

JSEM SUBARISTA!

vol. 033: jaro-léto 2019

SUBARU MAGAZÍN PRO VŠECHNY FANDY ZNAČKY

Levorg 2.0i Nový motor, nové vlastnosti

Světová
sopranistka
v Subaru



Vizionářská
výzva

Nenechám se nijak BRZdit.



Subaru BRZ Sport

Nastavte si výši splátek podle svých možností.

Využijte výhodné značkové financování s úročením již od 0 % p. a.

unicreditleasing.cz

Řešení pro všechno,
na čem záleží.

UniCredit
Leasing

ÚROK OD
0 %
p. a.

SUBARU
FINANCE

Subaru BRZ Sport: spotřeba 6,6–12,1 l / 100 km, emise CO₂ 150–275 g/km.
Reprezentativní příklad financování FinAuto Subaru – model Subaru BRZ Sport získáte za těchto podmínek: pořizovací cena 800 000 Kč, výše úvěru 240 000 Kč, část hrazená klientem 560 000 Kč (70 % z pořizovací ceny), pevná úroková míra 0 %, délka financování 24 měsíců, poplatek za uzavření úvěru 8 000 Kč, měsíční splátka včetně pojištění 11 689 Kč. Tato kalkulace je pro plátce DPH, v případě zájmu o nabídku pro spotřebitele kontaktujte s požadavkem autorizovaného dealera. Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy a nelze z ní dovodovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce. Nabídka je platná do 30. 6. nebo do odvolání.



Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

podíl inovativních technických řešení na současných automobilech je zásadní a závislost kvality vozu a tím i jeho prodejnosti na aplikaci revolučních technologických principů roste snad exponenciální řadou. Možná i proto jsem dostal příležitost vás srdečně pozdravit z první stránky i já, a prý také proto, abychom se vám představili, kdo všechno se o Subaru v ČR stará a je další součástí Subaru rodiny.

V komunikaci se zákazníky nejsme my technici tak na očích jako prodejci nebo kolegové z marketingu, ale troufám si říci, že na spokojenosti zákazníků s vozy Subaru máme značný podíl. Překotný vývoj evropské legislativy na nás klade stále větší nároky. Snažíme se statečně čelit novým výzvám v oblasti čím dál přísnějších emisních norem. Každá změna v limitech i způsobu měření zabírá při nezbytné aplikaci spoustu času všem. Navíc ovšem také omezuje nabídku modelových specifikací obecně, a vy jako fandové bezpečné radosti z jízdy v jedinečných vozech Subaru dobře víte, o čem konkrétně mluvím: na čas jsme například museli oželeť ikonické STIčko a turbomotory ... Tlak ekologicky motivované legislativy ale hned tak nepoleví. Rok 2021 přinese další zpřísnění a zdá se, že i penalizace budou stále tvrdší a nekompromisní. I u Subaru se tedy musíme okolnostem přizpůsobovat, abychom mohli dále prodávat na evropském trhu. Některé změny naše zákazníky ani nás netěší, ale jak je v povaze nás techniků, pokrok chceme nejen sdílet a radovat se z něj, ale kde to jde, i přispět svou trochou do mlýna.

V důsledku limitované modelové nabídky a omezených kapacit výrobních i lidských se

v roce 2019 musíme smířit s nedostatečným zajištěním dodávek nových vozů z výroby. Chceme to pak brzy dohnat, hned jak to situace dovolí. Naše mateřská automobilka se tak trochu stala obětí vlastního úspěchu, který obzvláště na severoamerických trzích už více let v řadě překonává očekávání a celé ¾ produkce z 1 milionu vyrobených vozů směřují právě tam. Úspěch dokládají i ocenění, která auta Subaru získávají, jak o tom píšeme na dvoustraně 4–5.

V Evropě naše automobilka řeší trend elektrifikace, kterému se – bohužel – nemůžeme vyhnout, pokud tu chce prodávat. Proč to bohužel? Protože je tu někdo, kdo se snaží stát nad trhem a diktovat výrobcům co mají vyrábět, místo toho, aby výrobci sami vyvíjeli, vyráběli a nabízelí to, po čem je přirozená poptávka nepokřivená legislativou, kterou nikdo nechce, nebo dotacemi, které zaplatíme nakonec my všichni. A jak se dočtete v reportáži ze ženevského autosalonu o pár stránek dále, právě na tomto svátku automobilistů představilo Subaru v záplavě všech dalších eko-aut i své originální a technicky velmi zajímavé řešení: e-BOXER. Je to nová generace pohonné jednotky, kombinující elektromotor se dvěma klíčovými technologiemi Subaru – ležatým motorem typu boxer a symetrickým pohonem všech kol. Subaru tedy v Evropě začíná s elektrifikací ve formě hybridního systému bez možnosti vnějšího dobíjení ze zásuvky. To znamená, že se do e-Boxeru čerpá pouze benzin a s elektřinou hospodaří sám. Když je potřeba, může se systém nabíjet spalovacím motorem nebo rekuperací při jízdě. Základním smyslem e-Boxeru je zlepšit ekonomiku provozu, a to zejména ve městě, jako další výhodu lze uvést významné zlepšení odezvy na přidání plynu v nízkých otáčkách, kterou oceníte zvláště při jízdách mimo zpevněné komunikace. Prioritou značky je zájem stále nabízet to nejlepší ze stávajících charakteristik, a přitom reflektovat moderní potřeby a okolnosti.

V Ženevě byl k vidění i Levorg, který má kvůli emisím nově atmosférický motor s vyšším

objemem – že by konec downsizingu? ☺. A opět zajímavě technicky vyřešeno – motor s nepřímým vstřikováním nepotřebuje filtr pevných částic (GPF).

Těšíme se, že dočasná redukce dodávek nových vozů pomine. Snažíme se mezitím vylepšovat servisní služby a dodávky dílů, zvětšujeme a optimalizujeme jejich skladové zásoby, abychom co nejrychleji uspokojovali potřeby servisů i nároky zákazníků.

Rubrika Země původu je v tomto čísle věnována unikátní japonské čajové keramice. Dočtete se v ní také o zlaté pečeti Raku, kterou mocný vladař ocenil jednoho z jejích tvůrců. Pečeť byla symbolem radosti a potěšení, kterou Mistrovy výrobky uživatelům přinášely.

My v Subaru věříme, že takovou pečeť by si zasloužily i naše vozy.

Přeji vám ty nejpříjemnější zážitky v nich a nezapomeňte mávat Subaru na cestě, když se potkáte!



Ing. Jan Svoboda
technický ředitel Subaru ČR

P.S. Jak si jistě povšimnete, v tiráži časopisu přibyl zelené logo FSC, dokládající, že jsme se rozhodli pro tisk časopisu objednávat papír, vyrobený prokazatelně šetrným způsobem k přírodním zdrojům. Jak vidíte, rozumným a efektivním ekologickým postupem jsme naklonění!

Vydává **SUBARU ČR, s.r.o.**, Pekařská 5, 155 00 Praha 5 ■ **Komplexní přípravu koordinuje: OSMIUM, s.r.o.**, Mistrůvská 393, 155 21 Praha-Zličín, subarumagazin@subaru.cz ■ **Šéfredaktor:** Zdeněk Zikmund ■ **Editor:** Otakar Štajf ■ **Autorská a odborná spolupráce:** Vojta Bednář, Petr Hanke, Jan Havel, Hana Kolmanová, Jaromír Kvičala, Jaroslav Macnar, Adéla Průdková, Hana Smejkalová, Ing. Jan Svoboda, Martin Sznapka, Michal Šafránek, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Soňa Thomová, Zdeněk Thoma ■ **Grafická úprava:** Lucie Doležalová ■ **Tisk:** Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o., Přípotoční 10a, 101 00 Praha 10 ■ Číslo vyšlo: 7. května 2019 ■ Neprodejné ■ Vychází dvakrát ročně. ■ Registrační číslo MK ČR E 15 223 ■ ISSN 1214066X





SPORTOVNÍ AUTO ROKU 2018

Sportovní vavříny

V retro prostředí někdejšího strojírenského podniku Pragovka v Praze 9 se účastníci slavnostního galavečeru 42. ročníku ankety Zlatý volant nadechli půvabu industriální atmosféry, zatleskali vítězi hlavní kategorie Janu Kopecnému, a potěšila je i jména dalších oceněných, mj. Ralfa Schumachera, Alexe Barrose nebo Gabriele Tarquiniho.

Příznivci Subaru si ale nejvíc vychutnali vyhlášení výsledků ve dvou kategoriích.

Sportovním autem roku se v konkurenci 21 vozů stalo Subaru BRZ, kategorii Závodů do vrchu ovládl Lukáš Vojáček, který loni vybojoval ve své Impreze STI titul mistra Evropy v závodech do vrchu. ■



Rekordní jízda Subaru STI Type RA

Legendární rumunský Transfagarasan patří k nejzajímavějším silnicím světa. Stovky zatáček, úchvatné výhledy, prudká klesání i stoupání a nevyzpytatelné počasí z něj dělají skutečnou výzvu pro všechny automobilové nadšence.

Závodní jezdec Mark Higgins je fanouškům Subaru dobře známý díky svým extrémním rychlostním rekordům – například svým každoročním průletem skrz ostrov Man nebo zimním sjezdem a opětovným výjezdem bobové dráhy. Nedávno Subaru také vybojovalo rekord na obávaném Nürburgringu se speciálem WRC STI Type RA NBR Special. A nyní zjevně přišel čas na další, nádherně zběsilou jízdu.

Prostě Higgins

Tentokrát se posadil za volant upraveného speciálu STI Type RA od Subaru Tecnica International a Prodrive, který nejen shodil 300 kilogramů hmotnosti, ale také se může chlubit dvoulitrovým boxerem

s výkonem 600 koní a točivým momentem 600 Nm. Dějištěm se stala právě rumunská Transfagarasan Highway, která na více než 80 kilometrech nabízí 688 zatáček a více než 2000 metrů převýšení.

Silnice byla proslavena už v sedmdesátých letech za diktátora Caušesca jako spojnice měst Pitesti a Sibiu. Její horská část, vedoucí do sedla ve výšce 2042 m n. m. je dlouhá 90 kilometrů a v obecnou známost mezi fanoušky motorismu vešla také díky Jeremy Clarksonovi, který ji v Top Gearu označil za nejkrásnější na světě. Pravdou ovšem je, že Higginsův pokus byl pionýrský, na té silnici se žádné oficiální závody ani rekordní pokusy zatím nekonaly. Takže Mark Higgins se svým „mitfárou“ Darrenem Garrodem zajeli ustavující rekord a kdoví, možná založili novou tradici.

Jejich rekordní jízda trvala 40 minut a 58,8 sekundy a průměrná rychlost přesáhla 123 km/h. Hlavně to ale byla dechberoucí podívaná a vy si ji můžete užít při sledování videa na <https://zazijsubaru.cz/InAction/Post/298> ■



Subaru je nejdůvěryhodnější značkou roku 2018!

Ze Spojených států přišly dvě hřejivé zprávy pro všechny subaristy. Subaru je vůbec nejúspěšnější značkou v testech bezpečnosti a současně má mezi lidmi také nejlepší reputaci.

Americký bezpečnostní institut IIHS je obdobou evropského Euro NCAP, ovšem v řadě ohledů je ještě přísnější – dříve například začal zohledňovat nebezpečnou srážku s malým překrytím. Jeho nejvyšším oceněním je hodnocení Top Safety Pick+ pro auta, která chrání posádku i chodce v každém ohledu a současně nabízí špičkové a hlavně funkční asistenční systémy. Jak jsme vás už v minulých číslech našeho časopisu informovali, za celý rok 2017 bylo takových modelů pouze 15, z toho hned 4 byly od Subaru. Za rok 2018 už se počet úspěšných aut zdvojnásobil, ovšem Subaru je stále premiantem – v seznamu má hned 7 zástupců, nejvíce ze všech automobilek. Přestože ne všechny modely jsou k mání i u nás, je to jasná zpráva o celkové bezpečnosti modelů Subaru.

Oceněnými vozy jsou Subaru Ascent, Crosstrek (u nás jako XV), Impreza ve verzích sedan a kombi, Legacy, Outback a WRX. Forester si pak odnesl jen o málo lepší hodnocení Top Safety Pick. Dobré výsledky navazují na předchozí úspěchy v evropských nárazových zkouškách, kdy Euro NCAP vyhlásilo modely Impreza a XV nejbezpečnějšími vozy ve své třídě.

A když už jsme v této zprávě zmínili Ascent, moderní SUV se třemi řadami sedadel pro osm cestujících, s hrdostí zmiňme i to, že model byl v USA, pro kterýžto trh je prioritně určen, oceněn prestižní cenou za svůj skvělý interiér.

A i když je Ascent určen výhradně pro zámořské trhy, přidáme ještě pár základních údajů:

pod kapotou čtyřválcový přeplňovaný boxer s přímým vstřikováním a objemem 2,4 litru, disponující výkonem 260 koňských sil a točivým momentem 375 N.m.

Agregát se samozřejmě páruje s pohonem všech kol a převodovkou Lineartronic, umožňující řazení virtuálních stupňů také páčkami pod volantem.

Vůz na nové globální platformě, kterou už známe z modelů Impreza či XV, je takřka pět metrů dlouhý, 1,93 m široký a 1,82 m vysoký, rozvor čini 2,89 metru. Zmínku zaslouží i světlá výška 22 centimetrů a terénní režim X-Mode s asistentem pro sjíždění strmých svahů.

Automobil nabízí až devět různých uspořádání interiéru. Po sklopení všech opěradel dostanete prostor o velikosti přes dva metry krychlové! I v případě obsazení všech tří řad pasažéry, pořád zbyde na zavazadla 555 litrů.

V sedmimístném provedení cestující ocení velká a pohodlná sedadla ve druhé řadě, nastupování dozadu jim navíc usnadní dveře s velkým úhlem otevírání.

Odvětrávaná sedadla Subaru nabízí v tomto modelu vůbec poprvé, a posádka je jistě nadšena také panoramatickou střechou, klimatizací s ovládáním i pro pasažéry vzadu, bohatě dimenzovanou konektivitou a řadou četných dalších laskomin.

Na závěr můžeme přidat jen povzdech: jaká škoda, že největší model v historii značky Subaru se na evropský trh, tedy ani k nám, nedostane! ■



Edmunds Awards

Na začátku dubna kvalitu vozů Subaru potvrdily i výsledky hodnocení prestižního webového průvodce světem automobilismu Edmunds, který každoročně vyhlašuje žebříček vozů, které si v jednotlivých segmentech nejlépe a nejdéle drží svou hodnotu. Pro rok 2019 zvítězily vozy s logem Plejád hned ve třech kategoriích:

Impreza jako nejlepší z kompaktních vozů, Crosstrek (čili naše XV) jako nejlepší kompaktní SUV a WRX jako nejlepší sportovní vůz. ■



Jméno, které má sílu

Důvodů, proč byl rok 2018 pro Subaru v mnoha ohledech tím vůbec nejúspěšnějším, je však více. Podle prestižního žebříčku Reputation Institute se japonská automobilka těší v USA nejlepší pověsti mezi takzvanou informovanou veřejností ze všech výrobců. Daří se jí totiž odlišit od ostatních značek a přesvědčivě komunikovat unikátní kombinaci vlastností – vysokou užitnou hodnotu, osobitost a jízdní schopnosti. A samozřejmě již zmíněnou bezpečnost. Až za Subaru pak následují automobilky Honda, BMW, Toyota a Nissan.

Tyto zprávy dobře korespondují s nedávným zařazením Subaru mezi 100 nejhodnotnějších značek světa, kam se dostalo poprvé v historii. V žebříčku Interbrands je přitom pouze 15 automobilek a Subaru v něm nahradilo progresivní Teslu. Prodeje Subaru ostatně rostou už osm let v řadě a za posledních pět let se zdvojnásobily. Navíc má dlouhodobě nejvěrnější zákazníky na světě, takže se dá očekávat, že tento trend bude i nadále pokračovat. ■

Auto roku 2019 v ČR

S napětím a oprávněnou hrdostí jsme sledovali i vyhlášení výsledků prestižní ankety Auto roku 2019 v České republice. Vítěze vybírala odborná porota složená z 35 českých automobilových novinářů a novinářek v rámci dvoukolové soutěže. Nejdříve každý z porotců vybral z 23 nominovaných aut svých pět favoritů, přičemž nejčastěji zmiňovaná auta se dostala do druhého kola. Do toho postoupily modely Ford Focus, Peugeot 508, BMW X5, Kia Ceed a k naší velké radosti i Subaru XV.

V druhém kole již porotci udělovali finalistům body, na základě hodnocení pěti kategorií – jízda, užitná hodnota, ekonomika, technologie a design. V každé kategorii bylo určeno, kolik bodů se může mezi jednotlivé vozy rozdat s tím, že na konci žádný z hodnocených automobilů nesměl mít stejný počet bodů. Každý z porotců měl celkem k dispozici 150 bodů.

Po sečtení bodů byl vybrán vítěz. Stal se jím vůz Ford Focus, který soutěž ovládl již počtvrté. Druhé místo obsadil Peugeot 508, následovaly vozy BMW X5, Kia Ceed a Subaru XV.

A znovu jsme se radovali při vyhlášení výsledků doprovodné ankety Technická inovace roku.

Získala ji naše značka za vnitřní zpětné zrcátko s kamerou v modelu Levorg, u kterého zadní kamera promítá obraz do vnitřního zpětného zrcátka. Obraz tak není závislý na volném průhledu skrz vůz, který mohou stínit cestující nebo náklad. Původní pohled zrcátka se aktivuje vyklacením zrcátka. ■

FOTO: ČLENOVÉ SKUPINY JSEM SUBARISTA

Letošní povedená zima očima subaristů

Během zimy u nás bylo o čtvrtinu více srážek oproti běžnému průměru několika posledních desetiletí. Majitelé vozů Subaru si tak svá auta mohli naplno užít a využít jejich schopnosti.



