

Milí příznivci Subaru!

Od březnového úderu živlů v Japonsku celý svět sleduje s respektem, jak se Japonci vyrovnávají s přírodní pohromou, která je postihla. Věřili jsme, že jejich houževnatost a vynalézavost následky katastrofy překoná, a že i značka Subaru bude moci pokračovat v realizaci plánů, jak je naznačila v únoru na Autosalonu v Ženevě. To, s jakou rychlostí se Japonci dokázali s následky zemětřesení a tsunami mimořádných rozměrů vyrovnat, překvapuje ale celý svět.

Subaru v Ženevě představilo vývojovou studii, která designovým pojetím naznačovala možné budoucí tvary modelu Impreza a navzdory březnové pohromě o pouhé dva měsíce později prezentovalo v New Yorku sériovou verzi tohoto modelu pro americký trh. Podobně rychle po představení konceptu se právě teď chystá k zákazníkům sériové provedení modelu Subaru XV, který v tomto čísle Subaru magazínu představujeme.

Subaru se zkrátka s následky přírodní katastrofy vyrovnalo tak, že se jeho výroba vrací k normálním produkčním parametrům. Smekáme prostě klobouk, i když tušíme, že každá mince má rub i líc. Rychlé zotavení japonské ekonomiky posílilo japonskou měnu, významnější trhy jako USA a Čína hlásí každý měsíc zvýšení poptávky, takže plány v jiných regionech včetně Evropy čekají ještě úpravy rozvrhu dodávek a to se jistě neobejde bez drobných potíží. Ty velké ale už má výrobce a jeho importéři v celém světě za sebou. Za to, že jsme je se ctí zvládli i v České republice patří obrovský dík celé „rodině Subaru“, především však spolehlivé a stabilní síti našich smluvních partnerů.

Jak jsem už zmínil, do prodeje i v České republice brzy přijde další z modelů, naplňujících nový slogan značky „Jistota v pohybu“, Subaru XV, přezdívané Iksvéčko. Výrobce si od něj hodně slibuje, předpokládá dokonce, že by mohl zajišťovat 30-40% prodejů z celé modelové řady. Cestu crossoverů, tedy tendenci mixovat do jednoho modelu přednosti vyhrávané dosud odděleně jen vozům konkrétních segmentů, přijímá za svou i Subaru. Neváhá před žádným revolučním krokem, a tak nedávno představený koncept sportovního vozu BRZ, jehož finální verzi uvidíme ve světové premiéře už v letošním roce, bude prvním vozem značky Subaru s pohonem zadních kol. Ten je ve zkratce BRZ zastoupen prostředním písmenem (R - Rear Wheel Drive). B znamená kultovní plochý agregát s protilehlými válci (B jako Boxer), a písmeno Z je zkratkou ze Zenith, naznačuje tedy, že vývoj značky se ubírá vzhůru.

To vedení Subaru jasně deklarovalo v zpracovaném ambiciózním plánu s názvem Motion V, jehož hlavní parametry vám v tomto čísle přibližujeme. Za všechna data mluví předsevzetí zvýšit v nejbližších pěti letech objem prodejů vozů Subaru z dnešních 633 tisíc na 900 tisíc a v následujících letech překročit i hranici miliónu prodaných aut.

Věříme, že skvěle se budou kromě zcela nových modelů prodávat i nové verze osvědčených modelových řad. Outback, který právě v internetovém hlasování o Firemní auto roku™ v rámci ALD Automotive Fleet Awards časopisu FLEET zvítězil v kategorii Manažerský automobil, a jehož kvality vám doloží velký test čísla. Forester, který



kromě obdivovaného dieselu nově pohání skvělá třetí generace jedinečného plochého benzínového motoru boxer. A kultovní Impreza, jejíž četné fanoušky nadchnul husarský kousek bývalého britského soutěžáka Marka Higginse, o němž v čísle píšeme.

Náš časopis vám nabídne i další pravidelné rubriky. Kromě členů Subaru klubu vám v nich představíme i dva další nadšené „civilní“ subaristy. S Forestrem jednoho z nich se opakovaně vypravíme k severnímu polárnímu kruhu.

V rubrice „Země původu“ vám nabízáme výběr originálních japonských netsuke, závesných knoflíků, které nahrazovaly u tradičních japonských oděvů funkci kapes. Na jedné excelentní slonovinové netsuke z 19. století je vyobrazena i šintoistická bohyně dobré nálady Okame, nazývaná také Otafuku. Ta je ztělesněním radosti ze života. A právě tu vám za volanty vozů Subaru přejí i do nadcházející podzimní a zimní sezóny.

Společně s Múzou, cenou za vítězství Outbacka v kategorii Manažerský automobil, vás srdečně zdraví

Váš Petr Neuman
ředitel SUBARU ČR





STRANA 6 - Veletrh

Frankfurtské vykřičníky

Stánek Subaru na zájmové přehlídce ve Frankfurtu měl zajímavých exponátů hodně, ale tři z nich byly opravdovými vykřičníky

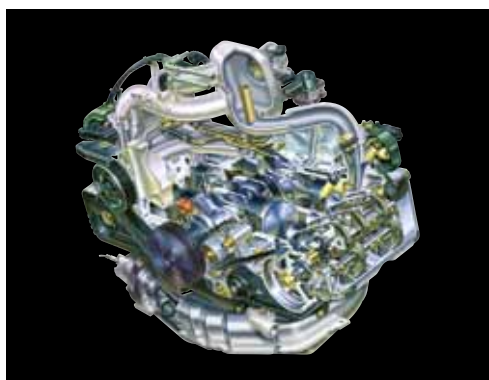


STRANA 12 - Velký test

Švýcarský nůž

Subaru Outback 2.5i CVT

Univerzálnost a dlouhá životnost Outbacku připomíná pověstný červený nůž švýcarské armády, vyhledávaný po celém světě lidmi, kteří prostě vědí, co chtějí



STRANA 44 - Technika v praxi

Co skrývá zkratka i-AVLS?

Systém i-AVLS, který je součástí rozvodového mechanismu zážehového boxeru Subaru 2.5i CVT, umožňuje motoru aktivně se přizpůsobovat rozmanitým jízdním režimům



STRANA 18

Hayden Paddon se stal se Subaru mistrem světa!

STRANA 30

Rekord se sériovým WRX STI na ostrově Man



STRANA 38

Se třemi Forestery pětkrát na Sever

STRANA 46

Závěsný knoflík Netsuke

Vyberte si vůz podle svých představ a přání z naší akční nabídky

Subaru ČR pro Vás neustále připravuje a aktualizuje zajímavé akční nabídky na vybrané modely a produkty. Nyní je to tak snadné - stačí si už jen vybrat jaké bude Vaše nové, akční Subaru!



**VÝPRODEJOVÝ BONUS
60 000 Kč NA MODEL
FORESTER A LEGACY!**



Poslední možnost pořídit si nový turbo Forester MY10 2.5XT s výkonem 169 kW (230k) se snížila na poslední 4 kusy na našem skladě, neváhejte! Důvod této motorizace byl do České republiky a celé EU ukončen z důvodu plnění emisní normy „jen“ EURO4, a nyní můžete na vůz získat slevu 60 000 Kč vč. DPH. Do výprodejové nabídky je zahrnuto i zbývajících 14 skladových vozů MY10 Forester a Legacy. Doprodej těchto modelů je také zvýhodněn bonusem 60 000 Kč vč. DPH, platí do vyprodání. Nenechte si ujít nabídku limitovanou dostupností posledních vozů a informujte se u autorizovaných prodejců na aktuální skladové stavy a další detaily, stejně jako možnost předváděcí jízdy!



SUPER je emočně silně zabarvené slovo, v posledních letech i v běžné konverzaci možná až nadužívané. Pro označení dvou snímků, které na tuto stránku umísťujeme společně, však sedí velmi přesně. Nejde jen o to, že oba zobrazené vozy jsou elegantní a skvěle reprezentují kultovní přednosti vozů Subaru. Super je zejména to, že mezi prezentací zeleného XV konceptu na Autosalonu v Šanghaji letos v dubnu a světovou premiérou sériového modelu Subaru XV v září ve Frankfurtu uběhlo pouhých pět měsíců. A že sériový vůz naplnil všechny přísliby konceptu a v ničem podstatném se od něj neliší! Inu, kdo umí, umí!



Frankfurtské vykřičníky



Dobře koncipovaný stánek na autosalónu dokáže vhodně rozloženými akcenty srozumitelně naznačit, jakými prostředky a za jakými cíli se strategie automobilky ubírá. Stánek Subaru na zářijové přehlídce ve Frankfurtu měl zajímavých exponátů hodně, ale tři z nich byly opravdovými vykřičníky. Charakterizují je kódy z několika písmen.



! XV

Všichni návštěvníci novinářských dnů 64. mezinárodního autosalonu ve Frankfurtu věděli, že pod příznačně do X překříženými oranžovými pruhy látky, zakrývajícími vůz, který tu za chvíli bude představen ve světové premiéře, je zbrusu nový crossover Subaru XV. Už v dubnu v Šanghaji byl prezentován koncept prvního vozu v duchu ohlášené produktové koncepce „Urban Adventure“, tedy „dobrodružství ve městě“. Cílem bylo vytvořit dokonalý vůz pro příjemný a aktivní pohyb po městě bez zbytečného stresu. Subaru proto hledalo optimální způsob, jak sladit nezbytné snížení spotřeby paliva s nabídkou tradičních předností Subaru, tedy především atraktivních jízdních zážitků, a to vše ve voze se stylovým a jasně rozpoznatelným designem exteriéru. Nová generace vozů crossover v rámci C segmentu má bodovat především kombinací výjimečné praktičnosti SUV s módní formou, sportovnějším střihem a důrazem na neformální design. To všechno sériově provedení Subaru XV ve Frankfurtu nabídlo. A stojí za to zopakovat, že sériový vůz tu byl prezentován pouhých 5 měsíců po představení konceptu v Šanghaji! Kombinace vynikajících jízdních výkonů, efektivní spotřeby paliva, systému pohonu Symmetrical AWD a pokročilé technologie Subaru Dynamic Chassis Control Concept (DC3) je zárukou dobrých perspektiv příští generace vozů Subaru a z modelu XV dělá vůz, nabízející spojení čisté radosti z jízdy s naprostým pocitem bezpečí.

Vůz vám podrobněji představujeme na dalších stránkách tohoto vydání Subaru magazínu, a tak už jen základních charakteristiky:

- **Rozměry** (d × š × v): 4450 × 1780 × 1570 mm
- **Rozvor:** 2 635 mm
- **Motory:** Nová generace motoru Subaru Boxer – plochého čtyřválce s protiběžnými písty s objemem 1,6 (114 koní) a 2,0 I DOHC (150 koní) + dvoulitrový boxer diesel (147 koní).
- **Převodovka:** Zážehové motory jsou vybaveny manuální převodovkou nebo novou bezestupňovou Lineartronic (CVT), vůz se vznětovým agregátem bude mít šestistupňové manuální řazení
- **Nový systém Auto Start Stop** (vypínání motoru při čekání)
- **Nová stylová karoserie** lehkých proporcí, spojující image SUV s pohodlným a prostorným interiérem.

Subaru XV charakterizuje spojení výtečných jízdních vlastností a nízké spotřeby, extrémně vysoká míra funkčnosti a výtečná ovladatelnost, která je pro vozy této značky typická. Model bude v dohledné době uveden do prodeje i u nás.

X v názvu nového modelu, zvýrazněné na stánku krycími oranžovými šálami, znamená „cross“, symbol „křížení“ prvků a schopností aut z různých segmentů v jediném voze





BRZ

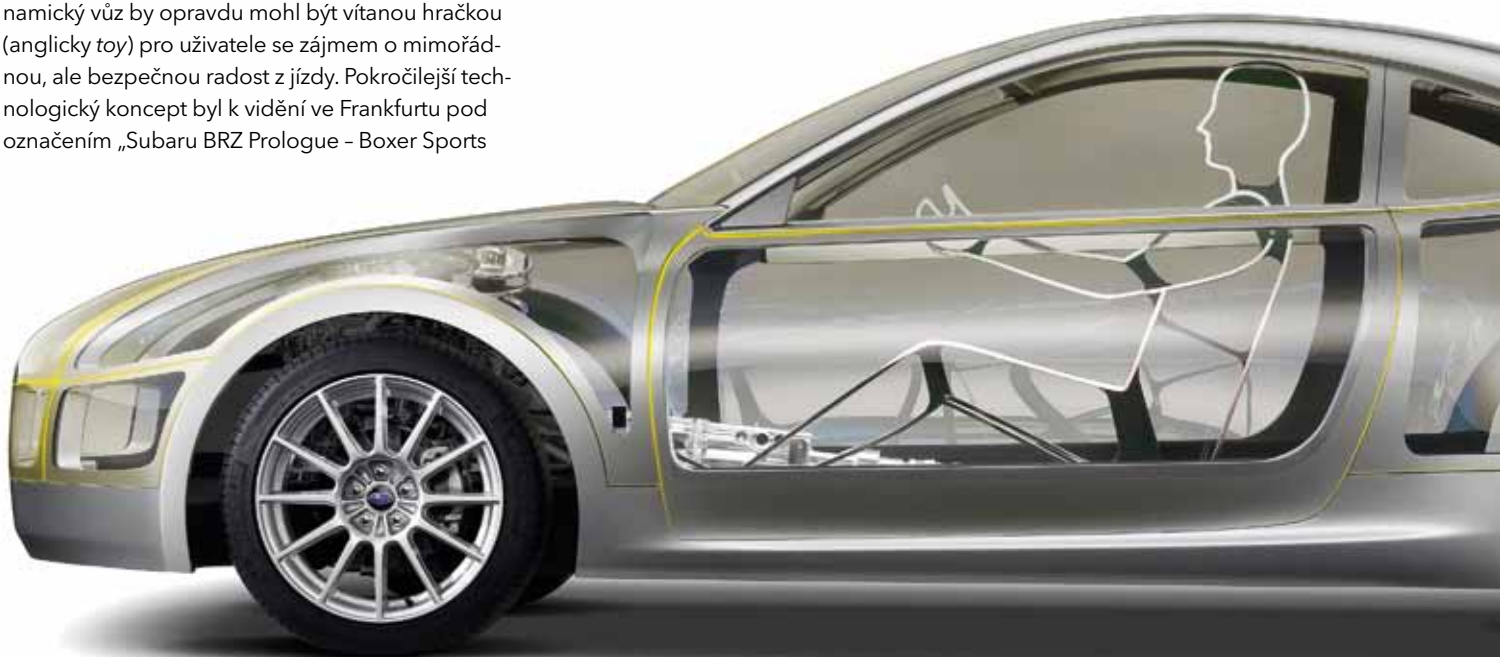
Vývoj zbrusu nového sportovního vozu s pohonem zadních kol oznámily jako společný projekt automobilka Subaru a společnost Toyota Motor Corporation už v únoru v Ženevě. Koncept, který tam tehdy společně prezentovali, překřtili nově na Toysubaru, aby zdůraznili, že elegantní dynamický vůz by opravdu mohl být vítanou hračkou (anglicky toy) pro uživatele se zájmem o mimořádnou, ale bezpečnou radost z jízdy. Pokročilejší technologický koncept byl k vidění ve Frankfurtu pod označením „Subaru BRZ Prologue - Boxer Sports

Průhledný výstavní exponát dokumentoval kromě jiného i promyšlený systém přenosu hnací síly jen na zadní nápravu

Sportovní ambice vozu dokládá i detailně propracovaná koncepce místa řidiče

Car Architecture II“. Inspirací pro zkratku byly: název kultovního motoru Subaru – „Boxer motor“, u značky poprvé uplatňovaného pohonu pouze zadních kol „Rear-wheel drive“ a poslání projektu spolupřevírat nové perspektivy pro budoucnost „Zenith“.

Zahájení sériové výroby nového modelu je plánováno na jaro 2012, místem světové premiéry by tedy mohla být Ženeva. Ale protože jde o nový sportovní model dvou japonských výrobců, Su-



baru a Toyota, oba nové modely, Toyota FT-86 II i Subaru BRZ, se v podobě určené sériové produkci představí společně už na podzimním autosalonu v domácím Tokiu. Podle informace magazínu Car & Driver se obě automobilky dohodly, že až do slavnostní tokijské chvíle ani jedna z nich neuvolní fotografii jediného karosářského dílu. Předpokládá se ale, že vozy FT-86 II i BRZ budou na pohled prakticky identické, snad s výjimkou přední části karoserie. Na americkém trhu se bude Toyota FT-86 II prodávat pod názvem Scion FR-S. Tato verze má být levnější, Subaru BRZ dražší a lépe vybavená. Shodně ale mají vynikat nízkou situovaným těžištěm (jen okolo 450 mm), což je hodnota srovnatelná třeba s vozy kategorie supersport. Zdá se, že hlavní specifikace připravovaného vozu se už měnit nebudou a můžeme tedy očekávat tuto podobu:

- **Rozměry:** (d × š × v): 4 200 × 1 770 × 1 270 mm
- **Rozvor:** 2 570 mm
- **Motor:** Nová generace motoru Subaru Boxer – plochý čtyřválec s protiběžnými písty 2,0 l a přímým vstřikováním

Dvoulitrový Subaru boxer nové generace bude společně vyvinutému „sportáku“ Toyota a Subaru jistě svědčit



! MOTION V

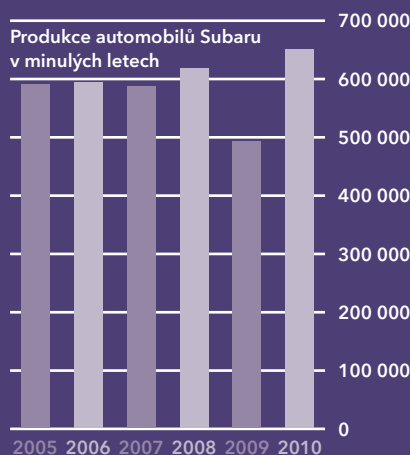
Hned ráno počátkem prvního tiskového dne promluvil na stánku Subaru nový prezident Fuji Heavy Industries Ltd. pan Yasuyuki Yoshinaga, a představil hlavní obrysy rozvojového plánu automobilky Subaru do roku 2016. Plán s názvem Motion V podrobně probíráme na následujících stránkách Subaru magazínu, a tak v referátu o Frankfurtu shrneme jen jeho hlavní myšlenky.

Ještě předtím musíme ale zmínit, že pan Yoshinaga bezprostředně po tom, co se na stánku Subaru představil jako nový šéf koncernu FHI, do jehož čela byl jmenován letos v červnu, vyjádřil hlubokou vděčnost všem obyvatelům evropských zemí, kteří Japonsku po březnovém katastrofálním zemětřesení a tsunami na východním pobřeží poskytli podporu a pomoc.

Pan Yoshinaga ocenil, že Subaru dnes prodává na 650 000 aut ročně. Svědčí to o důvěře zákazníků na celém světě v jedinečné technologie značky s šestihvězdičkovým emblémem, jako jsou symetrický AWD pohon a plochý motor boxer. Ctížádost producenta tak skvělých aut musí být ale vyšší. A právě k tomu vybízí plán Motion V. Všestranná ofenzíva značky má za pomoci investic ve výši 250 miliard jenů (v přepočtu přibližně 52 miliard Kč) zvýšit prodeje do konce uvažované rozvojové pětiletky až na 900 tisíc vozů a v letech následujících dosáhnout i mety miliónu prodaných automobilů značky Subaru.

„Světová premiéra sériové verze modelu Subaru XV i druhý technologický stupeň konceptu připravovaného sportovního vozu BRZ jsou už reálným vykročením za těmito cíli,“ řekl šéf FHI a návštěvníci, kteří si vzápětí mohli zmíněná vystavená auta prohlédnout, mu museli dát za pravdu.

PŘIPRAVIL: ŠOF, FOTO: SUBARU



Růst počtu vyrobených vozů je jen dílčím cílem. Strategie stanoví i úkol vyladit poměr výnosů tak, aby se dále zlepšoval parametr ROE (Return of Equity - rentabilita vlastního kapitálu)

Pro první rok stanoví strategický plán tyto konkrétní cíle:

Prodej automobilů:

633 tisíc jednotek

Čisté tržby: 1 480 miliard jenů (více než 300 miliard Kč)

Ambiciózní plány by nebyly reálné, pokud by nedošlo k radikálnímu rozšíření nabídky typových řad a navýšení výrobních kapacit. Výrobní kapacity uvolní dostavba motorárny Gunma Ozuimy Plant, která zvýší produkci pohonných jednotek a závod Gunma Main Plant tak bude mít podmínky pro vyšší produkci vozů.



Horizont milión

AMBICIÓZNÍ PLÁN PRO PĚTILETKU 2012-2016

Na začátku prázdnin oznámila společnost Fuji Heavy Industries, Ltd., do jejíhož portfolia patří i producent automobilů Subaru, ctižádostivý nový plán s názvem Motion V. Je zásadní rozvojovou strategií na příštích pět rozpočtových roků. Do 31. března 2016 má novými metodami řízení a souborem dalších opatření zajistit, že roční prodej automobilů Subaru dosáhne objemu prodeje 900 tisíc aut a v každém z následujících deseti roků dokonce 1 milionu vozidel.

