

JSEM SUBARISTA!

Subaru Magazín pro všechny fandy značky vol. 032: podzim-zima 2018



Raduje se z každé zatáčky!



Proč máme rádi zimu



Japonci a jejich moře

Přeřadil jsem na nižší splátky.



SUBARU XV 1,6i Active

OD
5 166 Kč
MĚSÍČNĚ

Nastavte si výši splátek podle svých možností.

Využijte revoluci ve financování vozu Subaru, každých 3–5 let si můžete pořídit nový vůz!
Navíc bez nutnosti měnit výši svých měsíčních výdajů.

SUBARU
FINANCE

unicreditleasing.cz

Řešení pro všechno,
na čem záleží.

 **UniCredit**
Leasing

Reprezentativní příklad Subaru FREE PCP: Model SUBARU XV 1,6i Active získáte za těchto podmínek: Pořizovací cena vč. DPH: 590 000 Kč, výše úvěru: 354 000 Kč, jednorázová splátka hrazená klientem: 236 000 Kč (40 % z pořizovací ceny), pevná úroková sazba: 3,49 %, RPSN: 8,4 %; 1.–47. měsíční splátka úvěru: 3 613 Kč, 48. splátka úvěru: 226 283 Kč, 1.–48. splátka pojištění: HAV 1 121 Kč, POV 432 Kč, poplatek za poskytnutí úvěru: 0 Kč, celková částka k uhrazení: 469 085 Kč, délka úvěru 48 měsíců, nájezd 20 000 km/rok, HAV a POV pojištění – sazby platné u České pojišťovny.

Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy, a nelze z ní proto dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce. Nabídka je platná na smlouvy uzavřené do 30. 6. 2018 nebo do odvolání.

Vážení čtenáři, milí příznivci Subaru,

vítejte u dalšího subarického čtení, v pořadí už dvaatřicátého!

Tak nám zabili Ferdinanda, dalo by se parafrázovat, po tom co vstoupila v platnost nová emisní norma Euro 6d-TEMP, a z našich showroomů odjíždějí poslední exempláře legendárního WRX STI. A navíc na čas musíme oželeť i turbomotory ve Foresteru a Levorgu. Zákonodárci EU nám připravují pěkně tvrdý oříšek k řešení, patrně nás omezí i v dalších ohledech a nám nezbyvá se než přizpůsobit novým podmínkám a těšit se z nových produktů Subaru, které i když budou poplatné těmto novým potřebám, přesto dál ponesou poselství značky, vyjadřované sloganem SAVE-FUN-TOUGH, tedy BEZPEČNÝ-ZÁBAVNÝ-NEZDOLNÝ. Nová globální platforma, která s přesunem k alternativním pohonům a elektro-mobilitě bude významným pomocníkem, a již nyní ji zažíváme v Impreze a XV, je super! Sbírá samé příznivé ohlasy i ocenění. Je jedním z nejviditelnějších akcentů značky na bezpečnost a my se s jistým překvapením těšíme z pro nás nového faktu, že modely s touto platformou jsou prodejné ve všech specifikacích, tedy i v těch slabších (a jak si doba žádá nízkoe emisních) motorizacích. Je tak vidět, že nejen motor „dělá“ auto – ono i když to papírově nevypadá, jako celek všech component v praxi může fungovat úplně perfektně a konkurenceschopně, zvláště, když technologie pojme Subaru jako vždy „po svém“.

Radost dělá i další vůz, který se rychle a zaslouženě stal symbolem zábavy za volantem – BRZ. V čem jsou základní přednosti tohoto nositele sportovních genů naší značky, se dozvíte z velkého testu v tomto čísle. BRZ jsme také učinili jednou z atrakcí našeho tradičního setkání s dealerskou sítí. Její zástupci rádi přijali naši výzvu ke hře a s gusem si vyzkoušeli zvládat průjezdy i těch nejošidnějších zatáček, včetně klouzání bokem. To všechno činili s vědomím a vlastní letitou zkušeností, že tahle jedinečná radost z jízdy je návyková a infekční, prostě aby tu subaru nákazu mohli co nejefektivněji předávat dále. Ostatně v čísle najdete i velký článek o tom, jak si užít testovací jízdy a jistě z něho pochopíte, proč jim právě my subaráci přikládáme takovou důležitost. Naše vozy mají prostě zcela unikátní vlastnosti, díky kterým nabízejí řidiči netušenou škálu jedinečných zážitků z jízdy (a jsou jim za to odpuštěny drobné prohřešky ve výbavě třeba).

I když to v dnešním globálním světě, orientovaném pořád více na zisk plus ekologická zaklínadla a mantry politické korektnosti, je až k nevíře, Subaru stále staví auta pro radost svých zákazníků. Přitom s akcentem na maximální bezpečnost cizeluje dosavadní technologie a objevuje nové. Ale vždycky to jsou a budou poctivé čtyřkolky se stálým pohonem všech kol, jehož vyspělost se průběžně posouvá vzhledem k moderním nárokům a potřebám. Budoucnosti značky věnujeme další ze základních článků tohoto čísla. Subaru forever!

Vyznání, které shrnuje tenhle slogan, si v čísle přečtete od několika subaristů, například dvou mladých úspěšných příznivců značky, manažera Jakuba Veselky a hokejisty Jana Košťálka. A pak si připomeneme 10 důvodů, proč se subaristé těší na zimu i další aktivity, prezentované i na stránkách zazijsubaru.cz a jsensubarista.cz. Ohlédneme se za sezónou motosportu, která přinesla v některých



odvětvích značce Subaru a jejím soutěžákům vavříny nejen na domácím, ale i na mezinárodním poli.

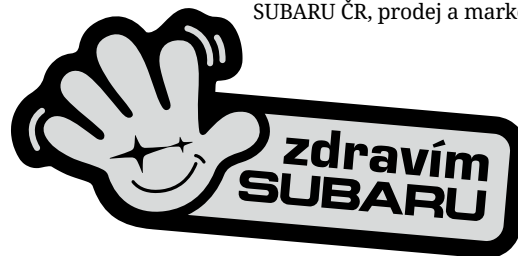
S rubrikou Země původu se tentokrát přeneseme k mořím, která obtékají víc než 3900 japonských ostrovů. Moře jsou přirozeně i jedním z nejdůležitějších zdrojů surovin pro vyhlášenou japonskou kuchyni. A až si přečtete, jak její úroveň velebí slavný japonský spisovatel Soseki Nacume, budete stejně jako já v pokušení přenést ten chvalo zpěv také na kvalitu vozů Subaru.

Takže vám přeji hezké chvíle u našeho-vašeho časopisu, ale hlavně za volantem vozů Subaru. A ať vám i v nastávající zimní sezóně přináší vaši šestihvězdičkoví miláčkové tu obrovskou porci krásných jízdních zážitků, na které jste od nich zvyklí, a nezapomeňte na cestě pozdravit každé Subaru!

Zdar Subaru!

Zdeněk Zikmund

Zdeněk Zikmund
SUBARU ČR, prodej a marketing



P.S.: Řekněte si u svého dealera o zdravici samolepku!

Pro SUBARU ČR, s.r.o., Pekařská 5, 155 00 Praha 5, vydává OSMIUM s.r.o., Místřínská 393, 155 21 Praha-Zličín, subarumagazin@subaru.cz

Šéfredaktor: Zdeněk Zikmund ■ **Editor:** Otakar Štajf ■ **Autorská a odborná spolupráce:** Vojta Bednář, Petr Hanke, Jaromír Kvíčala, Jaroslav Macnar, Adéla Průdková, Martin Sznapka, Karel Špaček, Vojtěch Štajf, Tomáš Vlasák, Soňa Thomová, Zdeněk Thoma ■ **Grafická úprava:** Lucie Doležalová ■ **DTP:** Business Media, dtb@bmczech.cz

■ **Tisk:** Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o., Přípotoční 10a, 101 00 Praha 10 ■ Číslo vyšlo: 6. listopadu 2018 ■ Neprodejné ■ Registrační číslo MK ČR E 15 223

■ ISSN 1214066X



Instagram

Skupina Jsem Subarista

Už několik stovek členů má nová facebooková skupina Jsem Subarista, která je otevřena všem majitelům i fanouškům aut značky Subaru. Zapojte se do diskuze i vy a pochlubte se svým autem ostatním!

Aktivity českého Subaru na podporu tuzemské (ale i slovenské) komunity se dál rozšiřují, a současně sjednocují. Prvním krokem bylo nedávné představení věrnostního programu Jsem Subarista, který najdete na stránkách www.zazijsubaru.cz/jsemsubarista. Zde na subaristy čekají pravidelné slevy a další partnerské výhody. Ostatně i přejmenování časopisu, který právě držíte v ruce, je součástí jednotného kurzu všech našich aktivit. Dalším dílem do skládačky se nyní stala facebooková skupina Jsem Subarista.

Kontrolu nad obsahem této skupiny mají sami subaristé, kteří do ní mohou libovolně přispívat a komentovat příspěvky ostatních. Jak se již během prvních týdnů ukázalo, téma

diskuzí je velmi široké. Zájemci o nový model Subaru si tu nechávají sdělovat zkušenosti od stávajících majitelů, poměřují se hodnoty průměrné spotřeby nebo najeté kilometry, sdílejí se fotky naleštěných miláčků na nádherných místech, i těch totálně zabahněných po pořádném řádní. Dochází ale i na technické dotazy, a pokud neporadí jiní subaristé, jsou k dispozici lidé z českého Subaru. Stejně tak je možné pozvat ostatní na zajímavou akci.

Věříme, že díky téměř 50tisícové komunitě na naší facebookové stránce se ze skupiny Jsem Subarista brzy stane jedno z nejzajímavějších míst pro setkávání subaristů. Najdete ji na stránce www.facebook.com/subaru.cze v záložce Skupiny.





Skupina Jsem Subarista
je nové místo pro dotazy
i sdílení zážitků





TEXT: PETR HANKE, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Magie od STI

Malé a lehké kupátko od Subaru je skoro pro každého. Je to ale auto, u něž musíte vědět, proč si ho kupujete. A vězte, že hlavním důvodem není design nebo výkon motoru, jeho zásadním argumentem je jízda jako celek. Je to auto, které vaše řízení posune na novou úroveň a přitom vás bude neskutečně bavit. Teď tu ale máme v testu zajímavý kousek, vybavený mnoha doplňky z programu příslušenství STI. Hned z kraje prozradím, že svezení s ním skutečně stojí za to.

**SUBARU BRZ SPORT**

Motor	plochý zážehový čtyřválec, 1998 cm ³
Výkon	147 kW (200 k)/7000 min ⁻¹
Točivý moment	205 Nm/6400–6600 min ⁻¹
Zrychlení	0–100 km/h: 7,6 s
Nejvyšší rychlost	226 km/h
Kombinovaná spotřeba	8,6 l/100 km
Cena	800 000 Kč

Subaru BRZ je motorka na čtyřech kolech. Cílem každého výletu je hlavně samotná jízda



Můžete se snažit o čistou stopu s maximální precizností a snahou o rychlost, nebo prostě jen povolíte a začnete si užívat chuligánštějšího stylu. Ten se mně osobně s BRZem líbil vždycky víc



Doplňky od STI testovaného vozu obsahovaly lízátko předního nárazníku, zvýrazňující červené linky a třeba i 18palcová kola



Zdá se mi, že tohle auto začíná být po šesti letech výroby postupně pochopeno. A vězte, že vím, o čem mluvím, protože BRZ jsem měl v garáži od okamžiku, kdy se začalo prodávat. Já mu tedy věřil, nicméně často jsem se setkával s různými připomínkami na slabý motor, chytrými řečmi, že mělo mít přeplňování, širší pneumatiky a tak dále. Z dnešního pohledu to byla od Japonců docela odvaha, postavit auto, které šlo proti proudu a nebylo mezi sportovními auty super nabídkou na první pohled. Jenže ono to s japonskými věcmi tak bývá. Jejich plné pochopení potřebuje čas.

V BRZ přitom do sebe všechno dokonale zapadá. Kombinace nízké hmotnosti a těžiště, motoru, který musíte točit a úzkých pneumatik je elixírem potěšení z jízdy. Ale skutečné ryzího potěšení, které vznikne, když můžete auto skutečně ždímat na jeho limitu. Jedině tak se s ním propojíte do jednoho celku a zapomenete na všechno ostatní. Rychlosti, kterými se na správné zatáčkovitě okrese pohybujete, sice nejsou nijak malé, ale určité jsou menší, než v některých přeplňovaných a výkonově vyšponovaných autech s přídomkem moderní, která se honí za časy na okruzích.

Přitom všem si uvědomíte, že BRZ je autem, které vám nic neodpustí. Jakmile zapomenete řadit, jste pomalí, jakmile moc zabrzdíte do zatáčky, ztrácíte. BRZ si přitom s vámi povídá a nechá jen a jen na vás, jaký zvolíte styl jízdy. Můžete se snažit o čistou stopu s maximální precizností a snahou o rychlost, nebo prostě jen povolíte a začnete si užívat chuligánštějšího stylu. Ten se mně osobně s BRZem líbil vždycky víc. Když do zatáčky vidíte, stačí si ho jen prostě zhoupnout na brzdách ve volant, přitom podržet a pak už si jenom hrát s tím, jak se vám zatáčkou ve smyku podařilo projet. To stejné platí pro kruhové objezdy. Zaručuji, že se vám často stane, že si ho prostě dáte jednou nebo dvakrát – počítejte proto s tím, že pravá zadní guma bude odcházet nejdříve. Na kruhových objezdech je fajn pomoci si ruční brzdou, která auto vyšoupne do správného úhlu a vy pak už jen řídíte plynem...

RACIONÁLNÍ SPORTOVNÍ KUPÁTKO

BRZ je prostě fantastické auto pro to, když si s ním chcete hrát. Když potom bilancujete a podíváte se na provozní náklady, zjistíte, že i když jezdíte dravě, stejně nakonec budete mít průměr spotřeby do 11 l/100km (když nebudete bláznit, vcelku v pohodě se vejdete do desíti a při běžném cestování se dostanete až na 8 l/100 km), dvě zadní pneumatiky s DPH stojí 3500 Kč a ani o brzdy se příliš nestaráte.

Možná ještě malá poznámka k pneumatikám, které jsou u auta tohoto typu velmi důležité. Továrna auto dodává s ekologickými pryžemi Michelin, které jsou dobré tak na jízdě po městě. Při intenzivnějším nasazení zjistíte, že se svým specifickým způsobem žvýkají, rychle se přehřejí a ve smyku děsně pískají. Rozhodně je lepší je co nejrychleji sjet (stačí jedno odpoledne v Sosnové) a pak si koupit jiné. Ale pozor, nejděte po pneumatikách s maximálním gripem. Důležité je, aby ztrácely přilnavost postupně a odolávaly teplotám. Mě osobně se osvědčily pneumatiky s šípovitým dezénem a většinou ze sportovní série běžných značek – ani nemusí být prémiové. Nebojte se v tomto ohledu zkoušet, budete překvapeni, jak velké rozdíly v chování na různých gumách jsou.

PROMYŠLENÝ BALANC

Jak už jsem psal, standardní BRZ je skvělé auto na hraní a případně i na učení. Nicméně za nějakou dobu nastane okamžik, kdy si začnete uvědomovat, že Japonec ho postavil možná až příliš univerzálně a „každodenně“, případně že přeci jen toužíte s ním častěji vyrazet na okruh nebo od něj chcete více přesnosti. Není pochyb o tom, že postupně začnete pokukovat po různých úpravách. Jakmile začnete procházet internet, objevíte hromady doplňků a příslušenství. Ale tady POZOR!

Uvědomte si, že automobilka během vývoje tohoto auta vyzkoušela tisíce různých kombinací tuhosti odpružení, tlumičů, silentbloků, stabilizátorů, nastavení geometrie, brzd, kol, pneumatik, a to všechno v různých podmínkách. A po neustálém testování nakonec vyšel jeden kompromis – každé auto je nakonec jen kompromisem. A tento kompromis je u sportovních aut vždy poměrně křehký a snadno se naruší.

Častým příkladem úprav je třeba tvrdší podvozek pomocí pružin a širší pneumatiky. Jenže touto modifikací většinou získáte méně komfortu a více gripu. Auto ztratí svoji hravost a v konečném důsledku nebude v reálném světě a na normálních silnicích o moc rychlejší. V autě prostě všechno souvisí se vším a vy, než začnete s úpravami, musíte si jasně říci, kam chcete auto posunout. Protože když nemáte představu a uvažujete pouze v obecné rovině na základě toho, čím se kdo na internetu pochlubí, snadno se dostanete do spirály, že utratíte hodně peněz a budete mít auto, které nebude umět vlastně nic, případně bude v praxi nepoužitelné.

Hezky se to ukázalo na testovaném BRZ, které mělo doplňky z programu příslušenství STI. Ty optické probereme později, ale zají-



BRZ modelového roku 2019 má upravenou aerodynamiku zadní části v oblasti podběhů kol



Nad nizoučným dvoulitrem s výkonem 200 k byla přidána flexibilní výztuha



U STI přesně vědí, kde BRZ vyztužit. Zde šikmá spojka mezi nápravnicí a karoserií



Tužší zadní ramena pevnost ovlivní hlavně v příčném směru. Od STI můžete mít i hlasitější výfuk



Dokonalá pozice za volantem je základem skvělého svezení. Červené startovací tlačítko je vtipným doplňkem



mavá ukázka byla, když jsem se mohl s autem svézt potom, co dostalo pouze rozporku mezi přední tlumiče a šikmé výztuhy v podlaze, spojující karoserii a nápravnicí. Auto bylo okamžitě na volantu přesnější a dokázalo se více zapřít a méně se naklánělo. Ale najednou byl znát neklid zádi, která byla oproti předku v příčném směru měkká. Situaci vyřešila instalace nových příčných a podélných zadních ramen od STI. Svým tvarem jsou stejná jako standardní, nicméně jsou tužší a mají pevnější silentbloky. Najednou bylo auto jako celek opět konzistentní, ovšem s rychlejšími reakcemi a přesnější kontrolou hlavně v rychlých zatáčkách, kdy auto bojuje s velkým příčným přetížením. To je docela hezká ukázka komplexnosti, na kterou je potřeba myslet.

Další změnou testovaného auta jsou 18palcová kola STI. Jsou lehčí a pevnější, než standardní, a pneumatiky mají místo 215/45 R 17 rozměr 215/40 R 18. Šířka zůstala stejná, to znamená, že i přilnavost, avšak pneumatika má nižší a tužší bočnici.

Výsledkem změn na podvozku jsou rychlejší a přesnější reakce auta, které v zatáčkách působí „placatějším“ dojmem. Ve volantu lépe vnímáte pohyby karoserie a současně i míru adheze, resp. její ztrátu. BRZ je s podvozkiem od STI schopné lépe se o něj opřít. Přitom se ale pouze díky nižšímu profilu pneumatik jen minimálně zhoršil komfort jízdy. Odpružení auta zůstalo stále dostatečně poddajné, aby zajistilo kontakt pneumatik s povrchem, a tím jistotu a současně i rychlost na běžných silnicích, jejichž povrch často není zcela dokonalý.

JEŠTĚ TROCHU OPTIKY...

Subaru zkoušený vůz doplnilo i celou řadou dalších prvků, jejichž cílem je ukázat možnosti příslušenství z dílny divize Subaru Tecnica International, jež letos slaví dvacáté výročí. Velmi efektní je především přední část, jíž dominuje spojler na spodní hraně předního nárazníku, doplněný další lištou z probarveného červeného pružného plastu. BRZ díky tomu vypadá ještě nižší, než je ve skutečnosti, a přitom se není třeba obávat o kontakty lišty se silnicí nebo třeba zpomalovacími pruhy. Když už ke kontaktu dojde, lišta se neodře (vyzkoušeno několikrát).

S lištou skvěle ladí také červená linka, lemující spodní hranu nasávacího otvoru v přídi. V tomto ohledu je škoda, že zkoušený vůz neměl v tom otvoru malé logo STI, jak je tomu u některých speciálních edic, jako je třeba ta Spec.S, dostupná ve speciální barvě i na českém trhu. Červená linka je použita také na zadním nárazníku. Pohledu zezadu ale dominují spíše velké koncovky nového výfuku s nečekaně hutným zvukem. Rozhodně před koupí doporučujeme výfuk vyzkoušet, protože je relativně intenzivní. Abychom výčet úprav zakončili, nesmíme zapomenout na červené startovací tlačítko v interiéru a bezrámečkové zpětné zrcátko.

Jednou z dalších úprav ale bylo také zkrácené řazení. A to se do celku velmi dobře hodilo, protože korespondovalo s rychlejšími reakcemi podvozku. Pohyby řadicí páky vyžadovaly jen mírně zvětšenou sílu, ale řazení bylo „cvakavější“. Velmi se hodilo při rychlém podřazování před zatáčkou, kterou chcete projet smykem.

NESMAZATELNÉ ZÁŽITKY

Subaru BRZ s úpravami od STI je opět senzačním autem. Je možná trochu okruhovější, ale ne tak, aby nebylo příjemné při denním ježdění. Více přesnosti se rozhodně hodí na všech typech silnic, nemluvě o okruzích, případně uzavřených tratích. BRZ je zkrátka autem, které vás bude bavit při každé projížďce. Je to robustní a spolehlivý sportovní nástroj, který od vás nevyžaduje nic než maximální zapojení, za něž se vám odvděčí skoro až magickou zpětnou vazbou. Patří ke kupátkům staré školy, které ale funguje moderním a bezproblémovým způsobem se zárukou na 200 000 kilometrů a pět let.

