



AUTO I FINANCE MÁM POD KONTROLOU

Finančním partnerem SUBARU ČR je UniCredit Leasing. Díky této spolupráci nyní získáte všechny modely značky SUBARU za zvýhodněných podmínek, ať jste podnikatel, nebo soukromá osoba. Komplexní pojištění vozidla je samozřejmostí. Jakýkoli z řady našich výhodných finančních produktů žádejte u autorizovaných prodejců Subaru či v pobočkové síti UniCredit Leasing.

Více informací naleznete na www.unicreditleasing.cz, tel.: 844 11 33 55.

SUBARU
FINANCE

 **UniCredit**
Leasing

Obsah

‘Kde Lamborghini
Gallardo musí jet velmi
opatrně, tam naopak
Impreza STI může jet
naplno a využít tak svůj
potenciál.’

strana 076



008	IMPREZA Všechny Imprezy pohromadě
018	MR. CIMBU Navštívili jsme šťastného majitele tří STI
020	SYMMETRICAL AWD SYSTÉM Systém pohonu všech kol pod drobnohledem
024	V OBLACÍCH Jak jsme se snažili ujet ultralightu po silnici č. 105
030	FORESTER 2.0D Po cestách necestách, i na tankodromu
036	„RADOSTNĚ SI UŽÍVÁM“ Forester baví Petra Čtvrtníčka
038	BOXER Plochý motor s protilehlými válci
040	BOXER DIESEL Technická revoluce mezi vznětovými motory
044	LEGACY 2.5 GT Svezení, na něž se nezapomíná
052	PŘEVODOVKA CVT Jak funguje nová bezestupňová převodovka?
054	OUTBACK Připraven zvládnout všechny nástrahy
060	JÍŘÍ KOLBABA Nejkrásnější místa na světě
064	SI-DRIVE Motor podle chuti
066	TRIBECA A JUSTY Unikátní kombinace vlastností do města, nebo na dovolenou?
072	HISTORIE SUBARU Co stálo za vznikem značky?
076	STI VS. LAMBORGHINI GALLARDO Impreza proháněla Lambo na Britských ostrovech
088	SUBARU V RALLY Kvůli rally známe Subaru
102	SUBARU A SPORT Na dvou kolech i na vodě
104	KEN BLOCK Nejbláznivější Američan v Impreze
106	SUBARU V ČR Příběh jednoho trhu
110	SHOP SUBARU Jízdní kolo a mnoho dalších doplňků
112	SUBARU KLUBY Příznivci značky mají svá sdružení
114	BUDOUCNOST ZNAČKY Podíváme se, co pro nás Subaru chystá
120	AUTO, KTERÉ VIDÍ Eyesight – řídicí oči druhé oči
122	ZROZENÍ IKONY Subaru SVX

Úvodní slovo

Jistě mi dá každý majitel Subaru za pravdu, že čím více svůj vůz poznává, tím ho má raději. Za volantem Subaru zažijete jedinečné pocity. Ať již jde o dokonalou ovladatelnost, dynamické jízdní vlastnosti s uklidňující dávkou bezpečí, či o dlouhodobou spolehlivost. Nemusíte se ani nechat strhnout rovnou Imprezou STI, abyste tyto pocity zažili. Skvěle je totiž dokáží vyvolat všechny ostatní modely Subaru, včetně těch se zvětšenou světlou výškou.

Už samotný zvuk motoru boxer nenechá žádného automobilového nadšence v klidu, natož schopnost podvozku spolu s pohonem všech čtyř kol pohlcovat nerovnosti a působit naprosto dokonalou vyvážeností. Kde jinde než na náročných rychlostních zkouškách by mohlo Subaru své schopnosti získat a následně i potvrdit. Sedmačtyřicet vítězství v jednotlivých závodech mistrovství světa a šest titulů světového šampióna jsou toho důkazem. Magazín **evo** ve spolupráci se Subaru ČR přináší na 124 stránkách poutavou publikaci, která obsahuje nejzajímavější momenty z historie i současnosti značky japonského výrobce. Dozvíte se důležité informace o aktuální nabídce Subaru a podíváme se také, co nás čeká. Samozřejmě jsme nezapomněli ani na fanoušky rallysportu, jimž na více než šestnácti stránkách připomínáme největší úspěchy značky. A že jich není málo! Doufáme, že si při čtení náležitě užijete.

redakce



Vydavatel:

Petr Ehrlich
Na Pískách 838/42, 160 00 Praha 6
tel.: 233 321 951, fax: 233 321 952
e-mail: info@i-evo.cz, www.i-evo.cz

Project manager:

Petr Marada

Vydání připravili:

Marek Felt, Petr Hanke

Na čísle spolupracovali:

Dana Ehrlichová, Honza Koubek, Dalibor Demel,
Marek Jersák, Ondřej Tylčer, Míla Janáček, Martin
Dlouhý, Jiří Kolbaba, Richard Meaden, Andy Morgan,
Karel Beránek

Fotograf:

Michal Šafránek

Inzerce:

Jana Hachlová, hachlova@ehrllich63.cz,
tel.: 604 949 764

Překlad:

Michal Beran

Jazyková korektura:

Viktor Malina

Grafika a DTP:

Jiří Škop

Tisk:

Tiskárna Libertas

Distribuce:

Společnosti holdingu PNS

Předplatné v ČR:

A.L.L. Production, spol. s r.o.
P. O. Box 732, 111 21 Praha 1
tel.: 234 092 851, fax: 234 092 813
e-mail: predplatne@predplatne.cz
www.predplatne.cz

Periodicita:

Magazín **evo** vychází jako měsíčník.
Toto vydání s podtitulem Subaru Supercars je
zvláštním vydáním magazínu **evo** a bylo připraveno
za spolupráce s importérem, Subaru ČR.

Registrace MK ČR:

E 18906
II. ročník



„Tento časopis je publikován na základě licence a povolení od společnosti Dennis Publishing Limited. Veškerá práva týkající se materiálů a titulu a obchodní značky tohoto časopisu vlastní výhradně společnost Dennis Publishing Limited a bez jejího předchozího písemného souhlasu nesmějí být částečně ani vcelku reprodukovány.“

17 VĚCÍ, KTERÉ MUSÍTE VĚDĚT O NEJDELŠÍM SKOKU V HISTORII

PŘESNĚ NA NOVÝ ROK VYSLAL ZNÁMÝ EXTREMISTA TRAVIS PASTRANA SVOJI IMPREZU STI NA NEJDELŠÍ SKOK. STALO SE TAK V PŘÍSTAVU LONG BEACH V KALIFORNII. ZDE JSOU PODSTATNÁ FAKTA.

30 POČET LIDÍ,
KTERÍ SE
PODÍLEJÍ
NA
PŘÍPRAVĚ

149 km/h
rychlost
při odrazu

400 koní
VÝKON IMPREZY STI

4,3 m
výška odrazové
rampy

305 m
délka
rozjezdu

13,8°C
teplota vody
(Pastrana se po doskoku vrhl do vody)

14,9
metru



MAXIMÁLNÍ
VÝŠKA
SKOKU


jedna
BOURAČKA
V TRÉNINKU

31

MILIÓNU
ZHLÉDNUTÍ



26 let

věk Traviše Pastrany

126 km/h
rychlost
při dopadu



62 km/h
RYCHLOST
NÁRAZU
DOBARIERY

92 m: DÉLKA PŘISTÁVACÍ PLOCHY
(46 m RÁMPA, 46 m DRAHA)


1361 kg
hmotnost vozu

52 m
PŘEDCHOZÍ
REKORD SKOKU

82 m
délka
skoku

 75 000 lidí 
 sledovalo tento skok 

Svět Imprezy



Text **Marek Felt**

Foto **Michal Šafránek, Marek Felt a archiv**

Impreza byla zrozena na rallyových závodech a nabízí typicky vysokou kvalitu a již legendární schopnosti, pro něž se stala celosvětově přísně sledovaným etalonem. Vysoká úroveň stability této modelové řady je založena na osvědčeném spojení plochého motoru boxer se systémem symetrického pohonu všech kol.



Svižně s dieselem

Naftová verze Subaru Impreza nabízí nízkou spotřebu, především však skvělé jízdní vlastnosti.



Na první pohled se Impreza 2.0D oproti standardním modelům této řady neliší. Nasávací otvor na kapotě je jedinou viditelnou změnou na karoserii vznětové Imprezy oproti atmosférickým verzím. Současně jí evokuje tradici přepňovaných modelů. Výrazněj-

ších změn nedoznal ani interiér vozu, kde na středovém tunelu oproti modelu 2.0R ubyla pouze páka redukční převodovky.

Po nastartování naftového boxeru vás překvapí tichost, s jakou se motor prezentuje, což je výsledkem skvělé práce japonských techniků, a především díky pružnému uložení v čepech a turbodmy-

chadlu umístěnému pod blokem motoru. Ani tedy nepocítíte, že sedíte ve voze s turbodieselem.

Motor Imprezy je tentýž, jaký je použit i v modelech Legacy a Forester. Vznětový čtyřválec boxer s elektronicky řízeným turbodmychadlem, výkonem 150 koní a točivým momentem 350 Nm však u lehčího a menšího vozu, jakým Impreza je, působí daleko dynamičtějším dojmem. V mnoha případech dokonce předčí benzínový dvoulitrový motor, který disponuje o 30 Nm menším točivým momentem. Jedná se tedy vedle nejostřejší verze STI a silné WRX o třetí nepružnější Imprezu v nabídce automobilky.

Zátah motoru je uživatelsky příjemný. Při sešlápnutí plynového pedálu Impreza vystřelí dopředu. Plynule nastupuje už v nízkých otáčkách a vydrží až skoro ke 4000 min⁻¹. Navíc jsem při akceleraci nepocítoval ani nežádoucí turboefekt – motor reaguje příkladně rychle. Spolu s hodnotami zrychlení z nuly na 100 km/h za devět sekund a nejvyšší rychlostí 205 km/h se





šestku točí motor pouhých 2500 otáček. Jejím nejslabším článkem je snad až příliš krátký druhý a naopak poněkud delší třetí rychlostní stupeň. To bylo znát především při předjížděcím manévru, kdy bylo potřeba vytočit dvojku do vyšších otáček a následně přeřadit na trojku, kde došlo ke „spadnutí“ otáček a chvíli trvalo, než se motor opět nadechl k lepšímu výkonu.

Předností nové Imprezy je podvozek. Oproti předchozí generaci se výrazně zvětšil rozvor a změně doznalo i nastavení podvozku. Dlouhé zdvihy pérování v kombinaci s tužšími pružinami jsou ideálním kompromisem na české uskákané silnici, kde s lehkostí tlumí jednotlivé nerovnosti. Je pravda, že při rychlejší jízdě se vůz poněkud naklání v zatáčkách, o to více však budete překvapeni skvělou trakcí, jež se projevuje i na horších cestách. Pokud jste vyznavači opravdu sportovní jízdy, zjistíte, že při ostřejším nájezdu do zatáčky má vůz se symetrickým pohonem všech kol a sedmnáctipalcovými koly mírné sklony

Vpravo nahoře: Interiér vozu sice žádným přehnaným luxusem nehýří, přesto díky jednoduchosti a přehlednosti plní účel. Uprostřed nahoře: Plochy motor Boxer Diesel je díky své konstrukci přirozeně kultivovaný a netrpí vibracemi.

‘S turbodieselovou Imprezou můžete projíždět zatáčky velmi rychle.’

jedná ze strany Subaru o velmi kultivovaný, spolehlivý a úsporný agregát. Naftový boxer v Impreze je schopen akcelarovat i na pátý rychlostní stupeň, což je u vznětového agregátu vítaná vlastnost. Překvapení jsme byli i co se průměrné spotřeby týkalo. Při svižné jízdě nepřekročila potřeba osm litrů nafty. Naopak při poklidné jízdě se s dvoulitrovým dieselem dá snadno jezdit mírně nad pět litrů nafty na 100 km mimo město a kolem sedmi litrů v městském provozu.

Impreza 2.0D je osazena přesnou šestistupňovou manuální převodovkou, kterou řidič ocení především při jízdě po dálnici, kde při rychlosti kolem 130 km/h a na

k nedotáčivosti. Stačí však ubrat nebo naopak přidat plyn a budete se divit, jak rychle dokáže Impreza na tento projev zareagovat. S turbodieselovou Imprezou tak můžete projíždět zatáčky velmi rychle. Spolu s kvalitními brzdami a přesným, citlivým řízením se jedná skutečně o výjimečný vůz.

Impreza byla příjemná i při cestování po dálnici, kde se chovala velmi stabilně.