Od tom, jak vážně japonská společnost vyhlášené záměry míní, svědčí odhodláni investovat do vývoje nových technologií a modelů ve vyhlášené pětiletce čtvrt biliónu jenů (v přepočtu zhruba 52 miliard Kč). První vlašťovkou ohlášených změn by mělo být už na příští rok ohlášené sportovní kupé s pohonem zadních kol, které bude vyráběné ve spolupráci s Toyotou. Ostatně synergické účinky spojenectví s Toyota Motor Corporation jsou jedním

z pilířů plánu. Předpokládá se ostatně, že právě Toyota se stane hlavním dodavatelem technického řešení prvních sériových hybridních vozů Subaru, které by měly začít dobývat světové trhy v roce 2013. Při panujícím tlaku na snižování spotřeby aut, a tím větší šetrnost k přírodě, nijak nepřekvapuje, že ohled na zmenšování zátěže životního prostředí je také jedním z podstatných akcentů plánu. Ten dokonce deklaruje, že u vozů Subaru bude



plošně dosaženo ve spotřebě pohonných hmot průměrného snížení o 30 %.

Cíle v regionech

Protože nejdůležitějšími odbytími automobilů Subaru zůstávají USA (prodejný cíl podle strategie 380 tisíc vozů) a Čína (plánuje se oproti dnešnímu stavu zvýšení odbytu až o 40 % na 180 tisíc vozů), je nutné náležitě posilovat výrobní kapacity v těchto regionech. Americká továrna Subaru v Indianě bude sice i nadále vyrábět pro Toyotu v USA velice oblíbený model Camry, na oplátku bude dceřiná společnost Toyoty Daihatsu spolupracovat se Subaru na produkci minivozů. V Číně se počítá se zahájením výroby vozů Subaru už v nejbližším roce, v Malajsii se bude v továrně Tan Chong Motor Assemblies montovat na 5000 subaráckých SUV. Díky ní zamýšlí Subaru snáze pronikat na rostoucí trhy v oblasti zóny volného obchodu ASEAN. Na dalších trzích stanovuje strategie prodejní cíle takto: doma v Japonsku 160 tisíc aut, 60 tisíc v Evropě, 50 tisíc v Austrálii a 70 tisíc v ostatních regionech.

Subaru si uvědomuje, které prvky konstrukce a výbavy činí zážitky z řízení vozů této značky jedinečnými. Chce dál rozvíjet záměry, vyjadřované sloganem Jistota v pohybu, rozšiřovat fandovskou obec Subaru a lépe s ní komunikovat a deklaruje odhodlání

stát se v celosvětovém měřítku vedoucí značkou v oblasti dokonalé vazby výkonu vozu a jeho bezpečnosti.

Upgrade systému kvality

Strategie zahrnuje i posílení globální kontroly kvality systému, odhodlání reagovat na připomínky a požadavky zákazníků a samozřejmě revizi struktury nákladů, přičemž cílem je snížení nákladů při vývoji nových modelů o 20 %. Optimalizací má projít i struktura řízení a péče o lidské zdroje, tak, aby zaměstnanci zažili skutečné uspokojení z výsledků své práce.

O tom, že plán Motion V není jen ozdobnou krasořečí, ale vážně míněnou a bez prodlení realizovanou strategií, svědčí radikální zkrácení běžného intervalu mezi prezentací konceptu a představením reálného sériového vozu, jak jsme tomu v poslední době byli u Subaru svědky hned dvakrát. Pouhé dva měsíce uběhly mezi tím, co návštěvníci Autosalónu v Ženevě obdivovali koncept nové Imprezy a zahájením Auto show v New Yorku, kde Subaru představilo sériovou verzi pro americký trh. A podobně rychle se z konceptu XV stal na veletrhu ve Frankfurtu prezentovaný sériový model Subaru XV, jak o tom píšeme na jiném místě našeho magazínu.

TEXT: ŠOF, FOTO: SUBARU A JAMA

Švýcarský nůž

Outback 2.5i CVT

Teprve když za volantem Subaru Outback 2.5i strávíte nějaký čas a ujedete několik tisíc kilometrů, důkladněji odhalíte jeho mnohostrannost, opírající se o kvalitu a propracovaný účelný design. V tomto směru Outback připomíná pověstný červený nůž švýcarské armády. Jeho univerzálnost a dlouhá životnost je proslulá a vyhledávaná po celém světě lidmi, kteří prostě vědí, co chtějí a jde jim především o skutečné schopnosti.



Už když člověk Subaru Outback vidí, uvědomí si, jak opravdu velké auto to je. Tento fakt se dostane do popředí myslí zejména v případě, že máte zkušenosti s předchozím provedením tohoto modelu, který Subaru proslavil doslova po celém světě. Aktuální Outback svojí délkou atakuje hranici 4,8 metru a zaujme i výškou 1,6 metru. Má samozřejmě zvětšenou světlou výšku a zřetelně terénní charakter, daný i 17palcovými koly s vysokými pneumatikami, stále z něj ale cítíte charakter osobního vozu. Právě toto spojení dobrodružství a reprezentativnosti, které od prvního pohledu na tento vůz cítíte, jasně prozrazuje i celkový charakter Outbacku. Současně tím tento vůz vydává do světa zprávu, že nemá potřebu hrát si na něco, čím by ve skutečnosti nebyl.

I proto možná ani nepřekvapí usednutí za volant. Uvnitř totiž máte pocit jako v osobním voze, výše umístěná sedadla však zajišťují skvělý výhled, který jinak zažijete pouze u vozů SUV. Vysoko umístěná přístrojová deska vás příjemně obepne a dodá pocit značného bezpečí. Dominantním prvkem je samozřejmě volant, ale o pozornost si říká také mohutný středový panel s logicky rozmístěnými ovladači klimatizace a rádia.

Klíček mám schovaný v kapse, a tak už stačí díky systému „chytrého klíče“ Smart Key jen stisknout startovací tlačítko a vyrazit. Co se to ale děje? Kromě proběhnutí ručiček přes stupnice svých ukazatelů, probliknutí kontrolky a jemného zachvění celého vozu se vlastně nic nestalo. Napadá mě: běží vůbec motor, nesedím v elektromobilu? Otáčkoměr říká, že je vše v pořádku, takže řadím režim D převodovky Lineartronic a pouštím brzdu. Outback se dává okamžitě do pohybu a jemně akceleruje přesně podle pohybu plynového pedálu. Bezestupňová převodovka, která je v tomto modelu alternativou klasickému manuálnímu řazení, se k tomuto vozu skvěle hodí. Nabízí totiž opravdu značný komfort jízdy. Ve městě tak nezaznamenáte v podstatě žádné škubnutí nebo zaváhání. Reakce vozu jsou přirozené a převodovka udržuje motor v optimálních otáčkách. Nesnaží se jej přehnaně vytáčet a spíše využívá jeho solidní točivý moment, který je dán kromě jiného i systémem i-AVLS, měnícím podle potřeby zdvih jednoho ze dvou sacích ventilů v každém válci.

Nezáleží na tom, zda se pohybujete v dopravní zácpě, projíždíte vilovými čtvrtěmi nebo ukrajujete kilometry v příměstském



Outback nemá potřebu hrát si na něco, čím by ve skutečnosti nebyl



Z Outbacku je zřejmá robustnost a solidnost. Jak vypadá zvenku, tak působí i na řidiče a cestující při jízdě

Volič bezestupňové převodovky umožňuje i manuální volbu rychlostí. Jedná se o předem nastavené převodové poměry

Prostorný a útulný interiér je standardem



provozu, kde starou silniční síť plní stále více automobilů z všudypřítomných satelitních městeček. Outback jede vždy plynule, jakoby samozřejmě a se značnou lehkostí. Opět se mi vrací myšlenka na elektromobil. Úplně totiž ztrácíte pocit jízdy v běžném automobilu. Minimální hlučnost motoru a absence řazení, s nímž souvisí skokové pohyby otáček motoru, totiž vytvářejí pocit, jako by Outback jel připoután k nějaké silné gumě, jež ho protahuje městem. Je to opravdu zajímavá zkušenost, která se vám postupně dostává doslova pod kůži. Současně vás jaksi přirozeně směřuje k tomu, že jedete klidným tempem, splýváte s provozem a užíváte si komfortu hnací soustavy, kterou znají snad pouze majitelé luxusních osmiválcových limuzín.

Při tom všem se stále nestačím divit při pohledu na displej palubního počítače měřícího spotřebu paliva. Při jízdě v hustém městském provozu na mě stále svítí číslo začínající devítkou. Je mi samozřejmě jasné, že Outback s motorem Boxer Diesel by vykazoval hodnoty ještě o litr, možná dva menší, současně ale není pochyb, že jízdní projev obou těchto vozů je zcela rozdílný. Samozřejmě záleží na tom, kolik kilometrů a v jakém prostředí se svým vozem najezdíte, ale pro mě osobně je lepší si dva litry navíc připlatit za mnohem větší nabízený komfort, a to i s přihlédnutím k tomu, že vznětový boxer patří svojí kulturou chodu k nejlepším čtyřválcovým naftovým motorům. To platí i z toho důvodu, že zážehová verze 2,5 litru je v kombinaci s převodovkou Lineartronic jen o nějaká dvě a půl procenta (přibližně 20 tisíc korun) dražší než manuální Boxer Diesel.

Cestou z města

Před tím, než se s Outbackem vydám do Jizerských hor, je potřeba naložit posádku i se zavazadly. Musím si trochu postesknout. Outback má příliš velký prostor pro náklad. Základní objem činí 526 litrů, ale máte navíc možnost vyplnit jej až po střechu. To znamená, že

Outback má tu schopnost,
že vás odveze snad až
na samotný konec světa...



Během testu se ukázalo,
že jde o mimořádně
dobře sladěný automobil
s velmi širokým
repertoárem schopností



odveze opravdu hodně nákladu. Ten ale bohužel musí někdo naložit... Co se dá dělat, ještě, že spolucestující již dokáží nastoupit sami.

Už po chvíli je jasné, že si cestu náramně užívají. Jedeme ve čtyřech, a tak mají všichni pro sebe nadstandardní porci prostoru. Vzadu dokonce není problém dát si nohu přes nohu. O skvělém komfortu svědčí i to, že vzadu dvojice spolucestujících usnula již kousek za městem. Na jednu stranu je určitě ukolébalo značné ticho a současně i komfortní odpružení.

Cesta po dálnici ubíhá v naprostém poklidu. Až po chvíli si uvědomíte, jak účinně je karoserie Outbacku odizolovaná od neduhů silnice. Podvozek samozřejmě s přehledem zvládá dlouhé i krátké nerovnosti, kterých je bohužel na českých cestách více, než by bylo zdrávo, avšak silnou stránkou je především účinné potlačení vibrací. Automobil proto jede velmi klidně a stabilně, ve volantu necítíte nic, co by vás v řízení rušilo. Je to opravdu velmi příjemný pocit a až později si uvědomíte, že právě toto by mohl být podstatný důvod toho, že za volantem Outbacku jste schopni bez přílišné únavy absolvovat značné porce kilometrů.

Jak se silnice v okolí Liberce zúží a zakrouží, objeví se ale druhá stránka Outbacku, kterou byste vzhledem k jeho zvýšenému charakteru možná ani nečekali. Řeč je o ochotě k zatáčení a především o schopnosti se v zatáčce držet požadovaného směru i ve velmi vysokých rychlostech. Lehký, krátký a především nízký motor umístěný v přídi, má minimální setrvačnost, která jej nutí jet přímým směrem, a právě to je spolu s moderním podvozkem příčina oné obratnosti.

Celkové naladění odpružení a tlumení přitom není nijak tvrdé,



Motor boxer je velmi nízký, pod kapotou je vidět pouze jeho plastové sání.

Outback založil atraktivní segment zvýšených praktických kombi



SUBARU OUTBACK 2.5i



- **Motor:** plochý zážehový čtyřválec Boxer, 2457 cm³
- **Výkon:** 123 kW (167 k)/5600 ot. min⁻¹
- **Točivý moment:** 229 Nm/4000 ot. min⁻¹
- **Zrychlení 0-100 km/h:** 10,4 s
- **Nejvyšší rychlost:** 198 km/h
- **Kombinovaná spotřeba:** 8,4 l/100 km
- **Cena:** 859 000 Kč

ba právě naopak. Zavěšení kol je připraveno zajistit potřebný kontakt kol s vozovkou i v opravdu náročných podmínkách. S Outbackem proto můžete jet neohroženě i na hodně rozbitých cestách bez pocitu, že automobilu jakkoliv ubližujete. Právě v těchto podmínkách se do popředí dostává celkově velmi robustní konstrukce, která se dirám a spárám v povrchu vozovky nepoddá, ale společně s podvozkem je od posádky eliminuje.

Zřejmé nadšení z podvozku vás na rozdíl od přemístování po městě na zatáčkovitých silnicích pobízí k rychlejší jízdě. V tom vám mohou pomoci i řadicí páčky umístěné na volantu. Převodovka sama o sobě dokáže najít optimální převod, avšak dopředu přeci jen nevidí. Právě díky možnosti manuálního řazení má řidič možnost převodovce dopředu říci například to, že má před zatáčkou podřadit, a tím brzdit motorem.

Mimo silnice

Z rozbitých silnic je to už jen kousek na polní či lesní cesty. Outback se i zde chová s přehledem. Svoji světlou výškou 20 cm překonává většinu vozů segmentu SUV, takže se s ním můžete s klidným svědomím vydat nejen běžnými polními cestami, ale také do náročnějších nástrah přírody. Pohon všech kol, který elektronicky rozděluje sílu motoru mezi nápravy, se již osvědčil na silnici, v terénu se na něj samozřejmě můžete spolehnout také. V opravdu extrémních situacích se můžete opřít také o stabilizační systém.

V marketingových sděleních se často u popisovaných automobilů vytahuje vždy jedna hlavní vlastnost, na níž se celá přitažlivost daného produktu staví. Subaru Outback 2.5i však během testu ukázal, že z něj jednu konkrétní vlastnost v podstatě nelze extrahovat. Jedná se totiž o mimořádně dobře sladěný automobil s velmi širokým repertoárem schopností, připravený uspokojit rozličné nároky řidičů i majitelů. Je zkrátka jako onen známý švýcarský kapesní nůž, o němž byla řeč na začátku tohoto testu. ✦

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK

Skvělý rok 2011 zažila značka Subaru v mistrovství světa produkčních vozů. Talentovaný novozélandský mladík Hayden Paddon k této značce přestoupil nově na začátku roku a udělal správně - čtyři starty v rámci šampionátu proměnil ve čtyři vítězství a už dvě soutěže před koncem bylo jasné, že ho nikdo ze soupeřů nemůže dohonorovat.



HAYDEN PADDON

se stal se Subaru mistrem světa!



Před sezónou nás oslovil zástupce značky Subaru, jejíž jsem velký fanoušek," popisoval svůj příchod do vítězného týmu čtyřia-dvacetiletý Paddon. „Rád jsem samozřejmě přijal. Je to pro mne velká změna, ale už na konci roku 2010 jsem si vůz Subaru Impreza měl možnost vyzkoušet a byl jsem ohromen dobrým vyvážením vozu a jeho ovladatelností.“ O tom, že mladý pilot z druhého konce světa udělal správné rozhodnutí, se mohli jeho fanoušci přesvědčit už při úvodní soutěži světového seriálu produkčních vozů v Portugalsku, kde zaskočil i mnohem zkušenější soupeře a zvítězil s téměř osmiminutovým náskokem! De facto jeho jediným soupeřem byl Nor Grondal s dalším vozem Subaru, ten ale tempu svého soka nestačil a navíc po polovině soutěže odstoupil. Paddon si pak 'odskočil' domů, kde jen tak mimochodem vyhrál dvě soutěže, aby se pak opět vrátil do kolotoče světového mistrovství. To mělo

svou květnovou zastávku v Argentině. Tam začal mladý jezdec trochu opatrněji a téměř celou první etapu mu patřila až třetí příčka. Po problémech soupeřů se ale v samotném závěru etapy posunul do čela, kde pak vydržel až do cíle. Smolař prvního dne, Švéd Patrick Flodin, dovezl nakonec svůj vůz Subaru do cíle na druhé příčce, a možná aby si Paddon připomněl úspěch z Portugalska, rozestup mezi prvními dvěma jezdci byl opět téměř osm minut. Hattrick značky s hvězdami ve znaku dovršil třetí Rus Tagirov.

Potřetí se 'Kiwi' představil v MS 2011 při Finské rally. Na jedné z nejtěžších a nejslavnějších světových soutěží hned od začátku šlapal na paty severským favoritům Flodinovi a Nikarovi. Po kotrmelec druhého jmenovaného se v úvodu druhé etapy posunul na druhou příčku, a to s velkým náskokem na zbylou konkurenci. Záhy chyboval i Flodin a klesl s poškozeným vozem až na třetí příčku.

V čele byl opět Paddon, jenž tak k všeobecnému překvapení zdolal všechny soupeře již potřetí za sebou, což se dosud v historii šampionátu PWRC podařilo pouze dvěma jezdcům. Čtvrté vystoupení novozélandského pilota se konalo takřkajíc u sousedů, tedy na Australské rally. Tam se hned od úvodu Paddon ujal vedení a jeho suverenita byla víc než patrná. V polovině soutěže sice po problémech s turbodmychadlem klesl na stříbrnou pozici, brzy ale Poláka Kosciuszka opět překonal a v cíli mohl slavit – stal se se svým vozem Subaru Impreza STI už v polovině září světovým šampionem produkčních vozů. „Nemohu tomu uvěřit. Před dvanácti měsíci jsem doma sháněl peníze na sezónu a nyní máme titul. Letošní rok byl opravdu parádní, za což patří všem velké poděkování,“ radoval se zaslouženě novopecený světový šampion.

Nejen Paddon a nejen světové mistrovství

Zatímco Haydenovi Paddonovi vycházelo téměř vše, jeho soupeři střídali příjemné chvílky se smolnými. Švéd Patrick Flodin po medailových pozicích v Argentině a Finsku stále doufal v závěr sezóny, který by ho posunul do první trojice i v celkovém pořadí PWRC. To se mu nakonec podařilo ve Španělsku, kde na kombinovaném povrchu šotoliny a asfaltu vybojoval v rámci PWRC vítězství, zatímco Rus Dimitrij Tagirov to po svém zdejší odstoupení bude mít se šancí na dobré umístění na posledním podniku v Británii dost těžké.

Přestože letní počasí a suché asfalty nepřinášejí pro značku Subaru právě ty podmínky, kde by dokázaly její vozy ideálně využít své výhody, skvělí piloti i tak mnohde jejich kvalitu prokázali. Například Švýcar Florian Gonon, o kterém jsme psali již v souvislosti s letošním Rallye Monte Carlo, porazil na domácí Rallye du Chablais všechny soupeře včetně speciálů kategorie Super 2000. Vyhrál ale také kategorii produkčních vozů v rámci seriálu IRC jak na Korzické rally, tak na Rally Sanremo a na začátku podzimu vede tuto kategorii i v celkovém pořadí – stihá jej ale zkušený tovární jezdec značky Subaru, Japonec Arai. Starší speciály Impreza WRC zase řadí v Irsku. Na zářijové Ulster Int. Rally obsadily tyto vozy dokonce první čtyři příčky celkového pořadí, Tim McNulty díky vítězství přebíral vedení v tabulce národního mistrovství. V Norsku se daří Andersi Grondalovi, na Slovensku zase Igoru Drotárovi, ale asi nejlépe si vedou vozy značky Subaru u našich severních sousedů, tedy v Polsku.

Tamní úřadující národní šampion Kajetan Kajetanowicz letos opět trápí i vozy S2000 a aby zvýšil své šance, v polovině sezóny přezbrojil. První soutěže sezóny úspěšně bojoval s klasickým produkčním vozem (tedy s nářadím patřícím do třídy nově označené jako „3“) a s ním nejprve Rajd Baltic Lotos Cup vyhrál, aby pak v červnu obsadil na Rajdu Karkonoskim druhou příčku za francouz-

ským továrním pilotem Bouffierem. Poté přestoupil do vozu nové kategorie R4 (čímž se přesunul do třídy „2“) a snažil se rychlostí špičkových speciálů S2000 více přiblížit. Úvod ale nebyl podle jeho představ a jako snad všichni na světě, i on bojoval s dětskými nemocemi vozu upraveného do specifikace R4. Už napodruhé ale obsadil stříbrnou příčku těsně za Bouffierem a nejslavnější domácí soutěž, Rajd Polski, dokonce se svým vozem Subaru Impreza R4 celkově vyhrál. Tamtéž se představila se stejným vozem i legenda polského rally, Krzysztof Holowczyc, a ten svůj návrat za volant soutěžního vozu oslavil výborným výkonem, když celou první etapu bojoval o vedení a až defekt jej z bitvy vyřadil. „Kajto“ pak díky druhé příčce v posledním závodě polského šampionátu ve slovenské rallye Košice dokázal obhájit mistrovský titul u našich severních sousedů. V Polsku se letos dařilo i dalším pilotům se Subaru Impreza, Krzysztofu Oleksowiczovi a zejména mladíčkému Wojciechu Chuchalovi. Toho jsme měli možnost vidět i u nás, když si z náročného Rally Bohemia odvezl cenu pro nejlepšího juniora a pátou příčku absolutního pořadí.