Autor: David Škarda



Autor: Radek Železný



Autor: Martin Johan



Autor: František Jindra



Autor: Petr Koudelka

V průběhu prosince, ledna a února spadlo na území České republiky o čtvrtinu víc srážek, než bývá v tomto období obvyklé (ve srovnání s obdobím 1981 až 2010). V posledních deseti letech byly zaznamenány jen dvě sněhově bohatší zimy než ta poslední, a to v letech 2011 a 2012. A od těch už uplynula nepříjemně dlouhá doba. Na doplnění chybějících zásob podzemních vod sice letošní nadílka podle hydrometeorologů stále nestačila, na zábavu pro místní subaristy ale ano. Vybrali jsme pětici fotografií ze zimního cestování a dovádění, o které se během zimy podělili členové facebookové skupiny Jsem Subarista. Ta má už téměř tisíc členů z Česka i Slovenska a každý den v ní lze najít zajímavé příběhy, informace a momentky. ■



Milujte se a zdravte se!

Téma vzájemného zdravení je mezi subaristy velmi živé. Jsme jedna rodina, a tak nám přijde přirozené se na sebe na silnici usmát a zamávat si. Ne každý majitel Subaru to ale ví, obzvláště, pokud jde o jeho první auto s Plejádami ve znaku.

S e zajímavým nápadem, jak tuto situaci řešit, přišel subarista Daniel Zabek. Pokud si koupíte Subaru, ať už nové, nebo ojeté, měl by vás prodejce automaticky seznámit s výsadou vzájemného zdravení a základními pravidly. Jde samozřejmě o nadsázku, ale možná by pak ubylo situací, kdy pozdrav zůstane bez odpovědi – i když my věříme tomu, že je to z větší části jen výsledek momentální nepozornosti.

(Identifikační kupón si můžete vystříhnout dle na stránce)

V rámci zdravicí osvěty jsme se také rozhodli dát dohromady krátký návod, jak ke vzájemnému zdravení přistupovat.

1. Všichni subaristé jsou si rovni

Víc než sociální postavení nebo osobní preference nás spojuje přístup k životu, vztah k technice a řízení a samozřejmě i ploché motory pod kapotou. Subaristé by se tak měli zdravit bez ohledu na to, jak staré nebo zaměřené auto řídí. Ať už je to Forester, BRZ, WRX STI, Libero nebo třeba Justy. Vstřícnost a pokora, to jsou přednosti subaristů.

2. Nejlepší je zamávat

Čistě z pohledu zákona a silničních pravidel není blikání dálkovými světly nebo troubení klaksonem ideálním způsobem zdravení

(i když, co oko nevidí a ucho neslyší...). Nejlepší je na kolegu subaristu prostě viditelně zamávat, volitelně lze přidat i vřelý úsměv. V létě je to jednodušší, protože mávání z otevřeného okénka si každý snáz všimne.

3. Nenechte se odradit

Často se stane, že vám druhý subarista na pozdrav neodpoví. Možná zrovna přemýšlí, kam pojedete v zimě na hory, kouká do navigace nebo to prostě jen nestihne. Může to též být nováček nebo ani neví, že vaše auto je také od Subaru. Neberte si to nijak osobně a zdravte dál. Když vytrváme, postupně nás bude víc a víc. Navíc radost z každého vzájemného pozdravu převáží i deset neúspěchů.

4. Přitulte se na parkovišti

Jednou z forem pozdravu a projevení přízně je i zaparkování vedle jiného subaristy třeba před nákupním centrem. Uděláte si tak vzájemně radost a navíc máte jistotu, že alespoň z jedné strany vám auto neobouchá žádný hulvát. A třeba se díky tomu seznámíte i osobně a bude to začátek skvělého přátelství...

5. Šiřte osvětu

Pokud chcete, aby vám jiní subaristé mávali, můžete tomu sami napomoci. Jednak tím, že půjdete sami příkladem, ale také patřičným

zaškolením nováčků nebo s pomocí zdravicí samolepky na zrcátko či nárazníku. Ty můžete sehnat třeba v Subaru Butiku (www.subaru-butik.cz). Čím silnější a aktivnější bude subarácká komunita, tím více bude i opěťovaných pozdravů. ■



Poučení o zdravení

Identifikace Subarist(k)y

Jméno a příjmení:

RZ:

Model:

Prohlašuji, že jsem byl(a) řádně seznámen(a) s mojí výsadou zdravit na všech cestách i necestách ostatní vozidla značky Subaru bez ohledu na jejich barvu, stáří či model. Za žádných okolností se nenechám odradit tím, že na můj pozdrav odpoví zhruba 2 z 10 (jak kde).

V Subaru, dne:

Subaručel(ka) Subarist(ka)

TEXT: VOJTĚCH ŠTAJF, FOTO: MICHAL ŠAFRÁNEK A AUTOR

ŽENEVA

naznačila budoucnost SUBARU

Jedním z nejlákavějších odhalení na 89. ročníku Ženevského autosalonu byla bezesporu premiéra konceptu VIZIV Adrenaline značky Subaru. Více než pět tisíc novinářů mělo možnost během dvou tiskových dnů na začátku března, předcházejících otevření výstavy pro veřejnost, vidět odhalení designové i technologické budoucnosti Subaru za přítomnosti šéfdesignéra Mamoru Išije.

Subaru v roce 2014 vytvořilo společnou filozofii designu, kterou nazvalo „dynamika a solidnost“, která vyjadřovala základní hodnotu značky „Požitek a klid mysli“. V červenci loňského roku pak značka oznámila, že tato vize se mění v oficiální směr při vývoji nových modelů ve střednědobé budoucnosti. Záměrem je výraznější a odvážnější výraz designu vozů Subaru a zároveň důraz na větší požitek pro všechny cestující.

V Ženevě odhalený „Subaru VIZIV Adrenaline Concept“ je tak prvním koncepčním vozidlem, navrženým podle této nové filozofie. Tvary VIZIV ADRENALINU jsou opravdu hodně dynamické a na první pohled upoutají pozornost. Jedinečná je zejména střecha, která formuje a zdůrazňuje dynamiku celé karoserie, stejně jako mohutné ochranné prvky. Na konceptu jsou použita výrazná kola, která zdůrazňují robustnost celého vozu. Tento koncept tak jasně ukazuje směr, kterým se Subaru hodlá ubírat v nejbližších letech i v sériové produkci svých SUV.



Jak v textu podrobněji zmiňujeme, i v trendu elektrifikace kráčí Subaru svou specifickou cestou

Jak na tiskové konferenci řekl ve svém projevu pan Mamoru Išij, Subaru tu i v budoucnu chce být pro řidiče, kteří vyznávají aktivní životní styl a chtějí automobil pro každodenní ježdění, ale s dobrými schopnostmi pro jízdy volnou přírodou, navíc poskytující zážitek z jeho řízení.

Jelikož se letošní Ženevský autosalon konal ve znamení hybridizace a elektrifikace nových modelů, prototypů i studií, ani Subaru nemohlo zůstat stranou. Hvězdou stánku na tradičním prominentním místě uprostřed hlavní haly výstaviště Palexpo se kromě VIZIV adrenaline konceptu stal hybridní e-Boxer, pohonná jednotka, která kombinuje Symetrické AWD se zážehovým agregátem o objemu 2,0 litru a elektromotorem. Podstatné je, že Subaru i v tomto všeobecně nastoleném trendu kráčí vlastní cestou. S ohledem na místní preference zákazníků se s až obdivuhodnou zarpulitostí orientuje na unikátní skupinu zákazníků, kteří vozy s logem Plejád nikdy nevyhledávali například kvůli nízkým údajům spotřeby. Proto se nechce nechat vehnat do honby za co nejnižší spotřebou – to není tzv. Subaru way. Naopak, preferencí značky je zájem stále nabízet to nejlepší ze stávajících charakteristik, a přitom reflektovat moderní potřeby i nové okolnos-



Představeny byly modely XV e-boxer a Forester e-boxer

V Ženevě obdivovaný koncept VIZIV Adrenaline dokládá v mnoha ohledech naplňování vizí Subaru



U nového Foresteru s motorem e-Boxer se zavazadlový prostor nijak nezmenší, u modelu XV neznatelně, oproti specifikaci s rezervním kolem dokonce vůbec



ti. V Evropě je pro Subaru důležité pečlivě vybalancovat očekávání zákazníků v oblastech tradičně vysoké bezpečnosti, jedinečných zážitků z jízdy a rozumného poměru ceny a užité hodnoty.

I když jsme e-Boxer viděli v premiéře v útrokách nové generace bestselleru Forester, počítá se samozřejmě také s implementací tohoto pokrokového pohonného systému do globální platformy Subaru pro hatchback a sedan, tedy do Imprezy a XV. V případě verzí plug-in hybrid se počítá s využitím technologie automobilky Toyota, která je se značkou Subaru vlastnický propojená. S dovážením této verze do Evropy se prozatím spíše nepočítá.

V roce 2018 prodalo Subaru v Evropě 36 688 aut, přičemž největší úspěchy sklízí SUV modely XV a Forester. Nejlepší prodejní výsledek na starém kontinentu zaznamenala značka v roce 1999 s 59 554 vozidly, a díky příchodu hybridního pohonu do nabídky by na tyto úspěchy chtěla značka v blízké budoucnosti opět navázat. Vzhledem k tomu, že evropský řidič stále více preferuje vozy SUV, kde je technologie hybrid a plug-in hybrid stále žádanější, není důvod nevěřit v prodejní úspěchy vozů se šesti hvězdami s novou technologií.



Elegance a dynamika konceptu VIZIV zaujmou na první pohled

TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Kombi SLUŠŇÁK

Subaru připravilo novou verzi kombi Levorg. Přepřlňovaný motor 1,6 litru byl nahrazen atmosférickým dvoulitrem a auto dostalo nový podvozek i navigaci. Na pohled změnu poznáte hlavně podle chybějící násosky na kapotě. Z hodnějšího, ale přitom pořád trochu raubířského sourozence modelu WRX STI, se stal tak trochu slušňák, na první pohled spíše něco jako Impreza kombi...



SUBARU LEVORG 2.0i EYESIGHT

Motor	plochý zážehový čtyřválec, 1995 cm ³
Výkon	110 kW (150 k)/6200 min ⁻¹
Točivý moment	198 Nm/4200 min ⁻¹
Zrychlení	0–100 km/h: 11,7 s
Nejvyšší rychlost	195 km/h
Kombinovaná spotřeba	7,2 l/100 km

Elegantní profil sportovního kombi Levorgu samozřejmě zůstal



Z atmosférického dvoulitru je vidět hlavně plastové sání

Asi se shodneme na tom, že Subaru v drtivé většině případů staví praktická auta pro běžné používání, která jsou navržena tak, aby jaksi samozřejmě fungovala. Ona samozřejmost ale není jen tak. Ukrývá se v dokonalé směrové stabilitě i na hodně rozbitém povrchu, ale také v jistotě, kterou tahle auta poskytují v zatáčkách. I když jedete opravdu rychle, nemáte v nich pocit, že spěcháte nebo jim nějak ubližujete. Spíše si řeknete, ejhle, před touhle zatáčkou jsem ani nemusel brzdit. A nemusí to být zrovna verze STI nebo kupátko BRZ. Tohle dokáží i docela standardní verze s komfortními podvozky a obyčejnými pneumatikami.

Jednou za čas ale Subaru postaví auta, která se trochu vymykají, respektive nechtějí být skutečným STI s jeho nekompromisností, ale chtějí řidičům dát alespoň část z jeho charakteru. I proto občas Japonci navrhnu zajímavé verze, nebo dokonce celé modelové řady. O jakých autech je řeč? Třeba o Legacy Spec.B (4. generace), Legacy GT (5. generace), Impreze WRX (3. generace), a nebo třeba kombi Subaru Levorg. V tomhle případě šlo o samostatný model, takže se Subaru drželo z hlediska výkonů poněkud stranou, protože muselo myslet na univerzálnost a hospodárnost, ale i tak byl v roce 2014 nový čtyřválec 1,6 turbo s výkonem 170 koní zajímavým motorem a Levorg zajímavým autem.

Co stálo za vznikem Levorga? S tím, jak Subaru zvětšilo model Legacy při přechodu ze čtvrté na pátou generaci, chybělo mu v nabídce kompaktní kombi s délkou klasického auta střední třídy. Do této velikosti dorostl sedan modelu Impreza, který je podle stupně úpravy známější pod označením WRX nebo WRX STI. Právě na tyto přepřínované verze se namontovala praktičtější záď, jiný nárazník, vložil se nový motor, trochu povolil podvozek a kompaktní sportovní kombík byl na světě. V roce 2015 dorazil do Evropy a od té doby je neustále vylepšován.

Nový motor, nové vlastnosti

Přepřínované motory s přímým vstřikováním se ale obecně staly trnem v oku Evropské unie. Produkují totiž více oxidů dusíku, takže nejsou jednoduše schopné splnit aktuální emisní normy Euro6d-Temp. Znamenalo by to instalovat do tohoto motoru filtr pevných částic, což je u přepřínovaných jednotek poměrně velký zásah, který je obzvlášť náročný u jiných než řadových motorů.

A tak přišla na řadu kalkulačka a vydělily se náklady potřebné na předělání motoru

Nový motor výměnou za určitou část čisté dynamiky nabízí přirozenější nástup výkonu a jemnější slazení s převodovkou Lineartronic

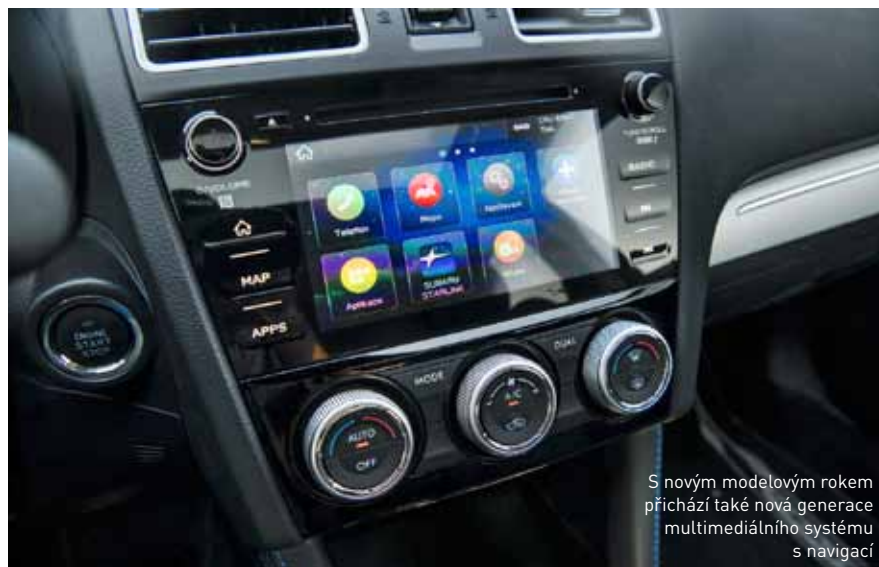


Hladká kapota motoru je pro Levorg nezvyklá. Jeho vzhled ale velmi kultivuje



Volant s vybráním na palce výborně padne do ruky. Palubní deska sází na přehlednost

Snadno čitelné přístroje mají uprostřed multifunkční displej



S novým modelovým rokem přichází také nová generace multimediálního systému s navigací

odhadovaným počtem v Evropě prodaných aut (tyto úpravy by se totiž týkaly jen evropské specifikace). Výsledkem bylo, že jako schůdnější alternativa se ukázala instalace jiného motoru, který zpřísněně emise plní bez potíží – volba padla na čtyřválec FB20B s nepřímým vstřikováním, který je k dispozici třeba ve Foresteru 2.0i. A nový model byl na světě.

Motor bez přepřlňování a chladiče stlačeného vzduchu umožnil odstranit nasávací šterbinu na kapotě. Je až překvapivé, jak tato změna Levorg proměnila. Z trochu výstředního „závodáku“ se stalo klasické uhlazené Subaru ve stylu starších Legacy nebo aktuální Imprezy. Celkově působí novinka docela nenápadně. U testovaného auta situaci trochu napravovala zářivě červená barva, nicméně v šedé nebo tmavě modré si Levorgu ani nevšimnete.

Nový dvoulitr pod hladkou kapotou je s nepřímým vstřikováním a proměnným časováním naladěný na 110 kW (150 k). To je o 20 koní méně než v předchozí přepřlňované verzi. Rozdíl v točivém momentu je ale ještě větší, konkrétně 52 Nm, a to nepočítáme jeho posunutí až do vysokých otáček. Hmotnost Levorgu se takřka nezměnila, absence přepřlňování uspořila jen asi 12 kg. Je tedy zřejmé, že změna nastala také v dynamice.

Aby atmosférický motor ze sebe vydal to nejlepší, potřebuje větší otáčky. Při sportovnější jízdě je potřeba ho točit. Má jasnější špičku výkonu, přepřlňovaný motor ve středním pásmu zatáhl, ale potom už pocitově spíše jen držel započaté nadšení. U nového motoru se dynamika s otáčkami jednoznačně zvyšuje. Je ale potřeba uznat, že jde především o to, jak je tento projev vnímán, protože přepřlňovaný motor měl vlastně v celém spektru otáček více síly a dodával lepší dynamiku.

0 litr úspornější, minimálně

Nový motor ale výměnou za určitou část čistě dynamiky nabízí jiné vlastnosti. Jednou z nich je přirozenější nástup výkonu a jemnější sladění s převodovkou Lineartronic. Tam, kde přepřlňovaný motor občas po „fouknutí“ turba trochu nečekaně zatáhl, dvoulitr reaguje přesněji a plynuleji. Zatímco kultivovanost si jsou oba motory zásluhou ploché koncepce Boxer podobné, nepřímovstřikový dvoulitr je celkově tišší.

Jednou z jeho silných stránek je také spotřeba paliva nebo přesněji její rozptyl. U přepřlňovaného Levorgu byl standardní dlouhodobý průměr často někde kolem 9 l/100 km, při rychlé jízdě jste se snadno dostali až ke 14 l/100 km. Verze 2.0i je ve spotřebě paliva ohleduplnější.