Čím je tedy však Impreza 2.0D tak výjimečná? Bez nadsázky lze říci, že se jedná o plnokrevnou vznětovou sestřičku verze WRX. Sice nemá vše z její hbitosti, ale kompenzuje to především nízkou spotřebou a pro daný druh paliva i nečekanou kultivovaností svého projevu. ➔

IMPREZA 2.0D

Motor	plochý čtyřválcový turbodiesel
Uložení	vpředu, podélně
Objem	1998 cm ³
Blok motoru	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, DOHC, 16V
Výkon	110 kW (150 kJ)/3600 min ⁻¹
Točivý moment	350 Nm/1800–2400 min ⁻¹
Převody	6stupňová manuální převodovka, pohon všech kol
Přední náprava	vzpěry McPherson, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor
Zadní náprava	dvojité příčné ramena, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor
Brzdy	vpředu kotoučové s vnitřním chlazením, vzadu kotoučové
Kola	17palcová litá
Pneumatiky	225/45 R17
Pohotovostní hmotnost	1485 kg
Výkonová hmotnost	6,81 kg/kW
Zrychlení 0–100 km/h	8,6 s
Nejvyšší rychlost	205 km/h
Kombinovaná spotřeba	5,8 l/100 km
Cena	690 000 Kč
V prodeji	nyň

+ výborný podvozek, kultivovaný motor
- lepší interiér by určitě neškodil

STI, nebo WRX?

Postavili jsme proti sobě dvě nejlepší Imprezy. Na jedné straně WRX STI s výkonem 300 koní, na druhé WRX nabízející 265 koní.



Při pohledu na vedle sebe stojící modré Imprezy se stříbrnými koly mě začalo mrazit a už jsem se nemohl dočkat, až budu moci zmáčknout tlačítko Start a poslechnout si čtyřválcový boxer o objemu 2,5 litru.

Ještě předtím se ale zastavím u statického srovnání obou modelů. Rozdíl ve vzhledu se na fotografiích nemusejí zdát úplně dramatické, v realu jsou ale více než markantní. Při důkladnějším pozorování zjistíte, že se jedná o dva úplně jiné vozy. WRX i STI mají sice podobnou přední masku, velký nasávací otvor na kapotě, přivádějící dostatečné množství

vzduchu k mezichladiči, a velký spoiler pátých dveří, ale tady podobnost prakticky končí. Na STI zaujmou především boky s důkladně rozšířenými blatníky, které ukrywají rozchod kol zvětšený o 55 mm. Díky tomu má STI velké množství nádechů a výdechů, které mají své opodstatnění. Nový hatchback je oproti dřívějšímu sedanu jen o pět centimetrů kratší, výrazně se však prodloužil rozvor, a to o plných 10 centimetrů.

Beru si tedy klíčky od silnějšího STI, otvírám dveře modré střely a usedám do pohodlně tvarovaných sedaček Recaro s větším bočním vedením, než jakými disponují standardní, spíše pohodlně laděné sedáky verze WRX. Interiér se nijak zvlášť ve standardních verzích obou vozů

neliší. Jiný je volant, řadicí páka, tunel vedle ruční brzdy a samozřejmě také zmiňovaná sedadla Recaro, které jsou součástí lépe vybaveného modelu STI. Jednoduchý a přehledný interiér upřednostňuje funkčnost před luxusem, což vzhledem k zaměření obou vozů rozhodně není na škodu. Jiná je samozřejmě výbava, protože STI je v již zmiňované nejvyšší verzi s navigací, bezklíčkovým odemykáním a dalšími „vychytávkami“. Než toto je ale důležitější ergonomie, která je jedním slovem vynikající. Do ruky skvěle padne řadicí páka i ruční brzda, a to je spolu s dvouose polohovatelným volantem a výškově nastavitelnými sedadly nutným předpokladem pro potřebnou zábavu za volantem.

Za ranního rozbřesku konečně nastala chvíle, kdy jsme vyrazili po plzeňské dálnici do



Berouna, odkud jsme měli v plánu protáhnout vozy ze Země vycházejícího slunce po klikatých cestách v okolí Konežpruských jeskyň. Modrá dvojice vzbuzovala obdiv již od samotného úvodu cesty, kdy jsme míjeli čerpací stanici u Rudné. Už od začátku mi bylo jasné, že dálnice nebude pro tyto vozy to „pravé ořechové“. O stabilitě a držení směru nemůže být pochyb, avšak zejména WRX není při rychlejších cestování úplně ideální. Má totiž jen pětistupňovou převodovku s poměrně krátkým nejvyšším stupněm, takže od 140 km/h je poměrně hlučná a také strmě stoupá spotřeba paliva. STI se šestistupňovou převodovkou a také inteligentnější elektronikou motoru SI-Drive, jež řidiči umožňuje nastavit požadovanou charakteristiku, je na tom lépe. Později jsme změřili, že při rychlejších dálničním přesunu, kdy obě auta jela za sebou, spolykalo STI 11,6 l/100 km, zatímco WRX celých 13 l/100 km.

Vozy se srdcem závodního speciálu vynikají úplně jinde než na dálnicích. Konečně opouštíme silnici s dvěma pruhy a vydáváme se vstříc uskákaným silnicím, které jsou pro tyto vozy jako stvořené. Na klikatých cestách přepínám SI-Drive do polohy Sport. Hned je znát značná pružnost motoru a jeho schopnost působivě táhnout již od středního pásma. Pravý požitek však přichází při přepnutí do režimu Sport Sharp, kdy boxer o objemu 2,5 litru se třemi sty koňskými silami pod kapotou reaguje ještě rychleji a přesněji. Doslova vyprovokuje k ostré jízdě. V tomhle nastavení je možná ještě dramatictější než předchozí generace ve standardním nastavení.

Hned při průjezdu první zatáčkou pocítíte účinnost předního a zadního samosvorného diferenciálu, především pak mezinápravového elektronicky říditelného diferenciálu DCCD, díky němuž auto v zatáčce jakoby ztuhne a doslova se ohybem prosmýkne. Kromě motoru je ale u STI možné nastavovat také činnost mezinápravového diferenciálu DCCD.

Standardní je automatický režim, který na základě aktuálně naměřených hodnot z čidel řídicí jednotky přizpůsobuje svornost pro optimální poměr ovladatelnosti. K dispozici je také manuální nastavení, které se mění pomocí kolébkového ovladače na středovém tunelu. Diferenciál tak pracuje s větší či menší svorností, a tím mění STI svoje chování mezi nedotáčivým a přetáčivým, kdy může k zadním kolům jít až 65 procent točivého momentu motoru. Hlavně na kluzkém povrchu je znát, že aktivní podvozek verze STI hodně přispívá k rychlejším průjezdům. V limitních situacích se tato Impreza řídí s větším citem a působí sdílnějším dojmem.

Po přímém přesednutí působí verze SEX „uvolněněji“. Zpočátku je nejvíce znát větší nabízený komfort, který je dán měkčím podvozkem. I když toto tvrzení je velmi relativní, protože v rámci modernizace verze WRX dostala tužší pružiny, tlumiče i stabilizátory, než tomu bylo dříve. Při běžné plynulé jízdě jsou znát jak menší výkon ➔

IMPREZA STI vs. IMPREZA WRX



a zejména výbušnost motoru, tak jakási „povolenost“. Trakce i schopnost pohltnout nerovnosti vozovky je u WRX na vysoké úrovni, avšak s tím, jak se blížíte k limitům tohoto vozu, je zřejmé, že STI je dál. Je jednoduše postaveno na ostřejší svezení.

Když jedou obě Imprezy v přímém směru za sebou, jejich výkonový potenciál odpovídá zmiňovaným rozdílům 35 koňským silám. 265koňové WRX se tváří v nižších otáčkách zdrženlivěji, ale po překročení 4000 otáček turbodmychadlo začne do čtyř válců hnát naplno palivovou směs. Nutno říci, že se díky těmto parametrům téměř vyrovná silnějšímu STI, což dokazuje zrychlení na stokilometrovou rychlost, kterou zvládne za 6 sekund, tedy jen o 0,8 sekundy pomaleji než silnější STI. Motor STI je ale v režimu Sport Sharp přeci jen ostřejší a reaguje o něco rychleji. Také je znát jeho větší točivý moment v celém spektru otáček. Doslova jsem si užíval neskutečného zátahu, a to v jakýchkoli otáčkách. Opět se ukazuje, že zvýšení výkonu, když má být spolehlivé a opravdu účinné, je mnohem náročnější než pouhé zvýšení plnicího tlaku turbodmychadla.

Motor STI je totiž důkladně přepracován a má jiný systém přeplňování a výfuk, ale také vnitřní části motoru.

Již dříve jsme se zmínili, že verze STI disponuje šestistupňovou manuální převodovkou, zatímco WRX je osazeno pětistupňovou manuální převodovkou. Rozdíl však není pouze v počtu rychlostních stupňů, ale také v samotném řazení. U STI nám přišlo přesnější a příjemnější.

A jaké je resumé? WRX oproti předchozím verzím tohoto zaměření stáhlo náskok STI na první pohled na minimum. Přesto má stále nejnabroušenější verze množství výhod, pro které se vyplatí ji vlastnit. Mezi nejvýznamnější patří samozřejmě podvozek v čele s aktivním pohonem všech kol, brzdy, motor se systémem SI-Drive, šestistupňová převodovka

a v neposlední řadě i svalnatější vzhled. Jinými slovy, kdybyste chtěli z WRX postavit STI, rozhodně by vás to stálo více než 220 tisíc korun, což je cenový rozdíl mezi těmito vozy. Navíc se Impreza STI oproti minulým letům zcivilizovala, takže je příjemnější a ekonomičtější i pro ježdění v běžném provozu, a proto si ji můžete podobně jako WRX užívat denně. Nicméně, má tedy oněch 220 tisíc korun smysl utratit? Pro toho, kdo se rád přibližuje limitům a dokáže citlivost automobilu v jejich blízkosti ocenit, zcela určitě – jinou možnost ani nemá. Tohoto řidiče WRX jednoduše uspokojit nedokáže. Když ale hledáte auto pro běžné ježdění za rozumné peníze, které umí být občas i zatraceně rychle na jakémkoliv povrchu, potom je to právě WRX, které bude tou správnou volbou. ➔



	STI	WRX
Motor	přeplňovaný zážehový 4válec	přeplňovaný zážehový 4válec
Uložení motoru	vpředu, podélně	vpředu, podélně
Blok motoru	hliníková slitina	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, DOHC, 4 ventily na válec	hliníková slitina, DOHC, 4 ventily na válec
Objem	2457 cm ³	2457 cm ³
Výkon	221 kW (300 kJ)/6000 min ⁻¹	195 kW (265 kJ)/5200 min ⁻¹
Točivý moment	407 Nm/4000 min ⁻¹	343 Nm/4000 min ⁻¹
Převody	6stupňová manuální převodovka, pohon všech kol se třemi diferenciály, mezinápravový nastavitelný diferenciál s viskózní spojkou	5stupňová manuální převodovka, pohon všech kol se třemi diferenciály, mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou
Přední náprava	vzpěra McPherson, vinuté pružiny, stabilizátor	vzpěra McPherson, vinuté pružiny, stabilizátor
Zadní náprava	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, stabilizátor	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, stabilizátor
Brzdy	vpředu i vzadu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením	vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu kotoučové brzdy
Kola	18palcová litá	17palcová litá
Pneumatiky	245/40 R18	225/45 R17
Pohot. hmotnost	1505 kg	1470 kg
Výkonová hmotnost	6,81 kg/kW	8,59 kg/kW
0–100 km/h	5,2 s	6,0 s
Maximální rychlost	250 km/h	209 km/h
Komb. spotřeba	10,3 l/100 km	10,4 l/100 km
Cena	1 248 800 Kč	898 800 Kč
V prodeji	nyní	nyní

EVO RATING ★★★★★

★★★★☆

Vpravo nahoře: Motor STI od WRX poznáte na první pohled podle většího mezichladiče stlačeného vzduchu. Nesmírnou výhodou vrcholného modelu STI je rovněž možnost nastavení jednoho ze tří jízdních režimů díky inteligentní elektronice motoru SI-Drive. Pomocí kolébkového ovladače můžete měnit nastavení středového mezinápravového diferenciálu DCCD. Vlevo nahoře: Standardní, spíše pohodlné laděné sedačky ve verzi WRX. V STI nalezneme ještě sportovnější sedáky. Uprostřed nahoře: Oproti WRX mají brzdy u STI větší účinek, což spolu s 18palcovými koly ocení zejména řidiči hledající maximální limity vozu.