I po šesti letech výroby tedy tohle suverénně nejdrobnější Subaru má své nezaměnitelné kouzlo, které lze označit na nadčasově. Jsou totiž situace a zatáčky projeté v BRZ, které se mi z paměti už asi nikdy nevymažou. Díky BRZ zůstanou nezapomenutelným zážitkem. ■



Díky své koncepci je BRZ nejen zdrojem zábavy, ale také vás dokáže opravdu naučit řídit

SUBARU BRZ – TECHNIKA

Subaru BRZ je čtyřmístné dvoudveřové kupé s motorem umístěným vpředu a pohonem zadních kol. Mezi předními koly je co možná nejnižše uložen plochý čtyřválec Boxer s objemem 2,0 litru, který je vybavený kombinací přímého a nepřímého vstřikování. Ve své nejnovější podobě splňuje přísné emisní normy Euro 6d-Temp, a to i bez filtru pevných částic. Má vysokootáčkovou koncepci a atmosférické plnění. Jeho síla putuje k zadnímu samosvornému diferenciálu prostřednictvím šestistupňové manuální nebo samočinné převodovky. Kombinace nízko umístěného těžiště, ideálního rozložení hmotností, celkově nízké hmotnosti a zadního pohonu je zárukou zcela výjimečných jízdních vlastností, zaměřených na potěšení z jízdy. Ve výbavě nechybí stabilizační systém se speciálním režimem Track, umožňujícím pod kontrolou elektroniky provádět řízené smyky.



BRZ je zkrátka robustní a spolehlivý sportovní nástroj, který od vás nevyžaduje nic než maximální zapojení, za něž se vám odvděčí skoro až magickou zpětnou vazbou

Vyznání Jakuba (Fatalisty?)

Místo setkání: Jizerské hory, svah poblíž sjezdovky Severák
V hlavní roli: Jakub Veselka

Štíhlý, vysportovaný mladík, který vystoupil z naleštěného nového hnědého Outbacka 2.5 Sport na domluveném místě v domluvený čas, má dar zapůsobit sympaticky už na první pohled. A jak plynul čas a řeč, utvrzoval mě v přesvědčení, že první dojem nebyl klamný.



V tabulkách světových institucí, které každoročně hodnotí spolehlivost vozů, jsou modely Subaru trvale v absolutní špičce

Můžeme začít stručným životopisným souhrnem, prosím?

37 let, obchodní manažer, po několika letech práce ve velkých korporacích jsem se letos rozhodl postavit na vlastní nohy a s kamarádem jsme rozjeli samostatné podnikání. Provádíme i náročné rekonstrukce staveb. Momentálně se snažíme zhmotnit sen jednomu soukromému investorovi v lokalitě Horních Míseček v Krkonoších, kde budou citlivě proinvestovány desítky milionů korun. V příštím roce však budeme plnit sen sami sobě formou našeho vlastního developerského projektu, který nemá v ČR obdoby. Bude se jednat o projekt 5–7 rodinných vil v nejatraktivnějším dostupném prostředí Liberecka. Od české konkurence v developerském prostředí se výrazně lišíme tím, že naše zásada není stavět levně a prodávat drazé! My jsme přesvědčeni, že zvlášť pro nejnáročnějšího klienta se nesmí ošidit vůbec nic!

Pro pohyb v horách je Subaru samozřejmě dobrá volba. Byl to váš jediný motiv při výběru vozu?

Ale kdepak. Já jsem už někdy ve svých patnácti šestnácti letech přesně věděl, že až si

jednou budu pro svou potřebu kupovat vlastní auto, bude to Subaru. Jiná značka pro mě neexistovala. Svá Subaru mají táta i sestra, bylo jasné, že je budu následovat. Ty benefity, které Subaru nabízí, nenabízí absolutně žádná jiná značka. Ať už jde o bezpečnost, jízdní vlastnosti, které já stavím na hodně vysoké místo nebo pohon 4x4, který si na nic nehraje, světlá výška vozu a jeho spolehlivost – vždyť když se podíváte do tabulek světových institucí, které každoročně hodnotí spolehlivost vozů, modely Subaru jsou trvale v absolutní špičce.

A ještě je třeba dodat, že pro Outbacka jsem se rozhodl také pro to, jaký prostor nabízí. Mám totiž dvě děti a znáte to, i když je Outback obrovské auto, často mám pocit, že kdyby byl v nabídce značky vůz ještě větší, zvolil bych ten. Takže, pokud se Subaru Ascent objeví na evropském trhu, budu určitě jeden z prvních, kdo si ho objedná.

Outbacka jste si objednal v libereckém ILOSu, jak jste se službami dealerství spokojen?

To jsou skvělí reprezentanti další jedinečné přednosti Subaru: totiž, že prodejní i poprodejní služby charakterizuje vstřícnost, individuální přístup, že na celém jejich chování je znát, že jim na vás záleží a chtějí, abyste měl jistotu, že pro vás udělají všechno, co bude možné. A pokud nebude, pokusí se zařídit, aby bylo.

Je na vás zřejmé, že aktivně sportujete. Kde a jak?

V tom je život v hornatém kraji skvělý, že nabízí ideální terény pro cyklistiku, běh, běžky i sněžnice. Žiju v Liberci, ale tady, v okolí Bedřichova jsem 5×–6× týdně a můžu v ideálním prostředí trénovat.

Jste taky fanouškem některého z odvětví motorsportu?

Přiznám se, že ne. Formule nebo okruhy mi připadají v podstatě nudné. Ale před čím





Nejkrásnější místo na světě – Jizerské hory – a nejspolehlivější parták do nepohody – Subaru Outback

smekám a co mě láká, co bych chtěl třeba i zažít, je Dakar. Obdivuji lidi, kteří si na tu výzvu troufnou, speciálně motorkáře. Jak je to všechno na doraz, podnebí, terén, nutnost poradit si na místě se vším sám, málo spánku v improvizovaných podmínkách, obrovské porce kilometrů denně, to jsou nároky, které zvládnou fakt jenom hrdinové.

Použítte za volant Outbacka taky svou paní?

Ano, teď už ho řídí častěji, ale napřed se trochu bála, že je to velký, že je to automat, který nikdy neřídila. Ale teď už se jí to zalíbilo a jak zjistí, že se sám autem nikam nechystám, hned hlásí, že si Outbacka půjčí. Ale už je na dohled oboustranně uspokojivé řešení. Manželčině vozu doběhne v příštím roce technická, a tak zvolna připravujeme její přestup mezi řádné Subaráry. Dohodli jsme se se společníkem, že oba manželkám koupíme XVéčka. Na jedno už je složena záloha, druhé bude následovat právě v příštím roce.

Nelákalo vás vyzkoušet si také „ostřejší“ modely Subaru?

Ale to víte, že lákalo. A vyzkoušel jsem si je. Nejezdil jsem tedy v BéeRZetku, čehož lituju, protože jsem si jist, že je to dobrá hračka, to budu muset ještě napravit. S gusem jsem si zajezdil v Impreze a vyzkoušel jsem i nejsilnější verzi XVéčka. Impreza mě samozřejmě nadchla, kdybych měl v kapse zbytečněj milión nebo půldruhého, neváhám ani chvíli. Zvlášť když se teď máme na našem trhu rozloučit s STíčkem, hned bych si ho dopřál. I když je fakt, že při objemu práce a doby,



kterou chci věnovat sportu a rodině, bych asi na řádění za volantem neměl tolik času, kolik bych si přál.

Outbacka máte zhruba půl roku, dostal jste se za jeho volantem už do nějaké krizové situace?

Ano, dostal. Mám ho od února a hned po pár týdnech jsme měli nějaké focení pro firmu BLACK YAK, jednoho z největších světových specialistů na outdoor, kterého v ČR i SR zastupujeme. Bylo minus 13, hustě chumelilo a musím říct, že jsem vděčně naplno využíval systém Eye Sight. Cítil jsem se i v těch extrémních podmínkách bezpečně a myslím, že mě ten vychytaný systém v některých chvílích vyloženě ochránil před malérem.

Přece, když mluvíte se subaristy, slyšíte to vždycky: radost z jízdy a pocit bezpečí v každé situaci. Krátké, ale výstižné vyznání.

V ILOSu cítíte, že jim na vás záleží a chtějí, abyste měl jistotu, že pro vás udělají všechno, co bude možné. A pokud nebude, pokusí se zařídit, aby bylo

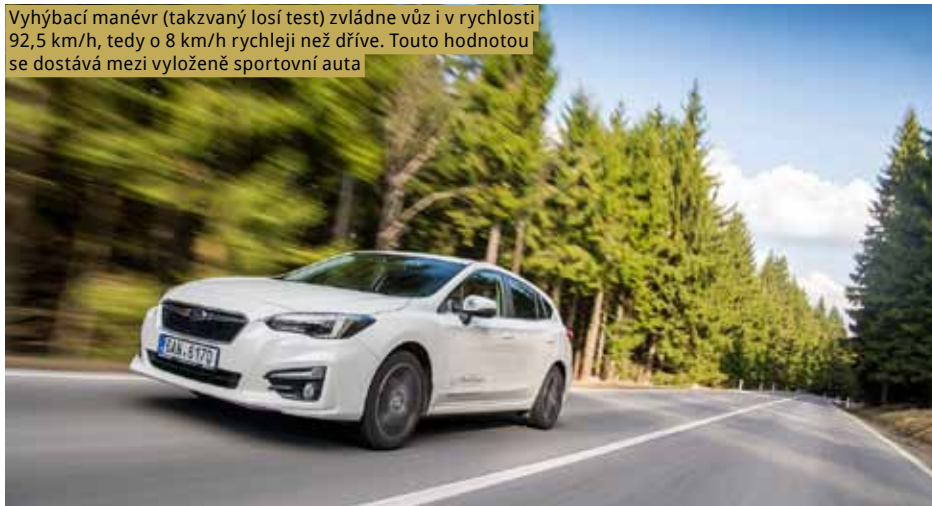
Nezeptal jsem se, proč rodiče mému partnerovi v rozhovoru vybrali zrovna křestní jméno Jakub. Slavný román Denise Diderota Jakub Fatalista, v Čechách známý především díky dramatičce Milana Kundery „Jakub a jeho pán“, rozvíjí ve vtipném dialogu spor o tom, může-li člověk svou vůli a svobodným rozhodováním určit zásadní směřování svého života. Všichni bychom rádi přitakali. A na Jakubu Veselkovi je zřejmé, s jakou energií a zápalem se umí své příležitosti chopit. Jeho sportovní přístup mu ale velí ne-zavírat oči před tím, že i na trase životního závodu je hodně překážek a nástrah, které mohou měnit naše záměry a rozhodnutí. A zkušenosti, získané také za volantem Outbacka, mu umožňují nahlížet sebesvůlejší okolnosti jako zvládnutelnou zkoušku, která činí život pestřejším a naplněnějším.

Královna zatáček: Imprezou na Ještěd

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA

Jméno Impreza se na český trh po letech vrátilo ve velkém stylu. Jako první model Subaru totiž stojí na přelomové nové platformě, jejíž výhody jsme na klikatých silnicích kolem Ještědu pro fanoušky šestihvězdičkových vozů a návštěvníky stránek www.zazijsubaru.cz důkladně prověřili.

Vyhýbací manévry (takzvaný losí test) zvládne vůz i v rychlosti 92,5 km/h, tedy o 8 km/h rychleji než dříve. Touto hodnotou se dostává mezi vyložené sportovní auta



Nová platforma snížila náklony karoserie v zatáčkách oproti současným modelům o polovinu. Také těžiště vozu je nyní o 5 mm níže a optimální je i pozice za volantem. To všechno v praxi znamená, že v zatáčkách vám Impreza dodá ohromnou jistotu

Model Impreza byl poprvé představen v roce 1992, s příchodem nové generace v minulém roce tedy oslavil výročí 25 let. Současně Subaru představilo zcela novou technickou platformu SGP (Subaru Global Platform), která se v české anketě Auto roku stala technickou inovací roku. A není těžké pochopit, proč tomu tak je. Díky mimořádné tuhosti a promyšlené konstrukci totiž dosud nevídaným způsobem spojuje bezpečnost, pohodlí a zároveň špičkovou ovladatelnost.

Nejde přitom o žádné marketingové fráze. Organizace Euro NCAP loni vyhlásila Subaru Impreza a sesterské XV nejbezpečnějšími rodinnými auty ve své kategorii. V japonských

zkouškách dokonce Impreza dosáhla nejvyššího hodnocení v historii testů a také americký institut IIHS zařadil vůz do elitní kategorie Top Safety Pick+. Nová platforma zvýšila celkovou torzní tuhost oproti současným modelům o 70 % a úroveň absorpce energie při nárazu se zlepšila o 40 %.

Kvůli bezpečnosti jsme ale tentokrát na Ještěd nevyrazili a bourat jsme rozhodně neměli v plánu. Tuhá karoserie totiž přináší i další velkou výhodu, a to jsou jízdní vlastnosti. Ve spojení se symetrickým pohonem všech kol, nízkým těžištěm lehkého plochého motoru boxer a skvěle naladěným podvozkem je to auto, kde brzdy skoro nejsou potřeba.



Když do utažené zatáčky najedete tak rychle, jak jste běžně zvyklí, vaše první myšlenka zaručeně bude: Proč jedu tak zbytečně pomalu? Zatáčku po zatáčce začnete zrychlovat a žasnout, jak rychlé tempo si auto nechá líbit



Rychlé řízení, lehká příď a nízké těžiště zkrátka Impreze dávají mimořádnou obratnost. Na každou zatáčku se budete těšit.

Procentuální nárůst tuhosti karoserie je od 70 do 100 % a například torzní tuhost (kroucení karoserie v podélné ose) je o 90 % lepší. Karoserie je tedy skoro jednou tak odolná proti krutu. Převáděno na chování na silnici to znamená milimetrově přesné reakce na povely řidiče, které se neztrácejí v pohybech karoserie

Organizace Euro NCAP loni vyhlásila Subaru Impreza a sesterské XV nejbezpečnějšími rodinnými auty ve své kategorii



„Ve vysoké rychlosti a při rychlých změnách směru cítíte, že se řízení opravdu zapojuje. Máte mnohem více důvěry, protože od auta máte dobrou zpětnou vazbu, což je dnes velmi vzácné. Z toho mám velkou radost,“ komentoval před časem své první jízdní dojmy závodník Tim Schrick

Subaru Impreza je v první řadě bezpečné a praktické auto, které nemá ohromovat velkými výkony. Své sportovní nadání využívá spíš pro dokonale plynulou jízdu, při které na brzdový pedál dojde jen málokdy. Přináší tak zvláštní druh klidu a jistoty, který se prostě musí zažít



Impreza tak úplně potlačila vlnění, které obvykle následuje po rychlé změně směru. Na pohyb volantem reaguje okamžitě a bez zpoždění, které u předchozí platformy činilo přibližně desetinu sekundy



Co ještě stihnete: Přes golfové jamky, nebo Běh do oblak

Finále seriálu zážitkových přírodních běhů Kilpi Trail Running Cup se koná první listopadovou nedělí na hřišti nejstaršího golfového klubu v zemi, v Praze v Motole. Ještě to stihnete! Desítka (nebo pětka) na jemně stríženém pažitě. Třeba jako ochutnávka na další ročník, který bude zase skvělý. Nejméně jako ty tři předchozí, kdy u nich bylo i Subaru.

TEXT: TOMÁŠ NOHEJL, FOTO: LADISLAV ADÁMEK



Tohle je ta nejlepší osvěžovací stanice, žádné hromady kelímků a odpadků. Typické pro KTRC



Tento obrázek – rozkvetlé stromy a keře, dřevěný můstek a zurčící vodopád – nabízí zákoutí petřínského parku u paláce Kinských



Někdy si živly zaskotačí i noc před závodem. No a co?! Běžce to nezastaví, naopak ztraktivní trať



A naopak – takhle vypadá start královské padesátky v Krkonoších, jediných skutečných horách této země

A v letošním roce měli členové platformy Jsem subarista zajištěný od pořadatelů VIP servis včetně startovního zdarma. Vydat se na celý víkend na výlet a spojit ho se sportovním výkonem? To je tip pro aktivní lidi, majitele vozů, jejichž značka je synonymem aktivního stylu života.

„Termíny budou i příští rok velmi podobné těm letošním,“ předpokládá Martin Dvořák, ředitel KTRC. Takže jak to letos vypadalo?

Začínalo se dvěma městskými traily, to znamená běhy ve městech, ale až nečekaně přírodními zákoutími, která jste dosud možná neznali. V Ostravě se běželo přes haldu Ema, unikátní biotop se subtropickou vegetací. V Praze zase petřínským parkem, kde se vám při zdolávání jeho kopců rozhodně nehonily hlavou romantické představy. Hlavní trať měřily deset kilometrů.

„Černá“ Ostrava podél řeky
Ostravice v dubnovém
slunečním žáru...



Každý podnik je unikátem, pořadatelé si sami vymysleli trasu a rok od roku zdokonalují zázemí



Subaru Outback pomáhal pořadatelům, vozil fotografy na důležitá místa zásoboval občerstvovací stanice vysoko v kopcích



...vybíhalo se z Trojhalí
v Nové Karolině

Náročné horské běhy se někdy dají absolvovat i s holemi, které pomáhají hlavně v sebězích



Teprve po této rozcvičce, už v teple letošního maxiléta, jsme zamířili do hor za půlmaratóny. Nejprve Dolní Morava a její dominanta Králický Sněžník. Pak Česko-německý půlmaratón v opuštěném domálickém kraji u Nemanic. První srpnovou sobotu tradičně královská Krkonošská 50 (anebo 25). A hned dva týdny poté drsný nášup, opět půlmaratónská štreka na Lipně s výběhem do Stezky v korunách stromů.

V říjnu pak ještě Ještědský půlmaratón. A na závěr zmíněná desítka přes motolské jamky. Pro doprovod, anebo ty, co si ještě na celou vzdálenost netroufnou, je vždy připravena i kratší pětka, obsahující taktéž nádherné pasáže.

Každý podnik je unikátem, pořadatelé si sami vymysleli trasu a rok od roku zdokonalují zázemí. Stejně tak se rozrůstá skupina

účastníků, která objíždí kompletní program (má celoroční kalendář a může se pak hledat v celoročních žebříčcích všech věkových kategorií). A taky ho spojuje s výlety.

Když už se v srpnu vláčíte až na Lipno, je přece škoda hned z cíle spěchat zpátky domů. A v Krkonoších bylo o prázdninách o deset stupňů míň než v rozpálených městech... Teplo měř sice ukazoval sedmadvacet, ale po vystoupení z auta vám naskočila husí kůže.

Ještě jeden tip pro vás máme. Zachytit atmosféru závodů můžete také v prosinci na Dolní Moravě. Tam se koná epilog sezóny staré, anebo prolog té nové. Při zahájení provozu lanovek 8. prosince přibližně tříkilometrový výběh sjezdovkou a bikeparkem až na vrchol Stezky v oblacích. Po něm stáhnete lyžovačku a pak si můžete dát parádní wellness dole v hotelu Vista.



Dámy si to užily, v Českém lese běžely po českém i německém území



TEXT: J. LASÍK, FOTO: ARCHIV

Lukáš Vojáček mistrem Evropy

Asi největším letošním úspěchem pro značku Subaru je celkové vítězství Lukáše Vojáčka v Mistrovství Evropy v závodech do vrchu. Se Subaru Impreza STi nenašel v kategorii cestovních automobilů skupin N, A, GT a S20 přemožitele. Vyhrál deset z dvanácti závodů a titul si pojistil už v předposledním podniku sezony.

„Před závodem ve Slovinsku jsem měl náskok na Francouze Pierra Courroye, který startuje s McLarenem v kategorii GT, dvanáct a půl bodu. Stačilo by mi tak i třetí místo, ale on do Slovinska nepřišel, a tím mně situaci usnadnil. Před závodem jsem byl hodně nervózní, aby nesehlala technika, nebo se nestalo něco neočekávaného. Tým mechaniků našeho týmu Ennoble Racing ale připravil auto opět skvěle. Po startu ze mne nervozita spadla a už jsem se soustředil jen na trať,“ neskrýval v cíli radost Lukáš Vojáček.

Jak praví přísloví – jablko nespadne daleko od stromu – platilo také u Vojáčků, neboť otec Petr se kopcům věnuje třicet let a pětkrát se stal vicemistrem Evropy,

domácí tituly sbíral jako na běžícím pásu, ale evropský titul mu unikál.

Také Lukáš Vojáček, který jezdí vrchy deset let, měl už několikrát blízko k titulu, ale vždy se přihodily nějaké trable s technikou. „Po závodě ve Švýcarsku mechanici Subaru rozebrali, zkontrolovali a vyměnili opotřebované díly. Nic jsme neponechali náhodě,“ přibližuje přípravu vozu Lukáš Vojáček.

V posledních letech závodil s Mitsubishi Evo 8, kterému však skončila homologace a tým Ennoble Praha stál před otázkou, co dál. Už vloni zkoušel při domácím šampionátu Subaru Impreza pro skupinu A nad tři litry. V divizi 1 skončil třetí, a protože se Subaru ukázalo jako schopné, tak se pustili do vylepšování. Jako první snížili hmotnost o pětadvacet kilogramů, podvozek dostal nové tlumiče HP, na výkonu

se „podepsala“ řídící jednotka, nová převodovka disponuje už systémem ALS, který udržuje tlak v turbodmychadle a zvyšuje výkon.

Hned první letošní evropský start v jiho-francouzském St. Jean du Gard, na trati považované za jednu z nejtěžších, proměnil Lukáš ve vítězství. A následovaly další úspěchy, které vedly až k vysněnému titulu mistra Evropy. Jen v posledním podniku na chorvatské trati, kde už o nic nešlo, dojel třetí, ale tento výsledek se stejně v konečném součtu škrtal.

A co bude dál? „Stále čekáme až FIA vydá nové technické předpisy, zatím všichni vyčkáváme. Nemělo by smysl investovat do něčeho, když se neví, co bude. Vím jen, že otevřené automobily mě nelákají, já potřebuji mít nad sebou střechu,“ přiznává Lukáš Vojáček, jehož velkou oporou jsou nejen rodiče, ale i babička s dědečkem.

K titulu mistra Evropy blahopřeje i Subaru magazín.

Otec Petr se kopcům věnuje třicet let a pětkrát se stal vicemistrem Evropy, domácí tituly sbíral jako na běžícím pásu, ale evropský titul mu unikál

Dva domácí tituly v rally

Ač pravidelně žehráme na rozhodnutí značky Subaru opustit soutěžní kolbiště, vozy této značky jsou stále v popředí zájmu. Letos navázali na předešlé úspěchy Sandra Pokorná a Štěpán Zabloudil a oba své kategorie českého šampionátu v rally suverénně ovládli.