Levorg 2.0 vám na zatáčkovité silnici jasně ukáže, co znamená, když se řekne, že podvozek je rychlejší než motor

Výborně tvarovaná sedadla jsou umístěna příjemně nízko



Po násosce na kapotě, známé z přepřlňované verze, zbylo jen mírné vyboulení



EyeSight zůstává součástí standardní výbavy



Zavazadlový prostor je stejný jako dříve, opěradla zadních sedadel jsou dělená v poměru 40:20:40



Když pojedete v příměstském provozu se zapnutým EyeSightem podle ostatních, bez potíží pojedete do 7 l/100km, spíše ještě o kus níže. Když se rozjedete, počítejte tak s 11 l/100km. Náš reálný průměr v průběhu celého testu byl u ještě ne úplně zjetého auta 7,6 l/100km. A to je docela zajímavá hodnota.

Hlavně nebrzdí

Levorg 2.0 vám na zatáčkovité silnici jasně ukáže, co znamená motto, že podvozek je rychlejší než motor. A není to Boxerem, protože ten má docela běžnou dynamiku, je to dáno spíše podvozkem a vlastně celou koncepcí auta. Nízké těžiště spolu s vyspělým zavěšením a tuhou karoserií připravenou na porci 300 koní se projevují enormní stabilitou a přesností. Subaru uvedlo, že spolu s novým motorem upravilo i podvozek Levorgu tak, aby ještě lépe vyhovoval evropským zákazníkům. Celkově došlo k mírnému změkčení odpružení, ale pozor, v dobrém smyslu. Výsledkem tak je, že auto je celkově poddajnější, na nerovnostech neodsakuje a dokáže svá kola lépe udržet v kontaktu s povrchem. To se projevuje kromě lepšího odizolování podvozku také větší stabilitou. Důležité je, že Levorg stále zůstal „placatým“ autem, které se málo naklání a když se nakloní, tak v jasně daných mezích a předvídatelně. Vzhledem k tomu, že má relativně dlouhý zadní převis a karoserii typu kombi, je také velmi dobře vyvážený, což dovolí v zatáčkách přirozeně pracovat s jeho hmotností a plynule si ji během zatáčení „předávat“ zepředu dozadu.

Řízení Levorgu vás prostě bude bavit nejen samotnými jízdními vlastnostmi, ale také celkovou nenuceností. Jasně, při snaze o rychlejší jízdu budete stát motoru na krku a plynový pedál používat jako vypínač, který se budete snažit vrátit k podlaze co možná nejdříve po dobrzdění, ale soužití s podvozkem a hledání jeho možností je zábavou, která vás bude těšit. A to je řeč o jízdě na suchu. Když do Levorgu přesednete z nějakého jiného kombi podobné velikosti, ale s obvyklou koncepcí s motorem vpředu napříč (a může mít i pohon všech kol), budete se nějakou dobu v tomhle autě učit „nebrzdít“...

Stále stejně praktické kombi

Kromě motoru, podvozku a kapoty prošel zdokonalením také kamerový systém EyeSight. Nyní je nastaven tak, aby začal dříve reagovat například na chodce nebo cyklisty, pohybující se po krajnici stejným směrem. Jinak je jeho chování stále velmi komfortní a dokáže plynule zvládat většinu situací na dálnicích a silnicích první třídy. Také absolvování kolon je v něm nadmíru bezstarostné.

Asi nepřekvapí, že z pohledu praktičnosti Levorgu se nic nezměnilo, zavazadlový prostor má stále objem 522 litru a auto utáhne brzdený přívěs do hmotnosti 1500 kg. Variabilitu vnitřního prostoru zajišťují opěradla zadních sedadel, dělená v praktickém poměru 40:20:40 a s možností nastavení sklonu. Úložný prostor pro drobnosti je připraven také pod podlahou prostoru pro náklad.

Vynikající pozice za volantem je tradiční silnou stránkou Subaru a Levorg v tomto ohledu není výjimkou. Z pozice řidiče jsou zřejmé dvě hlavní změny. První je absence dvojice tlačítek pro procházení menu centrálního displeje. Druhou pak nové multimediální systémy od společnosti Harman. Samozřejmostí je podpora funkcí zrcadlení telefonů Apple CarPlay a Android Auto, nicméně novinkou u vyšších verzí je možnost vzdálené aktualizace mapových podkladů prostřednictvím WiFi nebo dat z chytrého telefonu. Základní provedení je vybaveno displejem s úhlopříčkou 6,5 palce, zatímco vyšší mají o půl palce větší obrazovku a rozsáhlejší komunikační možnosti.

Když odhlédneme od motoru, který dal novému Levorgu společně s upraveným podvozkem poněkud jiný, řekněme rodinnější charakter, stále je to auto, do kterého se budete těšit. Budete se radovat z každé zatáčky a z každé otevřené silnice. Ve městě se pak necháte hýčkat komfortem bezestupňové převodovky a na dálnici bezstarostností EyeSightu. To vše s menší spotřebou a v méně nápadném obleku než dříve.



I dvoulitrová verze používá, stejně jako předchozí verze, dvě koncovky výfuku

TEXT: OTA ŠTAJF, FOTO: AUTOR

Objevitelské cesty manželů Vlachynských

Seznámili se na prodloužené Tanečních kurzů v Obecním domě. Ladislav se o pauze přidal k sázce kamarádů, o to, komu se povede úspěšně nabídnout doprovod domů nějaké dívce. Dagmar byla na té prodloužené poprvé bez garde, a tak nabídku přijala. O pár let později se vzali a za tři roky oslaví zlatou svatbu. A to přesto, že osud podrobil jejich lásku velmi těžké zkoušce.



důvodů. Dneska je všechno zcela jinak a nebudu to komentovat. Jenom chci upřímně poradit, že trochu potlačit vlastní nedočkavost a dřív, než se začnu cpát za volant, si vyzkoušet své dispozice pro řízení, svou orientaci a reakční schopnost za říditky motorky se prostě vyplatí.

A v kolika letech jste přesedl za volant vy sám?

L.V.: To vím samozřejmě přesně, protože první auto jsme si kupovali brzy po svatbě. A ženil jsem se ve svých dvaadvaceti letech, v roce 1972, z čehož vidíte, že tahle paní mě trápí už dlouho. Koupili jsme si Dacii a ta nám zůstala strašně dlouho, myslím, že do roku 1988. A ještě v roce sametové revoluce jsme přesedli do jiného rumunského hitu, Oltcita.

A kdy ve vašem motoristickém životě nastala éra Subaru?

L.V.: Vlastně brzy poté. Měl jsem v Žacléři kamaráda, který začal vozit auta ze Švýcarska. A ten mi sem přivezl ukázat Subaru Leone cupé, sportovní stříh, ale přitom kufr 550 litrů, no moc se mi líbilo. V tom kopci k Julisce tomu naložil a v té zatáčce podržel nohu na plynu. A to auto se ze stopy nehlo ani o fous, prostě nádherná. Jenže – promiňte, jste ženatý? – jste, tak pochopíte, proč to bylo mé první i poslední svezení v tom kupé. Manželka mi prostě nedovolila ho koupit. Kamarád mi pak nabídl další Subaru, vzpomínám na moc pěkné XTéčko, ale pláclí jsme si, až když dovezl dalšího Leona, Station wagon. To už byla čtyřkolka, střechu to mělo o 12 cm zvýšenou, královská nadílka prostoru. A ženě se naštěstí zamlouvalo také.

A to se psal rok...

L.V.: Myslím, že 1994. Ale to auto byla samozřejmě o pár let starší ojetina. Ale je s tím spojená taková zajímavost. Protože, jak jsem už říkal, kamarád ty vozy získával ze Švýcarska,

bylo v servisní knížce razítko firmy Emil Frey. Takže možná, řečeno s nadsázkou, patřím k jejím prvním českým zákazníkům.

A jak jste si cestování ve svém prvním Subaru užíval?

L.V.: Moc. I když tedy už jen pasívně, protože mě už předtím nepovedená operace očí připravila o zrak. Ale ty zkušenosti, nabyté předtím, ve vás nevyhasnou, dokážete to auto a jeho vlastnosti intenzivně vnímat jinak a já si fakt to první Subaru zamiloval. Ten vůz měl vzduchové pérování a vzadu měl takovou šikovně zvednutou sedačku. Zasedací pořádek byl z pochopitelných důvodů takový, že vpředu seděla žena a dcera, protože holt mají co vystavovat, a mě usadily vzadu a já se na tom vyvýšeném trůnu vozil jako pán.

Smím položit vám i vaší paní možná trochu nezdvořilou otázku? Nebyla motivem toho zasedacího pořádku i manželčina obava, abyste jí moc nemluvil do řízení?

D.V.: No, pravda je, že má situace byla opravdu dost složitá, protože předtím mě manžel k volantu vlastně vůbec nepouštěl. Takže jsem sice měla léta řidičák, ale žádné zkušenosti. A když najednou bylo nezbytné, abych si sedla za volant, byla jsem z toho nervózní a chápu, že obavy měl i manžel.

A kibicoval, poučoval?

L.V.: No, manželka asi taktně ponechá odpověď na mně. Myslím, že jsem jí do toho mluvil a někdy to určitě nebylo příjemný. Hlavně, když cestujete po trase, kterou si dobře pamatujete a víte, bude mírná zatáčka, skvělé, žena se statečně rozhodla, že před ní nepřibrzdí, jenže, jak do ní najede, trochu se lekne a začne brzdit při tom zatáčení...To se neubráníte, vypadne z vás komentář a následně poučování...

D.V.: Ale naštěstí to snad netrvalo ani dva roky. Dneska už se ozve prakticky jen v situacích, když znenadání zprudka přibrzdím nebo udělám jiný nečekaný manévr a to už se jen zeptá, jaké nenadálé překvapení na cestě ten manévr vyvolalo.

Předpokládám, že od časů prvního Subaru se ve vašem držení dodneška vystřídal více vozů. Při jakém stavu tachometru je přibližně měníte?

D.V.: My toho ročně moc nenajezdíme, průměrně myslím tak 6–7 tisíc km. Pravidelně jezdíme do Vyššího Brodu, kde máme, aby se tak řeklo „letní byt“, žádné jiné velké výpravy nepodnikáme. Takže popravdě řečeno bychom mohli v takovém držáku jako je Subaru jezdit i 10 let a možná víc. Ale manžela těší vybírat si nové vozy.

L.V.: Podívejte, to není žádná rozmařilost. Prostě někdy kolem roku 2000 jsem si řek', že už jsme dost staří na to, abychom si do-



Na Subaru jsem se přesvědčil, že auta Japonci opravdu dělají prostě líp než všichni ostatní

přáli perfektní svezení bez starostí s opravami a údržbou. A tak si kupujeme nový vůz každé tři, čtyři roky. Na tachometru toho, který opouštíme, bývá tak 25–30 tisíc km. Naštěstí ty vozy nejdu většinou z domu, ale převezme je jeden nebo druhý z našich potomků. Dobře se to dá ilustrovat na tom, jak jsme si pořídili to XVéčko, které teď máme přibližně rok. Zastavil se u nás syn, že ho jeho dosavadní auták už opouští a jestli by náhodou nemohl počítat, že převezme ten náš. A když jsme souhlasili, ukázalo se, že by v něm nejradši rovnou odjel.

D.V.: To už jsem věděla, že manželovi se velice zamlouvá druhá generace XV, takže bylo jasné, že se vypravíme za panem Vaňkem do Subaru Černý Most. A jakmile ho manžel podrobně vyzpovídal, vyspecifikoval svou poptávku na XV 2.0i-S ES Executive a taky by nejradši v novém voze rovnou odjel ze show-roomu domů.

L.V.: Věděl jsem samozřejmě, že to není možné, ale dodací lhůta, o které pan Vaňek mluvil jako o reálném odhadu, mě trochu vylekala. Přeci jenom, syn naše dosavadní auto nálehavě potřeboval a my nemůžeme zůstat bez vozu. A tak jsem se trochu s těžkým srdcem, vydal hledat alternativní variantu do Hondy. Jinam, než k nějaké japonské značce bych už nezamířil, přesvědčil jsem se už na tom Subaru, že auta Japonci opravdu dělají prostě líp než všichni ostatní. Šel jsem tam už cíleně

se zájmem o CR-Véčko a příslibený termín dodání nám vyhovoval.

D.V.: Jenže hned další den volal pan Vaňek, že našel cestu, jak bychom mohli mít XVéčko dřív než až v létě. Takže jsme zůstali věrní Subaru.

L.V.: Vidíte, a pak někdo řekne, že prodejce aut může dělat každý. Ne, ne! Pan Vaňek je zářný příklad toho, že musíte mít specifický talent, fortel a fandovský vztah nejen k vozům, které prodáváte, ale i k zákazníkům, které pro ně získáváte.

A jak se s XVéčkem sžíváte?

D.V.: Já pozvolna. Je tam taková spousta technologických vychytávek, že si je osvojuji pomalu a manžel mi za to trochu laje.

L.V.: Něžně ji ponoukám, aby si třeba zvykla používat adaptivní tempomat. Jsem unešený z toho, že se vozím v autě, které má geniální asistenční systém Eye-Sight a těším se na každou cestu v něm, protože ji vždycky vnímám jako objevitelskou.

A je něco, co by podle vašeho názoru mohlo XVéčko ještě vylepšit?

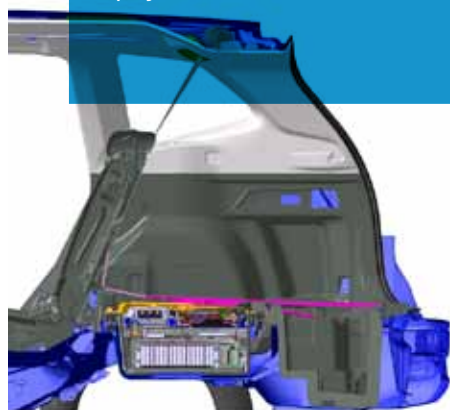
L.V.: Nejen XV, ale každý model Subaru by určitě pozdvihlo, kdyby designéři značky využili jedinečné výhody našeho loga a emblém s Plejádami rozsvítili nějakými LEDkami. Dovedete si představit, jak závislivě by se za námi řidiči vozů jiných značek otáčeli?!



TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

10 otázek na téma e-Boxer

Spojením e-Boxer Subaru označuje své nejnovější hnací soustavy určené pro evropské modely. Do celého ústrojí přidávají elektromotor, který umožní rekuperovat část kinetické energie a tu následně použít pro pohon. Tím dokáže uspořit palivo a současně pomoci s akcelerací. Jaké jsou nejčastější otázky spojené s e-boxerem?



Baterie systému e-Boxer je uložena pod podlahou zavazadlového prostoru a nijak neomezuje jeho objem. Za ní zbývá ještě prostor na uložení menších předmětů



Hlavní elektrické komponenty systému e-Boxer jsou zvýrazněné modrou barvou



1 Proč se tento systém jmenuje e-Boxer?

Odpověď je jednoduchá. Je to kombinace motoru Boxer s elektrickou větví tvořenou elektromotorem, baterií a výkonovou elektronikou. Dá se tedy říci „elektrifikovaný boxer“.

2 Jak to celé funguje?

Elektromotor je umístěn v převodovce Lineartronic, konkrétně mezi hydrodynamickým měničem a samotným variátorem. Převodovka je před výstupem doplněna spojkou. Když je tato spojka rozepnuta, může motor elektromotorem nabíjet baterii. Když je sepnuta, putuje síla na kola. Spojka je také v měniči. Když je rozepnuta, může vůz pohánět pouze elektromotor, lze rekuperovat nebo jet setrvačností. Při plné akceleraci pohání vůz společně spalovací motor a elektromotor. Když ve středních rychlostech pohání vůz spalovací motor, který ale není v optimálních podmínkách z hlediska účinnosti, elektromotor jej výrobou elektřiny zatíží, a tím jej posune do efektivnějšího režimu. Tato funkce ve výsledku snižuje spotřebu paliva.

3 Jak se liší od amerického Crosstrek Hybrid?

Zásadně. Americký Crosstrek Hybrid je plug-in hybridní vůz s možností vnějšího dobíjení, schopný delších jízd čistě na elektřinu, ale s větší, těžší a dražší baterií. Systémy se liší i funkčně. Americký vůz využívá principu s planetovou převodovkou vypůjčeného od Toyoty, evropský je vlastní konstrukcí Subaru.

4 Jaký je výkon a točivý moment?

Benzinový dvoulitrový čtyřválec má výkon 110 kW (150 k) a točivý moment 194 N.m. Elektromotor dodává dalších 12,3 kW (17 k) a točivý moment 65 N.m.

5 O kolik se zmenší spotřeba?

Při jízdě ve městském prostředí lze dosáhnout snížení spotřeby až o 11 %. Tato hodnota velmi závisí na profilu trasy i stylu jízdy řidiče. Obecně platí, že čím více se mění rychlost jízdy, tím je rozdíl spotřeby větší, čím je jízda ustálenější, tím je rozdíl menší. Při jízdě měnící se rychlostí je e-Boxer schopen rekuperovat energii a dále ji využít k pohonu.

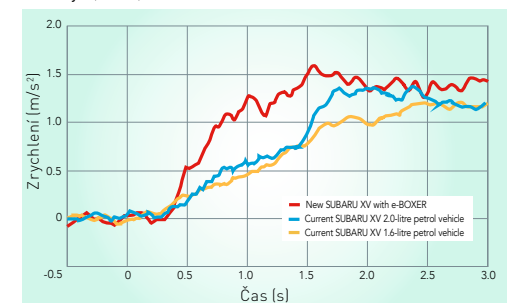


Dvoulitrový motor systému e-Boxer je vybaven filtrem pevných částic a kromě jiného také startér-generátorem



V převodovce Lineartronic je integrovaný elektromotor ještě před variátorem. Mezi variátorem a spojkou pohonu všech kol je umístěna další spojka, umožňující po rozepnutí nabíjení baterie spalovacím motorem při stání

Srovnání reakcí jednotky e-Boxer s konvenčními Boxery 2,0 a 1,6 litru



Motory e-Boxer se představily v modelech XV a Forester



6 Mají modely e-Boxer mechanický pohon všech kol?

Samozřejmě, je to Subaru. Elektromotor je přidán v převodovce, kde svoji energii spojuje se čtyřválcem Boxer. Za převodovkou pokračuje klasický symetrický pohon všech kol.