Doma letos střídavě oblačno

Také pro Subaru Czech Rally Team bylo právě vystoupení na Rally Bohemia jedním z neúspěšnějších v sezóně. Vojtěch Štajf s Petrou Řihákovou tam ve své třídě 3 vybojovali cennou třetí příčku v pořadí národního šampionátu. Pražský pilot tak byl v cíli unaven, ale spokojen: „Vyšla nám již páteční superspeciálka, kde jsme se ujali vedení ve třídě 3 a náš čas byl jen o pár desetinek vteřiny za Pechem, jedoucím s vozem vyšší specifikace R4. V sobotu jsme se rozhodli, že nesmíme opakovat chybu z minulých soutěží a ‚zaspat začátek‘. Výsledkem byla sice jedna velká krize hned na úvodním testu, také ale tři dílčí prvenství ve třídě a náskok dvaceti vteřin na naše největší



DIMITRIJ TAGIROV
Ruskému jezdcí nejvíc vyhovovaly klouzavé povrchy ve Švédsku a Argentině



PATRICK FLODIN
Švédský jezdec má před posledním podnikem PWRC nakročeno k vicemistrovskému titulu

soupeře. Průběžně čtvrtá příčka v absolutním pořadí, to už bylo skoro nad plán, vypadalo to zkrátka skvěle, pak jsme ale udělali chybu a příliš zarískovali ve volbě obutí – měli jsme předpověď takovou, že pršet začne až na posledním testu sekce. Proto jsme nasadili mírně prožrané tvrdé sliky a dvě mokré gummy uložili do rezervy. No a jak se ukázalo, na trati bylo všechno úplně jinak a my museli přezouvat už před startem úvodní zkoušky sekce. Stejně se ale na divoké kombinaci obutí nedalo jet rychle a bezpečně zároveň, a tak jsme na soupeře ztráceli vteřinky a navíc dvakrát opustili trať. Paní Štěstěna nad námi ale opět podržela ochrannou ruku – jednou jsme se na louce zdrželi jen krátce a když jsme se zavěsili v lese za hranu, byli v dosahu ochotní diváci, kteří nám po pár desítkách vteřin pomohli zpět na cestu. I jim patří náš veliký dík, vlastně nám zachránili závod. Klesli jsme sice až na třináctou příčku pořadí, nechtěli jsme se přes-



◀ Vůz Subaru Czech rally teamu získal na „Barumce“ nejvíc vítězství v rychlostních zkouškách ve třídě 3 - pět z patnácti

▶ Poháry pro nejlepší smíšenou posádku si z rallye Bohemia odvezli Vojtěch Štajf s Petrou Řihákovou



◀ Úspěšnou sezónu korunovanou vicemistrovským titulem mezi „enky“ potvrdil Dan Běhálek vítězstvím ve třídě 3 na Rallye Příbram

▶ Čtvrté místo absolutně a druhé mezi produkčními vozy na Bohemii bylo nejlepším výsledkem sezóny pro Jana Šlehofera



to vzdát. Následoval tradiční „Vinec“, kde se jelo na suchu a my opět třídu o pár vteřinek vyhráli. Na nástrahy mokré tratě poté někteří naši soupeři dopltili a my se posunuli až na šestou příčku. Třešničkou na dortu pak byl nejlepší čas ve třídě z posledního testu soutěže, rádi jsme i za post nejlepší smíšené posádky v cíli.“ Právě takový výsledek byl potřeba, neboť mu předcházela smolná karambol v Hustopečích, kdy až do posledního testu bojovala posádka Subaru Czech Rally Teamu o prvenství ve třídě 3, nicméně problémy s mírným vznícením unikajícího oleje z motoru a následným kouřem v kokpitu tam těsně před cílem napomohly k havárii a ztrátě již téměř jistých bodů. Nejlepším výsledkem první poloviny sezóny tak bylo stříbro ve třídě 3 ze zmoklého květnového Českého Krumlova.

Již zmíněné perné vybojované třetí místo z Bohemie pak mělo být odrazovým můstkem k útoku na nejvyšší příčky v šampionátu, srpnové Barum rally ale tyto plány zhatila. A to přesto, že až do čtvrté rychlostní zkoušky posádka Štajf - Řiháková držela ve své třídě opět vedení: „Jelo se nám v úvodu soutěže opravdu dobře, no a vlastně nejen v úvodu,“ nechal se v cíli slyšet pilot, který v průběhu léta stihl být i členem posádky vítězného kamionu Aleše Lopraise na Silk Way Rally. Na Barum rallye ale tolik štěstí neměl: „Celou soutěž jsme sice zvládli bez nějaké větší chyby, nám oběma se v autě také dařilo, i auto šlapalo jako hodinky... Jediný technický problém za celou soutěž jsme zažili už na shake-downu, kde nám rupla kardanka. To byla ale tak trochu předzvěst naší smůly v soutěži, vždyť o téhle součástce jsme nikdy ani nevěděli - byla vždy naprosto spolehlivá. Když jsme pak měli na Semetíně první defekt, věděl jsem, že jsem projel nepříjemnou díru v silnici, a tak jsem ztracených patnáct vteřin přičítal téhle své chyby. Postupně jsme z té ztráty ukrajovali, pak ale přišel druhý

průjezd Trojákem. No a někde na Májové jsme najednou dostali pomalý defekt, a protože cíl byl daleko, nezbylo než kolo vyměnit. Ztratili jsme přes tři minuty a bylo jasné, že je po nadějích. A aby toho nebylo málo, měli jsme pak v dalším průběhu soutěže ještě dvakrát prázdné kolo. To poslední dokonce na testu, který se jel vlným průjezdem... Co k tomu dodat?

Vrcholem bylo, když jsem poté, co jsme za cílem halenkovického testu vyměnili naposledy kolo, zapomněl na střeše auta své dioptrické brýle. Takže jsem se rozjel a přišel o ně. Shrnu-li Barum rally, máme z ní dojmy, jak se říká, smíšené. Soutěž to byla krásná, diváků fůra, počasí nádherné. Auto jelo dobře, na trati se nám dařilo, posouvali jsme se většinou pořadím stále výš, na čtyřech rychlostkách jsme byli mezi produkčními auty nejrychlejší a na třech druhých. Nicméně - v konečných výsledcích jsme až šestí. Naopak naši soupeři Arazim i Běhálek se dokázali časovým ztrátám vyhnout a ve Zlíně uspěli.“ Právě Daniel Běhálek měl letos úspěšnou sezónu a stal se nejlepším pilotem vozu Subaru v národním šampionátu, když obsadil druhou příčku ve třídě 3. Hned za ním skončil Vojtěch Štajf, pátou příčku mistrovství republiky ve třídě obsadil další pilot vozu Subaru Impreza, Jan Šlehofer. Pro Subaru Czech Rally Team ale není obhajoba bronzového umístění naplněním předsezónních cílů. Smůla se lepila na paty a i mnohdy prokazovaná rychlost neměla patriční odezvu v bodovém zisku. Nálada přesto zůstala patričně bojová: „Závody jsou ale už takové, my to tedy bereme aspoň tak, že jsme se letos s novou spolujezdkyní Petrou postupně sžili v autě natolik, abychom to v příštím roce dokázali mnohem lépe zužitkovat,“ těší se už teď na příští sezónu Vojtěch Štajf. ◆

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: FRANTIŠEK DUŠEK A ARCHÍV

Subaru je partnerem

Skiport-Velká Úpa, lyžařského areálu v překrásné části Krkonoš. Návštěvníci tu naleznou středně náročné lyžařské terény (červené a modré sjezdovky), dostupné díky tříseadačkové lanovce a dvěma kotvovým vlekům. U dolní stanice lanovky se nachází lanový dětský vlek – vhodný pro malé a začínající lyžaře, kteří se mohou pouze chytnout lana a nechat se vyvézt na mírný svah. Pár metrů od horní stanice lanovky se nachází pětikilometrový upravovaný běžecký okruh kolem Pěnkavčího vrchu, který navazuje na Krkonošskou magistrálu. Pro noční lyžování je osvětlena sjezdovka u vleku Modřín.

Více na www.skiport.cz



Zveme Vás k našim projektům



PÁTEK 2. prosince

- 1 Administrativní přejímka 08:00
- Technická přejímka 09:00

SOBOTA 3. prosince

- 2 Karlik - Roblín 08:00
- Karlik - Roblín 09:20

- 3 Super RZ TipCars - okruh 10:28
- SERVIS 10:45
- 4 Super RZ TipCars - okruh 11:48
- SERVIS 12:05
- 5 SUBARU Nové XV 13:08
- SERVIS 13:15
- 6 SUBARU Nové XV 14:18
- SERVIS 14:25

www.prazskyrallysprint.cz



2.-3.12.2011

Generální partner

TipCars

Hlavní partner

**SUBARU
NOVÉ XV**

Mediační partneři

EWRC.cz **Rally**
Po všech stránkách rally... Společnost organizující rallye

Oficiální partneři

RIHA GROUP, spol. s r.o.

UniCredit **EKOMAK**
Leasing

SUBARU FINANCE **AUTATábor**



Jak jezdit úsporně a přesto s radostí

Základem úsporné jízdy je plynulost, takže spořivý řidič by se měl vyvarovat agresivních rozjezdů a prudkého brzdění. Rozjezd je na spotřebu zdaleka nejnáročnější část jízdy. Každá křižovatka nebo kolona proto vytváří v nádrži příslovečný „vír“. Kromě toho spotřebu ovlivňují i další činitelé, které ovlivnit většinou nelze – počasí, teplota při startování motoru, překážky na silnici, rozbitá vozovka apod. Nejvyšší spotřebu má motor při zátěži, a to tím větší, čím jsou vyšší otáčky motoru. Proto je vhodné při rozjezdu co nejdříve řadit vyšší stupně, ovšem tak, aby se otáčky motoru nedostaly pod únosnou mez, běžně pod 1500 ot/min. Tam už motor nebývá efektivní a zbytečně ho trápíte. Je sice logické, že v nižších otáčkách nemá motor tolik síly a rozjezd bude pozvolnější, nicméně můžete tak ušetřit cenné kapky paliva.

Přemýšlejte dopředu

Vzhledem k tomu, že ve městě je co chvíli křižovatka, nemá smysl se příliš rozjíždět, abyste za okamžik museli zase zbytečně prudce brzdit: rozjezdy stojí palivo. Pokud je zdaleka na dalších světlech vidět červená, nechte tam auto dojet na neutrální, případně dobrzďte motorem – záleží na situaci. I když za vámi budou nervózní řidiči, nenechte se vyprovokovat, na křižovatce by stejně museli zastavit a vy tam budete jen o něco později, což plynulost dopravy neovlivní. Při pomalejší jízdě máte navíc šanci, že když dojedete ke křižovatce, rozsvítí se zelená a vy se nebudete muset rozjíždět. Naopak, když je na semaforu zelená a křižovatka příliš daleko, je jen malá

Jednotková cena za litr paliva se opět blíží čtyřiceti korunám a cifry nabíhající na čerpacích stojanech při každém tankování pouštějí žilou našim peněženkám. A protože obecně převládá názor, že úsporná jízda je jediné ta pomalá, přinášíme vám pár poznatků, že to není úplně pravda. Jízdu se Subaru si lze pořádně vychutnat, aniž by průměrná spotřeba vystoupala do závratných výšin, jen je potřeba vědět jak na to. Můžete totiž jezdit stejně svižně jako dříve, ale s daleko nižší spotřebou paliva.

šance, že zelenou stihnete. V takovém případě – zvláště, pokud situaci na daném místě znáte a víte, jak dlouho zelená drží, stačí dojet na neutrální nebo dobrzdit. Obecně totiž platí: čím plynuleji pojedete – bez brzdění a přidávání plynu, tím méně paliva spálíte.

V kolonách vypněte motor

Pokud stojíte v koloně, která se ne a ne rozjet, je vhodné vypnout motor; obecně se tento postup doporučuje v případě, že auto stojí déle než minutu dvě. Je ale vhodné pamatovat na to, že kaž-

dý start vysiluje akumulátor, což by se nemuselo vyplatit v zimě, kdy je jeho kapacita nižší. Pokud je příliš velké horko nebo chlad, není nutné se za každou cenu mučit. Při delším stání klidně občas motor „nahodte“ a zapněte topení nebo klimatizaci.

Nepodceňujte setrvačnost

Pokud jezdíte po okreskách, kde je plno různě dlouhých a strmých kopců, snažte se maximálně využívat setrvačnosti auta. S kopce se plynule rozjedte tak, abyste s co nejmenší „námahou“ vyjeli protější kopec. Čím pomalejší budete pod kopcem, tím více budete muset šlapat na plyn, abyste ho vyjeli. Daleko méně paliva spálíte v případě, že se plynule s lehkou nohou rozjedete z kopce a pak budete v kopci plynový pedál jen lechtat. To, že auto bude zpomalovat, vám nemusí vadit, za stoupáním bývá často další klesání, které vás opět urychlí. Rovněž zbytečně nepodřazujte, když vidíte, že to stávající rychlostní stupeň „utáhne“ – podřazení zvýší spotřebu. Pozor ale dejte na podtáčení motoru. Dostanete-li se pod 1500 otáček, už je vhodné podřadit. Obecně platí, že nízké otáčky snáší lépe naftové motory a benzínové motory s vyšším objemem; tam lze jít někdy ještě níže.

Tempomat není všelék

I když se traduje, že důsledné využívání tempomatu šetří palivo, není to za všech okolností pravda. Pokud pojedete po rovné silnici bez kopců, pak skutečně tempomat dokáže lépe řídit spalování paliva tak, aby auto jelo s nejnižší možnou spotřebou. Ovšem jakmile přijdou kopce, byť málo prudké, je to jinak. Souvisí to s již zmíněnou setrvačností: tempomat auto při jízdě s kopce brzdí tak, aby dodržovalo nastavenou rychlost; potud je to v pořádku, palivo se šetří. Ovšem když přijde stoupání, bude se řídicí jednotka snažit udržet rychlost za každou cenu a spotřeba paliva nehorázně stoupne.

Využívejte brzděného účinku motoru

Pokud je to jen trochu možné, využívejte při brzdění síly motoru. Pokud sundáte nohu z plynu a máte dostatek otáček (nad 1500), nebude řídicí jednotka dodávat do motoru palivo. Máte-li palubní počítač s okamžitou spotřebou, uvidíte v takovém případě údaj 0,0 l/100 km. Jakmile otáčky klesnou pod uvedenou hranici, jednotka začne palivo opět dodávat, čímž zabraňuje „chcípnutí“ motoru – dodáváno je stejné množství paliva, jako byste jeli na neutrálu. Brzdění motorem je vhodné při dojezdu na křižovatku, při sjíždění z kopce apod. Když sjíždíte z kopce, je lepší zapojit motor než brzdy; samozřejmě někdy je nutné obojí. Pokud brzdíte brzdami a máte vyřazeno, motor spotřebovává palivo, což není žádoucí.

Rychlá jízda spotřebě neprospívá

Úspěšně jízdě neprospívají vysoké rychlosti; motor se nachází většinou ve vyšších otáčkách, vůz musí překonávat větší odpor vzduchu. Spotřeba roste s rychlostí takřka geometrickou řadou, takže

Pokud jezdíte na podhuštěných pneu, nejenže se zhoršují jízdní vlastnosti, ale také stoupá spotřeba



◆ Nevyužívaný střešní nosič může při jízdě po dálnici zvýšit spotřebu až o litr na 100 km



◆ Kontrola správného tlaku v pneu podle údajů na štítku je velmi důležitá



◆ Modely vybavené systémem SI-Drive šetří majiteli palivo pomocí nastavení elektroniky



◆ Pravidelné výměny oleje, olejového a vzduchového filtru se odrazí na nižší spotřebě paliva

pokud pojedete po dálnici 120 km/h, dojedete z Prahy do Brna sice o nějakých deset patnáct minut později než v případě 150 km/h, ale spotřeba bude o několik litrů menší. Navíc v běžném provozu je dálnice tak frekventovaná, že ve vyšších rychlostech je nemožné jet plynule. Řidič musí neustále brzdit a zrychlovat, což dále spotřebu zvýší. Při nižších rychlostech bude plynulost podstatně vyšší a spotřeba nižší. Schválně někdy zkuste zajet stejnou trasu vyšší rychlostí a sledovat průměrnou rychlost a spotřebu – budete možná překvapeni.



♦ Jízda s přívěsem vyžaduje pro dosažení rozumné spotřeby co největší plynulost

Snažte se předvídat

Auto by mělo krajinou takřikajíc volně plynout, lehce se přenášet přes kopce. Čím lépe dokážete předvídat, tím plynulejší jízda bude a tím i nižší spotřeba. Ideální cesta je ta, kterou důvěrně znáte; víte, kde je lepší přidat, abyste se rozjeli do kopce, kde naopak začít s předstihem brzdit motorem, abyste nemuseli zbytečně používat brzdy. Čím častěji takovou trasu pojedete (do práce, na chalupu), tím nižší spotřeby budete dosahovat.

Je klimatizace nutná?

Současná auta jsou plná různých elektrických spotřebičů jako klimatizace, větráky topení, rádia, zesilovače, vnější a vnitřní světla apod. Pokud chcete jet maximálně úsporně, je třeba vzít v potaz energetickou náročnost těchto prvků vybavy. I když kvůli pohodlí posádky jsou tyto součásti do vozů montovány, faktem zůstává, že zejména u slabších motorů zvýší například klimatizace a rádio spotřebu až o litr na sto km – je tak dobré zvážit, zda není třeba příjemnější jet s pootevřeným okénkem namísto spuštěné klimatizace. Navíc je dobré vědět, že větší vliv na spotřebu má klimatizace manuální, protože ta vždy běží na plný výkon. Oproti tomu automatická klimatizace řídí svůj výkon podle potřeby.

Černá magie

Jeden z nejdůležitějších faktorů, které ovlivňují spotřebu, jsou parametry vašich pneumatik. Jejich nahuštění, šířka, vzorek, směs – to všechno může ovlivnit spotřebu až z 20 %. Zimní pneumatiky mají měkčí směs a hrubší vzorek, a tím i lepší přilnavost k povrchu vozovky – to ale zvyšuje spotřebu, a proto je potřeba na jaře včas přezout na letní obutí. Stejně tak je na palivo náročnější širší pneumatika, která má větší styčnou plochu a tedy i valivý odpor.

Pokud přezouváte na širší gumičky, počítejte se zvýšením spotřeby; není to nic drastického, pokud dojde k rozšíření o jeden až dva cm, ale nějakou tu desetinku navíc spálíte.

Naprosto zásadní je pak správný tlak vzduchu – pokud jezdíte na podhuštěných pneu, nejenže se výrazně zhoršují jízdní vlastnosti, ale také hodně stoupá spotřeba. Při různých „eko-rallye“ se pneumatiky právě z tohoto důvodu přehušťují, ale toto řešení nelze příliš doporučit, protože čím jsou pneumatiky více přefouknuté, tím hůře auto brzdí; navíc to pláští ani nemusí ustát.

Zlepšete aerodynamiku a vyndejte zbytečnosti

Nevěřili byste, co všechno kolikrát s sebou motoristé vozí zbytečně. A každá váha ve voze navíc dokáže třeba za měsíc zvýšit spotřebu o pár decilitrů paliva. Projděte si tak svůj zavazadelník, jestli nevozíte zbytečnou zátěž. Spotřebu pak zvyšují i různé aerodynamické doplňky, které zhoršují obtékání vzduchu; čím rychleji pojedete, tím více budou různá křídla, spoilery či prahy zvyšovat spotřebu. Vliv má také třeba prázdný střešní nosič; jsou to sice decilitry, ale pokud šetřit, tak důkladně. Spotřebu ze stejného důvodu zvyšují třeba i otevřená okna včetně střešníhoho.

