



těba když povídám z okna auta do kamery, věku co je ve scéně i a mám se rozjet – a ona je tam za zázen zpáte ka.

### Byl pro vás test nového Subaru Impreza n ěm neobvyklým, zajímavým?

Každé svezení se Subaru je pro m ěn ěm výjime ěným. Dá se říci, že je to pro m ěsrde ění záležitost. Píšu jako noviná ěo sv ětové rallye a je pravda, že na Subaru se m ěnejvíc líbí, že nabízí auta hodn ětechnicky podobná t ěm, která se prohán ějí po tratích rychlostních zkoušek. P ed ěsem jsem m ěl p ěj enou Imprezu WRX STI, ješt ěs dvoulitrovým motorem, a za týden jsem projezdil osm tisíc v benzínu. Nemohl jsem se nabažit, prost ěparáda.

### Co všechno obnáší nato ění jednoho dílu AMR?

Tohle je otázka spíš pro produkci. Já p ějedu „na plac“, kde už je auto p ěipravené a nato ěíme hrubý materiál. Ten se pak musí sest ěíhat a sestavit, ale o tom nic moc nevím, protože u toho už také nejsem.

### Kolik ěasu nato ění a následná výroba v bec zabere a jaký po ět lidí se o ni stará?

Dá se říci, že co auto, to natá ěecí den. Dopoledne v ětšinou nato ěíme statické obrázky a moje povídání, odpoledne to ěíme jízdy. Ze všeho se pak sest ěíhá zhruba t ěminutová reportáž. Celý štáb ěítá ty i až p ět lidí – scénárista, režisér, technik a zvuka ěv jedné osob ěa kameraman. Když je natá ěení složit ější, p ěídá se k nám i n ěkdo z produkce.

### Jaké problémy mohou b ěhem natá ěení nastat? Má vliv po ěasí?

Po ěasí má vliv pouze na naši náladu, protože to ěít musíme tak jako tak. Snad jen jednou se stalo, že bylo tak ošklivo, že se to ěít nedalo a p ěesouvali jsme vše na jiný den. Ale jinak – dešt ě, sníh, bláto, vedro, prach... toho všeho si za rok užijeme až až. Z ostatních prob-

l ěm ěmusíte p ěřítat se vším, protože jak praví klasik, co se m ěže pokazit, to se také pokazí. Nap ěříklad, když si p ěedem vytipujeme pro natá ěení místo, kde je jindy naprostý klid a v ten den tam rozbíjejí sbíje kou chodník. Nebo když zastavíme p ěed n ějakým domkem a chceme ud ělat jeden záb ěr se zvukem a pan majitel nemá nic proti. Pak ale vypustí svých p ět ps ě, aby se šli také podívat a pro št ěkot musíme jet n ěkam jinam. Nebo když se ráno vzbudím a zjistím, že jsem v noci p ěišel o hlas a mohu pouze šeptat...

### Díváte se posléze rád na AMR p ěi premi ěe v TV?

Dívám se, protože dvanáctiletý syn m ěp ěitelkyn ěm ěk obrazovce vždycy nažene a pak se na všechno vyptává. Také m ězajímají ostatní p ěíspevky, u jejichž natá ěení jsem nebyl. No a když náhodou n ěkterý díl nestihneme, tak se na n ěj podíváme na internetu. ✦ LUKÁŠ VRKO



Moderátor Roman Beránek zpravídá p ěizvaného závodníka Vojt ěcha Štajfa



## ★ V HLAVNÍ ROLI IMPREZA

# V rytmu létajícího sněhu

Autodrom v Sosnové je ještě zcela pokryt sněhem, který ovšem začíná pomalu tát. Na okruh přijíždí televizní štáb natáčet pro T další díl po adu Auto Moto Revue. V hlavní roli je tentokrát sportovní model Subaru Impreza pro rok 2006. Jako odborník je na test pozván i Vojtěch Štajf, který se svou upravenou Imprezou jezdí mistrovství republiky v rallye. Mrazivá show má být zažit!

Veškeré osazenstvo je připraveno na ovále a zatím jen okukuje vylepšenou novinku od Subaru pro tento rok. Čeká se na přípravu a zahájení závodu, aby závodník mohl posléze porovnávat. V dále je slyšet charakteristický zvuk vozu pro automobilové závody. Všichni vědí, že se natáčení blíží.

„Vítejte v Auto Moto Revue!“ Přesně tak zní první slova moderátora Romana Beránka do kamery. Nové Subaru Impreza je za klidu stručně představeno. Vojtěch Štajf do ní ho sedá, aby se s ním blíže seznámil, než pojedou ostřejší úseky. Zprvu je vidět, že si zvyká na odlišnost od svého závoňáku.

Režisér udílí poslední pokyny, instalují se kamery. Nejdříve dovnitř, aby byl k dispozici záběr na jezdce. Později se v interiéru pozice kamery změní. Závodník začíná na ostro kroužit po ovále v Sosnové, mokřý sníh v zatáčkách i mimo něj létá vzduchem. Nádhera podívaná. Kameraman trvá na pozici, aby byly záběry co nejkošatější. Na Impreze je i z dálky vidět, že si jí zvykl a auto perfektně ovládá.

Jízda pomalu končí a jde se povídat. Vojtěch Štajf přijíždí k Romanovi Beránkovi smykem a ten mu skrze otevřené okénko dává otázky. Zajímají ho pocity po jízdě s osobním ale sportovním autem na okruhu. To ale ještě není konec. Na adu má přijít další lahůdka. Závodník se souká do svého vozu, aby ukázal, že je jízda s ním na speciálních pneumatikách i při jen o něco komfortnější. Mezitím, co se prohání po okruhu a kameraman jej znovu natáčí, debatují výrobci po adu o tom, jak nejlépe zaranžovat další díl diskuze se závodníkem. Nakonec vítězí varianta svezení moderátora a po zastavení rozhovor uvnitř auta.

Poslední věta po provedeném testu je vyřazena, technici uklízí své



natáčení a vyrazí do studia po adě vyrobít. Sestavený produkt později v televizi vypadá i vzhledem k celkové kulise opravdu působivě. Impreze se dostalo krásného představení.

### Natáčení plná experiment

Na testu vozidla pro Auto Moto Revue se podílí i tlesnou přítel. V televizi je ale vidět jen jeden – moderátor Roman Beránek, který se podle svých slov vnuje automobilům od malička. Posledních deset let k nim patří i v éteru, nejprve však ve tlesných rádích.

### Kolik dílů Auto Moto Revue už jste s kolegy stihli natočit?

Uff, to jste mě dostali, snad něco kolem stovky? Nebo do ní ještě jaké díly chybí? Opravdu nevím, moc to nepočítám.

### Kde hledáte nápady na představení konkrétního automobilu?

Ty nápady se rodí v hlavách scénáristů, já se pak jenom snažím co nejlépe podchytit jejich záměry a představu. Naštěstí se kluci nebojí experimentovat, takže už jsme při natáčení aut vyzkoušeli dost zajímavých prostředí a přístupů.

### Zstal ve Vás nějaký zážitek z testu až doposud? Vtipný i smutný...

No, smutné byly moje zážitky před kamerou spíše pro ostatní. Jako rozhlasák jsem byl zvyklý číst v tlesnou z papíru. Pořítání a povídání kroky od dveří ke kapoti, vidět kdy se otočit a kde je objektiv, to pro mě bylo také úplně nové. Takže ta první natáčení byla velká dřina a sebezapření, pro mě i pro celý štáb. Hlavní režiséři Adriana Stojkova a Tomáš Tintur. Pak už přišly i ty vtipnější zážitky, jako



#### KEIRETSU FUYO

- Jeden ze čtyř nejvládnějších kartelů v Japonsku
- Vznikl po 2. světové válce kolem Fuji Bank
- Členy například Canon, Hitachi nebo Yamaha
- Do roku 1999 byl členem také Nissan

#### FUJI HEAVY INDUSTRIES

- Zahrnuje pět strojírenských divizí koncernu
- Výroba vozů Subaru od roku 1958
- Výroba letadel, vrtulníků a další techniky
- Patnáct tisíc zaměstnanců po celém světě

#### FUJITSU

- Výrobce počítačů a polovodičových součástek
- Třetí největší světový provider IT technologií
- Pět set dceřiných společností po celém světě
- Celkem celosvětově 200 tisíc zaměstnanců

#### FUJIFILM

- Dceřiná společnost Fuji
- Výroba fotoaparátů a kamer a nosičů dat
- Fotografický materiál kvalitou srovnatelný s Kodakem
- Celkem 220 dceřiných společností po celém světě

Další významnou dceřinou společností je Fujitsu, výrobce počítačů a polovodičových součástek, který konkuruje americké značce IBM (dnes Lenovo). Tato společnost má podobnou zajímavou historii jako FHI. Byla založena v roce 1935 pod názvem Fuji Tsushinki Seizo a měla dva hlavní vlastníky – Furukawu a německý Siemens. V roce 1954 firma vyrobila svůj první počítač – FACOM 100 a o sedm let později výkonnější model 222, vybavený tranzistory. Název Fujitsu pak dostala v roce 1967.

V současné době zaměstnává kolem 200 tisíc lidí v celkem pětistovkách dceřiných společností po celém světě. A stále spolupracuje s Němci v rámci značky Fujitsu Siemens Computers.

#### Televize i sopka

Čada divák v Asii sleduje pro zmenu kanály Fuji TV, jež byla založena už v roce 1959. Vlajkovou lodí televizní vlny je zpravodajský Fuji News Network (FNN). Posledním významným podnikem, který je třeba zmínit, je Fuji Bank, která ale už pod tímto názvem neexistuje. V roce 2002 totiž fúzovala s konkurenčním finančním domem Mizuho.

Na závěr k samotnému názvu Fuji. Neznamená totiž jen přemýšlené výrobky, ale má i geografický význam. Fuji je anglosaským přepisem nejvyšší hory Japonska, sopky Fudži. Stejný název také nesou dvě města – jedno v provincii Šizuoka, druhé v okrese Saga.

✦ ERICH HANDL



# Fuji neznamená jen Subaru

Majitelem automobilky Subaru je obří koncern Fuji zahrnující tisíce firem po celém světě. Jeho struktura je tak rozsáhlá, že pro Evropana zvyklého na jasné vlastnické poměry je vůbec obtížné ji pochopit.

Velké firmy jsou v Japonsku organizovány v takzvaných keiretsu, jakýchsi kartech firem, které mezi sebou úzce spolupracují. Ty nejvýše se jmenují Fuyo, Mitsui, Sumitomo a Dai-ichi Kangin, ovládají většinu domácí ekonomiky. Koncern Fuji tvoří páteř keiretsu Fuyo. Vznikl po druhé světové válce kolem stejnojmenné banky a zahrnuje takové značky, jako jsou Canon, Hitachi, Ricoh nebo Yamaha. Kdysi do skupiny také patřila automobilka Nissan, ale ta je nyní už ve francouzských rukách.

Pod vlastní značkou Fuji dnes najdeme několik stovek produktů, od výrobků železného strojírenství, přes letadla a auta až po spotřební elektroniku. Pojme se nejdříve podívat na strojírenskou část koncernu, která se jmenuje Fuji Heavy Industries (FHI) a zastřešuje mimo jiné právě výrobu vozů Subaru.

## Nejdříve byla letadla

Ko eny Fuji Heavy Industries lze najít v roce 1917 v době první světové války, kdy byla založena společnost Nakajima Aircraft Company. Zabývala se výrobou letadel a později i dalších dopravních prostředků. FHI samotná pak vznikla až po druhé světové válce, v době vzniku moderního japonského kapitalismu. Stalo se tak v roce 1953, kdy se spojilo celkem pět výrobců dopravní techniky. Firma postupně rostla až do dnešní podoby – skládá se z pěti obřích divizí a zaměstnává celkem 15 000 zaměstnanců po celém světě. Zajímavá je skutečnost, že

v osmdesátých a devadesátých letech byl původním vlastníkem FHI Nissan, tedy konkurent Subaru. Poté, co byl v roce 1999 pohlcen Nissanem Renaultem, byl jeho původní podíl prodán rozděleně americkému General Motors. Ten zase část ponechal o šest let později Toyotě, takže významnými spoluvlastníky Subaru jsou paradoxně majitelé konkurenčních značek.

## Subaru od roku 1958

Automobilová divize FHI – Subaru – vyrábí vozy od roku 1958. Má tedy kratší historii než Toyota, která produkovala auta už před druhou světovou válkou, ale tradice značky je srovnatelná třeba s Hondou. Subaru má dnes téměř dvacet tisícovky prodejců ve zhruba stovce zemí.

A co ostatní divize FHI? Nejvýznamnější je výroba pro letecký průmysl, jejím hlavním odběratelem je japonská Agentura pro obranu. Fuji jí dodává bojová letadla a vrtulníky, ale také třeba takzvané létající návnady, tedy letouny sloužící jako cvičné terče. Divize ale produkuje také komerční letadla. Další dvě divize koncernu se specializují na průmyslovou a dopravní techniku, například autobusy nebo nákladní auta. Poslední, pátá v řadě, nabízí prefabrikované domy. Všechny divize mezi sebou úzce spolupracují, takže technologie z letectví lze najít v automobilech a opačně.

## Fujifilm a Fujitsu

Jak už je zmíněno výše, Fuji neznamená jen strojírenství. Fotografům jsou určitě známé produkty dceřiné společnosti Fujifilm, která nabízí především kamery, fotoaparáty a fotografický materiál. Tyto výrobky chrlí celkem 220 dceřiných společností Fujifilmu v Asii, Evropě a Severní Americe. Z jejich výrobních pásek sjíždí také CD-romy a jiné moderní nosiče dat.