7 Kolik modely e-Boxer utáhnou?

Například nová generace Foresteru s motorem e-Boxer utáhne brzděný přívěs o hmotnosti 1870 kg.

8 Dojezd čistě na elektřinu?

Je to 1,6 kilometru rychlostí do 40 km/h. e-Boxer není postaven pro jízdu na elektřinu, jeho elektrická větev je navržena pro snížení spotřeby paliva. Limitující je kapacita baterie.

Smyslem e-Boxeru je zlepšit ekonomiku provozu, a to zejména ve městě, výhodou je i významné zlepšení odezvy na přidání plynu v nízkých rychlostech

9 O kolik zmenší e-Boxer zavazadlový prostor?

O nula. Baterie je umístěna pod podlahou zavazadlového prostoru, takže samotný prostor pro zavazadla je nezmenšený – na rozdíl od amerického plug-in hybridu, jehož fotografie zavazadlového prostoru putují internetem. U Foresteru zbývá dost prostoru na povinnou výbavu a další drobnosti. V kufru tak zůstane uklizeno.

10 Jaké modely budou mít e-Boxer?

Jako první přijdou letos na podzim modely XV e-Boxer a nový Forester e-Boxer. Očekává se, že v budoucnu se tato technologie dostane i do dalších modelů, a to vždy v kombinaci s převodovkou Lineartronic, symetrickým pohonem všech kol a systémem EyeSight.



TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: MARCIN KALISZKA A ARCHIV

0 slovanských přátelích a jednom nástupci slavného rodu

Už tradičně se v našem magazínu věnujeme sportovní prezentaci vozů Subaru jak u nás doma, tak v zahraničí. Tentokrát se nám ale články tak trochu kříží – zatímco našinci se vydali závodit až na arabský poloostrov, v tomto textíku z velké části zůstaneme ve střední Evropě a na dálku pozdravíme naše nejbližší příbuzné, Slováky a Poláky.



Soutěžácké geny se v rodině Solbergových nezaprou

Kdo pod titulkem začal hledat nějaké pohádkové příběhy, bude možná zklamán, i tentokrát se budeme totiž věnovat zejména řeči faktů. I když náš první příběh zní možná trochu pohádkově. Sedmnáctiletý Oliver Solberg totiž zahájil svou „velkou“ soutěžáckou kariéru hned třemi pódii v řadě. Syn dosud posledního světového šampiona na Subaru, Pettera Solberga, v úvodu sezóny vyhrál dvě rally lotyšského šampionátu a poté se vrhnul v barvách týmu Subaru of America do soutěžení za oceánem. Hned při tamním debutu sváděl při Rally in the 100 Acre Wood těsný souboj o vítězství. Nakonec sice s McKennou (jedoucím se silnější technikou) o pár vteřinek prohrál, o víc jak tři minuty ale udolal slavného Davida Higginse, o němž už jsme na těchto stránkách mnohé napsali. Držíme přes moře palce a doufáme, že Oliver půjde nadále ve stopách svých rodičů (vždyt i jeho matka Pernilla Walfridssonová byla velmi úspěšnou pilotkou rally) a že bude šířit slávu značky Subaru!

Fandíme ale i Slovensku. U našich sousedů totiž vychází nová hvězda, která je spojená s hvězdokupou Plejád. Tomáš Konečný osedlal už v sezóně 2017 nové Subaru WRX STi a hned v první sezóně dobyl třetí příčku ve slovenském šampionátu produkčních

vozů. O rok později dosáhl (se svým tradičním spolujezdcem Matúšem Lejkem) dokonce na stříbro, k tomu vybojoval stejnou pozici ve slovenském mistrovství závodů do vrchu. Třicetiletý Prešovčan je navíc každoročně k vidění i na českých tratích. I když to k nám má z východního Slovenska poměrně daleko, poprvé tu startoval už v roce 2014 v Příbrami a od té doby je každoročním hostem zejména moravských soutěží. Na nedávném Pražském rallysprintu (kde je Subaru hlavním partnerem) vybojoval dokonce třetí příčku ve skupině N, když udolal svého krajana a vrstevníka Lukáše Lapdávského. Také tento závodník provětrává vůz značky Subaru (starší hatchback) a bývá často velkým soupeřem právě Konečnému.

Už tradičně se značce Subaru daří také u našich dalších sousedů. Subaru Rally Team Poland uzavřel loňskou sezónu na německé Lausitz Rallye, kde obsadili Slobodzian s Dachowskím pátou příčku a ovládli hodnocení produkčních vozů. Pro novou sezónu se tento pilot rozhodl k posunu o další krok výš a bude startovat se speciálem kategorie R5. Na pozici pilotového jezdce jej tak v roce 2019 vystřídal talentovaný mladíček Kuba Gregula, jak se však bude osmnáctiletému motokárovému šam-

Jakubu Gregulovi bude v létě teprve 18 let



Tomáš Konečný předvedl barvy slovenského Subaru v dobrém světle v prosinci v Praze



Marcin Slobodzian se rozloučil se Subaru Poland Rally Teamem pátou příčkou z Německa

piónovi dařit v rally, to teprve v průběhu sezóny zjistíme. Až po naší uzávěrce proběhla i slavná Historic Vltava Rallye, a tak jsme se bohužel zatím dozvědět nemohli ani to, zda se na ní dařilo Antoniu Sainzovi (bratrovi slavného soutěžáka) s historickým vozem Subaru Legacy.

Už jsme si zvykli, že spojení slov Subaru a motorsport zdaleka neznamena jen rally. Také letošní okruhová sezóna je ale v době uzávěrky stále ještě v plenkách, a tak jen nakoukněme pod její pokličku. V mateřském Japonsku odstartovala sezóna série Super GT až 13. dubna závodem na 300 km Okayamy, ten byl ale ukončen už po třiceti kolech díky špatnému počasí. „Náš“ tým R&D Sport si proto jako bodový základ připsal jen pár bodů, čtvrtá příčka je přesto pro Subaru BRZ příslibem dobrého roku. V britském okruhovém šampionátu BTCC začali o týden dříve a hned trojzávodem. Také tady to nebylo špatné, Ashley Sutton se Subaru Levorg ovládl tréninkové jízdy a v jednom ze závodů pak obsadil druhou příčku. Už od podzimu probíhá také příprava týmu, který v květnu opět pojede náročnou čtyřladvacetihodinovku na německém Nürburgringu. Jak to ale všechno letos dopadne, o tom si povíme až v podzimním čísle. ■

TEXT: KAREL ŠPAČEK, FOTO: HANA KOLMANOVÁ, PETR FOTIJEV A ARCHIV

V českém rallysportu je SUBARU stále na očích

I když sezóna českého motorsportu z velké části skončila už v říjnu, bylo také zimní období bohaté na různá zajímavá klání. Čeští závodníci nadto odjeli úspěšně reprezentovat naše barvy i do dalekého zahraničí.

Nepřehlédnutelnou událostí domácího motorsportu je každoročně Pražský rallysprint. V prosinci se konal už jeho XXIV. ročník, jehož hlavním partnerem byla i tentokrát značka Subaru. Závod měl výtečné obsazení a velmi pozitivní ohlas, ve výsledcích se nejvýše prosadily posádky ze Slovenska. Platilo to o absolutním pořadí (kde zvítězil Kočí před Běrešem), platilo to ale také o produkčních vozech Subaru. Barvy značky totiž nejlépe hájili Tomáš Konečný a Lukáš Lapdávský, o kterých shodou okolností právě v tomto čísle našeho magazínu obšírněji píšeme v článku věnovaném zahraničním sportovním úspěchům Subaru. Letošní soutěžní sezónu pak již tradičně otevřela tzv. testovací rychlostní zkouška v Žiželcích, která v jubilejním desátém ročníku nesla ve svém názvu i model Subaru BRZ.

Ještě před jejím vypuknutím ale už měli Češi s vozy Subaru Impreza WRX STi posbíráno hned několik cenných úspěchů. Nebylo to ale na kolbištích domácích, dvě naše posádky se nás naopak vydaly reprezentovat až na arabský poloostrov, kde se účastní národního šampionátu SAE. V barvách týmu Duck Racing tam závodili Petr Kačírek s Jaroslavem Jugasem a také Václav Kopáček s Barborou Rendlovou. A jaké to tam bylo? „Zejména Fujairah Rally

byla opravdu těžká,“ popisoval Petr Kačírek a jal se vysvětlovat podrobnosti: „To, co se na trati ozývalo pod autem, bylo fakt hrozné a já trpěl spolu s technikou. Naštěstí kamenité erzety v horách jsou v šampionátu SAE pouze na této soutěži, další závody už jsou s obvyklým šotolinovým nebo písčitým povrchem. Ona nejtěžší rychlostní zkouška Farfar byla ale zároveň nádherná a adrenalinová. Startovalo se na úpatí hory, následovalo stoupání po úzké rozbité cestě, kde byla vlevo hora a vpravo sráz – a na ní také spousta ostrých horizontů, kde se auto odlepí a tvrdě dopadne, přestože ono místo ‚prodáte‘. Na vrcholu je pak opravdu velký zlom, na kterém se auto odlepí, vy chvíli plachtíte a dopadnete do klesání pod úhlem snad 45 stupňů. Soukromě jsme v týmu tohle místo nazývali ‚Pád do pekla‘...“

Na tuto zajímavou trať bude dlouho vzpomínat i Václav Kopáček: „Už první průjezd RZ Farfar jsme dojížděli s defektem, takže jsme hodně zpomalili a klesli v celkovém pořadí z druhé na čtvrtou příčku. Poté jsme zase dokázali trochu zrychlit, druhý průjezd Farfarem ale pro nás znamenal konec nadějí na vítězství mezi produkčními vozy. Asi po třech kilometrech se ve stopě objevil velký kámen, který nás odhodil na ještě větší kámen – což odnesla pneumatika i ráfek a my museli měnit kolo. Na lepší výsledek jsme mohli zapomenout a v cíli jsme byli rádi za třetí příčku ve skupině N za Petrem Kačírkem.“

Naši jezdci si museli na podmínky arabských rally chvilku zvykat, začátek sezóny 2019 jim ale už přinesl velmi dobré výsledky. Pro pracovní zaneprázdnění Jaroslava Jugase jej vystřídala na sedadle spolujezdce Petra Řiháková, která pak s Kačírkem dokončila Sharjah Rally na čtvrté příčce absolutního pořadí. O jednu příčku výše dojeli Kopáček s Rendlovou, kteří poté se svým Subaru Impreza na dvou následujících soutěžích (UAQ Rally a RAS Al Khaimah Rally) vybojovali dokonce skvělé stříbrné příčky



Štajf se Zelinkou provětrali raritní model Leone GL Coupe při soutěži Rallye Prague revival



Kopáček i Kačírek absolvovali v zimě pouštní soutěže v SAE



Sandra Pokorná zahájila letošní sezónu úspěšně

absolutního pořadí. To je v průběžném pořadí tamního národního mistrovství vyneslo až na druhou příčku za šejkem Al Qassimim. Na poslední dva podniky šampionátu si však musíme počkat až do podzimu. Naše mistrovství v rallysportu naopak právě začalo a značce Subaru hned přineslo první úspěch. Sandra Pokorná se spolujezdcem Skořepou vyhrála na Valašské rally Dámský pohár, cenné získané body vynesly Pokornou zároveň na pátou příčku průběžného pořadí národního šampionátu ve třídě 3.

O druhém dubnovém víkendu se konal již devátý ročník Rallye Prague revival, vzpomínkový závod historických závodních automobilů se startem na pražském Václavském náměstí. Mezi plejádou slavných závodníků a legendárních vozů nedávné minulosti se na start postavily i dvě posádky s vozy Subaru. S modelem Leone GL Coupe se poprvé od své účasti na slavné La Carrera Panamericana v Mexiku 2015 závodna zúčastnila posádka Štajf – Zelinka a s nově postavenou replikou Legacy RS rodinná posádka Ballek – Ballek. A že jim to upalovalo. Filip a Martin Ballekovi skončili druzí ve třídě 10, Vojtěch Štajf s Vladimírem Zelinkou pak svoji třídu 7 vyhráli a navíc obsadili celkově druhou příčku. S vozem s atmosférickým motorem boxer 1,6 a pohonem přední nápravy z roku 1976 dokázali absolutně zvítězit ve čtyřech rychlostních testech z celkových jedenácti. ■

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

Koncepty Subaru 1985–2013



Subaru F-9X (1985)

Subaru F-624 Estremo (1987)



Neustále silné zdroje invence designérů a konstruktérů jsou jasně patrné na koncepčních vozech, které Subaru pravidelně ukazuje již od poloviny 80. let. Některé z nich naznačují, že Subaru jejich prostřednictvím hledá cestu ke svým budoucím sériovým modelům. Připomeňme si nejzajímavější z nich.

Subaru si bylo v polovině 80. let tak jisté, že veřejnosti představilo svůj první plnohodnotný koncepční vůz, a nebyl ledajaký. Šlo o sportovní kupé F-9X s kompresorem a turbodmychadlem přeplňovaným boxerem a pohonem všech kol. Ještě dál se Subaru vydalo v roce 1987, když světu představilo svoji ideu o výkonném a luxusním sedanu. Ukrýval se pod označením F-624 Estremo a poháněl jej přeplňovaný šestiválec prostřednictvím aktivního pohonu všech kol s řízením zadních kol. Automobil měl navíc také pneumatické aktivní odpružení, digitální palubní desku a elektrický posilovač řízení. To vše koncem osmdesátých let, kdy se v Československu začala prodávat Škoda Favorit.

V roce 1986 Subaru v Kalifornii založilo vývojové oddělení Subaru Research and Design (SRD). Právě zde vznikla další demonstrace moderní techniky japonské značky – studie SRD-1 z roku 1989. Toto 4,5 metru dlouhé kombi mělo ve svých útrobách techniku pro rok 1991 chystaného kupé SVX, tedy především plochý šestiválec 3,3 litru a elektronicky řízený pohon všech kol.

Následně se postupně ukazovaly zajímavě navržené představy automobilů různého typu, od městských vozů, přes sportovní kombi až po originální pick-up. Nejzajímavější z nich bylo Subaru Sagres, jež bylo představou o elegantním protaženém pětivedřovém hatchbacku s délkou 4,33 metru, přeplňovaným dvoulitrem a pohonem všech kol. Z dnešního pohledu připomíná velikostně model Impreza.

V roce 1995 měl na autosalonu ve Frankfurtu premiéru koncept Streega, jenž byl předchůdcem první generace typu Forester. O několik měsíců později byl k vidění koncept rodinného vozu se třemi řadami sedadel Alpha Exiga, z nějž se v roce 1997 stal koncept Exiga a o dalších devět let později stejnojmenný sedmimístný sériový model, předchůdce dnešního Ascentu. Zkoušení nových technologií proběhlo v roce 1999 v konceptu Fleet-X, jenž byl ukázkou odlehčeného kombi s hmotností jen těsně přesahující jednu tunu a motorem o výkonu 132 kW (180 k).

Přechod do dalšího tisíciletí znamenal u Subaru snahu o expresivnější design. To



Subaru Streega (1995)



Subaru Fleet-X (1999)



bylo zřejmé především na designérské studii prostorného kombi WX-1, určeného pro sedm osob. Subaru tehdy vsadilo na ostré linie. Vedle typické masky chladiče byly umístěny trojúhelníkové světlomety s natáčecí funkcí. Kdo zná čtvrtou generaci modelu Legacy, jistě v tomto netradičně vyhlížejícím voze vidí tvar bočních oken verze kombi.

Velmi neotřelým konceptem, jenž uvedl novou masku budoucí Imprezy a modelu B9 Tribeca, bylo v roce 2003 čtyřveřové sportovní kupé B11S s přeplňovaným třilitrovým šestiválcem o výkonu 294 kW (400 k), pětistupňovou samočinnou převodovkou a pohonem všech kol s aktivním mezinápravovým diferenciálem VTD, známým ze sériových šestiválcových modelů.

Podobně pojatá maska chladiče byla k vidění také na studii roadsteru B9 Scrambler ze stejného roku. Roadster s možností změny světlé výšky v rozmezí od 150 do 200 mm navrhl tehdejší šéfdesignér Subaru Andreas Zapatinas. K pohonu sloužil hybridní pohon, kombinující přeplňovaný čtyřválcový dvoulitr (samozřejmě boxer) s elektromotorem o výkonu 100 kW (136 k). Vůz byl vybaven i kamerovým a radarovým systémem pro funkci adaptivního tempomatu a systémem varujícím při nechtěném opuštění jízdního pruhu.

Hybridní pohon byl také v útrobách konceptu tříveřového kombi B5-TPH z roku 2005. V tomto případě šlo o kombinaci přeplňovaného zážehového čtyřválcového 2,0 l a elektromotoru (10 kW/14 k), umístěného mezi ním a převodov-



Subaru B9 Scrambler (2003)

Subaru SRD-1 (1989)





Subaru B5-TPH (2005)

Subaru Hybrid Tourer (2009)



Subaru Advanced Tourer (2011)



Subaru B11S (2003)

kou. Šlo tedy o řešení, jež se v roce 2014 objevilo v sériovém hybridním Subaru XV Crosstrek.

Po sérii studií, naznačujících podoby budoucích chystaných modelů, byl dalším více futuristickým modelem bez přímého sériového pokračovatele v roce 2009 například Subaru Hybrid Tourer Concept. Automobil s délkou 4,63 metru a vzhůru výklopnými dveřmi kombinoval přeplňovaný dvoulitrový čtyřválec 2,0l s dvojicí elektromotorů. Přední, umístěný mezi motorem boxer a převodovkou, disponoval výkonem 10 kW (14 k), zadní pro asistenci zadním kolům 20 kW (28 k).

