si i na gumy zvykli, už to bylo mnohem lepší, pneumatiky Pirelli fungovaly skvěle. Na klíčovém ‚Korábu‘ jsme přitlačili na píl a byli poprvé nejrychlejší ve třídě, pak už jsme tempo drželi. Díky tomu jsme se záhy dostali do čela třídy a vytvořili si určitý náskok před soupeři. Na prvním sobotním testu jsme se ještě rozhodli tempo udržet a vyplatilo se – odstup za námi se ještě navýšil. Poté jsme už mohli jet v klidu a v některých rizikovějších místech i maličko ubrat. Třešničkou na dortu byla v cíli kromě prvenství ve třídě i pátá příčka v celkovém pořadí,“ usmíval se Štajf v Klatovech.

Před následující českokrumlovskou soutěží bylo zřejmé, že velkým soupeřem pro Štajfa bude zejména Radek Mífka. Tento jezdec jihočeskou rally dobře zná a měl na své straně i výhodu v podobě bodů navíc z lednového rakouského entréee našeho šampionátu. Na jihu Čech se odehrála mezi oběma jezdci velmi vyrovnaná bitva o vteřinky. Opět přšelo, opět

se Subaru Czech Duck Racing Teamu nepodařilo ideálně zvolit pneumatiky, a v páteční etapě z toho rezultovalo dílčí vítězství pro Mífku. Štajf se svým Subaru Impreza WRX STI ale v závěru dne snížil ztrátu na pouhých pět vteřin, v sobotu pak už svého soupeře předskočil. Vyhrál pak kromě etapy také svoji třídu v celkovém hodnocení soutěže, k tomu ale letošní, poněkud nespravedlivý systém domácího šampionátu nepřihlédl, a oba rivalové si z jihu odváželi domů shodnou porci bodů.

LETNÍ POSUN DO ČELA ŠAMPIONÁTU

Národní šampionát má poslední léta celkem zaběhaný rytmus, v jehož rámci červen tradičně směřuje závodníky do Hustopečí. Také bývá velmi obvyklé, že právě jihomoravská soutěž je v rámci Mezinárodního mistrovství České republiky v rally tou nejtropičtější. I ročník 2013 tento trend potvrdil, i tentokrát ale páteční etapu zmáčel letošní tradiční soupeř domácí rally – déšť. Ten ale tentokrát Subaru Czech Duck Racing Team nikterak nezaskočil, posádka Vojtěch Štajf–František Rajnoha ve své kategorii soutěž zcela ovládla a poskočila ve třídě 3 i do čela průběžného pořadí šampionátu. „I když jsme se nedočkali příliš těsných soubojů se soupeři, musím říct, že to byla těžká a hezká soutěž. Až na dva náznaky jsme se navíc vyhnuli krizo-

vým momentům, divákům jsme se v některých místech snažili i předvést trochu atraktivnější průjezdy,“ pochvaloval si v cíli soutěže Štajf a zamyslel se nad průběhem sezóny: „Máme za sebou pět bezproblémových soutěží v řadě, zjevně se zúročuje dlouholetá práce a je znát, že už jsme získali s tímto modelem Subaru hodně zkušeností a že jej mechanici dokážou perfektně připravit. Je fajn také to, jak dobře fungujeme jako tým, kde každý má svou úlohu – například my s Františkem už skvěle spolupracujeme v autě, což bylo vidět i na kvalitním rozpisu. Výborná je i parta mechaniků, k tomu nám Marcela Ehlová tentokrát chystala dokonalé zázemí v servisní zóně a i Vláda Zelinka a Petr Behro v roli ‚ledových špiónů‘ dodávali perfektní informace o stavu tratí. Zkrátka to byla v Hustopečích radost závodit... tedy až na jednu drobnost. Auto se nám v horkém počasí přehřívalo, takže jsme měli pořád zapnuté topení a já si připadal chvílemi jako fakír na žhavém uhlí,“ postěžoval si devětatřicetiletý jezdec, jemuž ale zmíněné „horké chvíle“ nikterak nepokazily radost z prvenství.

Trochu složitější to pak měli Štajf s Rajnouhou na červencové Bohemii. Vlastně poprvé v průběhu letošní domácí sezóny zazlobila technika Imprezy a posádka se musela chvíli obejít bez používání spojky, poté pro změnu jet i s prasklou poloosou. „Ani tentokrát to však nebylo fatální a dokonce i s prasklou poloosou jsme ve třídě byli nejrychlejší. Vybojovali jsme nakonec na Bohemii i další celkové prvenství ve třídě, z letošních našich vítězství bylo však tohle určitě nejtěžší. Máme z něj o to větší radost, před námi navíc skončily pouze speciály kategorie Super 2000. Připomnělo mi to proto ročník 2005, kdy na Rally Bohemia byly rychlejší než my pouze drahé vozy WRC, startující navíc tehdy ve zvláštní klasifikaci,“ těšilo Vojtěcha Štajfa.

MISTŘI!

Úspěch v Mladé Boleslavi znamenal, že k vytoženému titulu chyběl v polovině léta barvám Subaru už jen krůček. Týmové účinkování na slavné Barum rally tedy mělo jasný úkol. Vojtěch Štajf s Františkem Rajnouhou už na úvodní městské superspeciálce byli mezi produkčními vozy domácího šampionátu vůbec nejrychlejší a získali dokonce skalp pozdějšího vítěze Miroslava Jakeše. Dařilo se jim také v úvodu obou etap, kdy na jednotlivých rychlostních zkouškách dvakrát zaujali pozice v první trojici své třídy, shodně v obou etapách je ale také následně potrápily transmise jejich auta. „Naštěstí nám v sobotu posloužil vůz i přes zmíněné problémy s transmisemi pořád ještě natolik dobře, že jsme v hodnocení



Na posledním závodě Rallye Příbram svým startem posádka poděkovala všem, kdo jí pomohli k získání letošního titulu

etapy vybojovali pátou příčku ve třídě (z jedenácti klasifikovaných) a s ní i body potřebné k dosažení titulu,“ nenechal si pokazit náladu novopečený mistr republiky Vojtěch Štajf. Ten také neskrýval dojetí: „Samozřejmě mám ohromnou radost, je to odměna za dlouhé roky závodění. Mezi produkčními vozy jsem strávil třináct sezón, a od Rallye Šumava 2005 to bylo vždy za volantem vozu Subaru Impreza. Jsem proto šťastný, že se právě mně podařilo vybojovat pro značku Subaru první titul v historii našeho národního šampionátu v rally, pro Subaru Česká republika je to ode mne dárek za dlouhé roky podpory, které se mi od této společnosti dostávalo. Mám spočítáno, že ze svých 136 odpilotovaných soutěží jsem jich strávil 87 právě za volantem vozů značky Subaru, a to už je pěkná řádka.

Samozřejmě díky patří i našim dalším partnerům a také regionálním dealerům značky Subaru, teď ale musím říct, že nejdůležitější pro závodění je podpora a tolerance ze stran našich rodin v čele s manželkami a životními partnerkami, vždyť jsme velice často na cestách a mimo domov a zkrátka to s námi není snadné. V týmu máme i skvělé mechaniky v čele s Pavlem Janouškem, chválit musím i externí spolupracovníky – pana Albrechta, který motory staví a Micka Kehla, který je ladi. Také Honzu Kubička, který se nám stará o podvozek, Rostu Šaška, který zajišťuje kvalitní tlumiče Reiger, samozřejmě velkou pomoc na cestě k titulu jsme cítili i od všech dalších členů realizačního i mediálního týmu, opravdu nerad bych na kohokoliv zapomněl. Krásné bylo letos i fandění našich příznivců, dokonce na Barumce jsme zahlédli i transparent s nápisem Mistři, i to nás ohromně povzbudilo. Byla to krásná sezóna, všem za ní patří opravdu veliký dík a už teď se těším, jak to v závěru roku se všemi oslavíme!“

Vojtěcha Štajfa tak dovezl hatchback Subaru Impreza WRX STI k titulu domácího šampiona prestižní kategorie produkčních vozů (v absolutním pořadí mistrovství skončil těsně za šesticí speciálů S2000), a protože je v celém šampionátu navigoval z pozice spolujezdce František Rajnoha, patří zasloužené titul i jemu. Nezbyvá než oběma z naší strany vyslovit velikou gratulaci!

Vojta Štajf naši s Františkem Rajnouhou společnou řeč velmi rychle a celkových šest startů přetavili v pět vítězství



Již po první etapě Barum Rallye se celý tým mohl radovat ze získání letošního mistrovského titulu

Subaristé v Česku, to nejsou jen Štajf a Kalista

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK

Nesporně největší domácí úspěchy značky Subaru mají v letošní sezóně českého motorsportu na svém kontě soutěžáci Vojtěch Štajf se spolujezdcem Františkem Rajnouhou a také Jiří Kalista navigovaný Michalem Šofrem. Obě tyto posádky dobyly mistrovské tituly ve velmi významných kategoriích rallysportu, a to navíc s velkou převahou. Protože o nich ale píšeme podrobněji na jiných stránkách našeho magazínu, věnujme se tentokrát v našem pravidelném přehledu domácích sportovních aktivit značky Subaru zejména výkonům jiných závodníků.



D. Suchý–M. Koutský



L. Firla jr.–Z. Júrka

NEJLÉPE SI VEDLI RŮŽIČKA, BŮŠ A FIRLA

V letošním Mezinárodním mistrovství České republiky v rally suverénně ovládl třídu 3 (patřící produkčním vozům) Vojtěch Štajf, do první pětky celkového pořadí se ale vešel také Tomáš Růžička. Moravskému jezdcovi nejlépe vyšla červnová Rally Hustopeče, kde obsadil ve třídě stříbrnou příčku a doplnil tak double vozů Subaru Impreza WRX STI. V absolutním pořadí byl sedmý, což pro něj znamenalo

nejlepší umístění v dosavadní kariéře. Solidně se Růžičkovi vydařila i českokrumlovská soutěž, kde obsadil ve třídě pátou příčku, bohužel ve zbytku sezóny už se trápil a na tyto výkony nenavázal. Podobně střídavé výkony předváděl i Martin Bůš. Junior z Krkonoš sbíral cenné zkušenosti i na některých zahraničních soutěžích, nedařilo se mu ale dojíždět do cíle. Nejcenější výsledek si tak připsal na domácí Rally Bohemia, kde zůstal ve třídě jen těsně za stupni vítězů, jarní klatovskou soutěž dokončil mezi produkčními vozy jako šestý.

Zatímco Růžička a Bůš střídali v sezóně úspěchy a zklamání, u Lumíra Firla tomu bylo zcela naopak. Severomoravan byl v dojíždění do cíle úplně stoprocentní a dva starty v rámci Mezinárodního mistrovství proměnil v tak mocný bodový přírůstek, že byl Firla v celoročním hodnocení třídy sedmý. Uspěl už na lednové rakouské Jänner Rallye se starším modelem Imprezy, pro těžkou srpnovou Barum Rally už měl k dispozici modernější hatchback. No a i premiéra s ním dopadla skvěle! Firla si sice chvíli přivýkal na novou techniku, poté se ale dostal do dobré formy a vybojoval své dosud nejlepší umístění na této dlouhé soutěži, třináctou příčku. Ve třídě to znamenalo cennou pátou pozici, se kterou tak mohl být nadmíru spokojen: „Samozřejmě se z výsledku radujeme! Postupně jsme zrychlovali a posouvali se i ve výsledcích. Druhý den jsme zase na mokřem povrchu opět trochu zvolnili, musel jsem najít správný způsob jízdy na novém typu pneumatik, navíc s výsledkem už se nedalo moc hýbat. Auto fungovalo skvěle a i některé spíše preventivní výměny zvládl tým skutečně perfektně, musím mechaniky moc pochválit. Jedinou větší časovou ztrátu nám při soutěži způsobil defekt, žádné další potíže nenastaly. Konečné umístění bereme všemi deseti!“

Na populární Barumce dojel hned za Firlou nestárnoucí Marcel Tuček, který si právě pro tuto soutěž a také pro červencovou Bohemii zapůjčil také techniku Subaru. Určitě se mu to vyplatilo, vždyť právě body z těchto dvou podniků činily víc jak polovinu jeho letošního bodového přírůstu v národním šampionátu. No a v jeho konečném účtování nakonec třiapadesátiletému jezdcovi z Chodska patřila ve třídě 3 skvělá bronzová příčka! Ta dala vzpomenout na jeho výsledky z dávnější minulosti, kdy se stal ve své kategorii dokonce národním šampionem.

VE SPRINTRALLY SE DAŘILO ZIMMERMANNNOVI

Asi největší fanclub v minulé sezóně sprintrally měla sympatická posádka Josef Zimmermann–Pavel Zalabák. Severočeši si pro rok 2013 pořídili Subaru Impreza N12 s rodokmenem se zápisem legendárního Emila Trinera. V úvodu sezóny se s vozem postupně sžívali a s výsledkem byli spokojeni pouze na domácí Rally Lužické hory, kde obsadili ve třídě pátou příčku. Letní podniky jim ale vyšly mnohem lépe. V Pačejevě byli čtvrtí, no a v Jeseníkách se konečně dočkali i tzv. pódiového umístění – patřila jim v cíli v těžké konkurenci produkčních vozů třetí příčka. Tamtéž dosáhl na své nejlepší umístění v sezóně také Zdeněk Zdrá-

hala, další vozy Subaru dovedli do šternberského cíle i Petr Kačírek a Dan Suchý. Zdráhalu tento výsledek postrčil až do první desítky průběžného pořadí šampionátu produkčních vozů, ještě před ním ale v konečném pořadí figuruje Miloš Vágner. Tento Mladoboleslavan předváděl v sezóně vyrovnané a spolehlivé výkony, vsadil na spolehlivost a vždy uviděl cíl! Několikrát se podařilo bodovat také Milanu Samešovi a Zdeňku Pokornému.

Samostatnou kapitolou je zkušený Jaromír Tomašík. Ten opět několikrát představil na trati „sprintů“ starší vůz Subaru Impreza WRC, ne vždy se to ale setkalo s úspěchem. V úvodu sezóny ukončil zasněženou Rally Vrchovina návštěvou příkopu, na domácí Kopné se pak zastavil o strom. Lépe se mu dařilo v Hrádku nad Nisou, kde soutěž dokončil jako devátý a zejména na Valašské Rally. Tam se starším modelem Subaru obsadil skvělou druhou příčku celkového pořadí. Paradoxně nejspolehlivější výkon v sezóně Tomašík zaznamenal na třídenní Barum Rally, kterou s Imprezou třídy 3 dokončil na sedmé příčce své kategorie.

U SOUSEDŮ ZÁŘÍ BÉREŠ

Také ve slovenských rally se letos dařilo vozům Subaru. Nejvíce to šlo Subaru Impreza R4, se kterým Józef Béreš ml. vybojoval dokonce mistrovský titul ve třídě 2 (a s ním i celkovou třetí příčku v absolutním pořadí šampionátu). Na Rally Prešov a Rally Tatry Béreš (u nás dobře známý) získal dokonce dvě druhé příčky konečného pořadí, a to v konkurenci speciálů Super 2000 a WRC. Na obou zmíněných soutěžích jej na stupních vítězů doplnil se shodným vozem Subaru Impreza R4 i dvakrát třetí Maďar Hádik, jenž také absolvoval celý slovenský šampionát a ve třídě 2 se stal vicemistrem. Se Subaru pro změnu ve třídě 3 se v mistrovství Slovenska prezentoval Mario Csente. Tento jezdec vybojoval v průběhu sezóny jedno prvenství ve třídě a i několik dalších umístění na stupních vítězů, odměnou mu byla třetí příčka v hodnocení sezóny. Na Rally Lubeník se za volantem Subaru Impreza objevil i Bedřich Habermann, který byl kdysi vicemistrem Slovenska a který se na soutěžní tratě vrátil po dvanáctileté pauze. Návrat se mu vydařil a v Lubeníku obsadil ve třídě čtvrtou příčku.

Jak vidno, vozy Subaru zdárně bojují na mnoha frontách, a i když někteří z jejich pilotů měli letos poněkud smolnou sezónu, nevzdávají se a už teď přemýšlejí o sezóně 2014. Ta by měla být pro značku s hvězdami ve znaku opět velmi pestrá a my věříme, že bude i úspěšná!



J. Zimmermann–P. Zalabák



M. Tuček–P. Dufek



P. Kačírek–B. Černocho



T. Růžička–J. Novák

Subaru BRZ se po loňské zkušební sezóně na japonských okruzích letos nebyvale dařilo



Druhé místo ve třídě na čtyřadvacetihodinovce Nürburgring bylo pro tým STI spíše zklamáním

Sestava Andreas Aigner–Barbara Watzl – Subaru Impreza září jako hvězdy v emblému Subaru



A Barbaře to navíc opravdu sluší, uznejte...

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: SUBARU MOTORSPORT

Subaru oslavilo premiérové prvenství BRZ, i v rally patří do špičky produkčních vozů

Už v polovině roku 2013 bylo zřejmé, že i tuto sportovní sezónu si značka Subaru bude moci zařadit do seznamu těch úspěšných také na mezinárodním poli. V japonském seriálu dosáhla posádka vozu Subaru BRZ na první vítězství a daří se jí také v rally. Vždyť jen v naší republice dosáhla na dva mistrovské tituly a podobně úspěšně si vedla třeba v sousedním Polsku či v dalekém mateřském Japonsku.



EVROPSKÝM „ENKŮM“ VLÁDNE AIGNER!