Společnost Nakajima Aircraft Company, která stojí na počátku rodokmenu FHI, se zabývala výrobou letadel, ale automobil mívala už na počátku století



Úplně první model Subaru vyhlížel hodně japonsky



Výrobky Fujifilmu známe dnes bez nadsázky celý svět



## Subaru pro závodní tratě

Vynikající zprávu má značka Subaru pro všechny závodní týmy, které uvažují o pořízení speciálu Impreza STI Spec C modelového roku 2006. Díky exklusivní smlouvě, kterou letos podepsali zástupci importéra Subaru R s. r. o. a společnosti STI (Subaru Tecnica International), se český dovozce stal oficiálním importérem nejen základního závodního modelu Spec C, ale i veškerých sportovních dílů, které STI pro úpravu závodních vozů značky Subaru společnost STI vyrábí a dodává.

Tato smlouva tedy závodním týmům nejen z České republiky, ale také ze všech okolních zemí, umožní objednat vozy i díly bez zahraničních zprostředkovatelů a tedy za výrazně výhodnější cenu a zároveň s dodávkou do České republiky bez výdajů na dopravu. Díky zkušenostem při dodávkách materiálu pro tým Subaru R – deník Blesk jezdce Vojtěcha Štajfa je pak český importér připraven nabídnout všem zájemcům z předprovozovatelů závodních vozů Subaru objednávkovou službu veškerých potřebných dílů v českém jazyce, což dále zjednoduší dostupnost a komfort tuzemských zákazníků.

Závodní vůz Subaru Impreza STI Spec C je v současnosti nejúspěšnějším závodním vozem v automobilových soutěžích této produkční vozovky. Tento automobil se v minulých letech stal třikrát po sobě vítězem produkčního šampionátu mistrovství světa v rallye (PCWRC) a i na tratích národních mistrovství



Subaru Impreza STI Spec C pohání dvoulitrový přeplávaný motor

dokazuje své kvality. Jeho nejnovější provedení modelového roku 2006 (homologace FIA A/N 5695) disponuje dvoulitrovým přeplávaným motorem s variabilním časováním ventilů, turbodmyčadlem osazeným kuličkovými ložisky a odlišným snímačem tlaku proti sériovému provedení, zvětšenou nádrží ostřikovače intercooleru, zesílenými poloosami, hliníkovou kapotou, stěchou a víkem kufru, odlehčenými tenkými skly, vtracím otvorem ve stěše, chladičem motorového a převodového oleje a dalšími technickými vylepšeními. Pro úpravu dle homologace produkčních vozů pro rallye lze vůz osadit závodním brzdovým systémem AP Racing s průměrem brzdových kotoučů 355 mm, resp. 285 mm a hydraulickou ruční brzdou, závodní bezsynchronní převodovkou a závodními řídicími jednotkami motoru a aktivního mezinápravového diferenciálu.

Díky exklusivnímu zastoupení STI pak padá doposud rozšířená domněnka o vysokých cenách závodních vozů a dílů v porovnání s konkurenčními značkami. Nový vůz Subaru Impreza STI Spec C určený pro přestavbu na soutěžní závodní vůz je možné objednat již za 861 301 Kč včetně DPH, což je vzhledem ke konkurenčním nabídkám cena rozhodně velmi nízká. Tento automobil je japonskou verzí Imprezy, určenou výhradně k přestavbě na závodní speciál a český importér jeho cenu stanovil tak, aby umožnil co nejvíce zájemcům jeho pořízení a jeho cena již zahrnuje soubor dílů na přestavbu z pravostranného na levostranné řízení. Touto velmi příznivou cenou se společnost Subaru R rozhodla podpořit všechny závodníky, kteří se rozhodnou účastnit se závodů s vozem této značky a v žádném případě není možné tento automobil přihlásit do normálního provozu, nebo japonská specifikace nesplňuje požadavky evropských homologací. Každý zájemce o tento vůz tak bude muset nejprve instalovat do vozu ochrannou klecovou konstrukci (závodní rám), aby mohl vůz přihlásit.



### CO JE OPERATIVNÍ LEASING

Dlouhodobý pronájem vozu, v jehož rámci si klient předplácí celou sadu služeb, jako jsou registrace vozu, jeho pojištění, servis, výměna pneumatik, palivové karty a tak dále. Po skončení pronájmu klient vrací vozidlo leasingové společnosti, která ho prodá na trhu ojetých vozů. V tom je zásadní rozdíl oproti úvěru a finančnímu leasingu, kde se vozidlo následně stává majetkem klienta. U operativního leasingu zcela odpadá úvodní akontace. Klient hraje pouze pravidelné měsíční splátky, které zahrnují předpokládanou amortizaci vozu vypočtenou podle očekávaného počtu ujetých kilometrů, předplacené služby a odměnu leasingové společnosti. To spolu s absencí akontace představuje jednu ze základních výhod operativního leasingu, kterou je optimalizace cash flow. Klient si totiž vztáhnout náklady rozloží do pravidelných splátek, a vyhne se tak jednorázovým výdajům, které jsou jinak u automobilů běžné. Tím jsou myšleny třeba platby v servisech, nákup zimních pneumatik, dálničních známek a podobně.

Operativní leasing je složitý produkt, u něhož se obtížně porovnávají kalkulované položky. Zatímco jedna společnost do ceny promítnou maximální rozsah služeb, jiná do ní zahrne jen základní údržbu vozidla. Potom může nabídnout klientovi nižší měsíční splátku, ale to vůbec neznamená, že její produkt je ve výsledku levnější. Všechny výkony spojené s provozem automobilu totiž klientovi předefekturuje na bázi měsíčního vyrovnání. Typickým příkladem

## Subaru a operativní leasing

Hitem poslední doby v oblasti splátek automobilů je operativní leasing. Pomocí této moderní varianty lze samozřejmě zakoupit i vozy Subaru. Jaké jsou výhody možnosti, kterou prodejci japonské značky nově aplikují ve své nabídce klientům? Problematiku leasingu se nám snažil osvětlit Martin Mitterwald, obchodní ředitel společnosti LeasePlan ČR.

### Podle čeho by se zájemci o operativní leasing měli v nabídkách jednotlivých firem orientovat?

Potenciálního zákazníky by mělo zajímat zejména to, co jim která firma nabízí, jaký rozsah služeb je zahrnut do pravidelných splátek. Měli by si vyhodnotit, jaký způsob kalkulace bude vyhovovat jejich úctě – jestli dají přednost nižším měsíčním splátkám a tedy zavrhnou kalkulaci, anebo celkovým úsporám například při správě flotily u otevřené kalkulace. Doporučuji provést analýzu všech předložených nabídek. V našem oboru totiž skutečně platí, že co je na první pohled laciné, může být nakonec mnohem dražší. Zákazníci by proto měli k výběru leasingové společnosti postupovat velmi obezřetně.

### Jaký je váš pohled na konkurenční boj jednotlivých společností?

jsou třeba pneumatiky. My do ceny standardně započítáváme prakticky neomezený počet pneumatik, protože počítáme s jejich běžným opotřebením. Některé firmy ale kalkulují pouze s jednou sadou gum. Potom zákazník jednorázově zaplatí při každém dalším obutí. Při větším počtu aut ve flotile může jít o poměrně vysokou částku.

### Není operativní leasing v porovnání s úvěrem nebo finančním leasingem drahý?

Kdyby tomu tak bylo, asi by v porovnání se všemi ostatními alternativami nevykazoval v posledních letech nejdynamičtější nárůst. Zákazníci operativního leasingu obvykle umí velmi dobře pořídit a když vyhodnotí veškeré náklady nejen na pořízení, ale i na následný provoz a správu autoparku, úsporu času a podobně, vychází jim jako velmi atraktivní nástroj.

**VAVÍNY POSLEDNÍCH LET**

Jednotlivé modely Subaru sbírají významná ocenění na všech frontách. V testech spolehlivosti i bezpečnosti a navíc i na poli sportovním. Nejvíce vynívají Impreza s Foresterem.

- **Impreza od roku 2000**

S Imprezou válí ve světové rallye Nor Solberg. Nyní se mu sice daří méně, nikdo mu však nevezme vítězství v MS v roce 2003. Solbergovu nadvládu ve stejném roce podpořil i Cody Crocker v ceněném australském šampionátu. Subaru je navíc u protinožců pravidelným vítězem v soutěži značek.

- **Forester od roku 2000**

Až do roku 2003 se tento vůz mohl chlubit oceněním nejlepšího automobilu Austrálie mezi tzv. rekreačními vozy, což právě od tohoto roku doplňuje prestižní test bezpečnosti a každoroční udělení pohárů. Letošek pak znamená vítězství pro zmenu v evropském testu TUV, kde se Forester mezi 2-3 roky starými vozy poprvé prosadil na první místo.

## Impreza a Legacy: zlato za bezpečnost

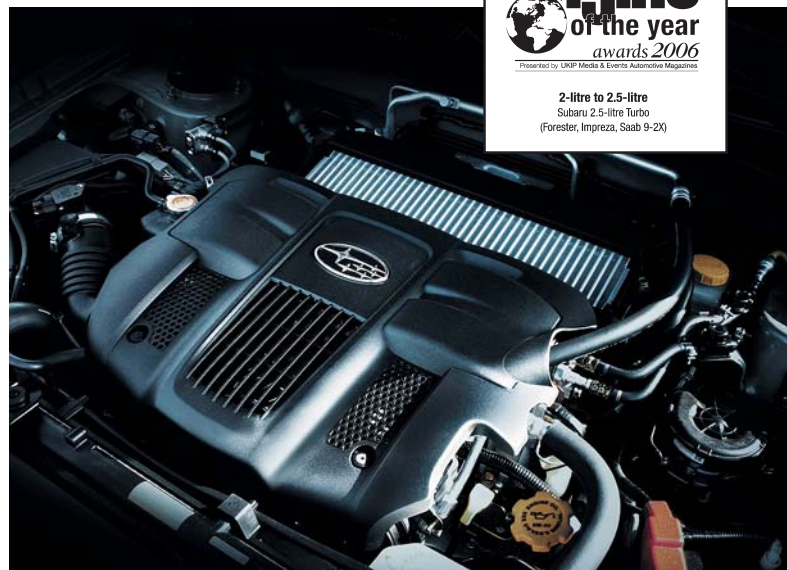
Hned dva zástupci Subaru, modely Impreza a Legacy, se ve Spojených státech blýskly v prestižních testech bezpečnosti. Modely pro rok 2006 získaly označení „GOOD – dobrý“ v hodnocení předního, zadního i bočního nárazu pro obě přední sedadla, což vyneslo křížené ocenění „Top Safety Pick Gold“. Ohodnocení od společnosti Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) uznává konstrukci Subaru Impreza i Legacy jako nejlepší v ochraně proti všem druhům nárazů. Zpráva amerických odborníků vyzdvihuje u Imprezy zejména vyztužený pilíř zadních dveří, sadu airbagů i aktivní podpory hlavy, jež pracují lépe než u konkurentů. IIHS poskytuje každoročně zákazníkům bezpečnostní informace o autech a výsledcích v testech bezpečnosti se stávají stupněm hodnocení – kritický, špatný, přijatelný a dobrý. Subaru se tak zařadila mezi vozidla s nejvyšší mírou bezpečnosti podle nejprůběžnějších bezpečnostních standardů v USA.

## Motor roku? Boxer od Subaru!

V posledním magazínu minulého roku jsme psali: „Rok 2006 by měl být pro automobilku Subaru úspěšný. Šestka v letošní tu dáva alespoň naději, pokud vezmeme v potaz skutečnost, že se tento pohár hvězd blyští v jejím znaku.“ Čertově vyhlášení mezinárodní ankety Motor roku to jen potvrzuje. Vítězem v kategorii 2,0 – 2,5 litru je silnější turbo Boxer od Subaru.

Společnost Fuji Heavy Industries slaví v tomto roce jeden úspěch za druhým. Jako nejaktuálnější zprávu ohlásila prvenství v anketě zaměřené na agregáty. Turbo Boxer o objemu 2,5 litru se stal prvním ležatým motorem, který byl oceněn v této prestižní anketě předané britskými odborníky.

Anketa „Mezinárodní motor roku“ je výsledkem hlasování 61 renomovaných novinářů, kteří při hodnocení pohonné jednotky vedle svých technických znalostí a dojmů kladou důraz na výkon, jízdní vlastnosti, pohodlnost, úspornost a celkové zpracování každého motoru. Na základě získaných bodů jsou pak rozděleny ceny v jednotlivých kategoriích. Zástupci Subaru si cenu převzali 11. května na výstavě Expo v německém Stuttgartu.



## Hybridní Subaru na bázi Toyoty

Toyota Motor Corporation (TMC) a Fuji Heavy Industries, Ltd. (FHI) oznámily, že v severoamerickém závodě Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA) budou vyrábět model Toyota Camry. Obě společnosti zároveň prohlásily, že se FHI bude podílet na vývoji vozů Toyota a že vývoj hybridních automob-

ilů Subaru bude vycházet právě ze systému pohonu Toyota Hybrid System. Podle této dohody bude závod SIA, v němž se na dvou linkách montují modely Subaru Legacy, Outback, Baja a Tribeca, vyrábět model Toyota Camry určený pro severoamerický trh. Výroba bude zahájena na jaře roku 2007 a roční produkce by měla dosahovat hranice 100 000 vozů. Dosavadní produkce automobilů značek Subaru bude převedena na jednu montážní linku, další linka, modifikovaná moderní technologií Toyota a systémem Toyota Production System, bude

využívána pro modely Toyota Camry. Rovní kapacita závodu SIA tak dosáhne hranice 240 000 vozidel novou strategickou spoluprací by mělo být vytvořeno dalších 1000 pracovních míst. Prvního února letošního roku bylo do TMC vysláno 10 technologů společnosti FHI, aby se podíleli na přípravě společného projektu. Pokud jde o vývoj hybridního vozu FHI, který vychází ze systému pohonu Toyota Hybrid System, tak se obě společnosti dohodly, že v rámci urychlení vývoje tohoto automobilu budou vycházet z osvědčené hybridní technologie firmy Toyota.