Úsporně, ale bezpečně

Někteří řidiči mají při pokusech o úspornou jízdu tendenci vypínat za jízdy motor. To sice skutečně šetří palivo, ale může to rovněž zkrátit váš život. Při vypnutém motoru nefunguje posilovač brzd a po několika sešlápnutích ztvrdne a přestane fungovat posilovač řízení. Auto je sice s vynaložením velké síly možné řídit, ale přijdou-li třeba po delší rovince serpentyne, je to zaručená šance jak nabourat. Ani pár ušetřených stokorun totiž za takový risk nestojí. ♦

TEXT VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO ARCHIV

- ♦ Kontrolujte pravidelně nahuštění pneumatik
- ♦ Pravidelně vyměňujte motorový olej a filtr
- ♦ Často vyměňujte vzduchový filtr
- ♦ Na rovných úsecích používejte tempomat
- ♦ Vždy řádně utahujte víčko tankovacího hrdla nádrže
- ♦ Odstraňte z vozu přebytečnou váhu (nepoužívané předměty)
- ♦ Při delším zastavení vypínejte motor
- ♦ Akcelerujte a brzděte co možná nejméně



IKSVÉČKO Sázka **na jistotu**

Subaru vyslyšelo přání zákazníků a na podzim roku 2011 v Evropě představilo nový model XV. Jedná se o kompaktní vůz se zvýšenou karoserií, který nabízí typickou univerzálnost a schopnost spolehlivého fungování i v těch nejnáročnějších podmínkách. Poprvé jsme si na něj mohli sáhnout na autosalonu ve Frankfurtu.

SUBARU XV					
Motor	1.6l		2.0l		2.0D
Převodovka	5MT s redukcí	Lineartronic	6MT	Lineartronic	6MT
Objem (cm ³)	1600		1995		1998
Max. výkon (kW/ot.min-1)	84/5600		110/6200		108/3600
Max. točivý moment (kW/ot.min-1)	150/4000		196/4200		350/1600-2400
Max. rychlost (km/h)	179	175	187		198
Zrychlení 0-100 km/h (s)	13,1	13,8	10,5	10,7	9,3
Kombinovaná spotřeba (l/km)	6,5	6,3	6,9	6,6	5,6
Délka x šířka x výška (mm)	4450 x 1780 x 1570				
Světlá výška (mm)	220				
Rozvor (mm)	2635				



Namísto nové generace modelu Impreza se Subaru rozhodlo v Evropě začít rok 2012 modelem XV. Tento vůz má Imprezu ve svých genech, je však koncipován poněkud jinak. Jako menší sourozenec modelu Outback spojuje vlastnosti osobního automobilu a vozu SUV. Přičemž v obou těchto disciplínách exceluje.

Při pohledu na model XV je jasné, že Subaru se mu snažilo dodat více stylovosti a vizuální přitažlivosti, než bývalo obvyklé. Vše začíná již samotnou barvou karoserie, i když ta samozřejmě není podstatná. Subaru XV má zajímavý střih, z něhož doslova číší sebevědomí. Velké blatníky spolu s pečlivě navrženými plastovými

nástavci nárazníků, prahů a blatníků automobilu dodávají výraz robustnosti a jistoty.

Interiér s výraznou přístrojovou deskou na vás dýchne podobně. Zřejmý je důraz na praktičnost a kvalitu použitých materiálů. První dojem je takový, že nikde nic nechybí, ale také nepřebývá. Ještě důležitější je, že se za volantem nového XV skvěle sedí. Sedadla jsou umístěna hodně vysoko a mají příjemný tvar. Přitom ale máte pocit, že sedíte „uvnitř“ interiéru a jste jím obklopeni. Tento vjem dodává pocit bezpečí. Dobrou zprávou je, že nový model nabízí opravdu hodně místa také na zadních sedadlech, stejně jako v zavazadelníku.



Subaru XV otevírá ve světě takzvaných crossoverů zcela novou kapitolu

Pětidveřová karoserie nového XV měří 4,45 metru, takže se velikostně řadí na horní okraj nižší střední třídy. Použitou technikou je tomu ale jinak. Subaru XV používá vyspělý podvozek s víceprvkovou zadní nápravou a tradiční stálý symetricky uspořádaný pohon všech kol, za který by se nemusel stydět ani automobil postavený o segment či dva výše.

Subaru svoji novinku, která přestala v označení používat jméno, ale po vzoru kupé XT se vrátila ke kódovému názvu, navrhlo opravdu poctivě a ne jen pouze jako opticky ztraktivnější osobní vůz. To ostatně dokládá i světlá výška, která činí značně nadprůměrných 22 cm. Jen pro srovnání, jedná se o 5 mm větší světlost, než v případě čistokrevného SUV Forester.

Subaru s modelem XV uspokojí i širokou paletu různých nároků. Má totiž připravenou trojici motorů, všechny mají samozřejmě ploché uspořádání typu boxer, které má pozitivní vliv na jízdní

vlastnosti. Zážehové čtyřválcové patří do nejnovější generace daného typu motoru. Kromě známého dvoulitrového provedení se bude jednat o menší verzi s objemem 1,6 litru. Chybět samozřejmě nebude kromě manuální převodovky též automatická bezestupňová převodovka CVT. Novinkou naopak bude funkce Auto start-stop, která bude mít za úkol po kapkách šetřit palivo například při stáních na semaforech. Připraven bude i pověstný vznětový motor Boxer Diesel s objemem 2,0 litru, který potěší značným točivým momentem a nízkou spotřebou paliva.

Subaru XV otevírá ve světě crossoverů zcela novou kapitolu. Jde totiž o vůz, který je schopen nabídnout plnohodnotné terénní vlastnosti, ale současně také komfort a příjemnost osobního vozu. Sami se můžete přesvědčit, že v tomto případě se nejedná o klíšé, ale o výstižný popis skutečného charakteru a schopností vozu. ✦

TEXT: PETR HANKE

Zavazadlový prostor je značně objemný i při přepravě pěti cestujících, díky snadnému složení zadních sedadel získáte dobře a prakticky využitelný prostor i pro dlouhé nebo hodně rozměrné předměty

Ovládání řady funkcí audiosystému a tempomatu se přeneslo na volant, je snadné a intuitivní, takže nijak řidiče nerozptyluje a umožňuje mu plně soustředění na jízdu



Multifunkční displej, prakticky uprostřed horní části přístrojového panelu, zobrazuje přehlednou formou praktické informace pro řidiče i spolucestující. U vyššího stupně výbavy je k dispozici barevný displej LCD o úhlopříčce 4,3" s rozšířenou nabídkou funkcí

Audiosystém s šesti reproduktory, AM/FM tunerem, CD přehrávačem, přípravou Bluetooth a USB vstupem pro připojení MP3 aneb vše pro příjemné cestování.

Designová koncepce „Protren“ (složenina z výrazů „profesionální nástroj“ a „trendy design“) spojuje stylové a uvolněné tvary. Použité designové prvky, mimo jiné šestiúhelníková maska chladiče a světlomety ve tvaru sokolího oka, poukazují na jedinečnou identitu vozů značky Subaru.



„Tohle je nejděsivější věc, jakou jsem kdy udělal.“ To jsou slova, s nimiž mě Mark Higgins přivítal, když jsme se poprvé setkali v paddocku TT. Tento čtyřicátník je jako vždy usměvavý, ale říká mi, že nejstrašidelnější částí v nejděsivější věci, kterou kdy udělal, je úpatí Bray Hill. „Všichni nejprve říkali, že je to rovina, a já jsem to tak jel. Byl jsem rád, když jsem to měl za sebou.“

Je druhý čtvrtek při dvoutýdenní akci na TT. Mezi závody motocyklů se Higgins a jeho tým Subaru America pokusí vytvořit nový automobilový rekord na jedno kolo. Meta, kterou se pokusí pokořit, je průměrná rychlost 164 km/h, která byla vytvořena legendárním kníratým soutěžním jezdce Tonym Pondem ve standardním Roveru 827 Vitesse v roce 1990 a byla pro příští generace zaznamenána na VHS. Ale to bylo před více než dvaceti lety, takže se naskytá otázka, proč se od té doby nikdo nepokusil tento rekord překonat... Mnoho lidí by se o to asi pokusilo, ale i ti, kteří chtěli, nedostali patřičné povolení. Také když někdo ze Subaru America poprvé kontaktoval příslušného ministra na ostrově, byl ještě v polovině věty zastaven a bylo mu řečeno „ne“, doprovázené neslušným výrazem a položením telefonu.

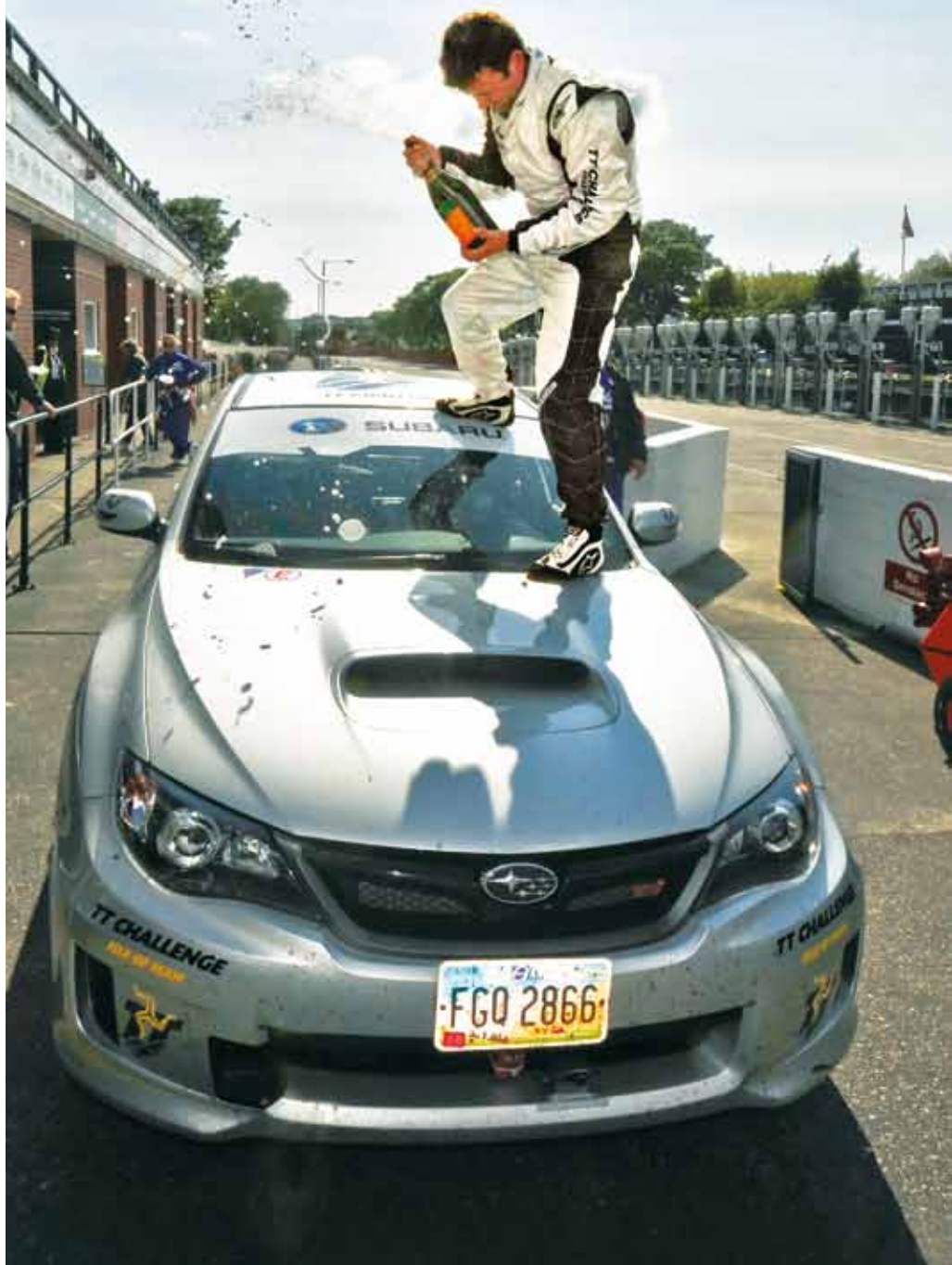
Nakonec se lidem Subaru přece jen podařilo domluvit s místními úřady a dostali potřebné povolení. Museli si zajistit na každé kolo vlastního organizátora a silnice musela být uzavřena a opět otevřena nezávisle na ostatních závodech TT, které se tu konají. „Když v roce 1990 jel Pond svůj druhý pokus, tak to bylo ve skutečnosti naposled, kdy jsem tady na TT byl,“ říká mi Higgins. „Od té doby byla jízda autem na této trati mým velkým snem. Pokoušel jsem se o to posledních deset let, ale nakonec to vždycky na něčem ztroskotalo. Dnes se to se Subaru podařilo a konečně jsme tady!“

V pondělí a navzdory tomu, že jel tento okruh poprvé, se Markovi podařilo hned zajet nový rekord kola. Dokázal zdolat téměř šedesátikilometrový okruh průměrnou rychlostí 182 km/h.

Impreza (stále se jí zde tak říká) WRX STI, kterou Mark použil, má ochranný rám, přední sedadla Recaro byla vyměněna, ale rozhodně to není žádný odlehčený speciál. Auto má vyměněné brzdové destičky a kapalinu, ale kotouče s brzdíči jsou standardní. Největší změny můžeme zaznamenat na podvozku, kde nalezneme sadu tlumičů a pružin od firmy Tein. Ale stále to jsou komponenty, které jsou běžně k do-

Málem bylo po všem...

Britský šampion v rallye Mark Higgins se vydal na ostrov Man, aby se za volantem sériového WRX STI pokusil vytvořit nový rekord okruhu Tourist Trophy. O pár sekund později zažil jeden z nejstrašnějších automobilových momentů, který jsme kdy viděli. Byl u toho i reportér Henry Catchpole.



stání ve specializovaných obchodech, stejně tak jako pneumatiky Pirelli Trofeo, jež se používají na okruhové závody. A abych nezapomněl, auto má ještě výfukové potrubí bez tlumičů – to aby byl již z dálky Higgins dobře slyšet.

Než někdo bude mít připomínky k těmto úpravám Subaru, tak si připomeňme, že Rover Tonyho Ponda byl na hony vzdálen standardnímu vozu.

Předtím, než Higgins dokončil druhý pokus, probíhal jeden ze závodů Supersport 2. O hodinu a půl později jsou všichni bezpečně zpět a Gary Johnson vyhrává svůj první titul TT. Je čas na kolo pro Subaru.

Higgins startuje na konci Glencrutchery Road, kam nevidíme a začíná letným startem. Prvním znamením, že je již na trati, je zvuk rotoru televizní helikoptéry, který se blíží směrem k nám. Jekot plochého čtyřválcového motoru Subaru se k nám blíží skrze neutlumené výfukové potrubí a míjí rychlostní radar u výsledkové tabule, který ukazuje rychlost 182 km/h. To je o 11 km/h méně než při pondělním pokusu. Jedním z důvodů je hmotnost pasažéra (amerického fotografa) a spousta kamer a fotografické techniky. Druhým důvodem je něco, co jsme neviděli, co se stalo na úpatí Bray Hill. Pokud neznáte Bray Hill, je potřeba říci, že je až nepředstavitelně strašidelný. Jízda zde za volantem (nebo za řídky) nevypadá ani náhodou rovně. Pak se přiblížíte k vrcholu silnice a můžete jen hádat, jak prudké klesání vás čeká. Dá se to odhad-

V rukách má teď doslova svůj život. Diváci vybíhají na příjezdovou cestu, v tu chvíli má Mark vše opět pod kontrolou a plynový pedál opět na podlaze. A to mu zbývá ještě celých 58 km... To musí být jedno z nejlepších zvládnutí krizové situace všech dob.

„Jsi v pořádku, kámo?“ ptá se mechanik, zatímco otvírá vrata a Higgins vypíná motor. „Slyšeli jsme o tom! Někdo nám hned telefonoval... (pauza) Jsi v pořádku?“

„Jo, jo,“ odpovídá Mark jakoby z dálky. Jeho vlasy jsou promáčené potem a vypadá jako člověk, který právě unikl smrti. „Jel jsem asi 240 km/h a najednou bang, bang (předvádí, jak dává kontra), pak to jelo na jednu stranu, na druhou. Málem už bylo po všem. Skoro jsem to vzdal.“

Objevují se jeho syn a dcera a objímají ho. Mark líbá svou ženu. Probíhají rozhlasové rozhovory a celý příběh je několikrát zopakován. Tento pokus nebyl samozřejmě tak rychlý jako ten pondělní, ale průměrná rychlost 177 km/h není v žádném případě nízká.

Příští den brzy ráno stojím před hotelem, zrovna když Higgins přijíždí s černým WRX STI s německou registrační značkou, který během celého týdne používá jako doprovodný vůz. Ochotně mě vzal na okruh, aby mi mohl vyprávět o jeho záležitostech, i když jsme samozřejmě nejeli závodním tempem.

Po projetí kolem Union Mills řekl Mark tiše: „Tady je to asi pět kilometrů na plný

nervóznější. Tady je to téměř 60 kilometrů, silnice je uzavřená a jsi tu úplně sám. Je to zatraceně náročný.“

Přijíždíme k zatáčce, kde se v pondělí zabil irský závodník Derek Brien. „Bylo těsně před naší jízdou,“ říká Higgins, „což tě opět nutí ptát se sám sebe, co tu vlastně děláš. I Pond říká, že jsou tu úseky, kde jedeš 240 km/h a přitom si říkáš, co to proboha vlastně děláš. Tohle je ta zatáčka... My nevíme, co se přesně stalo, ale skončil tady v těch stromech... tady.“ Není to poprvé, co mi Higgins ukazuje místo nehody, a pokaždé, když to udělá, tak si uvědomuji, že zde není žádné místo pro chyby. A pak si vzpomenu na včerejšek, kdy stačilo tak málo, aby všechno bylo jinak.

Zbytek dne nervózně čekáme na Markův závěrečný pokus s Imprezou. Opět jede sám. Jsou tu lehké obavy o motor, protože v posledním tréninku ho přetočil, takže nikdo neočekává žádný zázrak.

Když Mark projíždí startovní čarou rychlostí 196 km/h a mizí směrem k Bray Hill, je nám jasné, že nepůjde o pomalé kolo. Později vidíme, že na rovince Sculby jel 260 km/h, a i navzdory nerovné sekci přes Ramsey směrem k horám stále držel vysoké tempo. Po 19 minutách a 33,47 sekund později protíná pomyslnou cílovou pásku, při průměrné rychlosti 185,65 km/h.

„Věděl jsem už při průjezdu startem, že auto funguje líp,“ říká mi Mark, když se mi podařilo ho odchytit, „u Bray Hill jsem byl velmi opatrný a pak jsem přešel do správn-



nout podle střech domů po pravé straně. Přejedete horizont, žaludek se ve chvíli nulové gravitace trochu brání, a při přidání plynu ani zrychlení nijak nepomáhá. Je to téměř jako volný pád. Na konci klesání se blíží pravotočivá zatáčka a celé tělo vás nutí k prudkému brzdění. Ideální stopa je blízko krajnice na pravé straně. Výjezd je do kopce, ale musí se počítat se šířkou chodníku, protože svodidla tu teď nahradil dřevěný plot.

Pokud jste ještě neviděli video, tak vězte, že Higgins přijel do této zatáčky rychlostí 241 km/h a okamžitě dostal smyk. Dalších sedm sekund Higgins točí volantem a pokouší se dostat kola pod kontrolu.

plyn. Tohle je zatáčka, kde ubírám asi o trochu víc, už jenom proto, co se stalo na úpatí Gray Hill. Přidávám a držím plyn na podlaze, ale uvidíme...“ Tohle téma se opakuje až do konce kola. Jel jsem zde už několikrát, ale nikdy jsem si neuvědomil, kolik je zde pasáží, kde se dá jet na plný plyn. Je to až děsivé.

Říkám si, jaké je to asi ve srovnání s automobilovými soutěžemi. „Samozřejmě, že se tu jezdí mnohem rychleji než na rychlostních zkouškách, kde bývá průměrná rychlost kolem 130 km/h. Soutěže na asfaltu v noci a za mokra, to je o trochu náročnější. Nemáš strach, jen ti stoupá adrenalin, stejně jako tady, ale zde jsem o trochu

ného rytmu. Snažil jsem se zbytek kola jet co nejčistěji, beze smyku, použít celou šířku silnice, ale i tak jet co nejrychleji. Největší zlepšení jsem zaznamenal právě v horách. Tam jsem se pořádkem zlepšoval, což je překvapující, protože to je místo, kde jsem trénoval, když byla silnice uzavřená jen v jednom směru. Ale všechno dopadlo dobře. Jsem opravdu velmi šťastný, a to za celý tým. Měl jsem v hlavě cíl 185 km/h, ale to bylo ještě předtím, než jsem si uvědomil, že to znamená být o více než dvě minuty rychlejší než Tony Pond. Takže ano, 185 km/h, to je úžasné! ✨

evo

PŘETIŠTĚNO SE SOUHLASEM
MAGAZÍNU EVO, KRÁCENO

Subaru je trvalá láska



Láska k letadlům i automobilům provází Vladimíra Petáka, generálního ředitele společnosti ABS Jets, prakticky celý život. Díky šťastným okolnostem se mu jeho koníček stal i každodenní náplní pracovního dne – jako šéf společnosti provozující soukromé tryskáče se stará nejen o bezchybné služby pro náročné zákazníky z řad byznysmenů a celebrit, ale jako autorizovaná servisní společnost brazilského výrobce letadel Embraer se jím vedená firma stará nejen o svých šest strojů vlajkového modelu Legacy, ale také o většinu stejných strojů provozovaných ve východní Evropě. Od luxusního biz-jetu pak není daleko k Subaru. Značka rovněž známá z leteckého prostředí má Legacy také jako stěžejní model své nabídky. Vladimíra Petáka Subaru přitahovalo již dlouho. Až teprve nedávno si ale splnil další ze svých klukovských snů, když si jako své soukromé auto pořídil Subaru Outback s nejkonnějším šestiválcovým boxerem pod kapotou.