V mezinárodním měřítku je v současné době asi největší osobností značky Rakušan Andreas Aigner. Toho jezdce si dobře pamatujeme i u nás a není divu – byl před lety vybrán krajanem Baumschlagerem jako jeden z velkých talentů pro tehdejší Red Bull Junior Team a hned ve své první sezóně se účastnil i dvou soutěží českého šampionátu. V Příbrami se tehdy uvedl dokonce prvenstvím mezi produkčními vozy hned na úvodní rychlostní zkoušce, brzy nato ale svůj mladický elán nedokázal zkrotit a s vylomeným kolem odstoupil. Ostatně vzestupy a pády jej provázejí vlastně po celou kariéru. Dosáhl až na titul mistra světa, brzy poté se ale ze soutěžního prostředí zcela vytratil a teprve teď se zdá, že našel stabilní zázemí. Uchytil se u týmu Stohl Racing a s jeho vozem Subaru Impreza R4 úspěšně bojuje o přední příčky v rámci Production Cupu Mistrovství Evropy. Již v minulém roce v klasifikaci PV šampionátu IRC obsadil třetí příčku a letos se mu daří ještě lépe. Na Korsice navázal na prvenství z jarní soutěže na Kanárských ostrovech a opět byl mezi produkčními vozy nejlepší, v Belgii pak ale po vlastních chybách obsadil až čtvrtou příčku. Nejlépe mu vyšla záříjová Chorvatská Rally. V ní znovu převálcoval celou konkurenci produkčních vozů a v absolutní klasifikaci obsadil fantastickou druhou příčku. Porazit jej dokázal pouze mistr Evropy Kopecký s továrním speciálem S2000. Aigner si z Chorvatska odvezl i cennou Colin McRae Flat Out Trophy, udělovanou porotou za nejvýraznější výkon v soutěži a posunul se do čela evropské klasifikace PV.

ANDREAS AIGNER

*24. 9. 1984 Leoben (Rakousko)
Debut v soutěžích: 2004
První start v MS: Kypr 2005
Rally Deutschland 2006:
 6. (Škoda Fabia WRC)
 Mistr světa v produkčních vozech 2008
 7. v Barum Rally 2012 (Subaru Impreza R4)
 2. v Chorvatské Rally 2013
 (1. v PV, Subaru Impreza R4)

Na některých evropských soutěžích se letos s vozem Subaru Impreza R4 objevuje i Maďar András Hadik. Ten obsadil v Chorvatsku velmi dobrou šestou příčku absolutní klasifikace, ještě více si ale cení výkonu z Belgie. Na těžké Rally Ypres dokázal zastoupit chybujícího Aignera a barvy Subaru dovedl až k stříbrné příčce mezi produkčními vozy. Hadikovi se daří i v domácím i ve slovenském šampionátu, naopak Barum Rally ukončil hned v úvodu havárií. Ve Zlíně se představil i velezkušený Japonec Arai, ani jemu ale nebylo dopřáno vidět cíl těžké soutěže, mnohem lépe si ale vedl na dalších soutěžích mistrovství Evropy v Polsku a především v Rumunsku. Na Sibiú Rally Romania totiž exmistr světa obsadil skvělou třetí příčku celkové klasifikace (pochopitelně vyhrál pořadí produkčních vozů) a opět tak prokázal, že ještě nepatří „do starého železa“.

VŠECHNY KOUTY SVĚTA VÍDAJÍ ÚSPĚCHY SUBARU

Vozy Subaru si stále dobře vedou také v mnoha národních šampionátech, zejména



Toshi Arai je stále rychlý, pozvolna ale hodlá „předat živnost synovi“

v těch, kterým dominují obtížné tratě. Takový Island, tam na mistrovské soutěži s názvem Skagafjardarrall bylo ze třinácti vozů, které se vůbec dostaly do cíle, hned jedenáct Subaru! O něco blíže je nám Norsko, kde jsou dále produkčním vozům Subaru Impreza věrní Andres Grondal i Sveinung Bieltvedt, dobře známí i ze soutěží mistrovství světa. Právě tito dva na severu pravidelně obsazují pozice na stupních vítězů i v absolutním pořadí, a pokud absentuje Mads Ostberg s vozem WRC, dokážou (tak jako na nedávné Rally Hedemarken) soutěže i vyhrávat. V patách mají navíc i talentovaného Pedera Oksetera, jehož ale na posledních soutěžích trápila technika jeho imprezy. Z dalších zemí jmenujme namátkou třeba Kostariku, kde svět rally ovládá rodinný klan Montaltoových, dlouhá léta tradičně používající vozy značky Subaru – talentovaný José Andres Montalto dokonce má za sebou i úspěšný mexický debut v soutěži mistrovství světa, odkud si odvezl ceny za třetí příčku ve třídě. A v mateřské zemi značky, v Japonsku? Jak jsme již naznačili, zkušený tovární jezdec Subaru, Toshi Arai, brázdí častěji soutěže ve světě a na domácí tratě mu příliš času nezbyvá, prestižní Rally Hokkaido si však ujít nenechal. Dařilo se mu tam střídavě (vyhrál pět rychlostních zkoušek a chvíli vedl, první etapu ale nedokončil), především ale sledoval debut svého syna Hirokiho, který by určitě rád vykročil v otcových šlépějích. Ani jemu se ale soutěž zcela nevydařila a jeho Subaru zatím nestačilo na nejúspěšnějšího pilota japonského šampionátu posledních let. Tím je Norihiko Katsuta, který byl i na Rally Hokkaido z domácích pilotů nejlepší – jak jinak než s vozem Subaru Impreza.

No ale přece jen mnohem blíže než Japonsko či Kostarika je nám určitě střední Evropa. Tady, téměř v našich domácích luzích a hájích nesmíme zapomenout na pochvalu pro Poláka Kajetana Kajetanowicze. Už jsme jej několikrát v našem magazínu zmínili a i tentokrát nemůžeme jeho jméno přeskočit. Rodák z polského Těšina opět suverénně vládne dobře obsazenému národnímu šampionátu našich severních sousedů, když vyhrál v hodnocení polského mistrovství úplně všechny soutěže, které se jely! Nám udělal největší radost výsle-

dek červencového Rajdu Karkonoského, který ovládly vozy Subaru Impreza R4 dokonce v tandemu – za „Kajtem“ byl druhý mladý Chuchala, až za nimi skončily i všechny speciály kategorie Super 2000.

NA OKRUŽÍCH PRVNÍ VÍTĚZSTVÍ PRO SUBARU BRZ!

Nejen rally je úrodnou půdou pro sportovní úspěchy značky Subaru. Tak jako každoročně se i tentokrát zúčastnil její tým tradiční čtyřicetihodinovky cestovních vozů na okruhu Nürburgring. Čtveřice Lasee, van Dam, Sasaki a Yoshida se svým Subaru WRX STI bojovala nejen se soupeři, ale také s nevhodně zvolenými pneumatikami. V hustém dešti ztratil kvůli tomu tým mnoho minut a i když ztrátu na soupeře v závěru mohutně stahoval, nakonec mu chybělo na vítěze 54 sekund. Druhá příčka ve třídě také sice byla skvělá, přesto ale v cíli neskrýval tým zklamání. Podle našeho názoru ale celková 26. příčka v konkurenci 173 vozů (často mnohem silnějších než Subaru BRZ) není vůbec špatným výsledkem.

Do japonského seriálu Super GT nasazuje už od loňska značka nový model Subaru BRZ. Je zřejmé, že tento vůz se soustavně zlepšuje a po třech umístěních v první šestici z první části sezóny přišla v létě sladká odměna za velkou snahu. V závodě na 1000 km na okruhu Suzuka dokázala trojice Yamano–Sasaki–Iguchi v polovině srpna zvítězit, a to dokonce téměř systémem start–cíl a s tak velkým náskokem, že všichni soupeři ztratili



KAJETAN KAJETANOWICZ

* 5. 3. 1979 Cieszyn (Polsko)

Debut v soutěžích: 2000 (Fiat 126p)

První start v zahraničí:

Rally Bohemia 2006 (Subaru, celkově 48.)

Mistr Polska 2010, 2011, 2012, 2013

(vesměs Subaru Impreza)

1. Rajd Polski 2010, 2011, 2013

na vítěznou posádku víc než jeden okruh! Ukázalo se tak, že značka Subaru je i na okruzích zaměřená spíše na vytrvalost a spolehlivost než na okamžitou rychlost, právě tento závod byl totiž z celého seriálu suverénně nejdelší. Následovala třetí příčka ve vloženém podniku v rámci Asian Le Mans Serie, která přinesla týmu další body, no a v součtu s dalšími několika bodovými umístěními to znamenalo, že před závěrečným závodem (který se konal po uzávěrce tohoto magazínu) patřila týmu pátá pozice v průběžném pořadí seriálu Super GT 300, jen s těsným odstupem za medailovými příčkami. ■



Na své domácí soutěži mistrovství světa se představil se Subaru také Fin Juha Salo



Zkušený Ital v rumunských službách Marco Tempestini se představil i u nás na Barum rally



Subaru GFT Coupe Hardtop JEZDÍCÍ HISTORIE

V sedmdesátých letech znali čeští motoristé důvěrněji pouze jediné kupé – Škodu 110 R. Sice s pohonem zadních kol a jen čtyřstupňovou převodovkou, přesto celkem líbivé auto v záplavě krabicoidních sedanů značek Škoda, Žiguli, Moskvíč či Dacia a jejich derivátů s karoserií kombi. Nabídka více variant karoserie koneckonců byla v té době trendem i u „západních“ značek. V Japonsku a v USA tak uspělo nejen rodinné kombi Subaru, které v osobním voze vůbec poprvé na světě představilo pohon všech kol, ale jako jeho sourozenec se GFT hardtop v polovině sedmdesátých let stalo jedním z nejobdivovanějších malých kupé.

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF,
FOTO: STEJNĚ JAKO NA STR. 30–33
ONDŘEJ KROUTIL, MAGAZÍN AMS CLASSIC

Tento model s motorem EA-63 (boxer OHV 1361 cm³), pětistupňovou převodovkou a pohonem předních kol se do Evropy nedovážel, podle dostupných informací byly na starý kontinent dovezeny individuálně pouhé tři kusy v roce 1976, a to prostřednictvím prvního dealera značky Subaru v Beneluxu, firmy Huisman z nizozemského města Twello. Model Coupe GFT hardtop je nejluxusnější verzí modelové řady DL/GL 1400 a v levostranné verzi řízení se vyráběl pouze pro trh v USA (zde později s přídomkem Leone) a v Izraeli. S volantem napravo byl dále kromě domovského Japonska prodáván v Austrálii, na Novém Zélandě, v Jihoafrické republice a některých dalších asijských zemích, např. v Indonésii. Tři kusy dovezené firmou Huisman pak byly ve verzi pro židovský stát, jelikož v sedmdesátých letech...

I když se jedná o izraelskou specifikaci, první majitel na vůz kvůli registraci v Evropě musel nainstalovat mohutnější nárazníky US specifikace



V interiéru je vše původní, včetně tehdy příplatkového volantu Nardi

Design přístrojového štítu je poplatný polovině sedmdesátých let

Ve své době se klidně mohl jmenovat BFZ – Boxer, Front, Zenith – tedy pokud analogicky vezmeme vznik názvu současného BRZ po téměř čtyřiceti letech



sátých letech platily v USA přísnější emisní limity, a tak byla americká verze o 3 kW slabší. Model GFT hardtop je na rozdíl od kupé GL (čtyřstupňová) vybaven pětistupňovou převodovkou a dvěma dvojitými karburátory Hitachi. Ve své době se klidně mohl jmenovat BFZ – Boxer, Front, Zenith – tedy pokud analogicky vezmeme vznik názvu současného BRZ po téměř čtyřiceti letech.

JEHLA V KUPCE SENA

I když mnoho fanoušků značky Subaru již tyto modely nezažilo a víceméně je nezná, byla by velká škoda jeden z výrazných modelů své doby v kategorii sportovních kupé zapomenout. Vzhledem k mému dlouholetému spojení se značkou Subaru jsem velmi toužil vlastnit a pro budoucí generaci fandů značky uchovat jeden takovýto skvost. V na-

ších končinách ale byla touha sehnat tento automobil hodně složitým úkolem, navíc na trhu, kde tyto vozy nebyly, by jistě bylo stejně složitým úkolem sehnat náhradní díly pro renovaci. Asi před dvěma lety jsem si tak dal pár inzerátů po evropských automobilových serverech a světe div se, postihlo mne neuvěřitelné štěstí. Letos v lednu, asi rok a půl po uveřejnění inzerátu na jednom nizozemském serveru, mne kontaktoval německý majitel modelu GFT coupé hardtop. Zachoval jsem příslovečný ledový klid, i když jsem věděl, že jsem našel subarácský „zlatý grál“. Ještě větší překvapení nastalo, když mně majitel poslal fotky. Auto bylo v mnohem lepší kondici, než jsem očekával.

ROZŠÍŘENÍ SBÍRKY

Historie auta je opravdu zajímavá. Byl to



GFT Coupe Hardtop má stahovatelná i zadní okénka



Zajímavostí je dvojitý vyústění výfuku, kdy pod celým vozem jdou dvě větve od levých a pravých válců motoru boxer

Subaru GFT Coupé Hardtop (1976)

MOTOR

Čtyřválec s protilehlými válci (boxer), označení EA 63, dvojitě karburátory Hitachi
VRTÁNÍ × ZDVIH: 85 × 60 mm
ZDVIHOVÝ OBJEM: 1361 cm³
KOMPRESNÍ POMĚR: 9,5:1
VÝKON: 72 koní při 6400/min
TOČIVÝ MOMENT: 98 Nm při 4000/min
PŘÍPRAVA SMĚSI: 2 dvojitě karburátory Hitachi HC22, ruční sytič
ZAPALOVÁNÍ: Rozdělovač

PŘENOS SÍLY

Pohon předních kol, pětistupňová synchronizovaná převodovka 5+ zpětný chod
SPOJKA jednokotoučová suchá
ZPŘEVODOVÁNÍ: Stálý převod 4,125
HNANÁ NÁPRAVA: I.: 3,307; II.: 2,157; III.: 1,518; IV.: 1,156; V.: 0,942 Z.: 4,100

KAROSERIE/PODVOZEK

Samonosná ocelová dvoudveřová
PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ: MacPherson se stabilizátorem
ZADNÍ ZAVĚŠENÍ: Torzní tyče
TLUMIČE: Teleskopické
BRZDY: Vpředu kotoučové, vzadu bubnové s posilovačem, ruční brzda mechanicky ovládaná
ŘÍZENÍ: Hřebenové, průměr otáčení 9,6 m
KOLA: 5 × 13"
PNEUMATIKY: 155 SR13
ZAJÍMAVOST: Příplatková kola Wolfrace 6 × 13, s pneumatikami 185/60 R13

ROZMĚRY/HMOTNOST

ROZVOR: 2455 mm
ROZCHOD VPŘ./VZADU: 1275/1220 mm
D × Š × V: 4035 × 1520 × 1350 mm
HMOTNOST: 865 kg

JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA

ZRYCHLENÍ: z 0 na 100 km/h za 15,1 s
NEJVYŠŠÍ RYCHLOST: 154 km/h
SPOTŘEBA: udávaná 7,2 l/100 km

OBDOBÍ VÝROBY / POČET KUSŮ

1975–1976 / nezjištěno

Cena v Nizozemsku v r. 1976:
15000 NLG (cca 120 000 Kč)



jeden z již zmíněných tří kusů – dva vozy (vínový a modrý) se prodaly holandským zákazníkům, třetí stříbrný vůz si pan Huisman ponechal jako předváděcí a výstavní exponát. Stříbrné auto tak stálo s přestávkami v jeho showroomu až do roku 1998, kdy jej koupil německý sběratel Arno Enners.

Pan Enners byl sběratelem japonských historických aut a specializoval se na Toyotu. Koncem loňského roku mu ale chyběly peníze na pořízení jednoho obtížně sehnatelného modelu Celicy, a tak si vzpomněl na můj inzerát a odpověděl. Na koupi jsme se dohodli velmi rychle, a jak jen počasí dovolilo, stěhovalo se kupé o 600 kilometrů na východ. I když cenu, za kterou jsem tenhle vysoce raritní automobil pořídil, zveřejnit nechci, musím říct, že vynaložených peněz nelituji. To auto má totiž duši, kterou postupně a s velkým gustem objevuji. Mým úmyslem nebylo a není stát se sběratelem veteránů, ale přiznám se, že jednu asi obtížně realizovanou touhu v tomto ohledu mám. K tomu dát dohromady celou tehdejší modelovou řadu sice mám ještě daleko, na naší dílně ale už stojí další čerstvý úlovek v relativně zachovalém stavu – Subaru DL1400 v dvoudveřové verzi. Ale o tom zase někdy příště...

První majitel vybavil Subaru GFT coupe hardtop dobovými sportovními ráfky Wolfrace

TEXT: ONDŘEJ LILLING, FOTO: MARTIN TRDLA

Jiří Kalista v Subaru Legacy RS ovládl českou rallye historiků

Jiří Kalista měl jeden velký sen. Stát se mistrem České republiky historických automobilů v legendárním Subaru Legacy RS, které věrně kopíruje vůz Colina McRae. Letos si ho splnil.

Už během prvního testování v Žiželicích se závodní Legacy dokázalo probíjet na páté místo napříč kategoriemi. Vstup do mistrovství ale Kalista s Šofrem neměli nejsnazší, v předposlední erzetě se objevil problém na zapalování motoru, který následně vypověděl službu úplně. Přitom až do té chvíle Kalista vedl žebříček.