Už desítky let jsme zvyklí, že v českém rallysportu hrají vozy Subaru Impreza velmi významnou roli. Paradoxně i po útlumu soutěžních aktivit značky ve světě je tomu v České republice tak trochu naopak. Od roku 2013 se v celoročním hodnocení Mezinárodního mistrovství České republiky pravidelně umisťuje Subaru na medailových pozicích ve svých kategoriích a ani v sezóně 2018 tomu nebylo jinak. Úspěchy tentokrát posádky Subaru vyválčily hned na dvou frontách.

V minulých číslech našeho magazínu jsme již zmiňovali, že po našich tragických proháních vůz

vrcholem jejich snažení byla Rally Bohemia, odkud si (ve své premiérové sezóně v Mistrovství republiky ve dvouletých soutěžích) dokonce odvezli domů poháry za třetí příčku!

V té době ale posádku čekal úkol nejtěžší – zvládnout celý kurz nejdelší a nejslavnější domácí soutěže, tedy Barum Czech Rally Zlín 2018. „Již při trénincích jsme byli vtaženi do super atmosféry, kdy nás zastavovali lidi a chtěli podpisové karty, nebo si jen popovídat o rally. Zlínsko prostě rally žije, a to byly teprve tréninky. Skvělá atmosféra byla i na slavnostním startu, kde se sešla spousta lidí. Hned jsme využili situaci a vyzkoušeli jejich reakci. Jirka chtěl vidět v jejich podání mexickou vlnu a diváci se fakt snažili. Podle zákulisních informací máme primát první posádky s mexickou vlnou na zlínském náměstí, navíc jsme se tím dostali i na youtube. Fanoušci byli skvělí. Já nezůstala v šou pozadu a vyhlásila konkurz na hostesáky, kteří nás měli doprovodit na cílovou rampu s podmínkou nahoře bez, ale jen kluci,“ přiblížila atmosféru pražská jezdyně. Ta poté soutěží i přes obtížné povětrnostní podmínky zdárně propoula až do závěru první etapy, kdy extrémně těžkou soutěž nevydržel silentblok kulisy řazení a poté i řadící páka: „Smutnou zprávu jsem hned volala i tátovi, ale z jeho slova znělo resolutní pokračování v boji s technikou. Řekl, že odstoupení nepřichází v úvahu a poradil nám, ať Jirka strčí do panelu ruku, zbytek řadičky zařadí nějaký kvalt... S Jirkou jsme se na sebe podívali nevěřícně, ale táta má vždycky pravdu a vím to už asi od svých deseti let, takže Jirkovi se podařilo nasadit trojku. Teď si říkám, jaké bylo štěstí, že se netrefil třeba do jedničky... Na trojku jsme pak dojeli až do servisu s tím, že spolujezdec ji držel celou dobu ručně, aby nevypadla – přitom ještě četl noty a jednou rukou si přehazoval stránky! Samozřejmě jsme ztratili nějaký čas, ale etapu jsme dokončili a po opravě mohli pokračovat v nedělní části soutěže,“ popisovala v cíli Sandra Pokorná. Dvojice Pokorná – Skořepa pak



zvládla i nástrahy etapy nedělní a na cílové rampě se mohla radovat z předčasného prvenství v celoročním národním hodnocení tzv. Dámského poháru, kam budoují posádky se ženami za volantem.

Podobně úspěšnou sezónu si připsal také Štěpán Zabloudil. Ten se letos vrátil k osvědčenému staršímu vozu Subaru Impreza 555 a nelitoval. Sezóna s produkčním vozem jej navíc naučila více šetřit techniku a právě spolehlivost byla i pro něj velice důležitá. Zabloudil totiž ve své třídě 13 zápolí především se speciály WRC, vůči kterým má jeho letitý vůz znatelný technický handicap. Hned na dubnové Rallye Šumava Klatovy ale „wéercčeka“ do cíle nedojela a Zabloudil s Novákem mohli slavit ve své třídě prvenství. Postupně přidali dvě druhé příčky a když poté svou klasifikaci ovládli na slavných Rally Bohemia i Barum, mohli se radovat ze zaslouženého titulu. Ve Zlíně se k tomu připojila spokojenost z výtečného výkonu a ze skvělé patnácté příčky v hodnocení národního šampionátu. Víc jak dvacetiletá „babička“ Subaru Impreza 555 tak znovu přesvědčila, že vozy této značky mají dlouhou životnost a že svým majitelům dokážou dělat radost i ve vyšším věku. Štěpán Zabloudil tak mohl už v létě oslavovat titul domácího šampiona ve třídě 13! ■



Subaru Impreza WRX STI také půvabná dívka, která čelí početné mužské přesile. Rádi to zopakujeme, neboť Sandra Pokorná (jak se tato amazonka jmenuje) závod od závodu zrychluje a pozvolna se dere i celkovým pořadím vzhůru. Před rokem vedle ní usedl zkušený navigátor Jiří Skořepa a jejich spolupráce nese ovoce. Jejich společnou významnou devizou je také spolehlivost, což je vlastnost pro úspěchy v rallysportu naprosto nezbytná. Za půldruhého roku spolupráce ani jedenkrát nemuseli odstoupit, což je vynikající vizitka jak pro souhru posádky, tak také pro tým mechaniků, který jejich vůz Subaru Impreza připravuje. Ve velmi početné třídě 3 Sandra s Jiřím obsazují pravidelně bodované příčky, dosavadním

Stupně vítězů i další cenný rekord

Subaru je značka japonská a Evropa pro ni byla vždy jen jednou z mnoha srovnatelných částí celosvětové obchodní strategie. I proto jsme si už dávno zvykli, že když pokukujeme, jak se značce dařilo v motorsportu, obletíme přitom doslova celý svět...



Atraktivní Subaru BRZ letos zazářilo v seriálu Super GT prvenstvím na okruhu Sugo



Polský rallysport má ve třídě Open N nového šampióna – šestadvacetiletého Marcina Slobodziana



Travis Pastrana je stále velkou hvězdou motorsportu v USA, jeho rekordní jízda na horu Mount Washington všem vyrazila dech

Naše putování tentokrát začneme přímo východem slunce, respektive zemí, kterou právě tento fascinující akt už stovky let symbolizuje. Na domácí půdě totiž Subaru zažívá v roce 2018 jednu ze svých nejlepších sportovních sezón poslední dekády. A to opět také v rallysportu, tedy v prostředí, které je značce s hvězdami ve znaku i z dlouhodobého hlediska nejvíce nakloněno. V minulém čísle jsme sice zmínili, že už také na japonské ostrovy pronikla česká škodovka se svým speciálem R5, který tam únorovou soutěž domácího šampionátu vyhrál, od té doby ale nabralo druhý dech právě Subaru. Na jaře se sice ještě snažili naši značce konkurovat jezdci závodníci s vozy Mitsubishi, na stupně vítězů se ale na soutěžích mistrovství Japonska vždy dostal maximálně jeden z nich. Zbýlé stupně už od jara začali pravidelně obsazovat závodníci s novými Subaru WRX STI, a ti už od začátku června na následujících čtyřech mistrovských podnicích mezi sebe nikoho dalšího nepustili! Velezkušené trio jezdců Tošihiro Arai, Norihiko Katsuta a Takuma Kamada se svými spolujezdy a skvělými sportovními zbraněmi sváděli při všech letních soutěžích vyrovnané bitvy – ale jen mezi sebou, protože nikdo ze soupeřů už jim ani zdaleka nestačil...

Když už cestujeme se Subaru po Japonsku, podnikněme tam hned také naši už tradiční návštěvu na prestižní okruhové sérii Super GT. Budeme muset být ale trochu kritičtější a přiznat si, že v ní se (už osvědčené) dvojici Takuto Iguči – Hideki Yamauchi ani letos nedaří podávat vyrovnané výkony. Na okruhu Suzuka sice v květnovém závodě na 300 kilometrů obsadili ve své kategorii GT300 výtečné třetí místo, to byl ale v první polovině sezóny jejich jediný úspěch. Smolnou sérii prolomili až v polovině září, kdy na okruhu Sugo (znovu v závodě na 300 km) dokonce zvítězili, a to navíc tzv. systémem start – cíl! Věřme, že právě tímto skvělým výkonem otočili kolem



Takuma Kamada před lety startoval i na Rally Acropolis (už tehdy se Subaru), na domácí šotolině v Japonsku se ale cítí mnohem lépe



Talentovaný Adrian Sutton s „kombíkem“ Subaru Levorg GT letos vyhrál šest závodů okruhového seriálu BTCC

osudu na svou stranu a v příštích vydáních našeho magazínu už budeme výsledky atraktivního modrého Subaru BRZ týmu R&D Sport pouze chválit.

STARÁ DOBRÁ EVROPA

Další zastávku na cestě kolem světa uděláme na nám nejlépe známém kontinentu. Už tradičně o českých závodnících píšeme na jiném místě, tentokrát ale pro další výsledky dosažené s logem Subaru nebude potřeba ze srdce Evropy cestovat ani příliš daleko. Navažme na minulý odstavce a začneme u okruhů, nemůžeme totiž ani tentokrát opomenout účast týmu Subaru Tecnica International na populární květnové čtyřladvacetihodinovce cestovních vozů na německém Nürburgringu. Letos to vůbec nebylo jednoduché – při kvalifikaci měli jezdcí potíže nejprve s převodovkou a pak i s nevhodným nastavením podvozku, které způsobovalo nadměrné opotřebení pneumatik. Říká se ale, že těžko na cvičišti může znamenat pak lehkou na bojišti a naštěstí to platilo i tentokrát. Hlavní závod už totiž speciálně upravené Subaru WRX STI zvládlo a dokonce dokázalo (už popáté) pod vedením čtveřice Iguči, Schrick, van Dam, Yamauči na prestižním závodě vyhrát svojí třídu SP3T. Závod byl letos na dvě hodiny přerušen pro mlhu a silný déšť, piloti vozu Subaru se ale i s takto obtížnými podmínkami poprali velmi zdárně a v cíli si tak mohli na své konto připsat další cenný úspěch.

Své sportovní aktivity hned za humny nadále úspěšně rozvíjí také Subaru Poland Rally Team. V něm se v posledních letech vystřídala docela dlouhá řada závodníků, mnohé z nich jsme si na našich stránkách představili, někteří (Kajetanowicz či Chuchala) dokonce dokázali úspěšně proniknout i na evropská a světová kolbiště. Od minulé sezóny jezdí pod týmovou hlavičkou posádka Marcin Slobodzian – Jakub Wróbel a vede si

čím dál lépe. Mladé krakovské duo osedlalo Subaru Impreza STI N15 už v roce 2016, tehdy to ale byla ryze soukromá aktivita a jejich modrý hatchback byl prost jakýchkoliv reklam. Přestup pod tým dovozce pak samozřejmě znamenal velký posun v kariéře vzhůru. Už v prvním roce pro něj vybojovali čtvrtou příčku v celoročním hodnocení třídy Open N a letos to je ještě lepší. Marcin s Jakubem zahájili šampionát prvenstvím ve své třídě na Rajdu Swidnickém a tento výsledek pak dokázali ještě čtyřikrát zopakovat. Jejich „až druhé místo“ na prestižním Rajdu Rzeszowském navíc tým tolik nemrzelo – těsné vítězství totiž vybojoval Wojciech Chuchala, který se pro tuto soutěž do Subaru Poland Rally Teamu jednorázově vrátil. Vrcholem snažení Slobodziana s Wróbelem pak byl zářijový Rajd Polski, zařazený do mistrovství Evropy. Také v bohaté mezinárodní konkurenci na extrémně dlouhé a těžké soutěži ale mladíci uspěli, dojeli se svou Imprezou do cíle jako nejlepší posádka mimo speciály kategorie R5 a vyhráli i evropské hodnocení kategorie ERC2. Zdali to ale bude pro ně vstupenka i do dalších mezinárodních klání, ukáže až čas.

Dalším seriálem, o kterém jsme v našem magazínu již psali, je britské okruhové mistrovství BTCC. V jeho velmi vyrovnaném poli se ale letos týmu Adrian Flux Subaru Racing dařilo přece jen méně než loni. Obháje titulu, talentovaný Ashley Sutton, sice vyhrál dokonce šest závodů, přesto to pro něj a jeho zajímavý vůz Subaru Levorg GT nestačilo na lepší než čtvrtou příčku celoročního hodnocení. Po velkých očekáváních tak v týmu zavládlo mírné zklamání, zejména když Suttonův zkušenější kolega Jason Plato se jen taktak dostal aspoň do první třicítky početné výsledkové listiny a díky tomu získalo v hodnocení značek letos Subaru také až „bramborovou medaili“...

ZA MOŘEM STÁLE VLÁDNE PASTRANA

Nejen ve Spojených státech je dobře známou osobností Travis Pastrana. Tento neúnavný showman v minulosti předváděl divoké triky na motocyklech i v autech a žádná meta mu není dost vysoká. Posledních několik let je i jeho jméno nerozlučně spjata se značkou Subaru, které se v USA i v Kanadě stále skvěle daří. Travis se speciálem Subaru WRX STI už před rokem dokázal překonat rekord tratě nejstaršího závodu do vrchu na severoamerickém kontinentu, vedeného na horu Mount Washington ve státě New Hampshire. Na rozdíl od známějšího Pikes Peak je cesta na tuto americkou horu stále ještě zčásti šotolinová – no a nebezpečný povrch, na tom se vozy Subaru vždycky cítily jako ryba ve vodě. Pastrana na kopec doslova vyletěl v čase 5:44,72 a téměř o půlminutu překonal dosavadní rekord tratě (který mimochodem patřil Angličanovi Higginsovi, také na Subaru). Dlouhý, dvanáctikilometrový úsek zvládl Pastrana navíc bez spolujezdce, který by mu dopředu hlásil zatáčky, a tak jsme moc zvědaví, jestli někdo dokáže v dohledné době rekord překonat – závody na Mount Washington se totiž nekonají každý rok, na opakování tohoto motoristického svátku si fanoušci musí vždy počkat celé tři roky.

Travis Pastrana měl loni velmi úspěšnou sezónu, dokázal se Subaru těsně zvítězit i v americkém mistrovství v rally asociace ARA. Přesně shodného počtu bodů jako Pastrana dosáhl i jeho již zmíněný týmový kolega David Higgins a rozhodovat musela pomocná kritéria. Ta se přiklonila na stranu amerického jezdce, což ale pro něj nemělo jen samé výhody – v letošní sezóně totiž své oblíbené startovní číslo 199 musel nahradit na závodním voze jedničkou a ta mu zatím zdaleka tolik štěstí nepřináší... ■

Subaru, kam se podíváš

Když jsem se blížil k cíli své 400 km dlouhé výpravy a projížděl jsem zástavbou nízkých elegantních rodinných domů v Opavě, nemusel jsem zaostřovat na popisné číslo. Věděl jsem, že na místě budu, až uvidím před domem stát víc vozů Subaru. Karel Schiesser mi přišel otevřít v subaráckém triku a když jsem se uvnitř seznámil s jeho ženou a dětmi, byli všichni v podobném dresu. Dcera Linda pak ke kávě donesla moučník, který její maminka upekla tak, aby na vrchní straně plasticky vynikalo šestihvězdičkové logo.

PŘIPRAVIL: OTA ŠTAJE, FOTO: AUTOR A ARCHIV RODINY KARLA SCHIESSERA



Hostitel ukázal na Lindu a řekl: Mé sepětí se Subaru trvá už dlouho, pamatuje se to dobře podle věku Lindy. Rozhodnutí padlo, když jsme ji čekali. Já jsem vždycky užíval japonská auta, měl jsem Hondu Civic a pak Mazdu 626. Protože se ženou oba rádi lyžujeme a rodiče mají chalupu v Jeseníkách na dosti nepřístupném místě, naše lyžařské výlety prověřovaly důkladně kvalitu mých vozů. Jednou jsme tam byli o víkendu, kdy napadlo snad metr nového sněhu a já nebyl sto vyjet s tou Mazdou z místa, kde jsem ji zaparkoval. Předokolkou v takových podmínkách ani špičková elektronika nespasí. Těhotná manželka se mě snažila vytlačit, kola jsme pro lepší trakci podkládali nalámanými větvemi, no nakonec jsme vyjeli, ale ve mně už uzrálo rozhodnutí opatřit si vůz s pohonem 4x4. Mé rozhodnutí posílil další zážitek, když jsme byli ještě s bráchou a jeho

ženou na lyžích v Dolomitech. Ubytování jsme měli domluvené v chalupě, k níž vedlo prudké stoupání. A přestože nebyla žádná sněhová kalamita, bylo tak deset cm nově napadaného sněhu, ani bráchova Octavie ani má Mazda nedokázaly do toho svahu vyjet. Mořili jsme se s nandáváním řetězů a já si řekl: Tak to už se opravdu musí vyřešit radikálně.

Rovnou vás jako řešení napadlo Subaru?

Ne, nevím přesně, co bylo tím rozhodujícím impulzem, ale je pravda, že pár mých známých přede mnou chválilo své vozy Subaru a v blízké vesnici mám kamaráda Dana Stibora, který byl ochotný mě svézt a názorně mi předvést, co Subaru dokáže. Kromě jiného se mnou úmyslně vjel na podmáčenou louku a tam při odvážných manévrech tím subárkem prakticky posekal trávu na půlce výměry té louky. Pak se objevil majitel toho pozem-

ku, takže naše řádění skončilo, ale já už byl rozhodnutý. Šel jsem do opavského dealerství s jasnou představou, že si objednáím modrého Forestra, dodneška se mi ta hranatá generace z let 2005–2006 velice líbí. Složil jsem zálohu, pak jsem nějakou dobu čekal, ale pak se zjistilo, že z nějakých technických důvodů nebude Forester v příslibeném termínu a já měl problém. Mazdu jsem mezitím prodal a bez auta jsem zkrátka být nemohl. Pan Hromada to rychle vyřešil, když nám nabídl předváděcího Outbacka, kterého jsme pak tedy měli jako své první Subaru a bez problémů ho užívali devět let. Nakonec jsme byli rádi, že to takhle dopadlo, protože 2006 se nám narodila dcera a velký kufr Outbacka se ukázal jako výhoda. Dlužno říci, že jsme svému vozu dopřávali pravidelný servis, a když jsme se ho před třemi lety rozhodli prodat, koupil si ho člověk, který ho znal stejně dobře jako my, náš dnes už kamarád Radek Sukeník ze Subaru Opava.

A došlo někdy na toho vysněného modrého Forestra?

Ano. Přibližně v té době jsme taky začali stavět tenhle dům, v podstatě na okraji města a vyvstala potřeba druhého auta do rodiny. A zase se o řešení zasloužil Radek Sukeník a nabídl nám Forestra, jakého jsme si přáli, ideální auto do podmínek rozestavěného areálu i do města. Pořizoval se jako auto pro ženu, ale měli jsme ho rádi oba.

Mluvíte o něm v minulém čase, už jste se s ním rozloučili?

Ano, zhruba před rokem a zase v souvislosti s jiným subaráckým snem. Dřív, než vám o tom budu vyprávět, musím popsat ještě střídání Outbacků v naší rodině. Přišli chvíle, kdy se mi začalo zdát, že ten dvoua-



To si v Subaru butiku nekoupíte

půllitrový agregát v našem Outbacku je sice úžasný, ale kdyby byl trochu silnější... Jistě uhodnete, že k takovým úvahám mě přivedl sílí tlak institucí EU, které vlastně výrazně omezovaly nabídku motorů vyšších kubatur a vyššího výkonu. A tak jsem si, dokud to šlo, pořídil Outbacka s motorem 3.6. Slouží nám skvěle a hlavně pro sportovní aktivity je to optimální parťák. Například na místo startu cyklistických podniků si vezeme všechna svá kola na šikovném nosiči vzadu na voze, při vyjíždkách na lyže se do něj bez problému vejde kompletní výbava celé posádky, prostě paráda!

Když jste se tak výrazně přimknul k Subaru, inspirovala vaše volba taky vašeho otce nebo bratra?

Řekl bych, že se to muselo stát úplně logicky. Když máte příležitost pozorovat a vyzkoušet si jízdní vlastnosti, ovladatelnost a radost z jízdy v Subaru, pochopíte, že je to všechno úplně jinde, než u aut ostatních značek. Takže když bratr dostal v práci možnost vybrat si služební auto, zvolil modrého Outbacka, rok výroby 2006 nebo 2007 a šel rovnou do šestiválce

Když máte příležitost pozorovat a vyzkoušet si jízdní vlastnosti, ovladatelnost a radost z jízdy v Subaru, pochopíte, že je to všechno úplně jinde, než u aut ostatních značek



Tyhle koně jsem už zvládla

Domácí Subaru sraz



Už se těší na řidičák



a třílitru. Což zase inspirovalo mě k té výměně Outbacka s atmosférickým dvouapůlitem za vůz se silnějším motorem, jak jsem to začal popisovat před chvílí. V roce 2015 už nebylo nijak lehké ho sehnat, ale zase pomohl Radek Sukeník. Věděl o mé tužbě a jednoho dne mi poslal mailem link s textem: podívej se tam, pěkný šestivál v Praze. Bylo to u ALM Hostivař, vůz měl doloženou servisní historii a najeto 60 tisíc km, což je u značky Subaru vlastně nové auto. Projel jsem se v něm a byl jsem rozhodnutý. A nemůžu si to rozhodnutí vynachválit: lineární zátaž toho silného atmosférického agregátu, až sametový komfort jízdy třeba na dálnici, to je mimořádně příjemné.

Vraťme se k tomu dalšímu subaráckému snu, kvůli kterému jste se před rokem rozloučili s Forestem.

Ano, to mají taky na svědomí stále striktnější emisní předpisy EU. Když jsem zjistil, že STÍčka (přinejmenším dočasně) zmizí z nabídky na našem trhu, nemohl jsem jinak. STI je sen každého subaristy, legenda, kterou nosí v srdci každý, kdo má ke značce vztah. Jistě, pořizovací cena není zrovna malá a člověk se odhodlává trochu zdráhavě. Jenže bylo to teď nebo možná už nikdy, brácha mě povzbuzoval, ať do toho jdu, takže jsem se rozhodl a v únoru jsem zaplatil zálohu. A teď už si za volantem ikonického subaru užívám.

Jak moc jsou vaše subárka v permanenci, kolik se toho s kterým naježdíte?