## Sheryl Crow zpívá pro Subaru

Jen rok poté, co slavný cyklista Lance Armstrong spojil své jméno se značkou Subaru, učinila tak i jeho přítelkyně Sheryl Crow. Neméně známá americká zpěvačka propůjčila svůj hlas ke klipu pro úvodní zbrusu nového modelu Tribeca na zámořský trh. Českým zastáncům japonské automobilky bude zřejmě tento promo snímek upínat, zato se ale mohou těšit na samotný vzhled. Ano, Subaru B9 Tribeca bude zkrájed podzimu ke koupi i u nás.

## SI-DRIVE: požitek z jízdy

Společnost Fuji Heavy Industries (FHI), pod kterou spadá i Subaru, odhalila v polovině dubna další chloubu. Je jí revoluční inteligentní systém SI-DRIVE, umožňující optimální kontrolu přenosu síly motoru a zároveň příjemný a bezpečný pocit na jakémkoliv typu silnice. Jako první bylo s novinkou představeno Subaru Legacy sedan 2.5GT spec. B pro Spojené

státy, avšak do Evropy by se revoluční systém měl dostat do konce roku. SI-DRIVE nabízí tři výrazně rozdílné režimy výkonu, charakteristické regulací řídicí jednotky motoru i převodovky a elektrickým ovládním plynu. Inteligentní režim zároveň uje hladký a silný výstup výkonu, ulehčuje ježdění po městě a přispívá k úspornějšímu cestování díky nižší spotřebě. Sportovní mód je navržen k dosažení ideální síly při jízdě ovšem i touze po rozumné akceleraci na více druhích vozovky. Ostrý sportovní režim je optimální odpovědí na jízdou výraznou akcel-

eraci a posiluje motor tak, jak si v tísni řidič ani nedokáže představit. Komunikaci s řidičem navíc uje multifunkční displej, jenž detailně zobrazuje průběh a výsledky vybraného režimu. Například ECO indikátor má prokazatelně pozitivní vliv na úsporné ježdění.





## Australská naděje

Chris Atkinson se jako kluk vnoval fotbalu, ragby a tenisu. Většinou v letech poprvé okusil motokros. Po několika zraněních však přišel matčin zákaz. Otec John Atkinson v té době jezdil rallye s Datsunem Stanza a Subaru RX Turbo. Jako první otce napodobil Ben, bratr Chrise. Startoval s vozem Toyota Corolla, ale příliš se mu nedařilo. Mezitím Chris absolvoval několik závodů na místě spolujezdce vedle Steva Orlanda. V rámci Caloola Classic Rallye usedl dokonce vedle svého bratra.

### Úspěšné začátky za volantem

Zlomovým bodem Chrisovy kariéry bylo absolvování soutěže školní R. Batese. Australan hned od začátku prokazoval nesporné talenty a cit pro řízení soutěžního vozu. Premiérový závod absolvoval za volantem rodinné Corolly při Keema Classic Rallye v roce 2000. První kompletní sezónu absolvoval o rok později za volantem Mitsubishi Lancer EVO V skupiny N. Se svým spolujezdcem Rickem Batesem získal hned ve své premiérové sezóně titul Queenslandu ve třídě N4. V dalších letech začal na místo spolujezdce usedat opět jeho bratr, s nímž získal vítězství v Privateers Cupu v rámci australského šampionátu. Šéf týmu Suzuki mu pro sezónu 2003 nabídl tovární zázeň a účast v šampionátu APRC s vozem Suzuki Ignis S1600. Chris se odvděl suverénním získáním titulu šampiona v kategorii S1600.

Sezóna 2004 znamenala nejen obhajobu mistrovského titulu ve třídě S1600 v rámci FIA APRC, ale i získání titulu vicemistra Austrálie s vozem Subaru Impreza WRX STi. Atkinson v této sezóně startoval dokonce na několika světových soutěžích. Na

Australské Rallye skončil na prvním místě ve skupině N, poprvé však na vynikajícím pátém místě absolutně.

Za volant továrního Subaru usedl Atkinson poprvé v druhé polovině ledna a závodní premiéru si odbyl při Švédské Rallye. Nejlepším závodem sezóny se pro něj stala Japonská Rallye. Poprvé v kariéře figuroval v prvním řádku po adě na prvním místě před týmovým kolegou Petterem Solbergem. Špatná volba pneumatik však jezdce znamenala pokles na čtvrtou příčku. Přesto dokázal v závěru soutěže zrychlit a posunout se na konečné třetí místo, zatím nejlepší výsledek kariéry.

Na výsledek z Japonska chtěl navázat i před domácím publikem. To se mu až do páté rychlostní zkoušky dařilo. V prvním řádku vedl před Solbergem a vše vypadalo na souboj o vítězství mezi těmi dvěma jezdci. Bohužel prasklé rameno u Subaru znamenalo propad

### CHRIS ATKINSON

- **Narozen:** 30. 11. 1979, Bega, New South Wales
- **Stav:** svobodný
- **Bydliště:** Queensland, Brisbane
- **Debut v rallye:** Keema Classic 2000 (Toyota Corolla)
- **WRC debut:** Rallye New Zealand 2004 (Subaru Impreza WRX STi)
- **Vzor:** otec John, Simon Švand, Ed Ordynski
- **Koníky:** vodní sporty, motokros, motokáry, fotbal, playstation 2
- **Největší úspěchy:** 2x mistr S1600 FIA APRC, vítěz Privateers Cupu 02 v Austrálii, vicemistr Austrálie 2004, 5. místo Rallye Australia (1.sk. N), 3. místo Rallye Japan 2005, 4. místo Rallye Australia 2005

až do druhé desítky prvním řádku. Atkinson se však nezdal a vítězstvím v dalších šesti měsících a se posunul na konečné čtvrté místo. V této sezóně se podařilo Atkinsonovi nasbírat tři nové body, což stačilo na dvanácté místo v hodnocení jezdců. Za celou sezónu vyhrál

Chris třináct rychlostních zkoušek, což by jej zařadilo na čtvrté místo mezi všemi jezdci. Před ním figurovali pouze Loeb, Solberg a Grönholm. Atkinson startuje za tovární tým Subaru WRT i v letošní sezóně. — MAREK FELT



# O jeden mýtus méně

Každý se určitě setkal s mýtem „drahých japonských dílů“ s dlouhou dodací lhůtou. Na této stránce bychom vám chtěli připomenout, že už dávno tomu tak není. Většina japonských výrobců, přestože vyrábí za oceánem, už zdokonalila své služby a ani Subaru není výjimkou.

maximální výkon, výdrž a bezproblémovou montáž. Kromě toho se do originálních dílů automaticky promítají veškerá zlepšení a inovace uskutečňované v průběhu sériové výroby. Pokud jsou navíc odborně namontovány proškolenými mechaniky Subaru a kryty plnou zárukou výrobce bez omezení počtu kilometrů, garantujeme, že v zájmu dostáváte tu nejlepší péči. Originální díly jsou také vyráběny společně s každým modelem - nikde jině výrobci spoléhají na to, že "jedna velikost pasuje všude". Neoriginální náhradní díly nezaručí požadovanou životnost a funkčnost a mohou způsobit jinou závadu na vozidle nebo přímo ohrozit bezpečnost, na které si Subaru obzvláště zakládá. A tak se zdánlivá úspora může výrazně podražít.

Výhody, které získáte používáním originálních dílů jsou neoddiskutovatelné: tyto díly jsou naprosto shodné s díly použitými při výrobě nového Subaru; zaručí dlouhou životnost, funkčnost a bezpečnost. Většina spotřebních dílů je u autorizovaných servisů Subaru k dispozici skladem, nebo díky propracované logistice jsou na místě dříve než do 48 hodin po objednání. Na origi-

## Originální díly a příslušenství Subaru –



## cenově příznivá kvalita s garancí

Na trhu se vyskytují zdánlivě výhodné alternativy v podobě neoriginálních dílů a napodobenin, které mohou v určitém případě ovlivnit spolehlivost a bezpečnost vozidla. Náhradní díly od jiných výrobců (druhovýroba) nemusí být vyrobeny se stejnou přesností a nejsou zkonstruovány s detailní znalostí vozu. Naopak každý díl, použitý pro výrobu vozu Subaru, musí splnit přísné standardy stanovené vývoji inženýry mateřského závodu Fuji Heavy Industries.

Pouze originální díly mohou sloužit stejně dobře, jako díly použité při výrobě, protože jsou navrženy a vyrobeny se stejnými nároky na

náhradní díly Subaru je samozřejmě poskytována plná záruka výrobce.

Snahou Subaru je vybudovat rozsáhlou síť autorizovaných prodejců a servisů vozidel Subaru, jak v Evropě tak i v České republice, aby nebyl sebemenší důvod používat neoriginální náhradní díly. V loňském roce jsme si v ČR rozšířili o další dealery, kteří jsou zastoupeni již téměř v každém kraji naší vlasti. Znamená to, že za originálním dílem a spolehlivou pomocí už nemusíte cestovat - máte to na dosah ruky, i chcete-li - na dojezd.

### Originální díly Subaru za příznivě nízké ceny

Na kvalitu vozů Subaru je spolehnouti. Díky najdete na všech stránkách tohoto časopisu. Nicméně některé díly podléhají opotřebení a je nutno je vyměnit. Chceme nabídnout konkurenceschopnou cenu služeb a výhodné ceny originálních náhradních dílů. Stejně jako vy pečlivě sledujeme provozní náklady a snažíme se o zdokonalení v dodávkách a cenových nabídkách originálních dílů Subaru.

### Plynulá dodávka dílů

Nová, celosvětově řízená logistika zaručuje hladkou dodávku dílů. Originální díly Subaru jsou k dostání u všech našich autorizovaných partnerů. V případě, že požadovaný díl není u prodejce skladem, bude díl na místě dříve než do 48 hodin od objednání z centrálního evropského skladu Subaru. Subaru je už schopno nabídnout ceny, které v případě nepovyšují úroveň cen dílů neoriginálních.

Ještě nevíte, že se vám originální díl vyplatí? Pak nahlédněte do tabulky a zkuste si ceny porovnat. ★

Název dílu	Cena v etn. DPH
Olejevý filtr pro všechny typy válcových motorů SUBARU	242 Kč
Přední blatník Forester MR2006	2654 Kč
Klínový člen Forester 2.0 MR2003-MR2005	638 Kč
Přední brzdové destičky Forester 2.0 MR2003-MR2005	2550 Kč
Přední brzdový kotouč Forester 2.0 MR2003-MR2005	2340 Kč
Přední blatník Legacy MR2006	2403 Kč
Přední brzdové destičky Legacy MR2006	2550 Kč
Přední brzdový kotouč Legacy MR2006	2340 Kč

# Nová Impreza p jde po krku golfu, nasadí naftu a hybridy

iDnes 2. 5. 2006

St ední modely sou asné výrobní ady extravagantního japonského výrobce mívají zákazníci problém za adit. Emotivně tvarovaný, necelých 4,5 m dlouhý sedan se sice rozm rov hlásí mezi octavie, astry a corolly, ovšem použitá technika do zavedených schémat ekonomické nižší st ední třídy jaksi nezapadá.

Žádný z konkurentů nenabízí výhradně trvalý pohon všech kol, bezrámové dveře, ploché motory a nejslabší motorizaci o výkonu 160 koní. Zákazník může zkrátka chybět srovnání, možná i proto si znamenitě a vzhledem k nabízeným kvalitám relativně levné malé subaru nekupují tak, jak by si vedení malé automobilky přalo.

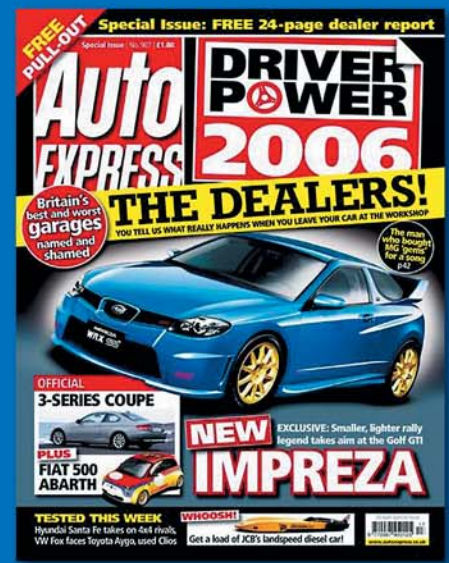
Pokus o zvrat přijde koncem příštího roku, kdy se představitel od základu nové generace. Revoluční změna na použité osvědčené technice se nedočkáme, ovšem zlomem bude koncepce karoserie. Dosavadní sedany a kombíky totiž nahradí – aspoň zpočátku – tří a pátidveřové hatchbacky, které mají v dnešní

době na euroasijských trzích daleko více co nabídnout. Prostorný hatchback se tak pustí do nových oblastí trhu, do nichž předtím kolo subaru nevjelo; nová impreza se totiž vydá mezi stávající kupce golf a focus, které mívají před sebou zejména v těm vnitřním prostoru, plnohodnotným „železem“, poháněným všichni ty kola, a vynikajícími jízdními vlastnostmi, pocházejícími od nízko uloženého čtyřmotoru boxer.

Design bude s největší pravděpodobností vycházet z ložské tokijské studie B5 TPH – mezi podsaditými konkurenty se prožene klinovitě monstrum, které rozvíjí prach i disky na motoristických fórech. Výrazná přední se bude asi podobat současně impreze, možnou definitivní podobu nastíní mj. britský Autoexpress. Technika se bude do značné míry podobat té současné – solidní základ nabídky vytvoří optik atmosféricky plněný silný a točivý dvoulitr, doplněný vavivými výsoce přeplávanými verzemi pro

budoucí STI a nový speciál pro sv. továrny rally (2009). Další motory se už nyní intenzivně konstruuji s pomocí toyoty – nového partnera ve vývoji.

Velký zlom se očekává v roce 2008 – subaru by konečně mohlo představit již dlouhé roky slibovaný a stále odkládaný diesel – nová impreza by s ním dostala silné pádlo na lakomé evropské pánvi. Jak se bude dařit uvidíme již v roce 2008, kdy vstoupí impreza na trh.