Všechno si ale posádka vynahrádila v dalším podniku, Rallye Český Krumlov, kde v osmi z třinácti erzet vybojovali prvenství.

Od první chvíle by ale takový vývoj závodu předpovídal jen málokdo, vstup do podniku Kalistovi zkomplikovalo počasí: „Společali jsme na předpověď a nazuli suché pneumatiky. Prognózy se však nevyplnily, místy přišlo tak, že stěrače nestíhaly. Po servisu a přezutí pneumatik se sice setmělo, ale auto už fungovalo skvěle.“ Svůj náskok Kalista průběžně posiloval a do cíle dojel bezmála o šest minut dříve než soupeři.

Prvenství si posádka vydobyla i v rámci Valašské Rallye, EPLcond Rally Agropa v Horažďovicích nebo na Rally Jeseníky. Na Rally Jeseníky to ovšem nevypadalo vůbec na lehké vítězství. Během první rychlostní zkoušky posádka ztratila cenné sekundy výjezdem mimo trať: „Byl jsem v jedné zatáčce moc rychlý, v tu chvíli se mi zjevil duch Colina a říká DRŽ TO!!! Tak jsem to držel a už jsem byl venku!“ Posádka nakonec ztrátu bez větších problémů dohnala a v cíli slavila vítězství.

Na post nejvyšší by Kalista pravděpodobně dosáhl i během poslední letošní rallye v Příbrami, ta byla ale po havárii jiného závodníka ukončena. I tak dokázali Kalista s Šofrem s velkým přehledem vybojovat titul, na který původně pomýšleli až příští sezónu.

5 OTÁZEK PRO JIŘÍHO KALISTU

Který moment z letošních závodů vám nejvíc utkvěl v paměti?

Těch památných momentů je spousta, ale



ten skutečně nejsilnější zážitek přišel asi v úplně prvním závodě. Když jsme přijeli na Šumavu tak silně přišlo, do toho se závodilo na zouzčkých silničkách v lesích, kde zbyla spousta šterku ze zimy. Závod se navíc jel v rámci evropského šampionátu, takže vedle nás startovaly legendární Lancie 037 a na něco takového se nedá zapomenout.

Vylepšovali jste nějak auto v průběhu sezóny?

V zásadě všechno kromě brzd Alcon, které byly přesně podle homologace koupené z Anglie. Jde o jedinou věc, která byla bezproblémová až do konce sezóny. Všechno ostatní ale byl problém. Zásadní změny se týkaly podvozku, změnili jsme značku, takže byla potřeba hodně se věnovat jeho nastavení. Velkou roli sehrála i převodovka, která se i přes vysokou cenu musela radikálně přepracovat, aby fungovala tak, jak má.

Jaká byla během závodů atmosféra?

Atmosféra během závodů byla úžasná, fanoušci nám dávají sílu bojovat. Lidé za námi chodili do boxů a děkovali nám, že jedeme tak, jak jedeme, srdcem. Je vidět, že to lidi baví a je to krásný pocit, který jsme si vždycky přáli zažít na vlastní kůži. Je velká škoda, že má rallye teď díky médiím negativní obraz.

Lidé, kteří to nikdy nezažili, neví, co všechno to obnáší, jaká je to dřina a co všechno je třeba tomu obětovat.

Jste rád, že jste se rozhodl právě pro Subaru?

Jsem hrozně rád, že jsem si vybral Subaru, auto na závodech fungovalo skvěle, tedy až na první závod, kde se objevila závada na motoru. To jsme ale vyřešili a od té chvíle už auto fungovalo na výbornou. Je vidět, že má Subaru opravdu kvalitní techniku, ostatně kdyby nemělo, jen těžko bychom s ním dosáhli na nejvyšší posty. Častokrát jsme navíc byli rychlejší než soudobá auta jedoucí Mezinárodní mistrovství v rallye. Během letošního roku jsem měl díky našemu hlavnímu partnerovi, Subaru ALM, možnost vyzkoušet nejnovější modely Subaru a jsem osobně moc rád, že i nová auta si zachovávají to nejdůležitější. Zůstávají auta, která je radost řídit, nejde o počítač na čtyřech kolech, přesně cítíte, jak reaguje řízení, jak auto absorbuje nerovnosti a pánem situace jste vy, ne hromada elektroniky.



Chtěl byste někomu poděkovat?

Během celého mistrovství nám pomohlo mnoho zkušených závodníků, z řad rallye legend to je Pavel Šofr nebo Ladislav Křeček, konkrétně na rallye Krumlov nám třeba pomohli s rozpisem. Vlastně nás celou tou rallye provedli, za což jim patří velký dík. Díky patří i kamarádům konkurentům, například Karlu Trojanovi, který nás kolegiálně upozornil na nebezpečná místa na trati. Nemůžu ale zapomenout ani na sponzory, například SUBARU ALM nebo REHASPORT, kteří po celou dobu stojí při nás. Poslední větou bych rád poděkoval všem fanouškům a nadšencům rallye, je to fantastický pocit, když je vidíte periferním zrakem na trati, jak jásají nad vašim průjezdem.



Útok na Berlín v Subaru Forester

Termín „adventure – dobrodružství“ je v titulku příznačně. Nevyráželi jsme sice na Berlín s úmyslem ho dobýt, měli jsme mírovější záměr. Chtěli jsme využít jeho neopakovatelnou atmosféru pro módní editorial magazínu DÁMA. A měli jsme to štěstí, že jsme se mohli vydat do Berlína ve voze Subaru Forester, který nám dovozce poskytl na celý víkend.

Berlín je městem paradoxů. Bezpočet ultramoderních staveb se tu snoubí v přirozené symbióze s množstvím pamětihodností, nabídka kulturních aktivit všeho druhu sem láká uměnilovně publikum všech generací. 170 muzeí, významné

orchestry v čele s mezinárodně uznávanou světovou jedničkou – Berlínskou filharmonií – tři velké operní sály s odvážnou dramaturgií a průkopnickými operními i baletními inscenacemi a velký počet divadel, varieté, revue a kabaretů. To vše dělá z Berlína kulturní centrum, které dovede okouzlit každého.

Nás ale na německé metropoli fascinuje ještě jedna podstatná věc. Je totiž tyglíkem, v němž se přetavují nejrůznější trendy a módní styly. Berlín dnes diktuje nejnovější azimuty směřování v oblasti módy, životního stylu, hudby a umění. Proudí sem umělci z celého světa, inspirovaní zdejší překypující kreativitou. I díky nim se z této metropole stává aktuálně jedno z nejnapínavějších míst v celé Evropě.

A proto jsme do této živé, a energii sršící metropole, kterou charakterizuje neustálá proměna, vyrazili i my s úmyslem nafotit sérii snímků, na níž by prezentovanou módu atmosféra Berlína přirozeně umocňovala.

Cesta do Berlína proběhla úžasně rychle a v tak komfortním pohodlí, jaké jen tohle

skvělé SUV může nabídnout. Samozřejmě jsme si nemohli nechat ujít příležitost vyzkoušet maximální výkon motoru hned, jak jsme najeli na německé dálnice. Jakmile to umožňovala situace silničního provozu, „letěli“ jsme jako šíp. Byli jsme překvapeni, že i ve vysokých rychlostech se vůz choval stabilně a hlučnost uvnitř byla skoro minimální, takže nebyl problém cestu proklábovat s celou posádkou.

V Berlíně samotném se nám pak velice hodila integrovaná navigace, která je snadno ovladatelná i za jízdy. Takže ve městě, které jsme ani trochu neznali, nebyl žádný problém najít místo srazu s fotografem. Jeho první slova při setkání byla, „máte hustou káru“. A ano, i barva se mu líbila. Mintově zelené SUV vypadá opravdu skvěle.

Zavazadlový prostor jsme měli už z Prahy plný obrovských nákupních tašek se stylingem a s naší batožinou, ale ani tak nebyl absolutně žádný problém vměstnat tam ještě velká foto-světla včetně stativu.

Náš tým, který čítal pět lidí, měl úžasně pohodlí po celý den pojížděk po městě Berlín, který jsme celý objeli asi dvakrát. Taktéž při častém parkování, kvůli obhlížení scén pro focení, nám byla velkým pomocníkem zadní kamera, která se automaticky aktivovala při couvání.

Druhý den po focení jsme se vydali na cestu zpět do Prahy s pocitem dobře odvedené práce zejména díky stoprocentnímu spolehnutí se na našeho „subíka“. Jen kdybychom ho v závěru víkendu nemuseli vracet ☺.

Nakonec snad už jen velké poděkování dovozci Subaru za skvělou spolupráci a neméně skvělý vůz, díky němuž pro nás bylo po celý víkend snad všechno možné. ■



I interiér Forestra si na módních snímcích „zahrál“



Na projektu Berlín se podíleli:
fotograf Vratko Barčík, styling
a art direkce Stan Steiner,
model Erik Reisinger,
produkce a backstage foto
Petr Dobiáš a Camill Wallner



Jak se rodil BRZ

PŘIPRAVIL /OŠ/, FOTO: ONDŘEJ KROUTIL A ARCHIV

Výkřikem BRZ konečně v ČR! jsme na obálce minulého vydání Subaru magazínu přivítali fakt, že sporták vzešlý ze spolupráce Subaru a Toyoty je u nás konečně k mání i v provedení s emblémem šesti hvězd Plejád. Jenže chybělo málo a ke zrodu opěvovaného sportovního vozu vůbec nedošlo.

V obou verzích, jako Toyota GT86 i jako Subaru BRZ, už originální zadokolka posbírala řadu ocenění v renomovaných anketách (i v ČR reálně aspirovala na titul Auto roku!), fandové jsou nadšení, že je tu k mání miliónový sporták za míň než milión a všichni chválí prozíravost sesterských automobilek Toyota a Subaru, že vyvinuly tak skvělý generátor jízdních zážitků.

Otevřeně o okolnostech vzniku vozu promluvil na stránkách Toyoty v dialogu s blogery Tetsuja Tada, vedoucí vývoje GT86. <http://blog.toyota.co.uk/tada-how-toyota-and-subaru-created-the-gt86>

Jeho zajímavé odpovědi na zvědavé otázky fanoušků si můžete připomenout na <http://www.youtube.com/watch?v=aQN-GUzDgzml>

My vám z jeho napínavého vyprávění o historii zrození Toyoty GT86 a Subaru BRZ



Za vývoj sesterských modelů GT86 a BRZ byl odpovědný Tetsuja Tada

Kompaktní motor Subaru s protilehlými válci je ideální pro výslednou aerodynamiku a vzhled vozu



Drobné rozdíly v designu Toyoty a Subaru jsou kromě tvaru předního nárazníku, světel a mlhovek také v provedení zpětných zrcátek a štítku

nabízíme, s použitím pasáží z článku Honzy Koubka na autoweb.cz, tento výtah:

„Tohle auto dostalo šanci na zasedání podnikové rady Toyoty v roce 2007. Vedení diskutovalo skličující fakt, že lidé ztrácejí o auta zájem a hledalo odpověď na otázku, jak to Toyota může změnit,“ říká Tetsuja Tada. „Jeden z návrhů zněl ‚Jít zpátky ke kořenům a postavit sportovní auto, které by zájem obnovilo‘. Rada v minulosti návrhy sportovních vozů opakovaně zamítala jako problematickou investici s minimální šancí na efektivní zhodnocení, ale tentokrát bylo rozhodnuto, že pokud technická divize dokáže přijít s něčím, co obnoví zájem zákazníků, marketingové oddělení ji podpoří.“

Tohle rozhodnutí změnilo život i Tatsujovi. „Já jsem v té době dělal v oddělení pro minivany, ale měsíc po zasedání za mnou přišli a řekli mi ‚Zapomeň na minivany, teď



Z vedení Subaru přišli a říkali: „To je tak zajímavé auto... Pokaždé, když s ním někdo vyjede, vrátí ho s úplně ojetými zadními pneumatikami!“

pracuješ na projektu sportáku'. Začal jsem, jak se sluší, důkladným průzkumem. A došlo mi, že všeobecný společný must, podle kterého se dnešní sportovní auta staví, se dá shrnout do dvou požadavků: auto musí být velmi rychlé, a musí své schopnosti dokázat skvělými okruhovými časy. Jenže když jsem tenhle zavedený imperativ diskutoval s nadšenci po celém světě, prakticky pokaždé mi řekli, že zrovna o to příliš nestojí. Tihle chlapi hodnotili kvalitu vysněného sportáku podle jiných kritérií.

PRYČ OD STEREOTYPU

Když jsem ovšem měl před radou prezentovat svou první představu, jejich hlavní otázka byla ‚Jak to bude rychlé?‘. Nedovedli si připustit, že by auto mohlo být opravdu splněným snem fanoušků a přitom nebylo kdovíjak rychlé. V tu chvíli jsem si pomyslel,

že nadšenci možná měli pravdu, když mi tvrdili, že Toyota je ta poslední automobilka, která by mohla na takové zábavné a nepřiliš rychlé auto kývnout.

Jenže i z mých setkání s vývojáři sportáků konkurenčních automobilek zřetelně plynulo, že ten stereotypní důraz na rychlost vytváří něco, co by se dalo nazvat „Ďáblův cyklus“: stále se zvyšující rychlost vyžaduje i růst výkonu a hmotnosti, a tudíž i ceny. Začal jsem tedy pracovat na požadavcích pro odlišný druh sportovního auta. Musí mít motor vpředu a pohon zadních kol, ale také musí být ‚cool‘ a tím myslím nízkou příď. Jenže všechny motory od Toyoty jsou poměrně vysoké a to by znamenalo, že aby splnilo testy bezpečnosti chodců, muselo by auto mít vysoký předek. A to by nebylo dobré pro aerodynamiku, vzhled, ani ‚cool‘ faktor.



Zadní spoiler je decentní a zároveň účelný



Sedmnáctipalcová kola nakonec vývojáři vyhodnotili jako nejlepší kompromis z hlediska akcelerace, brzdění a ovladatelnosti vozu

CHCE TO PLOCHÝ MOTOR

Rychle mi došlo, že pro cool sportovní auto bychom potřebovali plochý čtyřválec nebo rotační Wankelův motor. Šťastnou náhodou v té době Toyota a Subaru zrovna ohlásily dohodu o spolupráci. Přestože se to netýkalo společ-

ného vývoje sportovního auta, měli jsme na dosah odpovídající plochý motor.

Když jsme s plány na sportovní auto poprvé přišli na Subaru, nemohli uvěřit, že projektujeme něco, co nemá pohon všech kol ani turbodmychadlo. „Kdo to bude kupovat?“ ptali se. Chvilí jsme o tom debatovali, ale pak to skončilo na mrtvém bodě a půl roku se nic nedělo. Pak jsme ale postavili prototyp, založený na Subaru Legacy, a v tu chvíli se začal postoj Subaru obracet. To auto jsme jim půjčili a lidé z vedení Subaru za námi pak přišli a říkali: „To je tak zajímavé auto... Pokaždé, když s ním někdo vyjede, vrátí ho s úplně ojetými zadními pneumatikami!“

Projekt se tedy znovu rozjel a původním plánem bylo vzít motor od Subaru tak jak byl – zejména z finančních důvodů. Za další rok vývoje ale obě strany viděly, že máme problém. Měli jsme sportovní auto, ale potřebovali jsme výkon na úrovni 100 koní na litr objemu a také emise CO₂ do 160 g/km. Plochý čtyřválec od Subaru zvládnul vždycky jednu z těch hodnot, ale nikoliv druhou. Pokud jsme chtěli 160 g/km, dostali jsme šedesát koní na litr, celkem tedy 120, což nebylo dost.

PROBLÉM VYŘEŠÍ PŘÍMÉ VSTŘIKOVÁNÍ (A PAN KOBUKI)

Zdálo se, že to bude nepřekonatelná překážka. Na simulátoru motorů jsem se snažil najít nastavení, které by nám zaručilo potřebné hodnoty. Přišel nám tam na pomoc šéfinženýr Lexusu LFA a potvrdil, že systém přímého vstřikování Toyota D4S v kombinaci s jistým vrtáním a zdvihem by mohlo zajistit hledané parametry.

No a pak jsme měli tunu problémů s představenstvem Toyoty. Potřebovali jsme nejpokročilejší systém přímého vstřikování, ale když jsem řekl, že odhalím vnitřnosti nejnovějšího výdobytku Toyoty cizí společnosti, řekli mi „zbláznil jste se“?

Zachránil nás šéf vývoje motorů Šinzo Kobuki, který vyráběl už motor pro legendární AE86. Začal přesvědčovat představenstvo, aby nám dovolili použít D4S. Možná byste předpokládali, že když vlastnili nějaké akcie Subaru, mělo by být sdílení technologií a propojování firemní kultury mezi oběma automobilkami na pořadu dne a plánovaný krok by se jim měl zdát oboustranně výhodný. Ale bohužel.

NĚČEKANÁ REAKCE SUBARU (A OPĚT ZASÁHNE PAN KOBUKI)

A co bylo ještě horší: reakce Subaru. Jak blesk z čistého nebe nás konsternovalo jejich odmítnutí: „Ani přes naše mrtvolky.“ Šlo o to, že jejich předchozí zkušenosti s přímým vstřikováním

vyústily vždy jen ve spoustu problémů. Šéf vývoje jejich motorů měl před tím na starost zavedení přímého vstřikování do Subaru, a tak byl naladěm velmi negativně.