Ten Forester se používá denně, vozíme děti do školy a do kroužků, kluk má třikrát týdně fotbal na druhém konci města, nákupy a podobně. Outbackem jezdíme hlavně o víkendech a dovolených, na lyže a cyklistické výpravy. A STÍčko, to je pro nás opravdový svátek...

...to hlava rodiny asi nikomu nepůjčuje...

Ale ano, už jsem to ženě půjčil. Ale byla z toho trochu rozklepaná. Byli jsme v Jeseníkách a já se chtěl domů vrátit na kole, tak jsem ženu požádal, aby STÍčko dovezla domů.

Chápal jsem její rozpaky. Ono je to auto, které člověku za svým volantem hodně nabízí, ale taky od něj vyžaduje soustředěnou spolupráci. Když tu interakci zvládáte, cítíte se jako v ráji. Ale když se s tou silou teprve sžíváte a hned ji máte zvládnout v horských podmínkách, ve vlásenkách klikatých silniček, chápu, že to pro ženu byl těžký úkol. Ale zvládla ho dobře.

(A právě když manželka dovysvětlovala, proč si za těch náročných okolností v nedělním provozu nemohla první jízdu v STÍčku jaksepatří užít, vešel dědeček Pavel, pozdravil se s přítomnými, a když zjistil, že jsou všichni oděni do triček subaru, šel se do něj převlíct taky. Karel Schiesser pokračoval.)

Právě jste se seznámil s člověkem, který za všechno může. Táta je od mládí automobilový nadšenec. A i když jeho první auto bylo embéčko, které si krátce před svatbou koupil od svých rodičů, dokázal si i za minulého režimu, kdy tuzemský trh prakticky žádná zahraniční kvalitní auta nenabízel, opatřit skvělá auta. Vozil si po překonání všech možných administrativních překážek ze zahraničních autobazarů Mercedesy a dokázal je repasovat tak, že mu pak dělaly opravdovou radost. V devadesátých letech si pak mohl dopřávat takových aut snáze a zůstával fanoukem trojicpé hvězdy. Ale pak jednou usedl do Subaru, koupil si ho a už z něj nechce do auta jiné značky předsednout. Takže to mám od něho v genech, že si pořídím tak nádhernou hračku, jako je STI, i když vím, že na ni nebudu mít tolik času, jak bych chtěl. STÍčko má zatím na tachometru asi 2000 km, ale pořád se hodně těším na každou chvíli, kdy můžu usednout za jeho volant.

Vzpomínal jste, jak vás Mazda jednou nechala v závěji. Máte teď se Subárky opačnou zkušenost? Už jste někdy pomáhal vyprostit uvázlá auta jiných značek?

Ano. Vytahoval jsem třeba známého, který za námi přijel do hor v Audi Quattro, chtěl se

Každodenní pomocník



Dnes už jen vzpomínka na věrného pracanta

Lidé chovají doma různé mazlíčky, u nás je to beSTie



STI je sen každého subaristy, legenda, kterou nosí v srdci každý, kdo má ke značce vztah

otočit a vjel do té sněhové bariéry a už se z ní nemohl dostat. Tak toho jsem subarem vytáhl a pak taky jednou naše sousedy, když se tady naše domy teprve stavěly, příjezdová komunikace se neudržovala a do toho napadlo asi 30 cm sněhu. Sousedi uvízli a byli bezradní, ale náš Outback to zvládnul a na laně jsme je z té sněhové pasti vytáhli.

Zúčastňujete se také akcí, které organizují kluby fanoušků značky?

Nemám moc času, ale na několika akcích jsem byl. Vzpomínám třeba na jeden subaru sraz s ježděním na trialové trati u Mohelnice. Bylo strašně bahna a my, co jsme tam přijeli v relativně novějších vozech, jsme trochu váhali, zda se na tu trať vůbec vydáme. A najednou přijel pán ve starší Impreze, tak z devadesátých let, rozjel se a bravurně všechny ty nástrahy tratě zvládnul. A to byla taková pobídka, že jsme zapomněli na své rozpaky a užili jsme si to v tom bahnitém terénu taky.

A dodneška si na samozřejmou odvahu toho pána v obstarožní Impreze vzpomenu, když někdo řekne, že naše vozy s emblémem Plejád potřebují řidiče se subaráckým srdcem.

Na našem setkání chybí kvůli pracovnímu zaneprázdnění váš bratr Jan. Toho jste ke značce Subaru přitáhl vy svým příkladem?

Jsme bratři, takže to zanícení pro dobrá auta má taky už v genech po tátovi. Ale je pravda, že jsem ho asi inspiroval k tomu, když si, jak už jsem zmínil, pořídil jako služební vůz třílitrového Outbacka a od té doby zůstal značce věrný. ■



3 písmena, která stojí za to

3 generace Subaru



Řetězy jsme už nikdy nepotřebovali... kdeže ale ty zimy jsou



Šest hvězd pohltilo rodinu

LEGENDY 2018

Automobilová slavnost LEGENDY se o druhém červnovém víkendu konala už popáté. Přinesla řadu změn, z nichž nejviditelnější bylo, že se přesunula z areálu Psychiatrické nemocnice v Bohnicích na Výstaviště v Holešovicích. Co se ale nezměnilo, bylo tradiční partnerství Subaru s tímto hojně navštěvovaným svátkem příznivců motorismu.

TEXT A FOTO: SUBARU ČR



Úspěšná soutěžní jezdyně Sandra Pokorná se Subaru Pig



Ostré svezení v BRZ



Přehlídka nadupaných Imprez



Společnou fotku se subaráckým maskotem si přálo mnoho fanoušků



Reakce vítězů soutěže dávaly znát, že odměna opravdu stála za to

Důvod vysvětlil Zdeněk Zikmund, obchodní a marketingový ředitel Subaru ČR: „Na Legendách se podílíme od jejich nultého ročníku. Nejen proto, že tím posilujeme image značky Subaru, ale tento rodinný koncept nás oslovuje celkovým spojením autosalonu, exhibičních jízd, uměleckých a fotografických výstav, charitativními prvky, množstvím prodejních stánků či prezentací motorsportu, doplněnou o aktivity spojené s bezpečností silničního provozu pro děti a mládež. Naší Legendou je dlouhodobě WRX STI, takže i letos jsme přichystali přehlídku ostrých Imprez, počínaje modelem GT a dalšími existujícími verzemi STI, samozřejmě včetně hodně povedené aktuální verze. Nezapomněli jsme ale ani na neméně sportovní kupé BZR nebo velmi úspěšný model Levorg.“

Z ohlasů bylo zřejmé, že návštěvníci za vůz, který nejlépe a nejatraktivněji zvlá-

dal průjezdy „erzetou“ letošních Legend, pokládají Subaru BRZ. Malé kupé od Subaru bývá často neprávem podceňováno, že 200 koní jeho atmosférického dvoulitrového boxeru na sportovní svezení nestačí. Že opak je pravdou, předváděl na letošních Legendách redaktor SPEEDu Ondřej Kubík, který vozil výherce soutěže Subaru. Lehké (1200 kg) kupé s pohonem zadních kol v jeho rukou ukazovalo, že rozevřaté průjezdy zatáčkami s odsazenou záďí nebo „donuts“ nejsou pro tuto malou zadokolku ničím nepřírodním, stačí se toho nebát a hlavně nespolehat na to, že vše dožene v přímém směru. Nakonec, rovně umí jet rychle každý, BRZ je ale pro ty, kteří si chtějí a dovedou pořádně vychutnat zatáčky a dokážou využít skvělou ovladatelnost. Za vše hovořily široké úsměvy na tvářích těch, kteří z auta po taxi jízdě na sedadle spolujezdce vystupovali.



nokian[®]
TYRES

NOKIAN TYRES[®]



120 YEARS

nokiantyres.cz



Testujte!

To, jak auto jezdí a jak lidově řečeno „sedne do ruky“ by mělo být hlavním kritériem při rozhodování o jeho koupi. Abyste poznali, jak se vybraný vůz chová, je nutné provést testovací jízdu. Přinášíme několik rad, jak se na ni připravit a na co se zaměřit.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU

Hledání toho správného auta není snadná věc. Znamená to proniknutí do světa automobilových segmentů, uvědomování si vlastních preferencí a zjišťování, v čem se jednotlivé vozy liší, když mnohdy vypadají docela podobně. Subaru jsou auta stavěná pro skutečný život, často jsou naddimenzovaná, protože jediné tak si dokázala vytvořit pověst odolných aut, schopných v nejnáročnějších podmínkách fungovat mnoho let. Jejich nedílnou součástí jsou také vynikající jízdní vlastnosti, dané nejen zkušenostmi ze světa automobilových

závodů, ale vycházející z jejich unikátní koncepce. Jsou kombinací jistoty a stability, ale současně jsou schopné svého řidiče bavit. Zcela mimo hlavní proud stojí jemnosti a účinnosti také systém EyeSight, nabízející funkce adaptivního tempomatu a přednarázového brzdění.

To všechno jsou příklady vlastností, které se těžko dozvíte z internetu či prospektů, ty je potřeba zažít. Právě Subaru totiž patří k nemnoha značkám na trhu, jejichž hlavní kouzlo a argumenty hovořící v jejich prospěch se nejlépe ověřují ne na papíře a displejích, ale při jízdě.

Subaru jsou auta, která potřebují čas k poznání, proto se nebojte v prodejnách požádat nejen o podrobné vysvětlení toho, jak funguje jejich technika, ale také o testovací jízdu. S ní vám každý rozumný prodejce rád vyjde vstříc, protože právě to je jedna z nejsilnějších vlastností Subaru. Testovací jízda je při výběru správného auta základem. Přinášíme několik rad či tipů, jak z testovací projíždky dostat to nejlepší a jak ji maximálně užít.

1. PŘÍPRAVA

Důležité je, udělat si na testovací jízdu dost času a nebýt ve stresu. Zní to možná jednoduše, ale koncentrace na jízdu je zásadní. Testovací jízda by neměla být kratší než dvacet minut, v zásadě platí, že čím delší, tím lepší, protože Subaru svými vlastnostmi překvapuje postupně.

2. VÝBĚR MODELU

Zásadní je také volba správného modelu a pro testy i konkrétní verze, která by se měla co nejvíce shodovat se zamýšlenou koupí. U Subaru naštěstí není nezbytné moc přemítat nad konkrétní výbavou, protože po stránce techniky a jízdního projevu jsou ve většině případů jednotlivé výbavy daného motoru shodné či velmi podobné.

3. TECHNIKA

Nechte si před jízdou důkladně vysvětlit funkce vozu. Odpovědi na to, proč se automobil chová určitým způsobem totiž spočívají právě v pochopení jeho techniky.

- Proč se Subaru v zatáčkách málo naklání? Protože používá nízko uložené ploché motory Boxer.
- Proč po přidání plynu v zatáčce auto plynule a klidně zrychlí? Protože má chytrý pohon všech kol a ideální rozložení hmotnosti.
- Proč se nerovnosti silnice nepřenášejí do interiéru? Protože Subaru má tuhou karoserii a robustní zavěšení kol.

4. POZICE ZA VOLANTEM

Po usednutí si nejdříve pečlivě nastavte sedadlo a volant a po vnitřním prostoru se rozhlédněte. Vyzkoušejte si umístění a chod páček pod volantem, ovládání palubního počítače, klimatizace, případně rádia. S navigací se prozatím neobtěžujte.

5. TRASA

Je dobré mít promyšlenou testovací trasu. Ideální samozřejmě je, když můžete vzít zkoušený vůz na silnice a cesty, které dobře znáte.

Na nich se totiž můžete více soustředit na samotné auto a vnímat odlišnosti jeho projevu a ovládání od svého stávajícího vozu. Když není možné zamířit na „vlastní hřiště“, zvolte silnice, které se mu svým typem a povrchem co nejvíce podobají. Opět, je důležité poznávat auto, a ne cestu. Důležitá ale je zkouška vozu v různých prostředích. Vhodná je například kombinace jízdy v městském provozu (výhled z vozu, sladění motoru s převodovkou), dálnice (EyeSight, směrová stabilita, nízká hlučnost, komfort) i okresní silnice (jízdní vlastnosti, precizní zpětná vazba, zábava z řízení, režimy SI Drive či manuální řazení, jsou-li ve výbavě).

Kromě toho, že trasa by měla odpovídat budoucímu používání, je důležité zvolit ji také s ohledem na zkoušený model Subaru. V případě některého ze zvýšených SUV modelů je rozhodně vhodné zamířit někam mimo zpevněné silnice, kde je možné vyzkoušet kvality pohonu všech kol, citlivost dávkování výkonu, ale také terénní režim X-Mode. V tomto ohledu je vhodné nechat si poradit od prodejce, který zná okolí prodejny.

Velmi specifická je situace v případě sportovního Subaru BRZ. Tam lze naopak doporučit popsat se na zatáčkovitou silnici v okolí a také na nějaký kruhový objezd v blízkosti...

6. JÍZDA

Při samotné jízdě je důležité nenechat se rozptylovat například rádiem, navigací, listováním v palubním počítači. To všechno je v tuto chvíli podružné, soustředte se pouze a jen na vůz jako takový, na jeho pohyby, jak jej cítíte ve volantě a pod sebou. Soustředte se na minimální vibrace (motor boxer) i na to, jak samozřejmě zvládá zatáčky a hrboly nebo kombinaci obojího. Vnímejte sladění motoru s bezestupňovou převodovkou Lineartronic a jejich fenomenálně plynulou spolupráci, která vás jemně provede městským provozem. Řiďte a sžijte se se svým vozem.

7. EYESIGHT

Ke konci testovací jízdy, až si auto osaháte, přistupte ke zkoušení kamerového systému EyeSight, jehož princip funkce byste už měli znát. Systém nouzového brzdění se testovat v reálném provozu nedoporučuje, ale funkci adaptivního tempomatu si vychutnat a ověřit můžete. Po aktivaci si uvědomíte, jak systém pracuje jemně a s předstihem dokáže reagovat na pohyby automobilů vpředu. Ideální je vyzkoušet tento systém nejen na dálnici, ale možná ještě více si ho oblíbíte v příměstském prostředí, kdy vás bez dotyku pedálů protáhne provozem. EyeSight je jednou z důležitých součástí výbavy moderních Subaru.

Subaru jsou auta stavěná pro skutečný život a právem mají pověst odolných vozů, schopných v nejnáročnějších podmínkách fungovat mnoho let

Ideální samozřejmě je, když můžete vzít zkoušený vůz na silnici a cesty, které dobře znáte. Je důležité poznávat auto, a ne cestu

8. PARKOVÁNÍ

Po skončení jízdy si vyzkoušejte parkování se zkoušeným vozem. Ze Subaru je velmi dobrý výhled, který oceníte právě v těchto situacích, navíc s parkováním pomáhá například i couvací kamera nebo parkovací senzory (když jsou ve výbavě). Opět si ověřte schopnost jemného manévrování díky převodovce Lineartronic.

9. DOTAZY

Testovací jízda jistě vyvolá mnoho otázek, a tak se ptejte. Prodejci znají vozy Subaru do detailů a jistě budou znát odpovědi i na to, proč se daný vůz choval určitým způsobem a proč je navržen tak, jak je.

10. SROVNÁVÁNÍ

O testovací jízdě přemýšlejte i po jejím skončení. V duchu si vyvolávejte reakce zkoušeného vozu. Když jste testovací jízdu absolvovali na neznámých silnicích, při cestě domů se na zkušební trasu vraťte se svým stávajícím vozem a vnímejte rozdíly. Každé auto je jiné, ale žádné nejede tak jako Subaru. ■



EyeSight je ideální vyzkoušet nejen na dálnici, ale možná ještě více si ho oblíbíte v příměstském prostředí

Hlavní kouzlo vozů Subaru a argumenty hovořící v jejich prospěch se nejlépe ověřují ne na papíře a displejích, ale při jízdě

Nové emisní limity: Výzva, které se dá čelit i bez GPF

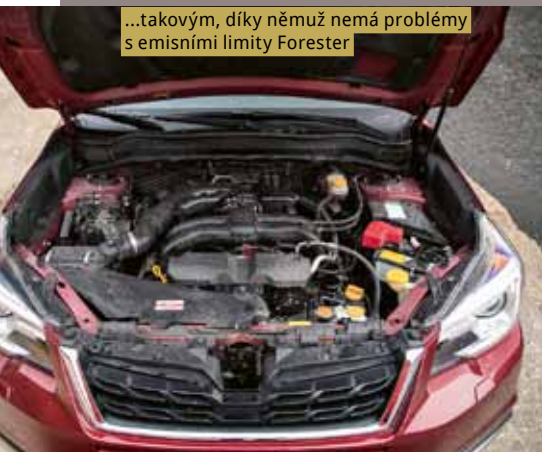
I když to tak nemusí na první pohled vypadat, září roku 2018 se zapíše do motoristických dějin jako významný milník. Na evropském trhu se definitivně změnila metodika testování emisí nových automobilů. O co přesně jde, jaký bude další vývoj a jak se dá takovým výzvám čelit?



Levorg bude osazen atmosférickým dvoulitrem...



...takovým, díky němuž nemá problémy s emisními limity Forester



Rok 2018 je z pohledu evropského automobilového průmyslu rokem velkých změn. Definitivně vstoupily v platnost nové předpisy, upravující metodiku měření emisí. Laboratorní zkoušky více odpovídají reálnému provozu, což znamená, že naměřené hodnoty jsou vyšší a pro testované automobily je tudíž těžší limity plnit. Postupy měření se navíc budou v nadcházejících letech dále zpříšňovat. Do hry se totiž dostane také měření emisí v reálném provozu a takzvaný Conformity Factor (CF). Na automobilky působící na evropském trhu zkrátka čeká v blízké budoucnosti mnoho výzev.

WLTP MÍSTO NEDC

Tím nejdůležitějším je příchod cyklu WLTP (World Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Jedná se o metodiku, stanovující průběh zkoušky ve válcové zkušebně, v rámci které je měřeno množství produkovaných emisí. Pravdou je, že nějaká změna v tomto směru už byla potřebná, protože poslední úpravy dosud používaného cyklu NEDC (New European Driving Cycle) proběhly před více než deseti lety a naměřené výsledky realitě příliš neodpovídaly. Původní metodika pracovala pouze s městskou fází, kde byla maximální rychlost 50 km/h a kde vůz strávil poměrně hodně času v klidu (proto také hromadně nastoupil do aut systém Start/Stop). Následoval mimoměstský cyklus s maximální rychlostí 120 km/h. Kompletní měření trvalo zhruba 20 minut, přičemž akcelerace byla spíše pozvolnější a celkový průběh zkoušky relativně jednoduchý.

WLTP mnohem více odpovídá realitě. Měření je delší, takže vůz na válkách ujede větší vzdálenost. Zrychlení je prudší a vyšší jsou také dosahované rychlosti, kdy maximum činí 131 km/h. V zájmu většího přiblížení realitě

běžného provozu ale WLTP přidává automobilkám ještě další povinnosti. Více než dříve je nutné řešit hmotnost vozu, respektive obecně výbavu, která ovlivňuje jízdní odpory. Takže už nestačí měřit pouze jednu variantu dané motorizace, měřit se musí emisně nejpriznivější a naopak emisně nejhorší provedení. Proto nově v tabulkách často uvidíte u spotřeby hodnoty „od do“. V průměru jsou výsledky naměřené podle nového standardu WLTP přibližně o 20 % vyšší. Podle WLTP už musí od září loňského roku probíhat testy zbrusu nových automobilů. Od letošního září se pak tyto testy týkají úplně všech vozů, prodávaných na evropském trhu.

Není bez zajímavosti, že celý test WLTP přináší automobilkám mnohem více administrace a vůbec je oproti NEDC časově daleko náročnější. Aby toho ale nebylo málo, musí výrobci v současnosti testovat svá auta stále také podle NEDC, a to až do roku 2020. Je to kvůli ověření, zda jsou naplňovány dlouhodobé emisní cíle dříve stanovené Evropskou unií právě na základě metodiky NEDC. Od roku 2020 už se budou hodnotit tyto dlouhodobé cíle jen podle WLTP. Automobilkám to v praxi přinese další z řady komplikací, týkajících se emisí.

DO HRY SE DOSTÁVÁ TAKÉ MĚŘENÍ V REÁLNÉM PROVOZU

Jakkoliv je testování podle metodiky WLTP blíže reálné jízdě, pořád se jedná o laboratorní zkoušky a jejich výsledky se stále mohou od reality lišit. Také na to nová legislativa pamatuje, když kromě WLTP přidává zkoušku označenou jako RDE (Real Driving Emissions). Ta probíhá přímo v reálném provozu. Protože je zde celá řada proměnných (od teploty okolí, přes aktuální provoz, až po nečekané události na trase), předpisy, týkající se tohoto testu, jsou velmi obsáhlé, komplikované a pro auto-



Celý test WLTP přináší automobilkám mnohem více administrace a vůbec je oproti NEDC časově daleko náročnější. Aby toho ale nebylo málo, musí výrobci v současnosti testovat svá auta stále také podle NEDC, a to až do roku 2020



mobily je celá věc opět časově dost náročná. Zejména proto, že stačí jeden předepsaný parametr, který během testu není splněn a celý test je neplatný (předpisy ukládají například maximální a minimální teplotu okolí, takže stačí, když se zhorší počasí). Testu RDE se týká zhruba třicet takových předepsaných parametrů.

Z podstaty věci není možné definovat přímo konkrétní limity pro výsledky naměřené podle RDE, a proto nová legislativa zavádí takzvaný Conformity Factor (CF). Ten stanovuje, jak moc mohou být překročeny hodnoty, naměřené při laboratorním testu WLTP. Podle normy Euro 6d-TEMP to bude nutné povinně sledovat u všech nově registrovaných modelů, přičemž hodnota CF byla stanovena na 2,1 pro oxidy dusíku a 1,5 pro pevné částice. To přeloženo znamená, že při měření v reálném provozu nesmí testovaný vůz vykázat o více než 110 % horší hodnoty u NOx a o více než 50 % horší čísla u pevných částic. Od roku 2021 bude hodnota CF pro oxidy dusíku snížena na 1,5, což je zároveň hlavní změna,

kterou přinese norma Euro 6d nahrazující Euro 6d-TEMP.