Subaru není Impreza, Impreza je Subaru

STAČÍ JEN VYSLOVIT „IMPREZA“ A SNAD KAŽDÝ MOTORISTICKÝ NADŠENEC SI VZPOMENE NA JEDEN Z NEJÚSPĚŠNĚJŠÍCH RALLYOVÝCH VOZŮ.

1.

GENERACE (1991-2000)



Vše začalo již u pojmenování tohoto modelu. Název Impreza byl odvozen od původně italského slova „impresa“, což znamená úspěch nebo významný čin. Současně ale anglické „impress“ znamená zaujmout.

První sériová Impreza, jejímž předchůdcem byl model Leone, spatřila světlo světa v japonském Gumma roku 1991. Kromě dvou- a čtyřdveřového sedanu se vyráběla také pětidveřová verze kombi. Modely s motory 1,6 l a 1,8 l pod označením LX disponovaly pouze pohonem předních kol. Pravým opakem byla verze Turbo GT, předchůdce označení WRX a WRX STI, která byla vybavena symetrickým pohonem všech kol, výkonem 240 koní a maximálním točivým momentem 304 Nm. Turbo GT první generace bylo postaveno na patnáctipalcových litých kolech. V roce 1997 prošla první generace Imprezy faceliftem a na základě nově vzniklé třídy WRC v rámci mistrovství světa v automobilových soutěžích se u verze Turbo GT zvedl výkon na 280 koní. Na základě mnoha úspěchů značky v rallye vznikla celá řada speciálních edicí, z nichž nejznámější je anglická verze P1. Poslední vůz byl vyroben v roce 2000, kdy jej nahradila druhá generace.



2.

GENERACE (2000-2007)



Pro mnohé automobilové nadšence se tento sedan stal kultovním pojmem a dodnes patří k nevyhledávanějším vozům japonské značky. Nově vyztužený podvozek nabízel o více než sto procent vyšší torzní pevnost. Druhá generace tak byla bezpečnější a větší. V roce 2004 došlo u verze WRX STI k úpravě brzd (4 pístky vpředu a dva vzadu). Impreza WRX STI navíc dostala sedmnáctipalcová kola. Spolu s dvoulitrovým přeplňovaným motorem o výkonu 265 koní a zadním křídlem à la WRC se jednalo o plnohodnotný sportovní vůz. V roce 2004 prošel model faceliftem, když získal především nové oválné světlomety.

Poslední modernizace tohoto kultovního sedanu proběhla v roce 2006, kdy byl upraven vzhled masky chladiče podle Subaru Tribeca. Příznivci značky dokonce vymysleli k jednotlivým faceliftům na základě změn předních světlometů originální přezdívký. První verzi z roku 2000 se říkalo oko hmyzu, druhému omlazení krokodýlí oko a poslední modelová změna si vystoužila pojmenování podle jestřábiho oka.



3.

GENERACE (2007-SOUČASNOST)



Třetí generace se vyrábí od roku 2007. Původní sedan nahradil praktičtější pětidveřový hatchback, což však řada zasvěcených fanoušků japonské značky nesla dosti těžce. Nicméně na domácím japonském, ale také americkém trhu je i nejnovější Impreza nabízena ve verzi sedan. Kdo byl zvyklý na předchozí generace, ten musel být překvapen a chvíli mu jistě trvalo, nežli si zvykl na přední část vozu, kde se přítomnost ke značce poznávala obtížně.

Přestože mnozí fanoušci doslova trpěli, s příchodem verze STI se uklidnili. Větší nasávací otvor na přední kapotě, zadní obloukovitý střešní spoiler, vystouplé blatníky a 18palcová kola udělaly z Imprezy opravdu povedený vůz. Změn se dotkl i samotný interiér, jehož provedení vždy patřilo k japonské kvalitativní špičce. Spolu s novým tříramenným volantem, jednoduchou přístrojovou deskou a dostatečným prostorem pro posádku patří Impreza ke špičce. Pod kapotou nové Imprezy zpočátku dýchala dvojice motorů o objemech 1.5R (107 koní) a 2.0R (150 koní). Později nabídku doplnily zcela unikátní Boxer Diesel 2.0 a přeplňovaný boxer 2.5 s turbodmychadlem o výkonu 265 koní pro verzi



Impreza pokračuje...

NA AUTOSALONU V ŽENEVĚ NA JAŘE 2010 BYL PŘEDSTAVEN ZBRUSU NOVÝ CROSSOVER, IMPREZA XV. SEZNÁMÍME VÁS ROVNĚŽ S IMPREZOU WRX STI A WRX PRO AMERICKÝ TRH.

Na mezinárodním autosalonu v New Yorku 2010 japonský výrobce představil nové Subaru Impreza WRX STI a WRX v provedení sedan, které jsou určeny pro americký trh. Za vznikem modelu v provedení 2011 stála myšlenka vyvinout „nejrychlejší WRX STI všech dob“. Došlo proto na důkladné úpravy na podvozku automobilu, které na jednu stranu reflektují na mírně pozměněné rozložení hmotnosti, ale především jsou dalším vývojovým stupněm tohoto modelu. Novinkou jsou například nová hliníková spodní ramena přední nápravy a zesíleny byly také silentbloky přední a zadní

nápravy. Přiostrila se rovněž charakteristika tlumičů vpředu i vzadu, ale současně také pružin, a použity byly i tlustší stabilizátory. Výsledkem by mělo být přesnější a citlivější ovládání. Výraznou změnou je však návrat ke karoserii čtyřdveřového sedanu. Mnozí naříkali, když přišla verze hatchback. Prosby byly nakonec vyslyšeny, a tak se můžeme těšit na návrat klasického sedanu. Design rozšířeného sedanu STI samozřejmě vychází z hatchbacku. Výrazně rozšířené blatníky, ukrývající větší a širší kola, současně optimalizují proudění vzduchu. Na zádi se objevil typický velký spoiler, který je

nejen aerodynamicky účinný, ale lze říci, že v případě tohoto modelu také tradiční. Vložení modelu WRX do rozšířené karoserie mu přidalo nejen po vizuální stránce, ale také z jízdního pohledu. Bylo totiž možné zvětšit rozchod kol vpředu o 35 a vzadu o 40 mm a současně použít o 10 mm širší pneumatiky. Pod kapotou bude dýchat osvědčený přeplňovaný čtyřválec 2,5 l typu boxer s výkonem 350 koní a maximálním točivým momentem 393 Nm při 4000 min⁻¹. Evropské verze těchto modelů by se měly objevit ještě před koncem roku 2010.

Návrat Subaru Impreza WRX STI s karoserií sedan potěší nejednoho příznivce této japonské značky. Kromě toho ale model WRX přichází v rozšířené karoserii modelu STI – a navíc také jako sedan a hatchback.





IMPREZA XV V PRODEJI OD LÉTA 2010

Milovníci kultovní Imprezy a zároveň terénu byli až do začátku roku 2010 zklamáni. V modelové nabídce totiž nenašli Imprezu, která by jim umožnila zvládat bezpečně nástrahy terénních nerovností. Od ženevského autosalonu 2010 už ale nemusí truchlit.

Crossover XV vychází z pětidveřového hatchbacku Impreza, liší se však především zvětšenou světlou výškou, upravenou maskou chladiče, bočními panely a prahy karoserie. Japonský výrobce tak těží z obliby polote-

rénních zvýšených modelů, odvozených od produkčních vozů. Jistě není bez zajímavosti, že podobný model již kdysi existoval. Na německém a rakouském trhu totiž bylo možné koupit předchozí generaci kombi modelu Impreza s doplňkovým označením Outback, jehož ladění bylo velmi podobné.

Impreza XV má k dispozici dvoulitrový zážehový boxer, který je standardně doplněn pětistupňovou manuální převodovkou a především redukcí. Tato převodovka s hladkým chodem vyniká rychlejší a stabilnější změnou převo-

dových stupňů. Díky pomocnému redukčnímu převodu se rovněž zlepši schopnosti Imprezy při jízdě mimo zpevněné silnice. Za příplatek je možné vůz osadit čtyřstupňovou samočinnou skříní. Tato převodovka s možností přímého řazení umožňuje sportovní jízdu podobnou té u manuálního ústrojí. Chybět nebude ani tolik chválený plochý vznětový čtyřválec se šestistupňovou manuální převodovkou. Oba tyto agregáty disponují výkonem 110 koní. Prodej nové Imprezy XV na evropském trhu – léto 2010. 🚫



Text **Marek Felt**
Foto **autor a archiv**

Mr. Cimbu

Ing. Zdeňka Jandu dnes zná každý pod jménem Mr. Cimbu. Málokdo však ví, že v současnosti vlastní tři vozy Subaru a že chystá návrat na tratě rychlostních zkoušek.



NEPLAŤTE VÍCE NEŽ MUSÍTE...

Firma Cimbu autosport figuruje na českém trhu již od roku 1989 a od samého začátku se zabývá tuningem automobilů z koncernu VW (Škoda, Seat, Audi a Volkswagen). Zpočátku Zdeněk Janda působil ve Výzkumně vývojovém závodě automobilky Škoda, a tak tuto práci bral jako koníček při zaměstnání.

V roce 1994 ukončil Z. Janda pracovní poměr ve Škoda Auto a.s., aby se mohl naplno věnovat rozvíjející se firmě v Sukoradech u Mladé Boleslavi, jejíž hlavní náplní bylo zvyšování výkonu motoru. První chiptuning řídicí jednotky motoru provedli v roce 1994 na motor 1,3 litru Škody Favorit se vstříkovaním Bosch Motronic. Za dobu své existence Cimbu autosport zrealizoval více než 70 000 aplikací až po chiptuning řídicí jednotky Škody Octavia RS se 147 kW.

Janda se však stále častěji setkával s lidmi, kteří odjížděli z různých servisů nespokojeni. Při diagnostice totiž mechanici nezjistili přesnou závadu a posléze začali zcela náhodně a nesmyslně vyměňovat drahé náhradní díly, jež nakonec s vlastním problémem ani nespojily. Konečná cena se tak mohla mnohdy vyšplhat až do několikadesetitisícové částky, přičemž stačilo vyměnit kupříkladu jeden kabel za 10 korun.

V průběhu let tak Cimbu autosport pořídil sériovou diagnostiku V.A.G 1552, posléze ji doplnil poslední koncernovou diagnostikou VAS 5051, a protože ani tento přístroj na komplikované závady zcela nestačil, pořídil ještě špičkové mobilní diagnostické zařízení Hermann HMS 990 a endoskop STORCH, s jejichž pomocí a díky firemním zkušenostem je možné lokalizovat a odstranit i ty nejkomplicovanější závady za efektivní náklady. V současné době tak Cimbu autosport provádí nejen úpravy řídicích jednotek, ale rovněž diagnostiku.

RALLY JE MOU LÁSKOU ČÍSLO 1.

Zatím posledním vozem mladoboleslavského úpravce řídicích jednotek je japonská verze Subaru Impreza STI skupiny N Base Car s karoserií hatchback. Jedná se o základní model určený výhradně pro přestavbu na soutěžní speciál.

Vše ale začalo daleko dříve. V letech 2000 až 2001 se Mr. Cimbu účastnil Mezinárodního mistrovství ČR v automobilových soutěžích s produkčním vozem Subaru Impreza WRX, s nímž předtím startoval plzeňský jezdec Václav Pech. Mezi nejlepší výsledky patřilo třinácté místo absolutně při Rally Šumava 2000. V dalších letech usedl za volant vozu Škoda Felicia Kit Car a Škoda Octavia Kit Car, aby se poté

v roce 2010 opět vrátil za volant, tentokrát ve Subaru Impreza STI skupiny N.