## BARU FORESTER

# Pane, pojd'te si hrát

„Tak koho pozlobíme tentokrát?“ říkal jsem si téměř pokaždě, když jsem usedal za volant Subaru Forester 2.5XT. Tohle auto na to nevypadá, ale je postrachem mnoha sportáků.

Image může mít mnoho podob. Někomu vyhovuje tiskit se v úzkém kokpitu sportovního auta nízko nad zemí, jinému vyhovuje nadzvednuté kombi s neemotivním designem, do jehož útrobu schová štafle a... následně pozavodí právě toho „borce“ ve sportáku. Právě druhá zmiňovaná skupina by neměla přehlédnout forester s benzinovým dvoupálením předtiskovaným turbem. Výkon 169 kW (230 k) je pro auto s hmotností 1,5 tuny víc než dost, přidejte pohon všech kol, který výkonu pomůže bez problémů na silnici, a hned je ze vzhledově nemotorného auta aspirant na dominantní levěnu dálničnímu pruhu. Čtyřválcový boxer vyniká slušným zážatekem v celém otáčkovém spektru. Někdy se smíte s vysokou spotřebou, bude vám benzinový turbomotor přinášet jen samou radost.

Když se smíte s vysokou spotřebou, bude vám benzinový turbomotor přinášet jen samou radost.

Forester má oslovit zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

TECHNICKÉ ÚDAJE		SUBARU FORESTER 2.5XT LOW	
Šířka	1735 mm	Užitková hmotnost	515 kg
Objem motoru	2457 cm <sup>3</sup> /benzin	Objem nálohu	387 l
Kotoučové brzdy		Převodovka	pětistupňová manuální
		Kotoučové brzdy	
Největší výkon	169 kW/5600 ot.	CO SE NÁM LIČILO	
Největší točivý moment	320 Nm/3600 ot.	Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.	
Nejvyšší rychlost	221 km/h	CO BY SE NÁM LIČILO	
Zrychlení (0–100 km/h)	6,0 s	Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.	
Kombinovaná spotřeba	10,7 l/100 km		
Dojezd na plnou nádrž	560 km		
Základní cena	878 800 Kč		
Cena verze	878 800 Kč		

1585 mm

2525 mm

4485 mm

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijezdy zatáček pod

Jan Blazek

169 kW/5600 ot.

320 Nm/3600 ot.

221 km/h

6,0 s

10,7 l/100 km

560 km

878 800 Kč

878 800 Kč

Užitková hmotnost 515 kg

Objem nálohu 387 l

Převodovka pětistupňová manuální

Kotoučové brzdy

Kotoučové brzdy

Forester mě oslovil zejména svou multihunkzností. Dokáže přesčebovat rodinu na dvojelehou, stejně tak jako zvládne potřípiti všední sportovních kupů. Motor má sportovní charakteristiku, pohon všech kol se stará o dobrou trakci. A ta cena... no, nekupte to.

Urbě by se mi šla měřit spotřeba benzínu – ručička palivoměru se pohybuje skoro stupně skvěle korigovatelně, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

lynem jsou nejednou mnohem rychlejší, auto je neutrální, případný smyk skvěle korigovatelný, a jen malokdo s vámi dokáže držet krok. Pohled do centru vám pak mohli pomoci nazpřít poslední pochoby – za necelých 880 tisíc Kč jiné auto toliká tvářit prostě neseženec.

domit fiidit. Při defenzivnější jízdě se nedotáčivost dostává naopak poměrně brzy a při prvním seznámení můžete mít pocit, že je tenhle forester prostě dalším z přemotovaných aut. Jenže když mu bez servitů naložíte, zjistíte, že výkonem a ovladatelností nemáte daleko k Impreze WRX a možná i k STI. Přijez

JAK NÁS VIDÍ

# Subaru v zrcadle médií



## Totální nasazení

Speed 04/2006



Další Impreza STi? Nenechte se zmýlit, tohle je opravdová revoluce. Větší motor, upravená převodovka, přepracovaný podvozek a vylepšený pohon všech kol! Opravdu je lepší než kdy dříve?

Z dvaceti prodaných exemplů jich deset skončilo na kaši. Koktejl maniakálního motoru, maximální ochoty jezdit bokem a letních pneumatik na zasněžené silnici ani nemohl chutnat jinak...

Nemusíte být profík, abyste Imprezu zvládli, ale nesmíte mít sebevdomní jako náměstí Nebeského klidu v... Nová Impreza STi totiž umí zaútočit s rychlostí geparda nejen na své soupeře, ale občas jde po krku i tomu, kdo sedí za volantem... Jedno z nejostřejších aut, jaká můžeme řídit i bez závodní licence a zbrojního pasu.

Je to další rychlá Impreza v relativně krátké době, ale tohle je něco jiného. Není to o nové mace, kidelech na nárazníku a malém kidečku nad zadním oknem. Všechno se točí kolem nového motoru s objemem 2,5 litru! Počítá se to s přepracovaným boxerem, ale to chvilku navíc stojí za větší výkonem i točivým momentem a hlavně za výraznějším zážitek od volnoběžných otáček.

## Dobré dědictví

Automobil 4/2006



Od ledna 1988 do března 2006 vyrobila automobilka Subaru téměř 10 miliónů vozů Legacy. Dnešní čtvrtá generace se prodává od května 2003. Pro modelový rok 2006 přichází nová verze.

Subaru Legacy nahradilo v roce 1989 modelovou řadu Leone/1800 a hned přímou rychlostí 223,345 km/h ustavilo světový rekord na 100 tisíc km, uznávaný mezinárodní automobilovou federací FIA. Současná čtvrtá generace se zase vyznačuje tím, že se stala prvním vozem Subaru, oceněným titulem Car of the Year in Japan (2003-2004).

V modelovém roce 2006 stáhlo Subaru z evropské nabídky čtyřlitrůvé provedení 2,5 (121 kW/165 k) a základní 2,0 (101 kW/138 k). Oba motory nahradil nový model 2,0R s dvoulitrovým boxerem, který díky vyššímu kompresnímu poměru, čtyřventilovému rozchodu DOHC s proměnným otáčením sacích ventilů AVCS a dalším úpravám dosahuje stejného výkonu a téměř shodných hodnot zrychlení z 0 na 100 km/h a nejvyšší rychlosti jako dosavadní verze Legacy 2,5.



## Outback je dobré zboží

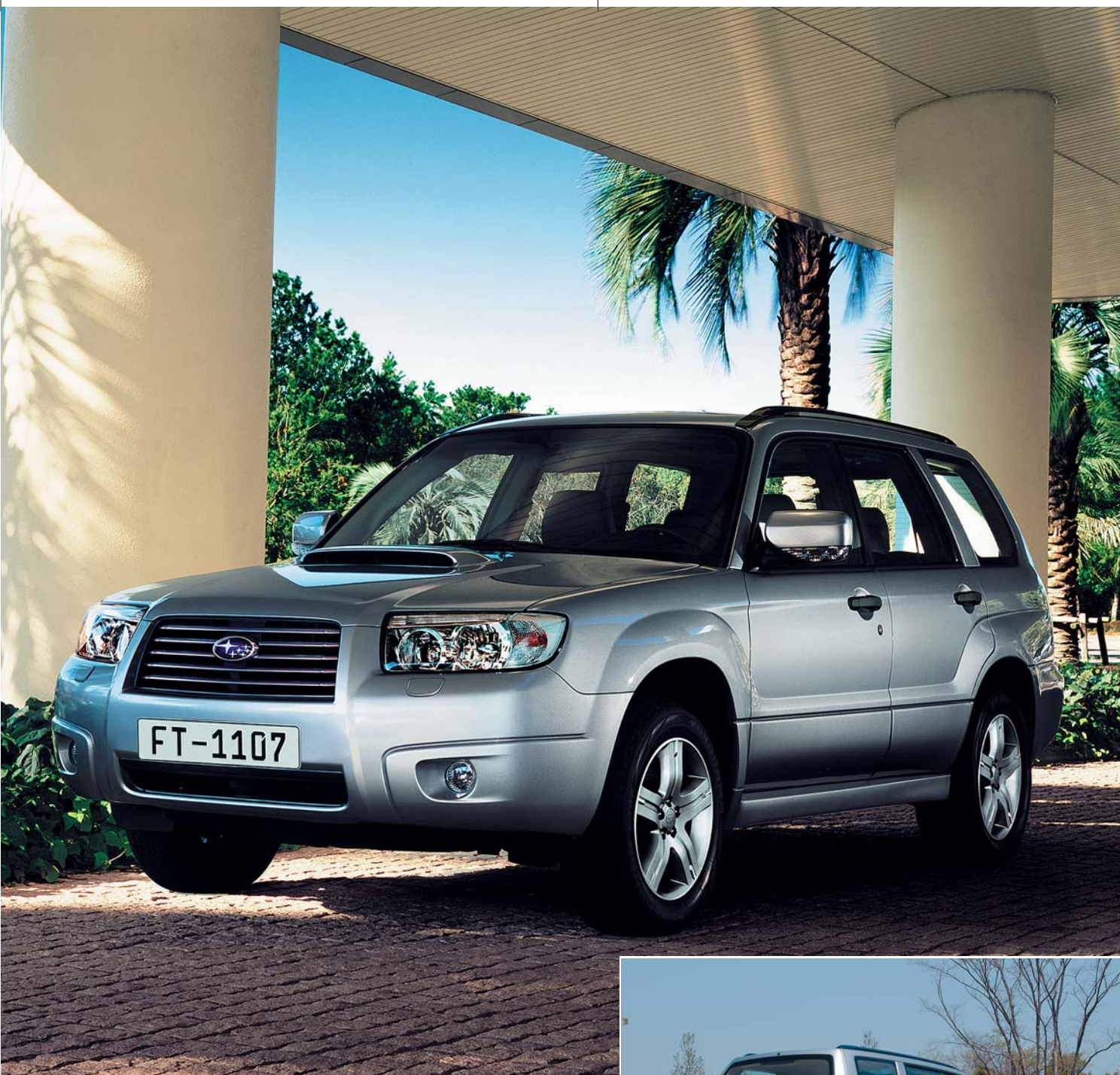
Sportmagazín 13

Tak tohle auto můžete fakt dostalo. Pokoušel jsem se ho zařadit do nějaké škatulky, nicméně odevšad vyčnívalo. Je to sportovní užítkovák v zátce? Nebo elegantní a luxusní kombi? Řešení se objevilo záhy – je to prostě Subaru Outback!

Jen připomínám, že Subaru staví vozy s pohonem všech čtyř kol a Outback není výjimkou. Na jeho exteriér jsem zaslechl připomínky, ovšem namítám – osobnost má svou tvář. A Outback je typickým Subaru, to

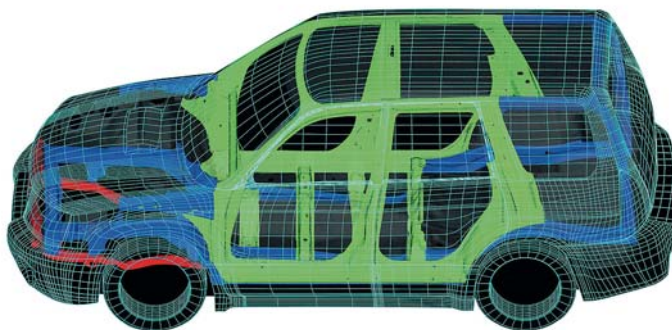
nelze popírat. Takže si zachovává všechny základní rysy.

Má stejnou světlou výšku (200 mm) jako terénní sourozenec Forester, což naznačuje jeho ambice. Ovšem především je pohodlným a bezproblémovým kombikem. Testovali jsme v době, kdy po asi ukazovalo svou odvrácenou tvář. Sníh, mokro, kluzko, ostatní konkurenti na silnici měli problémy, avšak Outback zvládal potíže bez větší námahy. A s jistotou, což patří mezi jeho nejvyšší plusy.



V dalších čtyřech letech procházel Forester spíše menšími inovacemi, ale pro rok 2002 byla připravena druhá generace. Nejvíce se výrobci zaměřili na zlepšení těchto vlastností – manévrovací schopnost s výkonností, kvalitu práce bezpečnosti, pohodlí s uplatnitelností a dynamický design. Povedlo se. Subaru Forester byl pozitivně hodnocen v každém testu. Nejvíce však v testech bezpečnostních, na které je kladen důraz. Bezpečnostní konstrukce a odolnost proti kolizi zkrátka záležela. I tyto výsledky pomohly rozšířit povědomí a oblíbenost tohoto automobilu po celém světě, zejména však v Japonsku.