Zachránil nás opět pan Kobuki. „Přesvědčím je,“ řekl. Dokázal to, ale musel se zavázat, že se osobně zaručí za případné problémy. Co nakonec všechny přesvědčilo, byl první prototyp motoru. Dokážete si asi představit, že vztahy mezi Toyotou a Subaru byly v té době doslova na bodu mrazu. Připouštím, že i já jsem si v různých fázích vývoje pořád ještě říkal „na tohle nikdy nepřistoupí“. Dokonce i pan Kobuki si nemyslel, že Subaru dokáže akceptovat systém D4S, porozumět jeho výhodám a tomu, jak je pro vývoj nového sportáku důležitý. Nebyl jsem v nejlepší náladě.

KONEČNĚ PŘÍZNIVÝ VÍTR

S pocitem, že stojíme doslova před neprostupnou bariérou odmítání, jsme v roce 2008 postavili prototyp o výkonu 190 koní. Ten začal rozleptávat antipatie a znamenal počátek vzájemného respektu mezi vývojáři Subaru a Toyoty. Jakmile byl hotov prototyp, všichni jsme se sešli a cítili, že věci nabraly správný směr, že zavál příznivý vítr. Najednou panoval pocit, že jsme společně na jedné lodi. A tu jsme pak zdárně dovedli do přístavu – k sériové výrobě sourozeneckých modelů Toyota GT86 a Subaru BRZ.“



Na ledu sice pohon AWD chybí, ovladatelnost vozu je ale i na kluzkém povrchu výborná

Jakmile byl hotov prototyp, všichni jsme cítili, že věci nabraly správný směr



Ryzí sporták za cenu obyčejného sedanu střední třídy se díky spolupráci Subaru a Toyoty stal na trhu hitem



S litrovým výkonem 100 koňských sil a hodnotou emisí CO₂ 164 g/km je dvoulitrový motor Subaru unikátním dílem

8 RYCHLOSTÍ

System SI-Drive se stává stále oblíbenějším. V modelu Forester XT je použita jeho speciální verze, která se liší od všech ostatních. Prozkoumejme nyní všechny její detaily.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: ARCHIV



Ovládání systému SI-Drive pomocí dvojice tlačítek snad nemůže být jednodušší

Podle vybraného režimu lze manuálně volit mezi šesti nebo osmi převodovými stupni

Stále více elektroniky v automobilech přináší mnoho předností. V obecném smyslu je zřejmě nejvýznamnější ta, díky níž se moderní automobily mohou mnohem účinněji přizpůsobovat různým jízdám situacím, které je při provozu potkají. Ideálním příkladem je v tomto směru elektronická řídicí jednotka motoru. Po přechodu od karburátoru na vstřikování jsou motory výkonnější a úspornější. Současně se ale zlepšily i další jejich vlastnosti. Máme teď na mysli hlavně zklidnění jejich chodu na volnoběh, přesnější reakce na pohyby plynového pedálu a také jejich menší ovlivnitelnost vnějšími vlivy v podobě teploty, tlaku nebo vlhkosti vzduchu.

Při určitém zjednodušení lze říci, že po zavedení elektronických řídicích jednotek při-

cháží v současnosti jejich další fáze, v níž řidiči dostávají možnost ovlivnit jejich nastavení.

PŘEDVOLBA STYLU RADOSTI Z JÍZDY

A Subaru je v tomto ohledu jedním z průkopníků. Do některých svých modelů totiž montuje systém SI-DRIVE, který řidiči dává možnost upravit chování automobilu podle své aktuální nálady nebo zamýšleného způsobu používání.

Systémy SI-DRIVE, používané ve vozech Subaru, spojuje možnost nastavení jednoho ze tří provozních režimů motoru. V případě, že je pohonná jednotka spojena s automaticky řídicí převodovkou, dojde také ke změně strategie jejího řazení, které se spolu s motorem lépe přizpůsobí požadovanému použití.

U přepínaného motoru DIT je k dispozici velmi široké spektrum nastavení jeho projevu



SI-DRIVE řidiči dává možnost upravit chování automobilu podle své aktuální nálady

Nejrychlejší Forester XT přijíždí se speciální verzí tohoto systému. Novinkou je i přesunutí jeho ovládání na pravé rameno volantu, kde je dvojice tlačítek S#/I a S/I. Již z toho je zřejmé, že kromě standardního nastavení Intelligent (I), jsou k dispozici dva sportovní režimy. Mód Intelligent je navržen zejména pro dosažení nízké spotřeby paliva, kultivovaného projevu a jemného sladení. Převodovka Lineartronic pracuje v automatickém režimu, i když i v tomto případě existuje možnost přepnutí do manuálního režimu řazení. V tomto případě má řidič k dispozici šest přednastavených převodových poměrů.

Stisk tlačítka S/I znamená aktivaci sportovního nastavení, kdy se zapne strmější charakteristika plynového pedálu. Motor je rázem, jako mávnutím kouzelného proutku,

agilnější a s větší chutí reaguje na pohyby prave nohy. S tím souvisí i nastavení fungování převodovky Lineartronic, která se dravějším projevem motoru přizpůsobuje. Také v tomto případě má řidič v manuálním režimu řazení k dispozici šest převodových poměrů.

NEJLEPŠÍ NAKONEC

To nejlepší lze z Foresteru XT dostat po aktivaci režimu S#. V ten okamžik je znát ještě větší agilita především ve vysokých otáčkách. Režim bezestupňové změny převodů se přepne na skokové řazení osmi pevně daných stupňů, což jízdě dodává více agilitu a současně také emoci. I v automatickém nastavení se přitom řidiči vždy zobrazuje aktuální převodový stupeň. Stejně, jako v ostatních režimech,

i v S# může řidič kdykoliv přejít na sekvenční řazení, kdy lze libovolně volit mezi osmi avizovanými převodovými poměry. Rozsah převodových poměrů je stejný jako v režimech I a S, osm převodů je však poskládáno hustěji, takže rozestupy mezi nimi jsou menší. Tím umožňují aktivnější využití nadstandardního potenciálu přepínaného motoru s výkonem 177 kW (240 k).

Systém SI-DRIVE nového Foresteru XT umožňuje na jednu stranu mimořádně zábavné svezení plné emoci, avšak na stranu druhou, například při proplétání se městem, se chová velmi jemně a přitom vzhledem k nabízenému potenciálu i neobyčejně hospodárně. ■

AUTOFÓRUM 9/2013

TEXT: JAROSLAV VAVERA

SUBARU FORESTER 2,0 XT COMFORT LINEARTRONIC

SUVerén

Nejvýkonnější forester dostal nový přeplňovaný motor o výkonu 240 koní. S ním to umí rozjet na sto kilometrů za hodinu za 7,5 vteřiny a po dálnici uhánět až dvě stě dvacet. V terénu mu pomáhá systém X-Mode.

Už perex tohoto článku naznačil, že jsme se při jízdě špičkovou verzí foersteru čtvrté generace v žádném případě nenudili. Novinka v nabídce japonské značky je totiž nenápadný dravec a svými trakčními schopnostmi dovede po celý rok řidiči nadělovat nezapomenutelné zážitky za volantem. Navíc se docela dobře přátelí i s bezestupňovou převodovkou.

Vzezněl Subaru Forester 2,0 XT je přece jenom trochu konzervativnější než podoba jeho předchůdce, který měl kromě jiného motor o objemu 2,5 litru, šestistupňovou přímo řazenou převodovku a výkon 210 koní. Stejně jako u turbodieselu u špičkového provedení zmizela z kapoty „schránka na dopisy“, jež přiváděla vzduch k mezikladiči turbodiesela, a tak je výraznějším rozpoznávacím prvkem benzinového „turborychlíka“ dvojice výfukových koncovek na zádi a označení XT na elektricky otevíratelných pátých dveřích. V interiéru vládne především funkčnost a přirozená elegance. Pětice cestujících zde najde bohaté místa ve všech směrech a na dlouhých cestách potěší dostatek odkládacích schránek a prohlubní. Testovaný exemplář s výbavou Comfort a cenou jeden milion korun disponoval velice rozsáhlou výbavou, zahrnující například efektní osmnáctipalcové pneumatiky, hliníkové pedály, multiinformační panel, či kůži potažený sportovní volant s páčkami řazení a ovládacím systémem jízdních režimů SI drive (Intelligent, Sport a Sport Sharp). Novinka, kterou užijete mimo zpevněnou vozovku (světlost Foresteru 2,0 XT je 220 mm) se ovládá na středovém tunelu stříbrným tlačítkem před voličem převodovky Lineartronic. Systém X-Mode vám umožní na pol-



ní cestě nebo v lehčím terénu relativně jistou jízdou i na pneumatikách o šíři 225 milimetrů. Samočinně do zhruba čtyřicetkilometrové rychlosti přizpůsobí řízení motoru (regulace točivého momentu), převodovky (regulace řazení), přizpůsobí elektronické systémy podvozku (stabilizační VDC a Hill asistent HDC) a reguluje stálý pohon všech kol AWD.

Tou hlavní parketou, kde vrcholně provedení foresteru vypálí většinu běžných automobilů rybník, jsou jízdní výkony. Přeplňovaný čtyřválcový boxer vás totiž zatlačí do sedaček mocnou silou hned od volnoběžných otáček a při překonání hranice 3500 1/min se vám zejména v režimu Sport Sharp nebo v manuálním módu, kdy převodovka Lineartronic využívá osmi virtuálních stupňů místo šesti, umí předvést v plné síle. Díky jednomu z vůbec nejlepších pohonů všech kol se dá těch 240 koní přenést na silnici i za snížených adhezních podmínek a při předjíždění na kluzké a třeba i hodně rozbité vozovce nevěří ostatní účastníci silničního provozu svým očím. I v těch nejvypjatějších situacích vám ale Subaru Forester 2,0 XT nedává znát sebemenší známku nervozity, a navíc, naladění jeho podvozku je schopno filtrovat značně nerovný povrch. Chce to jen pevnou ruku a přirozené řidičské reakce. Projížďka tímto vozem je zážitek, který si budete rádi opakovat (...)

Subaru Forester 2,0 XT patří k nejrychlejším vozům kategorie SUV vůbec, a pokud jde o jeho jízdní vlastnosti na silnici i mimo ni, překoná ho jen málokterý konkurent z daného segmentu. Navíc převodovka Lineartronic i systémy SI-Drive a X-Mode z něj dělají pro většinu zákazníků daleko univerzálnějšího a použitelnějšího partnera než dosud.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

FOR GOLF 7/2013

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF

SUBARU BRZ

FORGOLF

Bouřlivě, radostně, zkušeně ...

Značka dosud známá výhradně vozy s pohonem všech kol a u svých nadupaných modelů motory s přeplňováním, se pustila do neprobádaných vod. Novinka, sportovní kupé BRZ, má totiž pod kapotou vysokootáčkový atmosférický agregát, pohánějící zadní kola.

Sportovní vůz se skvělými jízdními vlastnostmi už sice Subaru v nabídce má, Impreza WRX STI se stala pro mnohé vyznavače automobilových rallye doslova kultovním vozem. Faktem ale je, že právě STI je vlastně nadupaným sedanem nebo hatchbackem, což možná odrazuje mnohé zájemce o sporták pro čistou radost z jízdy a třetí rodinné auto pro víkendové vyjížďky. A tak se i díky majetkovému propojení obou koncernů dalo Subaru dohromady s Toyotou a vytvořilo sourozenecký pár Toyota GT-86 a Subaru BRZ. Motor pro oba automobily dodalo Subaru, jehož boxer je pro sportovní vůz požehnáním. Kromě skvělé odezvy na plynový pedál (díky přímému vstříkování Toyota D-4S) se podepisuje na nízko položeném těžišti a možnosti zástavby motoru směrem ke středu vozidla. I když to zní jako věta zkopírovaná z prodejního katalogu, u BRZ se musí člověk svést, aby pochopil, že sportovní chování vozu nejsou jen nepříjemně tvrdé tlumiče, což se nám někteří jiní výrobci snaží namluvit.

DVĚ VERZE PŘEVODOVKY

Pod kapotou je prostě japonská paráda. Konstrukteři se snažili, aby charakteristický zvuk motoru s protiběžnými písty (jako např. Porsche) nebyl potlačen, a tak si řidič i případný spolujezdec díky vyladěnému výfuko-



vému potrubí užijí doslova koncert. Výkon 200 koňských sil sice není nijak závratný, o to víc zde platí rčení o rychlejších podvozku, který by podle mého názoru snesl klidně o stovku koní navíc. (...) Pohon zadní nápravy je maximálně zábavný i díky stabilizační elektronice, která ve dvoustupňovém režimu vypínání případnou přílišnou vášeň včas zkrátí, ale menší smyk přesto dovolí. Řidič tak může i při agresivní jízdě jet velmi bezpečně.

DVOUBAREVNÉ PODSVÍCENÍ

Z hlediska designu a uplatněných technologií se určitě dá mluvit o pomyslné medaili. Trošku horší pocit jsem měl z některých detailů v interiéru, které na mě působily spíš jako nechtěné opomenutí. Mluvím teď třeba (...) o zeleném podsvícení spíše podprůměrného audiosystému ve srovnání s červeným prosvětlením přístrojového štítu a všech ovladačů. Ale u jinak skvěle fungujícího vozu (...) jsem samozřejmě našel především mnoho příjemných stránek. Spotřeba během pokusů o sportovní jízdu nepřesáhla dvanáctilitrový průměr, jízda je díky širokému rozsahu točivého momentu příjemná, podvozek je tvrdší, u sportáku to ani jinak nejde, přesto si zachovává solidní komfort. Celkový dojem je pak zejména při pohledu do ceníku vynikající.

(REDAKČNĚ KRÁCENO)

OFF ROAD 8/2013

TEXT: JIŘÍ KALOČ, FOTO: AUTOR

TEST SUBARU OUTBACK 2.0 D LINEARTRONIC

Konečně symbióza

Zatímco vývoj samočinných převodovek se odráží v narůstajícím počtu převodových stupňů, u Subaru vsadili vše na jednu kartu a snaží se nabídnout pro každou motorizaci bezestupňový automat. Nevyhnul se tomu ani turbodiesel 2,0 litru.

Outback jako „nejzkušenější“ modelová řada současného portfolia Subaru prodělala loni výraznější facelift, letos pak nabídku rozšířila nová varianta kombinující turbodiesel 2,0 litru s bezestupňovou samočinnou převodovkou, které u Subaru říkají Lineartronic. Tato kombinace je mezi majiteli SUV celkem populární, a protože Outback v podstatě představuje alternativu k SUV, padla volba na něj. (...)



S ohledem na velký točivý moment turbodieselu byla zvolena nová verze této převodovky, která má zesílenou převodovou skříň a nový měnič točivého momentu s větší blokovácí spojkou, což umožňuje hladší změnu převodových stupňů při vyšší zátěži a bezproblémovou akceleraci při zachování stabilních otáček motoru. Bezestupňová spojka může celkem chytře eliminovat problém vznětových motorů, které mají oproti „benzínům“ jen úzké pásmo otáček, a tak je nutné v případě ručně řazených převodovek neustále řídit, u samočinných pak navyšovat počet převodových stupňů. Zde systém volí optimální převodový stupeň z neomezeného počtu, které má variátorová převodovka k dispozici. Nový Lineartronic od Subaru však nabízí i něco jiného. Pokud jedete normálně v režimu D, chová se převodovka jako klasická CVT a volí převod podle rychlosti a otáček. Změna nastane v okamžiku, kdy prudce sešlápnete plynový pedál. V tu chvíli se převodovka přepne do režimu řazení tzv. virtuálních stupňů, které jsou pevně dané. Výsledkem by měla být téměř okamžitá reakce a plynulý nárůst otáček motoru, což dává řidiči pocit, že s ním automobil bez prodlevy komunikuje. (...) V Outbacku pracuje Lineartronic s rozdělením výkonu motoru variabilně mezi přední a zadní kola v základním poměru 45:55 v součinnosti s mezinápravovým diferenciálem, jehož svornost zajišťuje elektronicky řízená lamelová spojka. V mechanismu převodného ústrojí využívá novinka namísto klasického řemene řetězy, které spojují dvojici řemenic, tvořící základ variátoru. Navíc je hlavní řemenice odsazena od klikové hřídele z důvodu snížení odporové síly variátoru v důsledku víření oleje. Toto řešení se podepisuje na lepší účinnosti přenosu a převodovka má také kompaktnější rozměry.

OKAMŽITÁ REAKCE

Výsledkem všech těchto řešení je opravdu odpovídající reakce na sešlápnutí plynového pedálu a pocit, že si převody v automobilu nedělají, co chtějí, ale že je to řízený proces, který určuje řidič respektive jeho jízdní styl. Zatímco při jízdě konstantní vysokou rychlostí se CVT snaží držet otáčky v optimální výši (lépe řečeno níže) z hlediska spotřeby, pokud se rozhodnete jet svižně stylem brzda-plyn, dokáže se převodné ústrojí okamžitě

přizpůsobit. A to nejen v případě, že budete zrychlovat, ale také při zpomalování dokáže CVT účinně podřazovat tak, aby doplňovalo brzdový systém vozidla. Kromě toho pak má řidič k dispozici řadící pádla pod volantem, kterými lze volit zmíněných sedm virtuálních stupňů.

Na aktivnější chování řidiče je inovovaný Outback rovněž velmi dobře připraven, neboť dostal na přední nápravu silnější stabilizátor a dozadu nové tlumiče, které pochopitelně i nadále zajišťují samočinné vyrovnávání světlé výšky bez ohledu na zatížení vozidla. V této podobě a na 17palcových kolech je jízda v tomto subaru komfortní, přitom se automobil v zatáčkách tolik nenaklání.