Jaká byla vaše cesta do čela společnosti, která v České republice nabízí nejkomplexnější servis v oblasti byznys-jetového létání?

Mým velkým koníčkem bylo sportovní létání a letecká akrobacie. A protože jsem snil o kariéře za knípem byznys jetu, udělal jsem si kurz dopravního pilota. V civilu jsem pracoval ve financích a shodou okolností přišla nabídka na pozici finančního ředitele společnosti ABS Jets. Takže jsem u letadel začal pracovat, ale trochu na jiném postu. Po třech letech jsem se stal generálním ředitelem a nakonec jsem rád, dělám práci, která mě maximálně naplňuje a povědomost o létání zde zúročuji každý den. Pohled z okna kanceláře na letištní plochu mě stále přesvědčuje o tom, že jsem si vybral dobře.

Jaká je historie vámi řízené společnosti a kam do budoucna pod vaším vedením směřuje?

Za posledních pět let, co u ABS Jets působím, jsme se ze servisní organizace pro letadla našich akcionářů stali skutečným operátorem. V angličtině je pro to výraz FBO neboli „fix based operator“ a v České a Slovenské republice jsme jediní. To sice znamená, že nějaký čas z této exkluzivity můžeme těžit, ale rakouská, německá a švýcarská konkurence nás neustále nutí nabízet ty nejlepší služby a dále se rozvíjet. O našich záměrech do budoucna svědčí nedávno vydaná emise dluhopisů ve výši 450 milionů korun, jejíž výtežek chceme použít na další růst. Tyto eurobonds jsou umístěny na Pražské burze a schváleny ČNB. Podobný krok v minulosti učinila pouze jediná podobná letecká společnost a to v Anglii. Nejviditelnější současnou investicí je náš nový hangár v pražské Ruzyni.

Kolik provozujete letadel a jak náročné je udržet společnost v zisku?

Nyní máme ve správě dvanáct letadel a brzy přibude třináctý kus. Celou polovinu našeho fleetu tvoří Embraery Legacy - Embraer patří spolu s Boeingem a Airbusem mezi Top 3 výrobců letadel a Legacy je tak nejen v automobilismu, ale i v letectví obrovským pojmem. Tomuto typu letounu se nikdy nestala žádná havárie a je považován za vůbec nejbezpečnější letadlo. Jako společnost se staráme o letadla našich klientů, model je koneckonců pro všechny vlastnící včetně aerolinek stejný. To znamená leasing, tzv. dry nebo wet - tedy pronájem letadla samotného nebo včetně posádek a souvisejících nákladů. Zákazníkům nabízíme plný servis, tedy provoz letadla včetně všech souvisejících služeb a zabezpečujeme klientům využití jejich letadla pro komerční pronájem - mezi tím nám vzniká marže. Je několik způsobů, jak kapacitu celého fleetu vytížit - nad lety pro majitele a externí klienty se volná kapacita umísťuje v databázích v zahraničí. Letadlo doletí do cílové destinace a tam je snaha ho vytížit podobně jako třeba u kamionů. Nejvíce pak létáme do okolních států - Bratislavy, Popradu a finančních metropolí jako je Paříž, Londýn, Žüri. Zhruba čtvrtinu letů činí prázdninové a dovolenkářské destinace. Naše letadla mají totiž dolet i 6000 km. Několikrát jsme uvažovali o leasingu vlastní flotily. Ale provozovat byznys jet lze maximálně kolem kladné nuly. Fixní náklady jsou nemilosrdné. Údržba letadel, platy posádek, legislativní náklady, plánování letů - to vše musíte platit, i když letadlo bude stát. Asi bychom svá letadla užívali, ale raději zůstáváme v pozici „pouhého“ operátora. Jiné řešení by totiž přineslo i dilema jak nekanibalizovat vlastní fleet a zároveň nepřednostňovat letadla klientů. Navíc má ABS Jets v současnosti dvě stovky zaměstnanců a ti si na sebe musí vydělat.

Co je pro „náčelníka“ takové společnosti nejobtížnějším úkolem?

Mým úkolem není jen umět se starat o svěřená letadla a pronajmout je tak, aby své majitele stál jejich provoz co nejméně. Musím také ohlídat, že dodržujeme všechny předpisy a nařízení. Letecká havárie totiž může být řetězem zdánlivě malých chybiček a v létání víc kde jinde je bezpečnost absolutně na prvním místě. Oddělení jakosti by v každé letecké společnosti mělo být nejdůležitějším. U nás to platí stoprocentně a snažíme se mít i skvěle vyškolené piloty. Dbám na to, aby byla pravidla nastavená vždy bez možnosti dvojího výkladu, a nekompromisně trvám na jejich dodržování.

Dostanete se jako ředitel letecké společnosti a fanda do létání vůbec za volant?

Divili byste se, ale v prvním pololetí loňského roku jsem najezdil skoro osmdesát tisíc kilometrů. To byl tedy spíše extrém, budovali jsme naši pobočku na Slovensku a jezdil jsem tam každou chvíli. I když by z časového hlediska bylo efektivnější létat, nebylo by to dobré ani z ekonomické stránky ani z hlediska image. Nedává smysl, abych

létal já, když pro společnost pracuji. Navíc mám rád řízení, zkombinovat trasu po dálnici a obyčejné silnici a vyrazit. Dokonce jsem přestal využívat služeb firemního řidiče a začal si řídit sám, za volantem totiž prožívám podobnou radost a uvolnění jako za kniplem.

Jak jste dospěl k Subaru, říká se, že je to značka pro znalce...

Outback je první moje Subaru a láska takřkajíc na druhý pohled. Před tím jsem vyzkoušel opravdu kde co. Průměrně jsem měnil auta jednou za půl roku a nyní jezdím Outbackem už víc než rok. Líbí se mi na něm, že je to i přes nezbytnou elektroniku pořád auto mechanické. A i když na zadních dveřích není už ten nápis Legacy (anglicky dědictví, pozn. aut.), pořád v něm cítím ten zavažující odkaz historie značky. Za ten rok jsem k autu získal vztah a mám velké sympatie k filozofii značky. Spousta věcí je totiž u Subaru jinak a někteří to i kritizují. Po chvíli používání ale zjistíte, že Subaru rovná se logika a spolehlivost.

Zvolil jste nejvýkonnější motor 3,6 H6. Proč ne třeba boxer diesel?

Jsem spíše příznivcem zážehových motorů, vznětové motory jsou pro mnoho automobilistů zbytečné, pokud nenajezdí hodně kilometrů. Můj šestiválec je pak naprosto fantastický, nedávno jsme byli na výletě v Alpách s dětmi, na kouli jsme vezli čtyři kola, a přesto jsme jeli v průměru za 8,6 litru. Navíc jsem jako řidič stará škola. Atmosférický motor s plynulým záběrem a uchu lahodící řev umírajícího tygra ve vyšších otáčkách, to je skutečná radost z jízdy. Navíc jsem se přesvědčil, že mám univerzální a všestranné auto, které se díky své výšce sice naklání jak jihoamerická tanečnice, ale zatáčku projede naprosto samozřejmě. Máme chatu na Vysočině, takže vjeď i do terénu a občas koupím nějakou tu díru, auto to ale s elegancí překonává. Navíc mě v zimě vyloženě potěší, když „esúvečkaři“ končí s haldexama pod kopcem, zatímco můj outback uhání neohroženě vpřed i do strmého stoupání.

Máte vůbec čas na nějaké další záliby?

Dlouhou dobu koketuji s golfem, to je ostatně sport důležitý i pro obchodní vztahy. Ale zatím to hodnotím jako nefér vůči rodině i lítání, musel bych golfu obětovat čas, který nemám. Všechny mimopracovní chvíle se snažím věnovat rodině. Děti mi pak dělají jako tátovi obzvlášť radost - lásku k letadlům a autům po mě totiž určitě podědily.

Děkují za rozhovor.

ZA SUBARU MAGAZÍN SE PTAL VOJTĚCH ŠTAJF



Vladimír Peták (35)

Profesionální kariéru začal ve finančním sektoru. Věnoval se daňovému poradenství, poté působil na pozicích ekonoma a finančního ředitele ve společnostech LCS International, Fast CR, KPMG a J&T. Do společnosti ABS Jets nastoupil jako finanční ředitel v roce 2007, od roku 2010 je jejím generálním ředitelem. Letectví je i jeho koníčkem. Absolvoval kurz doopravňovacího pilota a věnoval se letecké akrobacii. Je ženatý, má tři děti.

Subaru v zrcadle médií

Boxer s rodokmenem

TEXT: MICHAL SCHINDLER • Bizzone 3/2011

Když jezdíte v autě, které má na kufru místo spoileru něco jako žehlicí prkno, obvykle to u ostatních řidičů vzbudí hlavně pobavený úsměv. Existuje ale pár výjimek. Nejspíš nejkultovnější z nich se jmenuje Subaru WRX STi a řada lidí by ho bez křídla ani nechtěla. Právě podle něj se totiž pozná ta nejostřejší verze.

Neděle, půl šesté ráno, sluníčko rozehřívá okresky na Vysočině, vidět je přes několik zatáček dopředu. Nulový provoz, i kostely mají ještě zavřeno. Čtveřice podladěných výfuků na volnoběh temně duní. Zkontrolujeme nastavení skvělých sedaček Recaro se sametovou alcantarou a mrkneme do velkých zpětných zrcátek. Palubní deska svítí zuřivě červenou, kožený volant skvěle padne do ruky (i proto, že se obejde bez blbostí jako profily na prsty). Všude kolem vyzývá logo STi. Zkušební šlápnutí na plyn vystřelí rafičku otáčkoměru k červenému poli a polní zvěř v okolí zalézá do pelechů v domnění, že se blíží bouře.

Sport Sharp

Jízdní režim přepínáme z překvapivě pohodového nastavení „Intelligent“ přes ostřejší „Sport“ rovnou na ultimativní „Sport Sharp“. Právě tenhle ovladač totiž nejvíc rozhoduje o tom, jestli se vezete v rodinném sedanu nebo polozávodním sportáku. Pro přehlednost by se jeho režimy mohly jmenovat „Vezu tchýni na nákup“, „Ukazuji kámošům, jak to jede“ a nakonec lakonicky „Peklo“.

Středový diferenciál pomůže rozdělit sílu motoru na všechna kola. Nechceme si honit triko s manuálním nastavením, takže zaměstnáváme elektroniku v režimu suchého počasí „Auto“, a ať se předvede. Trvalým symetrickým pohonem 4x4 je ostatně značka proslulá a právě díky souměrnému rozložení prvků a hmotnosti se

Bizzone

subárka drží stopy bez ohledu na terén nebo počasí jako zběsilá. V kombinaci s podobně slavným motorem s protiběžnými písty (jakoby boxují proti sobě, proto se mu říká boxer), který má minimální vibrace, a jehož „placatá“ konstrukce navíc snižuje těžiště, to znamená ultimativní jízdní vlastnosti. Na stabilizaci pak už radši nesaháme, protože v tomhle autě se zabilo dost lidí, co vyrostli na gamesce Need For Speed a získali dojem, že fyzika přestala platit, když jim bylo čtrnáct.

Zkušební jízda

Opatrně kousavá jednička, blinkr, rozjždíte se a máte plno předsevzetí, jak se budete držet zpátky. Pak fotograf utrousí něco jako „čekal jsem větší peklo“, tak holt dupnete na plyn. Přes všechny ty vyšlechtěné diferenciály nemá drsný točivý moment 407 Nm kam utéct, čiže se auto ve zlomku vteřiny proměňuje v Boeing odlétající někam na Krétu. Okamžitě tam lámete dvojku, tachometr dostává záchvat, trojka. STi v podstatě letí, čtyřka, a být to Boeing, začínají se odlepovat přední kola. Fotograf má jednu ruku na palubce, druhou na stropě a něco křičí. Ale proslulý řev benzinového boxeru s gigantickým turbem má mnohem větší koule... Blíží se zatáčka. Skočíte na brzdu asi tak vteřinu po tom, kdy to spolujezdci přijde rozumné. Brzdový efekt STi se ovšem vyrovná doskoce do trampolíny, takže zpomalíte dokonce zbytečně brzo, žaludky při tom samozřejmě olizují přední sklo. Takže ještě lehce plyn, pak spojka, plyn, pravačka nějak zázračně podřadila na dvojku, nejste žádný závodník, tak na to v zatáčce netlačíte a osolíte to zase až ze zlomem. Gumy se zařiznou, žádné cukání volantu, žádný začátečnický drift do pole, motor zkrátka s čistou brutalitou zabere a Subaru zase letí. Svět se zúží na okousanou asfaltovou nudli před autem. Vnímáte deštěm vyplavený písek, záplaty po zimních dírách.

Rovinka, levá, pravá, kopec, blbě klopená levá, sjezd mezi stromy, vnitřnosti vám to rve z okna, ale s autem přetížení ani nehne, řev těsně před omezovačem a pak už díkybohu zase vesnice, takže brzdy a vycházkové tempo.



Všemi čtyřmi

TEXT: VĚRA PETRŮ VOSTRÁ • Auto7 21/2011

Vozy Subaru se neprodávají v rekordních počtech. Nejde o mainstreamové zboží, ale o auta, která vybírá ten, kdo ví o jejich kvalitách. Čím může znalé i ty, kteří doposud kombi střední třídy značky Subaru v hledáčku neměli, přesvědčit model Outback?

Současné provedení outbacku je již čtvrtou generací tohoto modelu. První outback se představil již v roce 1995 a byl modelem, který v pravém slova smyslu předběhl svou dobu. O tom, že se bude vyrábět a velmi úspěšně prodávat nějaké Audi A6 Allroad, Volvo XC70 či Škoda Octavia Scout a další, ještě nikdo neměl tušení.

Ačkoliv někteří konkurenti sázejí na jaksi ošizený systém pohonu všech kol prostřednictvím spojky Haldex či podobná technická

AUTO 7

Subaru Forester 2.0X Nová generace (motoru)



TEXT: JIŘÍ KALOČ • Autofórum 9/2011

Druhá generace Foresteru má za sebou první úspěšnou čtyřletku, a tak se jeho tvůrci rozhodli zavést od modelového roku 2011 pár inovací. Změněnou tvář a interiér provází i zbrusu nový zážehový boxer základního modelu.

Inovovaného Foresteru poznáte na první pohled podle jiné přední masky s dvěma silnějšími vodorovnými lamelami, podstatnější změny pak najdete v interiéru, kde jsou mimo jiné nové kontrolní přístroje s rozměrným LCD displejem palubního počítače, nový ovládací panel samočinné klimatizace rovněž s digitálním ukazatelem teploty nebo vylepšený audiosystém, který v našem případě disponoval barevným LCD displejem s přenosem obrazu zadní parkovací kamery. Uvnitř se nyní budete cítit mnohem útulněji také díky novým hodnotnějším materiálům. Za volantem by vám nemělo nic chybět, protože ergonomie ovládání je u Foresteru tak jako u všech Subaru téměř bezchybná a komfort i tvar sedadel současné generace je v testech stále velmi dobře hodnocen. Nadčasový tvar karoserie pak dává majiteli jistotu, že jeho automobil nezestárne, jakmile se třeba objeví jeho nástupce.

To nejpodstatnější ale najdete pod přední kapotou. Automobilka Subaru prodává své vlastní automobily výhradně poháněné motory s protiběžnými válci a při jejich vývoji již dosáhla jisté dokonalosti, což dokládá i nemalý počet nejrůznějších ocenění. Boxery u Subaru vyrábějí již dlouhých 45 let, přitom se technicky stále drží na špičce vývoje. Po delší době nyní přichází na trh nová generace zážehových čtyřválců, z nichž jako první se představil právě atmosféricky plněný dvoulitrový. Postupem času se objeví i jeho přeplňované verze stejně jako motor o tradičním objemu 2,5 litru. I když z hlediska výkonových parametrů se na první pohled nic nezměnilo, dvoulitrový čtyřválec FB20 je poměrně zásadní inovací už proto, že je nový celý blok a využito bylo navíc mnoho součástek z vysoce hodnoceného turbodieselu EE20. Důkazem jsou jiné hodnoty vrtání 84 mm a zdvihu 90 mm (u předchozí generace to bylo 92 x 75 mm). Hlavním důvodem této změny je snížení třecích

ztrát a zvýšení účinnosti motoru, neboť menší vrtání znamená i menší dotykovou plochu mezi pístními kroužky a stěnami válců. Vylepšeny byly také vložky válců a zbrusu nové (a lehčí) jsou i ojnice. Pohon rozvodů nyní zajišťuje bezúdržbový řetěz, zatímco jeho předchůdce měl ozubený řemen. Další inovaci představuje chlazení pomocí recirkulace výfukových plynů (EGR) a upraveno bylo také variabilní časování ventilů AVCS, které nyní umožňuje, aby motor pracoval v tzv. Atkinsonově cyklu, který nechává sací ventily částečně otevřeny i během komprese, což v důsledku mění využitelný zdvihový objem a snižuje spotřebu. Konstruktorům Subaru se nakonec podařilo snížit vnitřní ztráty motoru o plných 28 procent oproti předchůdci, což má samozřejmě příznivý vliv na spotřebu a snížení emisí CO₂ o plných 13 procent.

Škoda jen, že s novou generací zážehového boxeru nepřišla nová převodovka. I když pětistupňový manuál je v této motorizaci unikátní díky dvoustupňové terénní redukci, kterou dnes v této kategorii již nikdo kromě Suzuki (v modelu Grand Vitara) nenabízí, přeci jen bych dal přednost šestistupňové převodovce, která dokáže mnohem lépe nakládat s využitelnými otáčkami motoru a dlouhý šestý stupeň umí na dálnici ušetřit nějaký ten litr paliva. Ale na to si asi budeme muset ještě nějakou dobu počkat.

Co se týče projevu nového boxeru, na první dojem změna rozhodně není patrná. Až po delší době mám pocit, že má nový motor rezolutnější projev, který se projevuje větším zátahem a větším rozpětím použitelných otáček. Dostatek točivého momentu je už v nízkých otáčkách okolo 1500 1/min a motor výrazněji nevadne, ani když se ručička otáčkoměru blíží k hodnotám okolo 6000 1/min. Největší výkon 110 kW dnes nikoho neohromí, nicméně pro Forester představuje tato motorizace důstojnou dynamiku, která zajistí dostatečně vysoký jízdní průměr i bezpečnou akceleraci při předjížděcím manévru. A při rozumném nakládání s plynovým pedálem lze také spotřebu udržet v přijatelných mezích, což je dle mého názoru hodnota nižší než

Subaru Legacy 2,5i CVT Sametově jemný projev

evo

TEXT: PETR HANKE • www.i-evo.cz

S vozy Subaru mám takovou zkušenost, že čím déle s nimi jezdím, tím více se mi dostávají pod kůži.

Byl jsem zvědavý, zda to bude podobné také s modelem Legacy vybaveným motorem 2,5 litru, který se na českém trhu kombinuje pouze s bezestupňovou automatickou převodovkou CVT. Vždyť spojení 167 koní, kterým elán ubírá čtyřkolka i automatické řazení, přeci přislíbem kdovíjakého

potěšení není. A nebudeme si nic nalhávat, výkon motoru opravdu není tím, co by vás okamžitě okouzlo. Boxer má samozřejmě příjemný zvuk a jde také ochotně do otáček, nicméně příliš dynamického vzrušení vytvořit nedokáže. Možná za tento vjem může i bezestupňová převodovka, která při akceleraci otáčky motoru zvyšuje jen postupně a samotnou akceleraci reguluje změnou svého převodu. Ať tak či



JZDNÍ OČHRY Subaru Forester 2.0i 1600cc 170kW 10000 km



NOVÁ GENERACE (MOTORU)

Druhá generace foresteru má za sebou první úspěšnou čtyřlétku, a tak se jeho tvůrčí rozhodli zavázat od modelového roku 2011 pár inovací. Zmíněnou tvář a interiér provází i zbrusu nový zážehový boxer základního modelu.

Nový motor je to hlavní novinka. Inženýři foresteru použili na první pohled zcela jinou architekturu motoru. Rozměry jsou větší, ale výkon je stejný. Motor má 2,0 litry, ale výkon je stejný jako u předchůdce. Motor má 2,0 litry, ale výkon je stejný jako u předchůdce. Motor má 2,0 litry, ale výkon je stejný jako u předchůdce.

Interiér je také novinkou. Inženýři foresteru použili na první pohled zcela jinou architekturu motoru. Rozměry jsou větší, ale výkon je stejný. Motor má 2,0 litry, ale výkon je stejný jako u předchůdce. Motor má 2,0 litry, ale výkon je stejný jako u předchůdce.