V roce 2005 dosáhl celosvětový prodej Foresteru 119 743 vozů, což je nárůst o více než šest procent oproti roku předchozímu. V Japonsku se prodává 83,2 % z celkové produkce tohoto modelu a Forester se tak stává jedním z nejdelejších vozidel ve strategii Subaru na cestě za úspěchem. Tento fakt potvrzuje i primát Subaru Forester v německých testech spolehlivosti pro rok 2006, kdy získal prvenství mezi 2-3 roky starými automobily. A to se teprve nedávno na silnicích začal objevovat v mnoha směrech vyšperkovaný modelový rok 2006 Forester, který v sobě má mimo jiné výkonnější motory a opět lepší aktivní i pasivní prvky bezpečnosti, o kterou jde ve Fuji Heavy Industries především. ★



Robustní konstrukce karosérie zaručovala už od prvních modelů Forestera vynikající pasivní bezpečnost

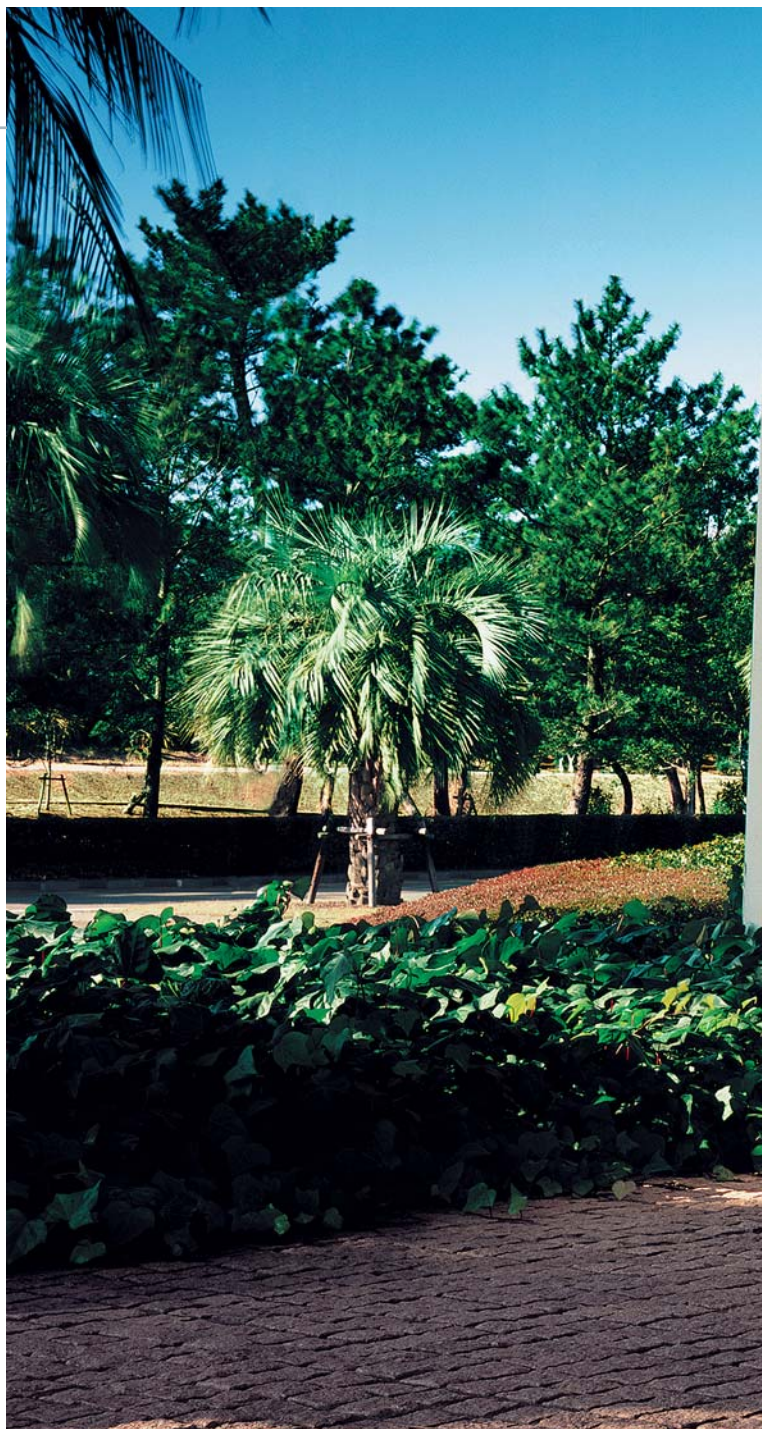
## ★ FORESTER STORY

# Cesta úspěchu

Milion vozů Subaru Forester na světě. Tento významný milník za čtvrté čtvrtletí roku 2006 překročil díky konstrukci i v Japonsku u oblíbeného modelu. Stalo se tak po 111 měsících od zahájení výroby. I proto je zde příležitost podívat se, jak šel čas se zástupcem kategorie SUV a co vše se za více než devět let změnilo.

Už v roce 1996, kdy začali v japonské Gunma Yajima vyrábět automobil s názvem Subaru Forester, věřili představitelé globálního producenta výrobků pro dopravu a letectví Fuji Heavy Industries, že přinesou poklad. Cílem bylo produkovat víceúčelové vozidlo a koncept Forestera vznikl na základě zkušeností s výrobou sportovního užitkového automobilu s pohonem všech čtyř kol spojujícího v sobě nejlepší vlastnosti SUV a osobního automobilu.

Nový typ vysokovýkonového vozu pro všechny jízdní podmínky byl na světě v únoru následujícího roku. Jako první byl na první pohled odolný a po dlouhém otestování také spolehlivý Subaru Forester uveden do prodeje pochopitelně v Japonsku, avšak i na další kontinenty se dostal velice rychle. Amerika jej přivítala v červenci a do Evropy se první generace tohoto vozidla dostala o dva měsíce později.



Model Forester nacházel své příznivce ve všech vývojových oblastech. I verze z roku 2003 se dobře prodávala.



**MÁTE SVÉHO  
MILÁČKA POD  
OCHRANOU?**



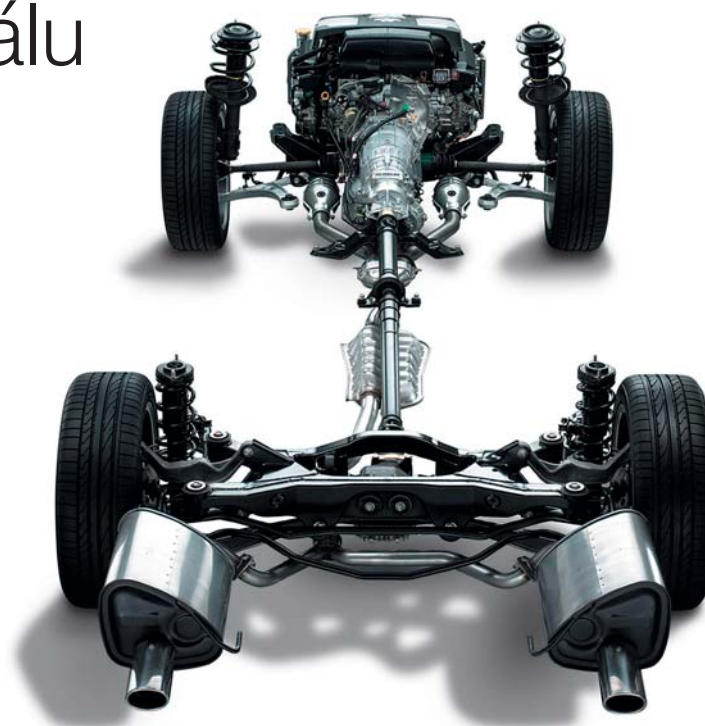
**CONSTRUCT**  
mechanické zabezpečení vozidel proti krádeži

**CONSTRUCT – JEDINÝ ORIGINAL**  
BEZPEČNÁ OCHRANA VAŠEHO ČTYŘKOLÉHO MILÁČKA

[www.construct.cz](http://www.construct.cz) infolinka: 800 194 100

# Tajemství diferenciálu

Modely Subaru s manuální převodovkou vyjma modelu Impreza STi DCCD jsou vybaveny trvalým pohonem všech kol se dvěma kuželovými diferenciály. Diferenciál je poslední část převodového ústrojí který rozdíluje kroučící moment motoru a umožňuje rozdílné rychlosti otáčení výstupních hřídel.

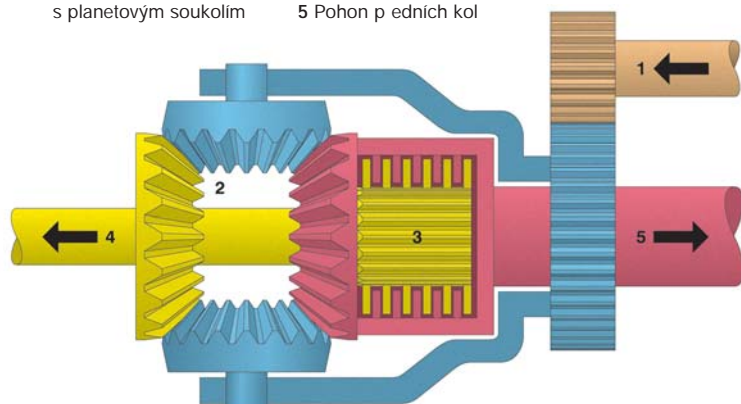


Při jízdě nastávají situace, kdy je potřeba, aby se kola otáčela různou rychlostí, zvláště když vozidlo zatáhne, nebo jede po nerovném povrchu. Při průjezdu zatáčkou, vnitřní kola urazí kratší vzdálenost, naopak kola na vnější dráze urazí delší vzdálenost. Při trvalém pohonu všech kol je situace malinko složitější, a sice, že nejen kola na přední ose urazí rozdílnou vzdálenost ale i každé z kol na zadní ose urazí jinou vzdálenost. Proto musí být takovéto vozidlo vybaveno dvěma diferenciály.

Centrální nebo také jím nazývaný jako mezinápravový diferenciál rozdíluje kroučící moment motoru mezi jednotlivé nápravy a umožňuje jejich rozdílné otáčky a následně nápravové diferenciály (přední a zadní) dle síly mezi levé a pravé kolo osy a opět umožňuje rozdílné otáčky. Kdyby kola nebo nápravy byly spojeny napevno, bylo by velice obtížné zatočit, aby došlo k zatočení vozidla, muselo by jedno z kol proklouznout a tím pádem přenést veškerý výkon na kolo na vnější oblouku. K takovému úkonu by bylo zapotřebí obrovské množství síly, zvláště na silnici s kvalitním povrchem. Navíc by se velice rychle opotřebovaly popř. poškodily jednotlivé části pohonného ústrojí a velmi by trpěly pneumatiky.

## ZJEDNODUŠENÉ SCHÉMA DIFERENCIÁLU

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| 1 Hřídeľ hřídel                           | 3 Lamelová viskózní spojka |
| 2 Klec diferenciálu s planetovým soukolím | 4 Pohon zadních kol        |
|   | 5 Pohon předních kol       |



V případě vybavení vozidla kuželovými diferenciály je poloosa popř. kardanový hřídeľ na straně diferenciálu ukončená ozubením, přes které se přenáší točivý moment. Na ozubení hnací hřídele navazuje v diferenciálu uložené ozubené kolo, které se nazývá centrálním kolem. Mezi centrálními koly se nachází dvojice, nebo také pár tzv. satelitů. Satelity jsou kuželová ozubená kola uložená na špechách a společně jsou umístěny v kleci diferenciálu, kde slouží jako zubové spojky mezi klecí diferenciálu a centrálními koly.

Jede-li auto po silnici rovně, všechna hnaná kola se otáčejí stejnou rychlostí. Točivý moment se přenáší přes vstupní kolo diferenciálu spojené s klecí. Klec diferenciálu a centrální kola mají stejné otáčky a tím zůstávají satelity v klidu. Při zatáčení se kola otáčejí různou rychlostí – vnitřní pomaleji než je vstupní rychlost do diferenciálu, vnější rychleji a zároveň síla, která je potřebná k zatáčení kola, je menší než vstupní a tudíž je nevyužitá síla přenesena z vnitřního kola na vnější. V takové situaci dochází k pohybu satelitů. Ty obíhají a zároveň se i točí na svých špechách. Vrátili-li se jízda do přímého směru, přestanou se satelity otáčet a navrátí se k funkci pouze zubové spojky.

Jedou-li všechna hnaná kola automobilu po povrchu se stejnou přilnavostí, diferenciály rozdělují točivý moment rovnoměrně na všechna kola. Jakmile dojde u jednoho kola ke snížení přilnavosti, nastává problém. Diferenciál přivádí v této točivý moment na prokluzující kolo a menší na ostatní kola, která jsou v záběru na pevném povrchu a auto se přestane pohybovat kupředu. Pokud přidáte více plynu, kolo se otáčí rychleji ale auto nezrychluje. V extrému se prokluzující kolo otáčí několásobnou rychlostí než jsou výstupní otáčky z převodovky a vozidlo se vůbec nerozděje. Pro tento případ se používají diferenciály s omezeným prokluzem nebo jinak nazvané jako diferenciály s vyšší svorností.

Kuželový diferenciál používaný u Subaru má vysokou účinnost a dle proto točivý moment v poměru jen málo se lišícím od 50:50. Aby mohl na jednu stranu přenášet výrazně víc než 50% přiváděného momentu, musí mít nižší účinnost resp. vyšší svornost. Toho se dosahuje v případě Subaru použitím viskózní spojky jako doplnění mezinápravového diferenciálu. To už je ale úplně jiná technologie automobilky s hvězdami ve znaku. ★ MARTIN ERMÁK

s pohodlným zázemím, z rozšířené nabídky služeb (vlastní klem-pírna s lakovnou), nadále ovšem také z milé rodinné obsluhy, která opět přemýšlí, jak by návštěvu svého dealerství klientům Subaru ještě více zpříjemnila. Zajeďte se podívat a popovídat si o novinkách na Provazníkovu ulici k Janoudovým!

### Subaru dobývá západ – nový partner v Chebu

Západní koutěch jakoby byl pro Subaru zakletý – ne a ne najít toho pravého partnera. Se začátkem nového roku se ale díky pomoci jen podařilo a po delším namlouvání se Subaru dohodlo s firmou Auto Brožovský na spolupráci i podpoře cílů, záměrů a rozvoji dalšího působení značky Subaru v tomto regionu. Auto Brožovský je zde známou společností, zabývá se obchodem a servisem japonských automobilů na Karlovarsku již 8 let. Pro Subaru vytvořila prozatím podmínky v Chebu v ulici K nemocnici, ale do roka připravuje otevření nového autocentra v krajském městě Karlovy Vary. Záměr přiblížit servisní a prodejní služby v západnějším regionu se tak naplnil, věříme že k budoucí spokojenosti jak firmy Auto Brožovský, tak především ke spokojenosti nových klientů značky Subaru.



Společnost Emil Frey se na konci minulého roku zúčastnila výstavy Mmotion 2005. A nově Subaru Impreza se ve Veletržním paláci rozhodně neztratilo.



Nový komplex firmy Mija Brno umožní podstatné rozšíření služeb...