Zavedení nových emisních norem důkladně zamávalo automobilovým trhem. Letošní rok byl co do počtu modernizací a změn nabídek snad tím vůbec nejbohatším za posledních mnoho let. Většina automobilek totiž už dříve přešla na malé přímovstříkové přeplňované motory, které ale také v nemalé míře produkují mnoho pevných částic. Proto byly tyto motory hromadně osazovány filtry pevných částic u zážehových jednotek označovány jako GPF (Gasoline Particulate Filter).

Automobilka Subaru na rozdíl od ostatních pořád sází na nepřepřehované čtyřválcové a ty stále dokážou projít stanovenými limity bez filtru pevných částic, i když výsledky nejsou o tolik níže, jak bychom si asi všichni přáli. V zásadě se tak žádné výrazné změny s nástupem těchto nových předpisů u těchto motorů aktuálně neudály. Ale do budoucna se i Subaru musí připravovat na zapracování alternativních pohonných jednotek, alespoň pro EU.



Ani Impreza v motorizaci 1.6i nemá s novou emisní normou problém. Dvoulitr přijde ale už s hybridem



Subaru nepoužívají ve svých motorech filtry pevných částic – nepotřebují je

SROVNÁNÍ NORMOVANÝCH METODIK MĚŘENÍ SPOTŘEBY

	NEDC	WLTP
Doba měření	20 minut	30 minut
Celková vzdálenost	11 km	23,25 km
Fáze měření	2 fáze, 66 % město, 34 % mimo město	1 až 4 fáze, 52 % město, 48 % mimo město
Průměrná rychlost	34 km/h	46,5 km/h
Nejvyšší rychlost	120 km/h	131 km/h
Řazení	Pevně stanovené body přeřazení	Různé pro různé automobily
Maximální akcelerace	1,04 m/s ²	1,58 m/s ²
Další výbava	Její vliv na produkci emisí není zohledněn	Zohledňuje se vše, co může ovlivnit produkci emisí

LEVORG

Bezpečí ze všech stran

Špičkový podvozek je stejný jako u ostrého sportáku, přičemž také. Motor už ne, sveze vás ale víc než dobře. A spotřeba vás už nezruinuje.

Hlavní devízou Levorgu je praktický kufr s 522 litry pro náklad a rovnými stěnami. Facelift pro letošní rok ale přinesl i další změny – vylepšení motoru, víc komfortu a hlavně bezpečnostní systém EyeSight. Kamery teď chrání auto ze všech stran. A vidí taky do zadu! Zadní kamera snímá i silnici za autem s výstupem do vnitřního zpětného zrcátka. Zapíná se tak, že ho překlápíte. Vidíte pak to co normálně, jen elektronicky. Hodí se to třeba, když máte kufr naložený až po střechnu, fungovalo to výborně.

Levorg můžete mít jen s jedním motorem – přeplňovaným 1.6 boxerem o výkonu 125 kW. Jede krásně, jen jsme si loni stěžovali, že srazit spotřebu pod deset litrů je těžké. Nyní ale motor dostal vylepšení spalování, čerpadlo s vyšším tlakem, jiné lopatky turba – a zafungovalo to. Průměrná spotřeba při klidné jízdě pouze 7,8 litru, dálnice 9,4, celkově jsme skončili na devíti. Což je s ohledem na výkony skvělé.

A pokud je to vůbec možné, lepší je i už tak skvělý komfort na palubě. Ploché a lehké motory snižují těžiště a umožňují tak použít měkké tlumiče bez toho, aby se auto naklápělo v zatáčkách. Nově dostal Levorg jiná uložení ramen, pružiny a stabilizátor – jízda i s naloženým autem je skvělá. Jede ostře, sedí výtečně, čtyřkolka dodává stabilitu na každém povrchu.

23. 1. 2018 AUTO DNES (roš)

OUTBACK

Zraje jako víno

Japonské kombi se zvýšenou světlostí si s posledním modelovým rokem přivází další sadu designových, výbavových i technických oživení. Velkou pozornost tvůrci věnovali také vyšší úrovni bezpečnosti, která je pro tento model příznačná, stejně jako komfortně naladěný podvozek či příjemné jízdní vlastnosti.

Za dodatkem MY18 konkrétně hledejte přepracovaný přední nárazník s novou čelní maskou, příznačnou pouze jednou dvojitou chromovanou lištou, ale především zcela nové hlavní LED světlomety, jejichž diody dokážou usměrňovat světelný tok do zatáček a s pomocí asistentu i automaticky spouštět a vypínat funkci dálkových světel.

Z praktického hlediska se také hodí zmínit nová vnější zpětná zrcátka, kdy to na straně spolujezdy je ve spodní části osazeno kamerou, jejíž zásluhou řidič dobře vidí například vzdálenost od obrubníku. Spolu s kamerou couvací a čelní, monitorující prostor v rozsahu 180 stupňů před vozem, tak není velkým problémem ani parkování s více než 4,8 metru dlouhým kombíkem. Díky světlosti 200 milimetrů a pohonu všech kol s elektronicky řízenou lamelovou spojkou není vůbec složitý ani výlet mimo zpevněné povrchy. Outback už s volitelným režimem X-Mode zvládá bez ztráty kytičky opravdu vše, co by po něm mohl typický zájemce o odolnější rodinný

vůz žádat. Vše dosud zmíněné je navíc součástí už základního stupně výbavy.

Pro Outback je určující technický tandem výhradně plochého benzinového dvouapůllitru a bezestupňové převodovky s plynule měnitelným převodem (Lineartronic). Na tomto technickém celku konstruktéři i tentokrát provedli mnoho změn, což je znát z ještě sametovějšího a tiššího chodu pohonné jednotky, která za pomoci Lineartronicu s upravenými články řetězu a přidavkem sedmého virtuálního převodu konzumuje ještě o pár decilitrů paliva méně, než pamatují. Outback tak ještě lépe dělá, co umí nejlépe.

Mistrem je v režimu naprosto uvolněné a pohodové jízdy, při níž servíruje pasažérům maximum klidu a komfortu na libovolně kvalitní cestě, minimum vibrací a pocit dostatečného prostoru pro libovolně dlouhou vzdálenost.

Těšit však bude všechny umírněné řidiče, kteří ocení průměrnou spotřebu do 9 litrů/100 km benzínu, podvozek žehlící libovolně rozbitou silnici, jeho robustnost a pocit trvanlivosti i talent schopného horala, poskytujícího prostor, klid a bezpečí všem pasažérům měrou vrchovatou. K tomu se může pochlubit také vynikající užitnou hodnotou a jistou jedinečností, o které si pro velký počet prodaných kusů mohou ostatní crossovery nechat jen zdát.

18. 6. 2018 AUTOforum
str. 36 Jízdní dojmy, ADAM ŠRÁMEK

FORESTER

Forester 2.0i-L Lineartronic

Pro modelový rok 2018 se Forester dočkal u výbav Comfort a Executive sofistikovaného systému EyeSight s novými funkcemi. Přibyla také specialita – kamera na vnějším pravém zrcátku, která vám pomůže při parkování.

Forester je stálíci v nabídce značky Subaru, přičemž k jeho hlavním oceňovaným schopnostem patří přizpůsobivost terénu i silnici, obojí při zachování vysoké míry praktického využití. Nyní si může připsat ještě další body v oblasti bezpečnosti. Aktuální generace, uvedená před třemi lety a inovovaná loni, sice drží tradiční linie této modelové řady, má ale znatelně modernější tvary příďe, která

je definována světlomety více protaženými do boků a novou přední maskou. Drobné změny se odehrály i v interiéru, zejména u provedení přístrojů. Pojdme ale na silnici. Subaru využívá vlastní symetrický pohon AWD, který trvale zdokonaluje již několik desetiletí. Pohon všech kol neustále přerozděluje točivý moment tak, aby v každém okamžiku byla trakce optimální, a to zcela bez zásahů řidiče. Řídící jednotka dostává informace o úhlu natočení volantu, rychlosti stáčení a bočním zrychlení. Podle toho je hnací síla rozdělována mezi přední a zadní nápravu. To je ideální při běžné jízdě, kdy je například silnice mokrá, kluzká nebo namrzlá. Při jízdě mimo zpevněné cesty přichází ke slovu režim X-Mode, který je spojen s převodovkou Lineartronic. Tento

jízdní režim aktivujete spínačem vedle páky převodovky. Jeho úkolem je mimo jiné dostat auto bez potíží do strmého svahu a zajistit bezpečnou jízdu z velkého kopce, a to i na špatném povrchu včetně zasněžené straně. Kromě toho systém dál reguluje fungování AWD a umožní jízdu v terénu. Příznivá je i světlá výška 220 mm a úhly nájezdu vpředu 25 a vzadu 26 stupňů. Motor i převodovka se vyznačují svižným projevem a odezvou převodovky na kick-down, který provází i výraznější zvuková kulisa. K podvozku zbývá dodat, že Forester zůstává v nabídce značky mezi modely s tužším nastavením, což ocení sportovněji zaměření řidiči.

4. 5. 2018 AutoforDrive
str. 28 SUV + Crossover speciál

Malé velké radosti pro každý den

*Už jsou to více než dva roky, co jsme v září roku 2016 otevřeli zcela nový on-line Subaru Butik. Od té doby se nabídka rozšířila z pár desítek položek na skoro čtyři sta. Na internetové adrese **www.subaru-butik.cz** najdete každých čtrnáct dnů rozšiřující se kolekce oblečení, sportovních potřeb a doplňků, které Vám vždy na tváři vykouzlí úsměv a udělají radost.*



CO SE V BUTIKU OBJEVIL NOVÉHO?

Už jste viděli exklusivní sběratelské modely nebo dětská pyžama? A co novou kolekci oblečení pro dospělé i děti? V Subaru Butiku si můžete také vybrat ze široké nabídky doplňků, dárkových poukazů nebo autokosmetiky.

UŽ MÁTE DÁREK NA LETOŠNÍ VÁNOCE?

Čas rychle utíká a Vánoce se blíží šilným tempem. Do vánočních svátků v butiku najdete nejenom nové pletené čepice, vánoční ozdoby, zimní bundy a vesty nebo hodiny. Neváhejte tedy a už nyní vyberte si vánoční potěšení!

NENAŠLI JSTE NĚCO V SORTIMENTU BUTIKU?

Máte zajímavý nápad, co můžeme do butiku přidat nebo ve své společnosti vyrábíte zajímavé produkty, ze kterých by všichni Subaristé měli radost? Napište na náš email **info@subaru-butik.cz** a my rádi nabídku butiku rozšíříme. Tři nejzajímavější nápady odměníme jedním z našich triček.

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 dobírky). A když ještě napíšete heslo „**POPRVÉ**“ do poznámky pro prodejce, přidáme ještě malé překvapení. Tak na co ještě čekáte! ☺

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

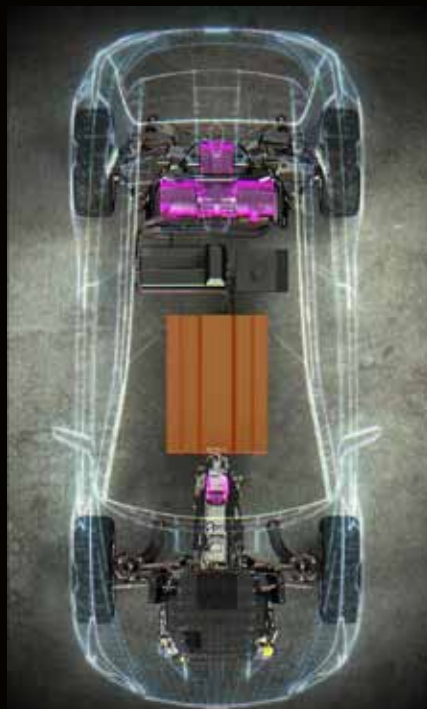


www.subaru-butik.cz

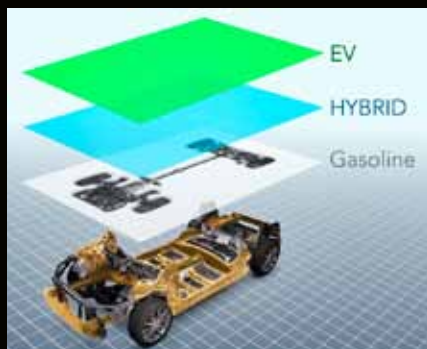
Stále vlastní cestou

Žádná jiná automobilka na světě nestaví automobily tak jako Subaru. I proto tato auta tak skvěle jezdí. Nedávno se objevily zprávy, které potvrzují, že svojí vlastní cestou půjde i nadále. Ovšem v neustále zdokonalovaném pojetí doplněném nejmodernější technikou v čele s novými funkcemi systému EyeSight.

TEXT: PETR HANKE, FOTO: SUBARU



Pro příští rok Subaru chystá i pro evropské trhy hybridní pohon



Platforma SGP je připravena pro všechny druhy pohonu

Subaru patří k nejmenším samostatným automobilkám, a přestože jeho výroba za posledních šest let narostla o více než 400 tisíc vozů, v plánu již není extra velká expanze výrobních a prodejních počtů. Jistě není bez zajímavosti, že téměř dvě třetiny produkce se umístí na severoamerický trh a jen asi 18 procent na domácí japonský trh. Kromě japonského hlavního závodu ve městě Gunma, Subaru své vozy od roku 1989 vyrábí také v USA, v závodě Subaru of Indiana Automotive, kde v loňském roce vzniklo 342 tisíc vozidel. Evropa je ještě po Austrálii čtvrtým nejvýznamnějším teritoriím, když sem pravidelně doputuje kolem 40 vozidel ročně.

Dnešní Subaru Corporation již vyrábí kromě několika součástek do dopravních letadel v podstatě pouze automobily. S jejich produkcí právě pod značkou Subaru ale tento japonský průmyslový koncern, založený v roce 1917 (Aircraft Research Laboratory), začal až v roce 1958 s typem 360. Až v roce 1966 spustil výrobu většího typu Subaru 1000, jenž byl vyvinut od základů zcela nově, a Subaru nezatížené evolucí předchozích vozů u něj poprvé použilo svoji dodnes typickou koncepci s plochým motorem uloženým před přední nápravou. Tehdy ještě s pohonem předních kol, ale od roku 1972 také s poháněnými oběma nápravami.

Použitá koncepce přináší i přes některé technické složitosti celou řadu výhod. Plochy motor je velmi nízký a krátký, tím přispívá k nízkému těžišti a spolu s převodovkou, situovanou za přední osou, také k vhodnému rozložení hmotnosti mezi nápravu. Nízká stavba hnací soustavy umožnila umístit spojovací hřídel k přední nápravě pod převodovku a diferenciál přední nápravy mezi ní a motor. Tímto řešením se dosáhlo optimální stranové vyváženosti.

Toto řešení proto Subaru neopouští ani u nových modelů a integrovalo jej také do své nové globální platformy, jež začala svůj život

v útrobach modelů Impreza, XV a Ascent. Nyní jí disponuje i chystaná nová generace typu Forester a plánována je také pro Outback a další modely. Kromě toho, že spolu s ní přišly i významně zdokonalené zážehové ploché motory, je její nejvýznamnější vlastností až o 70% zvětšená tuhost v krutu a další snížení těžiště, zásluhou nižšího uložení hnací soustavy i maximální koncentrace „těžkých“ komponent co možná nejnižší. Zvýšení tuhosti zajišťuje stabilnější základ pro podvozek, jenž lze naladit komfortněji při zachování potřebné přesnosti. Cíleně zvýšená tuhost a pevnost má vliv také na deformační schopnosti a omezuje přenos rázů a vibrací. Vysokou míru bezpečnosti ostatně potvrzují vynikající výsledky nárazových testů po celém světě.

Po motorech boxer a pohonu všech kol je třetím významným stavebním kamenem techniky Subaru bezestupňová převodovka Lineartronic, jež je v prodeji od roku 2009 a neustále se zdokonaluje. A to nejen samotným ocelovým řetězem, přenášejícím točivý moment, ale také hydrodynamickým měničem a v něm integrovanou spojkou. Nejnovější evoluce přinesla menší články řetězu, což umožnilo zmenšit minimální oběžný průměr řemenic, a tím rozšířit rozpětí dostupných převodových poměrů. V současnosti má Subaru v nabídce dva druhy převodovek Lineartronic, lišících se maximem možného přenášeného točivého momentu. Jistě není bez zajímavosti, že Subaru poprvé představilo bezestupňovou převodovku ve svých vozech v roce 1987 (Justy) a o rok později také v kombinaci s pohonem všech kol.

ČTVRTÁ GENERACE EYE SIGHT

Mechanika a samotné poháněcí soustavy sice procházejí neustálou modernizací a postupným zdokonalováním účinnosti a sladění, nicméně Subaru po přípravě nové platformy v současné době plánuje největší vývoj především u svého systému EyeSight. Ve skutečnosti již provádí finální testy jeho čtvrté generace, kterou plánuje do sériové produkce nasadit v modelovém roce 2020. Připomeňme, že aktuální generace tohoto systému pracuje s dvojicí kamer, umístěných pod horní hranou čelního skla, jež porovnáním svých obrazů dokáže vypočítat vzdálenost jednotlivých objektů, a tím si vytvořit reálný 3D obraz situace před vozem. Na základě těchto informací následně plní funkce přednarázového brzdění, adaptivního tempomatu, funkce udržování v jízdním pruhu nebo ochrany před rozjetím do překážky.

Ve čtvrté generaci japonská automobilka systém doplní o další senzory, mezi něž

budou patřit především různé druhy radarů, s cílem dále zpřesnit vnímání okolí vozu. Propojením s mapovými podklady s online aktualizací a přesnou lokalizací pomocí GPS tak vznikne základ pro další zdokonalování funkcí autonomního řízení s cílem plné automatizace, jež samozřejmě nebude aktuální v avizované čtvrté generaci. Ta by měla podle sdělených informací již nabídnout plynulé udržování v jízdním pruhu i v mírných zatáčkách, funkci automatického přejíždění do vedlejších pruhů, zabránění srážkám s chodci při odbočování na křižovatkách nebo automatické zpomalení při příliš rychlém nájezdu do zatáčky. Subaru je hrdé na to, že vývoj systému EyeSight je jeho vlastní prací (vývoj zahájilo v roce 1989 a první nasazení přišlo v roce 2008), a tak není divu, že se automobilka pochlubila rozšířením svého vývojového centra Bifuka na ostrově Hokkaido o sekce simulující městský provoz, stejně jako různé druhy dálničních sjezdů.

Již dříve Subaru oznámilo své plány také v oblasti hnacích systémů. Kromě druhé generace hybridního pohonu by se mělo v roce 2020 objevit také první čistě elektrické Subaru (samozřejmě s pohonem všech kol). Mělo by být postaveno na zmiňované globální platformě, která je na aplikaci různých hnacích systémů připravena. ■



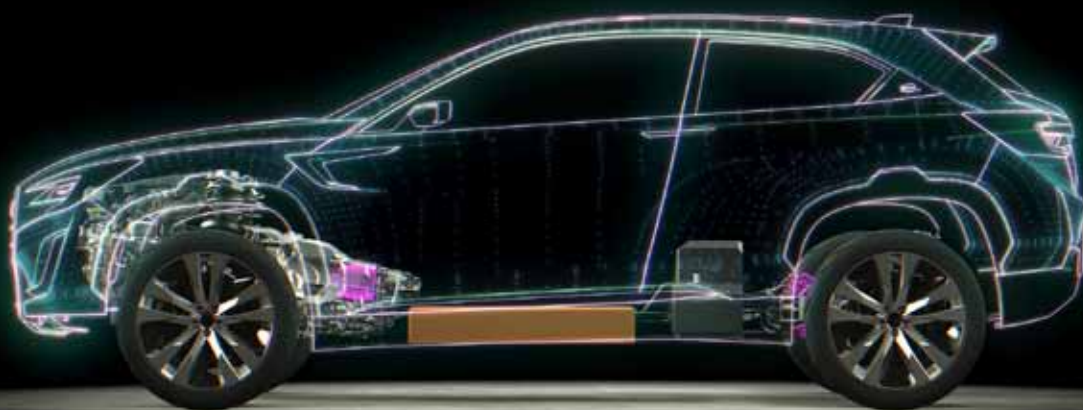
Subaru Viziv Concept Tourer z letošního jara



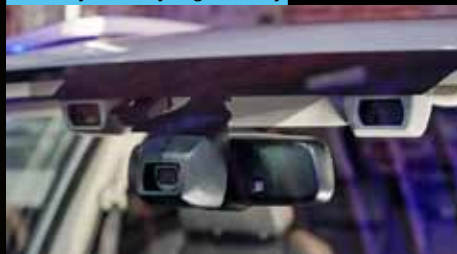
Platforma SGP bude základem všech budoucích Subaru



Když bude mít Subaru spalovací motor, bude to vždy Boxer!



V budoucnu doplní dvojici kamer systému EyeSight radary



Mechanika a samotné poháněcí soustavy sice procházejí neustálou modernizací a postupným zdokonalováním, nicméně Subaru po přípravě nové platformy v současné době plánuje největší vývoj především u svého systému EyeSight



10 důvodů, proč subaristé mají rádi zimu

Pořád o tom mluvíme. Od jara až do podzimu se na to těšíme. A když to konečně přijde, nikdy toho není dost. Na rozdíl od většiny lidí považujeme my subaristé zimu a snůh na silnicích za to nejkrásnější z celého roku. Proč to tak vlastně máme?

TEXT: VOJTA BEDNÁŘ, FOTO: MARTIN SZNAPKA



1. POSOUVÁNÍ MOŽNOSTÍ

Většina nesubaristů si nejspíš myslí, že v tom sněhu jen tak blbneme. My ale ve skutečnosti dřeme a tvrdě trénujeme! Každý pravý subarista se totiž snaží dokonale poznat možnosti svého auta i sebe jako řidiče a pilovat svoje schopnosti za volantem. Na sněhu a ledu obzvlášť. Neváháme tomu obětovat tisíce korun za palivo, kávy na benzínkách a opravy ťukanců.

2. DRIFTOVÁNÍ

Těžko vysvětlit, co je vlastně na jízdě řízeným smykem tak přitažlivého. Proč nás tak strašně baví vyslat auto dveřmi napřed a pak s ním za pečlivé práce na plynu a volantu tančit na hraně ovladatelnosti. Symetrický pohon všech kol, nízké těžiště a plochý boxer pod kapotou jsou každopádně dokonalá kombinace na zimní blbnutí a snůh pak lítá desítky metrů daleko.