Nové je na foresteru hlavně to, co není na první pohled vidět

Subaru Forester 2.0i XS Comfort

Specifikace:

- Motor: 2.0i 1600cc 170kW 10000 km
- Spotřeba: 10,5 l/100 km (kombinovaná)
- Maximální rychlost: 180 km/h
- 0-100 km/h: 10,5 s

Možnosti příslušenství:

- Roštil
- Střešní nosič
- Střešní koš
- Střešní nosič
- Střešní koš
- Střešní nosič
- Střešní koš

Subaru

C & K, a.s. - SUBARU BRNO

Věstecká 103, Brno
Tel.: +420 547 126 245
Mob.: +420 602 467 426
+420 602 727 516

prodej@subarubrno.cz | www.subarubrno.cz

10 litrů na 100 km (je třeba si uvědomit, že automobil má stálý pohon všech kol, vyšší světlou výšku a relativně vysokou karoserii!). Z hlediska jízdních vlastností jsem vůči foresteru neměl a nemám ani dnes výraznějších námitek, řízení je přesné a brzdy fungují, jak očekávám. Pocitově se mi možná trochu zdálo, že i podvozek prošel revizí a trochu ztuhl, ale zřejmě je to pouze použitím nízkoprofilových 17palcových pneumatik, které má verze Comfort v aktuálním vydání ve standardní výbavě.

Přestože facelift Foresteru nepřináší nic zásadního a nezásvěcený jen těžko najde rozdíl mezi novinkou a jeho předchůdcem, lze ho hodnotit samými kladnými známkami. Nový motor má sice prakticky stejný výkon a jen o málo vyšší točivý moment než jeho předchůdce, ale výsledný efekt poznáte hlavně podle účtů u čerpací stanice. A zároveň vás bude stále těšit charakteristickým jadrným projevem, který k motoru této koncepce patří stejně jako pohon všech kol k automobilům této značky.

onak, závody ve zrychlení nevyhrájete. Když se ale s tímto faktem smíříte, objevíte v tomto Legacy v rámci střední třídy a dané ceny skutečně výjimečné auto. Při běžné i jen trochu svižnější jízdě v měnícím se provozu si budete připadat, jako by auto jelo samo a zcela plynule. Spojení tichého a kultivovaného motoru s plynule řadicí převodovkou CVT je skutečně povedené. Když nepohybujete plynovým pedálem příliš zbrkle, jsou reakce vozu předvídatelné a bryskní. Skutečně jsem při jízdě často zapomněl na to, co že vlastně je pod přední kapotou zdrojem síly k pohybu. Možná to zní zvláště, ale v tomto případě se mi to líbilo a tuto nevědomost jsem si skutečně užíval.

Možná to bylo i tím, že tento špičkový komfort, nabízený ústrojím pohonu, ladil s podvozkem. Ten je příjemně měkký, takže je připraven odizolovat vás od většiny neduhů českých silnic. Jelikož se ale opírá o tuhou karoserii, nemáte v Legacy pocit „rozbředlosti“, protože jakmile zatočíte, auto se sice nakloní, ale vehementně mění směr podle polohy volantů. Pocit ochoty k zatáčení je jistě dán i lehčím řízením, přitom ale nemáte pocit, že byste kvůli tomu přicházeli o citlivost, možná právě naopak. Propracovanost podvozku umožňuje i takové ty dětské hry, kdy jedete po zatáčkovité silnici uvolněnou předpisovou rychlostí a na rovince se za vás přilepí třeba některé z běžných aut střední třídy. Přiblíží se ostřejší

zatáčka a vy v Legacy v dané rychlosti bez brzdění a tedy i bez rozsvícení brzdových světel zatočíte. Víím, je to možná pubertální zábava, ale pískání kol za mnou a zvětšení vzdálenosti mezi námi mi vždy zlepšilo náladu. Rozdíl v Legacy je navíc tím větší, čím horší je kvalita vozovky. Kdyby navíc trochu nasněžilo... Legacy s dvouapůllitrem patří k těm autům, která ukazují, že výkon motoru není vše. Samozřejmě, bývalá přeplňovaná verze GT, jež se už neprodává, byla o něčem jiném, atmosférická 2,5i však má kromě výkonu všechny její přednosti. Pořádnou porci výkonu ale vyměnila za o trochu větší komfort, nižší cenu a také menší spotřebu (bez potíží jezdí za méně než 10 l/100 km).

VŠECHNY TEXTY BYLY REDAKČNĚ KRÁCENY

Se třemi

Je snem snad každého z nás být na chvíli cestovatelem, námořníkem, polárníkem či zlatokopem, který se pohybuje v dalekých, nejlépe neprobádaných končinách. Četba literatury má úžasnou schopnost tyto sny znovu oživovat. V dospělém věku, s podrobnou mapou v ruce, znamenalo opakované čtení zmíněné Čapkovy knížky obrovskou motivaci vyrazit po stejné trase jako známý spisovatel a navštívit místa sice již dávno objevená, leč pro nás Středoevropany přeci jen obtížněji dostupná a pro svoji odlehlost a drsné přírodní podmínky zřídka navštěvovaná. A při hledání vhodného dopravního prostředku na uskutečnění takového snu jsme, vedeni intuicí, zamířili k brněnskému prodejci vozů Subaru a prvně tak navázali dnes již takřka příbuzenské pouto s panem Zbyňkem Janoudem a členy jeho rodiny jakož i s jejich dalšími skvělými spolupracovníky.

Více než desetitisícikilometrová délka naší první plánované cesty na Sever jakož i pro nás dosud neznámé vlastnosti vozů Subaru nás nutily k obezřetnosti, a tak jsme první tisícovky kilometrů s Foresterem raději absolvovali na horských silničkách Alp při přejezdu všech nejvyšších horských sedel hlavního alpského hřebenu mezi Vídní a Středozemním mořem. Nabyté zkušenosti nás přesvědčily o tom, že vydat se po Čapkových stopách s Foresterem na Sever bude nezapomenutelný zážitek.

Plní odhodlání jsme se v roce 1999 v období před letním slunovratem prvně rozloučili se střední Evropou a vydali se klasickým trajektem mezi německým Sassnitz a švédským Trelleborgem vstříc takřka neohraničeným končinám Severu. Jako korálky na náhrdelník jsme na pomyslnou nit naší první objevitelské cesty navlékali jednotlivé atraktivní lokality, města a přírodní nádheru Norska, Švédska a Finska, a postupně přitom pronikali do tajů cestování ve zdejších specifických světelných podmínkách. Až jsme po řidičsky poměrně nudném úvodu cesty na jihu Skandinávie dorazili na ten skutečný Sever, kde teprve na nekonečných šotolinových cestách mohly v celé šíři vyniknout všechny unikátní vlastnosti Foresterera - permanentní pohon všech kol, vyšší světla výška a v případě všech našich vozů i redukční převodovka.

Tady, vysoko nad polárním kruhem na holých pláních laponské Finnmarksviddy, jsme si naplno uvědomili, že člověk je zde

Forestery pětkrát na Sever

Když v roce 1936 vydával v brněnském nakladatelství Lidové noviny Karel Čapek svou knížku fejetonů Cesta na Sever, Evropa toho mnoho netušila o japonských automobilech. Když jsme na přelomu let 1997/1998 v brněnské prodejně tehdejšího MIJA Subaru Brno, s.r.o., ještě na Křenové ulici vybírali svého prvního Foresterera, nebylo to s našimi znalostmi vozů Subaru o mnoho lepší. Jak však souvisí Karel Čapek a Subaru?

ČÁST I. POPRVÉ, PODRUHÉ, POTŘETÍ

Na samé hranici Národního parku Sarek (Ritsem, severní Švédsko)



Mnohé z horských silniček v jižním Norsku bývají ještě začátkem června neprůjezdné kvůli sněhu (Valdresflya, 1389 m n. m.)



Časový rozvrh povinné jízdy v kolonách za špatných povětrnostních podmínek (silnice Rv 890/891, Varenger, severní Norsko)

pouhým hostem, od něhož se očekává, že přírodě nebude poroučet, nýbrž že se podřídí jejím zákonům a ty bude v plné míře ctít. V opačném případě jsou i všechny skvělé vlastnosti Foresterera k ničemu, jak jsme se ostatně mohli přesvědčit sami na vlastní kůži našťástí hned během této první cesty, když po zapadnutí do rozměklé plochy permafrostu (věčně zmrzlá půda, z angl. permanent frosty) bylo k nejbližšímu lidskému obydlí pouhých čtrnáct kilometrů a pro technickou pomoc dalších třicet. Takto poučení a plní pokory jsme dosáhli právě v den letního slunovratu 21. června 1999 kýženého Čapkovského cíle - Severního mysu, památného Nordkappu. V daný moment nám vůbec nepřišlo na mysl, že i my se rádi na chvíli stáváme obětí úspěšně komerčně fungující mystifikace. Neboť Nordkapp nejen že není nejsevernějším místem evropské pevniny (leží totiž na ostrově Magerøya, spojeném s kontinentem tehdy úplně no-

vým podmořským tunelem, kterým jsme projeli teprve jako v pořadí 156. vozidlo po uvedení do běžného provozu), ale se svými 71°10'21" N není ani na ostrově Magerøya nejsevernějším bodem (tím je s 71°11'08" N mnohem obtížněji dostupný mys Knivskjellodden). Již v průběhu zpáteční cesty po rovných a širokých silnicích vnitrozemského Finska a Švédska a na palubách velkých mezinárodních trajektů, z nichž ten vyplouvající z Helsinek byl svého času vůbec největším na světě, bylo rozhodnuto, že norské pobřeží Arktického oceánu si určitě zaslouží podrobnějšího prozkoumání a snad i odčinění té na cestovatelích páchané krivdy, kdy je za nejsevernější místo evropského kontinentu vydáván geograficky zcela neodpodstatněný Nordkapp.

sově výhodnější akceptovat drahou přepravu lokálními trajekty, než se pokoušet nalézt komplikovanou cestu po pevnině, kde jsou navíc mnohé tunely či mosty stejně jako průjezdy některými městy zpoplatněny. Finové a Švédové chápou naproti tomu většinu lokálních trajektů jako součást silniční sítě a přeprava automobilů na nich probíhá bezplatně. Zpáteční cesta finskou částí Karélie, těsně kopírující finsko-ruskou státní hranici, přinesla mnoho set kilometrů šotolinových cest v naprosté pustině a rozhodně nepostrádala prvky pravého cestovatelského dobrodružství, pochopitelně stále jen v kultivovaných evropských dimenzích. Poněkud nepatřičně pak působil šotolinou obalený Forester ve vzorně udržovaných městech středního

severního dánského pobřeží do západonorského Stavangeru, který tak částečně předznamenal výrazně námořní charakter této naší již třetí cesty. Během ní byl při přepravě na trajektech na rozbouřeném moři Forester častokrát ztropen slanou mořskou vodou, což později ve vnitrozemí vzbuzovalo u domorodců značné rozpaky, protože zimní údržbu silnic solením ve Skandinávii neznají a preferují zimní obutí s hřeby s tím, že silnice pouze pluhují, resp. frézují. Naopak, při cestě do pomyslného cíle této naší cesty u Slettnes Fyr, nejsevernějšího pevninského majáku na světě (71°05'33" N), jsme si naplno uvědomili stěžejní význam zimních jízd v kolonách, kdy silnice je otevřena vždy pouze v určité hodině a její průjezd je možný pouze



V roce 2001 již v tehdejším servisu na Vranovské ulici dobře věděli, že před Foresterem stojí další náročná pouť k Severu, takže kromě důkladné prohlídky se mu dostalo i nového letního obutí, které si z počátku cesty mohlo při plavbě na dlouhém trajektu ze severního Dánska přímo do jižního Norska ještě odpočinout. Cílového bodu – opuštěné rybářské osady Hamninberg na severovýchodním pobřeží poloostrova Varanger – jsme po několika týdnech jízdy dosud nepoznanými, ale později členě pro jejich krásu opakovaně navštívenými končinami opět bezproblémově dosáhli. Cestu jsme si prokládali kratšími či delšími treky do národních parků, ke kterým jsme se na trase díky skvělé průchodnosti Forestera nepříliš udržovanými cestami dokázali přiblížit na pěšky dostupnou vzdálenost. Při volbě trasy jsme pečlivě vážili roli lodní dopravy – zvláště v Norsku, kde k překonávání fjordů je ča-

Finska a jižního Švédska, kudy se – i za pomoci dalšího z velkých mezistátních trajektů – ubírala naše cesta zpět do republiky. Obutí do letních pneu Nokian jsme hrdě takto divočinou poznamenání projeli mimo jiné i předměstím finského Tampere nesoucím název Nokia, které dalo jméno původnímu gumárenskému koncernu, z jehož jedné divize se vyvinul i dnešní elektrotechnický gigant Nokia.

Fantastické scénérie dalekého Severu nám nedávaly následující tři roky spát, takže na rok 2004 jsme připravili pro našeho v pořadí již druhého Foresteru opět více než měsíční trasu směřující jednak k poznání dalšího z těch takřka povinných skandinávských cílů – souostroví Lofoten a Vesterålen, jednak k prozkoumání poloostrova Nordkynn se skutečně nejsevernějším bodem evropské pevniny, mysem Kinnarodden (71°08'01" N). Pro cestu k Severu jsme záměrně volili poměrně dlouhý trajekt ze

v jediném směru v koloně za asistence sněhové frézy a doprovodných technických vozidel cestářů. Není se čemu divit, vždyť vzdálenosti mezi jednotlivými obydlými sídly dosahují často ke stovce kilometrů a i v létě se na špatným počasím proslulé Nordkynnveien musel Forester na letních pneumatikách prodírat sněhovými závěje-mi. Nekonečná finská lesnatá a jezernatá krajina v okolí posvátného sámského jezera Inari pak představuje ideální terén pro odpovědné využití všech vlastností vozů Subaru. Každý návrat z těchto končin obývaných převážně Sámy, domorodými pas-tevci sobů, do civilizovaných končin střední Evropy, byť tentokrát vedl krásnou ale takřka nekonečnou švédskou vnitrozemskou magistralou Inlandsvägen, není lehký a současně o něm tvrdíme, že je vždy počátkem naší nové cesty na Sever. ➤

TEXT: JAN ČURDA, FOTO: MARTINA ČURDOVÁ
(pokračování v příštím Subaru magazínu)

Příspěvky a prezentace našich autorizovaných partnerů



C & K

Rok 2011 se ve společnosti C & K, a. s. opět nese v duchu budování a vylepšování poskytovaných služeb. Loňské zprovoznění nově zbudovaného servisu přispělo ke zkrácení čekacích lhůt a zrychlení vlastních servisních úkonů. Letos jsme postavili zcela novou klempírnu, a tím si uvolnili prostory pro zvětšení prodejní plochy a rozšíření nabízeného sortimentu. Již koncem letošního roku rozšíříme portfolio značek, které společnost C & K, a. s. nabízí.

Na začátku letošního roku jsme se těšili na oslavy desetiletého výročí zahájení prodeje vozů Subaru v naší společnosti. Nicméně přírodní živly, které zasáhly Japonsko v březnu a měly za následek především lidské tragédie, nás přiměly změnit plány a zvolit jinou variantu připomenutí našich úspěšných deseti let prodeje vozů s hvězdami ve znaku. Pro podzimní a zimní sezonu nabízíme možnost výběru některého ze šesti dáreků, které k vozům nabízíme. Jedná se například o sadu zimních kol, pojištění či doplňky dle vlastního výběru zdarma a další nabíd-



ky, které pravidelně prezentujeme na našich internetových stránkách.

Pro majitele vozů Forester a Outback jsme uspořádali terénní ježdění na motokrovové trati ve Vranově u Brna, kde si mohli bezpečně vyzkoušet schopnosti svých vozů a zároveň se trochu odreago-

vat a odpočinout si od všednodenních starostí. Opět se tak potvrdilo, že Subaru není jenom obyčejný dopravní prostředek, ale může být i nástrojem pro radost a obveselení. A právě z tohoto principu vychází i naše filozofie: neprodáváme jenom auta, ale prodáváme Subaru.

EMIL FREY ČR

Během léta proběhla v našem autosalonu rekonstrukce, která zajistila ještě větší komfort a zpříjemnila prostředí, což, jak doufáme, oceníte hlavně Vy, naši milí klienti. Proběhla pokládka nové pěkné protiskluzové dlažby, která zajistí, že i v zimě a za zhoršených povětrnostních podmínek se návštěvníci našeho salónu nebudou muset obávat nepříjemných smeknutí / sklouznutí. Vymalovali jsme do příjemných barev a snažili jsme se, aby nejen vstřícné a profesionální vystupování našich zaměstnanců, kvalita našich vozů a služeb, výborná káva ;-), ale i právě prostředí našeho autosalonu bylo tím, co Vás k nám stále přivádí. Tímto se samozřejmě zároveň omlouváme za uzavření prodeje nových vozů po dobu zmíněné rekonstrukce. Doufáme, že zrekonstruované prostředí Vám vynahradí případné komplikace, vzniklé po uvedení do provozu.

Rádi bychom se tímto pochlubili a oznámili radostnou událost, že 10. října se rozrostla naše SUBARU rodina o novou členku - prodejci týmu SUBARU a zaměstnankyni společnosti Emil Frey ČR se narodila krásná a hlavně zdravá Barunka. Rádi bychom jménem celé firmy Emil Frey ČR popřáli novopečené mamince i Barunce hlavně pevné zdraví, štěstí do života, pohodové a bezstarostné dětství, silné nervy a mno-



ho mnoho bezpečně najetých kilometrů se Subaru - Barunko, přejeme aby si spolu s naší značkou Subaru měla po celý život tu svou „Confidence in Motion“.

Vážení klienti, příznivci a fandové značky SUBARU, celý team společnosti Emil Frey ČR se těší na Vaši návštěvu a na další spolupráci. Určitě i v budoucnu pro Vás nachystáme příjemné akce, společná setkání, testovací jízdy - snad se nám podaří uspořádat velice oblíbenou, lehce adrenalinovou „pískovnu“.

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

TRENDCAR

Pro letošní rok jsme v našem dealerství rozšířili servisní zázemí a kapacitu servisu, abychom mohli zákazníkům nabídnout větší komfort spolu s kratšími objednávacími lhůtami na servis, a tím samozřejmě zvýšili celkovou spokojenost členů naší stále se rozrůstající rodiny.

Naše vozy jsou vidět při akcích na většině obchodních center v regionu, při

různých motoshow a festivalech. Zúčastnili jsme se již tradičně i legendární soutěže Ecce homo historic ve Šternberku, kde mohli příznivci značky spatřit naše modré STI v celé parádě přímo na trati.

Všechny nové a stávající zákazníky tedy velice rádi přivítáme v našem autosalonu v Olomouci na Horním lánu, kde je uvítá

naš nadšený, ochotný a zapálený personál a kde je k vidění po celý rok minimálně 15 vozů této bezkonkurenční a charismatické značky. Jsme pyšní na to, že je to právě značka Subaru, které můžeme napomáhat k jejímu růstu a stále větší oblíbenosti u nás, protože si to zcela jistě a po právu zaslouží! Subaru Zdar!



Trendcar, s. r. o., I. P. Pavlova 120, Olomouc 779 00, www.trendcar.cz

AUTO VERO

V letošním roce jsme prezentovali vozy SUBARU především na dvou významných sportovních akcích. První z nich byl silniční cyklistický závod GP Subaru Sedlčany, který se konal na začátku srpna v cyklistickém areálu Komora v Táboře. Závodu se zúčastnila větší české cyklistické špičky v čele se závodníkem týmu ProTour a účastníkem letošního Giro d'Italia Františkem Raboněm. Výstava vozů Subaru zde byla k nepřehlédnutí a měla velký úspěch. Za vozem Subaru WRX Sti sedan závod letmým startem dokonce začal. Vozem Subaru ze Sedlčan byly u diváků jednoznačným vítězem.

Další, dnes pro kolegy ze Sedlčan již tradiční akcí, kde se ve velkém prezentovaly vozy Subaru, byl závěrečný závod MMČR v rally



SUBARU HOSTIVAŘ ALM

V letošním roce jsme prezentovali značku Subaru na mnoha zajímavých akcích, například na mezinárodní výstavě Pragodent 2011, která byla bezesporu po všech stránkách největší. Na výstavě se představilo přes 500 firem z 36 zemí a na letošní 19. ročník přišlo rekordních 9216 návštěvníků.

Přehledku automobilů na této výstavě zazjišťovaly hlavně prémiové značky, jako jsou například Audi nebo Mercedes. Na naší expozici jsme vystavovali modely Legacy sedan 2,5i Comfort Lineartronic v černé barvě s béžovým koženým interiérem, bílého oturbeného Forestera 2,5XT s černým koženým interiérem v maximální výbavě a elegantního šedivého Outbacka ve výbavě Active. Měli jsme radost, že Subaru pro mnoho návštěvníků představuje automobilovou ikonu a zároveň také, že jsme na výstavě potkali několik doktorů, kteří již vlastní Subaru, a tak jsme je odměnili malým dárkem.