S IMPREZOU I V CIVILU. V roce 1998 Zdeněk Janda zatoužil poprvé po nějakém silném voze. Tehdy se rozhodoval mezi Porsche 911 a Subaru Impreza GT. Volba nakonec padla na GT se zvýšeným výkonem na 280 koní. S tímto vozem jezdil, dá se říci, až do roku 2002, kdy koupil nové Subaru Impreza WRX STI v úpravě Prodrive. Poté se v garáži objevila také Impreza STI z roku 2003. Z těchto vozů zůstala dodnes Jandovi pouze specifikace 2002 od společnosti Prodrive. Kromě již zmiňované Imprezy Base Car má také ještě k dispozici nejnovější sériovou



Imprezu STI s karoserií hatchback. A jaké jsou podle Mr. Cimbu rozdíly mezi jeho současnými civilními verzemi? „Prodrive má řídicí jednotku naprogramovanou spíše do závodna. Žádné úpravy jsem však na voze nedělal. Kromě 18palcových kol je vše originál! Tato verze je navíc daleko ostřejší než stávající hatchback, kde mám nyní řídicí jednotku středového diferenciálu od Ing. Pavla Skácela z Kroměříže, motor disponuje zhruba 350 koňmi a točivým momentem 500 Nm. Stejnou jednotku středového diferenciálu má ve svých vozech kupříkladu Ken Block nebo Vojtěch Štajf. Navíc se mi po dlouhých peripetích podařilo odstranit pro mě, jako jezdeck rally, takové nesmysly, jako jsou ABS, ESP a podobné ‚maličkosti‘, a tak si dosytosti mohu užívat excelentních jízdních vlastností automobilů se symetrickým pohonem všech kol.“

A PROČ IMPREZA? Na tuto jednoduchou otázku má Zdeněk Janda jednoduchou odpověď, kterou hned rozvádí: „Za ty peníze, za něž se dá Impreza pořídít, nenajdete jiné lepší auto. Ještě maximálně Mitsubishi Lancer EVO. EVO však nemá

boxer motor, který mi zcela nahrazuje sebedražší hi-fi aparaturu. Mohl bych si koupit Ferrari, ale zaprší, a co budu dělat? Zasněží a nehnu se z místa? Nebo co takhle Lamborghini s pohonem všech kol? Ano, auto je to krásné, ale je tak nízké, že když pojedou pro dceru do školky, tak si budu muset udělat předem plánek cesty, protože ten příčný práh prostě nepřejedu. Do Ferrari ani Lamba potom nenaložím všechny své kufry s diagnostikou a dalším materiálem potřebným k mé práci. Impreza by se dala přirovnat k takovému vlčákovi. Není nejrychlejší, nemá nejkratší brzdnou dráhu, ale ve výsledku se jedná o to nejlepší, co může takový automobil se čtyřmi koly mít.“

Je to jak rodinné auto, tak i auto, se kterým si užijete velkou dávku emocí, a o to jde především. Neumím si představit, že bych třeba s takovým Nissanem GT-R dokázal jezdit pod deset litrů jako s Imprezou v režimu Intelligent, nebo na brněnském okruhu za 31 litrů. A o kolik budu navíc s GT-R rychlejší? O dvě nebo tři vteřiny? Při sněhové kalamitě se mi povedlo zajet ve čtyři hodiny ráno kdesi u Hlinska do sněhového jazyku tak vysokého a dlouhého, že jsem z Imprezy musel vylézt bočním okénkem po vzoru závodníků NASCAR. Pomocí lopaty, kterou s sebou pro všechny případy vozím, jsem po dvou hodinách práce auto vyprostil a u zákazníků byl nakonec včas. Měl jsem v záloze časovou rezervu, byla přece vyhlášená kalamita. Dle mých zkušeností je pro Imprezu s kvalitním obutím limitující pro průjezdnost čerstvě napadlým sněhem jen to, že je třeba čas od času zastavit a vyhrabat sních zpřed chladiče, jinak hrozí ‚uvaření‘ motoru. Impreza STI je relativně laciné auto z hlediska nákupu i provozu a umí toho strašně, strašně moc. Kdo chce pak okusit adrenalin za opravdu nízkou provozní ‚láci‘, je tu skvělý boxer diesel.“

Text Petr Hanke

Foto archiv



Pohon všech kol

AKTIVNÍ BEZPEČNOST, ALE TAKÉ ŘIDIČSKÉ POTĚŠENÍ PŘICHÁZÍ V OKAMŽIKU, KDY SI MŮŽE BÝT ŘIDIČ JIST, ŽE VÝKON MOTORU ÚČINNĚ PŘENESE NA VOZOVKU A SVŮJ AUTOMOBIL MÁ ZCELA POD KONTROLOU. U VOZŮ SUBARU K TOMU KROMĚ JINÉHO SLOUŽÍ POVĚSTNÝ STÁLÝ POHON VŠECH KOL.

Pohon všech kol různého druhu se stal v posledních letech doslova synonymem bezpečnosti, suverenity a spolehlivosti, že člověk za každých podmínek dojede do cíle své cesty, ať už je kdekoli. To ale pro značku Subaru není žádnou novinkou. Ba právě naopak. Když totiž nepočítáme velmi exkluzivní britský Jensen Interceptor, bylo právě Subaru první automobilkou na světě, která přinesla všechna poháněná kola do segmentu osobních vozů. To se psal rok 1972.

Je tedy zřejmé, že Subaru má na tomto poli nejen průkopnickou pozici, ale také z ní vyplývající značné zkušenosti, jež se zřetelně projevují i na nejnovějších modelech. Subaru se však na rozdíl od některých konkurentů

snází svůj systém pohonu všech kol, nazvaný příznačně Symmetrical AWD, neustále zdokonalovat, doplňovat nejmodernější technikou. Základní hlediska jsou přitom stále stejná: nabídnout mimořádnou trakci, ale také příkladnou obratnost a stabilitu.

PŘESTOŽE SUBARU NABÍZÍ HNED NĚKOLIK systémů pohonu všech kol, všem do jednoho je společná jedna vlastnost, zřejmě z již zmíněného označení – a sice symetrické uspořádání. Konkrétně se jedná o symetrické uspořádání v podélné ose vozu, kdy hnací poloosy pro jednotlivá přední kola jsou na rozdíl od jiných řešení stejně dlouhé. Tím se automobil při zatáčení nebo při přenosu síly chová zcela přirozeně. Pohon 4x4 je symetrický také uspo-

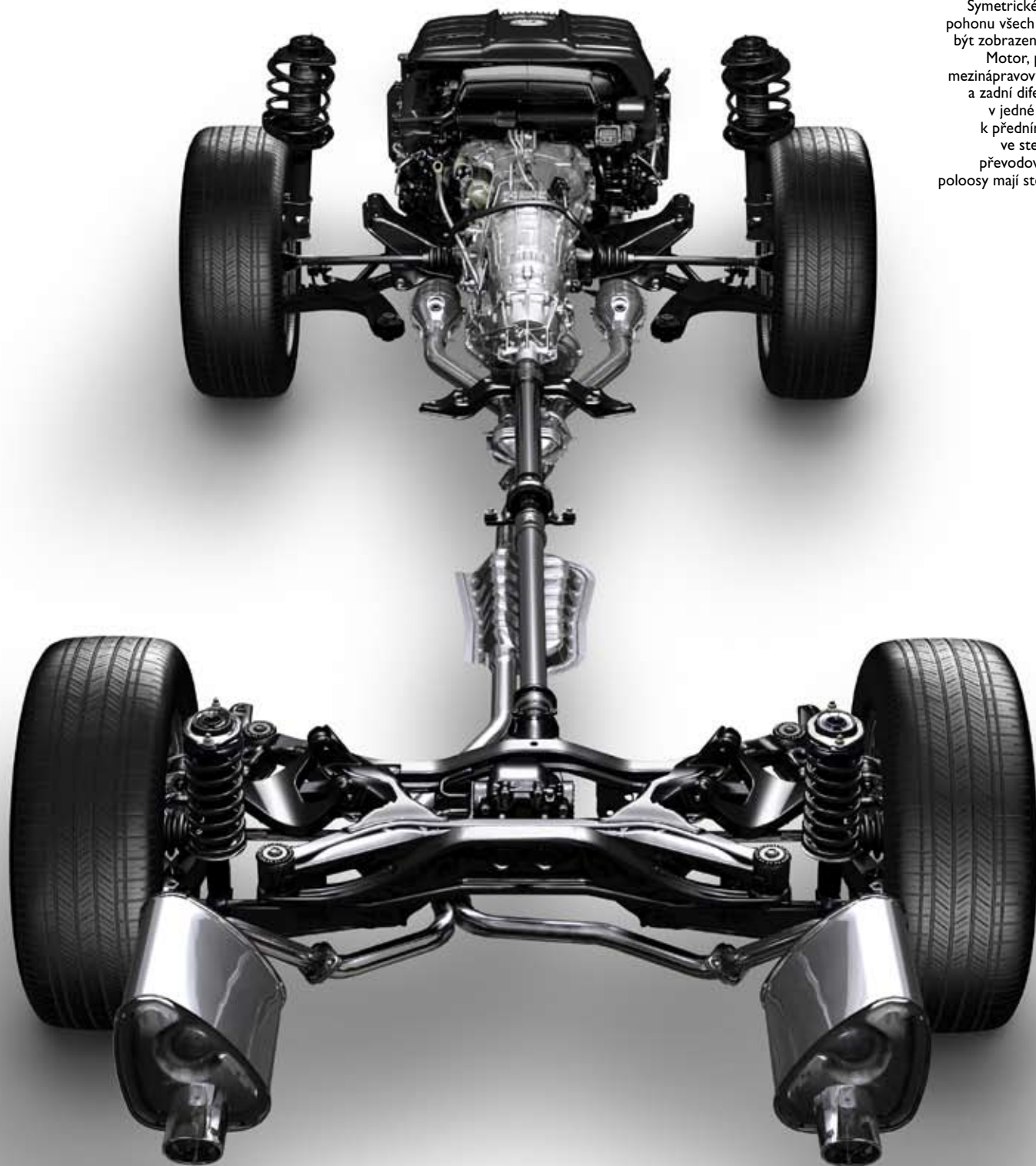
řádáním celků, jako jsou motor, rozvodovka a převodovka. Umístění převodovky až za přední nápravu je zárukou mimořádné vyváženosti vozu jako celku, jejímž přínosem je mimořádná agilita, neboli ochota k zatáčení. S tím vším neodmyslitelně souvisí také plochá koncepce motoru, snižující těžiště a zkracující jeho délku. O motorech boxer ale více na straně 038.

Subaru zásadně používá takzvaný stálý systém pohonu všech kol – to platí pro všechny systémy použité ve stávající produkci. To znamená, že automobily Subaru mají, na rozdíl od mnohé konkurence, všechna svá kola poháněna trvale. Jednoduše řečeno, automobil nemusí na nenadále vzniklé podmínky až následně reagovat, byť seberychleji, ale je na ně připraven již dopředu. Nenadálými podmínkami myslíme především ztrátu adheze na některém z kol v libovolné jízdní situaci, tedy při akceleraci, v zatáčce nebo při brzdění.

Zejména posledně zmiňovaná skutečnost je často neprávem opomíjená. Fakt, že pohon všech kol pomáhá při rozjezdu, je zřejmý, nicméně všechna poháněná kola mají přínos i při brzdění. Trvalé propojení všech kol je při zpomalování zárukou větší stability. Toto cho-

SYMMETRICAL AWD

Symetrické uspořádání pohonu všech kol nemůže být zobrazeno názorněji. Motor, převodovka, mezinápravový diferenciál a zadní diferenciál jsou v jedné ose. Náhon k předním kolům jde ve stejné ose pod převodovkou. Přední poloosy mají stejnou délku.



„Právě Subaru bylo první automobilkou na světě, která přinesla všechna poháněná kola do automobilů pro běžné lidi“



vání se nejvíce projeví zejména při intenzivním brzdění nebo při potřebě zastavit na povrchu s měnící se trakcí. Pohon všech kol právě v otázkách stability totiž pomůže více než ABS, které vždy reaguje s určitým zpožděním.

I přesto, že v běžném provozu to zřejmě nikdy nezjistíte, Subaru své vozy vybavuje vedle pohonu všech kol také stabilizačním systémem VDC (Vehicle Dynamic Control). Ten pomáhá udržet automobil pod kontrolou v kritických situacích, jež většinou následují až po velké

chybě řidiče. V běžných jízdách situacích totiž právě stálý pohon všech kol řeší veškeré potíže s trakcí, případně distribucí točivého momentu ke kolům.

JAK UŽ BYLO ŘEČENO, aktuální vozy Subaru používají několik systémů stálého pohonu všech kol Symmetrical AWD. Relativně jednoduchá je situace u modelů s manuální převodkou (Impreza – mimo STI, Forester, Legacy a Outback). Ty jsou vybaveny mezinápravovým

diferenciálem doplněným viskózní spojkou, která v případě zjištění rozdílu mezi rychlostmi otáčení hnacích hřídelí jednotlivých náprav funguje jako závěr. Jedná se o osvědčený a prověřený mechanický systém nevyžadující údržbu.