3. POMOC V NOUZI

Zima řidičům přináší velké výzvy a čas od času je přivede do nesnází. Není lepší pocit, než z kufru vytáhnout lopatu a lano a někomu druhému zachránit den. Subarista je vždy připraven, vybaven a ochoten pomoci. Tím spíš, že tím zapadlým řidičem často bývá jiný subarista, který tak dlouho s nadšením hledal limity svého auta, až je konečně našel.

4. DOBRODRUŽSTVÍ

Když za husté vánice jedete téměř nesjízdnou silnicí lemovanou auty v příkopech, kužel světla jen tak tak proráží miliardami vloček před vámi a atmosféru podtrhuje pravidelný rytmus stěračů, není to pro subaristu špatný sen, ale zážitek a výzva. Milujeme překonávání překážek, okamžiky maximálního spojení člověka s autem a společný boj proti živlům.

5. ZIMNÍ SPORTY

Vlastnictví Subaru se zpravidla pojí s aktivnějším životním stylem a často si tyto vozy kupují lidé, kteří se čas od času potřebují dostat na těžko dostupná místa. Ať už kvůli práci, adrese bydliště nebo jen tak pro zábavu. A pro ně znamená zima také lyžování, snowboarding, sáňkování, bobování, bruslení, koulování a spoustu dalších radostí.



Všichni subaristé znají ten specifický pocit sebejistoty a bezpečí za volanty svých vozů. Subaru prostě patří do absolutní špičky nejbezpečnějších aut světa



6. JEDNA RODINA

Znáte ten moment, kdy se v zimě jedete jen tak projet nebo si někam zablblnout, a potkáte dalšího subaristu, který dělá úplně to samé? Subaru je rodina a většina z nás se na silnicích zdraví bez ohledu na roční období. V zimních měsících je ovšem pocit sounáležitosti ještě silnější než obvykle, protože jsme všichni ve svém živlu a na stejné vlně.

7. NÁDHERNÁ PŘÍRODA

Kdo se bojí, nesmí do lesa. Protože se ale subaristé zimních nástrah nebojí, často i v tomto období vyrazí na zajímavé cesty za dobrodružstvím a přírodou. Zasněžené vrcholky Alp, zamrzlá jezera, opuštěné horské cesty schované pod pořádnou dávkou sněhu, hluboké lesy, modré nebe nad mraky v údolí... A ten svěží zimní vzduch!



**Milujeme překonávání překážek,
okamžiky maximálního spojení člověka
s autem a společný boj proti živlům**

8. ZASNĚŽENÉ OKRUHY

Sníh na silnicích, parkovištích a opuštěných letištích je jedna věc. Subaristé ovšem také patří k nejčastějším návštěvníkům závodních okruhů. Právě tam se totiž můžou vyřádit naplno a zároveň se za jeden den naučit víc než za měsíc ježdění v běžném provozu. A taková zasněžená Sosnová nebo třeba Autodrom Most, to je opravdový zážitek pro labužníky.



9. POCIT BEZPEČÍ

Všichni subaristé znají ten specifický pocit sebejistoty a bezpečí, který zažijete za volantem Subaru. Právě ten nám v zimě dodává odvalu a chuť objevovat. Subaru ostatně patří do absolutní špičky nejbezpečnějších aut světa. Ne soutěžením v počtu airbagů, ale promyšleným spojením pasivní i aktivní bezpečnosti, jízdními vlastnostmi i zdánlivými maličkostmi, jako je dobrý výhled z auta.



10. PROTOŽE SUBARU

Ve vztahu k zimním radovánkám, dobrodružstvím a nebezpečím jsou zkrátka subaristé výjimeční a znak s Plejádami nejvíc září pod tenkou vrstvou námrazy. Jestli jsou vám nepříjemné teploty pod nulou, otravuje vás neustálé čištění auta a kluzké silnice i chodníky vám každoročně zkazí třetinu roku, pořízení Subaru je nejlepší způsob, jak to otočit.



Dobrý anděl

Společnost Subaru ČR podporuje 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.

Výmluvně o tom svědčí i výsledky za září 2018:

- V tomto měsíci Dobří andělé přispěli 17 653 318,64 Kč
- Z toho systém Dobrý anděl rozdělil 17 653 318,64 Kč
- Počet rodin, kterým v tomto měsíci pomohli Dobří andělé: 3 118
- Každá rodina dostala za tento měsíc částku: 5 661 Kč

Víme, že subaristům není osud lidí v nouzi lhostejný. Z příběhů o nezištné pomoci řidičům vozů jiných značek, kteří se ve sněhu nebo blátě zahrabali a nedokázali vyprostit, dokud je na laně nevytáhl ochotný subarista, by se daly sestavit desítky knih. Věříme proto, že mnozí z vás přemýšlejí i o tom, že by se přidali k Dobrým andělům. Jako inspiraci pro vás a vaše spoluzaměstnance publikujeme leták, který by vás mohl povzbudit k ušlechtilému činu.

DOBRÝCH ANDĚLŮ V ČESKÉ REPUBLICE STÁLE PŘIBÝVÁ

Kdo jsou Dobří andělé?

Dárci, kteří se rozhodli pomáhat rodinám s dětmi, kde otec, matka nebo některé z dětí trpí rakovinou nebo dítě trpí jiným závažným onemocněním. Kvůli této nepříjemné nemoci se rodinám změní život od základu. Zatímco náklady rostou a výdaje stále přibývají, příjmy rodiny většinou klesají. A proto jsou tu Dobří andělé, kteří jim svými příspěvky pomáhají překonat tuto těžkou životní situaci. Stát se Dobrým andělem je jednoduché, stačí se zaregistrovat na www.dobryandel.cz.

Proč právě nadace DOBRÝ ANDĚL?

1. Příspěvky odevzdává do posledního haléře®

Všechny finanční příspěvky, které do Systému od Dobrých andělů přijdou v daném měsíci, jsou vždy první pracovní den následujícího měsíce odeslány potřebným rodinám. Veškeré provozní náklady nadace jsou hrazeny ze soukromých financí jeho zakladatelů a dalších filantropů.

2. Víte, komu pomáháte.

Každý dárc - Dobrý anděl - získá při registraci automaticky přístup na svůj Andělský účet, kde si může kdykoliv najít, komu jeho konkrétní příspěvek pomohl, a přečíst si životní příběh rodin, kterým pomáhá.

3. Pomáhá pravidelně, každý měsíc.

Léčba závažných onemocnění je dlouhodobá. Rodiny příjemců tak potřebují pravidelnou pomoc Dobrých andělů, která jim pomáhá pokrýt jak výdaje s léčbou spojené, tak pokles příjmů.

Dobří andělé se spojují...

V některých firmách se spontánně začali jejich pracovníci stávat Dobrymi anděly.

Jednou z prvních společností se stal GOOGLE Česká republika, kde Taťána le Moigne, Country director, představila nadační fond DOBRÝ ANDĚL svým kolegům: „Později jsem zjistila, že se většina mých kolegů stala Dobrymi anděly. Jsem na ně velice hrdá.“

Tyto firmy poznáte podle loga „Zde pracují Dobří andělé“, které mají na svých webových stránkách, tištěných materiálech nebo třeba jen vylepené v kanceláři.



Chcete se také přidat?

Stačí poslat Prohlášení, které může vyplnit kdokoliv ve Vaší společnosti (vzor najdete na našem webu). Podmínkou je minimální počet dvou Dobrých andělů v jedné firmě. Obratem obdržíte logo a budete zařazeni do seznamu „Zde pracují Dobří andělé“ na webových stránkách www.dobryandel.cz.

Děkujeme!

Červená láska z Kanady

Když jsme se s tříadvacetiletým hokejistou Janem Košťálkem bavili o jeho milovaném Subaru WRX STI naposledy, žil už řadu let v Kanadě a těšil se na to, jak se v něm jednou pořádně projede se svým tátou. „Až tady jednou skončím, chci si tohle auto přivést domů, abychom si ho mohli s tátou společně užívat. Minulý rok se tady v něm krátce svezl a říkal, jak se na něj těší. Určitě tedy jednou bude jezdit v Česku, jen ještě nevím, kdy přesně to bude,“ psal tehdy. Nyní se po šesti letech v zámorí vrátil do Česka, aby znovu oblékl dres mateřské Sparty. A přesně jak slíbil, svoje červené Subaru neopustil a nechal si ho přes oceán poslat domů. Setkali jsme se s oběma, abychom se konečně poznali osobně.

Zlověstný zvuk WRX STI je po úpravách ještě drsnější a zrychlení drtivější



Ani po mnoha letech života v Kanadě nepřestal Jan Košťálek za svůj domov považovat Českou republiku a zůstal věrný i svému pražskému klubu

„Táta byl nadšený, že se mohl konečně pořádně svézt a zažít, jaké to je. Zatím si tedy nesedl přímo za volant, ale určitě mu auto půjčím. Jsem docela zvědavý, jak mu to půjde, přeci jen je auto hodně upravené a třeba spojka je docela nekompromisní,“ říká Košťálek. WRX STI bylo jeho prvním rychlým autem. „Auta mě vždycky bavila a chtěl jsem něco rychlejšího, v čem si budu řízení užívat. Nechtěl jsem ale zároveň vyhodit nesmyslné množství peněz. WRX STI mi přišlo jako dobrá zábava za velmi rozumné peníze – a to jsem ještě nevěděl, co všechno dokáže. Pro mladého kluka je to úžasné, mechanické auto, které opravdu jede a člověka hodně naučí. Navíc se dá v Kanadě pořídit hodně levně. Nové mě stálo 50 tisíc kanadských dolarů, což je na české koruny hodně pod milion,“ popisuje.

NOVÝ DOMOV

V současnosti vůz stále jezdí na kanadských značkách, už brzy by ale měl dostat české „občanství“ a s tím i definitivně získat nový domov. A přestože je Kanada zemí sněhu, který všichni subaristé světa milují ze všeho nejvíc, sám Košťálek změny prostředí rozhodně nelituje – alespoň pokud jde o zábavu za volantem. „Bylo mi jasné, že u nás s tímhle autem bude zábava. Klikaté české silnice jsou úplná nádhera. Je to něco naprosto jiného než velké čtyřproudové silnice v Americe, kde se prakticky nepředjíždí. Tady člověk schopnosti Subaru opravdu využije, evropské silnice jsou rozhodně zábavnější. Příští rok také chci s autem vyrazit i na okruh, až udělám pár dalších úprav,“ vysvětluje.

O tom, že by auto nechal v Kanadě, prý vůbec neuvažoval nejen kvůli tátovi, ale hlavně z osobních důvodů. „Po všech úpravách už jsem ho nechtěl jen tak někomu prodat. Mám k němu vztah a mám ho rád. Obnášelo to hodně práce, nařikání a vzteku, ale jakmile poprvé naskočilo, tak ze mě všechno spadlo a netěšil jsem se na nic jiného, než že se projedu. Auto si chci sám i servisovat, baví mě to a nevádí mi ušpinit si ruce od oleje. Je to pro mě fajn odpočinek od hokeje, když můžu řešit něco úplně jiného a na den nebo dva se zavrtat do auta. Leccos už jsem si na něm vyzkoušel rozebrat, vyčistit a zase složit,“ vypráví Košťálek, který si navzdory svému věku dokáže sám vyměnit mnohem víc než jen prasklou žárovku.

NENÁPADNÁ BESTIE

Že toto WRX STI není úplně sériové, to je patrné na první pohled. Změn je opravdu hodně a dotýkají se prakticky všech součástí auta – od pohonu, přes podvozek, až po interiér. Kompletně přestavěný motor je kovaný a dostal nejen větší turbodmychadlo, ale také nyní dokáže účinně spalovat ethanol. Za otevřenější masku se proto nastěhoval i velký přední chladič. Na větší výkony jsou dimenzovány též nové poloosy a díky závodním pružinám stojí vůz asi o 15 milimetrů blíž k asfaltu. Nový je kompletní výfukový systém, stejně jako zadní diferenciál, který má za úkol ještě více potlačovat přirozenou nedotáčivost. Výměny se dočkaly i brzdové destičky a kotouče, byt v původním rozměru.

Zajímavostí je například výztuha zadního křídla, v interiéru zase přibylly čtyři nové



Změny vzhledu nejsou nijak přehnané, spíš zdáříle podtrhují přirozenou rozloženost WRX STI

budíky na kontrolu teplot a tlaků. Nepřehlédnutelná je stylová hlavice řadicí páky s dráhami označenými 1-2-3-4-Jail-Prison. Efektní přední světlomety s řadou zajímavých detailů jsou dílem specialisty a vznikly kompletně na zakázku. Pozornost poutají i vzácná sportovní kola Volk Racing z limitované edice. Jednak jsou lehčí, čímž snižují klíčovou neodpruženou hmotnost, a současně nabízejí více trakce – šířka pneumatik je nyní celých 265 milimetrů. Přes všechny změny nicméně na autě zůstala i řada původních komponent, například tlumiče – podle Košťálka totiž STI odvedlo zejména na podvozku tak skvělou práci, že není důvod k velkým změnám.

Původně byl součástí úprav i výrazný bodykit VARIS přímo z Japonska, ten se nicméně do Evropy za zbytkem auta nepodívá. „Vizuálně by tu až příliš vyčníval. Určitě bych budil hodně pozornosti a o to popravdě příliš nestojím. Líbí se mi, že v současné úpravě je auto sice výrazné a působí poměrně agresivně, ale pořád má civilní tvary. Navíc by bodykit rozhodně neprošel místní technikou. Oproti tomu v Kanadě se podobně jako ve Spojených státech technické kontroly v té podobě, jakou známe u nás, moc neřeší. Dokud vás kvůli něčemu neodstaví policie, můžete si na auto klidně navěsit kola z traktoru a technický průkaz neřešit,“ konstatuje.

NĚCO ZA NĚCO

Košťálkovo Subaru WRX STI je z roku 2016 a aktuálně má najeto asi 35 000 kilometrů. Za celou dobu přitom neřešil jediný technický problém, navzdory všem změnám a úpravám. Po nich už to sice není tak univerzální a kaž-

dodenně použitelné auto jako originál, je ale jediné svého druhu a nabízí o něco extrémnější jízdní zážitky. „Není to auto na denní popojíždění po městě, protože jsem mimo jiné vymontoval klimatizaci – moc si nerozuměla s vodním chladičem a auto se zbytečně zahřívalo. Takže v létě jezdím se staženým okýnkem, tak jako se jezdilo kdysi. Ale není to ani tak, že bych si vyjel jenom párkrát do roka. Celoročně moc rád jezdím do Krkonoš a teď jsem hodně zvědavý na zimu – to bude určitě nádherná a současně velká zábava,“ říká.

Nyní je jisté, že nejméně další dva roky bude působit ve Spartě, o jiných českých klubech podle svých slov vůbec neuvažoval. Na Spartě ho ostatně hráčsky vychovali, je ji za to vděčný. Se spoluhráči navíc průběžně udržoval kontakty během letních soustředění a v klubu má řadu známých. Co bude potom, to se teprve uvidí. Jisté ale je, že červené WRX STI už ve svém novém českém domově zůstane. ■

Přesné výkony auta po úpravách zatím změřené nejsou, ale jak naznačuje hlavice řadicí páky, řidič se musí krotit



JAN KOŠTÁLEK

(narozen 17. února 1995) je český hokejový obránce, odchovanec Sparty Praha. Od sezóny 2012/2013 působil v kanadském juniorském týmu Rimouski Océanic, později v týmu Manitoba Moose v AHL. Dvakrát Českou republiku reprezentoval na Mistrovství světa v ledním hokeji do 18 let (2012, 2013), dvakrát na Mistrovství světa v ledním hokeji do 20 let (2014, 2015) a v roce 2017 pak přímo v A týmu.



Hydraulickou ruční brzdou majitel zatím zvažuje. Nové budíky pomáhají hlídat teploty a tlaky

Kvůli většímu chladiči se musel výrazně rozšířit otvor ve spodní části nárazníku



Nežvanit, jezdit!

Každým Subaru se musíte svézt, abyste opravdu pochopili jeho přednosti. Nejsou to auta dělaná na efekt, ale na dlouhé roky společného života. Právě na řízení a testovací jízdy se proto zaměřilo i říjnové dealerské setkání Subaru.

Každý subarista ví, že ani nejvýřečnější popis jednotlivých vlastností nedokáže úplně vystihnout specifický pocit ze řízení Subaru. Je to kombinace jistoty, pohodlí, ovladatelnosti, výjimečnosti, kvality, bezpečnosti, sportovnosti, zábavy a mnoha dalších faktorů,

Dealerská síť Subaru pěkně pohromadě, s hvězdou testovacích jízd v popředí



kteří společně vytvářejí jedinečný charakter aut s Plejádami ve znaku. Má to své výhody i nevýhody. Na jednu stranu má Subaru jedny z nejvěrnějších zákazníků na světě - seriózní statistiky to jasně potvrzují. Zároveň se ale výhody jeho modelů složitě vysvětlují mainstreamovým zákazníkům, kteří často kupují auta takzvaně na první pohled nebo podle „ceny již od“.

UČENÍ DĚLÁ MISTRA

Proto je už mnoho let naší strategií ukazovat schopnosti Subaru ve skutečném světě a i samotná automobilka v současnosti důraz na předváděcí a zážitkové jízdy ještě posiluje. Prodejci Subaru jsou průběžně školeni tak, aby dokázali silné stránky jednotlivých modelů názorně předvést a vysvětlit a na jízdu se proto zaměřilo i dvoudenní setkání všech českých autorizovaných dealerů. Sešli jsme se na polygonu S-Drive v Hradci Králové. První den byl věnován modelům s terénními schopnostmi (Forester, Outback, XV), druhý sportovní jízdě a driftování za volantem BRZ. A protože učení dělá mistra a jen dobře připravený prodejce umí předat emoce dál, s pomocí instruktorů se za volantem vystřídali opravdu všichni. Věřte, že i ty nenápadné milé dámy, které můžete potkat na prodejních Subaru, mají jednotlivé modely pořádně v ruce.

JAK VYSVĚTLIT SUBARU

Setkání se kromě jízd na asfaltu, kluzné ploše i v terénu zaměřilo také na bezpečnost. Možnost vyzkoušet si nouzové brzdění systému EyeSight je vždy zážitkem, stejně důležitá je ale i pasivní bezpečnost. Subaru například velmi záleží na tom, aby z aut bylo skvěle vidět - proto mají přehledný interiér, který neodvádí pozornost, nebo zrcátka na hraně



Jaké jsou výkony XV v terénu? Na jedničku, ukazuje Petr Luc z Trendcaru Olomouc



I dámská část prodejní sítě si ušpinila botky v offroadové části testování (B. Janoudová, L. Alblová, A. Švástalová)

dveří, aby vznikl průhled, skrz který je vidět malé dítě nebo zvíře. I tyto detaily je lepší vyzkoušet na vlastní kůži, než si o nich jen počíst někde v internetovém katalogu. Subaru dělá hodně věcí jinak a ve výsledku nabízí mimořádně komplexní balíček.

PROŠKOLENÍ NA DŘEŇ

A protože k pochopení každého Subaru je třeba prozkoumat všechny jeho schopnosti a možnosti, věřte, že jsme se při testování rozhodně nedrželi zpátky. Třeba na testovacím BRZ nakonec nebudeme měnit jenom gumy, ale i jeden blatník a nárazník. Ale i to k autům patří a díky tomu, že Subaru dělá nejbezpečnější auta na světě, můžete si užít svobodu, kterou vám dávají, opravdu naplno.

Systém X-Mode v akci



Smýčky, smýčky, smýčky...



Na smyky je v areálu místa opravdu dost

Základy fungování zadokolky
vysvětloval Jakub Rejlek z Garáže/Fasteru



Bezpečnostní školení
před vpuštěním „závodníků“ na trať

C & K

Převrátíme se! To nemůžeme vyjet. Utrhneme výfuk! Ještě, že to mamka nevidí...

Tyto a podobné věty byly slyšet při parádní akci, kterou si vlastně naši klienti udělali sami pro sebe. Na vypůjčenou motokrosovou trať ve Vranově u Brna jsme pozvali vlastníky Foresterů, Outbacků a XVéček. Za krásného počasí jsme vytyčili takovou trať, aby nedošlo k poškození podvozků, ale zároveň aby se naše auta pořádně předvedla. Strmé výjezdy i sjezdy, dech beroucí boční náklony i „houpavá“ zkrřížení – prostě vše, co k pořádnému off roadu patří. A všechna auta, řidiči i jejich posádky to zvládli bez úhony. Mnozí majitelé teprve při této příležitosti zjistili, co jejich auta opravdu umí. Tento podnik byl uspořádán už po několikáté proto, aby si naši klienti mohli bezpečně vyzkoušet, co jejich auto

dokáže. Nyní jsme offroadové dopoledne doplnili ještě o možnost vyzkoušet nouzové brzdění vozu pomocí systému EyeSight před překážkou.

Nicméně i naše standardní trať, na které auta demonstrujeme zájemcům o Subaru při návštěvě našeho autosalonu v Brně na Vídeňské, obsahuje mimo jiné také terénní vložku. Zde rádi předvádíme průchodnost terénem i funkci sjíždění svahů X-Mode. Takže každý, kdo si k nám přijede Subaru vyzkoušet, může zjistit schopnosti subaracké čtyřkolové klasiky i v těchto podmínkách. Věříme, že zima přinese i snůh a tím i možnost nechat vyniknout naše auta ještě víc.

Těší nás, že nejen u nás, ale i u majitelů vozů Subaru, zůstává ono zapálení vyjet ještě prudší svah, projet zatáčku ještě rychleji – prostě pořád si užívat zábavu za volantem.

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



ILOS

V městě pod Ještědem v létě 2018 probíhala symbolická rozlučka s ikonickým WRX STI, které zná snad každý malý kluk. Událo se to vlastně náhodně, když probíhalo intenzivní předávání nových vozů Subaru a všichni měli velmi napilno, aby všechny vozy našly svého majitele. Jeden z nás, pracovníků ILOS, s.r.o., řekl, že u nás máme tolik vozů STI jako snad nikdy, a můžeme je i vystavovat. Tak se stalo přání otcem myšlenky. Novinky stranou, teď je tu STI! A tak se vystavovalo. Lidé se otáčeli, auta zastavovala na parkovištích. Vzbudili jsme opravdu zájem! A o to tu přeci jde, že? Málokdy najdete na ulici takovou slezinu nových Subaru WRX STI, jaká byl k vidění v Liberci, v létě 2018...