V roce 2011 Subaru začalo lákat na techniku sportovního kupé BRZ „průhledným“ konceptem BRZ Prologue. Naopak realitě vzdáleným

Subaru Cross Sport Concept (2013)



vozem byl koncept nazvaný Advanced Tourer. Subaru v něm ukázalo svoji představu sportovně laděného kombi s motorem 1,6 litru. V roce 2013 měl premiéru další z konceptů, jejichž jméno mělo dvouslovně popisovat jejich zaměření. Subaru Cross Sport by bylo možné označit za crossover, vzdáleně ukazoval tvary chystaného kupé BRZ, ovšem naroubované do karoserie třídvéřového hatchbacku/kombi se zvětšenou světlou výškou a délkou prodlouženou o 60 mm.

Od roku 2013 se pravidelně na světových autosalonech ukazují koncepční studie s různým zaměřením, jejichž společným jmenovatelem je motor boxer a jméno Viziv. Ty si ale představíme někdy příště.



nokian
TYRES

NOKIAN TYRES®



120 YEARS

nokiantyres.cz

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: ARCHIV

Subaru Legacy slaví 30 let existence

Oficiálně se světu představilo na konci ledna 1989, a to rovnou pozoruhodným rychlostním rekordem – ujelo 100 000 kilometrů rychlostí přes 220 km/h. Jméno Legacy v mnoha ohledech „udělalo“ Subaru a žije dodnes.

Oblíbená čtvrtá generace ve verzi kombi. Jejím duchovním nástupcem je dnes Levorg



Verze kombi k Legacy neodmyslitelně patří



Se čtvrtou generací Legacy se představil i systém EyeSight

Ostré verze Subaru se bohužel obvykle omezují na japonský trh



Ve své cenové kategorii nemělo Legacy díky pohonu všech kol konkurenci

Cílem Subaru vždy bylo uspět na lukrativním trhu v Severní Americe. Dnes je to pro japonskou značku zdaleka největší odbytiště, už v 80. letech tam však byla mimořádně úspěšná. V nabídce jí však chyběla luxusnější auta, která by poptávku Američanů náležitě vytěžila. To byl například důvod vývoje SVX a šestiválcových modelů. Zároveň v nabídce chyběl velký sedan a kombík, který by konkuroval Toyotě Camry nebo Hondě Accord. Stalo se jím právě Legacy, které v roce 1989 přišlo se zajímavou kombinací vlastností. Nabídlo pohon všech kol, tehdy ještě volitelný, moderní výbavu a také zcela nové ploché motory řady EJ, kultivované a výkonné.

Protože se jednalo o nejlevnější auto v dané třídě s pohonem všech kol a ABS, stalo se rychle nejprodávanější čtyřkolkou ve Spojených státech a kanadští automobiloví novináři ho vyhlásili nejlepším sedanem roku. Úspěch na sebe tedy příliš dlouho čekat nenechal.

Bojovník i rekordman

Zlatá éra rally je u Subaru pevně spojená s modelem Impreza, Legacy mu však úspěšně prošlapalo cestičku. V mistrovství světa WRC a britském šampionátu se sedan objevil s podporou firmy Prodrive hned v roce 1990. Auto ukázalo pořádně tuhé kořínky, když se ještě téhož roku stalo prvním a jediným vozem skupiny N, který dokončil brutální Safari Rally. Pro představu – do závodu tehdy startovalo 59 soutěžících, přičemž cíl vidělo pouhých 10 aut.

Přijít na ten správný recept v mistrovství světa ale trvalo poměrně dlouho. Prvním větším úspěchem bylo až v roce 1991 třetí místo Markku Aléna na Švédské rally. O rok později vybojovali



Typické rysy: dramatický vzhled a odhodlání poradit si s jakoukoliv překážkou

dvě druhá místa Ari Vatanen a Colin McRae, konkurence ale stále byla o něco rychlejší. V roce 1993 se opakovalo třetí místo ve Švédsku, a přestože už se na start netrpělivě tlačila Impreza, říká se, že Subaru se chtělo s Legacy rozloučit alespoň jedním vítězstvím. Povedlo se to Colinovi na Novém Zélandu a hned v dalším závodě už se objevila obratnější Impreza.

Zajímavých výkonů za sebou ovšem Legacy mělo více. Hned v lednu 1989 se tři vozy ve verzi RS zúčastnily pozoruhodného boje o vytrvalostní rekord v americké Arizoně. Legacy tehdy dokázalo na testovacím okruhu ujet 100 000 kilometrů bez poruchy průměrnou rychlostí 223,435 km/h. V boxech mohli piloti zastavit jen jednou za dvě hodiny na vystřídání a doplnění paliva, pneumatiky se měnily jednou za 96 hodin (tedy po najetí 21 600 km). Celá jízda nakonec trvala 18 a půl dne, konkrétně 447 hodin, 44 minut a necelých 10 sekund.

Sportování v genech

O rychlostní rekordy ve své kategorii se později popraly i dvě následující generace Legacy. Ta druhá se v roce 1993 zapsala do tabulek rychlostí 249,981 km/h, ta třetí v roce 1998 rychlostí 270,532 km/h. Na rodinné kombíky s malým přeplňovaným motorem do dvou litrů objemu to tehdy nebyla vůbec špatná čísla. Vlastně by nebyla špatná ani dnes... Celkem se první generace Legacy vyrobilo přes 800 tisíc kusů, druhé téměř milion a třetí více než 900 tisíc. Hranice 3 000 000 vyrobených Legacy padla v roce 2005 se čtvrtou generací a od roku 2014 už je ve výrobě aktuální šestá, byť nedostupná v České republice.

Zajímavostí druhé generace je mimo jiné fakt, že její vnější design navrhl Olivier Boulay,

který na konci 80. let navrhoval exteriér Mercedesu-Benz třídy S nebo třídy C. Právě u tohoto Legacy se v roce 1996 stal pohon všech kol standardem. V roce 1993 také posloužilo jako základ pro zvýšený model Outback se světlou výškou 20 centimetrů. Na japonském trhu samozřejmě nechyběly ani speciální sportovní verze, například GT-B se sníženým a tužším podvozkem Bilstein nebo sportovním zadním diferenciálem. Třetí generace přinesla mimo jiné xenonová světla nebo víceprvkové zavěšení vzadu, čtvrtá zase světu v roce 2008 představila dodnes unikátní asistenční systém EyeSight a na řadě trhů hned po uvedení získala titul auta roku.

Ale to už zabíháme příliš do „novověku“. Tím hlavním je pro tuto chvíli připomenout leden 1989. Přejeme Legacy všechno nejlepší ke krásným 30. narozeninám. I když současná doba sedanům nepřeje a bestsellery Subaru jsou už dlouho modely Forester a XV, Legacy už navždycky zůstane jedním z průkopníků. ■

První generace Legacy se vyrobilo přes 800 tisíc kusů, druhé téměř milion a třetí více než 900 tisíc. Hranice 3 000 000 vyrobených Legacy padla v roce 2005 se čtvrtou generací a od roku 2014 už je ve výrobě aktuální šestá, v ČR bohužel nedostupná

100 000 kilometrů ujetých průměrnou rychlostí přes 223 km/h. Rekordní jízda ukázala odolnost, spolehlivost a sílu Legacy



V motorsportu Subaru s Legacy soutěžilo prakticky od začátku. Připravilo tak půdu pro budoucí úspěchy Imprezy



TEXT: OTA ŠTAJF, FOTO: VOJTĚCH ŠTAJF A SUBARU

Plány Subaru: SPORTOVNOST, KVALITA a žádná úmrtí

Jak dokládá snímek z tiskové konference Subaru na ženevském autosalonu, značka tu znovu věnovala významný prostor už dříve představené strategii na následující roky. Pro uši subaristů jsou to samé dobré zprávy. Vedle žádaných SUV bude dál rozvíjet i své sportovní modely a počty subaristů chce zvyšovat po celém světě včetně Evropy.



Subaru ani v dohledné budoucnosti rozhodně nechce splynout s davem a naopak bude stále osobitější

Po nástupu nového prezidenta, kterým se vlouí v červnu stal Tomomi Nakamura, představila automobilka Subaru také novou střednědobou strategii nazvanou STEP. Už samotná zkratka přitom mnohé vysvětluje. Písmeno S v tomto případě znamená Speed, neboli rychlost, T reprezentuje anglické slovo Trust, čili důvěru, a E zase Engagement, tedy zapojení a vtažení (do řízení). Poslední písmeno P pak označuje dlouhodobou strategii Subaru známou jako Peace of Mind and Enjoyment, tedy všem subaristům známou kombinaci jistoty, klidu a současně zábavy.

Subaru tedy ani v dohledné budoucnosti rozhodně nechce splynout s davem a naopak bude stále osobitější. Proto i současná designová filozofie Dynamic x Solid má být do budoucna odvážnější. Nečekejte ale současně žádné zbrklé experimenty, zkratka STEP (anglicky „krok“) znamená vytrvalý, promyšlený posun kupředu.

Miliardy do kvality a inovací

V roce 2025 plánuje Subaru prodat po celém světě 1,3 milionu aut, což proti dnešku

představuje růst přibližně o pětinu. Kromě klíčového amerického trhu tomu má pomoci i stabilní růst v ostatních regionech jako jsou Japonsko, Asie, Čína, Rusko, Střední východ a také Evropa. Obchodní strategie se může a vlastně musí v jednotlivých částech světa lišit, společným základem však bude každoroční modernizace klíčových modelů a stále lepší nabídka výrazných SUV i sportovních vozů.

Subaru se vrací k tradičním závodním barvám

Zlatá kola, tmavě modrá karoserie, velké nápisy Subaru a daleko zářící žluté hvězdy ze souhvězdí Plejády. Notoricky známé barvy závodních Subaru z 90. let a přelomu století se nyní opět stanou oficiální kamufláží.

Nové závodní barvy pro sezónu 2019 představilo Subaru of America spolu s divizí Subaru Motorsports. Barevné zpracování včetně polepů je neskrývaným odkazem na historii rallyových úspěchů ve WRC, kterou si příznivci motorsportu se Subaru nejvíce spojují. Zajímavé novinky ale rozhodně nekončí jen u barev. Subaru současně pro letošní rok ohlásilo účast v celé řadě sportovních aktivit, byť zatím primárně ve Spojených státech. V plánu jsou kromě kla-

sické rallye také offroadové a okruhové závody, rallycross nebo zdolávání nejrůznějších automobilových rekordů. Vše pod oficiální značkou Subaru Motorsports.

„Tyto barvy jsou součástí historie naší značky a fanoušci je milují. Pro celou generaci fanoušků rallye je modré auto se zlatými koly a ikonickým souhvězdím synonymem pro Subaru. Nový design je poctou tomuto odkazu, současně ale pod hlavičkou Subaru Motorsports míří do budoucnosti,“ komentoval to Alan Bethke, viceprezident pro marketing Subaru of America. Použitá modrá barva nese označení WR Blue Pearl, zatímco motiv komety známý ze soutěžních Imprez Richarda Burnse a Pettera Solberga je dominantnější než kdy dřív. Pocho-pitelně nechybí ani rudé logo Subaru Tecnica International, tedy STI.

Pro všechny příznivce Subaru je rozšíření aktivit v motorsportu na největším světovém trhu

jednoznačně dobrá zpráva. Je to další potvrzení toho, že sportovnost zůstává jednou z klíčových vlastností značky, jíž jsme zmínili jako jeden z důležitých prvků nedávno představené strategie STEP. Podobně se dá chápat i představení sportovních provedení modelů Impreza a Forester v úpravě od STI – koncepty pojmenované Forester Advance Sport a Impreza STI Sport se představily na letošním tokijském autosalonu.

Dlouhodobá užitná hodnota vozů

Už v současnosti se Subaru může chlubit nejvěrnějšími zákazníky na světě a důraz na kvalitu a spokojenost zákazníků plánuje ještě posílit. Do dalšího vylepšování výrobních a servisních procesů a celkového zvýšení kvality bude v následujících pěti letech investovat v přepočtu 30 miliard korun. Cílem je být světovou jedničkou, pokud jde o dlouhodobou užitnou hodnotu.

Současně se má zrychlit tempo zavádění technických inovací. V rámci iniciativy SUBARU Digital Innovation se automobilka spojila s externími partnery s cílem prakticky využít možnosti takzvaných connected cars, tedy vozů připojených k internetu a vzájemně propojených. Nový fond SUBARU-SBI Innovation Fund zase bude investovat do slibných start-upů v Japonsku i mimo něj s cílem objevovat nové pokročilé technologie a služby.

Méně nehod i emisí

Dlouhodobějším cílem je, aby v roce 2030 na silnicích nedocházelo k žádným úmrtím ve spojení s vozy Subaru. A to nejen pokud jde o životy jejich posádek, ale také životy chodců či cyklistů. Již nyní Subaru vyrábí nejbezpečnější vozy ve své třídě a s pomocí dalších investic hodlá posouvat jejich výsledky v nárazových testech i schopnosti asistenčních systémů tak, aby naplnilo svůj hlavní cíl – chránit lidské životy. Asistenční systémy mají řidičům pomáhat tam, kde mají lidé slabiny, ale současně je nepřipravit o radost z řízení.

Subaru DriverFocus

Skvělým aktuálním důkazem této tendence je Subaru DriverFocus. Tento originální asistenční systém si právě v USA vysloužil ocenění kanadské asociace motoristických novinářů jako nejlepší bezpečnostní inovace 2019.

Je navržen tak, aby hlídal a důrazně upozor-nil na řidičovu nepozornost nebo únavu.

Každý, kdo někdy řídil auto, ví, že občas z roztržitosti nebo jiných příčin neudrží během jízdy pozornost na úrovni, jaká je pro bezpečnou jízdu nezbytná. A stačí jen pár takových sekund a následky mohou být smrtící. Subaru Forester 2019 a nové 2020 Legacy sedan jsou



Všechny zásady strategie STEP naplňuje i nedávno představený Outback MR 2020

pro severoamerický trh vybaveny technologií, která na základě analýzy výrazu obličej DriverFocus, odhalí nepozornost a únavu řidiče. Je to podobná technologie, jakou znají uživatelé nových iPhone X a je první svého druhu v segmentu kompaktních SUV. Dražší auta jako Lexus už využívají tento typ technologie, ale Subaru ji jako první nabízí v nové generaci Forester a Legacy, tedy v segmentu aut s pořizovací cenou nižší než 40 000 dolarů.

DriverFocus také automaticky upraví nastavení ovladače pro polohu sedadla, úhly vnějších zpětných zrcátek i nejvhodnější nastavení klimatizace při startu. DriverFocus dokáže uložit do své paměti až pět řidičů.

Za jízdy také zjišťuje, zda nehrozí kolize, a pokud ano, spustí varování a je-li to nezbytné, aktivuje bezpečnostní prvky, včetně nouzového brzdění.



Novým pomocníkem a ochráncem řidičova bezpečí je asistenční systém Subaru DriverFocus

Už v současnosti se Subaru může chlubit nejvěrnějšími zákazníky na světě a důraz na kvalitu a spokojenost zákazníků plánuje ještě posílit



TEXT: OTA ŠTAJF, FOTO: SUBARU

Udržitelnost V AKCI

Udržitelnost = uspokojovat naše současné potřeby bez ohrožení potřeb v budoucnosti.



SIA vědomí své ekologické odpovědnosti demonstruje i tím, že důsledně chrání v širším regionu, kde je závod lokalizován, všechny důležité biotopy

Pod tímto heslem představuje svůj program šetrného přístupu k přírodním zdrojům i prostředí největší podnik naší značky na americkém kontinentu, Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA). Je v regionu jedním z lídrů v oblasti odpovědného přístupu k životnímu prostředí. A tento úkol si nezužuje jen na co nejširší recyklaci surovin i produktů. Celý způsob života i práce v SIA je veden touto tendencí a každý spolupracovník usiluje o hledání nových a inovativních způsobů, jak lépe projevovat šetrnost k životnímu prostředí.

Pár konkrétních příkladů:

Podnik SIA jako jeden z prvních velkých průmyslových producentů dosáhl nulových skládek. Eliminovat odpady důsledným úsilím o opakované používání vstupních surovin a důslednou recyklaci. SIA nevytváří žádný odpad na skládky.

- Šrot z karosárny závodu se přemísťuje tam, kde se stává surovinou pro výrobu menších autodílů
- Sklo z použitých žárovek je surovinou při nanášení reflexních pruhů na silnicích
- Polystyrénové a plastové obaly, použité při lodní přepravě surovin a segmentů pro výrobu, se ze SIA posílají z větší části zpět dodavatelům, kteří je tak mohou používat opakovaně



Každý spolupracovník usiluje o hledání nových a inovativních způsobů, jak lépe konkrétně projevovat šetrnost k životnímu prostředí



Péče o vodu

Voda na výstupu z komplexu výrobních závodů a ubytovacích komplexů SIA je čistší než na vstupu. Zasloužil se o to sofistikovaný komplexní filtrační systém, kterým firma umocnila dlouhodobé úsilí o kontinuální snižování spotřeby vody. SIA vědomí své ekologické odpovědnosti demonstruje i tím, že důsledně chrání v širším regionu, kde je závod lokalizován, všechny důležité biotopy. Pozemky a vodní plochy v okolí SIA jsou čisté a dostatečně bezpečné, takže na 832 akrech nejbližšího okolí podniku dále hnízdí americký orel bělohlavý nebo velká rohatá sova, supi, sokoli a mnoho dalších ptáků, žijí tu králíci, bobři, ondatry, kojeti i jeleni.



Ochrana ovzduší

SIA je zakládajícím členem klimatické databáze Registry.

V roce 2008 SIA získala Wastewise Award za své komplexní úsilí eliminovat vlivy, škodící životnímu prostředí.

V roce 2012 SIA získala za efektivní energetické hospodaření certifikaci ISO50001.

SIA prostě neustále hledá způsoby, jak redukovat spotřebu energie, a tím snižovat zátěž ovzduší i celého systému životního prostředí.