...a MIJA vychází zákazníkům v ústřety i nápaditou prezentací vozů Subaru, jak dokumentuje fotografie z brněnského MAKRA



I areál Emil Frey v Praze Stodolkách se stále modernizuje a rozrůstá



V západnějším regionu značku Subaru nově reprezentuje i firma Auto Brožovský

### Záblesky z akcí

Ani ostatní ale nezaháleli a pracují na naplňování záměrů značkou ohrožením akcí, z nichž tu můžeme zaznamenat jen jednotlivé záblesky.

Partneři připravili a připravují akce na podporu prodeje, ale i aktivit, které přispívají k udržování přátelských vztahů s naší Subaru rodinou. Ve Frýdku-Místku se vydali na sjezdovky a ve spolupráci s lyžařskou společností uspořádali několik víkendů na horách se zajímavými soutěžemi, v Ostravě připravili zimní karneval, v Opavě vyrazili na rally a v Plzni společnost Autwec úspěšně uspořádala již 11. ročník Subaru Festivalu. U Emila Freye v Praze kromě aktivních výstavních prezentací opět vychytali další ročník již tradičního Subaru Sprintu, navíc přes zimu dokončili další etapu rozvoje rozšíření areálu o nový servis s vlastní lakovnou a karosárnou. Ve snaze zkvalitnit své služby ještě více přijali i další kvalifikované pracovníky a rozšířili portfolio přijímacích technik.

Větsina dealerů se také zapojila do importérské iniciativy a tak jste mohli v průběhu měsíce dubna v obchodním středisku Makro narazit na dynamickou prezentaci nejspolehlivějšího vozu roku dle TÜV Autoreport 2006 – Forestera.

S neutuchajícím elánem a entusiasmem sobě vlastním pak naši partneři připravují i další projekty pro Subaru nadšence, určitě se zastavte!



## Dealerská síť live

Od posledního ísla Subaru magazínu ub hlo n kolik m sic , b hem nichž naše dealerská sí nezahálela. Dva partne i investovali do nových prostor, které nabízejí mnohem lepší prost edí a zázemí pro klienty. Další se v novovalí p edvád cím akcím, klubovým setkáním, reklamním aktivitám a ostatním projekt m. Nabízíme vám okénko k nahlédnutí do života dealerské síti Subaru ...

### Subaru v Liberci – kvalitativní skokan roku

Así nevj tší pokrok v oblasti prezentace produkt zna ky se odehrál na severu republiky. Zdejší partner si p ipravil novoro ní p ekvapení pro své klienty a odhodlal se k velké investici – výstavb nového autosalonu se servisem na rušné Letné ulici. Nejenže rozší il své komplexní služby kolem prodeje a servisu voz Subaru, ale úrove kvality prost edí ho katapultovala na pomyslné p ední p í ky v krásné presenta nich prostor naší zna ky. Spole nost Ilos si tak vybudovala jeden z nejhez ích autosalon , které v libereckém kraji naleznete. Ochota investovat se ur ít vyplatila a v íme, že i nadále bude naše zastoupení na severu reprezentovat kvality našich produkt !

### Mija Brno – autokomplex na Provazníkov ulici

Ani tomuto partnerovi už stávající prostory nevyhovovaly a v souladu s dalším rozvojem svého podnikání se rozhodl pro razantní krok a vybudoval nový komplex v Brn – Husovicích. Zákazníci se te mohou t šit z nových showroomových prostor



Nový liberecký autosalón Subaru je hezký zvenku i uvnit



Naše fotokoláž upozor uje na dv z akcí, které autorizovaní partne i na severní Morav po ádají pro celou soudržnou Subaru rodinu



restauraci jsem viděl zaparkovanou Imprezu. Obhlédl jsem ji, vešel do lokálu a zeptal se, kdo je majitelem toho vozu. Pohlásil se, a tak jsem začal vyzvídat detaily. Poté jsem si umnul, že ji musím také mít. A tak se také do roka stalo a do firmy jsem auto koupil. Prostě láska na první pohled, která nedávno vyústila v pořízení nového modelu. Šel jsem v životě hodně aut, ale musím říci že 06 je nejlepším. Má fantastický točivý moment, plastický motor a cenová relace, ve které se prodává, je naprostou svůtovou špičkou.

**Přijďte se ale k vaší tvorbě, která se automobilům příliš netýká. Co konkrétně nyní připravujete?**

Začínáme pracovat na muzikálu Golem, jenž má otevřít Divadlo U Hybern. Je dobré, že se z této budovy na náměstí republiky po kostelu a výstavní síni stává divadlo. Hudbu k muzikálu v této nádherné lokaci bude dirigovat Karel Svoboda a texty Lou Fanánek. No a v létě budu točit film Pípadu nevěrné Kláry podle další knihy Michala Viewegha. Přijde o zajímavý erotický thriller. Nyní zrovna dávám dohromady obsazení a už moc dobře vím, že nás čeká hodně práce, protože se bude natáčet i v zahraničí. Vedle toho ještě ve firmě Proillusion Film, kde jsem společníkem, točíme různé reklamy a tak.

**Jak vypadá vývoj ohledně zfilmování příběhu odsouzeného Jiřího Kájinka? Po delší době se s ním dostanete zpět k vážné tematice.**

Jiří Huba píše v současné době podle nasbíraných materiálů a reportáží Josefa Klímy scénář. Až ho dokončí, pustíme se do realizace. Tento rok to ovšem ještě nebude. Snímky podle skutečných událostí jsou vždy hodně citlivé a rád se jimi zabírám. Realita je prostě realita a sebelepší scénárista ji prostě nevymyslí. Chci se vrátit k němu syrovějším a již teď mohu slíbit, že si servítky rozhodně brát nebudeme. Abychom se báli, že nás někdo napadne, to opravdu ne. Jde sice o těžké téma, které nebude jen o Kájinkovi, ale také o české společnosti, policejní korupci a zvláště soudce a politiků, avšak je na místě ukázat na lidi, kteří za případy jsou.

**Mohou se opět diváci těšit na zbrusu novou hereckou tvář, což je vaší specialitou?**

Přesně tak. V Pípadu nevěrné Kláry bych rád angažoval neznámou modelku – krásnou holku. V hereckých kruzích žádná není, nebo je obsazena v seriálech. A mě nebaví oslovovat herce, kteří jsou provazníci z telenovel. Mým zájmem je, aby lidé šli na projekt, ne na známá jména.

✦ text: LUKÁŠ VRKO, foto: JOSEF LOUDA





## Láska na první pohled

„Auta miluji už od malička,“ tvrdí režisér Filip Ren. Jeho váše navíc potvrzuje fakt, že několik let jezdil okruhové závody a nyní pro potěby firmy pojíždí již druhý voz Subaru se sportovním zaměřením – Impreza STI, modelový rok 2006. A nutno dodat, že je s novým automobilem od společnosti Emil Frey naprosto spokojen.



### Co pro vás znamená auto?

Je pro mě naprostě kancelářská a pracovní mašinka z bodu A do bodu B. Celkově je ale považuji za víc, než jen převozníka mého tla. Spíš je pro mě partnerem, ochranářem. Vždy se říká, že v něm člověk stráví polovinu života. Proto by si měl pojetí řídit bezpečně.

### Stavíte vám jen bezpečnost, nebo hledáte ve vozidlech ještě něco jiného?

Vzhledem k tomu, že jsem jezdil pět let okruhové závody, zvykl jsem si na dynamická auta, která mají výbornou přilnavost, akceleraci, což se hodí třeba při jízdě. Zároveň by auto mělo být v klidu na našich silnicích, které nejsou dokonalé. A pak musí mít pasivní i aktivní bezpečnostní prvky. Tím je pro mě například ocelový rám uvnitř vozu a ten Subaru má samo o sobě a neznám ještě jen ze závodů.

### Můžete o sobě říci, že jste dobrým řidičem, když jste v autě závodil?

Během soutěží na okruzích jsem se po řadě výher naučil seriózní triky, jezdit na odlišných površích, zvládat rozdílné situace a jsem zažil několik havárií, takže mohu říci, že cítím, co auto na silnici dělá, a znám hranice jízdy. Tímto zkušeností proto využívám, ale moc dobře vím, že v běžném provozu se vůbec riskovat nedá. Jsou v něm především jen chodci, cyklisté a stromy. Blbnutí za volantem mám už definitivně za sebou, protože závodím je potřeba v novat hodinu a ten já už jsem v druhé polovině devadesátých let neměl. Nešlo jezdit jen tak na návštěvu.

### Přiblížte nám vaše řidičské zážitky...

Pokud chcete úplně, tak ty byly v mých pěti nebo šesti letech, kdy jsem seděl na klíně tátovi v jeho Renaultu 8 a kroutil volantem. Poté jsem ho celé dětství otravoval, a měly jít některé z aut, jež postupně měl. Byl jsem do nich zamilovaný od malička. Řidič jsem si proto udělal hned v osmnácti letech a pak jezdil si Škodu 105. První vlastní auto jsem měl až v době, když jsem začal točit Requiem pro panenku v roce 1991. A první nové? Tím bylo Subaru Impreza WRX STI v roce 2003. Do té doby jsem měl samé ojetiny.

### Jak jste se po pěti letech s Subaru vůbec dostal?

Přišel jsem za prodejkyň a koupil jsem si ho. Ba ne, jel jsem na kole někde v Jizerských horách, tuším u Jablonce, a po jedné

ným pudrem a oblékne skvostné kimono s dlouhým splyvavým pásem – a je p ijata mezi maiko, „tane nice“. V Tokiu se pro adeptky v tomto stádiu používá výrazu hangjoku, „polovi ní drahokam“. Pod laskavým le p ísným dohledem onésan (doslova „starší sestry“ – zkušen ější kolegyn ě, která se stává nové adeptce starostlivou pr vodkyní a ochránkyní) vyrazí maiko poprvé tan ět na ve írek, a také dostává sv ěj první plat. N ě které chudé rodiny kdysi posílaly své nadané dcery již v útlém v ěku do u ěení na geiko hlavn ě proto, aby si mohly p ědem vybrat zálohu na tento budoucí plat. Dnes se zálohy neposkytují, adeptka se pro svou budoucí dráhu musí rozhodnout sama – a musí mít za sebou povinnou školní docházku, takže jí je obvykle v okamžiku p ějetí do domu nejmén ě 15 let. Maiko tan ěí na ve írcích spolu s mladšími geiko, starší geiko je obvykle doprovázejí zp ěvem a hrou na strunné nástroje – a zároveň bedliv ě usm ěr ují proud zábavy. Zkušenost a profesionalita geiko spolu s krásou a naivitou maiko dodávají ve írk ěm v tradi ěních ajovných naprosto neopakovatelné kouzlo.

Vidíte-li maiko a geiko spole ěn tan ět na ve írku ěi v divadle nebo cupítat po ulici, m ěžete snadno poznat která je která. Sta ěí si jen zapamatovat následující rozlišovací znaky:

**Vlasy:** Ú ěes maiko je tvo ěen jejími vlastními, hustými ěrnými vlasy. Naproti tomu geiko nosí luxusní paruku.

**Lí ěení:** Rozdíly v lí ěení tvá ěe nejsou pro laika p ěliš z etelné – mnohem názorn ější je pudrová kresba na zátylku, respektive odhaleném krku, který Japonci považují za nejsexuáln ější ást ženského t ěla. Maiko má ást krku bez pudru, takže vyniká krása její mladé pleti. Naproti tomu geiko má celý krk bílý.

**Kimono:** Kimono maiko je mnohem okázalejší, barevn ější, má dlouhé splyvavé rukávy.

**Obi:** Konce pásu obi, kterým se zavazuje kimono maiko, jsou dlouhé až na zem (p ěi tanci se vlní jako v tve stromu). Geiko si své pásy obi vážou b ěžným zp ěsobem.

**Obuv:** Maiko nosí d ěváký na velmi vysokém podpatku s roln ěkami po stranách. T ěmto d ěvák ěm se íká o-boko (citoslovce klapotu). Geiko nosí standardní d ěváký geta nebo pantofle zóri.

Lidé na Západ ě mají tendenci považovat gejš ěi automaticky za dívky lehkých mrav ěí dokonce za prostitutky. Dnešní gejš ěi, geiko ani maiko prostitutkami rozhodn ě nejsou. Nedá se íci, že by jejich um ění zcela postrádalo sexuální aspekt – ostatn ě které

um ění jej postrádá. M ěj kamarád, japanolog Robin He man, íká: „Cožpak není sv ěm zp ěsobem sexuální už jen pohled dívky zahalené sn ěhobílým pudrem a jejich cudný smích?“. Toto velmi jemné pojetí sexuality by asi st ěží uspokojilo chlapíky hrubého zrna, kte ěí vyhledávaly a vyhledávají ve ějné domy v Japonsku ěi Evrop ě. Navíc sumy, které za spole ěnost maiko a geiko platili a platí zákazníci tradi ěních ajoven, by za pouhé sexuální služby byly pon ěkud p ěmršt ěné. Za jedinou sexuální praktiku podle Evropanových p ědstav by mohli nezav ění považovat dnes již zaniklý rituál mizu-age, p ěi n ěmž byly adeptky v p ědve ěr uvedení do „velkého sv ěta“ slavnostn ě zbavovány panenství. O roli „ob adníka“ se údajn ě mnohdy mezi vlivnými muži vedly velké finan ění války, které kon ěily tím, že byl v ěne ek maiko „vydražen“ nejvyšší nabídkce. Pon ěkud podce ěovaný bývá fakt, že š astný „kupec“ se v tšinou stal patronem, který m ěl právo a povinnost podporovat maiko po celou dobu, kdy se zdokonalovala v um ěních. Byla-li okásan adoptivní matkou dívky, pak patron byl



Maiko b ěhem ve ějné prezentace ajového ob adu ve stylu Rj rei – v sed na židli ěch – oproti tradi ěnímu ob adu v kle ěe na rohožích

(a p ěležitostn ě dodnes – ěi bez sexuálního rituálu – bývá) jejím adoptivním otcem.