Situace je poněkud složitější u modelů s automatickým řazením. Jednou skupinou je například Impreza se samočinnou převodkou a nové Legacy s bezestupňovou převodkou CVT. Tyto modely používají elektrohydraulickou lamelovou spojku, jež neustále řídí distribuci točivého momentu mezi přední a zadní nápravou. Pracuje tak, že k zadním kolům vždy putuje nejméně 5 procent točivého momentu. Druhým extrémem je její stoprocentní sepnutí, které je obdobou mechanického závěru a rozděluje sílu motoru v poměru 50:50. Tento pohon všech kol je samozřejmě propojen s ostatními elektronickými systémy automobilu a využívá například čidla stabilizačního systému VDC (příčné a podélné zrychlení, rychlost otáčení vozu kolem svislé osy, úhel natočení volantu, rychlosti otáčení jednotlivých kol apod.). Jedná se tedy o stálý, avšak aktivní pohon všech kol, který se dokáže velmi účinně přizpůsobovat měnícím se jízdám podmín-

SYMMETRICAL AWD VE VOZECH SUBARU

Rozdělení točivého momentu mezi nápravy	Modely
Diferenciál + viskózní spojka	Impreza, Legacy, Outback, Forester a modely s manuálními převodkami
Elektronicky řízená lamelová spojka	Impreza 2.0R automat, Legacy a Outback s převodkou CVT
Diferenciál + elektronicky řízená lamelová spojka	Legacy 2.5 GT, Outback 3.6R, Tribeca
Diferenciál + elektromagneticky řízená lamelová spojka	Impreza WRX STI



„Každý pohon všech kol od Subaru nabídne bezpečnost, trakci i obratnost“

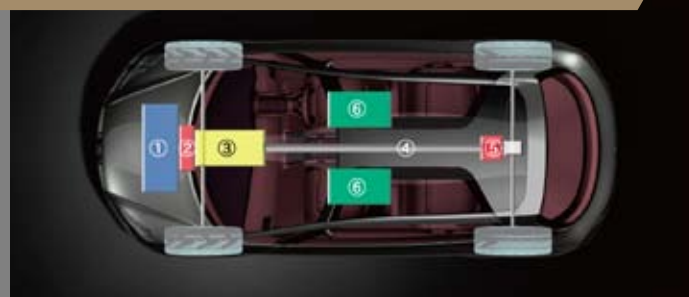


kám. Právě možnost změny distribuce točivého momentu mezi nápravy dokáže v zatáčce ovlivňovat chování automobilu podle pokynů řidiče a aktuálních trakčních podmínek.

Specifický pohon všech kol je možné najít v modelu Legacy 2.5 GT, Tribeca a Outback 3.6R. Srdcem pohonu všech kol těchto modelů vybavených pětistupňovou samočinnou převodovkou je standardní planetový diferenciál, avšak doplněný o elektronicky řízenou uzávěrku. Tuto činnost má na starosti elektrohydraulicky ovládaná lamelovou spojka.

IMPREZA WRX STI POUŽÍVÁ specifický pohon všech kol, jenž odpovídá jejímu zaměření coby stroje postaveného takřka výhradně pro řídicovo-potěšení. I proto má STI jako jediné z nabídky značky Subaru samosvorný přední i zadní diferenciál. Kromě toho se ale vyznačuje také unikátním mezinápravovým diferenciálem DCCD (Driver Controlled Center Differential). V principu jde o diferenciál s elektromagneticky programově řízenou svorností. Řidič má v tomto voze možnost zvolit buď jeden ze tří automatických režimů (Auto, Auto - a Auto +), nebo v pěti krocích nastavit svornost manuál-

BUDOUCNOST 4X4



V koncepčním voze Hybrid Tourer představilo Subaru svoji představu promyšlené integrace elektrického členu do systému pohonu všech kol Symmetrical AWD. Umístilo totiž do něj hned dvojici elektromotorů. První (2) je mezi motorem (1) a převodovkou (3) a druhý u zadního diferenciálu (5). Zatímco přední motor slouží zejména jako generátor a pouze při potřebě intenzivní akcelerace také jako motor, zadní elektromotor slouží výhradně k pohonu vozu nebo asistenci spalovacímu motoru. Zásobu elektrické energie mají na starosti lithium-iontové akumulátory (6).

4X4 V IMPREZE STI



Impreza WRX STI nabízí jako jediný model z nabídky Subaru možnost manuálně ovlivňovat činnost systému pohonu všech kol. Těmito ovladači se nastavují změny účinnosti elektromagneticky ovládaného závěru diferenciálu DCCD. Řidič má k dispozici trojici automatických režimů, které se přizpůsobují aktuální jízdní situaci. Navíc ale může přepínačem C.DIFF zvětšovat nebo naopak zmenšovat svornost diferenciálu v pěti krocích – od téměř otevřeného, až po téměř zavřený. Elektronika diferenciálu DCCD se samozřejmě učí jízdní styl řidiče.

ně podle povrchu vozovky, ale také vlastního řídicího stylu a vkusu. Celý systém funguje od takřka otevřeného diferenciálu (svornost je skutečně minimální) až po zcela uzavřený diferenciál, řidič tak manuálně mění svornost v přibližně 20procentních krocích. Neposílá tedy cíleně sílu motoru k přednímu nebo naopak k zadním kolům. Stejně jako ostatní výše uvedené aktivní systémy, také diferenciál DCCD využívá ke své činnosti čidla stabilizačního systému VDC. Zajímavostí je, že řídicí jednotka pohonu všech kol je „inteligentní“, což znamená, že se podobně jako samočinné převodovky „učí“ jízdní styl řidiče a jeho specifickým rysům přizpůsobuje svoji činnost.

PŘESTOŽE TECHNIKA Pohonu všech kol značky Subaru, která představuje jeden z vrcholů v této oblasti, je nesmírně zajímavá, ve výsledku vlastně zákazníka paradoxně ani nemusí zajímat. Ať si totiž pořídí jakýkoliv z těchto vozů, vždy má jistotu, že pohon všech kol je pro jeho automobil optimálně přizpůsoben a nabídne přesně to, co se od něj očekává – tedy bezpečnost, trakci a obratnost. To ale není nic nového.

KDO POTŘEBUJE DÁLNIČI?



Text **Honza Koubek**

Foto **Marek Felt**

V Českých Budějovicích by chtěl žít každý, zní věta klasika. Pokud se tam ale chcete dostat z Prahy, určitě si na to vyhraďte nějakou tu hodinku – dálnice D3 je zatím hudbou budoucnosti a současná silnice E55 je přetížená a věčně ucpaná.



M

áte tedy několik možností: smířit se se svým osudem, ploužít se po dlouhých rovinkách a občas vypustit páru na krátkých úsecích již stojící D3, zvolit jinou silnici, nebo se na silnici úplně vykašlat. A protože ten první způsob bez přemýšlení volí většina lidí, rozhodli jsme se prověřit ty druhé dva.

Ta úvaha není tak scestná, jak by se mohlo zdát.

Dokud nebude dálnice kompletně hotová, stejně potřebujete na cestu docela hodně času, a co myslíte, že je lepší: stresovat se marnou snahou dostat se k cíli co nejdřív, nebo si prostě udělat o hodinu víc času a trochu si to užít? Jen si to představte – místo zírání na umaštěný zadek prorezlé dodávky si můžete užívat čistý vzduch a výhled desítky kilometrů daleko.

Je ale pravda, že ne každý vlastní pilotní průkaz, a ani ultralehké letadlo není zrovna nenáročným koníčkem. Tohle konkrétní by vás ale mohlo zajímat – jmenuje se Yetti 03 a v jeho čumáku vrčí plochý čtyřválec se souhvězdím plejád ve znaku. Celohliníkový motor Subaru AE81 je mezi staviteli ultralightů poměrně oblíbený, protože je lehký, velmi spolehlivý a při správné údržbě platí za skvělou lacinější náhradu motorů Rotax. Výkon se pohybuje těsně pod hranicí sta koní.

Tomáš Svátek, majitel a pilot letadla v jedné osobě, si ovšem nemusí údržbu motoru platit – je majitelem autoservisu v Černošicích, takže má pod kůží nejen letadla, ale i auta, ➔



IMPREZA WRX NA SILNICI ČÍSLO 105



Vlevo: Atomový Temelín. Uprostřed: Plynulý sled zatáček vás dostane do správného rytmu okamžité. Cesta po silnici 105 do Českých Budějovic je sice časově delší, ale zato mnohem zábavnější. Navíc, v době dopravních špiček se můžete vyhnout mnoha stresujícím okamžikům.

což se potvrdilo, když jsme se při okouknění motorového prostoru za dvoulistou vrtulí z ničeho nic zapletli do debaty o předválečných tatrovkách...

Nepochybují, že létání je skvělým koníčkem, ale pokud jde o mě, čtyři pneumatiky, pevně zakousnuté do asfaltu, jsou zábavou přinejmenším srovnatelnou. A když po startovací raněji hřmí čtyřválec Subaru, volba auta byla docela jednoduchá: Impreza WRX 265. Není tak drahá jako špičkové STI, ale po nedávném faceliftu se mu výkonově dost přiblížila. Nestává se zrovna často, aby auto v rámci faceliftu dostalo celých 35 koní navrch, a v některých případech by to byl

recept na spoustu problémů, ale Impreza se svým symetrickým pohonem všech kol pár plnokrevníků navrch zvládne bez potíží. Výsledkem je auto, se kterým můžete jet hodně svižně prakticky za jakéhokoli počasí, včetně sněhové kalamity.

Sníh je našťastí už dávno za námi, jarní slunce se opírá do suchého asfaltu a před bíle perleťové Imprezy míří do Jesenice, kde začíná silnice, značená modrou cedulkou s nápisem 105. Začíná nevinně, rovným úsekem mezi poli a nudnou pasáží přes obce Dolní Jirčany a Psáry. Mimochodem, na dohled od tohoto úseku bude za pár let mimoúrovňová křižovatka, kde bude z jižního obchvatu R1

ústit začátek plánované dálnice D3. Pak ale vjedete do lesa a stopětka vám dá příčinnout k tomu, co vás následujících zhruba 120 kilometrů čeká. Klesání, stoupání, zatáčky a až na výjimky velmi kvalitní asfalt.

Impreza WRX má tendenci cítit se v podobné situaci jako ryba ve vodě. Když ale v Kamenném Přívozu přejedete starý ocelový most a začnete ostrými zatáčkami stoupat směrem k Netvořicím, možná trochu zalitujete, že s přidaným výkonem nedostala také poněkud lepší sedačky. Ty sériové totiž neudrží vaše tělo tak dobře, jak byste vzhledem ke kvalitám podvozku potřebovali. V Netvořicích si zkontrolujte benzín, můžete





tam doplnit nádrž, a pak už se mírně zvlněnou krajinou dostanete k první případné zastávce – samozřejmě pokud se vám zastavovat chce. Těsně před Neveklovem stojí tloskovský zámek, původně tvrz, přestavěná v osmnáctém století. Dnes slouží jako diagnostický ústav sociální péče, přístupné jsou ale zahrady a anglický park, takže pokud si potřebujete protáhnout záda, je to ideální příležitost.

Čeká vás totiž vynikající úsek přes Křečovice do Sedlčan, kde si vaše řidičské ego přijde opravdu na své. Skvělé úseky neustále se střídajících zatáček plynou otevřenou krajinou i několika lesíky. Křečovice samotné pak posloužily jako natáčecí lokace legendárnímu filmu Vesničko má středisková a najdete tu bývalé JZD Mír i bránu, pod kterou si Otík vždycky poskočil, aby srovnal krok. I pokud ale nezastavíte, rychle pochopíte, proč se doktor v podání Rudolfa Hrušínského tak rád kochal – silnice i krajina jsou tu jedním slovem dechberoucí.

Za Sedlčany vás čeká pár rovnějších úseků a vodních ploch, než se silnice zase začne kroutit. V Petrovích nezapomeňte odbočit ostře doleva, abyste zůstali na stopě. Na následujícím úseku nás doletělo „Subaru s křídly“, startující z benešovského letiště. Není to žádná stíhačka, na rovinkách neměla Impreza problém letadlo „podjet“, ale s absencí vesnic a zatáček ve vzdušném prostoru se soutěžit nedá. Když brzdím před cedulí začátek obce, pilot mi uštědřuje jeden nízký průlet a mizí k jihu. Ale neporádáme přece žádný závod, jde o to užít si cestu.

Přejíždíme hranici mezi středočeským a jihočeským krajem, projíždíme centrem Milevska, kde si perletová Impreza vyslouží několik zdvižených palců od místní omladiny, a na dalších pár desítek kilometrů máme před sebou jenom klikatou silnici a sem tam malou vesničku, kde si motor trochu odpočine. Těsně před Kolodějemi nad Lužnicí vás čekají dvě klesající vlásenky a ve městě pak most, po jehož pravé straně uvidíte už téměř zrekonstruovaný zámek, původně tvrz ze šestnáctého století.