Co se týče spotřeby, vychází to přibližně stejně jako u verze se šestistupňovou ručně řazenou převodovkou. Celkový průměr, pokud se snižování spotřeby nebudete aktivně věnovat speciálním jízdním režimem, bude okolo 8 litrů, jinak je možné se klidně přiblížit i hranici 6 litrů na 100 km. V opačném případě se nedostanete přes hranici 10 litrů, což je na velké a vysoké kombi s trvalým pohonem všech kol více než dobrá vizitka.

STÁLE V KONDICI

(...) Pokud vedle sebe postavíte loňský a letošní model Outbacka, na změny přijdete okamžitě, jinak jsou však spíše decentní. Kromě nových barev a designu litých kol přináší interiér na dotek příjemnější povrchovou úpravou sedadel a elektroluminiscenční kontrolní přístroje s multifunkčním barevným displejem uprostřed. Vzadu sedící cestující si pak po přesednutí do novinky určitě všimnou zvětšeného prostoru pro kolena, kterého bylo dosaženo větším vybráním zadní části předních sedadel. Ani za zavazadelník s objemem 526 litrů se japonské terénní kombi rozhodně nemusí stydět.

Standardní výbava je odstupňovaná v úrovních Active, Comfort a Executive, testovaný automobil byl v té nejvyšší výbavě a na jeho palubě mi nechybělo vůbec nic. Potěší i navigační systém s velkou dotykovou obrazovkou, který s vámi komunikuje česky. (REDAKČNĚ KRÁCENO)

ROAD OFF ROAD 44

Za Ferrari se neotočím, po Subaru ale vždycky!

Mistr světa v čepování piva 2010, mistr výčepní, kontrolor kvality piva a výčepní instruktor, ale také nadšený biker a spokojený majitel turbodieselového Subaru Outback minulé generace – Lukáš Svoboda.

FOTO: JIŘÍ KAČÍREK A ARCHIV L. SVOBODA



Jak správně ošetřit a načepovat pivo, vyučuje Lukáš Svoboda zábavnou formou

„Takže si dáme sraz v Konviktu v Bartolomějské, u půllitru prazdroje to všechno probereme,“ začal pozitivně naši komunikaci jeden z největších českých expertů na český národní nápoj, kterému vadí, že ho pijeme skoro jako vodu, moc o něm nevíme a místo „čepovat“ říkáme „točit“.

Takže proč se pivo netočí, ale čepuje?

Je to historicky dané. Slovíčko „čepovat“ se dějinně vyskytuje od prapočátků piva až někde do druhé světové války, maximálně padesátých let minulého století a v žádné historické zmínce ohledně hospod, výčepu a piva se nedočtete, že by se pivo točilo. To až od té druhé světové války se začalo používat nesprávné slůvko „točit“ pivo. Prostě nové cizí slovo „točit“ se uměle začalo používat jako ekvivalent správného slova „čepovat“. Jistě, vzniklo z nějakého důvodu. Jednak aby se podpořila kolektivizace – jeden typ kohoutu se používal jak na vodu, tak na kofolu a také pivo, jednak proto, že zčásti reflektovalo dřívější princip: aby výčepník dostal tlakem pivo ze sudu, točil jakýmsi kolem. Správný je však termín čepovat, protože tak je to prostě zakořeněné v hluboké historii.

To bychom měli. A co, že jste si vybral zrovna Subaru?

Subaru je pro mě srdcová záležitost, a protože se celý život řídím pocity, zvolil jsem právě tuto značku. To auto mě prostě baví, líbí se mi a vždycky když se na něj v garáži podívám, tak mám fajn náladu. Už se těším, až ho vyzkouším na sněhu nebo v terénu – jezdím totiž ještě downhill, a tak se občas potřebuju s kolem dostat mimo zpevněné cesty. Navíc mám rodinu na Moravě, kam občas jezdívám, a tak potřebuju auto, které mě tam pohodlně doveze za všech okolností – i ve sněhu, kterého je ve Frenštátě pod Radhoštěm přes zimu až až. Na auta nijak moc nejsem, a když kolem mě projede Porsche nebo Ferrari, těžko se po něm ohlédnu. Nedávno mi kamarád půjčil panameru – jo, fajn hezké, ale za prvé je auto za tři miliony nad moje možnosti, za druhé by mě asi ani nebavilo. Určitě ne jako tohle moje subaru, po těchto autech se vždycky otočím.

Kolik toho naježdíte?

Nejsem nijak zapálený řidič, od dubna, co mám outbacka, jsem s ním zvládnul asi pět

tisíc kilometrů. Vzhledem ke své práci, kde pořád piju pivo, protože ho kromě čepování ještě kontroluji pro síť restaurací Ambiente, toho třeba po Praze tolik nenaježdím.

Však existuje birel ne?

To ne, ten nepiju. Nemám rád kompromisy – takže buď klasické pivo, nebo vodu, možná domácí limonády, čaje. Ne, že by birel nebylo pivo, po jídle dokáže podobně dobře podporovat trávení, ale já dávám přednost klasice.

A které pivo si dáte nejraději?

Za svůj život jsem ochutnal asi tak čtyři stovky piv a rád mám taková piva, která jsou správně ošetřená, správně načepovaná a s láskou donesená. A z těch čtyř set druhů bych řekl, že tak dvě tři z nich byla nepitelná, jinak se to dalo. Samozřejmě dávám přednost pivům, které obsahují jen přírodní látky, bez chemických barviv, sladidel, aromat, filtrace a pasterizace... Pro mě je každopádně nejpitelnější pivo Plzeňský Prazdroj. Dokážu ho vypít hodně – pohladí, osvěží, zasytí, působí antistresově a také hydratuje tělo, vždyť 92 % piva tvoří upravená voda.

Plzeň je klasika, jaký vztah však máte k minipivovarům?

U nás je to momentálně tak trochu fenomén, dnes je v České republice nějakých 160 malých pivovarů, které doplňují 46 velkých průmyslových pivovarů – ty produkují více než 10 000 hektolitrů za rok.

To je docela dost ne?

No, ani ne. Tedy když si uvědomíme, že na konci 17. století u nás fungovalo tři tisíce pivovarů – zhruba tolik, co má dnes celá Evropská unie.

Jak vidíte, je potřeba náš pivní národ vzdělávat...

Možná jsem kontroverzní, ale já říkám, že jsme pivní národ bez pivní kultury. Máme obrovské pivní dějiny, ale neumíme se k tomu moku chovat. Je to pro nás levný nápoj: hlavně ať je načepované po rysku, a to co se skrývá uvnitř, nás tolik nezajímá, ta chuť a říz. Problém většinou nebývá v samotné tekutině, ale v procesu cesty piva k hostovi. Samotný pivovar ho většinou uvaří dobře, ale než to pivo docestuje na stůl, stává se z něj často břečka, což do velké míry ovlivňuje i způsob čepování. A my to pivo přece do skle-



I když Lukáš Svoboda své Subaru řídí rád, dvojnásob ctí pravidlo, že alkohol za volant nepatří

nice musíme dostat co nejšetrněji, nerozbíjet ho o dno nebo strany püllitru a také to nesmí dlouho trvat. Takže když dostanete jako zákazník pivo v čisté sklenici, správně vychlazené a s krémovou pěnou, bude vám chutnat mnohem víc. A vy si za své peníze zasloužíte, aby to pivo za něco stálo.

Takže učíte jak pivo čepovat?

To je věc, která mě momentálně strašně baví – zní to jak klišé, ale pro mě je práce koníčkem. Ten kurz trvá zhruba šest hodin, je interaktivní. Začíná se praktickým načepováním (leckdy prvního) püllitru, následuje teorie (historie piva, prospěšnost pro zdraví, druhy...), exkurze surovin, pivní párování (čtyři jídla a k nim čtyři piva) a praktické čepování...

...které se dělí na několik druhů?

Ano, třeba na hladinku, čochtana, mlíko

nebo šnyt (za první republiky pivo zdarma na rozloučenou pro štamgasta) doplňuje ještě několik dalších stylů, které učím. Je jich spousta. A způsobem čepování se dá do jisté míry ovlivnit chuť toho piva. Dále se ti frekventanti dozvědí o rozdílu mezi sudem a tankem, složení moku a celý šestihodinový kurz ukončuje test.

A jak jste se k pivu vlastně dostal?

Úplnou náhodou. Já jsem pivo vlastně ani neměl moc rád, znechutili mi ho kluci na vojně, když se z hospody vrátili do kasáren a vypadali tak jak vypadali. Jenže jsem se pak dostal do Prahy a ve slavném lokále U Pinkasů začal jako pomocný brigádník, kde jsem pomáhal roznášet na zahrádce. Moc hezké a pak už to pokračovalo za výčep a tak dále...

Lukáš Svoboda

■ 14. října 2010 se stal historicky prvním držitelem mezinárodního titulu Pilsner Urquell Master Bartender

■ Na vítězce mu stojí „mistr výčepní“, kromě toho je spolujajitelem sítě restaurací Lokál a supervízorem restaurací Ambiente – denně chodí a testuje kvalitu zdejších piv

■ Jezdí v naftovém Subaru Outback minulé generace, do něhož se zamiloval na první pohled

■ Kromě piva rád provozuje sjezdy na horském kole



Trajekt na ostrov Muhu, resp. Saaremaa



Tallin, staré město, původní gotické hradby

XV si lesní cesty užívalo jako my. Forester byl super, ale pokrok je fakt znát ☺



Výpravy ČÁST 2 do Estonska

TEXT A FOTO: HONZACZ

V minulém čísle Subaru magazínu jsme se s vámi podělili o dojmy z loňské cesty naším Forestrem pobaltskými státy. Cílem výpravy bylo Estonsko, a jak jsme se tam měli nejen vloni, ale i letos, kdy jsme se tam vydali naším novým XVéčkem, vám prozradí dnešní reportáž.



Estonsko leží stejně vysoko jako Sankt Petěrburg, a proto jsou tam „Bílé noci“. Pláž ve 22:15...

NÁDHERNÁ ZEMĚ

Už minule jsme psali, že po příjezdu do Rannaküla, kde jsme měli rezervovanou chatu k bydlení, jsme s potěšením zjistili, že je to tam ještě lepší než na fotkách. Letos jsme s tím už počítali. Nové XVéčko nás na náš estonský „letní byt“ dopravilo pohodlně a bezpečně, žádný div, vždyť mluvíme o Subaru. V Rannaküla jsme celý týden jezdili na různé výlety nebo projíždky po okolních lesích a baltských liduprázdných plážích. Chata byla jednak krásná, ale taky kompletně

Colin i Scott si zase užívali s námi. Pláž mohyl na Saaremaa



Nové XVéčko nás na náš estonský „letní byt“ dopravilo pohodlně a bezpečně, žádný div, vždyť mluvíme o Subaru



Haapsalu – přímořské slatinné lázně. Idyla na promenádě

vybavená k bydlení – kuchyň se vším všudy včetně koření, koupelna s veškerou chemií, obývací s výborným krbem a zásobou dřeva, dvě ložnice a galerie. Všude běhala wifi síť, televize sice šla, ale estonština je dost podobná finštině, takže to bylo spíš pro pobavení. Až třetí den jsme zjistili, že vlastně nebydlíme v pustině, ale dle estonských poměrů ve „vsi“. To znamenalo, že v okruhu několika málo kilometrů stojí asi 50 domů, různě roztroušených po lese. Estonci mají k sousedům většinou tak 150 až 600 m, takže nepotřebují ploty, záclony, apod. Každý tu má kus (průměrně tak 2,5 ha) půdy a rozhodně si nešlapou po hlavách.

POPULACE TŘÍ TYPŮ

Lidi bych v Estonsku rozčlenil asi do tří kast. První jsou opravdu bohatí Rusáci. Většinou jsou to nekulturní jedinci v autech za tři míče, oblečení z Paříže, ověšení zlatem. Dívají se skrz vás a ignorují všechny chudší lidi, což je většina ostatních. Chovají se pořád stejně jako kdysi u nás, jen mají víc peněz. Nedodržují žádné předpisy, jsou bezohlední a nabubřelí.

Druhá skupina jsou Estonci. Podle toho, co jsem viděl, tvoří Estonci veškerou střední třídu a nevšimnul jsem si nějakých výraznějších

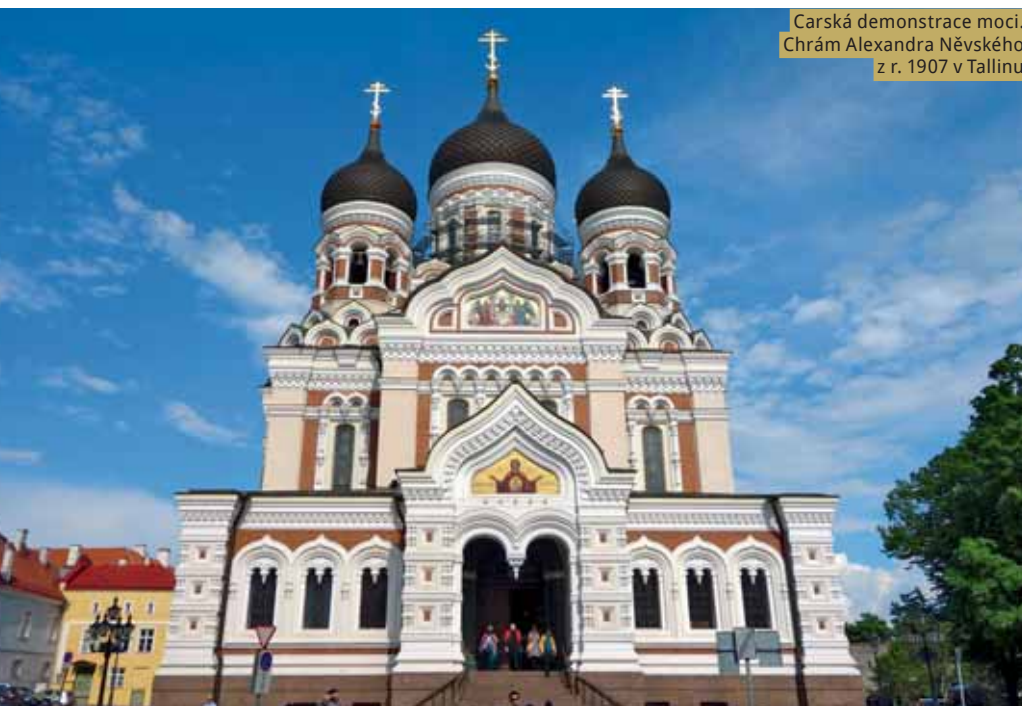


XV jsme protáhli 5000 km během dvou týdnů. Auto i záda bez problémů, spotřeba 6,6 l/100

Veřejné služby
fungují lépe,
většinou
on-line a je tam
bezpečněji než
v ČR



Poznávací znamená lesních lidí – zaprášené auto. Automyčka je dobrá živnost, cena od 12 EUR výše!



Carská demonstrace moci. Chrám Alexandra Něvského z r. 1907 v Tallinu



V září vlnobítí, ale v květnu bylo moře jak zrcadlo. Ty rána na lesních plážích jsme si zamilovali...

rozdílů, podle sociálního statusu. Mají větší nová auta, bydlí v dřevěných domech na vlastní půdě na venkově. Jsou velmi slušní, ohleduplní a vstřícní. Teda pokud na ně hned nespustíte rusky. Vždycky je lepší pozdravit estonsky, pak promluvit anglicky a v případě horší domluvy až pak nabídnout ruštinu s omluvou, že i my jsme se museli „učit sa“. To je dané krvavou historií, kdy od roku 1940 bylo asi 19 tisíc Estonců zabito a dalších víc než 50 tisíc zavraženo do Gulagů. Jak podle bedekru, tak podle zkušenosti můžu potvrdit, že většina mladých mluví hodně slušně anglicky, střední a starší generace pak horší ruštinou.

Ve městech pak Rusové převažují a podle toho to taky vypadá. Třetí skupina jsou totiž chudí Rusáci, často nezaměstnaný, většinou alkoholici. Ty bydlejí jako bezzemci v bytovkách u trosk vojenských objektů, nebo sovchozů. Co jsme viděli, tak baráky vypadají jak po pogromu, okolo bytovek bordel a starý

rezavý kraksny. Tolik ožralů za bílého dne jsem ještě neviděl. Dceři se udělalo až fyzicky špatně, když proti ní z krámu vycházel ve čtyři odpoledne Rusák a chlastal z flašky vodku jak sodovku.

Je to evidentně materiální i sociální spodina. Chlapi mají takový ty žilnatý rudý nosy a tváře a zapadlý prasečí oči. Ženský vypadají jak americká spodina – vyžraný mátohy ve špinavejch teplákách. Ale na rozdíl od našich „problémových menšin“ jsou takový stažený do sebe a neobtěžují okolí.

V ČEM JSOU LEPŠÍ

Na Estonsku se mi líbilo, že přestože mají HDP na hlavu asi 65 % oproti nám, tak se tam evidentně nekrade a všude jsou vidět obrovský smysluplný investice do infrastruktury a lidi si toho váží. Žádné cyklostezky, ale bytelné silnice a veřejná tábořiště. Veškeré elektrické i datové vedení zahrabávají pod zem, aby jim krajinu nehyzdily dráty. Občas z lesa kouká 100m vysoký štíhlý stožár pro komunikace – wifi hotspot a BTS. Později na ostrově Saaremaa byly občas k vidění i větrníky, ale jednak byly v pustině a jednak v Estonsku pořád fouká od moře, takže mají smysl.