Žijeme v rytmu SUBARU, usínáme se Subaru a se Subaru i vstáváme!

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

SUBARU ALM

Zdravíme všechny fanoušky značky Subaru!

Jsme rodinná firma s dlouhou historií v ČR. Subaru se věnujeme již od roku 1996. V letošním roce jsme se aktivně účastnili několika zajímavých akcí.

Nově jsme se vydali testovat jízdní vlastnosti našich vozů s ostatními majiteli a fanoušky značky Subaru. Mohli jste nás vidět s legendárním WRX STI na Autodromu Sosnová, nebo na úžasném výletě po malebné krajině Krušných hor s velice zábavnými vozy BRZ, kde jsme si to všichni náramně užili a tuto cestu zakončili na letišti v Krásně.

Dále jste nás mohli potkat na národní výstavě automobilů v centru Prahy, na druhém ročníku Auta na Náplavce, kde jsme prezentovali naše vozy široké veřejnosti.

V našem autorizovaném dealerství najdete samozřejmě kompletní služby, od prodeje, přes úvěry a pojištění, až po prvotřídní servis s moderním vybavením, kde se vám dostane každému té nejlepší péče a individuálního přístupu.

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



AUTWEC

20 roků se SUBARU v Plzni

Letos 7. 9. uplynulo dvacet let od doby, kdy jsme se dvěma společníky založili firmu AUTWEC s.r.o. Pokračovali jsme v Plzni v dealerství SUBARU po firmě SUBARU PLZEŇ, ve které jsem pracoval od roku 1994 ve funkci ředitele. Začátky našeho podnikání byly velmi náročné a jediné, čeho jsme měli dostatek, bylo nadšení. A tak se stalo, že společníci v nové firmě AUTWEC nevydrželi pracovní nápor a ze společnosti během dvou let odešli. S nástupem nového společníka se začala psát nová etapa existence AUTWEC, která trvá do současné doby.

Během mé celkem čtyřiaadvacetileté práce pro Subaru jsem poznal stovky nových a většinou spokojených majitelů Subaru. Někteří z nich se dokonce stali mými přáteli.

Kdykoliv se některé automobilové znače podařilo vyrobit model, který se časem ukázal jako velmi zdařilý a automobilka se následně rozhodla ho vyšperkovat, zpravidla do takové-



ho modelu naimplantovala čtyřkolku. Ale my subaristé máme ten šperk – čtyřkolku – v základu ve všech čistokrevných modelech.

Excelentní jízdní vlastnosti všech našich modelů s pořádným výkonem motoru nás subaristy naplňují neobyčejnými zážitky, a to jak na silnici, tak v terénu.

Se značkou SUBARU jsem zažil časy největší sportovní slávy, fandil jsem Colinu McRaeovi, Richardu Burnsovi, Petteru Solbergovi, ale také Václavu Pechovi, Vojtěchu Štajfovi a dalším.

Děkuji osudu, že jsem mohl být celou polovinu svého pracovního života, tj. 24 let, po boku tak vynikající značky, jakou SUBARU AWD bezesporu je.

Když potkám v protisměru Subaru, zpravidla na sebe mávneme, i když se osobně neznáme. Řidiči jiných značek se tomu diví. Neví, proč to děláme...

Zdravím všechny slušné Subaristy!

Jarda Weber



Autwec Plzeň, s.r.o., Útušická 541/3, 301 00 Plzeň, www.subaruplzen.cz



EMIL FREY

Tým z Pekařské kromě jiného zajišťoval, podobně jako dealerství ALM, účast značky Subaru na 2. ročníku národní prezentace automobilů Auta na Náplavce. Naše vozy tu vzbudily velký ohlas a my se setkali s velmi zajímavou odezvou. Mohli jsme sledovat bezprostřední reakce návštěvnícké skupiny, která se k autorizovaným partnerům Subaru ještě nedostala a možná by k nim jinak ani nikdy nedošla...

Typický zákazník Subaru je cílevědomý borec, který ví, co chce, nesleví a jde za svým cílem. A přesně taková je podstata golfu, takoví jsou golfisté. Ano, Subaru a golf, subaristé a golfisté – to jsou stejné, cílevědomé povahy, které si jdou za svým. A po cestě zdraví podobné individuality ☺ Vždyť těžko najít lepší a bezpečnější auto na výjezdy nejen za svojí nejoblíbenější zábavou ...

Proto spojení Subaru společnosti Emil Frey a golfu je překvapivě přirozené... Subaru Emil Frey proto společně s Klubem přátel golfu chystá už 3. sezónu!

Dohromady už máme za sebou na 40 turnajů, kde bylo Subaru Emil Frey Černý Most

titulárním partnerem. Díky spojení s jedním z neaktivnějších golfových klubů v Česku tak vozy Subaru mohlo vidět tisíce golfistů. A taky si zasoutěžit! Velký úspěch totiž zaznamenala i celosezónní soutěž na stránkách golfového magazínu pratelegolfu.cz. Měsíc co měsíc soutěživí golfisté odpovídali na vědomostní otázky o Subaru a vítězové se za odměnu svezli v našich vozech. Generální partnerství Klubu přátel golfu nám dává možnost předvést naše úžasná auta Subaru a společnost Emil Frey v prostředí, kde se většinou pohybují auta jiných značek. Svůj k svému – Subaru a golf!

Patřili jsme též mezi hlavní partnery akce Gladiator Race na Černém Mostě.

Od 19.–21. 10. 2018 tu Subaru XV bylo instalováno jako aktivní překážka v soutěžním běhu a vystavovali jsme tu i modely: Outback a Forester.

Přinesli jsme hodnotné ceny pro soutěžící a to konkrétně 100× balíček (vak na záda a sportovní čelenku). Při hlavním závodě v našem stánku aktivně působil i náš zkušený prodejce (p. Samek).

Kdo se chce o akci dozvědět víc, najde další informace a snímky ze závodu na našem FB.

ALGON PLUS-AUTO

Pro zpestření mozaiky názorů a zkušeností našich autorizovaných partnerství jsme se rozhodli prezentovat sokolovské dealerství rozhovorem s vedoucím prodeje nových vozů tamního dealerství, Bohuslavem Václavíkem.

Jak dlouho prodáváte vozidla značky Subaru?

Subaru prodávám již 12 let. Prodej této značky jsem bral jako velkou osobní výzvu. Prodat vůz značky Subaru v našem regionu nebylo vůbec jednoduché. Důvěru zákazníků jsem si získával krůček po krůčku. Za zákazníky jsem vyjížděl po celém regionu a vozy jim předváděl přímo v akci. Za posledních 7 let se mi podařilo zvýšit prodej Subaru na trojnásobek. Výborná značka vám přiroste k srdci. Nikdy mě nenapadlo, že bych mohl prodávat vozidla. Nyní je moje práce i mým koníčkem.

Co je dle Vás nejdůležitější v prodeji vozidel?

Nejdůležitější v prodeji vozidel je navázat a udržet dobrý vztah se zákazníkem. Mít jeho důvěru, aby se k nám vracel, což se mi daří. Důležité je učit se stále nové technolo-

gie vozů Subaru, školit se a ukazovat zákazníkům kvalitu prodáváných vozů Subaru, která se stále posouvá.

Co Vám značka Subaru přináší?

Prodej této prestižní značky mi umožňuje setkávat se stále s novými zajímavými lidmi, kteří chtějí být součástí velké rodiny Subaru. Těší mě, že mohu být u toho, kdy si zákazník plní svůj sen a pořizuje si vůz Subaru. Díky Subaru jsem si i já splnil svůj velký sen a podíval se do země vycházejícího slunce. Návštěva Japonska ve mně zanechala nezapomenutelný zážitek.

Prodávání vozidel Subaru mě velmi baví už proto, že je z čeho vybírat. V nabídce jsou jak sportovní vozidla jako BRZ, WRX-STI nebo Levorg, tak i vozy do terénu a to Forester či Subaru XV. Předváděcí jízdy jsou vždy zážitkem jak pro zákazníka, tak pro mě.

Jaké máte plány v prodeji vozů Subaru pro rok 2019?

Mám v plánu přinést do prodeje nové strategie. Pracuji na zatraktivnění testovacích jízd s vozy Subaru. Rozhodně se v roce 2019 zaměřím na prodej modelu Subaru XV 1,6 litru, který má obrovský potenciál jak výbavou, tak cenou.



Algon Plus-Auto, a.s., Stará Ovčárna, 356 01 Sokolov, <http://www.algon.cz>



TRENDCAR

Vážení a milí čtenáři nového čísla JSEM SUBARISTA,

chceme vám představit manželský pár, který si své vzájemné ANO řekl v říjnu. Svatební obřad byl na Soláni a naše dealerství je hrdé, že mohlo zapůjčit skvělý vůz SUBARU WRX STI i s řidičem na celý svatební den. Začalo to dopoledním zdobením, odvoz nevěsty na obřad, focení a následný odvoz novomanželů do hotelu. Přejeme touto cestou novomanželům KAMILE a DANOVI hodně štěstí ve společném životě a pevně věříme, že značka SUBARU bude i nadále v jejich srdcích.



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

IVOS

Vážený čtenáři SUBARU magazínu a příznivci naší skvělé značky SUBARU,

jak tu už více kolegů uvedlo, v posledním půlroce jsme se loučili s naším legendárním modelem WRX STI a i my jsme to pojali, jak se patří. Všechna STI jsme připravili našim klientům a poslali je na silnice kouzlit úsměv na tvářích. Dvě naše STI se zúčastnila i jednoho z nejdůležitějších okamžiků v životě našich klientů, a to jejich svatebního dne. Děkujeme!

Co jsme naopak přivítali je nové SUBARU XV. Ani ve snu nás nenapadlo, že nové XV bude mít takový úspěch, jaký má a to na všech frontách. Zprvu velmi pozitivně zaujalo nás a zejména motorizace 1.6i-S, u které jsme netušili, že bude jezdit tak dobře, jako jezdí a navíc nás velmi překvapila i svou úsporností. Kdykoliv si i vy budete chtít vyzkoušet nové SUBARU XV i všechny naše další modely, prosím kontaktujte nás a vše vám rádi připravíme. Děkujeme za vaši stálou přízeň!

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



AUTO VYSOČINY

To je fotografie, fotomontáž, časosběrný snímek, nebo co vlastně? Tak by asi vypadala reakce, která by se nabízela nebýt letošního roku. Ano, jedno STI za druhým, tak to u nás vypadalo letos v létě.

Jsmeme moc rádi, že jsme mohli touto legendou potěšit tolik nadšených zákazníků, kteří využili poslední možnosti ke koupi. Málem se stalo, že nám už ani jediné nezbylo. Ale ne, jedno jsme si ještě „na poslední chvíli“ schovali...

Děkujeme všem našim zákazníkům, kteří si k nám ve stále hojnějším počtu nacházejí cestu.

AUTO VYSOČINY, s.r.o., Rantířovská 4, 586 05 Jihlava, www.subaruvysociny.cz

AUTO VERO SEDLČANY

Na jaře letošního roku jsme oslavili již desáté výročí otevření rodinného dealerství Auto Vero v Sedlčanech. Ani jsme si neuvědomili, jak rychle to uteklo, kolik věcí se za těch 10 let změnilo a jak se rozrostl náš sedlčanský subarácký tým. Začínali jsme jako malá firmička s pětičlenným týmem. A nyní při oslavě 10. narozenin je nás v sedlčanském Subaru týmu symbolických 10. A co je asi nejdůležitější, práce s našimi krásnými japonskými vozy nás baví pořád stejně jako na začátku ☺.

K oslavám jsme v krásném červnovém počasí využili naší dlouholetou spolupráci se závodním areálem Sedlčanská Kotlina a uspořádali tam vydařenou oslavu pro naše nejvěrnější zákazníky, obchodní partnery a příznivce. Sešlo se nás více než dvě stě a všichni mohli obdivovat a vyzkoušet kvality všech našich modelů, včetně již končící legendy WRX STI. Dále si naši hosté mohli vyzkoušet pozici spolujezd-

ců v závodních rally speciálech, dakarské bugině Can-Am a také v dakarské Tatře T815, která absolvovala letošní náročný ročník Dakaru v Jižní Americe v barvách továrního týmu Tatra Buggyra racing. Samozřejmě byl také vynikající catering od jednoho z našich kamarádů a zároveň věrných zákazníků a příznivců značky SUBARU (fotka flotily vozů před jeho domem je toho jasným důkazem ☺). Program byl tak nabitý, že se žádný z vozů od ráno do pozdního odpoledne ani na chvíli nezastavil a všichni naši hosté odcházeli nadšení a plni nových zážitků. A tak to má být. Nechceme jen prodávat a servisovat auta, ale hlavně našim zákazníkům přinášet radost z jízdy. A takový úsměv od ucha k uchu, jakým nás naši pozvaní zákazníci, partneři a přátelé počastovali při vystupování z BRZ po absolvování zkušební jízdy, je pro nás velkou odměnou.

Jak píšeme a stále říkáme, značka SUBARU pro nás není jen práce, obchod, nebo značka vozu, ale především životní styl a zábava.



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

CHALUPA MOTORS

Milí SUBARISTÉ,

v tomto vydání oblíbeného magazínu jsme se rozhodli představit jednoho z našich vážených zákazníků. Blíží se doba firemních večírků, rodinných oslav a dalších setkání, proto padla volba na barmana. A ne ledajakého! Martin Smolný žije cocktaily již od mládí. Během své bohaté kariéry se úspěšně účastnil celé řady tuzemských i zahraničních barmanských soutěží. Za zmínku stojí mistrovství světa ve Finsku v roce 2002, kde se stal vicemistrem světa v míchání klasických cocktailů. Jeho MOLOTOV COMEBACK nebo ARCTIC ROSE sklízí uznání zákazníků dodnes. Své zkušenosti a nadání toužil předávat dál a tak se rozhodl pro založení vlastního baru. MARTI-N'S café • cocktail bar přímo v srdci Pardubic, je již 15 let stálící nejen mezi místními podniky. Nabízí klasické, fantazijní, moderní a soutěžní cocktaily na profesionální úrovni a také skvělou italskou kávu. Podnik je rovněž znám svými moderními dezerty, které osobně připravuje manželka pana Smolného. Ten je také spoluzakladatelem CBA (České barmanské asociace) a je držitelem lektorské licence CBA. Od roku 1996 také vlastní barmanskou školu, kterou v posledních letech rozšířil i o baristickou výuku. A jak se barman dostane za volant Outbacku? „Hledal jsem auto, které mi bude co nejvíce vyhovovat a to ve všech směrech. Jak při pracovních, rodinných jízdách, tak hlavně v nevlídném terénu. Přibližně rok jsem vybíral a zkoušel různé značky. Rád s rodinou cestuji mimo zpevněné cesty a v neposlední řadě potřebuji prostorný kufr. Podmínka tedy byla velký zavazadlový prostor, dobré jízdní vlastnosti a náhon na všech-



na čtyři kola. Jak jsem přišel na Subaru? Rodiče mého kamaráda si kupovali vůz u společnosti CHALUPA MOTORS v Pardubicích a při té příležitosti zahlédli vystavenou „legendu“ Subaru WRX STI. Při jednom z našich setkání mi o něm řekli. Jako správný chlap jsem se i se synem hned rozjel na něj podívat. Bylo úžasné, ale nejen to. Prohlédl jsem si celý vozový park Subaru a musím přiznat, že jsem byl velmi mile překvapen. Slovo dalo slovo a za pár dní jsem v zimě absolvoval zkušební jízdu napřed ve Foresteru a poté i v Outbacku. Outback na mě udělal nezapomenutelný dojem. Řídil jsem ho v čerstvě napadlém sněhu, kdy ještě silničáři moc nestihli upravit silnice a bylo to úžasné. Volba byla jasná. Jako jedno z mála dnešních aut má sklápějící zadní sedačky do úplné roviny, to mně vždy vyhovovalo. Musím říct, že již po pár prvních svezeních ve vlastním Outbacku vím, proč se říká: „Kdo jednou řídil SUBARU, tak už nechce jinou značku!“ Vážení SUBARISTÉ, na Vašich cestách Vám přejeme mnoho šťastných kilometrů a večer na baru „Na zdraví!“ ☺

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

SUBARU LIŠKA PLZEŇ

I u nás v Plzni se hodně těžce loučíme s Legendou WRX STI, byla to pro nás srdeční záležitost a odjelo od nás hodně nových vozů a také se o velký počet těchto skvostů staráme našim zákazníkům. Nicméně doba si žádá změnu a tak i my se musíme přizpůsobit a přesedlat na jiný sportovní model a tím je BRZ, kterému se budeme naplno věnovat a budeme tak držet sportovně stříženou vlajku naší značky nadále hodně vysoko. BRZ je jiné než STI, ale dokáže nabídnout zábavu za daleko nižší provozní náklady a při nižších rychlostech a tím pádem i bezpečněji. S BRZ jsme vyrazili na největší český sraz dvojčat Subaru BRZ a Toyota GT 86 do Sosnové a s vozem od Subaru



ČR jsme mohli dělat taxi jízdy a ukázat tak potencionálním zájemcům, proč si tohle auto opravdu mají koupit :-)

Další naší podporou modelu BRZ bude stejně jako v roce 2016 letošní účast na Pražském Rallysprintu, kde představíme „SUBARU BRZ“ ve specifikaci R3. (popravdě to bude zase převlečená Toyota, ale my budeme hájit barvy SUBARU)

A abychom nezůstali jen u sportovních modelů: náš Forester dělal garde menším terénním partákům na letošním Mistrovství Evropy RC Truck Trial, které se konalo kousek od Plzně na Radyni. Subaru Liška bylo sponzorem této akce.

Začínáme se stejně jako naši zákazníci těšit na zimu a pořádné subaracké počasí. Všem Subaristům přejeme pohodový zbytek roku, krásné Vánoce a hodně štěstí v roce 2019.

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



MIJA AUTOCENTRUM

Vážení členové rodiny SUBARU, současní i budoucí majitelé a příznivci vozů naší značky, nedávno jsme v našem magazínu sdělovali, co vše chceme v letošním, velmi náročném roce, vykonat, kde vystavovat naše krasavce a vůbec, kde všude naši značku prezentovat. Nevím, zda je to věkem či velkou hektičností doby, ale rok 2018 utíká jako zběhlý a jaksi ho nelze chytit a alespoň trošičku pozastavit. Nicméně můžeme s hrdostí konstatovat, že jsme většinu naplánovaného splnili. Akce byly velmi úspěšné, a to, co jsme slíbili, se také v této letošní první etapě podařilo naplnit, včetně zlepšení prostředí pro vás. Místo toho, abychom dlouze hovořili o našich splněných akcích, přidáváme několik fotografií.

S blížícím se koncem roku bychom především chtěli upřímně poděkovat za vaši přízeň, za vaši věrnost a vyjádřit přesvědčení, že tomu všemu nebudeme ani v roce 2019 jinak. Přejeme všem hodně zdraví, spokojenosti v soukromém i v pracovním životě a hlavně najetí mnoha bezpečných kilometrů bez závad v našich milovaných vozech.

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

SUBARU-OPAVA

Vážení přátelé a fanoušci značky Subaru, v závěru produkce se nám podařilo v nové části showroomu pro Vás soustředit náš kultovní model SUBARU WRX STI rovnou ve čtyřech různých atraktivních barvách a to včetně WRX STI FINAL EDITION. Se slzou v oku jsme se s STI důstojně rozloučili a pořídili sadu zajímavých fotografií. Nyní se již plně soustředíme na prodej novinek a hledíme vstříc zajímavé budoucnosti naší značky!

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



AUTO BALKAR

Po delší době jsme v naší rodinné firmě Auto Balkar v Českých Budějovicích opět připravili pro naše zákazníky japonský den – den plný japonského občerstvení, jako je sushi či mizu yokan, a tentokrát jsme návštěvníkům dali možnost ochutnat i slavnostní jídlo sekihan, podávané v Japonsku zpravidla pouze při zvláštních událostech. Zákazníci měli možnost vyzkoušet různé druhy japonských čajů, zúčastnit se našich soutěží o drobné ceny, vyzkoušet si japonské origami či kaligrafii a především jsme podnikali plno testovacích jízd s našimi japonskými vozy Subaru. Jako již tradičně na této akci nechyběla ani Káťa Dědková, lektorka japonštiny a majitelka jazykové školy Akai Kiku, a návštěvníci se tak mohli dozvědět mnoho zajímavého ze světa japonštiny, japonského písma i o zemi původu našich vozů. Rádi bychom poděkovali všem, kdo nás v tento den navštívili, a i když nám tentokrát počasí příliš

neprálo, věříme, že si tento den v japonském stylu náležitě užili.

Naše šestihvězdičkové vozy jste v poslední době mohli vidět i na mnoha sportovních akcích po celém jihočeském kraji, například na Lipenském půlmaratonu a podporovali jsme opět každoroční dobročinný Římovský běh pro úsměv, na pomoc handicapovaným dětem. Naše vozy je možné pravidelně vídat i na vrcholných soutěžích v paraglidingu. Subaru ke sportu zkrátka patří, což jistě může potvrdit i naše českobudějovická mistryně Evropy v paraglidingové disciplíně přistání na přesnost, Iva Baláková, která na své XV nedá dopustit.

Pomalů se nám blíží zimní sezóna a doufáme, že si ji všichni majitelé Subaru pořádně užijí, ať už bude sníh či nikoliv. Rádi bychom tedy popřáli našim zákazníkům spoustu šťastně najetých kilometrů, krásné Vánoce a úspěšný vstup do nového roku.