Budoucnost

Vedení SIA zná svou odpovědnost. A protože si uvědomuje, že nejlepší způsob jak předat přírodní, technologické i kulturní dědictví po období svého aktivního správcovství do rukou budoucích generací v co nejlepším stavu, je připravit dnešní mládež na její budoucí úkoly v této oblasti, vyvinulo už v roce 2005 vzdělávací program, který na to mladé lidi připravuje. ■



TEXT: OTA ŠTAJF, FOTO: JAN HAVEL, HANA SMEJKALOVÁ A ARCHIV EVY URBANOVÉ

Madame 3 S

(Světová sopranistka v Subaru)

Nemusíte být zrovna milovníkem opery a stejně jsem si jistý, že vás naplní hrdostí světový úspěch ženy, kterou vám dnes prezentujeme jako uživatelku vozů naší značky. Do rodiny subaru už delší čas patří Eva Urbanová. Sopranistka, která se po studiích u Ludmily Kotnauerové školila u proslulé sopranistky Renaty Scotto, dobyla tuzemská pódia a pak i ta nejprestižnější světová.

O d roku 1990 je v trvalém angažmá v pražském Národním divadle, kde nastudovala řadu velkých rolí a vystupuje tam dodnes. V roce 1998 debutovala v newyorské Metropolitní opeře a hostovala na dalších světových scénách, jakými jsou mj. milánská La Scala, Hamburská státní opera, Covent Garden v Londýně, Opéra National de Paris, Teatro Real v Madridu, Volksoper ve Vídni, Los Angeles Opera atd. Intenzivní je i její koncertní činnost na nejslavnějších jevištích celého světa.

Získala dvě Ceny Thálie za Kostelníčku v Janáčkově Její pastorkyni, kanadskou cenu Dora Mavor Moore za ztvárnění téže role v inscenaci Kanadské operní společnosti v Torontu či americkou cenu Grammy za svůj podíl na nahrávce Famous Opera Arias. Na tutéž cenu byla nominována i její nahrávka Janáčkovy Šárky (dirigent sir Charles Mackerras). V roce 2003 byla Eva Urbanová jmenována Rytířem řádu umění a literatury Francouzské republiky. V roce 2017 obdržela Medaili I. stupně za zásluhy o stát v oblasti umění.

Začneme trochu vzpomínek: kdy vám širší než rodinné publikum poprvé zatleskalo za pěvecký výkon?

Tleskali mi už na základce, účastnila jsem se i různých pěveckých soutěží, a od třinácti let jsem chodila na hudební školu. Jako zpěvačka jsem ale zažila první opravdové velké ovace, takové, co si je člověk zapamatuje na celý život, s rockovou kapelou, s níž jsem jako holka v západních Čechách zpívala. Možná si řeknete, vzpomíná na potlesk nějakých fanoušků rocku, jakoby se to dalo srovnat s ovacemi v Metropolitní, v Carnegie Hall nebo Royal Albert Hall. Jistěže jsem se náležitě tetelila blahem na těch slavných prknech světových divadel a koncert-



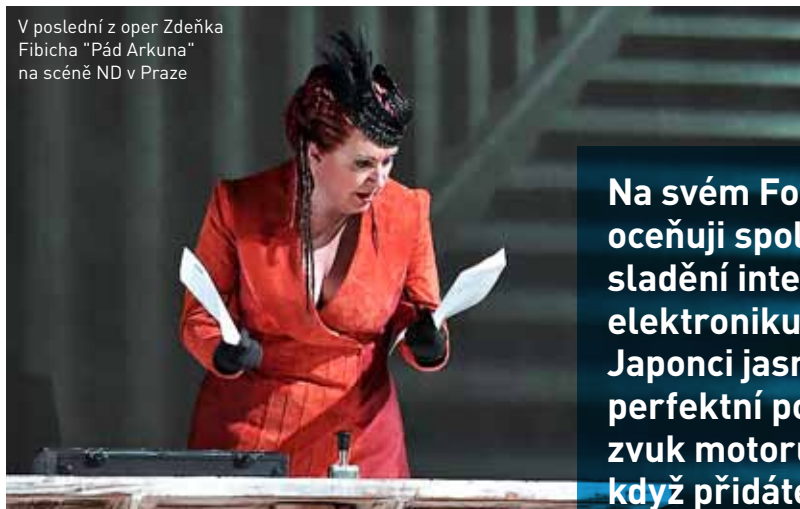
Princezna Turandot
Giacoma Pucciniho,
snímek je z inscenace
v Cincinnati (Ohio, USA)

ních sálů, ale ptal jste se na první opravdové ovace. A za ty vděčím rockerům.

Kdy jste poprvé řídila auto?

Nelekněte se – v 35 letech. Nikdy nemám na nic dost času, a tak jsem si dlouho nestihala udělat ani ten řidičák. Pak jsem si v diáři vyblokovala 14 dnů na autoškolu, čili přisedlala jsem z bicyklu rovnou do auta bez jakýchkoli zkušeností. Kamarád mi doporučil učitele na Smíchově a ta pražská čtvrt mi vyhovovala i kvůli silnému provozu, protože když jsem na cvičné jízdy měla jen čtrnáct dnů, musela jsem se otužovat, jak to šlo. No, řidičák jsem udělala, ale první půlrok jsem se držela volantu hodně nesměle, řidičkou jsem se stávala pozvolně až pak.

V poslední z oper Zdeňka
Fibicha "Pád Arkuna"
na scéně ND v Praze



Verdiho Amneris, role, která
vaše kvality prověří
po všech stránkách



Na svém Forestru XT oceňuji spolehlivost, sladění interiéru, elektroniku, v ní jsou Japonci jasně na špičce, perfektní podvozek, zvuk motoru boxer, když přidáte, ten zvuk je zážitek, slyšíte, jak ti koníčky poskakují

Klepu na čelo, nikdy se mi nic nestalo, jsem ostražitá a nepřeceňuju se, ani nespolehám, že mám perfektní auto, oceňuju to, ale říkám si, každé auto jede tak, jak ho řidič vede.

V autě jakých značek jste jezdila předtím, než jste se stala subaristkou?

Nejdřív jsem měla Opel Kadett, to bylo na začátku mé šoférské dráhy, takže kubatura 1.8 se mi zdála přílišná a to auto na mne bylo moc rychlé. Pak jsem přisedlala na japonské vozy, Toyota, a protože v té době jsem hodně pracovala v USA, vystřídala jsem tam 3 modely značky Lexus. Po návratu jsem si pořídila prémiový vůz jiné automobilky, ale ten mne zklamal. A když to na mně viděl můj bratr, povídá, Evo, ty potřebuješ pořádnou čtyřkolku, kup si Subaru. Šla jsem tedy do dealerství Emil Frey, a tam se odehrála scéna jak z mírně kýčovitého filmu: otevřela jsem dveře, prošla jimi a naproti mně bylo krásné modré auto, nevěděla jsem o něm nic, ale rovnou jsem se do něj zamilovala. Bylo to XV v manuálu, boxer diesel a já byla z Ameriky zvyklá výhradně na benzínáky s autematem, 15 let jsem neřídila jiné auto. Ale jako v tranzu jsem od Emila Freye s tím dieslem XV v manuálu odjela. A nikdy jsem nelitovala.

Ted' už ale v XVěčku nejezdíte...

Podívejte, já ročně najedu kolem 60–70 tisíc km, převážně v noci, auta si vybírám taky podle toho, jak svítí, svěkla dost rozhodují, a vozy Subaru svítí dobře i za krajnici, což mě dost uklidňuje a několikrát mě to ochránilo před střetem se srnkou. Měním tedy vozy nejpozději po 5 letech. Původně jsem si myslela, že si jasně vyberu nový model XV, ale pro mě je hodně důležitý zvuk, a to XV v benzínu s Lineartronicem zdaleka neznělo tak pěkně jako předchozí XV diesel manuál. Zkoušela jsem i STI, svezla jsem se v něm, ale na ty mé dlouhé cesty je to přeci jen tvrdší a ten úžasný



Bezpečný dok pro mého
Forestra je u Lišků v Plzni

Spolupráce
s Placidem
Domingem byla
příjemná



Jako Janáčková Kabanicha
v Kátě Kabanové na scéně
Národního divadla v Praze
(bit je Luděk Vele)



Jako Pucciniho
Tosca v San
Franciscu

sportovní potenciál není pro mě prioritní. Pak mi nabídli Forestru XT, vůbec se mi na první pohled nelíbil, zdálo se mi, že je to vyložené takový chlapecký robustní vůz. Ale sedla jsem si do něj, rozjela se a byla ztracená.

Musím říct, že mám auto, které mi po všech stránkách vyhovuje, zvuk motoru i audiosoupravy, kterou hojně využívám. Poslouchám zejména heavy metal, protože kdybych si pouštěla operu, budu to brát jako práci a nebudu dost soustředěná na řízení.

Charakterizovala byste některé z vlastností svého vozu jako typicky japonské?

Ano. Spolehlivost, sladění interiéru, všechno je po ruce, elektronika, v ní jsou Japonci jasně na špičce, perfektní podvozek, zvuk motoru boxer, když přidáte, ten zvuk je zážitek, slyšíte, jak ti koníčky poskakují.

Co vás za volantem Subaru nejvíc těší?

To, že si jízdu opravdu užívám.

Jako sopranistka jste v Japonsku debutovala v roce 1994. V téměř roce jste poprvé slavila úspěch i ve Spojených státech. Je japonské publikum něčím charakteristické a odlišné třeba od toho amerického?

Japonské publikum mě hned při prvním vystoupení naprosto fascinovalo, mají moc rádi hudbu a dávají to najevo a v tom jsou trochu podobní americkému publiku, protože, když se jim líbí váš výkon, odmění vás ohromným potleskem. A za uznání stojí i jejich ohleduplnost, neváhají přijít na koncert s rouškou přes obličej i ve smokingu nebo dámy v dlouhé róbě. Když mají jen podezření, že nejsou úplně zdraví a mohli by třeba kýchnutím ohrozit ostatní, ohleduplnost má přednost.

V oslnivě širokém soupisu vašeho repertoáru jsem na žádnou roli s japonským koloritem nenarazil. Zpívala jste někdy třeba Pucciniho Čo-Čo-San?

Ne, nezpívala. A nedivím se. Na tu osůbku, kterou autor už v názvu Madame Butterfly charakterizoval jako motýlka, jsem moc vysoká a nesubtilní. Z oper, zasazených do asijských reálií, jsem zpívala princeznu Turandot ve stej-



Koncertní vystoupení nabízejí nejen bezprostřednější kontakt s publikem, ale i radost ze spolupráce s nejoceňovanějšími světovými orchestry, dirigenty a sólisty

nojmenné opeře téhož autora, ale to je příběh z čínského prostředí.

Co pro vás dnes znamenají chvíle za volantem především: nervák, relax, sportovní zážitek, vzrušení nebo nuda?

Relax, někdy si i trochu zaspoutuji, ale na D1 v zácpě je to skoro vždycky nervák.

Jezdíte někdy na hraně? A pokud ano, vymstilo se vám to někdy?

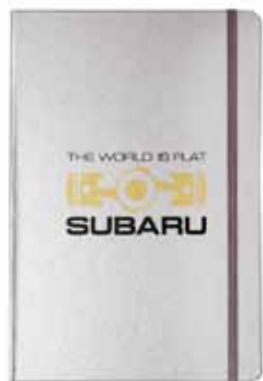
Vyložené na hraně zatím ne, také proto, že jsem velice vnímavá k autu, a to mi dostatečně dopředu dá vědět, pozor, dál už radši ne. Ze všech aut, která jsem kdy řídila, mi to nejlíp a nejdřív signalizuje Subaru.

Co by se mělo (muselo) stát, aby na českých silnicích bylo bezpečněji?

To jde říci jasně a stručně. Míň agresivity, víc ohleduplnosti, pak se nám všem bude jezdit dobře.

Plzeňské Divadlo J. K. Tyla bylo místem vašeho prvního angažmá. Je to jeden z důvodů proč se s výběrem svého vozu i péčí o něj obrátíte na plzeňské dealerství pana Lišky?

Já dodnes žiju v západních Čechách, bydlím tam, takže to byla jednoznačná volba. A jsem s péčí týmu Liška Subaru velice spokojená. Oceňuji, že mě dokázali přesvědčit i na toho Forestru XT, který se mi napřed nelíbil, ale dnes na něj nedám dopustit.



TEXT: JAROSLAV MACNAR, FOTO: SUBARU BUTIK

Subaru Butik

skvělé místo pro každého správného SUBARISTU!

www.subaru-butik.cz

Děkujeme všem Subaristům, kteří každý den ukazují svoji vášeň pro značku Subaru. Vaše nadšení nás neustále posouvá kupředu při hledání nových kousků a vaše radost a zapálení pro značku Subaru nás velmi inspiruje.

Každý správný Subarista vždy ocení oblečení, doplňky či drobnosti, které ukazují, pro jakou značku každou vteřinu tepe jeho srdce.

Co je v butiku nového?

Už jste si objednali předplatitelskou kolekci šesti triček? Anebo už máte funkční oblečení a doplňky pro své sportovní aktivity? Pro všechny majitele a fanoušky vozů Subaru BRZ jsme připravili speciální kovovou klíčenku tohoto modelu a rovněž jsme rozšířili nabídku bund, mikin a triček. V Subaru Butiku si také vyberete ze široké nabídky klíčenek, doplňků a dárokových poukazů.

Na čem novém pracujeme?

Léto je čas dovolených a odpočinku. Nebojte se, my u nás přes prázdniny nezavíráme, naopak budeme pilně pracovat na nových věcech. Velmi brzo v butiku najdete zcela novou rozšířenou sadu autokosmetiky a doplňků na čištění vašeho vozu. Také uvedeme nové

exklusivní hodinky, přidáme další modely vozů Subaru včetně nových sběratelských kousků a aktualizujeme kolekci oblečení. Tak pravidelně sledujte stránky butiku nebo se registrujte a potom vám všechny novinky a akce budou pravidelně chodit do emailové schránky.

Máte nápady, co ještě v sortimentu butiku chybí?

Máte zajímavý nápad, co můžeme do butiku přidat, nebo ve vaší společnosti vyrábíte zajímavé produkty, ze kterých by všichni Subaristé měli radost? Ukažte svou vášeň! Ty nejlepší návrhy oceníme a zrealizujeme. Vy tak můžete přenést své emoce a lásku pro značku Subaru na ostatní.

Své nápady a podněty můžete posílat na náš email info@subaru-butik.cz a my rádi nabídku butiku rozšíříme. Tři nejzajímavější nápady odměníme vybraným tričkem.

A pro ty, co ještě Subaru Butik nikdy nenavštívili, máme malou motivaci – slevový kupón na váš první nákup. Zadejte jeho číslo **33459371** při dokončení vaší první objednávky a my vám dáme slevu 10% z celkové ceny nákupu (bez dopravy a případné ceny dobírek). A když navíc napíšete heslo „**POPRVÉ**“ do poznámky pro prodejce, přidáme ještě malé překvapení. Tak na co ještě čekáte! ■





ALGON PLUS-AUTO SOKOLOV

V našem autosalonu v Sokolově jsme vsadili na předváděcí jízdy!

Proto říkáme, že zákazníci neutáhneme na vařené nudli, ale na vymazlené předváděcí jízdě! Okolí Slavkovského lesa je jako stvořené pro vozy typu Subaru XV nebo Forester, kde můžeme zákazníkům ukázat, proč se rozhodnout právě pro Subaru. A věřte nebo ne, vždycky to zafunguje. Tomu také odpovídají naše výborné prodeje právě těchto úžasných vozů.



ALGON PLUS-AUTO, a. s.,
Stará Ovčárna, 356 01 Sokolov,
www.algon.cz



DANCARS CZ OPAVA

Vážení zákazníci, milí příznivci Subaru,

čas neúprosně letí jako o závod, a tak nám opět zimní radovánky se Subaru brzy nahradí období letních prázdnin a dovolených. Ať už se letos vydáte kamkoliv, určitě bude Subaru vaším příjemným a nepostradatelným společníkem.

Přejemevám moře zážitků a příjemně strávených chvil v cílové destinaci, ale hlavně bezstarostnou a šťastnou cestu s pocitem bezpečí a radosti z řízení.

A protože štěstí přeje připraveným, neváhejte se na nás obrátit a nechte si svůj vůz zkontrolovat, doplnit či vyčistit klimatizaci, seřadit geometrii či světla, vyměnit pylový filtr a podobně.

Pokud již uvažujete o výměně stávajícího vozu za nový, rovněž vás rádi přivítáme v našem zrekonstruovaném a rozšířeném autosalonu. Máme pro vás připravenou kompletní paletu předváděcích vozů, takže SVEZTE SE A POCHOPÍTE.

Zrovna dnes nám volal náš dlouholetý zákazník, jak je neskutečně překvapený a nadšený ze svého nového Outbacka a žasne jak velký pokrok vůz za 6 let udělal.

Takže neváhejte, naše skladové vozy čekají třeba právě na vás. Využijte některou

z akčních nabídek, limitovaných edicí nebo doprodeje modelů, které bohužel v EU končí.

Nebo se prostě jen zastavte na kávu, na kus řeči, nebo si udělejte radost a vyberte si něco v Subaru Butiku. Na dovolené se to bude určitě hodit a navíc ukážete celému světu, že jste hrdý SUBARISTA!

Těšíme se na vás a přejeme všem krásné léto!

DANCARS CZ s.r.o.,
Krnovská 82, 746 01 Opava,
www.subaru-opava.cz



MIJA BRNO

Vážení členové rodiny SUBARU, subaristé a všichni příznivci naší značky!

Není to dlouho, co jsme bilancovali výsledky roku 2018, ve kterém jsme mimo jiné splnili všechna naše předsevzetí, stanovené úkoly, plánované akce, jak výstavní, reklamní, tak také investiční. A je tu téměř třetina roku 2019, ve kterém jsme si uložili především zkvalitnit servisní zázemí a servisní vybavení, aniž bychom chtěli ošidit reklamní akce mediální či akce výstavní.

Velmi nás potěšilo, že kvalita a bezpečnost vozů SUBARU oslovila i pana ing. Filipa Maleňáka, autora systému Mobilní aplikace Záchranka, ředitele organizace, která tento systém v ČR a v zahraničí rozvíjí. S radostí jsme ho přivítali jako nového člena naší rodiny SUBARU.

O tom, co se nám vše v letošním roce podaří, vás budeme rádi informovat v podzimním vydání tohoto časopisu.

Již nyní vám všem přejeme pěkné prožití letních dnů, dovolené a především bezpečně ujeté kilometry v našich milovaných vozech SUBARU.