Vozový park v Estonsku mi přišel o dost mladší než u nás – žádné prožrané paštiky. Ze značek převažovala Toyota, pak Škoda a Subaru, něco dalších Japonců, Francouzů minimálně, Italové žádný. Ruský boháči jezdějí nalepený v Medu, Bávama a Land Cruiserama. Estonci používají často SUV. Mraky zánovních škodovek a hlavně spousta Subaru. Většinou zánovní Forestery a Outbacky. Za celou cestu do Estonska jsme napočítali 15 Subárek, takže jedno Šubo na 100 km průměrně.

ZÁVĚR

Pobaltí nás celkově nadchlo – je tam nádherná příroda a málo lidí. Kdo hledá klid a má rád severské lesy, je to ideální a cenově dostupný region.

Estonsko bych přirovnal jak přírodou, tak i úrovní lidí ke Skandinávii, ale cenově mnohem dostupnější. Všude se dá domluvit anglicky nebo rusky, většina nápisů, ceníků, nebo jídelních lístků je rovněž minimálně dvoj- nebo i trojjazyčná.

Veřejné služby fungují lépe, většinou on-line a je tam bezpečněji než v ČR.

Estonsko na mě působilo dojmem, že nejsem v bývalé sovětské republice, ale spíše někde v severozápadní Evropě. Já už dokonce víc než rok uvažuji o tom, že bychom se tam usadili. Pracuji totiž už z větší části po internetu a představa, jak konstruuju někde uprostřed lesa, se mi líbí čím dál víc :)

Vyznání

Pan František Koudelka (63) vystřídal řadu skvělých vozů a na dlouhá léta zakotvil v přístavu modrobílé německé značky. Nedávno ale přesedlal za volant Forestra 2,0 XT a o svých zkušenostech se Subaru rád a s nadšením vypráví. Váhali jsme, zda projevy spontánního nadšení pana Koudelky do našeho magazínu zařadit, z obavy, aby to nevypadalo, že si okázale necháváme mazat med kolem pusy. Ale pak jsme si řekli, že radost pana Koudelky ze Subaru je tak opravdová a nakažlivá, že vám nemůžeme upřít příležitost si ji při čtení následujícího rozhovoru náležitě vychutnat.



Jaká byla vaše cesta k Subaru?

Vozový park každé společnosti je obrazem její vyspělosti. A protože česká společnost není zdaleka na úrovni vyspělého světa a ještě dlouho nebude, tak logicky ani dokonalé a kvalitní systémy aut Subaru nebudou mít v ČR ještě nějakou dobu úplně „na růžích ustláno“.

Je to také dáno i tím, že jsme malý stát, konkurence jednoduchých a laciných aut je tu velická a na to kvalitní zboží se jaksí nedostává prostor. Pro názorný příklad si vezměme např. potraviny. Lidi raději vědomě o 5 až 10 roků dříve zemřou, než by si koupili kvalitní potraviny a tím si prodloužili svůj život. Hlavně, že to je laciné. A jsme opět u té vyspělosti společnosti. Subaru musí ještě počkat, než si čeští řidiči uvědomí a ocení, co Subaru je a co Subaru nabízí.

Například absolutně dokonalý podvozkový systém Symmetrical je něco, co neumí nabídnout ani BMW, ani Mercedes a jiné značky.

Jezdil jsem se systémem rozdělovaného kroučícího momentu na kola v poměru 60:40, také 50:50 a myslel jsem si, že nic lepšího nemůže už být. Omyl. Symmetrical systém u současného Subaru s rozdílným rozdělením kroučáku je geniální. Nevíte, že zatáčíte, a to ani prudce, netýká se vás žádný děšť a vítr. Sníh jsem tedy se Subaru zatím nezažil. Ale jsem přesvědčený, že to bude jako na suchu. Už jsem si ve skladu Subaru koupil set zimních Nokianů. Finové určitě vědí, jakou pneu vyrobit na zimu.

Vrátil byste se po zkušenostech a prožitcích se Subaru XT k vozům svého někdejšího favorita?

Ne, určitě ne. U BMW není nic lepšího nebo účinnějšího než u XT. A také pro Subaru hovoří policejní statistiky. Nikdy nikdo neviděl v TV nebo v policejních statistikách havárii Subaru s tragickými následky. Za prvé proto, že Subaru je bezpečné auto po stránce provozní i bezpečnosti a za druhé, protože se Subaru jezdí inteligentní a vyspělí řidiči. A tato kategorie řidičů se do policejních statistik nedostává. Co by mě určitě do budoucna lákalo, je zkusit Subaru WRX STI. Zvláště koncept, který jsem viděl na frankfurtském veletrhu, byl fascinující. Je to jiná kategorie vozu než XT, ale to by mě lákalo.

Zatím jste své Subaru jen chválil, ale jistě je i něco, co byste mu vytknul...

Dobře, tak výtky:

1. zadní dveře se otvírají málo do výšky. Člověk nad 185 cm výšky se určitě jednou praští do hlavy.
2. chybí mi elektrická ruční brzda. To tahání za „knip“ se mi nelíbí.
3. otvírání víka palivové nádrže dole na podlaze je nevhodné. Jak se říká, není po ruce.
4. rádio-anténa šroubovací na střeše. To si z nás, Evropanů, Subaru trochu udělalo legraci. I Opel už ví, že místo šroubovací an-

tény se dává na střechu elegantní „žraločí ploutvička“.

Ale já si své rozhodnutí pro Subaru víc pochvaluji a jestli chcete, shrnu taky v bodech, proč:

1. skvělý plochý benzinový motor, super podvozek se Symmetrical systémem a AT CVT. Dávám pochvalu také vnitřnímu uspořádání ovladačů vč. středového panelu, který je přehledný a vnímatelně logický.

2. super navigace. Používám roky Garmin a mám vždy to nejlepší od Garminu, co je momentálně k dostání. Ale na Subaru navigaci nemá ani ten Garmin. Subaru navigace je rychlá, perfektní přehledné menu s dostatečnou nabídkou nejpoužívanějších funkcí a aplikací, barevně příjemně rozlišená na oči a to ve dne i v noci.

3. kvalitní digi duální klimatizace. Na rozdíl od BMW i půl stupeň na voliči je znát uvnitř auta.

4. pohodlná sedadla, ale to snad už dnes v této kategorii má každé auto.

5. sice malíčkovitost, ale důležitá je ta, že pedály brzdy a plynu jsou v ose sedadla, tedy, že si řidič neničí páteř vybočením, když řídí a na pedály musí šlapat. To každé auto nemá a ani to BMW to u všech modelů nemá.

A ještě jeden argument na závěr: americký zimní olympijský tým používá Subaru XT. Nemám ty americké chasníčky nějak moc rád, protože vidíme dnes a denně, co dělají ve světě za maléry, ale co se týká aut, tak si myslím, že to mají v hlavě srovnané. A také, v té nabídce a možnostech, co si jejich olympijský tým může dovolit, se podbízet nikomu nemusejí a když si zvolili Subaru, tak to nebylo proto, že za to dostali nějaké výhody nebo dokonce peníze, ale protože i Amíci vědí, že Subaru je Subaru. A na zimu lepší čtyřkolka není už vůbec. ■

Príspevky našich autorizovaných partnerů

Stránky věnované vzkazům našich partnerů bychom tentokrát chtěli otevřít připomínkou už zmíněného výročí. Ano, utíká to.

Jak už vzpomínal ředitel Petr Neuman v editoriale, Subaru brázdí vody českého automobilového trhu letos již dvacátý rok – první tři dovezená auta byla bílé Libero, červená Justy a šedé Legacy sedan a přijela tenkrát do Prahy za účelem vystavení na Motorshow 1992. Po skončení výstavy byla přijata první zákaznická objednávka na Legacy 2.2 AT pro pana Vondrušku. Akreditační proces s Fuji Heavy Ind. byl úspěšně dokončen na jaře roku 1993. Historický mezník jsme nechtěli nechat bez alespoň malého připomenutí. Spolu s autorizovanými partnery, kteří s námi – obrazně řečeno – sdílejí palubu značky Subaru a rozvoji jejího prosazování v ČR obětovali nemálo ze svého času i financí, jsme dvacetiletou plavbu českou kotlinou decentně oslavili na palubě parníku Nepomuk na Vltavě. Zavzpomínali jsme na minulost, na první zákazníky a dobrodružné počátky podnikání s výjimečnou značkou, a nakonec při krájení dortu jsme také zjistili, že pořád máme chuť pracovat, dělat pro své zákazníky první poslední a věřit produktům našeho výrobce. Děkuje vám všem za společnou plavbu!



ILOS

Pokud chcete mít své Subaru jiné, než mají ostatní na silnicích, určitě přijedte k nám do Liberce. Pomocí zákazníků s individualizací jeho nového vozu nás opravdu baví. Bylo tomu tak i v případě jednoho z našich vážených zákazníků, který se postupem času stal součástí naší Subaru rodiny. Jako první majitel bezkonkurenčního vozu Subaru Forester 2,0XT v Libereckém kraji se rozhodl svůj vůz patřičně odlišit. Spousta doplňků pak putovala do Liberce přímo z mateřského Japonska. Počáteční strach z nedostatečné možnosti individualizace vozů Subaru jsme tedy naším přístupem přemohli. Víme, že náš zákazník je se svým vozem velmi spokojen, a to



přináší uspokojení i nám. A právě proto přece všichni tuto krásnou práci děláme.

Staňte se i Vy dalším naším spokojeným zákazníkem. V ILOSu v Liberci jsme připraveni uspokojit i Vaše individuální požadavky.

ILOS, s.r.o., Letná 646/13, 460 01 Liberec XII-Staré Pavlovice, www.subaru-liberec.cz

C & K

Lidé se obvykle těší na zimu kvůli lyžování a jiným zimním radostem, ale už méně se těší na zimní podmínky na silnicích. Nicméně existuje stále rostoucí skupina řidičů, u kterých je právě cesta po zasněžené silnici tím pravým požitkem. Zatímco ostatní řidiči hledí ke hvězdám na obloze a prosí o lepší počasí, subaráci se usmívají na šest hvězdiček na svém volantu a doufají, že slota vydrží co nejdéle...

U nás na jižní Moravě moc sněhu obvykle neužijeme, a tak jsme našim klientům našli náhradu v podobě motokrosové trati, kde si mohli svoje vozy Subaru v bezpečí vyzkoušet. Tradičně jsme podpořili Vojtu Štajfa při jeho Hustopečském tažení za titulem, naše reprezentanty při světovém poháru v drezuře koní a nevynechali jsme ani evropský šampionát Truck Trialu...

Nicméně stále nejvyšší prioritou je pro nás uspokojení požadavků našich i přespolních klientů v oblasti prodeje a servisu vozů Subaru a s tím spojených služeb. Rozšířili



jsme paletu předváděcích vozů a nabídky financování prostřednictvím úvěru či operativního leasingu.

Subaru letos slaví 55 let výroby osobních automobilů, Subaru Česká republika 20 let existence. A radost z jízdy s našimi vozy je oslava a zážitek vždycky!

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

SRBA SERVIS

Snažíme se neustále zlepšovat služby svým klientům a z tohoto důvodu jsme pro vás připravili službu, kdy na každý vůz Subaru starší 5 let obdržíte slevu na všechny servisní úkony a originální náhradní díly a příslušenství Subaru ve výši 15 %. A tak i majitelé starších vozů Subaru mohou plně využívat sofistikované vybavení servisního zázemí společnosti Srba Servis za velmi cenově příznivých podmínek a plně se těšit z výhod při používání originálních náhradních dílů.

Nenabízíme „jen“ běžné mechanické opravy, ale disponujeme svou vlastní lakovnou a klempírnou. Pravidelně investujeme do nových technologií, a tak jako jeden z mála servisů již dnes vlastníme plně automatickou plničku klimatizací na všechna dřívě i současně používaná chladicí media.

Opravy vozidel Subaru jsou tak v Srba Servis komplexní. Navíc vám rádi po dobu opravy nabídneme náhradní vůz za zvýhodněné sazby – již od 250 Kč bez DPH.

Srba Servis & Subaru, Jiloviště 188, 252 02 Praha-západ, www.srba.cz



AUTO VYSOČINY

Velkou událostí minulých měsíců byla plánovaná celková rekonstrukce našeho jihlavského dealerství s výstavbou showroomu v 1. patře. Hlavním důvodem bylo vytvoření nových a větších výstavních prostor, kde bychom mohli reprezentativně vystavit všechny modely a ukázat je tak zákazníkům v nejlepším světle. Až u nás zákazníci pochopí, že jakmile jednou usednou do vozů značky SUBARU, mohou se na ostatní auta dívat hezky z patra.

V nových prostorách jsme první zákazníky přivítali 1. 10. 2013 a máme velkou radost, že se jim nový showroom líbí. Chodí se na upravené prostory a vystavené vozy nejen dívat, ale hlavně jsou s našimi předváděcími vozy v posledních dnech neustále v terénu. Po testovací jízdě se mohou posadit v našem salonu ke kávě nebo čaji a dozvědět se o vozech další podrobnosti.

Na testovací jízdy jsme patřičně hrdí. Testujeme totiž v bývalém tankodromu, kde zejména Forester uchvacuje jedinečnými schopnostmi. Také proto jsme prezentovali naše vozy na akci Pístovské mokřady, která se konala právě v areálu bývalého tankodromu. Každoročně se zúčastňujeme pravidelného autosalonu, konaného u příležitosti Horáckého leteckého dne. Letos je v pořadí už 24.

AUTO VYSOČINY, s.r.o., Rantířovská 4, 586 01 Jihlava, www.subaruvysociny.cz

AUTO VERO

V Sedlčanech jsme letní sezonu začali ve velkém stylu Dnem otevřených dveří, při kterém jsme představili nového Forestera a také sporták BRZ. Během celého letního období jsme vozy Subaru prezentovali na různých akcích v rámci regionu, které vyvrcholily velmi úspěšnou ukázkou vozů na tradičních městských slavnostech Táborská setkání, které se konaly přímo v historickém centru města Tábora a naše vozy zde byly opravdovou ozdobou.

V rámci modernizace showroomu jsme rozšířili prostor pro vystavení nových vozů a také pro předávání automobilů zákazníkům. Během podzimu a zimy budete moci vidět naše vozy na spoustě dalších zajímavých prezentačních akcí a samozřejmě si u nás můžete vyzkoušet modely Subaru na vlastní kůži při předváděcí jízdě. Vždy si u nás máte možnost vybrat z více než 5 demo vozů různých motorizací a modelů. A pokud si zrovna nenajdete čas na vyzkoušení našich vozů osobně, rádi Vás uvítáme na našem Facebooku www.facebook.com/SubaruKaravanySedlcany, kde najdete vždy spoustu zajímavostí nejen o nás a vozech Subaru.

Auto Vero s.r.o., Na Červeném hrádku 759, 264 01 Sedlčany, www.autovero.cz



ALM HOSTIVAŘ

Největší odměnou za naši práci je spokojený zákazník, který se k nám rád vrací podívat se, co je nového, a třeba jen prohodit pár slov. I proto, nebo snad právě proto, si zakládáme na osobním a férovém přístupu. Věříme, že jen férový přístup jak z naší strany, tak ze strany zákazníka, může při jednání a uzavírání obchodu vést k oboustranné spokojenosti.

Subaru je značka, která má svou prestiž, historii a radě lidí se svým nezaměnitelným přístupem vryla hluboko do srdce. Nás nevyjímá. Abychom proto ještě více projevili naši lásku ke značce se souhvězdím plejád ve znaku, nastartovali jsme v letošním roce intenzivní spolupráci se závodníkem Jiřím Kalistou, který si před několika dny vybojoval titul v Mistrovství České republiky v historických automobilech (MČRHA) (více na straně 27) za volantem Legacy RS. Jak bylo vidět po celou sezónu, tak toto auto a jeho působení na tratích udělalo radost mnoha lidem. Umožnilo jim se zasnít a vzpomenout si na dobu, kdy se v tomto autě proháněl v nejvyšších soutěžích světa Colin McRae



nebo Ari Vatanen. Na dobu, kdy se lidé běžně radovali z obyčejných věcí, což se bohužel v dnešní moderní uspěchané době z lidí vytrácí.

Je tedy pro nás radost, když můžeme s naším zákazníkem posedět a upřímně probrat jeho potřeby u nás na prodejně. Proto neváhejte a stavte se na kus řeči :-)

SUBARU HOSTIVAŘ ALM, Hornoměřolupská 4/531, 102 00 Praha 10, www.subaru-alm.cz

AUTOBOND GROUP

Rádi bychom vás, naše zákazníky, pozvali na návštěvu do našeho nově otevřeného autosalonu SUBARU v Ostravě Hrabové. Rozsáhlý projekt naší firmy Autobond Group byl právě zdárně ukončen. V novém areálu se již opět vedle sebe nacházejí servis a také showroom značky Subaru. Dlouhé měsíce náročné práce završené přestěhováním z Mariánských Hor jsme oslavili slavnostním otevřením našeho nového areálu, které se uskutečnilo v pátek a sobotu 4. a 5. října. Kdo přišel, určitě se nenučil. Pro naše zákazníky jsme připravili bohatý program spojený s prohlídkou všech nových autosalonů v areálu Ostrava-Hrabová, prohlídku technologického zázemí servisu, karosárny a lakovny, vše bylo doplněno rozsáhlou paletou předváděcích jízd s vozy všech pěti zastoupených značek. K tomu doprovodný program, kdy po slavnostním zahájení a přestřižení pásky na pódiu vystoupily japonské i korejské tanečnice, ukázky samurajských bojových



umění se střídaly s kovbojským šviháním bičem, dobrou náladu a pořádný energetický náboj přineslo všem vystoupení paní Heidi Janků, která se opravdu nešetřila a šla do toho

jako vždy naplno. Na závěr bylo vylosováno 10 výherců z řad návštěvníků, kteří byli odměněni pěknými cenami, výherce 1. ceny se již jistě těší na zapůjčení SUBARU WRX STI.