AUTO BALKAR s.r.o., Novohradská 70, 370 08 České Budějovice, www.balkar.cz



Moře Japonska

Moře a oceány – nádherný a obrovský prostor plný pohyblivé a občas bouřlivé energie. Zaujímají sedmdesát procent povrchu Země, jsou kolébkou života i lidského rodu. Pro člověka pocházejícího ze střední Evropy mají příchut' dobrodružství, tajemnosti a romantiky. Japonci však k moři přistupují jinak. Odpradáвна s ním jsou v úzkém styku. Poskytuje jim nepřeborné množství potravy. Obdělávají ho bezmála tak usilovně, jako na pevnině pole. Má pro ně i nesporný filozofický a estetický význam. Svou nepostižitelnou proměnlivou krásou okouzlovalo a inspirovalo celé generace japonských vzdělců a umělců.

PŘES TŘI TISÍCE DEVĚT SET

je japonských ostrovů. Podle prastarého mýtu jsou zrozeny z milostného spojení sourozenců boha Izanagi (Ten, jenž zve) a jeho sestry Izanami (Ta, jež zve). Nejprve prý božské sourozence napadlo zamíchat moře špičkou kopí. Míchali tak dlouho až zhoustlo. Když kopí vytáhli, odpadl z něho žmolek. Tak vznikl první ostrov. A protože švarného Izanagiho a sličnou Izanami míchání zřejmě unavilo, na ostrov se posadili, aby si odpočinuli. Po nějaké chvíli je zachvátila touha a bez váhání ve vznešeném svazku spojili své vznešené části. Ptáček konipásek jim k tomu ocáskem naznačoval rytmus. Izanami nejprve porodila osm ostrovů, brzy potom následovaly ostatní. A nebylo jich zrovna málo...

Tolik zkrácená legenda, jež se v některých podáních může odlišovat, a má samozřejmě další pokračování, které vede až k prvnímu japonskému císaři. V dané chvíli nás však zajímají ostrovy. Největší z nich – Honšú, Hokkaidó, Kjúšú, a Šikoku – zaujímají 98% japonského území. Na ostatních zhruba 3 900 božských dětiček, z nichž mnohé jsou pouhý-

mi shluky balvanů, už příliš pevniny nezbylo. Všechny tyto ostrovy, ostrůvky a kamenné výspy se táhnou od severu k jihu v oblouku dlouhém téměř 3 800 kilometrů. Proto, i když na Hokkaidu vládnu tuhé mrazy, na Okinawě se stále ještě můžete koupat v příjemně teplém moři.

VE VÍRU MOŘSKÝCH PROUDŮ

O moři se stejně jako o horách dá říct, že vytváří charakter japonských ostrovů. Z každého koutu pevniny máte moře téměř na dohled či na dosah. Japonské pobřeží je dlouhé 26 tisíc kilometrů! A omývají ho čtyři různá moře: K Východočínskému, Japonskému a Ochotskému musíme ještě připočíst Tichý oceán, díky němuž je vzduch proudící nad Japonskem teplý a vlhký. A právě nad Tichým oceánem vznikají tajfuny. Přinášejí blahodárné deště, ale také často šíří zmar a zkázu.

Na podnebí mají nesporný vliv i mořské proudy. Nikde jinde na světě se jich nesetkává tolik jako u břehů Japonska. Patří k nim teplý Kurošio, který přichází od západního Pacifiku a příjemně vyhřívá jižní pobřeží, čímž



Skalní pobřeží Tacukuši



Maják na mysu Ašizuri



Žena z rybářské vesnice

značně prodlužuje vegetační dobu v přilehlé oblasti. Navíc je bohatý na plankton. Naproti tomu studený proud Ojašio, který má domov v Ochotském moři, omývá chladné Hokkaidó a severní pobřeží Honšú. Tam, kde se mořské proudy třísť a mísí, existuje bohatý a barvitý podmořský život. Od samého počátku své historie toho Japonci využívají ke své obživě. Nevybírají si, jedí téměř všechno, co moře poskytuje: ryby, velryby, chobotnice, koryše či jinou mořskou havěť, důležitou složkou jejich potravy jsou i mořské chaluhy a řasy...

MOŘE PLNÁ RYBÁŘSKÝCH BÁREK

Půvabné ryby.
*Ach, kdyby tak starý rybář
moh si jich dopřát!*

Enomoto Kikaku (1660–1707)

Japonsko je čtvrtým největším rybolovným státem na světě. Ve statistickém žebříčku se pravidelně ocitá na prvním místě. V důsledku nadměrného výlovu a stále silnějšího průmyslového znečištění moří však došlo

k velkému úbytku ryb. Tradičního řemesla – rybářství – by se však Japonci vzdali jen neradi, a zcela určitě by to vážně ohrozilo jejich hospodářství. Přibližně každý stý obyvatel této země je totiž zaměstnán v rybářském průmyslu. Den co den do pobřežních vod vyplouvají desetitisíce malých rybářských lodí, bárek, šalup. Přinášejí obživu svým majitelům i jejich rodinám. Na celkovém výlovu se ale podílejí jen jednou čtvrtinou. Podstatně větší část připadá na mamutí společnosti.

Japonsko dnes stojí před otázkou, jak se vyrovnat s tím, že moře není nevyčerpatelný zdroj potravy, a že ryb a jiných mořských živočichů ubývá, zatímco jejich spotřeba stále stoupá. Každý Japonec ročně zkonsumuje 38 kilogramů ryb a jiných „darů moře“, čímž svou zemi, v této zdravé a lékaři doporučované kulinářské disciplíně, řadí na první místo na světě. Východiskem ze svízelné situace se stává chov ryb a mořských živočichů v mělkých mořských zálivech či obrovských betonových nádržích, umístěných při pobřeží.

SYROVÁ RYBA JE PRO JAPONCE NEJLEPŠÍ!

**Pach rybiny
na stvolu chaluhy
střeva z bělice**

Macuo Bašó (1644–1694)

Bez ryb či jiné mořské havěti si žádný Japonec svůj jídelníček nedovede ani představit. Může je mít k snídani, obědu, svačině i večeři.

Vaří je, smaží, dusí, peče, udí, suší i nakládá. Veškeré kuchyňské přípravy však vévodí suší, plátek čerstvé syrové ryby a jiné mořské havěti položený na válečku kvalitní rýže nebo sašími, překrásně nazdobený talířek jemně nakrájených syrových ryb. V každém případě musí vzniknout malé, ale esteticky zdařilé umělecké dílko. Jak napsal slavný japonský spisovatel Soseki Nacume ...vše, co se vyskytuje na japonském stole, je krásné, ať je to polévka, paštika nebo syrová ryba nakrájená na plátky. Můžete odejít od podnosu s jídly, aniž jste se jich hůlkami dotkli, a přece budete dostatečně odměněni za to, že jste vstoupili do restaurace, neboť pohled na jídla byl pastvou pro oči.

RUSKÁ RULETA NA JAPONSKÉM TALÍŘI

Jedovatá ryba *fugu* v Japonsku patří k velkým, i když hodně drahým pochoutkám. Podává se jen v určitých restauracích, jejichž kuchař složil velice přísné státní zkoušky. Některé orgány samičky ryby *fugu* jsou totiž prudece

Japonské pobřeží je dlouhé 26 tisíc kilometrů! A omývají ho čtyři různá moře



Mijadžima ve Vnitřním moři spojená s rodem Taira



Útesy na Okinavě



Z rybářské vesnice



Každý Japonec ročně zkonsumuje 38 kilogramů ryb a jiných „darů moře“



Rikuchū Kaigan



Rozbouřené moře – Šikoku



Výjev z typické rybí tržnice



Prodejce mořské havěti

jedovaté a musí se velice opatrně odstranit. Za určitých okolností, buď při špatné přípravě, kdy neopatrný kuchař prořízne zdroj jedu, nebo v případě alergie na toto rybí maso, konzument během několika hodin zemře na ochrnutí nervové soustavy. Ročně prý takto skončí kolem patnácti labužníků. Už obřad stolování naznačuje, že Japonci si umí nervy pořádně polechtat – fugu se někdy servíruje v podobě pohřebního věnce. Přesto řada lidí stále riskuje život, aby si mohla pochutnat a pocítit zvláštní stav sladké strnulosti a omámení, které se po požití dostaví. To, co mnohé Japonce na požívání fugu nejvíce přitahuje, skvěle vystihl jeden z neoriginálnějších japonských umělců Josa Buson (1716–1784):

*K večeri fugu
a ráno ještě na živu*

TRAGICKÝ PŘÍBĚH RODU TAIRA

Seto Naikai neboli Vnitřní moře připomíná spíše podlouhlé jezero. Na délku měří 500 kilometrů, v nejširším bodě 64 kilometrů. Je v něm rozhozeno 950 ostrovů, nevelká

Na prostřeném stole
připraveném pro hosty
nesmí chybět suši a sašimi

hloubka – maximálně třicet metrů – nasvědčuje tomu, že v dávných dobách bylo Honšú s protějším Šikoku spojeno.

Vnitřní moře je nerozlučně spjata se strhujícím příběhem, jež se týká vzestupu a strmého pádu mocných Tairů, kteří dobu svého největšího historického rozkvetu zažili v polovině 12. století, kdy jejich členové zastávali nejvyšší zemské úřady. V touze po moci však zašli příliš daleko. Nejprve vůdce klanu Kijomori provdal svou dceru za císaře a v roce 1180 donutil císaře abdikovat. Na uvolněný trůn pak dosadil dvouletého vnuka. Tím proti sobě popudil provinční knížata. Do čela povstání se postavili Minamotové, věční soupeři Tairů. Byli to drsní válečníci na rozdíl od Tairů dosud nezhyčkaní životem u císařského dvora. Poslední tragická bitva se odehrála v roce 1185 u Dannoury, mořského pobřeží na východ od Šimonoseki. Jindy pokojné Vnitřní moře se stalo válečnou arénou. Minamotové shromáždili tři tisíce lodí, zatímco rod Taira dal dohromady pouhých tisíc plavidel. Kromě vojáků na nich byl i osmiletý císař s celým svým dvorem. Bitva to byla nelítostná a krutá, členové i přívrženci rodu Tairů umírali po tisících. Ve vlnách Vnitřního moře skončil svůj život i malý císař. Jedna z dvorních dam ho vzala do náruče a s konejšivými slovy: „Nebojte se ničeho Vaše Veličenstvo, také tam dole, pod přívalem vln, stojí císařské město“, s ním skočila z lodi do mořských hlubin.

Podle legendy se utopení příslušníci a příznivci rodu Taira na mořském dně přeměnili v kraby. Proto prý břicho krabů v náznaku připomíná lidský obličej. To však Japoncům nijak nebrání si na krabech pochutnávat, či jejich vysušené mrtvolky věšet nad vchody venkovských domů jako talismany, protože prý dokážou skvěle ochraňovat před zlými duchy.



Umělý chov ryb

TEXT: TOMÁŠ VLASÁK, FOTO: DANIEL RYCHLÝ

Nejkrásnější hvězdy září v září pod Bezdězem...

Letní prázdniny skončily a přátelé Subaru se opět sešli na pravidelném srazu Subarufanclubu, který se tentokrát konal druhý zářijový víkend, 7.–9. 9. 2018.

Místem setkání byl letos autodrom Adventureland v Bělé pod Bezdězem, kde pro nás zajímavé terénní zkoušky připravil Míla Janáček, který je se Subaru spjatý víc, než by se na první pohled mohlo zdát. Míla Janáček a Jirka Strejček, posádka Czech Subaru Offroad Team, jsou několikanásobní účastníci maratonských soutěží s vozem Subaru Leone. A o jejich úspěších se psalo i na stránkách Subaru Magazínu.

Na okruh jsme ovšem přejeli až v sobotu dopoledne. Den předtím jsme se sjeli v autokempu Duocamp Branžež u Komárovského rybníka, kde jsme nocovali.

Se začátkem září přišlo poměrně velké ochlazení a déšť. Oprávněně jsem se obával, jaké počasí nám Svatý Petr na srazu dopřeje. Ale opět se potvrdilo, že Svatý Petr má Subaru rád. ☺

Hladina Komárovského rybníka, zalitá sluncem, nás uvítala do sobotního rána. A krásné počasí nám vydrželo celou sobotu. Z kempu jsme vyrazili těsně po 9 hodině, abychom na okruh do Bělé dorazili co nejdříve.

Bylo nutné provést prezenci a podepsání listin o zodpovědném chování každého účastníka. Tentokrát to bylo obzvlášť důležité, protože jsme na okruhu nebyli úplně sami.

V opravdu těžkých terénních partiích kolem okruhu, probíhal závod v offroad trialu. Takže vzájemná ohleduplnost byla nutnou podmínkou pro zdárný průběh obou akcí.



Jediná Justy na srazu, Adamův speciál

Bělá je rallyový okruh, kde se chyby neodpouští. Ale pro Subaru je jako stvořený

V KŮŽI SOUTĚŽNÍCH JEZDCŮ

V 11 hodin jsme odstartovali jízdy. Okruh v Bělé pod Bezdězem je zajímavý tím, že to není jen placka se zatáčkami a spoustou únikových zón. Bělá je rallyový okruh, silnička lemovaná stromy, kde se chyby neodpouští. Ale pro Subaru je tenhle okruh jako stvořený.

Jedno kolo okruhu měřilo přibližně 1,3 km a ti nejsrdnatější z nás zvládli na okruhu najezdit za sobotu přes 100 ostrých kilometrů. Z čehož je jasné patrné, že si to opravdu užili.

Další částí okruhu je terénní sekce, která je ideální pro výuku jízdy v terénu těch, kteří si Subaru pořídili nově. Samozřejmě i my ostatní, kteří máme jízdu v terénu rádi, jsme si tuto partii okruhu užili, protože jsou zde místa, kde lze hezky otestovat křížení, náklony, VDC, X-Mode a další schopnosti a systémy, jimiž vozy Subaru disponují.

Abychom nestrádali hladu ani my, ani účastníci závodů v offroad trialu, byl pro nás zajištěn catering a sezení pod párty stany. Bylo to moc příjemné, jen tak si během slunečného dne posedět u kávy a popovídat si s kamarády.

No a protože jsme tam byli opravdu všichni na jedné hromadě, tím myslím jak naše civilní Subaru, tak offroad trialové speciály, bylo zajímavé se podívat mezi trialové sekce, jaké extrémní jsou schopné tyto buggyny zdolat.

A i mezi těmito speciály září Plejády, protože letitým účastníkem těchto závodů je Bohdan Nowy se svým speciálem poháněným plochým šestiválcem Subaru. A září opravdu výrazně.

Z výše napsaného je patrné, že o zábavu opravdu nebyla nouze, a tak čas, vyhrazený pro náš pobyt na okruhu, utekl jako voda. To naštěstí neznamenal konec zábavy jako takové, jen jsme se na večer a noc opět přesunuli do Duocampu na břeh Komárovského rybníka.

Sobotní večer je na srazu vždy vyhrazen pro tombolu a ani tentokrát tomu nebylo jinak. A po tombole pokračovala volná zábava, dokud nám obsluha restaurace nevystavila stopku. ☺

I nedělní ráno bylo povedené a opět nás přivítalo sluníčko, takže jsme po snídani



Nejstarší Subaru na srazu



Zkouška systémů



Na vrcholu

ještě posedávali na terase před restaurací a povídali jsme si. Nicméně tak jako vždy, neděle je dnem, kdy sraz končí. A tak jsme se loučili a všichni se postupně rozjížděli do svých domovů... Ale protože čas letí jako voda, brzy se opět setkáme. Tak na konci března na Severce navíděnou... ■



Společně spolu



Soutěž v minulém čísle jsme zasvětili modelu Subaru XV 2018, který byl také díky platformě Subaru Global Platform spolu s modelem Impreza vyhlášen **nejbezpečnějším rodinným vozem ve své třídě** institutem Euro NCAP a na nejvyšší hodnocení dosáhl také v USA a Japonsku.

Protože model vykazuje v mnoha ohledech obdivuhodné parametry konstrukce, ptali jsme se, o kolik je oproti předchozí generaci modelu XV vyšší tuhost zadního pomocného rámu u generace nové. Z těch, kteří ze tří nabídnutých možností vybrali c) o 100 % a ještě k tomu vyluštili správně tajenku, vybral los jako výherce čepice a trička Subaru **Oldřicha Petrželku z Plzně**.

Křížovku uvádělo konstatování, že v loňském roce prodaných 1,09 miliónu Subaru znamenalo **už šestý rekordní výsledek v řadě**.

Z úspěšných luštitelů se mohou na čepici Subaru těšit **Kateřina Leksová z Březové nad Svitavou** a **Ludmila Pekárková z Milevska**.

Správné odpovědi na soutěžní otázku, stejně jako řešení křížovky a sudoku, za které můžete jako vždy získat výhry Subaru, nám pošlete nejpozději do 29. března 2019 na adresu:

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

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

K životu patří i vítání i loučení. Novinka, která uzavírá prozatím 25 let trvající epochu zběsilých sedanů 4x4 značky Subaru v naší nabídce zatím končí. Snižování emisí CO₂ a nová metodika měření spotřeby přiměla japonskou značku vyřadit tento model z nabídky pro Evropu. Limitovaná edice na rozloučenou, jejíž název najdete v tajence, nepřináší technické úpravy, ale designově odkazuje na nejslavnější momenty tohoto výjimečného vozu, s nímž se, jak doufáme, ještě potkáme.

POMŮCKA: ABAK, KOIR, MATA	ROZRÝVATI PLUHEM	1. DÍL TAJENKY	NÁPOR	HRDINA	ZKRATKA ODĚVNÍ TVORBY	PRÁZDNINY		SKLAD	PŘÍBLIŽNĚ	TUMÁTE		DIVADELNÍ DEKORACE	JMÉNO HERCE PACINA	POKOLENÍ	ZUŘIVOST	2. DÍL TAJENKY	ZNAČKA POČÍTAČŮ
ČÁST PEVNINY OBKLOPE- NÁ VODOU							DOMÁCKÝ DANIEL				SKLENĚNÁ NÁDOBA NA VODU						
HAZARDNÍ HRA							VYSOKÉ KARTY ŘÍMSKÁ MINCE				NÁŠLÍM ODDĚLIT PRIMÁT						
DESKA NA HLAVICI SLOUPU					ŘÍMSKÝ PAHOREK NEMÍT V ÚCTĚ							ITALSKÁ DÁMA RÁZY					
TÝM ZPŮSO- BEM				OVIDIOVO JMÉNO LUPEN				DRUH BÁSNÍKA					POHŘEBNÍ HOSTINA HÁJE				
EVROPAN			POLSKÝ SATIRIK ŘÍMSKÝCH 501								SOLMIZAČ- NÍ SLABIKA				ZNAČKA LITHIA NĚMECKY „ANO“		
 RYBÁŘSKÉ NÁČINÍ ŽIDOVSKÁ KNIHA											STROMO- RÁDÍ						AKVARIJNÍ RYBKA
AMERICKÝ TANEC						ONA					 KOLONIE STISKACÍ SPONA						
POLNÍ MÍRA			SEKNOUT EVROPAN				ZNAČKA KRYPTONU	TAHLE	 PROVINĚNÍ		LEDOVCE ANGLICKY „ONO“				KANTOVY INICIÁLY ZNAČKA SPORÁKŮ		
ŘÍMSKÝCH 61				ŠETRNOST KLEKÁNÍ					DOMKY NÁZEV PÍSMENE					CITOSLOV- CE RYTMU ŽELEZO			
ODVETA					CHLADITI MLÁDKOVY INICIÁLY							KOKOSOVÁ VLÁKNA ZNAČKA RADIA					
DOKONALE VYTAVIT							TENHLE				VĚŠTEC						
NUTNOST VOLBY ZE DVOU MOŽ- NOSTÍ							JMÉNO PROZAÍKA PAVLA				VEGETAČNÍ FORMACE						

SUBARU BY MOTUL PARTNER Z PŘESVĚDČENÍ



Od července roku 2012 začala oficiální spolupráce mezi MOTUL a Subaru Deutschland v oblasti automobilních olejů. Následně se tato spolupráce rozšířila do ostatních zemí Evropy. Společnost MOTUL vyvinula speciálně formulovaný olej pro vozy Subaru splňující požadavky pro veškeré benzinové a dieselové motory značky Subaru.

Olej „Subaru by MOTUL“ je 100% syntetický-nízkoviskózní olej v kategorii olejů FE (Fuel economy = šetřící palivo) viskozitní třídy 5W-30. Na míru vyvinutý aditivací balík odpovídá technologii Mid SAPS a specifikace dle ACEA C2, vyhovující všem motorizacím SUBARU a zejména pak motorům generace EURO 4 a EURO 5.

Velikou výhodou tohoto prvotřídního motorového oleje je tedy možnost jeho použití pro všechny motory SUBARU, aniž by uživatel musel přemýšlet o vhodnosti oleje a studovat jeho normy a výkonnostní specifikace maziv a obávat se nevhodné aplikace.

Kromě komerčního světa vozidel podporuje společnost MOTUL i divizi Subaru motor racing a může se tak vzájemnou kooperací pochlubit třeba vítězstvím SUBARU WRX STI ve skupině SP3T na ADAC ZÜRICH 24H-RACE v Nürburgringu a dalších prestižních soutěžích.

Chcete-li to nejlepší pro Vaše SUBARU, dopřejte mu „Subaru by MOTUL“. Olej je totiž krev Vašeho motoru! Tento produkt zakoupíte u Vašeho nejbližšího autorizovaného dealera.

Robert Deyl - MOTOSERVIS DEYL
oficiální distributor produktů MOTUL pro ČR
Videňská 361 | Vestec u Prahy | 252 42
T: +420 244 911 934 | M: +420 602 330 773
info@olej-servis.cz | www.olej-servis.cz

MOTUL

SVEZTE SE A POCHOPÍTE.

Kombinovaná spotřeba paliva 6,4–8,5 l/100 km, emise CO₂ 145–197 g/km

Permanentní pohon všech kol Symmetrical AWD v základu.
Jízda v Subaru je ideální kombinací pohodlí a bezpečnosti.
Nová pevnější platforma vám dovolí ještě ostřejší průjezdy zatáčkami.
Nepřekonatelná jistota bez ohledu na počasí a roční dobu – na okresce i na dálnici.



FORESTER AWD
opravdové SUV



LEVORG AWD
sportovní kombi



IMPREZA AWD
ikona



OUTBACK AWD
crossover s nadsledem



XV AWD
městský univerzál

Navštivte nás na
subaru.cz, zazijsubaru.cz a subaru-butik.cz!



subaru.cze



subarucz



subarucz



SUBARU

Confidence in Motion