Všechny vás srdečně zdravíme!



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



AC BOOM DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

Strážníci ve Dvoře jezdí Forestem

Městská policie ve Dvoře Králové nad Labem získala koncem minulého roku nového pomocníka. Na základě vítězství ve výběrovém řízení se jím stal Subaru Forester 2.0i od společnosti AC BOOM a.s., Dvůr Králové nad Labem.

Automobil nahradil dosluhující vůz s pohonem na všechna kola. Typ byl vybrán s ohledem na podhorskou lokalitu a rozsáhlé území, kde městští strážníci zasahují. Ti, kromě vlastního města, řeší i problémy v okolních obcích, které správně spadají pod Dvůr Králové nad Labem. Výkon a průchodnost terénem tak patřily mezi důležitá kritéria výběrového řízení.

Před slavnostním předáním v areálu AC BOOM musel Forester samozřejmě projít řadou speciálních úprav, aby odpovídal potřebám strážníků. Kromě těch viditelnějších, jako je zvukové a světelné výstražné zařízení a polep vozu, se jednalo o montáž ochranných krytů motoru a zadního diferenciálu, speciální automříže, oddělující prostor posádky, nebo nepostradatelnou radiotechniku. Vše zajišťovala opět společnost AC BOOM.

Policejní Forester od prvních okamžiků poutal pozornost občanů i řidičů, protože městská policie dosud používala standardní osobní auta. Jak potvrzují sami strážníci, Subaru se pro ně stalo výborným pomocníkem a případným zájemcům z řad kolegů by jeho nákup určitě doporučili.



AC BOOM s.r.o.,
Seifertova 1165, Dvůr Králové nad Labem,
www.acboom-subaru.cz



C & K BRNO

Naši milí subaráci - BRZO bude léto... A právě se Subaru BRZ si to umíme pořádně užít. Toto krásné a obratné kupátko je silně návykovou záležitostí i pro nás pravověrné čtyřkolkaře. Subaru se pořád drží svých kořenů: jízda je především radost. Jen majitelé vozů se šesti hvězdami ve znaku chápou, že se někdo v dnešní uspěchané době jede jen tak projet na rozbité a klikaté okresky. Jenže my zasvěcení víme – je to prostě návykové.

Je pro nás potěšující, že můžeme zprostředkovávat tuto radost ze svezení klientům a starat se o jejich vozy v našem servisu. V letošním roce bychom rádi zadaptovali prostory prodejny na Vídeňské ulici, abychom byli dobře nachystaní na novinky, které pro nás všechny Subaru chystá. Samozřejmě stále probíhají výstavy nejen v obchodních centrech, ale i na lokálních automobilových výstavách. Udržujeme celou flotilu předváděcích vozů a i v době velmi omezených dodávek nových aut od výrobce se snažíme mít stále plný showroom.

Milí subaráci, užijte si léto a jezděte se jen tak projet – je to velmi osvěžující!

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



IVOS ZLÍN

SUBARU Outback – Bezpečně neobyčejný. Jako Vy.

Jeden z našich skvělých klientů se přesně ode dne objednání jeho nového Outbacku, který se specifikoval do výroby, do jeho převzetí u nás v autosalonu, neoholil. Ale trpělivost růže přináší a radost je dvojnásobná – z nového auta a z čisté tváře (to hlavně doma).

Z čehož plyne odpověď na otázku: Jak dlouho se čeká na dobrý auták? Přesně tak dlouho, jak rostl panu Kuchovskému tento plnovous.

Všem SUBARISTŮM, stávajícím i budoucím, přejeme pěkné jaro i léto!

IVOS ZLÍN, s.r.o.
Zlínská 390, 763 16 Fryšták
www.subaru.ivoszlin.cz

TRENDCAR OLOMOUC

Vážení a milí čtenáři časopisu JSEM SUBARISTA,

rozhodli jsme se toto vydání pod číslem 33 věnovat všem našim věrným zákazníkům zn. Subaru. Při předání vozu se vždy ptáme, zda chtějí na památku udělat pár hezkých snímků a téměř vždy slyšíme ANO.

Rád bych zde poděkoval paní MUDr. Novákové za projevenou důvěru v naši společnost a ukázal všem, jaké další vozidlo si od nás přebírala před několika měsíci.

Citujeme z jejích úst: „Jezdí se mi perfektně a můžu všem značku SUBARU vřele doporučit.“

Přejeme vám pěkné léto! A užijte si hodně krásných chvil za volantem svého miláčka!



TREND CAR, a.s.,
I.P. Pavlova 120,
779 00 OLOMOUC – Horní lán,
www.trendcar.cz

AUTO BALKAR ČESKÉ BUDĚJOVICE

V naší rodinné firmě neustále pracujeme na šíření dobrého jména značky Subaru, klademe důraz na individuální přístup a naší prioritou je spokojenost našich zákazníků, kteří se k nám rádi vracejí. A to nejen díky kvalitě a jízdním vlastnostem našich šesti-hvězdičkových vozů, výrobných s japonskou precizností a pečlivostí, typickou pro zemi vycházejícího slunce, ale i díky našim prodejním a servisním službám, které svým zákazníkům poskytujeme.

Sami jsme o kvalitě a spolehlivosti japonských produktů dlouhodobě přesvědčení, avšak věříme, že nejde pouze o samotný produkt, ale také o japonskou filozofii. Z tohoto důvodu se o Japonsku a věcech s ním souvisejících vždy velmi rádi dozvíme více a také se snažíme

podporovat šíření povědomí o této asijské ostrovní zemi. Proto jsme se i letos, jako již tradičně každý rok, zúčastnili únorových Japonských dnů v Českých Budějovicích, pořádaných jazykovou školou Akai Kiku, se kterou již po mnoho let spolupracujeme. Na Japonských dnech jsme se mohli již tradičně dozvědět mnoho nových zajímavostí o Japonsku z mnoha nejrozličnějších přednášek a workshopů a tím třeba i o něco lépe porozumět japonskému způsobu myšlení a s ním souvisejícímu smyslu pro preciznost a detail. Naše rodinná firma Auto Balkar se svými japonskými vozy Subaru na této každoroční českobudějovické akci tedy rozhodně nemohla chybět.

Při návštěvě našeho salonu si mnozí mohou všimnout také stavebních úprav v našem showroomu, včetně nových jed-



nacích místností pro prodejce i vedení naší společnosti. Fotku této změny však schválně nepříkládáme, pokud vás změny u nás zajímají, stačí nás navštívit.

AUTO BALKAR,
Novohradská 70, České Budějovice,
www.balkar.cz



SUBARU ALM HOSTIVAŘ

Opět zdravíme všechny nadšence SUBARU!

Máme tady jaro a s ním spojené krásné slunečné počasí, které nás nutí poznávat krásy naší země, tak proč si neužít každou zatáčku s vozem Subaru BRZ Spec.S.

Samozřejmě nesmíme zapomenout ani na ostatní modely, zásadní věcí je však vždy provést pravidelný servis, proto pokud pocházíte z Prahy a okolí, určitě se za námi zastavte, rádi vás uvidíme. Jsme na Hornoměřcholupské pro vás již od roku 1996.



EMIL FREY PRAHA

Na Pekařské jsme letošní jaro odstartovali přestavbou někdejší benzínové stanice, jejíž provoz v sousedství byl ukončen, na nové zázemí a prostory pro kolegy, pracující se zánovními a ojetými vozy. V rámci programu Emil Frey Select tak dostanou možnost důstojné

prezentace, rozšíří se parkovací místa, a tím i nabídka. A samozřejmě tak vzroste i možnost spolupráce při výkupu stávajících vozů, pokud si k nám zajdete vybrat své nové Subaru. A jakmile dokončíme tento projekt, chceme se vrhnout i na revitalizaci showroomu. Nově se o našich novinkách dozvíte také z profilů Emil Frey ČR na Facebooku a Instagramu (emilfreycr). Sledujte nás, stále se něco děje!

Přijďte se svěřt s novinkami Subaru

na obě adresy – ve Stodůlkách i na Černém Mostě se vám rádi a se vši péčí chceme věnovat!

EMIL FREY ČR, s.r.o.,
Pekařská 5, 155 00 Praha 5,
www.subaru-emilfrey.cz
EMIL FREY ČR, s.r.o.,
Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14,
www.subaru-emilfrey.cz

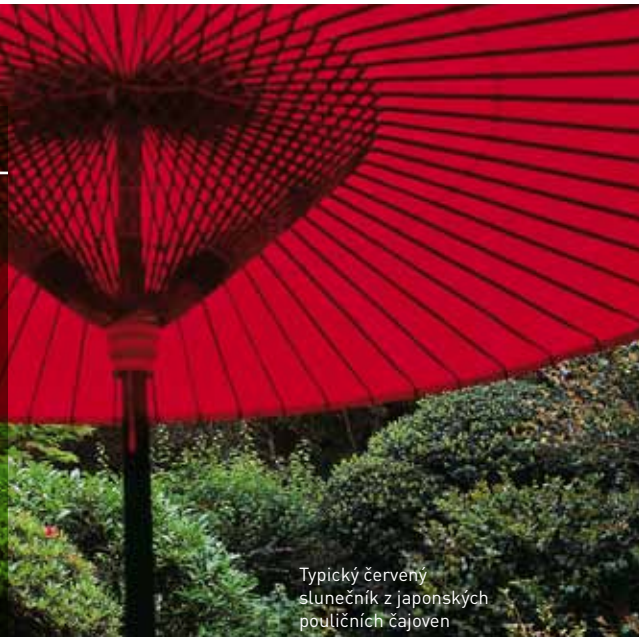


SUBARU HOSTIVAŘ ALM,
Hornoměřcholupská 531/4,
102 00 Praha 10,
www.subaru-alm.cz

TEXT: SOŇA THOMOVÁ, FOTO: SOŇA A ZDENĚK THOMOVÍ

Raku – znamená radost a potěšení

Čajové nádobí je to nejkrásnější, co japonská keramická tradice kdy vytvořila, nejen pro spojení krásy a účelu, ale také pro neglazovaný, zemitý povrch svých přirozených, kultivovaných tvarů. V této stolní keramice kulminovala veškerá краса řemesla předchozích generací, napsala naše význačná japanistka a historička umění Vlasta Čiháková Noshiro. Má beze sporu pravdu.



Typický červený slunečník z japonských pouličních čajoven

Čajovní mistři výrazně ovlivnili i estetiku a funkci čaki – keramiky čajového obřadu. Pod jejich vlivem či osobním dozorem vznikaly nádoby, které po staletí patří k uctíváním národním pokladům. Často je vytvářeli a ve vlastních pecích vypalovali sami čajovní mistři. Tato originální díla se stala zdrojem obdivu a potěšení pro sběratele i návštěvníky čajových obřadů a inspirací pro dlouhé generace mistrů hrnčírů.

Léta učení

Keramika má v Japonsku tradici dlouhou deset tisíc let. První archeologické nálezy hrnčírských prací spadají do poloviny 8. tisíciletí př. n. l. Později, prostřednictvím řemeslníků z korejského státu Silla, se Japonci seznámili s hrnčírským kruhem i dokonalejšími keramickými pecemi, v nichž se vypalovaly kameninové nádoby z jemné tmavé hlíny při teplotách vyšších než 1000 °C. Tato keramika zvaná Sue se vyráběla zhruba od 5. století až do konce období Nara (646–793). Zprvu byla neglazovaná, později dostala nazelenalou, žlutohnědou či šedavou polevu. V té době už japonští hrnčíři občas vyráběli nádoby vhodné na přípravu a pití čaje, avšak rozvoj čajové keramiky nastal až v polovině 13. století, spolu s nástupem zenového buddhismu, jenž se šířil prostřednictvím mnichů, vracejících se ze studijních pobytů v Číně.

Tóširó – patron hrnčírů

Na zkušenu však do Číny nejezdili jen mniši, ale i umělci a řemeslníci. Čína doby Sungů byla pro Japonce vzorem a nekonečnou inspirací. Stranou pozornosti nezůstal ani kult šlehaného čaje, jehož přípravu a pití sungští učenci

a literáti považovali za umění a vyjádření určité životní filozofie. Značnou úlohu v čajové ceremonii hrála estetika čajového nádobí, které se doposud do Japonska dováželo z Číny a Koreje, a bylo velmi drahé.

Muž, kterému Japonci vděčí za první impulzy ke vzniku tradiční čajové keramiky, se jmenoval Kagemasa Kató Širózaemon, ale říkali mu zkráceně Tóširó. V roce 1223 se společně s mnichem Dógenem vydal do Číny s cílem proniknout do tajemství čínských keramických plev. Po návratu se usadil v městečku Setu poblíž dnešní Nagoje, v krajině bohaté na bílou hlínu podobnou kaolinu.

Díky Tóširóovi a řadě jeho následovníků nádoby na čaj zlevnily a čajový obřad i prosté pití čaje se stalo dostupnějším pro větší počet lidí. Až do konce 15. století Seto zůstalo největším hrnčírským střediskem. Jméno pro keramické výrobky ze Seta – setomono – se natolik vžilo, že jím byly v centrální oblasti Japonska nazývány veškeré hrnčírské výrobky.

Misky temmoku aneb čaj v zaječím kožíšku

Velkou touhou japonských hrnčírů bylo napodobit lesklu, temně hnědou, jakoby žíhanou glazuru zvanou zaječí srst, kterou obdivovali u mnohých sungských čajových misek. Povedlo se jim to na až na přelomu 14. a 15. století v proslulých hrnčírských dílnách v Akazu nedaleko Seta. Dnes jsou tyto nádherné čajové misky, v nichž vyniká barva našlehaného zeleného čaje, známy po celém světě pod japonským názvem temmoku, i když byly zhotoveny v Číně.

Raku – dokonalost v nedokonalosti

Japonští mistři hrnčíři netvořili jen pod cizími vlivy, ale velmi brzy začali experimentovat a vtiskli svým výrobkům vlastní styl. Nejtypičtější a asi nejznámější ukázkou japonské keramiky se staly mistrovsky jednoduché čajové misky Raku. Však se také na jejich vzniku podílel největší z čajových mistrů Sen no Rikjú (1522–1591). Při jejich tvorbě spolupracoval s vynikajícím kjótským hrnčírským jménem Čódžiró, jehož otec pocházel z Koreje.

Čajové misky Raku se v mnoha směrech odlišují od precizních čínských výrobků. Jde o hrubou, měkkou a ve velké většině ručně tvarovanou keramiku, vypalovanou při nízkých teplotách kolem 950 °C. Aby misky vydržely střídání teplot, byly ihned po vytažení z pece prudce zchlazeny ve vodní lázni. Vzniklé krakely (drobné prasklinky) i stopy po uchopení kleštěmi se staly estetickou předností a zdrojem obdivu.

Misky Raku v Rikjúově pojetí musely být ručně tvarovány, protože vyžadoval, aby měly mírně, jakoby dovnitř ohrnutý horní okraj,

Japonští mistři hrnčíři netvořili jen pod cizími vlivy, ale velmi brzy začali experimentovat a vtiskli svým výrobkům vlastní styl



Plantáž pod posvátnou horou Fudži



Porcelánový šálek s motivem javorových listů



Porcelánová čajová konvice s úchytem typickým pro japonský trh



Japonská porcelánová konvice s motivem draka mezi plameny. 20. a 30. léta 20. století



Přítelkyně na víkendovém výletě si dopřávají chvíle odpočinku v zahradní čajovně. Tři z nich už čaj dopily a věnují se prohlížení a obdivování keramických čajových misek

Keramické misky (čawany) na šlehaný čaj. Miska s motivem jeřábů pochází ze sbírek Joe Hlouchy. Miska s krakelovanou polevou je dílem hrnčírů, kteří tvořili na jihu Japonska



Starý čajový mistr při přípravě čaje ve stylu senča. Povšimněte si nádherné kameninové konvice, do níž horkou vodu na čaj přelévá

Porcelánová čajová souprava vyrobená pro evropské trhy na počátku 20. století



Čajový šálek nebyval jen věcí, s níž se člověk těší a k níž neustálým používáním přilne, ale zpravidla patřil k originálům velké umělecké hodnoty



Slavný čajový mistr Sen no Rikū (1522–1591), jenž se podílel na vzniku čajových misek raku



17. století, po objevu kaolinu v provincii Hizen. Velmi rychle zde vyrostla slavná výrobní centra Arita a Ōkawači, odkud proudilo zboží nejen do Japonska, ale prostřednictvím holandských obchodníků i do Evropy. Zvláštní oblibě se těšil aritský modrobílý porcelán, napodobující čínský dekor z 16. a 17. století. Netrvalo dlouho a hrnčíř Sakaida Kakiemon objevil další čínské tajemství: malbu emailem na porcelán. Mléčně bílé šálky, misky, mísy, talíře, vázy i celé čajové soupravy s bohatým barevným dekorem jsou dodnes pýchou mnoha sbírek v Japonsku i cizině. Zboží mistra Kakiemona bylo ve své době tak slavné a oblíbené, že se aritskému porcelánu brzy začalo říkat kakiemon. Jeho potomci v Aritě žijí a tvoří dodnes.

Stranou pozornosti nezůstal ani skvostný porcelán s tzv. brokátovým dekorem nišikide, jež se nazývá Imari podle přístavu, v němž se zdejší porcelánové zboží nakládalo. Byl malován kobaltovou modří pod polevou a zlatou, červenou, či zelenou a žlutou na polevě. Doposud v historii Japonci napodobovali Číňany. Nyní nastal pravý opak. Dekor nišikide Číňany natolik uchvátil, že se o imitaci pokoušeli oni sami.

K vrcholným dílům patří porcelán z Ōkawači zvaný nabešima podle jména knížete, jemuž pece patřily. Zde se páliło zboží určené výhradně pro šógunův dvůr a knížecí rodinu. Jediněčné čajové i jiné servisy byly zdobeny jemným excentrickým dekorem s typickými domácími motivy: bambusovým plůtkem, rozkvetlou větvičkou či koly povozů brodících se vlnami...