V dob ě Edo (17. – 19. stol.), kdy byly sexuální služby v Japonsku na vrcholu a u každého velkom ěsta rozkvétaly t ěvtí rozkoše, gejš ěi a geiko na nich m ěly kvantitativn ě jen nepatrný podíl. Jakousi spojnicí mezi sv ětem gejš ěa t ěvt ěmi rozkoše tvo ěili snad jen exklusivní kurtizány oiran z tokijské Jošiwary a taijů z kjótské Šimabary, známé z populárních d ěvo ez ě. Leckdo si jist ě vybaví výjevy, kdy m ěš an ě v Edu (dnešním Tokiu) s n ěmým úžasem sledují procesí p ěvabných oiran obklopených suitou „druž ěek“, jejich ũ esy s dlouhými exotickými jehlicemi a skvostná kimona s pásem uvázaným vep ědu – údajn ě proto, aby se snáze rozvazoval a op ět zavazoval. Když byla po válce v Japonsku postavena prostituce mimo zákon, slavné kurtizány vymizely, geiko a maiko však po ěaly zažívat nový boom. Na autentický ve írek s maiko a geiko se asi dostanete jen st ěží – k tomu pot ěbujete jednak doporu ění spolehlivého stálého zákazníka, jemuž ajovna za vaší návšt ěvu vyfakturuje astronomickou ástku, a jednak pat ěí nou pr ěpravu a noblesu. I dnes ale máte velkou šanci, že v n ě které ze starých t ěvt ě tradi ěních ajoven alespo zhlédnete mihnout se b ěloskvoucí tvá ě a zaslechnete neopakovatelné klapání d ěvák ě o-kobo

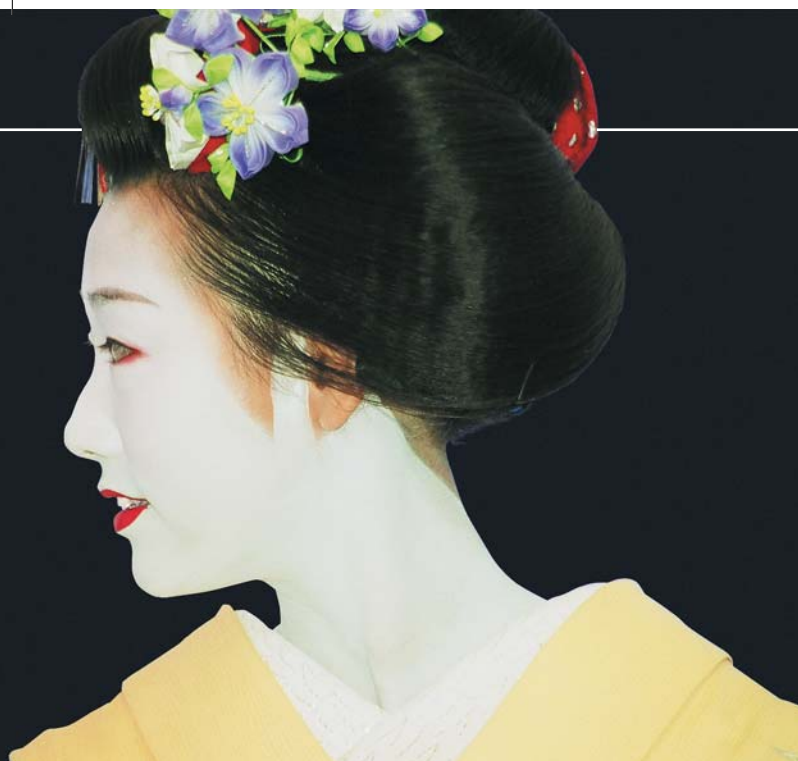
➤ LUBOMÍR ERNOTA

#### LUBOMÍR ERNOTA

Profesionální fotograf (specializující se p ědevším na Japonsko), student a u ěitel aje. Místop ědseda ěské pobo ky japonské ajové školy Urasenke. Dlouholetý len ěsko-japonské spole nosti. Už b ěhem studií na st ědní škole se zam ěním – výroba nábytku se za ěl zajímat o vše japonské, p ědevším pak gejš ěi a ajový ob ad. Studoval kaligrafii, výrobu japonské keramiky, po šesti letech studia aje v ěR odjel do Kjóta, kde rok studoval ajový ob ad a fotil gejš ěi. Má za sebou n ěkolik televizních po ad ě, výstav a publikuje v našich ěi zahrani ěních asopisech, prezentuje a p ědnáší o ajovém ob adu, nedávno nap ěp ěi sérii akcí ěsko-japonské spole nosti, zam ěných na prezentaci japonské kultury v ěeských školách. Fotí fotoaparátem japonské zna ky Pentax. Ukázkou prací lze shlédnout na <http://japanphoto.wz.cz>



# Ženy s bílou maskou



Když mne vydavatel časopisu Subaru magazin kontaktoval s žádostí, abych napsal článek o některé oblasti japonské kultury, uvažoval jsem o různých možnostech. Již 9 let se v mému studiu tradičního japonského čajového obědu, rok jsem strávil v ústředí největší školy čajové Urasenke v Kjótu, a tak se jako první nabízel téma „čajový oběd“. Nicméně zanedlouho po tomto telefonátu jsem šel do českých kin film Roba Marshalla „Gejša“ podle knižní předlohy Arthura Goldeny. A téma bylo na světě.

Gejši, potažmo jejich životní styl a historie jejich povolání opouštěného mýtu, jsou v Japonsku mou druhou největší láskou – hned po čajů. Svět gejši je mnohem složitější, než jak je prezentován ve výše zmíněném filmu nebo jak by si člověk ze Západu mohl představit.

Slovo gejša znamená „umělec“ (skládá se ze znaků „gei“ – umění, a „ša“ – člověk). Tento termín se používá zejména v Tokiu, zatímco ve starém Kjótu je běžný výraz geiko, ekvivalent „dívky oddané umění“. Oba dva výrazy dnes označují mistry tradičního umění a exklusivní společnosti. Kjótská geiko musí zvládnout nejen tradiční japonský výrazový tanec a hru na klasické hudební nástroje (zejména na citeru koto a tiskranný nástroj

kytarového typu zvaný šamisen), ale i čajový oběd, aranžování květin, mýt o pohled o poezii. A samozřejmě umění se dokonale naladit, oblékat složité kimono a elegantně se v něm pohybovat, duchaplně konverzovat...

Nicméně gejša i geiko stojí až na vrcholu pomyslné pyramidy – než se z rozpustilého divy stane uznávaná geiko musí projít několika stádii. Prvním krokem je přijetí do domu, který se stará o výchovu adeptek. Říká se mu okija („úschovna“) a jeho hlavou je žena přezdívaná okásan („matka“), v čínštině geiko na odpověď. Ve chvíli, kdy okija vezme dívku pod svou ochrannou křídla, stává se dívka tak zvanou šikomi („učednice“). Šikomi pomáhá s veškerými domácími pracemi, ale má už také možnost navštěvovat první lekce tradičního umění. Ze šikomi se časem stává minarai, doslova „ta, jež se učí napodobováním“. Minarai si mimo tradičního umění osvojuje i praktické dovednosti, potřebné k vytvoření příjemné atmosféry na veškerou se zákazníky, jako je nalévání sake – anebo třeba ištění popelníků (i to musí budoucí gejša i geiko zvládnout s grácií). Na tomto stupni se dívka také po prvé seznamovat s lidmi, které používají její zkušenější kolegyně. Jednoho dne si minarai konečně sama pokryje tvář los-



Mladí geiko v parku chrámu Jasaka, jenž sousedí s nejslavnější oblastí gejš Gion



Japonské turistiky v Kjótu, stylizované do podoby Maiko

jezdce FIA, což hned po první soutěži sezóny znamenalo posun ve startovním pořadí mezi nejlepšími hvězdami. Tak jako v minulých letech, i tentokrát začal seriál Mezinárodního mistrovství světa lednovou rakouskou Jänner rallye. Po dle kladné zimní přípravě vozu tak zaburácel nezaměnitelný zvuk motoru Subaru v překrásné sněhové kulise. Pilot týmu Subaru – deník Blesk se svými ambicemi před startem netajil: „Před letošní sezónou jsme investovali nejen do zázemí týmu, když jsme po idili nově doprovodný truck, ale také do naší Imprezy. Chceme ukázat, že náš vůz patří mezi nejlepší ve startovním poli, podařilo se nám už najít vhodné nastavení tlumičů a diferenciál pro podmínky, které nás na Jänner rallye čekají – výsledek ale bude pochopitelně hodně záviset i na míře závodnického štěstí, které se od nás loni často odvracelo.“ Předchozí dle kladné testování na sněhu se pak projevilo tím, že na náročné testovací trase zajeli Vojtěch Štajf a Jiří Štajf dokonce i etery nejrychlejší čas absolutně za svými protělymi



Na začátku května podepsali Vojtěch Štajf a generální sekretář FAS Autoklubu ČR Radovan Novák (vpravo) smlouvu o státní reprezentaci. Štajf s ernochem tak budou startovat v barvách „Czech national Subaru teamu“ v závodech Evropského poháru.

domácími hvězdami Baumschlagerem a Mörtlem, z nichž první jmenovaný má k dispozici více upravený vůz skupiny A. Do konce páteční etapy pak pražský jezdec výrazně zvýšil náskok na své české soupeře a patřila mu po ní vynikající bronzová příčka hodnocení Mezinárodního mistrovství světa. „Létající novinář“ Vojtěch Štajf pak svou pozici takticky uhlíjí i ve druhé etapě a stal se na soutěži nejlépe bodujícím českým závodníkem. „Celý závod se pro nás promínil ve velký úspěch. Na rozdíl od mnoha ostatních jsem dokázal udržet vůz na cestě a také dosahované časy byly velmi dobré. Samozřejmě na výsledku mají obrovskou zásluhu i mechanici, kteří dokázali skvěle Imprezu připravit,“ pochvaloval si ve Freistadtu Vojtěch Štajf.

### Šumavský finiš

O platnosti řízení, že „všechno dobré je pro něco zlé“, se Vojtěch Štajf a Jiří Štajf před startem předvedli hned na druhém podniku domácího šampionátu. Pro únorovou klatovskou soutěž měl tým Subaru – deník Blesk sestavit na vůz startovní číslo 2, nízké startovní pořadí se ale tentokrát ukázalo být spíše nevýhodou. Klatovští pořadatelé mívají poslední dobou na poslední chvíli, tentokrát jejich snahu uspořádat zimní soutěž málem zhatila obleva, která těsně před startem rychle postihla. Při vlastní soutěži trávila každou minutu a vozy startující mezi prvními byly oproti těm později startujícím znevýhodněny. Když se při etěra nepovedená volba pneumatik posádky Štajf – ernoch, nebylo divu, že bílomodrý vůz Subaru Impreza Spec.C figuroval až ve druhé desítce pořadí. Ostatní soupeři s podobnými nízkými startovními čísly na tom nebyli

o moc lépe. V nedělní etapě ale odpadla nevýhoda „zametání“ trati, bílomodré Subaru od rána začalo útočit a pro Štajfa s ernochem vzrostla šance na posílení postavení na špičce národního šampionátu i na konečný úspěch ve Winter Cupu. To je specifický pohár vytvořený právě z lednové Jänner rallye a únorové Rallye Šumava. Drtivým finišem se prodralo až na sedmou příčku konečného pořadí Mezinárodního mistrovství světa, když dvě rychlostní zkoušky před koncem soutěže Štajf s ernochem překonali i adujícího mistra republiky Václava Arazima. Úspěšnost konečného výsledku pak podtrhlo zjištění, že skvělá jízda ve druhé etapě vynesla Vojtěcha Štajfa až na post nejlepšího českého jezdce v hodnocení Winter Cupu.

### Se lvíkem na prsou

Po vynikajícím úvodu sezóny bylo jasné, že tým Subaru – deník Blesk nemůže mít menší ambice, než útočit na titul absolut-



ního mistra světa. Tento náročný úkol bude pro posádku Vojtěch Štajf – Jiří Štajf – ernoch o to složitější, že se jí připletly do cesty další povinnosti. Na základě výsledků zejména minulé sezóny byla 18. dubna mezi Vojtěchem Štajfem a Federací automobilového sportu ČR podepsána reprezentační smlouva, která zavazuje pilota bílomodrého Subaru absolvovat také některé zahraniční soutěže zahrnuté do Evropského poháru – Central. V tomto seriálu se Štajf chce pokusit vylepšit loškou bronzovou příčku a ukázat tak i cizincům barvy českého importéra značky Subaru v tom nejlepším světle.

V barvách národního týmu pak Štajf s ernochem odstartovali již na této soutěži MM ČR Matador Rallye Tatry, která byla rovněž součástí Evropského poháru. Po skvěle vyrovnaném výkonu zde posádka českého importéra Subaru obsadila celkovou čtvrtou příčku, v produkčních vozech pak byli lepší pouze úřadující absolutní mistr světa Václav Pech a lošký vítěz Evropského poháru – jih Bulhar Don Ev na Subaru Impreza modelu 2006 z dílen britského Prodrive.

V pořadí národního šampionátu se tak Štajf jako nejlepší český pilot soutěží z celkových osmi dle o druhou příčku s německým jezdcem Gassnerem, když prozatím vede rakouský jezdec Achim Mörtl. Ten těžil ze svých velkých zkušeností na domácí soutěži i na kluzkých povrchůch a zvítězil v prvních dvou závodech. Nejbližší příležitostí potvrdit výkonnost i spolehlivost týmové Imprezy pak přijde na Rallye český Krumlov koncem května a ervencové Rallye Bohemia, kde bude Štajf s ernochem obhajovat lošké vítězství. ✦ text: KAREL ŠPAEK, Media team, foto: DAN ROZKOL

# Subaru mezi špičkou rallyového šampionátu

S novým rokem 2006 přibyly pro Rally team Subaru R – deník Blesk i nové úkoly. Po úspěšné ložské „zkušební“ sezóně není dle vod bránit se vyšším cílům, zavazující jsou i zápis Vojtěcha Štajfy na seznam prioritních jezdců mezinárodní automobilové federace FIA a podepsání české reprezentační smlouvy.