Čím víc se silnice kroutí, tím lépe doceníte i další změny, které se na Impreze v rámci faceliftu odehrály. Podvozek totiž adoptoval několik součástek z ultimativního modelu WRX STI, jmenovitě silentbloky náprav, tužší tlumiče a silnější stabilizátory. WRX265 se teď v zatáčkách ztelně míň naklání, a to znamená, že pneumatiky drží na asfaltu ještě sverpěji a přilnavost auta začíná zpochybňovat fyzikální zákony.

Jsmo pár kilometrů před Týnem nad Vltavou, kde se stopětka mění v širší a také frekventovanější silnici. Po úzkých a zakroucených silničkách vás to možná bude trochu svádět šlápnout na plyn, ale na to pozor

Yetti 03

Krásný žlutý ultralehký letoun Yetti 03 manželů Svátkových je důkazem, že automobilové motory Subaru se jaksí neplánovaně dokázaly uchytit i v letectví. Jejich lehká celohliníková konstrukce spolu s plochým uspořádáním válců a vysokou spolehlivostí přímo vyzývala amatérské stavitele letounů, kteří hledali náhradu za starší ploché čtyřválcové Volkswagenu. V případě letounu Yetti 03 však nejde o amatérskou stavbu, ale o produkt firmy YETTI-Air z Tábora z devadesátých let. Přestože první letouny používaly dokonce reduktorované automobilové motory Škoda, ploché čtyřválcové Subaru se přece jen ukázaly vhodnějším řešením. Tomáš Svátek má ve svém letounu zabudován motor EA81, v jiných letounech je však možné najít i verzi EA82 s rozvodem DOHC.

MB



– svádí to zřejmě víc lidí, takže tady nezřídka číhá bdělé oko radaru. Těsně za Týnem se na vrcholu kopce vynoří monumentální chladicí věže jaderné elektrárny Temelín, o pár kilometrů dál je příjemná malá pumpa u Chlumce a potom už vás jen pár minut poklidné jízdy dělí od Hluboké nad Vltavou,



IMPREZA WRX NA SILNICI ČÍSLO 105



za kterou stopětka oficiálně končí, vlévá se do silnice E49 a poté do Budějovic. V Hluboké je pochopitelně největším lákadlem celoročně otevřený zámek se skvěle zrenovovanými interiéry, ale hezké je i náměstí s pečlivě udržovaným kostelem. A pokud vám vyhládko, výběr restaurací je tu na tak malé město až nepřeherný.

Pokud bychom s letadlem závodili z Benešova do Budějovic, neměli bychom šanci – už proto, že letiště je přes celé Budějovice až na druhé straně města. Pokud by posádka letadla musela nejdřív dojet z Prahy, projít

všechny předletové kontroly a pak teprve startovat, už by to bylo zajímavější, ale jak už jsem psal, při téhle cestě nejde o čas. Subaru by dokázalo celou trasu ujet neuvěřitelně rychle – je to jeho účel. Na veřejné silnici je ale nesmysl pokoušet se jet úplně na krev, a hlavně, na stopětce to vůbec není potřeba. Je zábavná, i když o stupínek uberete a pojedete jenom... o sto pět.

A Impreza samotná? Jistě, řazení jde trochu víc ztuha, než by se mi líbilo, ale dá se na to zvyknout. Vážnějším problémem je absence šestého rychlostního stupně, která by na delších rovinkách a zejména na dálnicích ušetřila posádku zvýšeného hluku a samozřejmě i uspořila nějaký ten litr benzínu. Dá se ale pochopit, že by si tím Subaru trochu podráždilo nohy, protože by se WRX 265 příliš přiblížilo ostrému STI. Jinak na tomhle autě najdete jen málo chyb, a to je v dnešní době docela vzácnost.

IMPREZA WRX

Motor	přepínávaný zážehový 4válec
Uložení motoru	vpředu, podélně
Blok motoru	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, DOHC, 4 ventily na válec
Objem	2457 cm ³
Výkon	195 kW (265 k)/5200 min ⁻¹
Točivý moment	343 Nm/4000 min ⁻¹
Převody	5stupňová manuální převodovka, pohon všech kol se třemi diferenciály, mezinápravový dífer. s viskózní spojkou
Přední náprava	vzpěra McPherson, vinuté pružiny, stabilizátor
Zadní náprava	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, stabilizátor
Brzdy	vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu kotoučové brzdy
Kola	17palcová litá
Pneumatiky	225/45 R17
Pohot. hmotnost	1470 kg
Výkonová hmotnost	8,59 kg/kW
0–100 km/h	6,0 s
Nejvyšší rychlost	209 km/h
Komb. spotřeba	10,4 l/100 km
Cena	898 800 Kč
V prodeji	nyň

EVO RATING ★★★★★



Zcela nahoře vlevo: Co spojuje tyto dva zcela rozdílné dopravní prostředky? Pod kapotou dřímá motor typu boxer od Subaru. Dole: Natankovat a zábava může začít. Vpravo: Když budete mít štěstí, můžete na silnici číslo 105 potkat různé sportovní vozy.

‘Úseky střídajících se zatáček plynou krajinou’



Na hory, do lesa i na silnici

Subaru Forester se skvělým vznětovým agregátem pod kapotou patří opět mezi nejoblíbenější vozy SUV na evropském trhu. My jsme vůz s označením Forester 2.0D vyzkoušeli na cestách i necestách.



Nastal čas jarních prázdnin, a tak jsem se rozhodl, že si vyjedu na prodloužený víkend do Krkonoš. Jako příznivec značky se šesti hvězdičkami ve znaku jsem si nemohl nevšimnout skutečnosti, že Forester si prodejně v těchto oblastech vede obzvláště dobře – na silnicích jich totiž bylo vidět víc než dost. Co mne však překvapilo, po pravdě spíše nepřekvapilo, že téměř každý tento vůz měl na zádi malou plaketu s nápisem Boxer Diesel.

Dost ale o mé dovolené. Po návratu do Prahy mne čekaly dva dny za volantem Subaru Forester 2.0D. Dali jsme si za úkol vyzkoušet vůz jak při jízdě po městě, tak po silnicích, dálnicích a v neposlední řadě na nepevném povrchu, abychom zjistili, jestli se opravdu jedná o všestranné SUV.

PŘÍMO Z PRAHY jsme se vydali po strakonické rychlostní komunikaci směr Příbram, kde jsme měli vytipovaných několik míst k pořádnému protáhnutí svalů dieslového Foresteru.

V porovnání s předchozí generací je karoserie vozu vyšší, širší i delší. Design vozu sice vypadá jednoduše, ale právě v tom je smysl jeho krásy. Nadčasovost, s jakou je vůz prezentován, si jistě získá nejednoho majitele na svoji stranu. Po nastoupení do vozu sice žádné velké překvapení nečekejte, přesto přehlednost a kvalita, s jakou je vnitřní prostor tvořen, rozhodně nezklame. Pohodlné sedačky, dostatek prostoru vzadu pro nohy i hlavu a palubní deska převzatá z Imprezy. Pro modelový rok 2010 byla navíc pozměněna grafika přístrojů, které

Text **Marek Felt**

Foto **Michal Šafránek**



s menšími oblouky a bílými ručičkami vypa-
dají mnohem hodnotněji než dřív.

STARTUJI UNIKÁTNÍ plochý turbo-
diesel a vyrazím vstříc testovacím kilo-
metrům. Ano, konečně se dostávám ke
vznětovému čtyřválcí s výkonem 147 koní
(o tři méně nežli v případě stejného mo-
toru v Legacy nebo Impreze) a největším
točivým momentem 350 Nm v rozmezí
1800–2400 min⁻¹. Díky unikátní kon-
strukci s protilehlými válci, která umož-
nila absenci vyvažovací hřídele, došlo

ke snížení spotřeby, především pak ke
svižnější reakcím motoru při akceleraci.
V nízkých otáčkách o sobě příliš nedává
znát, ale jakmile přidáte plyn a nastoupí
turbodmychadlo, pak světe div se. Ma-
ximální točivý moment 350 Nm můžete
využívat až do 2400 otáček, výkon však
neztrácí ani při 3000 otáčkách. Dieselo-
vý Forester tak i přes hmotnost více než
půldruhé tuny dokáže vystřelit z nuly na
stovku za 10,4 sekundy a až do maximál-
ní rychlosti 186 km/h. Tento vznětový
motor se navíc vyznačuje kultivovaným

chodem, kdy i při vyšších rychlostech mu-
síte hodně důkladně nastražit uši, abyste
jej slyšeli.

Co mě však překvapilo nejvíce, je průměr-
ná spotřeba paliva. Už se vůbec nedivím,
proč je Forester tak oblíbený v horských
oblastech. I když jsem vůz rozhodně ne-
šetřil, průměrná hodnota spotřeby paliva
během dvoudenního náročného testu ne-
překročila osmilitrovou hranici. Vzhledem
k vyšší stavbě vozu a především pak stálému
pohonu všech kol se jedná o vynikající
výsledek.



PŘEDNOSTÍ TOHOTO SUV jsou bezpochyby jízdní vlastnosti. Subaru vždy patřilo v tomto ohledu k nejlepším vozům na světě a jiné to není ani v případě Foresteru. Jízda po městě a posléze po dálnici byla příjemná a především překonávání nerovností bylo pastvou pro celé vaše tělo. A to nejen na silnici, ale i mimo ni. Na nezpevněném povrchu si připadáte jako v bavlnce. Díky vyššímu posezu, dostatečnému rejdu a velkým zrcátkům si budete i ve městě připadat s Foresterem jako doma. K pohodové jízdě napomáhá šestistupňová manuální převodovka s úzkým odstupňováním převodových stupňů, vyvinutá speciálně pro vznětové motory. Při jízdě na dálnici tak na šestku točí motor kolem 2400 otáček, což ocení především řidiči, kteří nemají příliš v lásce čerpací stanice.

O NĚCO HORŠÍ JE TO VŠAK na klikatých silnicích. Řazení se zde jeví jako méně přesné a pokud bydlíte v horách a chcete si sjet od chalupy pouze do nejbližší vesnice,

možná vás tato skutečnost překvapí. To se projevuje pouze za studena, po zahřátí je to již daleko lepší.

U poslední modelové řady došlo sice k přitvrzení tlumičů, náklony však ještě zcela nevymizely. Symetrický pohon všech kol spolu se stabilizačním systémem VDC ale svoji práci odvádí precizně, a tak vás sem tam nějaký ten náklon nemůže rozhodit. Navíc Forester i při ostřejší jízdě na sedmnáctipalcových kolech, a díky zavěšení kol zadní nápravy s dvojitými lichoběžníky, drží stopu skvěle. Tomu

samozejmě napomáhá i koncepce boxeru s nízkým těžištěm.

POKUD CHCETE JET ještě ostřeji, může vás překvapit mírná nedotáčivost. Tu však posléze můžete velmi snadno korigovat přidáním či ubráním plynu. Spolu se skvělou zpětnou odezvou od kol však nemohu vozu nic vytknout. Na jízdní vlastnosti teď pohlížím spíše ze sportovní stránky, i když ta se k vozům SUV jaksí „nehodí“. Nicméně i to svědčí o kvalitách podvozku Foresteru.



Vpravo dole: Jak již název napovídá, jedná se o dieselovou verzi, což dokazuje i pohled na jedinečný Boxer Diesel (dole uprostřed). Vlevo: Přístrojovou desku převzatou z Imprezy jistě uvítá ne jeden majitel Foresteru.



‘Forester by neměl chybět v horských oblastech snad v žádné garáži.’

OPRAVDOVOU ZÁBAVOU však je jízda na nepevném povrchu, kde oceníte výhody stálého pohonu všech kol s centrálním diferenciálem a viskózní spojkou, která rozděluje točivý moment mezi přední a zadní nápravu podle momentálního prokluzu kol. Spolu se světlou výškou 215 milimetrů, jež překonává všechna ostatní Subaru, pro vás nebudete problémem projet či vyjet takřka cokoliv. Může se zdát, že v některých případech chybí redukce, kterou disponovala druhá generace nebo zážehový motor, ale

značný točivý moment ji dokáže zdatně nahradit.

FORESTER 2.0D JE VÝJIMEČNÝM vozem třídy SUV. Nabízí všestrannost, výborné jízdní vlastnosti nejen na silnici, ale především na nepevném povrchu a za každého počasí, prostornost a v neposlední řadě skvělý a úsporný naftový motor. Ve prospěch tohoto SUV také hovoří cena, jež je o 80 tisíc korun nižší nežli stejná motorová verze Outbacku. Forester by neměl chybět snad v žádné garáži nejen lesníka

nebo horala, ale ani žádného „vznaváče terénů“. K tomu přispívá zavazadelník, který pojme v základu 450 litrů, po sklopení zadní řady dokonce 1660 litrů, a tak nebude pro vás problém převézt i rozměrnější předměty.