AUTOBOND GROUP, Krmelínská 762/12, 720 00 Ostrava-Hrabová, www.autobond.cz

EMIL FREY ČR

Za vztah celého našeho týmu k vozům Subaru a našim zákazníkům výmluvně hovoří vyznání jedné naší kolegyně. Jitka Horová právě posílila náš prodejní tým v rámci snahy maximálně zkvalitnit naši péči o zákazníky:

„Již jako malá holka jsem měla větší radost z dárků, které měly čtyři kola, než z panenek. Je to zvláštní, ale do dnešního dne si pamatuji na stříbrné sportovní autíčko, které mi dala moje sestra. To ještě nikdo netušil, že se vozy stanou velmi důležitou součástí mého života. Před třinácti lety jsem dostala nabídku jít pracovat do tohoto oboru. Byla to pro mě velká neznámá, a své okolí jsem překvapila rozhodnutím, že tuto výzvu přijmu. Bylo to buď a nebo. S odstupem času jsem velmi ráda, že jsem měla odvahu to zkusit.“

Ve společnosti Emil Frey ČR jsem deset let a od letošního léta jsem se stala součástí SUBARU rodiny a mám z toho opravdu velkou radost. Svoje zákazníky mám velmi ráda, vážím si jich a je pro mě velkou ctí, že jim mohu nově nabízet vozy SUBARU, které díky jejich vlastnostem a kvalitě již dlouhá léta velmi obdivuji. Těším se na setkání!“

Emil Frey ČR, s.r.o., Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, www.subaru-emilfrey.cz

Jako největší autorizovaný prodejce a servis vozů Subaru v ČR rádi využíváme příležitosti poděkovat v Subaru Magazínu za přízeň všem svým klientům, dodavatelům i pracovníkům.

I v této nelehké době jsme stále připraveni v plné síle vyhovět vašim přáním a požadavkům. Disponujeme největší flotilou předváděcích vozů napříč modelovou řadou, které jsou připraveny vás přesvědčit o svých kvalitách, schopnostech a neustálé



snaze automobilky Subaru vyrobit vozy poctivé, bezpečné a přitom pohodlné a vybavené moderní technologií. Naši servisní přijímací technici poskytnou cenné rady, tým odborných mechaniků, vybavených nejmodernější technikou, se postará o vaše vozy. Pokud je nutné, aby váš šestihvězdičkový vůz přenocoval u nás, zapůjčíme vám náhradní vůz. Prodejní poradci vám velice rádi představí nejnovější Subaru techniku a prozradí zajímavosti a novinky ze světa „plejád“. Výběrem toho správného modelu u nás prodej nekončí. Poradíme vám, které z originálních doplňků a příslušenství budou vhodné zrovna pro ten váš vůz, nabídneme další možnosti výbavy ze široké palety neoriginálního příslušenství, připravíme pro vás ty nejlepší kalkulace financování, šité přímo na míru vašim potřebám, zajistíme nejvýhodnější pojištění, zařídíme registraci, jednoduše bude nám ctí nabídnout vám či vašim přátelům full servis Subaru. Naši péči chceme samozřejmě i do budoucna vylepšovat a poskytnout vám, našim klientům a přátelům, maximum možného. Budeme rádi, když se i v budoucnu s vámi budeme potkávat nejen na silnicích, akcích, srazech, ale i u nás – na tradiční adrese, spojené se značkou SUBARU.

Emil Frey ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5, www.subaru-emilfrey.cz



CHALUPA MOTORS

Příznivci automobilů SUBARU, kteří během září navštívili domácí zápasy hokejistů HC ČSOB Pojišťovna Pardubice, výstavu Autosalon a ekomobilita v Ústí nad Orlicí, poslední kvalifikaci na 123. Velkou pardubickou, nebo některé z pardubických obchodních center jistě zaregistrovali, že se v regionu „něco chystá“. Nové vozy a značku SUBARU zde totiž prezentovala firma CHALUPA MOTORS, která nově rozšiřuje rodinu autorizovaných prodejních a servisních center, a tím mimo jiné zaplňuje „bílé“ místo na mapě partnerů SUBARU v ČR. Společnost patří již 15 let k předním dealerům značky Suzuki, a to z pohledu prodejních výsledků, kvalitou poprodejních služeb a následné spokojenosti zákazníků. Firemní zázemí v Pardubicích-Polabinách prošlo během léta celkovou modernizací i rozšířením prodejní plochy a na nastávající zimní sezónu se celý náš tým hrdě, nicméně s pokorou, těší také jako na „koncert pro čtyři kola v rytmu SUBARU“. Srdečně tak zveme všechny fanfy značky a příznivce motorismu obecně k návštěvě prodejny, někdy na pár slov a dobrou kávu, jindy na předvedení vozidel na showroomu či vyzkoušení některého z flotily předváděcích vozů. Na prodej automobilů navazuje i mnoho doplňkových činností, samozřejmě je možnost zajištění financování vozidel, pojištění, nebo registrace vozu. K dispozici je samozřejmě autoservis a jeho špičkové vybavení, široká nabídka služeb, zkušený personál a příjemné prostředí příjmu zakázek, ve kterém má klient díky prosklené stěně do dílny přehled o svém voze. Osobní komfort zajišťuje např. možnost občerstvení, nebo WiFi připojení.

CHALUPA MOTORS, s.r.o., Kosmonautů 515, 530 09 Pardubice, www.subaru-pardubice.cz

DANCARS CZ

Ke značce Subaru patří historicky rallysport. Dlouhé roky jej podporujeme i my, a to jak sponzorstvím, tak i svou přímou účastí s prezentací nových vozů a Subaru Butiku. Letos jsme se jako každý rok zúčastnili české perly Barum Rally a velice rádi jsme s Vojtou Štajfem a Subaru Czech Duck Racing Teamem oslavili krásný mistrovský titul ve třídě 3 pro rok 2013! Vojtu za volantem produkčního Subaru Impreza vidíme od roku 2005, je to pro něj zasloužená odměna. U našeho stanu jste měli možnost vidět tato krásná Subaru: BRZ 2.0R Sport, Impreza 2.5 WRX 230k a také ikonu 2.5 WRX STI ve verzi TOP. Spousta z vás také využila možnost zakoupení různých předmětů v našem postupně rozšiřovaném Subaru Butiku. Pro stále se zvyšující zájem o tyto předměty pro vás připravujeme e-shop s širokou nabídkou. O jeho zprovoznění se včas dozvíte na našich webových stránkách, kde pro vás mimo jiné máme také širokou nabídku vozů od zcela nových, přes předváděcí až po vozy bazarové. Náš servis má pro vás připravené také odstupňované cenové hladiny tak, abyste i se staršími Subaru byli spokojeni s plnohodnotným autorizovaným servisem. Těšíme se na setkání s vámi!



DanCars CZ s.r.o., Krnovská 82, 746 01 Opava, www.dancars.cz



M. LIŠKA

Zima už nám pomalu klepe na dveře a jsme velice rádi, že můžeme zákazníkům stále nabízet tuto značku vozů, která je hlavně o výjimečnosti a o skvělých jízdních vlastnostech. Subaru si lidé nekupují, protože potřebují auto na přemísťování, ale proto, že od něj také něco očekávají. A zima je přesně to období, kdy naše vozy vynikají, a proto se na ni po právu těšíme nejen my, ale i naši zákazníci, neboť vědí, že pro ně určitě uspořádáme nějaké pěkné zimní svezení na sněhu a ledu.

Absolvovali jsme s našimi auty mnoho předváděcích akcí během léta a asi nejzajímavější z nich bylo spojení Subaru s krásnými dívkami. Stali jsme se partnery soutěže krásy Dívka Šumavy 2013. Myslím, že fotka Subaru BRZ a celé finálové desítky už nepotřebuje další vysvětlení. Za zmínku stojí také dva naše předváděcí Forestery, které jsme poskytli na svatbu dcery našeho stálého zákazníka, stylově tmavý pro ženicha a bílou perleť pro nevěstu. Subaru udělá parádu vždy a všude.

Stále se snažíme mít velice přátelský až skoro rodinný přístup k zákazníkům, jak při prodeji vozů, tak i při jejich následném servisu. Pracujeme také na zlepšování našich služeb, a proto nyní připravujeme svoji vlastní lakovnu do společných prostor s novou klempírnou – to abychom se dokázali postarat ve všech směrech i o zákazníky, kteří své Subaru někde trochu škrábnou.

Náš tým přeje všem majitelům a fandům značky Subaru krásnou a pohodovou zimu, plnou subaráckého počasí – jen ať to padá!

M. Liška s.r.o., Skladová 7, 326 00 Plzeň, www.liska-subaru.cz





MIJA AUTOCENTRUM

Stejně jako importér SUBARU ČR slaví i naše firma 20 let SUBARU v Brně. V letošním roce jsme se zúčastnili několika akcí, z nichž by si určitě zasloužila připomenout výstava TRUHLÍK ROKU 2013 v Zahradnickém centru Brabec v Modřicích u Brna. Mnoho návštěvníků a příznivců SUBARU tam mělo možnost obdivovat po několika týdnech všechny modifikace našich vozů. Mnoho z nich si osobně vyzkoušelo i jízdní vlastnosti na předváděcích jízdách. Akce byla ukončena návštěvou /dnes již bývalé/ předsedkyně senátu ČR paní Miroslavy Němcové. Další pěknou akcí byl koncert skupiny DEEP PURPLE, který se konal v kouzelné atmosféře zámeckého parku ve Slavkově u Brna. I tam byly k vidění naše vozy SUBARU. Obě akce měly velmi dobrý ohlas.

V jedné pěkné písni skladatele Jiřího Zmožka se zpívá: Už mi lásko není 20 let atd. Když si dovolím malé přirovnání, tak ani zn. SUBARU tolik není, je starší, ale zůstává pravdou, že stejně jako ve 20, tak i v 55 letech se kolem této značky točí svět a my se jí stále učíme nazpaměť. Je to prostě srdeční záležitost a láska na celý život. A navíc je dobré stále se učit.

Letošní rok uzavřeme další velmi pěknou prezentací, a to na akci „Koš martinských vín“ v měsíci listopadu, kam vás tímto všechny srdečně zve-me. Kam a kdy?

Brno-Modřice (ve dvoraně za městským úřadem), 15.11.2013 od 15,00 hod. do pozdních hodin večerních. Čeká vás prezentace šesti moravských vinařů, ochutnávka 25 vzorků svatomartinských vín, hasičská zabíjačka a samozřejmě nebudou chybět vozy SUBARU.

Protože se mílovými kroky blíží závěr roku, chtěli bychom všem majitelům SUBARU, současným i budoucím, stejně jako všem příznivcům SUBARU poděkovat za přízeň a popřát vedle mnoha šťastných km především hodně zdraví a věrnosti té naší společné velké lásce.

MIJA AUTOCENTRUM, s.r.o., Provazníkova 90, 614 00 Brno, www.subaru-mija.cz

TRENDCAR

„Ani jsme se nenadáli a už se nám rok zase překlopil do své poslední dekády, která ale i tak nemusí nutně znamenat pro zákazníky naší značky vždy jen přítěž. Ba naopak jsme hrdí na to, že nabízíme vozy, které navozují svým majitelům většinou právě opačné dojmy. Abychom ale našim zákazníkům tento čas ještě více zpříjemnili, chystáme pro ně sraz, který měl v minulosti velký ohlas, aby si mohli vyzkoušet své vozy, ale i naše novinky v bezpečném prostředí a v nestandardních podmínkách. Nemůže chybět samozřejmě ani adrenalin, to v jaké podobě ho ale budeme dávkovat si prozatím necháváme jako překvapení.“

Letos se nám povedlo také navázat spolupráci s partnerem, který nám pomáhá ke zviditelnění ikony WRX STI, takže jsme se také spolu účastnili legendárních závodů ECCE homo ve Šternberku a také Rally Jeseníky, kde bylo možno naše 3 „Bestie“ vidět jako safety cary spolu s novinkou BRZ. Jedním z pilotů byl i zkušený jezdec Patrick Semlbauer.

A protože otevření jednoho z největších center v ČR Galerie Šantovka je již na spadnutí, tak bude naše vozy možné vidět i tam, aby si také naše pánská část populace našla při únavných doprovodech příjemnou kratochvíli.

Prodejní zázemí našeho autosalonu nabízí stále kompletní nabídku značky a stálou zásobu 20 skladových vozů. V servisní části potom chystáme program pro starší vozy, tak abychom mohli nabídnout kvalitní zázemí i majitelům našich starších vozů za přijatelnou cenu. Protože... každý člen rodiny se počítá a my si ho patřičně vážíme.



TRENDCAR, a. s., I. P. Pavlova 120, 779 00 Olomouc, www.subaru-morava.cz

Yakuza – ochránce hodnot nebo mafiánský klan?

TEXT: JAKUB ZEMAN, FOTO: ARCHIV



V minulém čísle Subaru magazínu jsme se věnovali tradičnímu japonskému tetování wabori a slíbili jsme, že příště prozradíme více i o mafiánských strukturách, s nimiž se kultovní tetování často spojuje.

Předpokládá se, že Yakuza v současnosti má kolem 110 tisíc členů, rozdělených do cca 500 rodin. Největší z jejich organizací jsou Jamaguči gumi, Inagawa kai, Sumijoši kai.

„Rodinné“ vnímání mezi nadřízeným a podřízeným je dáno tradičním vztahem oyabun – kobun (rodič – dítě), řadoví členové mají mezi sebou „sourozenecký“ vztah (kjódai) a oslovují se „aniki“ (bratře). Mnoho členů yakuzy vznikne z mladistvých chuligánů bósózoku, dovádějících na rychlých motorkách.

Jakkoliv se nejčastěji setkáváme s výrazem yakuza, její příslušníci se označují spíše jako gokudó (podsvětí), zatímco japonská policie používá výrazu bóryoukdan (násilnická organizace). Výraz yakuza pak pochází z hazardní karetní hry sanmaikaruta, kde kombinace osmičky, devítky a trojky (japonsky yacu – kyū – san) dává nejhorší myslitelnou kombinaci, takže výraz yakuza znamená něco jako „nejhorší z nejhorších“. Příslušníci této zločinecké organizace ovšem tohoto výrazu při označování sama sebe ze zvrácené hrdosti používají také.

Tradice kulturního vzorce, z něhož vykrytalizovala dnešní forma yakuzy, sahá velice hluboko. Již ve válečné romanci Heike monogatari (Příběh rodu Taira) ze 13. století jsou popsáni „výrostci z Rokuhary“ (sídlo Tairů), kteří chodili po ganzích oděni do červených oděvů, což byla barva bojových praporců tohoto rodu, bílí a terorizovali politické odpůrce vůdce Tairů Kijomoriho a zabavovali jim majetek.

Skutečný počátek yakuzy můžeme nalézt až počátkem mírového období Edo (1603–1867). Po bitvě u Sekigahary a pádu Ósackého hradu velice vzrostlo množství samurajů bez pána, róninů, označovaných za kabukimono („odlišné podivíny“). Tito se vyznačovali hrubostí, nošením výstředních oděvů a extrémně dlouhých mečů, občas vytvářeli gangy a stali se trnem v oku vládnoucím šógunům z rodu Tokugawa, kteří proti nim zakročovali s pomocí policie (yoriki, dóšin) i nařízením, omezujícími některé zvyky kabukimono. Zakladatelka divadla kabuki (psáno znaky s jiným významem) Ókuni měla na přelomu

16.–17. století v Kjótu velký úspěch, když přenesla zvyky a mravy kabukimono na divadelní scénu.

Existovalo úsloví, že „požáry a rvačky jsou červené květy Eda“ a mači yakko se rozhodně činili, aby na této situaci měli také svůj podíl. V romantické představě, prezentované i divadlem a literaturou předmoderního období, byli mači yakko občas vnímáni jako jacísi Robinové Hoodové, ochraňující měšťany před zvlí samurajů. Tito „Date otoko“ („šviháci“, pojmenovaní podle knížete Date Masamuneho) se ovšem ve skutečnosti jako ostatní yakko věnovali hazardním hrám, chvástání a pozérství a jejich ušlechtilost byla spíš produktem divadla kabuki.

Dalším odvětvím protojakuzy byl a je i v současnosti hazard (bakučín). Profesionální gambleré bakutó provozovali vrchcábý a další formy hazardních her, v současnosti se objektem ilegální sázky staly např. závody rychlých člunů. Hrací automaty pačinko kromě yakuzy obhospodařuje severokorejská mafie, která tímto způsobem financuje část rozpočtu své izolované domoviny (v současnosti má korejské kořeny yakuza v Ósace, Korea byla součástí imperiálního Japonska po anexi v roce 1911 a její základ byl tvořen právě korejskými přistěhovanci).