Pojme se však ještě vzpomínkou vrátit k závěrečné sezóně, který byl ve znamení Pražského rallyesprintu. Ten je každoročně velkou šou, především krásný sport jménem rallye mnoha známým osobnostem. Vojtěch Štajfa pro tento speciální závod vyměnil svého stálého spolujezdce za generálního editore společnosti Ringier R, vydavatele deníku Blesk, Ing. Tomáše Böhma, jemuž chtěl takto poděkovat za celoroční podporu společnosti Ringier R. Startovní číslo 13 ale posádka štěstí nepřinesla a bílomodrý vůz Subaru skončil po efektivní jízdě jedné ze zatáček stát smutnou tati s kolem ulomeným o obrubník. Novopečený spolujezdec Ing. Tomáš Böhma přesto nebyl smutný: „Naše vydavatelství motoristickému sportu fandí a proto jsem rád využil nabídky stát se v tomto závodě navigátorem Vojtěcha Štajfy. Svezení zejména na divácky obleženém strahovském okruhu se mi moc líbilo a i když jsme cílovou rampu nespasili, není mi žádný zážitek z jízdy o nic menší, vždy i odstoupení k tomuto sportu patří.“

## V roce 2006 s prioritou FIA B

Úspěchy sezóny minulé byly již v prvních dnech nového roku zaslouženým odměnou. Vojtěch Štajfa se dostal na seznam prioritních





### Jak testy probíhají?

Testy ú adu pro bezpečnostní standardy probíhají každoročně a jejich statistiky vyplývají z informací získaných z technických kontrol po celém Německu. Zpráva TÜV Auto-Report 2006 vyhodnocuje 7,6 milionu velkých prohlídek u 200 různých modelů automobilů ve stáří od tří do jedenácti let.

Výsledky se shromažďují po dobu jednoho roku, v aktuálním případě od léta 2004 do léta 2005. Každý automobil je na technické prohlídce zkontrolován na sto místech, z nichž 18 se označuje jako stěžejní. Například brzdý, u nichž se hodnotí jak účinnost, tak i funkční součásti. Důraz je kladen na korozi karoserie, výfuku a některých podvozkových součástí. Velmi sledovanou kategorií jsou i nápravy a osvětlení. Měří se i exhalace.

Po prohlídce je vozidlo zařazeno do jedné ze čtyř skupin: 1. bez závad, 2. s lehkými poruchami, 3. s těžkými poruchami, jež se mohou stát nebezpečnými v kritických situacích a 4. se závadami, je tak závažný, že neumožní pustit vozidlo do provozu. Poslední tříd je okamžitě odebrán technický průkaz, třetí skupina může vyjet na silnici po technické, až závadu odstraní. A právě tato kategorie je zahrnuta do hodnocení. Tabulky ukazují procentuální hodnotu všech vozů, které prošly testy spolehlivosti podmíněnými. Od každého modelu se muselo navíc ke kontrole dostavit pět set automobilů, aby mohl být zařazen do této vysoce ceněné analýzy.



• Stáří 2-3 roky	průměrná závadovost	6,6 %
1. Subaru Forester		3,0 %
2. Mazda Demio		3,4 %
Toyota Yaris		3,4 %
4. Porsche 911		3,5 %
Toyota Corolla		3,5 %
⋮		
7. Subaru Legacy		3,8 %
• Stáří 4-5 let	průměrná závadovost	11,2 %
1. Mercedes SL		4,1 %
2. Porsche Boxster		4,4 %
3. Mazda MX-5		4,8 %
4. Audi A2		4,9 %
5. Mazda Demio		5,3 %
⋮		
11. Subaru Forester		6,2 %
13. Subaru Legacy		6,7 %
• Stáří 6-7 let	průměrná závadovost	17,2 %
1. Porsche Boxster		5,8 %
1. Porsche 911		5,8 %
3. Toyota Corolla		7,1 %
4. Mercedes SLK		7,2 %
4. Toyota RAV4		7,2 %
⋮		
9. Subaru Legacy		8,6 %
9. Subaru Forester		8,6 %
• Stáří 8-9 let	průměrná závadovost	22,7 %
1. Porsche 911		6,5 %
2. Mercedes SL		7,7 %
3. Toyota RAV4		8,4 %
4. Toyota Starlet		8,8 %
5. Toyota Corolla		10,0 %
⋮		
7. Subaru Legacy		12,2 %
• Stáří 10-11 let	průměrná závadovost	27,6 %
1. Porsche 911		8,7 %
2. Mercedes SL		9,4 %
3. Mercedes S		14,2 %
4. Mazda MX-5		14,6 %
5. Toyota Corolla		15,1 %
6. Subaru Legacy		15,8 %

# Forester nejspolehlivějším autem roku!

„Takhle vypadají vítězové!“

Slova chvály od pramene, která vždycky zahřejí. Analytici z Technischer Überwachungs-Verein (TÜV) se nebáli honosně pošťastovat Subaru Forester, který se stal nejspolehlivějším autem roku právě v našem mecké období u nás známých Stanic technické kontroly.

Forester je tím vozem Subaru, kterému se podařilo prestižní ocenění získat. Již před ním se výrobce mohl radovat z primátu Legacy v roce 1999 a Justy o dvě léta později. TÜV Auto-Report 2006 jen potvrdil postavení vozů značky Subaru a navázal na dříve vysokých standardů a spolehlivosti japonských aut se šesti hvězdičkami ve znaku. Zdá se tedy, že rok 2006 může být opravdu úspěšný.

Pouze tři procenta 2-3 roky starých vozů Subaru Forester měla vážnější závady, což dokazuje, že tento model je spolehlivější než konkurenční automobily. Při první velké prohlídce, kterou provedli v TÜV po zákonem vyžadovaných letech, se u 78,7 procent ze všech Foresterů neprojevily žádné závady!

Vítežská druhá generace Subaru Forester, jednoho z lídrů kategorie SUV, spojuje to nejlepší ze dvou zcela odlišných světů: zajímavou prochodností terénem a vynikajícími jízdními vlastnostmi na silnicích. K tomu všemu nabízí značnou variabilitu, vysokou míru bezpečnosti a samozřejmě i komfort a výkonnost. A navíc se můžete chlubit vítězstvím v hodnocení spolehlivosti TÜV Auto Report 2006. Není to krásná vize? Není to krásná vize?

Ostatní modely Subaru si také ve všech testovaných kategoriích, rozdělených podle stáří automobilu, nevedly špatně, přestože se na ty nejlepší příčky nedostaly. Umístění v elitní patnáctce však v obrovské konkurenci vozů z celého světa lze považovat za úspěch. Například Legacy a dvě sedmá a jedno šesté místo (2-3 roky, 8-9, resp. 10-11 let stará) s poruchovostí vysoko nad průměrem dané třídy. To samé platí i u dalších testovaných modelů v různých letech, a tak je zřejmé, že zákazník Subaru koupí kteréhokoliv, i ojetého, vozu rozhodně neprohloupí a dostane se mu spolehlivosti, kterou žádá.



V nejsledovanější kategorii 2-3 roky starých vozů zvítězilo Subaru Forester. Pouhá tři procenta zástupců tohoto modelu měla vážnější závady



Subaru Legacy se vešlo ve všechny kategoriích mezi deset nejspolehlivějších



STRANA 16 Forester story

## Cesta úspěchu

Letos sjel z výrobních pásek miliónový exemplář modelu Subaru Forester. Historii jeho cesty k úspěchu připomínáme na prostřední dvoustřaně, aktuální triumf v anketě TUV na stranách 4-5



STRANA 8 Země původu

## Ženy s bílou maskou

Život gejš a jejich povolání jsou opedeny mnoha mýty – na pravou míru je ve světlánku pro Subaru magazín uvádí Lubomír ěrnota, úspěšný fotograf a znalec Japonska



STRANA 10 Jezdí v Subaru

## Láska na první pohled

„Jídl jsem v životě hodně aut, ale musím říci, že Impreza 06 je nejlepší. Má fantastický točivý moment, plastický motor a cenová relace, ve které se prodává, je naprostou světovou špičkou,“ říká o Impreze 2006 v rozhovoru, přiznaném nazvaném Láska na první pohled, režisér Filip Renč.



STRANA 10

Subaru mezi špičkou rallyového šampionátu

STRANA 12

Dealerská síť live

STRANA 20

O jeden mýtus méně

STRANA 21

Australská naděje



# Akční nabídka Subaru



**LEGACY 2,0R KOMBÍ EDITION**  
Omezená edice 50 vozů se zvláštní výbavou, která vychází z Legacy kombi 2,0i Active, a má navíc v hodnotě 142 000 Kč: tmavý kožený interiér, elektrické ovládní sedadla, střešní panoramatické okno, dešťový senzor, parkovací asistent, látkové koberečky, osvětlené logo Subaru v prahu, ozdobnou chromovou lištu 5. dveří, chromovou ochranu prahu 5. dveří. Cena modelu Edition II. s M/T činí 844 800 Kč v DPH, s A/T je to 899 800 Kč v DPH. Při platek k verzi Active je tedy 55 000 Kč (844 800–789 800), výbava má hodnotu 142 000, zákazníkova výhoda je tedy 87 000 Kč!



## FORESTER 2,0X ACTIVE LETNÍ PACKET

Kombinace bonusu Economy 40 000 Kč se sadou doplňků (hliníková kola, zámky kol, textilní koberečky Premium, vana do kufříku, příchytky na stěchu, ochrana nákladové hrany, přední mlhovky). Zákazník tedy získává výhodu na tento model 85 043 Kč!



## Vážení a milí příznivci značky Subaru,

Jsem neobyčejně rád, že první letošní číslo Subaru magazínu mohou zařadit svou bilancí: vloni jsme na zdejší trh prodali rekordních 758 nových SUBARU: 143 vozů Legacy, 204 Outback, 330 Forester a 81 Imprez. Rekord prodeje v České republice odpovídá rostoucí oblíbenosti a výkonnosti značky Subaru v celém světě. Svědčí o tom nejen nedávná oslava výroby miliontého exempláře modelu Forester, ale především opakované triumfy v respektované anketě TÜV Autoreport. Na dvoustranu, kterou jejím letošním výsledkem vnujeme, si můžete ověřit, že vítězství v nejsledovanější třídě vozů do 3 let stáří a celková umístění ve všech dalších kategoriích svědčí o mimořádných technických kvalitách a spolehlivosti Subaru. Naše loňské rozhodnutí veřejně demonstrovat kvalitu vozů Subaru v Mezinárodním mistrovství České republiky v rally se zúročilo nejen ve vítězství posádky Štajf-ernoch v šerencové Bohemia rally i v radosti na konci sezóny z celkového 3. místa v Evropském poháru východ. Do letošního roku odstartovala tedy posádka teamu Subaru R – Deník Blesk s prioritou FIA B a na mezinárodních podnicích bude mít na kombinézách emblémy reprezentantů České republiky. Jsme rádi, že naši posádce byla nabídnuta reprezentační smlouva a s potěšením vnímáme i její první letošní úspěchy na Janner Rally v Rakousku, na domácí Rally Šumava i na slovenské Matador Rally Tatry jako další potvrzení kvalit nejen vozů, ale i ducha

Subaru. Možná i díky tomuto projektu a hlavně díky spoustě dobře odvedené práce všech zúčastněných, nám také byla nabídnuta exkluzivní spolupráce se sportovní odnoží Subaru – společností STI – na dodávkách závodních speciálů do středoevropského regionu, což je pro nás velkou ctí.

Duch Subaru žene vpřed nejen naši závodní posádku, ale všechny, kteří u nás patří do velké rodiny Subaru. Naši smluvní partneři hledají stále nové cesty, jak svým zákazníkům a obdivovatelům vozů s šesti hvězdami vyjít vstříc. Budují nové prodejny a servisní zázemí, pořádají bezplatné akce pro své klienty a nabízejí i vám testovací jízdy, zejména s dvěma modely, právě za azenými do akční nabídky: Forester 2,0X Active Letní Naladění, kdy díky kombinaci bonusu Economy se sadou doplněk získáváte výhodu 85 043,- Kč a Legacy 2,0R Kombi Edition, která vychází z Legacy kombi 2,0I Active, a v omezené edici nabízí zvláštní výbavu, která zákazníkovi přinese výhodu 87 000 Kč! Za novou kvalitou jsme se rozhodli vykročit i se Subaru magazínem. Jak jste si jistě všimli, nabízíme vám tentokrát lepší polygrafickou kvalitu, nový grafický design a dalších osm stran navíc.

Potěšilo by nás, kdybyste se rozhodli nám napsat své hodnocení nové podoby našeho časopisu a popřijeli i vlastní návrhy, o kterých byste si rádi v podzimním Subaru magazínu popovídali.

Určitě Vám stejně jako v tomto čísle připravíme zajímavou dvoustranu o něm, kterým z fenoménů japonské kultury, výběr z novinářských testů vozů Subaru a rozhovor s někým, kterým ze slavných osobností, které v nich jezdí. A jistě se těšíte stejně jako já na podzimní prezentaci našeho skvělého SUV B9 Tribeca, který byl společně s konceptem hybridního vozu B5 magnetem našeho stánku na letošním Autosalonu v Ženevě. Býtka se na vás usmívá na obálce dnešního čísla a její označení B5 - TPH právem prezentujeme jako šifru budoucnosti. Budeťku budete na podzim moci obdivovat nejen v našem magazínu, ale už také v našich showroomech.

Příjemné chvíle nad novým magazínem a krásné jaro s létem přejte

Váš Petr Neuman  
editel SUBARU R, s. r. o.

Think. Feel. Drive.



jaro/léto 2006

# SUBARU MAGAZÍN

časopis pro příznivce značky



B5-TPH



## ✦ Forester story: cesta k úspěchu

✦ B5-TPH - šifra budoucnosti

✦ Sheryl Crow zpívá pro Tribecu