FORESTER 2.0D

Motor	plochý čtyřválcový turbodiesel
Uložení	vpředu, podélně
Objem	1998 cm ³
Blok motoru	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, DOHC, 16V
Výkon	108 kW (147 k)/3600 min ⁻¹
Točivý moment	350 Nm/1800–2400 min ⁻¹
Převody	6stupňová manuální převodovka, pohon všech kol
Přední náprava	vzpěry McPherson, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor
Zadní náprava	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor
Brzdy	vpředu i vzadu kotoučové s vnitřním chlazením
Kola	17palcová litá
Pneumatiky	225/55 R17
Pohotovostní hmotnost	1570 kg
Výkonová hmotnost	14,54 kg/kW
Zrychlení 0–100 km/h	10,4 s
Nejvyšší rychlost	186 km/h
Kombinovaná spotřeba	6,4 l/100 km
Cena	760 000 Kč
V prodeji	nyňi

+ jízdní vlastnosti, úsporný motor, prostor
- za studena méně přesná převodovka, náklon v zatáčkách



Text Dalibor Demel a Marek Jersák, FHM

Foto Ondřej Tylčer



Polesný krotí bestii!

VYVEZLI JSME NOVÝ FORESTER DO DIVOČINY A VYPUSTILI NA NĚJ VOJENSKÝ TRANSPORTÉR S OZBROJENOU SUPERŽENOU.

Tání a déšť proměnily tankodrom v peklý marast. Díry naplněné vodou, rigoly, bahnitá pole, prostě ideální místo na prověrku elegantní mutace pracovního auta. Nicméně, když jsme vyráželi do boje s pásovým bévépěčkem a zabořili naleštěné elektroly deset centimetrů do mazlavého lepidla,

připadali jsme si trochu šíleně. Jenže Forester zjevně zavětřil příležitost prokázat, že úspěch symetrické čtyřkolky Subaru není jen výsledkem kvalitního marketingu. Pneumatiky se obalily vrstvou jílu, takže získaly mazlavý vzorek s téměř nulovou přilnavostí. Co následovalo, snad ani nebyla jízda, ale plavba bahnitým

mořem. Velmi úspěšná plavba. Bojový scénář vyžadoval držet se bévépěčka osazeného drzou vlasatou vojačkou a dvěma podezřelými partyzány, ve vhodnou chvíli přeskočit na vojenskou palubu, hodit ženskou do kufru a zmizet. Naše honička s vojenským transportérem skončila ve chvíli téměř čelního střetu s oce-





lovým monstrem (myslíme BVP). Chlápek v tankistické přilbě prostě nervově nevydržel a rozhodl se, že Forester podrobíme nárazovému testu až někdy jindy. Tou dobou už jsme věděli, že do kufru v lůžkové úpravě se pohodlně vejde skoro dvoumetrový chlápek s lehkým kulometem. A taky jsme stihli ověřit, že okénko u spolujezdce je dost velké pro posaz střelce se samopalem a dveře dostatečně masivní, aby netlačily. Zkrátka proměna civilní čtyřkolky v terénní „blátotlačku“ a následný přerod ve vojenský speciál nedělá Foresteru nejmenší potíže. Mít model s velkorysou otvírací střechou, mohli bychom si hrát na rychlopalnou věž, ale i tak neměli maníci z transportéru šanci – tak užitečně eleganci by prostě neublížili.

TANKODROM

Děkujeme bojovníkům z tankodromu Milovice a jejich vozidlu BVP (rok výroby 1987, atmosférický dieselový šestiválec o objemu 13 litrů a výkonu 300 koní, spotřeba 100 l na 100 km). Jestli hledáte místo k testování vlastní čtyřkolky nebo si chcete zajezdit v tanku, případně odprásknout kolegu z firmy airsoftovou puškou, info na: www.tankodrommilovice.cz.



Modelová řada 2010

FORESTER PATŘÍ V ČESKÉ REPUBLICE K NEJPRODÁVANĚJŠÍM MODELŮM ZNAČKY SUBARU. MODELOVÁ ŘADA 2010 NABÍZÍ TŘI STUPNĚ VÝBAVY (TREND, ACTIVE A COMFORT) A TŘI MOTOROVÉ VERZE.

Subaru Forester modelové řady 2010 přinesl řadu vylepšení. Ať je to již dříve zmíněná upravená barevnost přístrojových ukazatelů, nebo parkovací kamera (u modelů s navigací), automatické sklápění zadních sedadel v zavazadelníku a upravená charakteristika tlumičů pérování. Kromě námi testovaného Foresteru se vznětovým čtyřválcem boxer s variabilním turbodmychadlem, výkonem 147 koní a točivým momentem 350 Nm najdeme v nabídce také dvojici zážehových motorů, která je tvořena atmosféricky plněnými boxery 2.0 (150 k) a 2.5XT (235 k). Obě tyto verze jsou dostupné v kombinaci jak s pětistupňovou manuální, tak čtyřstupňovou samočinnou převodovkou.

V základní výbavě najdete šestici airbagů, klimatizaci, přední mlhová světla, tempomat a u pětistupňové manuální převodovky také redukcí, což není rozhodně málo. Navíc interiér se inspiroval modelem Impreza a ve srovnání s předchozí, druhou generací Foresteru je značným krokem vpřed.



Foto Míla Janáček



PETR ČTVRTNÍČEK (1964)

- divadelní a filmový herec, moderátor
- režisér a protagonista reklam
- stále angažmá v Divadle Na zábradlí
- s Davidem Vávrou a Milanem Steindlerem spolutvůrce satirického pořadu Česká soda

Radostně si užívám

Značku Subaru má herec, moderátor a režisér Petr Čtvrtníček v oblibě už řadu let. Co ho na ní tak baví?

Tak jak je to s vámi a motory?

Pokud mi do motoru nevlétne pták, tak je vše v pořádku.

Máte rád i motory lodní? Nebo tam dáváte přednost plachtám a větru ve vlasech?

Ač jsem na plachetnici nějaký čas strávil, tak dávám přednost motorovým říčním lodím. Na lodi zkrátka radši jezdím, když nefouká.

Zpátky k autům. Toužil jste jako dítě osedlat pěkný „závodák“, nebo jste sbíral modely „angličáků“, tajně jste lezl do tátova auta a popojížděl po dvoře?

Angličáků jsem měl plnou krabici, a to mi zřejmě stačilo. Auta se mi sice líbila, ale žádnou zvlášť výraznou touhu po ježdění jsem nepoznal. Možná to bylo i tím, že jsem závodně plaval a hrál na akordeon, tak jsem si na nějaké to „pilotování“ embéčka musel počkat až do svých šestnácti let.

Jaké bylo vaše první auto a zážitky s ním?

Moje první auto bylo kultovní embéčko 1000, s nímž jsem ještě před získáním řidičáku jezdil na nádraží k vlaku, kterým jsem dojížděl ze vsi do Prahy do školy. Jednou jsem jako obvykle pěkně „napudrovaný“ přejel nočním vlakem až do Ústí, ještě v polospánku jsem před tamním nádražím chvíli hledal klíče od auta, pak vymáchl okénko první červené tísťovky, co stála na ulici, spojil dráty, nastartoval a zase usnul. Ráno jsem se probudil v cizím městě, v cizím nastartovaném autě, tak jsem to „chcípnul“ a jel 50 kilometrů zpět vlakem na svoje nádraží, kde mě čekalo moje nachlup stejné embéčko.

Už delší dobu jste vidět za volanty Subaru, jak jste se vlastně dostal k této značce?

Subaru jsem samozřejmě zaznamenal hlavně z působení v rally. No a jednou před lety jsem se byl podívat na testování Vojty



Štafka. Na polygonu byla ten den i generálita českého importéra Subaru, ukázali mi, že Subaru není jen modrá Impreza, a mě pak tenkrát jaksi náhodou „nezbylo“, než se svézt taky s Foresterem. A to svezení je tak návykový, že byla „ruka v rukávě“. Za pár dní jsem si toho „hajného v turbu“ odvážel domů.

S Vojtou Štajfem jsme vás vlastně párkrát viděli také jako spolujezdce. Nelákalo by vás to zkusit i za volantem?

S Vojtou jsem jel dvakrát rallyesprint jako navigátor a poznal jsem, jaké to je sedět v závodním autě vedle člověka, který se narodil s volantem v ruce. Při ostrém závodě jsem pochopil, že mě na světě čekají jiné úkoly, než na stará kolena zkoušet stát se závodníkem, i když bych pak měl v nemocnici skvělou dovolenou. Budu asi raději mezi prvními v jiných oborech než poslední v cíli závodu rallye, ale jako „mitfára“ bych se vedle Vojty ještě rád posadil. Je to velký zážitek.

A co závod kalibru Rallye Dakar?

Jak se znám, šel bych do toho hned, ale posadit mě do auta na Dakar, to je jako poslat beznohého cyklistu na start Tour de France. Mohl bych ale jet jako palubní kuchař bez portfeje.

Vratme se od závodů do běžného každodenního provozu. Jaký jste řidič?

Chovám se jako každý jiný řidič „třista-koňového“ vozu, jsem trpělivý, klidný, uvolněný, a pokud to není nezbytně nutné, tak ve svém „estéčku“ moc nepoužívám tlačítko sport sharp. Ono je to ale nutné každou chvíli.

Co vás umí za volantem vytočit?

Když nepočítám všechny ty idioty s invalidní značkou za oknem svých maserati, tak už mě vytočí jen to, když mi při každém rozjezdu vypadnou z kapes všechny věci. Přemýšlel jsem o snížení výkonu motoru, ale asi si koupím jiné kalhoty.

Vytáhnete svoji čtyřkolku také mimo silnici, abyste si užil výhod Symmetrical AWD i v terénu?

Foresteru dělá radost odskočit si občas do lesa a projet se cestami, kde jezdí jen dřevorubecké traktory, tak mu tu radost neupírám. Navíc často tahám loď a tam je výkon a podvozek k nezaplacení.

Zkoušel jste zcela jistě i nového Forestera.

Jak na vás z hlediska jízdních vlastností nový „lesník v turbonaftě“ zapůsobil?

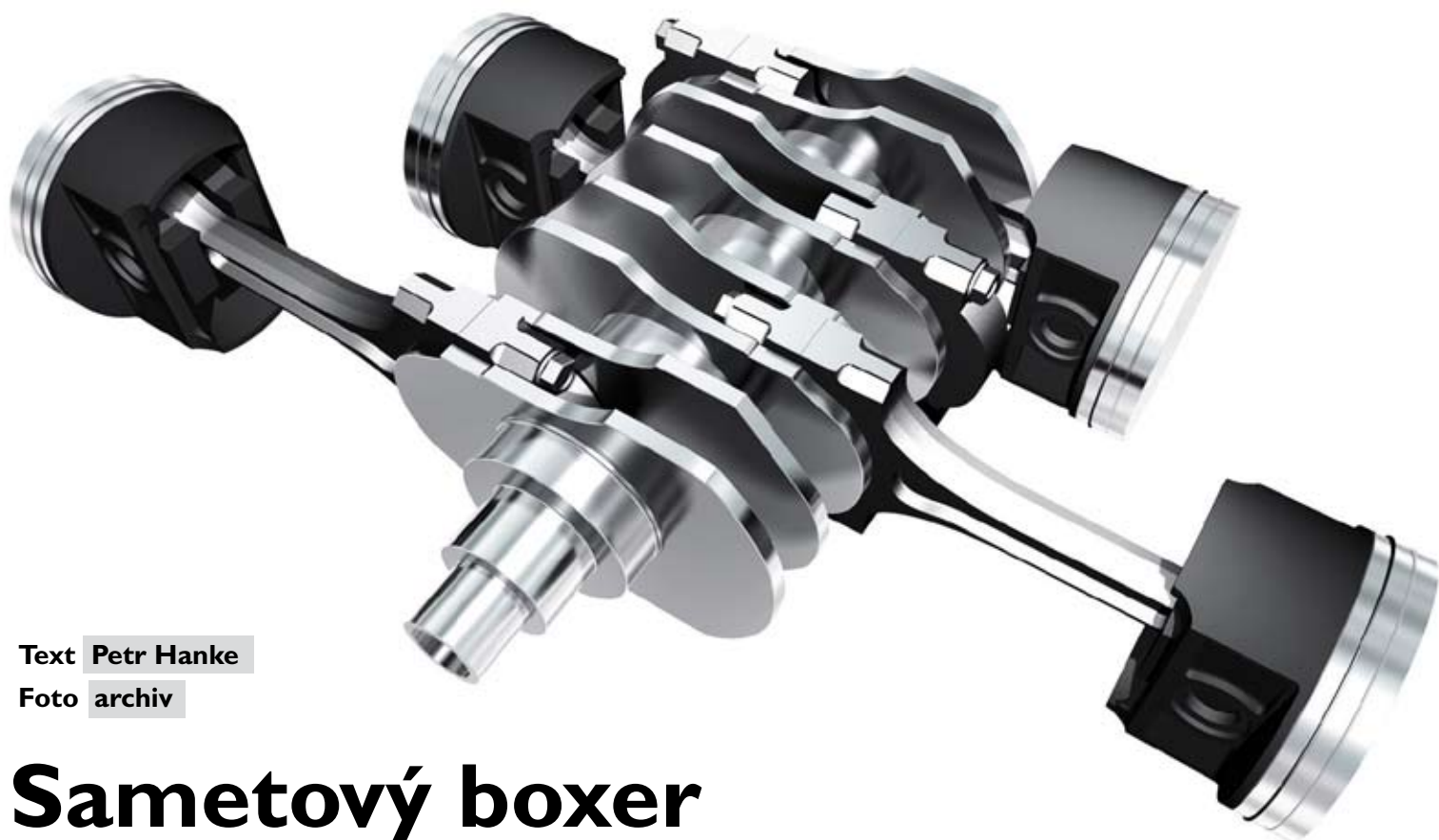
Překvapilo mě, jak diesellový dvoulitr s poměrně velkým autem cvičí, podvozek je standardně skvělý a dokonce jsem držel i v horách udávanou spotřebu.