Pocit jisté skupinové ochrany a možnosti realizace vedl k tomu, že jistou část yakuzy tvoří z hlediska japonské společnosti kromě Korejců i další párijský prvek, a to potomci „nečistých“ burakumin (hinin, eta), tj. lidé, jejichž profese měla v minulosti v době Edo (1603–1867) něco do činění s rituálním znečištěním spojeným například s koželužstvím a podobně. Tito „dówa“, jak jsou dnes označováni, nebyli často ani v současnosti asimilováni a právě proto realizují své ambice ve světě organizovaného zločinu.

Překupníci a zastavárnici (tekija) obstarávali překupnictví kradeného zboží, zatímco gangsteři ve vlastním smyslu (gurentai) si nechávali (a nechávají) platit za ochranu, vybírání výpalného má poetický název „tama wo toru“ (sběr perel). Strategie jsou přitom rozličné, například pokud firma odmítá platit např. „fond na návrat Kurilských ostrovů

Japonsku“, přijede před její budovu černě natřená dodávka s motivy válečných zástav a od rána do večera z ní křikloun z řad mafie řeční do mikrofonu o nedostatku vlastenectví příslušného podniku. Protože Japonci nemívají rádi konfrontace, většinou zaplatí. Jiná metoda, jak získat výpalné např. z kavárny, spočívá v tom, že jí členové yakuzy začnou navštěvovat, což je legálně nenapadnutelné, nicméně velice úspěšné k děšení a odrazování zákazníků. Členy je totiž možno rozeznat podle oblečení, kobuni (podřízení) si často potrpí na havajské košile a obdobné formy extravagantního oděvu, který v konformním Japonsku vynikne ještě více.

Již od konce 17. století je další specializací yakuzy trh práce. Když se např. v sídelním městě Edu budovaly rezidence knížat daimjó, kteří zde museli pobývat polovinu každého roku de facto jako rukojmí v rámci povinnosti sankin kótai, bylo nutno sehnat pracovníky pro stavbu. A organizování těchto příležitostných pracovníků se stalo doménou yakuzy.

V souvislosti se stavebnictvím je i v současnosti běžnou praxí, že stavebník navštíví místního šéfa yakuzy a projekt mu oficiálně ohlásí. Že při tom často dojde na „poplatek za ochranu“ je nabíledni, v okamžiku, kdy by se na tuto praxi pozapomnělo, série nešťastných náhod, požárů na staveništi a podobně by ji rychle připomněla.

Prostituce je někdy spojena i s pašováním děvčat z jihovýchodní Asie, například Filipín, a to někdy i formou fingovaného sňatku, proto jsou imigrační opatření pro sňatek Japonce s osobou z inkriminovaných oblastí velice přísná. V poslední době je vysoká poptávka i po děvčatech z Ruska, Ukrajiny a oblastí bývalého východního bloku. Vidina v domovně nevidaného zisku je vede do světa „mizu šó-bai“ (dosl. „obchodu s vodou“, t.j. rozlévaným alkoholem) a stávají se z nich hostesky, tanečnice v nočních klubech a prostitutky. Jakkoliv starší generace yakuzy se spíše z přesvědčení bránila obchodu s drogami, mladá generace, nsvazovaná tradicemi, rychle objevila i tento výnosný obor, především v amfetaminech. Mimoходом sekta Óm Šin rikjó, která podnikla zákeřný sarinový útok v Tokijském metru, ji zásobovala tímto towarem ze svých tajných laboratoří.

Obchod se zbraněmi spočívá v dovozu z Ruska, kromě pistolí v rámci tradice členové yakuzy občas používají i samurajské meče.

Politicky je yakuza blízka krajní pravici (uyoku), a to již od konce 19. století, kdy tajně společnosti se spojením na organizovaný



Prostituce je někdy spojena i s pašováním děvčat z jihovýchodní Asie, z Ruska, Ukrajiny a bývalého východního bloku



zločin (např. Společnost černého draka – Kokurjúkai) sledovaly japonské zájmy na asijském kontinentu. Tairiku rónin (pevninští róninové) se nezávisle pohybovali na území Číny, Mandžuska a podobně a prováděli špionáž a další aktivity ve prospěch své vlasti. Po prohrané válce v roce 1945 bylo japonské hospodářství v troskách, přidělový systém a rozvinutý černý trh paradoxně nahrál dalšímu rozkvětu yakuzy, jejíž část byla po vítězství Mao Ce Tunga v Číně začátkem 50. let tajně podporována CIA jako protivník rizika komunistického puče.

Jakkoliv v minulosti bývala yakuza vnímána (především sama sebou) jako určitý ochránce tradičních japonských hodnot, v současnosti se od ní veřejné mínění odvrací. Dříve platilo rčení „jednou yakuza, navždy yakuza“ a příslušníci bóryokudan neměli příliš šancí se ze světa organizovaného zločinu vymanit. V současnosti japonská vláda podporuje programy na začlenění bývalých členů yakuzy do společnosti. ■



Sraz v pátek třináctého



Čím náročnější terén, tím víc radosti z jízdy a překonávání nástrah!

TEXT A FOTO: TOMÁŠ VLASÁK

Nevěřte pověrám! Kombinace zmíněná v titulku vyvolává v myslích mnoha jedinců chvění v zátylku z obavy, jaká katastrofa je toho dne asi potká. U příznivců Subaru fanclubu vyvolal pátek 13. chvění zcela jiného rázu. A to možnost vyrazit na 12. klubový sraz, v rámci něhož byl vyhlášen 1. Subaru historic sraz, který se konal od pátku 13. do neděle 15. září 2013 na Křivoklátsku. A řečeno stručně rovnou, skvěle se povedlo.

Hlavní srazový stan byl rozbit v Roztokách u Křivokláta, v prostorách hotelu Roztoky. Zde se v pátek před polednem sešel přípravný tým, který měl za úkol doladit přípravy na příjezd účastníků.

Přípravný tým v počtu pěti vozů, z nichž dva již překonaly metu 20 let věku, vyrazil směrem k Rakovníku. Zde se organizátorům podařilo zajistit prostor pro ukojení offroadových ambicí účastníků srazu v areálu uhelného dolu. A bylo nutné vymezit prostor, kam lze s vozy bezpečně zajet. Povoleno bylo

nám ukázala sympatická paní ředitelka. V tak industriálním prostoru, kde na člověka dýchne duch doby minulé, bylo setkání s Dámou příjemným překvapením.

Dominantou areálu je kromě těžních věží, mohutná hromada lupku, tedy odpadu z těžby uhlí, který má typickou červenou barvu. Díky vydatným červnovým deštům byla hromada rozbrázděna mnoha výraznými rýhami, z nichž některé posloužily jako zajímavé terénní nerovnosti.

Testování potenciálních úseků trati se beze strachu ujal sám předseda klubu. Přijel totiž se Subaru Justy z roku 1992. Kdo zná Subaru, tomu tohle konstatování úsměv na tváři nevyvolá.

Terénní zlomy, které poslední opravdová Justy hravě zdolá, musely být pro Forester upraveny krumpáčem...

Poté, co byla trať připravena, vrátili jsme se zpět do Roztok, kam se již sjížděli první účastníci srazu. Pátek je vždycky příjezdový den a hlavním programem je vítání se, probírání toho, co se událo od minulého srazu, jak to komu boxuje pod kapotou a podobně. Vzhledem k rodinné atmosféře Subaru fanclub srazů, se většina účastníků dlouho zná, a tak je vždycky o čem povídat.

Tentokrát bylo vše okořeněno zvýšenou účastí Subaru s nejméně dvěma křížky v životopisu, pod jejichž kapoty se zálibně nahlíželo na překrásnou techniku starých Subaru.

V sobotu ráno účastníky přivítala modrá obloha a sluneční paprsky. Vzhledem k tomu, jak špatné počasí bylo celý předchozí týden, muselo to na tvářích všech vyvolat široký úsměv.

Na tvářích organizátorů vyvolával ještě širší úsměv fakt, že se sjížděli další a další Subaru, až jich v 10 hodin, kdy byl sraz oficiálně zahájen, bylo dohromady 53.

Z tohoto celkového počtu bylo 10 vozů starších 20 let a 2 již dokonce přesáhly metu 30 let.

Absolutně nejstarším vozem na srazu bylo Subaru 1,6 SRX Turismo, s rokem výroby 1980.

Po zahájení srazu se všichni účastníci vydali do nedalekého Křivokláta, kde byla domluvena návštěva muzea motocyklů. Toto muzeum obsahuje kompletní výrobní řadu motocyklů ČZ a Jawa, včetně mnoha unikátních modelů. Ke své sbírce nám dodal poutavý komentář její majitel pan Antonni. Po obědě v hotelu Roztoky se všechny vozy seřadily do kolony, abychom mohli vyrazit spanilou jízdou směrem k uhelnému dolu.





Při oficiálním zahájení bylo na srazu 53 vozů, ani to však nebyl konečný počet

Ani nejstrmější úhly stoupání nejsou pro vozy Subaru nepřekonatelnou překážkou



Ve 13:00 vyrazila kolona, vedená Subaru Leone sedan 1,8 turbo, směrem k Rakovníku. Zhruba 20 kilometrů dlouhá trasa vedla zatáčkovitými silničkami, jako stvořenými pro Subaru. Pohled na kolonu více než 50 vozů jedné značky působil impozantně.

Po příjezdu do areálu uhelného dolu byly vozy seskupeny, abychom měli hromadnou fotku na památku. A pak začaly jízdy! Ačkoli byl vytyčen i okruh pro zcela nízké vozy, většina jejich majitelů přijala roli diváků a šla sledovat, cože to jsou schopné zvládnout terénnější verze Subaru. Těmi jsou samozřejmě myšleny hlavně Forestry, ale jak už jsem zmínil na začátku, také dvě Justy, které za svými většími bratry zaostávají pouze výkonem motoru. A tvrzení, že Justy nevyjede pouze to, na co jí chybí koně, je zcela pravdivá. Magorek, člen s tímto nickem, dostal svoji Justýnu 1.2 tam, kam by to nikoho z přihlížejících ani nenapadlo. A dostalo se mu za to zaslouženého potlesku.

Samozřejmě bavit se chtějí kromě tatínek také jejich ratolesti a o jejich zábavu se postaralo několik členů, kteří s sebou vzali svoje terénní RC modely. Takže ani děti se nenudily, když tátové lovili v kufru kurty, aby se bavili vytahováním aut z bláta...

Po ukončení zábavy v dole, okolo 16:30, se všichni postupně vrátili do hotelu, vstříc další zábavě. Na nádvoří hotelu byl postaven slalom pro silniční RC modely, což byly bez rozdílu samé Imprezy, a byl zahájen měřený závod. Mezitím probíhala příprava obligátní tomboly, bez které by to prostě nebyl ten správný klubový sraz. Po večeri proběhlo předání pohárů vítězům závodu RC modelů a začala tombola. A protože součástí hotelu Roztoky jsou i dvě bowlingové dráhy, byl po skončení tomboly zahájen boj několika družstev o pohár v bowlingu.



I pátek třináctého může být šťastný den. Za volantem Subaru určitě!

Mezitím se samozřejmě povídalo a vládla dokonale uvolněná atmosféra.

Nedělní ráno je tradičně především časem loučení. Mnoho z účastníků to má k domovu pěkně z ruky, takže odjíždějí mezi prvními. Pro ty, kteří si mohli dovolit ještě trochu zdržení, byla naplánována cesta do muzea sportovních aut v Lánech.

Ale to už bylo opravdu všechno, tenhle sraz byl opravdu nabitý událostmi a i díky skutečně povedenému počasí jsme si ho všichni užili...

Tak zase po Novém roce na shledanou...



Účastníci srazu navštívili muzeum motocyklů v Křivoklátu, kde obdivovali kompletní výrobní řadu motocyklů ČZ a Jawa, včetně mnoha unikátních modelů

Více článků Subaru magazínu jaro/léto 2012 bylo skvělou nápovědou k soutěžní otázce, kolik modelů Subaru celkem (různé motorizace nepočítaje) bude v letošním roce na českém trhu dostupných s převodovkou Lineartronic. Z těch, kteří správně odpověděli **c) 4** vybral los jako vítěze hlavní ceny, čepice a trička Subaru, **TOMÁŠE MIKSANA** z Plzně. Mnozí jste si jako vždy snadno poradili také s křížovkou a správně z tajenky doplnili konstatování, že importér SUBARU ČR prostřednictvím svých autorizovaných míst nově nabízí **záruku na pět až sedm let**. Los přisoudil výhru, značkovou čepici

Subaru, **MIROSLAVĚ SEEMANNOVÉ** z Kylešovic a **MARTINĚ JIŘÍKOVÉ** z Podmokel u Sušice.

S odpovědí na otázku dnešní soutěže si určitě budou opět vědět rady hlavně čtenáři, které fascinují špičkové technologie Subaru. Otázka zní:
V jakém základním poměru pracuje v Outbacku 2.0D Lineartronic, v součinnosti s mezinápravovým diferenciálem, s rozdělením výkonu motoru variabilně mezi přední a zadní kola:
a) 50:50
b) 45:55
c) 40:60

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

Na autosalónu ve Frankfurtu se na stánku Subaru těšila velká pozornost evropská premiéra nové studie WRX Concept. Předznamenává designový směr dalšího vývoje oblíbeného modelu a na jejím základě vznikne **(pokračování v tajence)**

POMŮCKA: AAR, AST, IMA, RAT	STROJ	POSÍLATI TEXTOVKY	MAĎARSKÁ ŘEKA	NĚMECKY „RADA“	OBRACET	ROZHODU- JÍCÍ FÁZE ÚTOKU	JMÉNO HEREČKY MEDRICKÉ	KLEKÁNÍ	BÝVALÉ ITALSKÉ PLATIDLO	EVROPAN	ZEĎ (SLOVEN.)	ZNAČKA HELIA	JMÉNO HERECE SKLENČKY	DLOUHÁ DISKOTÉKA	JMÉNO LITERÁTA ČECHOVA
PODZEMNÍ DRÁHA					JESTLI					SOULAD					
IND					ROZPOUŠ- TĚT ŽÁREM					PATŘÍČÍ TETĚ					
					SVÁTEČNÍ					HUSITSKÁ ZBRANĚ					
1. DÍL TAJENKY												NĚMECKY „VĚTEV“			
RUSKÉ SÍDLO			KUBÁNSKÝ TANEC				JMÉNO HEREČKY VRÁNOVÉ						SPZ KOLÍNA		
			PRVNÍ ALKAN										ZÁZRAK		
NIKOLI			JMÉNO GIBSONA			 SUBARU				OMLUVA					
			POHŘEBNÍ HOSTINA												
ODŘÍKAVÉ ŽIJÍCÍ ČLOVĚK											BRITSKÝ DRAMATIK	HEREC PAN- TOMIMY			POLÉVKOVÁ MÍSA
	MISTR POPRAVČÍ				KOULET		AVŠAK			LÍT					
	TYP														
ČÁST ČR						KISCHOVO JMÉNO	ŽEMLOVKA	NEVÝRAZNĚ	ŠŤVANICE				SOLMIZAČ- NÍ SLABIKA		
									FRANCOUZ- SKÉ MĚSTO				SVĚTADÍL		
INICIÁLY HERECE VÍZNERA			LÁK				PALICE					NĚMECKY „OREL“			
			LIHOVINA				FÁZE MĚSÍCE					ŘÍMSKÝCH 16			
PREZENT				2. DÍL TAJENKY											
				SPZ JIHLAVY											
POUZDRO							KOLEM					LETADLO			
MEZ							ZEVNĚ (ŘÍDCE)					ŽLUTO- HNĚDÁ HLINKA			

Správné odpovědi na soutěžní otázku, stejně jako řešení křížovky a sudoku, za které můžete jako vždy získat výhry Subaru, nám pošlete nejpozději do 31. března 2014 na adresu: **OSMIUM s.r.o., Mistřinská 393, 155 21, Praha-Zličín.**

KOOPERATIVA
JE MI DRAHÁ,
PRO TOŽE NE
MENECHA LA
VE ŠTYCHU.

Marta Krátká, Ostrava

Autopojištění NAMÍRU

Také Vám bude Kooperativa drahá, až si vyzkoušíte autopojištění NAMÍRU. S pojištěním nezaviněné nehody nemusíte vůbec kontaktovat cizí pojišťovnu, o vše se postaráme za Vás. Po dobu opravy zajistíme náhradní vůz zdarma a Vaše auto Vám vrátíme opravené a kompletně vyčištěné. V případě totální škody si můžete vybrat mezi peněžním plněním nebo novým autem! Když k tomu připočítáte ještě živelní pojištění zdarma, je jasné, že bude o Vaše auto dobře postaráno.



Pro život jaký je

☎ 841 105 105
www.koop.cz

ROZJEĎTE SVŮJ KONCERT PRO 4 KOLA V TEMPU

VITTORIOSO

[VÍTĚZNĚ]



SUBARU

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba paliva 10,5 l/100 km, emise CO₂ 243 g/km

Svižná cena
od 1 119 000 Kč



5let
produkční
záruka

SUBARU
FINANCE

SUBARU WRX STI A SYMMETRICAL AWD

Vrcholný nástroj v brilantní formě

221 kW (300 k), 407 N.m při 6000 ot./min. To je základ notového zápisu ležatého motoru Boxer 2.5 l DOHC TURBO. Inteligentní systém SI-DRIVE pro optimální naladění na každý typ cesty. Aktivní mezinápravový diferenciál DCCD pro dokonalou souhru všech hráčů v orchestru. Nízké těžiště a dokonalé vyvážení díky stálému pohonu všech kol Symmetrical All-Wheel Drive.

Tak zní koncert, který vás nikdy nepřestane bavit.

subaru.cz | koncertpro4kola.cz