Letošní ročník výstavy Pragodent si díky svému rozsahu udržel postavení jediného komplexního veletrhu stomatologie v České republice a stal se neodmyslitelnou





- Rally Příbram 2011. Auto Vero Sedlčany bylo opět hlavním partnerem tohoto závodu, a tak výčet míst, kde byly vozy a loga Subaru vidět, je opravdu široký. Největší úspěch ale určitě měla „výstava“ vozů v rámci servisní zóny na letišti Dlouhá Lhota, kde byly k prohlédnutí všechny aktuálně nabízené modely. Vozy Subaru také s velkou spokojeností využívali k zajištění bezproblémového průběhu závodu organizátoři a bezpečnostní činovníci rally. I zde se tedy potvrdilo naše tradiční tvrzení, že Subaru a sport prostě patří k sobě!

V Sedlčanech však můžou skvělé jízdní vlastnosti vozů Subaru vyzkoušet nejen sportovci, ale také všichni ostatní zájemci o kvalitní japonské vozy s trvalým pohonem všech kol. Vůz si zde z velké nabídky skladových a předváděcích vozů může vybrat opravdu každý.

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



a nepostradatelnou součástí stomatologického trhu u nás. A právě díky tomuto širokému záběru se mohl těšit návštěvnosti zubních lékařů ze všech koutů České republiky. Jsme tak rádi, že jsme pomohli budovat povědomí o značce Subaru mezi touto skupinou potenciálních zákazníků z celé České republiky a i mimo ni.

Do zimních měsíců a na celý příští rok připravujeme pro zájemce a naše zákazníky mnoho zajímavých předváděcích akcí nových modelů tak, aby si každý mohl vyzkoušet pocit z řízení výjimečných vozů Subaru. Proto neváhejte a nezávazně kontaktujte naše prodejce se svým přáním...



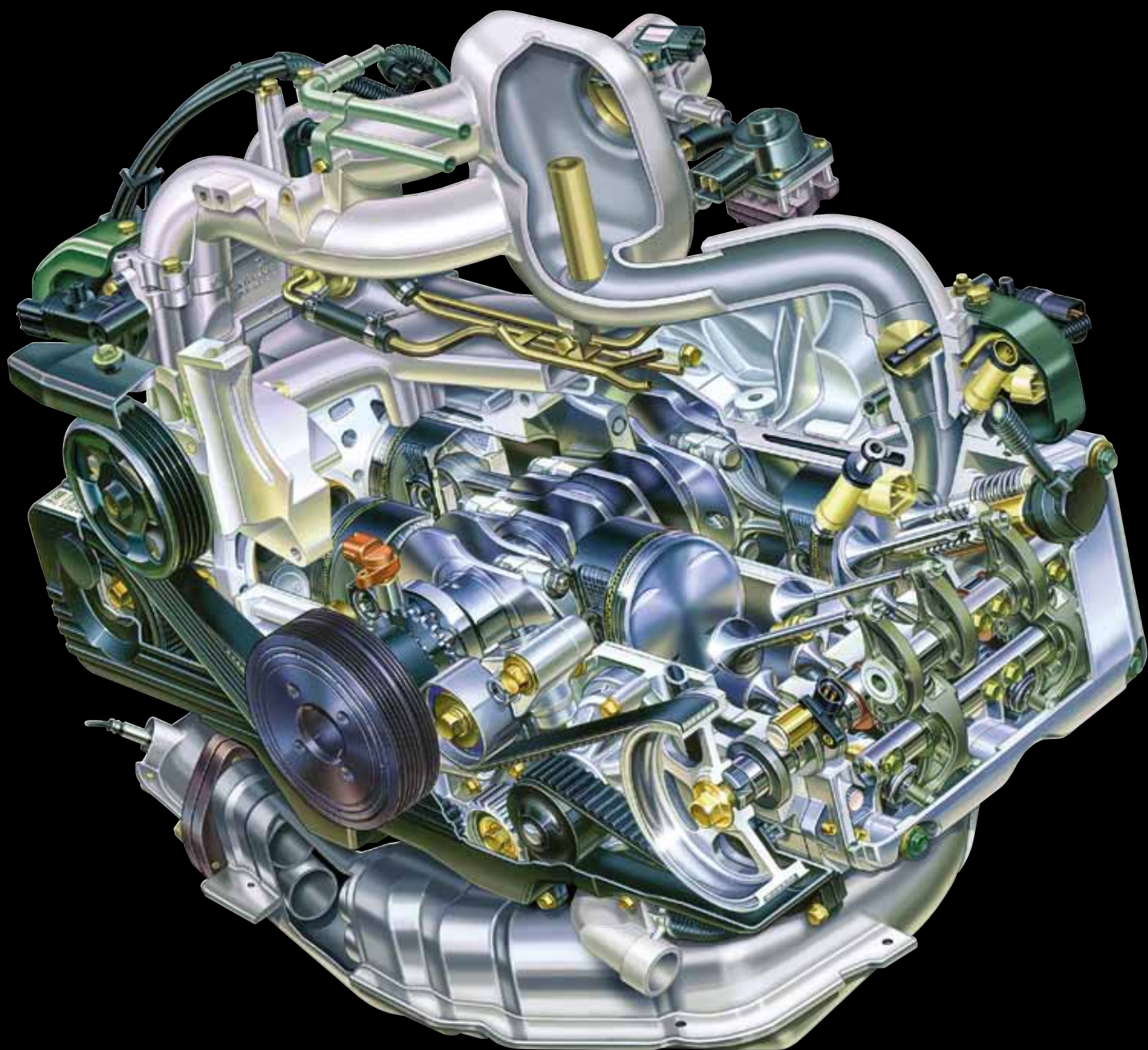
Subaru Hostivař ALM, Hornoměřolupská 4/531, 102 00 Praha 10, www.subaru-alm.cz



SUBARU DANCARS CZ

I v druhé polovině sezóny jsme podpořili a zviditelnili značku Subaru v rámci rallysportu. Zúčastnili jsme se již tradičně vrcholu sezóny a největšího závodu v České Republice - Barum Czech Rally Zlín. Na náměstí a poté i v servisní zóně jsme měli připraven pro příznivce značky bohatý Subaru Butik a zároveň jsme odprezentovali novinku Subaru Trezia a také samozřejmě špičku ledovce, současný prodejní hit - Subaru WRX STI opět po čase v provedení sedan. Úspěšně pokračují práce na našem novém servisním a prodejním zázemí, v příštím čísle se již chceme pochlubit výsledky našeho snažení.

Dancars CZ, s. r. o., Krnovská 82, Opava, www.subaru-opava.cz



Co skrývá zkratka i-AVLS

Moderní motory se vyznačují schopností aktivně se přizpůsobovat rozmanitým jízdním režimům. I díky tomu nabízejí na jednu stranu větší výkony a na stranu druhou třeba menší spotřebu paliva. Jednou z ukázek „přizpůsobivých“ technologií je také systém i-AVLS, který je součástí rozvodového mechanismu zážehového boxeru Subaru 2.5i.

Na spalovací motory je kladeno mnoho často zcela protichůdných nároků. Měly by mít kultivovaný chod na volnoběh, současně nabízet značnou pružnost v nízkých otáčkách a naopak vysoký výkon po vytočení. Měly by spotřebovávat málo paliva a produkovat minimum škodlivých emisí. To je jen výběr z širšího výčtu nároků, které na motory mají na jedné straně běžní řidiči a na straně druhé stále přísnější, zejména evropské předpisy a normy.

Konstruktéři se těmto požadavkům samozřejmě snaží vycházet vstříc. A nutno říci, že s rozvojem elektroniky a jemné mechaniky mají stále více možností, jak motory naučit tomu, aby se přizpůsobovaly různému stylu používání. Subaru v tomto směru není výjimkou, i když na konstrukci svých pohonných jednotek se dívá komplexněji, než bývá obvyklé. I to je důvod, proč například ve svých vozech používá ploché motory typu boxer.

Když pomineme elektronické vstřikování paliva, proměnné systémy sání nebo například také variabilní turbodmychadla vznětových motorů, má na přizpůsobivost spalovacích motorů značný vliv především ventilový rozvod. V tomto směru hrají prim zejména systémy proměnného časování. V zážehových motorech Subaru se pro ně používá označení AVCS (Active Valve Control System).

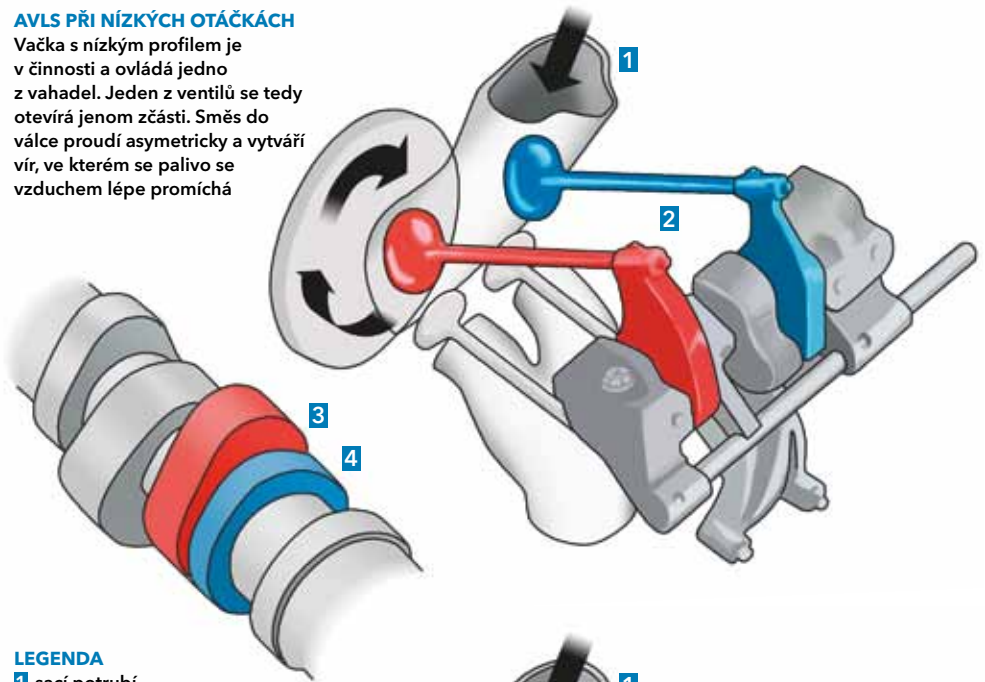
Pro motor 2.5i však Subaru vyvinulo speciální systém i-AVLS, jehož úkolem je především zajištění síly v nízkých a středních otáčkách a současně minimalizace spotřeby paliva. Uvedená zkratka znamená Intelligent Active Valve Lift System, tedy inteligentní systém proměnného zdvihu ventilů. Jeho princip spočívá v tom, že motor dokáže podle otáček a zatížení měnit zdvih jednoho ze dvou sacích ventilů v každém válci.

V nízkých otáčkách, kdy je pro akceleraci potřeba velký točivý moment, systém proměnného zdvihu nastaví menší zdvih jednoho z ventilů. Tím se proudění vzduchu do spalovacího prostoru stane asymetrickým, kolem ventilu s menším zdvihem totiž zrychlí. Tak se vytvoří vířivý efekt, zdokonalující promísení paliva a vzduchu, který přináší účinnější spalování, a tím i větší točivý moment.

Naopak ve vysokých otáčkách, kdy je potřeba do spalovacích prostorů dostat co možná největší množství zápalné směsi, systém i-AVLS vyrovná chod obou ventilů na velký zdvih. Motor se tak může lépe „nadechnout“, což přináší větší výkon. Samotné přenastavení chodu ventilu

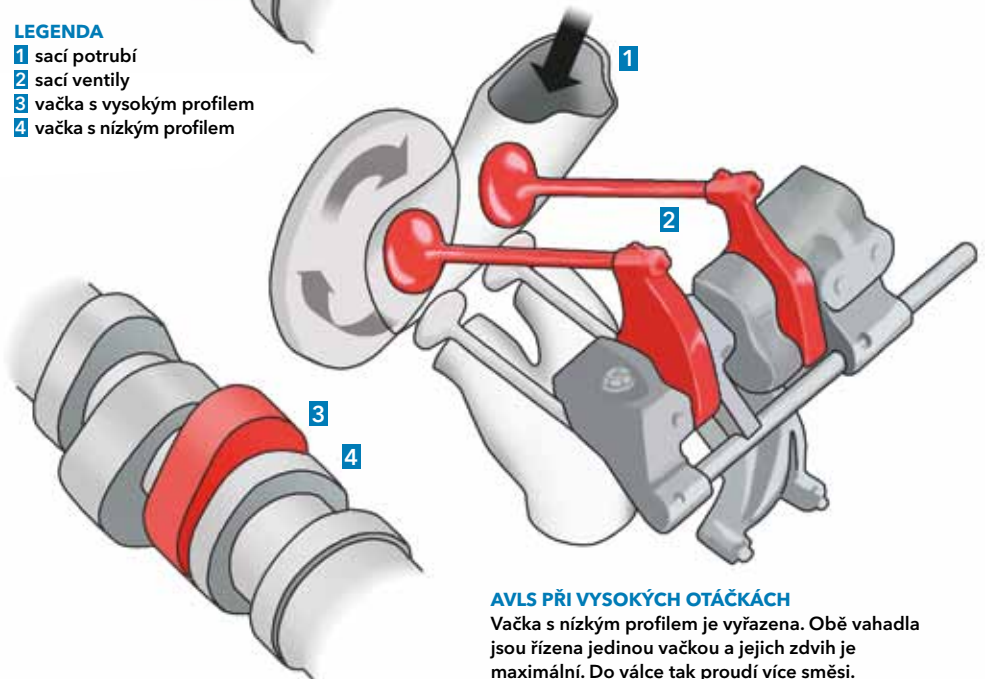
AVLS PŘI NÍZKÝCH OTÁČKÁCH

Vačka s nízkým profilem je v činnosti a ovládá jedno z vahadel. Jeden z ventilů se tedy otevírá jenom zčásti. Směs do válce proudí asymetricky a vytváří vír, ve kterém se palivo se vzduchem lépe promíchá



LEGENDA

- 1 sací potrubí
- 2 sací ventily
- 3 vačka s vysokým profilem
- 4 vačka s nízkým profilem



AVLS PŘI VYSOKÝCH OTÁČKÁCH

Vačka s nízkým profilem je vyřazena. Obě vahadla jsou řízena jedinou vačkou a jejich zdvih je maximální. Do válce tak proudí více směsi.

Subaru se na konstrukci svých pohonných jednotek dívá komplexněji, než bývá obvyklé

probíhá na základě povelu elektronické řídicí jednotky hydraulicky, tlakem oleje pomocí spojení vahadel sacích ventilů každého válce.

Použití systému proměnného zdvihu sacích ventilů má kromě zmiňovaných předností v oblasti zvýšení točivého momentu i výkonu přínos také v nižší spotřebě paliva. Motor, který je silný ve středním spektru otáček totiž není při běžné jízdě třeba vytáčet do příliš vysokých otáček. A právě díky tomu spotřebovává méně paliva. Touto charakteristikou se také výborně hodí pro spojení s automaticky řídicí bezestupňovou převodovkou Lineartronic, s níž se dodává do modelů Legacy a Outback. ✦

TEXT: PETR HANKE



▲ **Netsuke s námětem „broskvového chlapce“ Momotaró s bažantem a opicí, sign. Kómin, 19. století 2,6×3,2 cm**

Toto velmi kvalitně řezané *netsuke* je zajímavé použitým materiálem, vorvaňovinou, vlastně zubem dravého kytovce vorvaně. V období Edo byl tento materiál mnohonásobně dražší než slonovina, protože se věřilo, že se jedná o zázračný všelék. Proto jej sebou nosili lidé, kteří dbali o své zdraví, a v případě potřeby si z *netsuke* nakrouhali nepatrné množství tohoto drahocenného materiálu a spolkli je. Námětem pohádky spojované s oblastí Okajama je japonský Paleček, broskevníček Momotaró, zrozený z broskve, která připlula po řece ke stařečkovi a stařeence. Když chlapec povyrosl, dostal se na ostrov rýžové koláčky a vydal se na ostrov dábů. Po cestě potkal opici, psa a bažanta, podělil se s nimi o koláčky a zvířata ho poté následovala na ostrov, kde se úspěšně utkali se zloduchy a s kořistí se vrátili ke stařečkovi a stařeence. *Netsuke* zobrazuje sedícího Momotaróa se samurajským kabátkem *džinbaori*, držícího koláček *kibi dangó*, ve společnosti bažanta a opice. Mistr Kómin tvořil v 19. století a s největší pravděpodobností se jedná o slavného mistra Kómina, který žil a působil v Edu v blízkosti řeky Sumida a proslul především jako řezbář želv.

► **Mistrovské *netsuke* ze slonoviny signované ve vloženém panelu z červeného korálu Gjokuzan, (1843-1923), 2. pol. 19. století rozměry 2,5×4,7 cm**

Námětem tohoto skvěle řezaného dílka je představitel charakteru „Šťastného starce“ *ókina* z repertoáru divadla *nó*. Tento divadelní žánr, používající masky *nómen*, vznikl ze starších dramatických forem *sarugaku* a *dengaku* v období Nambokučó v letech 1333-1393. Jeho největší rozkvět nastal ve středním období Muromači, kdy jej mistři Kan'ami (1333-1384) a jeho syn Zeami (1363-1443) zpopularizovali a stali se jeho prvními teoretiky. Masky, používané při divadle *nó* se vyrábějí z pauloniového dřeva s polychromií, některé jsou zhotoveny tak, že se jejich výraz mění podle úhlu, kterým na ně divák pohlíží, což umožňuje herci měnit výrazy, ačkoli hraje v masce. Doplnkem a zároveň i jistým protikladem k vysoce náročnému stylizovanému charakteru představení, obsahující i deklamační a taneční výstupy, byly frašky *kjógen*, které se prováděly v přestávkách. Hra *ókina*, má blahopřejný význam a náleží mezi nejstarší a zároveň nejčastěji provozované formy. De facto se jedná o kombinaci tanečního projevu a šintoistického rituálu a vyjadřuje přání štěstí a dlouhověkosti. Bývá provozována například jako novoroční obětina a jsou jí jako úvodním kusem zahajována představení *nó* a *kjógen*.



◀ **Okimono ve formě dábla z brány Rašómon, 19. století 5×6,5 cm**

Zimostrázové *okimono* s pěknou patinou ve formě *netsuke* s *himotoši* v excelentním sochařském provedení představuje dábla Ibaraki v ženském kimono a vlajčímí vlasy letícího vzduchem, což je u položeného předmětu jako *okimona* obtížně realizovatelná výzva. Samuraj Watanabe no Tsuna odetnul ruku dábla z brány Rašómon. Pokud by se zluduch ke své paži během týdne dostal, narostla by mu nazpět, proto jí Watanabe zavěsíl s kouzelným talismanem do truhlice, posadil se na ní a hlídal. Sedmého dne ho přišla navštívit stará teta a požádala, jestli si může paži dábla prohlédnout. Když se k ní dostala, proměnila se ve svou skutečnou podobu dábla a odlétla i s ukořistěným pařátem, což je zachyceno na tomto mistrovském *okimono*.



Závěsný knoflík NETSUKE

Protože japonský oděv neměl kapsy v našem slova smyslu, drobné předměty – peněženka *kinčaku*, kuřácká souprava *tabako ire* a především lakovaná krabička na pečutí, léky a drobnosti *inró* se zadržovaly v *ódžime*, souhrnné nazvané *sagemono* – se z počátku přivazovaly k poutku pochvy meče. Tento zvyk mohl vycházet z prastaré tradice přivazovat váček s křesadlem k pochvě dýky *tantó*, doložená již ve starověku. Dlouhý mír a rozvoj měšťanské kultury v období Edo (1603-1868) vedl ve druhé polovině 17. století ke vzniku závěsného knoflíku *netsuke*, kterým bylo možno *sagemono* fixovat přímo k opasku (*obi*). Tato drobná řezbářka bývala zhotovovaná ze zimostrázového dřeva, parůžků jelínků *síka* a především od 18. století i z importované slonoviny, jejíž dovoz vzrostl především nárůstem popularity japonské třístrunné kytary *šamisen*, pro kterou se zhotovovalo trsátko právě z uvedeného materiálu. Používaly se i jiné materiály, například slonovinu cenově mnohonásobně převyšovala vorvaňovina, o jejíž zázračně léčivých účincích byli dávní Japonci skálopevně přesvědčeni a v případě potřeby si z *netsuke* malé



▲ Netsuke z parůžku, 18. století
6,2×3,6 cm

Materiálem pro netsuke byly parůžky z japonského jelínka *sika* či importovaného asijského *sambara*. Protože se řezbář musel vyhnout dřeni uvnitř parůžku, musel si řezbu před začátkem práce velice dobře rozvrhnout, a současně pružně a kreativně reagovat na to, co se objeví pod jeho rydlem. V tomto případě spíše většího netsuke s doznívajícím Mingským figurálním tvaroslovím se mu to zdařilo. Postava *sennina* v rouchu z listí s holí s navázanou zaškrčenou tykví zaujímá živý kontrast, čímž se řezbář elegantně vyhnul porézni dřeni, procházející středem parůžku. Námětem netsuke je taoistický nesmrtelný (*sennin*) Čókaró, nosící si kouzelného koně, na kterém může cestovat tisíce mil, v zaškrčené tykvi.