Za zmínku určitě stojí i porcelán z vesnice Kutani, vzdálené asi sto padesát kilometrů od Kjóta, odkud v polovině 17. století odešel do Arity na zkušenou hrnčíř Góto Saidžiró. Po návratu do rodné vísy začal vyrábět nápadité čajové šálky, misky, dózy na uchovávání čaje s působivou kompozicí modré a zelené glazury a dekorem z geometrických a přírodních prvků. Se Saidžiróovou smrtí ustala v Kutani i výroba porcelánu. Pece, jež navázaly na styl jeho prá-



Změna na japonském trůnu

Japonský císař Akihito první, který si nenárokoval božský původ, na trůn nastoupil v roce 1989. Je to 125. panovník dynastie, jež v zemi vycházejícího slunce vládne déle než 2 600 let.

Už před delším časem v televizním vystoupení vyjádřil obavy, že mu vysoký věk neumožní náležitě plnit vladařské povinnosti. Monarcha v minulosti podstoupil operaci srdce a léčbu rakoviny prostaty.

Japonské právo s abdikací císaře nepočítalo, a proto vláda navrhla zákon, který by umožnil monarchovo odstoupení a předání trůnu následníkovi. Předlohu kabinetu premiéra Šinzóa Abeho musely schválit obě komory parlamentu. Hlasování se zúčastnilo 235 z 242 zákonodárců a všichni návrh podpořili, s tím, že zákon se má uplatnit pouze jednorázově. K výměně na trůnu by mělo dojít během tří let od vstupu zákona v platnost. Císaři by v té době bylo 85 let a oslavil by 30. výročí na trůně.

A ta doba právě nastala. Císař v lednu za velké účasti poddaných oslavil narozeniny a po jeho abdikaci na trůn usedne korunní princ Naruhito (58). Japonci získají v čase střídání na trůně desetidenní volno.

Až bude japonský trůn uprázdněn příště, nenastoupí na trůn Naruhitoa šestnáctiletá dcera princezna Aiko. Japonské zákony s nárokem ženských potomků na následnictví nepočítají. Pokud se to nezmění, měl by být coby jediný mužský potomek po svém strýci v budoucnu císařem dnes jedenáctiletý syn Naruhitoa mladšího bratra Fumihita, princ Hisahito, první chlapec, který se narodil v japonské císařské rodině za posledních 40 let.

ce, se znovu rozhořely až ve dvacátých letech 19. století. Pod názvem Kutani jsou prezentovány i výrobky z jiných keramických středisek provincie Kaga. Vyznačují se žlutým, purpurovým a zeleným tónem a kresbou s černými a později i zlatými a stříbrnými obrysy.

S nádhernými japonskými čajovými servisy, vyrobenými na zakázku pro evropské trhy, se můžeme setkat v mnohých muzeích i zámeckých sbírkách. Pili z nich čaj králové, aristokrate i bohatí obchodníci. Z těch méně honosných souprav holdovaly čaji rodiny ze středních vrstev. V každém případě jejich dokonalost a krása znásobovaly požitek z pití lahodného nápoje. Nejinak je tomu i dnes.

OUTBACK

SUBARU OUTBACK AWD

7. 12. 2018 zenavaute.cz

Test rodinného vozu

Jeden z prvních crossoverů prošel omlazovací kúrou. Ta mu prospěla do té míry, že Subaru Outback po našem testování doporučuji kamarádkám ale i našim čtenářkám jako ideální auto pro rodiny s dětmi. Ptáte se proč?

Díváme se

Už letmý pohled na karoserii dává tušit, že toto auto je pro rodinu jak dělané. Subaru Outback na mě zapůsobil dojmem velkého rodinného kombíka v outdoorovém outfitu. Během testování jsem jednoznačně ocenila jeho bytelný, robustní charakter kombinovaný se sportovním naturelem.

Další kvalitou modernizovaného Outbacku je velmi dobrý výhled vpřed a přes zrcátka také vzad. Místa je až pro pětičlennou rodinu opravdu mnoho. Zavazadlový prostor pojme 512 litrů, po sklopení zadních sedadel až 1 848 litrů. V tomto ohledu Outback skutečně sbírá cenné body!

Jedeme

Benzinový Outback si mě získal jízdním komfortem a bohatou výbavou bezpečnostních asistentů. To jsou velmi pádné argumenty, když se my ženy máme pro konkrétní auto rozhodovat.

Díky výkonu 173 koní (a točivému momentu 235 Nm ve 4000 otáčkách za minutu) nabízí dostatek agility, a to i v plně obsazeném autě. Bezstupňová automatická převodovka Lineartronic a chytrý adaptivní tempomat pracuje lehce a hladce, to se mi při řízení moc líbilo. Subaru Outback je velmi sebevědomým a bezpečným autem. Díky systému Eye-Sight s kamerami, které snímají prostor před autem, dokáže Outback zabránit hroící srážce, nouzově zabrzdí (v rychlosti do 50 km/h), sledovat jízdní pruhy, detekovat vozy v mrtvém úhlu.

Hodnotíme

Subaru Outback má podle mého tři velká BÉ! A to jsou velké klady! Bytelnost, bohatou výbavu a bezpečnost. Líbilo se mi také jeho univerzální použití – ideální auto pro rodinu s dětmi, která vyrazí celoročně na chalupu a jiné výlety.

SUBARU BRZ

Skvělý společník na každý den

1. 10. 2018 Euro str. 08 Příloha Life subaru

Malé sportovní kupé od Subaru je skvělý způsob, jak si splnit řidičské sny a posunout hranice svých schopností, a přitom tomu mnoho neobtěžovat. Dvoulitrový atmosférický boxer, bytelná subarovská technika, nízká hmotnost a absence jakýchkoliv zbytečností znamenají, že je to velice spolehlivý společník. Provoz je levný, spotřeba přívětivá a také pneumatiky seženete za pár korun.

Subaru BRZ postupně zraje. V každé zatáčce můžete pilotovat schopnosti, jemně pracovat s přenosy hmotnosti a užívat si nesmírně komunikativní zadní nápravu.

SUBARU BRZ

Přímočaré ovládání a bezprostřední chování znamená, že v každém okamžiku opravdu řídíte. A tak není divu, že často dostanete chuť jen tak se projet. A i obyčejná cesta na nákup či domů z práce se může změnit v několika-hodinový výlet.

Jak jezdí?

Moc dobře. Nemusíte být žádný velký drifter (i když vám to časem stejně nedá), abyste si ho řádně užili. Víc než v jízdách bokem spočívá jeho kouzlo v intenzitě zážitku za volantem. Jeho řízení je podobně osvobozující pocit, jako když plavete nazí. Při rychlé jízdě totiž vaše povely neředěně procházejí z konečků vašich prstů až na silnici.

Tak vypadá recept na zábavu po japonsku.

SUBARU FORESTER

18. 11. 2018 smartmania.cz

Vratislav Klega

Troufne si stále do terénu?

Že jsou SUV módou několika posledních let? Pro Subaru Forester to zdaleka neplatí. Jeho první generace přišla už před 21 lety. Jenže tenkrát mělo označení SUV dost jiný význam. Tenkrát šlo ještě skutečně o auta, se kterými jste se mohli vydat do terénu, a ona se zde neztratila. Nevyměkla současná generace?

Nájezdové úhly činí 25 a 26 stupňů, přechodový pak 23 stupňů. S Foresterem si tak můžete dovolit hodně.

To jsme si ověřili sami. Velmi prudká stoupání, náročné nájezdové úhly, křížení náprav, prudká šikmá klesání, s Foresterem jsme toho projeli opravdu hodně a i když ne vše napoprve, nakonec před žádnou překážkou v terénu nekapituloval.

Technika pohonu všech kol

Subaru pohon je symetrický AWD. Mezi nápravami se nachází vícelamelová hydraulická spojka, která distribuuje točivý moment mezi přední a zadní kola v poměru cca 50:50. Pokud na jedné nápravě hrozí ztráta přilnavosti, změní

FORESTER

se tlak oleje ve spojce a více točivého momentu se pošle na tu nápravu, která má vyšší trakci. Technicky nejde o tak robustní řešení, jako mezinápravový diferenciál, na druhou stranu Forester není off-road, takže toto řešení je naprosto adekvátní.

Pokud má ze 4 kol trakci jen jedno, i s tím si AWD poradí. Prokluzující kolo je přibrzděno, točivý moment se tak dostává na to správné kolo.

Forester je trvalá čtyřkolka. Takže ani na měkké hlíně nehrozí, že se kolo protočí a zahrabe. Lineartronic se umí rozjet velmi plynule.

Jedeme

Největší výhody Foresteru poznáte, když se rozjedete. Podvozek je zkrátka skvělý. Vše vychází z konstrukce. Forester má nízké těžiště, takže se do zatáček přelíží nenaklání. Díky tomu nemusí mít příliš tvrdé tlumiče, takže je velmi komfortní. Rozbité silnice, kanály, spáry, retardéry, všechny nerovnosti zkrátka umí doslova vyžehlít. Pohon všech kol pak dodává hodně jistoty, na okresech bude Forester jedno z nejrychlejších, nejzábavnějších a nejkomfortnějších SUV, jaká si dnes můžete pořídit.

SUBARU XV 1.6I-S

23. 10. 2018 Auto motor a sport str. 44

Fajtn piknik

Vladimír Löbl

Cesta je prach a štěrka a udusaná hlína... Pokud toto vše platí, pak jste u Subaru XV na správné adrese. Nebojíte se sjet mimo asfalt a i ve městě má jako správný stopař stále „oči“ na stopkách.

Vypadá sice jako přerostlý kompaktní

SUBARU XV

hatchback, s terénem si však poradí mnohem lépe než kdejaké dobrodružně laděné SUV. Kombinace nadprůměrné světlé výšky 220 mm, stálého pohonu všech kol a malých převisů karoserie mluví za vše.

Přes velkou světlost podvozků je ale toto Subaru na silnici i velmi jisté, v zatáčkách se nijak výrazněji nenaklání a ani s mohutnými koly vás nevytřeše. Díky nové platformě navíc působí velmi tuhým dojmem.

Křížovka v minulém čísle se týkala novinky, která snad dočasně uzavřela čtvrtstoletí trvající epochu zběsilých sedanů 4x4 naší značky. Tajenka skrývala název limitované edice na rozloučenou s tímto výjimečným vozem: **SUBARU WRX STI FINAL EDITION**

Čepice a tričko Subaru putuje ke **Kristiánovi Jančíkovi do Prahy 4**, čepici Subaru získávají **Ján Kozáček z Pardubic** a **Věra Průdková z Českých Budějovic**.

Jak obšírně líčíme na stránkách 8–9 v referátu o ženevském Autosalonu, na stánku Subaru kromě jiného velmi zaujala světová premiéra dalšího vývojového stádia konceptu VIZIV,

příznačně pojmenovaná podle zážitkové charakteristiky vozu:

- a) Adventure
- b) Adrenaline

Správné odpovědi na soutěžní otázku, stejně jako řešení křížovky a sudoku, za které můžete jako vždy získat výhry Subaru, nám pošlete nejpozději do 27. září 2019 na adresu:

OSMIUM s.r.o., Mistřínská 393, 155 21, Praha-Zličín.

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

V dnešním vydání připomínáme 30. výročí zrodu modelu Legacy. Ten začal budovat renomé značky Subaru i v rallyovém mistrovství světa WRC. Prvním větším úspěchem bylo v roce 1991 třetí místo na Švédské rally. O rok později vybojovali dvě druhá místa Ari Vatanen a Colin McRae, v roce 1993 se opakovalo třetí místo ve Švédsku, ale už se vědělo, že v další sezóně nahradí v týmu Subaru model Legacy později mimořádně úspěšná Impreza. Subaru se chtělo s Legacy rozloučit alespoň jedním vítězstvím. Tajenka napoví, zda se to povedlo.

POMŮCKA: COE, KYD, MERA, ORZ, TAROT	PRUŽNÁ ŽELEZA	1. DÍL TAJENKY	SNAD	ZNAČKA PRO SINUS		DÍRA	MLADÝ VÝHONEK	ZKRATKA AUTONOM- NÍ OBLASTI	HODNĚ	VŮNĚ	RUSALKY		ČESKÝ NÁRODNÍ PARK (ZKRATKA)	VYZNAME- NÁNÍ	JMÉNO SPI- SOVATELE MCBAINA	3. DÍL TAJENKY	VYKLÁDACÍ KARTY
OHON					ČÁST PRAHY							CÍRKEVNÍ OBRAD					
NĚCO					TROUD (ŘÍDCE) DOMÁCKY OLGA							NÁŘADÍ K ORÁNÍ SLOVENSKY „JAK“					
NÁZEV ZNAČKY LITRU			4. DÍL TAJENKY MUŽSKÉ JMÉNO					5. DÍL TAJENKY								INICIÁLY DRAMATIKA ROSTANDA RÁJ	
ŘÍMSKÝMI ČÍS-LICE- MI 52				BIBLICKÁ OSOBA OVOČNÁ ŠTÁVA				CIZÍ ŽEN- SKÉ JMÉNO (ERIKAI)						LATINSKY „JÁ“ DUŽNATÁ BYLINA			
JMÉNO REŽISÉRA BERGMANA											ZTRATIT LISTÍ						
	VÝHONEK NESOUČÍ PLOD	ZNAČKA MOUKY 2. DÍL TAJENKY			ZNAK	CHLÉV PRO SKOT						ORGANICKÉ ŘEDIDLO	POLSKÝ SATIRIK KNEDLÍČEK				ŠÍLENEC
MARIÁŠOVÁ KARTA											NEZNÁMÝ AUTOR						
TYHLE			ZVUK ZVONĚNÍ ŠKODLIVÝ HMYZ				POPĚVEK	FINTA		SEVEŘAN	BRITSKÝ BĚZEC SBOHEM				ZNAČKA RADIA OBYČEJ		
JEDNOTKA ELEK- TRICKÉHO ODPORU				EVROPSKÉ MOŘE OPUŠTĚNÝ					SLANINA					VAZAL			
LIS					DÁT VÝ- STRAHU TUMÁŠ									DRAVÍ PTÁCI SPOJKA			
PLÍŠNĚNÍ							SLOVENSKY „JINÉ“				PUJAN						
STARO- GERMÁN							HOZENÍ VIDLEMI (ŘÍDCE)				NEDOSTA- TEK ZVYKU						

DOBRÝ ANDĚL

Společnost Subaru ČR podporuje pravidelným čtvrtletním příspěvkem projekt Dobrý anděl, který dlouhodobě pomáhá rodinám s dětmi, zasaženými vážnou nemocí. Pravidelná finanční pomoc navyšuje měsíční příjem rodin tak, aby se mohly soustředit na boj s nemocí. Na svůj vlastní provoz přitom nadace Dobrý anděl nespotřebovává ani korunu z vybraných peněz, ten je hrazen výhradně z peněz zakladatelů a dalších filantropů.

Jako Dobrý anděl přesně víte, komu pomáháte.
Zažijte radost z pomoci druhým
a staňte se Dobrým andělem.



DOBRÝ ANDĚL.CZ

Děkujeme!

Martínek, 7 let, leukémie



VÝMLUVNĚ O TOM SVĚDČÍ I VÝSLEDKY ZA BŘEZEN 2019:

V TOMTO MĚSÍCI DOBRÍ ANDĚLÉ PŘISPĚLI

21 552 448,64 Kč

Z TOHO SYSTÉM DOBRÝ ANDĚL
ROZDĚLIL **21 552 448,64 Kč**

POČET RODIN, KTERÝM V TOMTO MĚSÍCI POMOHLI DOBRÍ ANDĚLÉ: **3 505**

KAŽDÁ RODINA DOSTALA ZA TENTO MĚSÍČ ČÁSTKU: **6 149 Kč**

Solidarita a vzájemná pomoc je jednou ze zásadních charakteristik „subaru rodiny“. Osud lidí v nouzi nám zkrátka není lhostejný. A nejde jen o příběhy nezištné pomoci řidičům vozů jiných značek, kteří se ve sněhu nebo blátě zahrabali a nedokázali vyprostit, dokud je na laně nevytáhl ochotný subarista.

Věříme proto, že mnozí z vás přemýšlejí i o tom, že by se přidali k Dobrým andělům. Jako inspiraci pro vás a vaše spoluzaměstnance otiskujeme úctyhodná souhrnná čísla, která by vás mohla povzbudit k ušlechtilému činu.

ANDĚLSKÝ ÚČET KE DNI 12. 4. 2019

Od začátku činnosti dne 8. 11. 2011

dosud Dobří andělé přispěli: **900 867 539,67 Kč**

Svémi příspěvky se o to zasloužilo

103 340 Dobrých andělů.

Přidáte se?

více na <https://www.dobryandel.cz/>



DOBRÝ ANDĚL
RADOST Z POMOCI KAŽDÝ MĚSÍČ

**50% SLEVA
NA VSTUPENKU**

SLEVA SE VZTAHUJE NA ZÁKLADNÍ
JEDNODENNÍ VSTUPNÉ 18+ A JE
MOŽNÉ JI UPLATNIT K ZAKOUPENÍ
MAXIMÁLNĚ 2 KUSŮ VSTUPENEK
PO PŘEDLOŽENÍ TOHOTO KUPŮNU



VÁŠEŇ • ELEGANCE • UNIKÁTNOST • PRESTIŽ



LEGENDY

AUTOMOBILOVÁ SLAVNOST



17. - 19. 5. 2019 Výstaviště
Praha Holešovice

HLAVNÍ TÉMA SLAVNOSTI

MADE IN USA

110 LET BUGATTI / 60 LET SUBARU / 100 LET CITROËN

NOVINKY AUTOMOBILEK / LUXUSNÍ SUPERSPORTY / ZÁVODNÍ SPECIÁLY / HISTORICKÁ VOZIDLA

FMX SHOW PETRA PILÁTA A BRATRŮ PODMOLŮ / PŘEDNÁŠKY / INTERAKTIVNÍ ZÁBAVA PRO MLADÉ

HLAVNÍ VYSTAVOVATEL



OFICIÁLNÍ VOZY SLAVNOSTI



AMB Praha
AUTO MOTOL, BEB a.s.

PALIVO SLAVNOSTI



HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNEŘI



GARANT KVALITY