Mistrovské slonovinové netsuke s motivem řvoucího tygra od současného význačného řezbáře netsuke Saitó Jošifusy sign. Jošifusa a jménem ateliéru Baimaidó „institut tance slivoňových květů“
4,5×3,2 cm

Saitó Yasufusa (vlastním jménem Saito Yasuo, nar. 1931 v Tokiu) byl vyučen v cizelérství od svého otce a řezbě buddhistických plastik. Řezbě netsuke se věnuje od roku 1969, zastává post místopředsedy Japonské asociace řezbářů ze slonoviny a je profesorem ateliéru řezby ve slonovině a členem Státní společnosti řezbářů netsuke. Jeho netsuke se objevují na nejvýznamnějších aukcích prestižních aukčních domů. Tygr se v Japonsku nevyskytuje a jeho zobrazení a symbolika se do této země dostala z Číny. Tam symbolizoval světovou stranu západ, pozitivní prvek jang, podzim a odvahu, také se jednalo o ochranné zvíře se schopností zapuzovat démony, a proto se s jeho vyobrazením můžeme setkat na celé řadě talismanů i předmětů denní potřeby. Je jedním ze zvířat čínského zodiaku. Navíc se věřilo, že tygr vyrazí na lov do vzdálenosti deseti tisíc mil, ale vždy se dovede navrátit bezpečně zpět, díky tomu býval vnímán i jako symbol šťastného návratu. V Japonsku tygr v dešti pod bambusem symbolizoval vazalský stav, protože jak si i silný tygr musí v dešti nalézt ochranu před zmoknutím, musí si samuraj nalézt pána, který by ho zaštiťoval.



▲ Excelentní slonovinové netsuke s námětem šintoistického kněze *kannuší* nesoucího na zádech šintoistickou bohyni dobré nálady Okame držící houbov *macutate* falického tvaru, 19. století
6×2 cm

Jedná se o větší netsuke, velmi kvalitně řezané. Bohyně úsvitu, dobré nálady a veselí Ama no Uzume no mikoto, alternativně nazývaná Otafuku. Podle kronik Kodžiki a Nihon šoki z let 712 a 720 zaznamenávající nejstarších šintoistické mýty se pohaněná sluneční bohyně Amaterasu Ómikami ukryla v jeskyni a na zemi zavládla tma. Před jeskyní se shromáždily mriády božstev a bohyně Uzume před nimi provedla komický tanec, který božstva rozesmál, což vylákalo zvědavou sluneční bohyni zpět z jeskyně a na svět se opět vrátilo světlo. Otafuku často bývá v japonském umění zobrazována v komické formě a jako ztělesnění radosti ze života.



množství tohoto drahocenného materiálu nakrouhali jako lék. Z dalších materiálů se používala keramika, kov, mrožovina, kosti, roh nosorožce, mamutovina importovaná ze Sibíře, korál i další přírodníny.

Netsuke existovalo v různých formách, od nejběžnějšího typu drobné plastiky, nazývané *katabori* či *katači bori*, po zploštěné kulaté *mandžu netsuke*, tvarem připomínající stejnojmenný rýžový koláček, či podlouhlé *saši netsuke*, které se pod opaskem nepodvléklo, ale vetknulo se za něj. *Kagamibuta netsuke* připomínalo typ *mandžů*, ale nacházela se v něm kovová plaketa, evokující tradiční bronzové zrcadlo *kagami*. Varianta *men netsuke* byla zhotovena ve formě masky, nejčastěji masky nómen používané při tradiční divadelní formě *nó*. Všechny typy ale byly vybaveny otvory *himotoši* na šňůrku *himo*, spojující *netsuke* se zavěšovaným předmětem. Ve druhé polovině 19. století se zhotovovaly *netsuke* až nadbytečných rozměrů, zhotovované spíše již jako dekorativní předměty, přesto se u nich ještě často s *himotoši* setkáváme, jakoliv funkce těchto otvorů již byla čistě dekorativní.

Stejně jako u mečových záštít *tsuba*, náměty *netsuke* zahrnovaly celý duchovní vesmír dávného Japonska, od předmětů denní potřeby, přírody v jejích nesčetných proměnách, zvířat i rostlin, po nadpřirozené bytosti, hrdiny čínských i japonských dějin, bájí i poezie.

Po otevření Japonska Západu počali půvab *netsuke* objevovat sběratelé. Moderní sochařství bylo v oné době formováno nikoliv vlastní sochařskou tradicí, ale mistry netsuke, jakým byl například Takeuchi Kjūiči (1857–1916), jeden ze zakladatelů ateliéru sochařství na Tokijské univerzitě krásných umění. Toto nádherné odvětví uměleckého řemesla přetrvává v Japonsku v určité míře i v současnosti.

V současnosti je zapotřebí se mít na pozoru před záplavou padělků nejčastěji čínské provenience, jejichž hodnota je pro vážného sběratele nulová. I v žánru *netsuke* jsou velké rozdíly v hodnotě, kvalitě i ceně, nejlepší dílka tohoto navýsost autorského žánru dosahují na světových aukcích značných cen.

TEXT: JAKUB ZEMAN
FOTO: Mgr. IVANA MATĚJKOVÁ-HAVLÍKOVÁ

SUBARU CROSS



Slogan, že výběr značky vozu je v podstatě i výběrem přátel, může znít jako klíšé jen těm, kteří nezažili na vlastní kůži přátelství mezi vlastníky aut značky, nesoucí znak Plejád v modrém oválu – Subaru.

Když jsem svoje první Subaru pořizoval, věděl jsem sice z doslechu, že okolo značky je určitá skupina svým způsobem „švihlých“ lidí, ale že s nimi budu jezdit s vlastním osobním vozem po motokrosově trati, to jsem si opravdu nepředstavoval.

„Doufám, že 10. září dorazíš?“ zaznělo mi v telefonu a já si do diáře psal datum a místo. Takže od 9. do 11. září jsem měl zakroužkováno dlouho dopředu a místo v navigaci bylo jasné – Motokrosový areál v Kříších u Plzně a „základna“ v kempu Ostende přímo v Plzni. Sem zamířilo přes 30 subárek s posádkami, které by obsadily v klidu dva autobusy – škoda, že je Subaru ještě nevyrobí – ale co není, může jednou být – takový autobus hnaný na všechna kola. No nic, zpátky do reality.

Ti, kteří dorazili již v pátek, měli připraven vskutku Plzně hodný program – ná-

vštěvu muzea v Plzeňském pivovaru, spojenou samozřejmě s ochutnávkou místních pokladů z dřevěných sudů. Těm, kteří dorazili na sraz v kempu až v sobotu ráno to jistým způsobem osvětlilo únavu, patrnou u některých z přítomných. Organizační tým ale nezávalhal ani vteřinu a vše běželo jako po drátkách. Had kontroloval startovní a jeho ostřížím zrak neunikl nikdo, takže každý „nafasoval“ nálepku a srazové tričko, VDC (to je pan řídící) udílel pokyny cateringu, kde a jak se má co postavit, aby byla bříška a chuťové pohárky účastníků spokojené a Rudolfo dbal na to, aby všichni měli itineráře přístupových tras. Ty byly celkem tři a každý si mohl vybrat. 15 posádek si zvolilo trošku „exotiky“ a zamířilo do obce Nadryby, kde přes řeku nestojí most, ale je zde přívoz, což, příznějme si, je pro mnohé z nás dnes již výjimečný zážitek.



1 Subaru Impreza XV v roli „obracečky sena“ na rychlostním okruhu

2 Starší modely dokazují pověstnou spolehlivost značky v praxi

3 Nezbytný „make up“ pro příznivce Subarucrossu



Pravda - převozník, kterému se zde obyčejně objeví pár aut za celý den, se koloně patnácti Subaru nesmírně podivil, ale pohotově zavolal kolegovi, aby přispěchal na pomoc a vše bylo OK. „Naložování“, stejně jako celý převoz a následný výjezd na druhém břehu, pečlivě sledovaly ostatní posádky z břehu. A příznějme si, někteří z těch, co drželi fotoaparáty a kamery, možná čekali na to, že se prám promění v ponorku a záznam po zrcátka „brodícího“ Subaru bude vítaným zpestřením internetu. Ale pan převozník byl profík a řeka nám asi také byla nakloněna, takže celý přesun přes řeku proběhl v naprosté pohodě. Pravda, když jsem ženě při otevírání střešního okna povídal, že to je proto, kdybychom šli ke dnu a děti se nemají poutat, abychom je mohli postavit na břehu, začala mírně zelenat.

Objevili se i tací, kteří navrhovali mělkou řeku přebrodit, ale včasný zásah obsluhy přívozu, že „tady kluci fakt ne!!“ nás v rozletu zastavil. Po vylodění jsme se krátkou polní vložkou dostali až do motokrosového areálu v Kříších, který jsme někteří měli „osahaný“ již z minulého roku. Po „formalitách“ typu společné foto a prezentace začalo to pravě „rodeo“.

Tady se sluší vyseknout hlubokou poklonu Rudovi alias Rudolfovi, který obětavě zbudoval stan, ve kterém shromáždil dvou až x-letou droboť a nechal si tam doslova „lézt po hlavě“ při různých dětsky zajímavých soutěžích a malování - a to jen proto, abychom mi „dospělci“ měli klid na „blbnutí“ na trati. Díky Rudo.

Takže bez „zátěže“ věčně se opakujících dotazů „Kdy už tam budem?“ a „Proč?“ jsme mohli vyrážet na trať. Pro tzv. placky byl připraven v podstatě plochý okruh, na kterém mohli řidiči vyzkoušet „powerslajdy“ na trávě a posléze oranici, přičemž pro ty offroadovější modely, jako jsou Outbacky, různě nazvedané Imprezy a Forestery byly připraveny „sjezdovky“.

Co jsou to sjezdovky? To jsou na místní trati dva kopce, které máte problém vyjít po vlastních, když je sucho. Když je mokro, tak je nevylezete - to se s Vámi po minulém ročníku klidně vsadím... spíš je vyplatíte, když budete mít štěstí. Letos bylo sucho, takže se vyjít jakž takž dalo. Někteří si zkusili „sjezdovku“ sejít, ale jejich krok se postupně proměnil v rychlejší chůzi, následně v běh a nakonec v tvrdý kontakt s podkladem. Zkrátka fakt lepší to bylo sjíždět a vyjíždět v autech.

Několik místních, kteří se přišli podívat, sice na začátku tvrdilo, že jsme blázni a nahoru nás budou tahat traktory, ale po prvním výjezdu DýDýho ve Foresteru a Ozyho Outbacku zjistili, že „Tyhle auta asi budou jiný...“. Překvapením letošního ročníku byla Radsonova Tribeca, který původně s tímhle obrem přijel s úmyslem se jen dívat... Po patřičném hecování od Ozyho a Celera od svého „parkování“ upustil a s jistými obavami se do svahů pustil. Závěr? Tribeca není jen silniční čtyřkolka - je to skutečné SUV, které se vyšplhá s přehledem tam, kam si majitel původně myslel, že ani nenajede. Skutečné překvápko.

Zážitky z ježdění bylo samozřejmě ještě třeba do detailů rozebrat večer v kempu, kde nás krom obligátní tomboly čekala i obsáhlá přednáška se spoustou videí a fotografického materiálu z cesty našich členů na Sardinii - prostě paráda.

Ale více, než kdy jindy platí, že jedna fotka vydá za víc, než desítky slov - podívejte se na náš web subarufanclub.cz a třeba se pak na nějakém dalším srazu potkáme. Ten nejbližší bude zase v zimě v Jeseníkách.

Takže Subaru Banzai přátelé...

TEXT: JAN MAJÁK, FOTO: DANIEL RYCHLÝ



Výběr značky vozu je v podstatě i výběrem přátel



Soutěžní otázku Subaru Magazínu jaro/léto 2011 jsme uvedli konstatováním, že symbolem technické vyspělosti Japonska jsou kromě špičkové kvality automobilů (a Subaru zvláště!) rychlovlaky. A ptali jsme se, kdy byla zprovozněna první trasa rychlovlaku Šinkanzen s názvem Tókaidó? Z těch z vás, kteří z nabídnutých možností vybrali správně, že se tak stalo v roce **1964 při příležitosti Olympijských her v Tokiu**, jsme jako vítěze hlavní ceny, čepice a trička Subaru, vybrali pana **Vojtěcha Nováka z Vyššího Brodu**, jenž jako mnozí další z vás kromě odpovědi do soutěže poslal také tajenku křížovky a vylustěně sudoku.

Dokončení věty, že nový model Subaru Trezia má ctizádost se prosadit jako „**nový kompaktní chytrý vůz**“, skrývala tajenka křížovky. Z úspěšných luštitelů los tentokrát vybral **Jiřího Říhu ze Záluží u Temelína a Pavlu MIčákovou z Holešova**. Oběma jako výhru posíláme čepici SUBARU.

Zadání dnešní soutěže nebude jistě pro fanfy Subaru a pozorné čtenáře našeho magazínu nijak složité. Na začátku prázdnin zveřejněný plán společnosti Fuji Heavy Industries, Ltd., s názvem Motion V, stanoví automobilce Subaru úkol prodávat 900 tisíc aut nejpozději ve finančním roce, který končí:

a) 31. března 2016, b) 31. března 2018, c) 31. března 2020

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

Vynikající jízdní výkony, symetrické AWD a pokročilé technologie Subaru DC3 dělají ze Subaru XV (pokračování v tajence)

API, CER, ONZA, TUT	CHEMICKÝ PRVEK	1. DÍL TAJENKY	ZÁŠKUBY V OBLUČEJI	KTERÝŽTO	ZAHÁLET	ČÁST OCEÁNU	OPOJIT	SLANISKO	LIČKOPYTNÍK	SPOJOVAT	TOHLE	SLOVENSKY „JAK“	ROUNO	2. DÍL TAJENKY	NETEČNOST
JMÉNO PROZAÍKA STAŠKA					PŘÍSTAVNÍ HRAZ					BUDOVA					
ŘEKA TEKOUcí PAŘIZI					KOPIE					POŤUKÁNÍ					
					BOXER USA					NUŽE					
OMASTEK				3. DÍL TAJENKY							JAGUÁR				
				AMERICKÝ TUR							PAPOUŠEK				
ZNAČKA ABVOLITU			VSTUPENKA					MĚSÍC				STUPER ŠPONDÍ KRÍDY			
			PENĚŽNÍ POUKÁZKA									SVRCHU			
PŮSOBITI RADOST										LATINSKY „JMĚNÍ“			NĚMECKY „VEJCE“		
													PŘIBLUŽNĚ		
	ŘÍZNUTÍ														
	VMĚŠTNAT				LEPIDLO	PŘEDPLATNĚ				TAŽNÁ VOZIDLA					
JMÉNO LOUPEŽNÍKA ŠUHAJE											KARETNÍ VÝRAZ	SVĚTOVÁ ORGANIZACE			JEDOVATÁ BYLINA
											HABEŠAN				
ZNAČKA ASTATU			ČI			TUMÁŠ	ŠALBA		SPĚCH	PSÍ RASA					
			MADRIDSKÝ KLUB							VÝKLENKY					
DRUH DUBU				DÍLENSKÝ STŮL				BIČ					CITOSLOVCE BOLESTI		
				STOVKA				MUŽSKÉ JMÉNO					ŠACHOVÁ PORÁŽKA		
BÁL					NACHYTATI							GÁZA			
					INICIÁLY HERCE VIZNERA							SPZ KOLINA			
ZNALEC STAVBY TĚLA						ÚTOK				NÁPADNÍ					
TÝKAJÍCÍ SE TĚLA						STÍRAČE PRÁCHU					ŘÍČKA				

Odpovědi na soutěžní otázku, řešení křížovky a sudoku nám pošlete nejpozději do 16. března 2012 na adresu: **OSMIUM s.r.o., Mistrínská 393, 155 21 Praha-Zličín**. Těšíme se na vaše odpovědi, za něž můžete získat značkové výhry Subaru.

Ceník základních specifikací vozů Subaru



Spotřeba a emise jsou uvedeny v pořadí: město/mimo město/kombinace

TREZIA	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
1,3i	73kW (99k)	6MT	170	13,3	6,8/4,8/5,5	157/110/157	320 000	384 000
1,4D	66kW (90k)	6MT	175	12,1	5,0/3,9/4,3	132/102/113	357 500	429 000
1,4D-L-MMT	66kW (90k)	6MMT	175	13,0	5,0/4,0/4,4	131/105/115	399 167	479 000

IMPREZA	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
1.5R Active	79 kW (107k)	5MT	175	14,0	9,7/6,4/7,6	225/148/176	399 167	479 000
2,0R Active	110 kW (150k)	5MT	197	9,6	11,4/6,9/8,6	265/161/199	415 833	499 000
2,0R Comfort	110 kW (150k)	5MT	197	9,6	11,4/6,9/8,6	265/161/199	449 167	539 000
2,0R XV	110 kW (150k)	5MT	196	9,6	11,4/6,9/8,6	265/161/199	465 833	559 000
2,0D Active	110 kW (150k)	6MT	205	8,6	7,1/4,9/5,7	1 86/128/149	524 167	699 000
2,0D XV	110 kW (150k)	6MT	203	9,0	7,1/5,0/5,8	187/132/152	549 167	659 000

Příplatek za metalický lak 10 800

FORESTER	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D X Active	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,6/5,6/6,3	199/149/167	590 833	709 000
Comfort	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,7/5,7/6,4	202/151/170	649 167	779 000
Executive	108 kW (147k)	6MT	186	10,4	7,7/5,7/6,4	202/151/170	757 500	909 000
Trend	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	490 833	589 000
Active	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	515 833	619 000
Active AT	110 kW (150k)	4AT	185	12,4	9,7/6,3/7,5	225/145/174	549 167	659 000
Comfort	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	574 167	689 000
Comfort AT	110 kW (150k)	4AT	185	12,4	9,7/6,3/7,5	225/145/174	607 500	729 000
Executive	110 kW (150k)	5MT	185	10,7	9,4/6,4/7,5	217/148/173	674 167	809 000
Executive AT	110 kW (150k)	4AT	185	12,4	9,7/6,3/7,5	225/145/174	707 500	849 000

LEGACY Sedan	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	206	9,3	7,5/5,1/5,9	196/133/156	665 833	799 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	206	9,3	7,5/5,1/5,9	196/133/156	782 500	939 000
2.0i Trend	110 kW (150k)	6MT	210	9,5	11,8/6,7/8,5	273/155/198	565 833	679 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	210	10,3	11,0/6,2/8,0	256/145/185	665 833	799 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	210	10,3	11,0/6,2/8,0	256/145/185	774 167	929 000

LEGACY Kombi	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Active	110 kW (150k)	6MT	203	9,6	7,6/5,3/6,1	199/139/161	682 500	819 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	203	9,6	7,6/5,3/6,1	199/139/161	799 167	959 000
2.0i Trend	110 kW (150k)	6MT	206	9,8	11,7/6,8/8,6	271/158/199	582 500	699 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	205	10,3	11,1/6,4/8,1	257/149/188	682 500	819 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	205	10,3	11,1/6,4/8,1	257/149/188	790 833	949 000

OUTBACK	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
2.0D Trend	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,7/5,6/6,4	201/147/167	665 833	799 000
2.0D Active	111 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,7/5,6/6,4	202/147/167	699 167	839 000
2.0D Comfort	110 kW (150k)	6MT	195	9,7	7,7/5,6/6,4	203/147/167	815 833	979 000
2.5i Trend	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	649 167	779 000
2.5i Active	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	665 833	799 000
2.5i Active Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	198	10,4	11,3/6,7/8,4	262/155/194	715 833	859 000
2.5i Comfort t	123 kW (167k)	6MT	201	9,6	11,7/6,8/8,6	270/158/199	774 167	929 000
2.5i Comfort Lineartronic	123 kW (167k)	CVT	198	10,4	11,3/6,7/8,4	262/155/194	824 167	989 000
3.6R Comfort 5AT	191 kW (260k)	5AT	230	7,5	14,4/7,5/10,0	334/174/232	965 833	1 159 000

WRX STI	Motor	Převodovka	Max. km/h	0-100 km/h	Spotřeba l/100km	Emise CO ₂ g/km	Cena Kč bez DPH	vč. DPH
WRX STI 2,5 5D HB	221 kW (300k)	6MT	250	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	865 833	1 039 000
WRX STI 2,5 4D SEDAN	221 kW (300k)	6MT	255	5,2	14,1/8,4/10,5	327/195/243	890 833	1 069 000

Příplatek za metalický lak 10 800