A jak je se Subaru sžitá vaše rodina? Není u volantu Forestera „tlačénice“?

Forester nám slouží jako rodinné auto dokonale, ale na cestu s dcerkou do školy si moje drahá polovička občas bere STIčko. Radost pohledět, jak si mé dámy prozpěvují v třístakoňovém sportáku a okolo jedoucí chlapi jen kroutí hlavou.

Když opomineme praktickou stránku, jaké je vaše auto snů?

Ještě jsem se nesvezl novou Dacií, tak je to stále Subaru Impreza WRX STI.



Text Petr Hanke

Foto archiv

Sametový boxer

STEJNĚ JAKO PLATÍ, ŽE NEJPRODÁVANĚJŠÍ, NEMUSÍ BÝT NEJLEPŠÍ, TAK ANI NEJHOJNĚJI POUŽÍVANÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NEMUSÍ BÝT IDEÁLEM. TO PLATÍ I PRO USPOŘÁDÁNÍ SPALOVACÍCH MOTORŮ, V NĚMŽ VEDOU ŘADOVÉ A VIDLICOVÉ JEDNOTKY. PŘITOM PLOCHÝ BOXER MÁ NESPORNÉ PŘEDNOSTI...

Subaru je značka zaměřená na skutečnou funkčnost svých produktů. Možná ji to v některých případech může ve světě plném marketingových frází při pohledu zvenčí částečně poškodovat, avšak když se v těchto automobilech člověk sveze, případně je delší dobu vlastní, zjistí, že právě jejich funkční zaměření, spolehlivost a pro-



pracovanost jsou tím, co má mnohem větší význam než chromované rámečky výdechů klimatizace nebo hliníkový plech na nakládací hraně zavazadlového prostoru. Právě tento přístup zaměřený „na podstatu“ je zřejmý z celkové koncepce tradičních modelů Subaru se stálým pohonem všech kol i z jejich motorů. Subaru patří mezi jediné dvě značky, které ve svých vozech používají ploché motory typu „boxer“. Druhou je německé Porsche. Tato koncepce má ve srovnání s konvenčními řešeními mnoho předností. Nejdříve je ale potřeba vysvětlit, v čem spočívá podstata motoru boxer, jehož označení vzniklo na základě popisu pohybu pístů. Ne každý motor s plochým uspořádáním válců je totiž skutečným boxerem. Aby tímto výrazem bylo možné nějaký motor nazvat, musí být splněna podmínka, že každý válec musí mít samostatnou kliku na klikové

Subaru staví ploché motory boxer nepřetržitě již od roku 1965. Již tehdy se jednalo o čtyřválec. Vstříkování paliva, proměnné časování, přeplňování nebo diesel teprve přijdou...

hřídeli. Právě to je rozdíl mezi ním a tzv. vidlicovým motorem s úhlem rozevření válců 180 stupňů, který může na první pohled vypadat podobně. Ten má totiž na jedné klice dvojici válců. Zdánlivá maličkost však má značný vliv na projev motoru. U skutečného boxeru se totiž písty, jež jsou proti sobě v jedné rovině, pohybují společně a ve stejném okamžiku dosahují horní i dolní úvratě. Právě to na rozdíl od rozevřeného vidlicového motoru zajišťuje vyrovnaný chod motorů typu boxer bez ohledu na počet válců. I proto patří ploché motory typu boxer k přirozeně vyváženým typům spalovacích motorů. Stejnou vlastností disponují již pouze řadové šestiválce a motory V12.

Nicméně přirozená kultura chodu, která nevyžaduje použití vyvažovacích hřídelí, není jedinou silnou stránkou motorů typu boxer. Při jízdě s tímto druhem motoru je zřejmá také jemnost, s níž jde do otáček, stejně tak jako nezaměnitelný zvuk.

Naopak „slabší“ stránkou je jeho větší technologická náročnost a samozřejmě i cena, což jsou rozhodující vlastnosti, kvůli nimž většina

výrobci automobilů volí spíše řadové motory nebo jednotky uspořádané do V. Ploché motory se logicky vyznačují zcela specifickými rozměry ve srovnání s konvenčními agregáty. Například čtyřválcový boxer je ve srovnání s jeho řadovým konkurentem sice širší, ale současně také nižší, a především kratší. Je zřejmé, že zatímco první zmiňovaná vlastnost klade větší nároky na konstruktéry, druhé dvě jsou pro automobil jako takový jednoznačným přínosem z pohledu dynamiky. Plochý motor má totiž významně nižší těžiště než řadový a díky své menší délce, která přibližně odpovídá dvouválcovému řadovému motoru, významnou měrou přispívá k lepšímu rozložení hmotnosti automobilu jako celku. Asi není potřeba nijak zvlášť rozebírat, že právě tyto vlastnosti jsou pro obratnost automobilu, jeho ochotu k zatáčení a celkový jízdní projev jednoznačně přínosem. V případě vozů Subaru navíc podélné uložení motorů umožňuje plně využít symetricky uspořádaný pohon všech kol.

Plochý spalovací motor není žádnou novinkou, protože již v roce 1896 si jej nechal patentovat Karl Benz. Tento druh motoru však na počátku své existence našel uplatnění především v letectví a v motocyklech, nicméně postupně se začaly objevovat také v automobilech. Dvouválcový boxer pracoval například ve vozech Citroën 2CV či Volkswagen Brouk, první automobily Porsche zase vsadily na čtveřice válců. Stranou vývoje plochých motorů však nezůstávalo ani Subaru. Hned historicky druhý model této značky – typ 1000, který se představil roku 1965, tedy sedm let po premiéře vůbec prvního automobilu Subaru, používal motor boxer. Subaru odhalilo přednosti tohoto řešení a již tehdy postavilo základy své symetrické koncepce pohonu; byť tehdejší Subaru 1000 mělo zatím pouze pohon předních kol (jen tak mimochodem, byla to první japonská „předokolka“). Subaru tak ploché motory boxer vyvíjí již téměř půl století a neustále je zdokonaluje. Postupně se tedy objevilo přeplňování, dále čtyřventilová technika či proměnné časování. Opomenout nelze ani další milník ve vývoji plochých motorů Subaru, kterým je vznětový dvoulitrový čtyřválec Boxer Diesel. Právě vývojem zbrusu nového vznětového motoru, který vznikl na čistém listu papíru, dalo Subaru jasně najevo, že s touto v mnoha směrech ideální koncepcí počítá i v budoucnu.


BOXERY V PRAXI

S výjimkou minivozu Justy jsou všechny modely Subaru vybaveny plochými motory boxer. V současném portfoliu modelů lze nalézt následující jednotky:

Zážehové čtyřválcové: 1.5 l, 2.0 l, 2.5 l, 2.5 l turbo

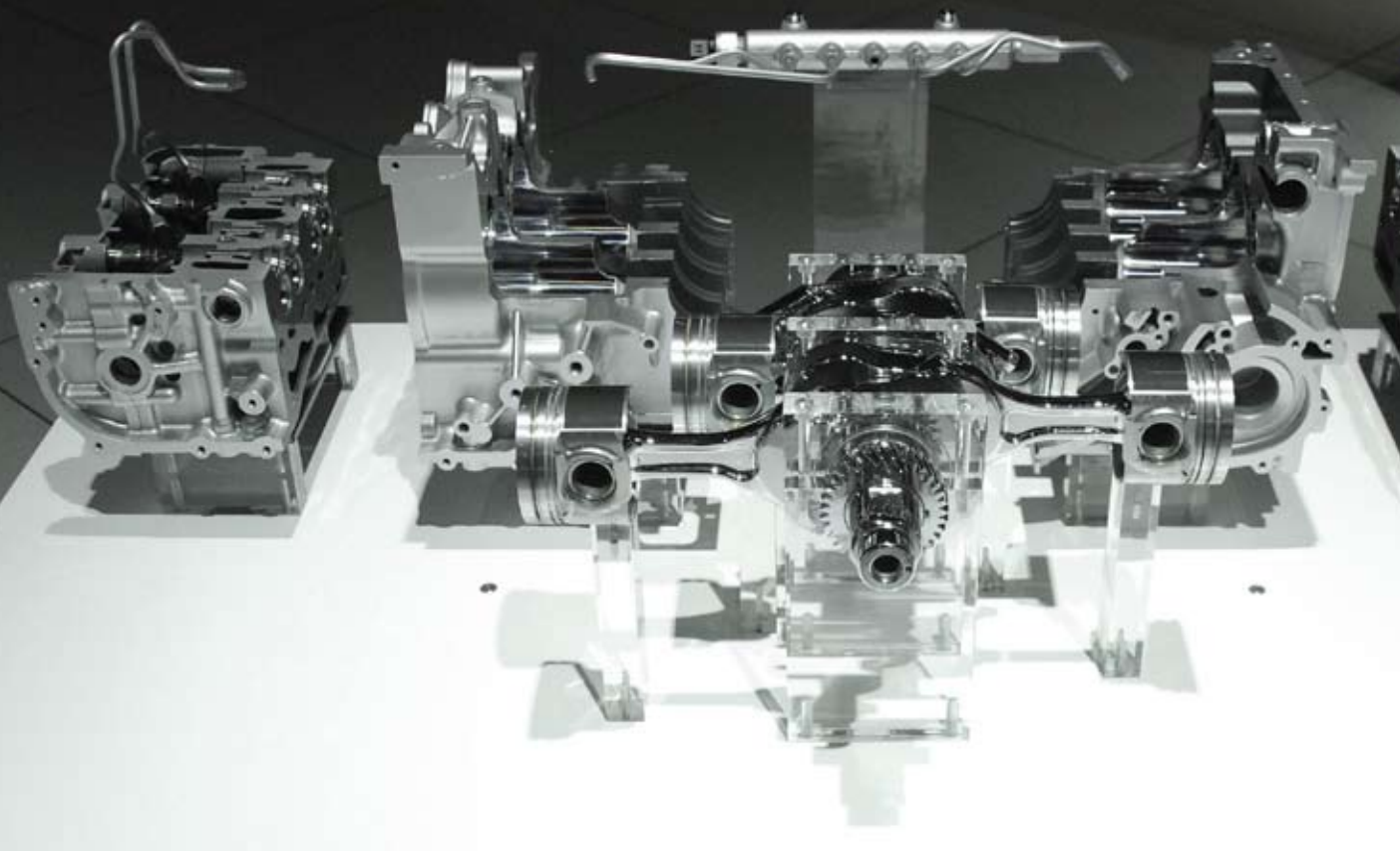
Zážehový šestiválcový: 3.6 l

Vznětový čtyřválcový: 2.0 l



„Plochý motor má nižší těžiště a svojí délkou přibližně odpovídá dvouválcovému. Přínos dynamice vozu je zřejmý.“





Naftová výzva

SUBARU DĚLÁ VĚCI POŘÁDNĚ A POKUD MOŽNO BEZ KOMPROMISŮ. A PROTO, KDYŽ SE UKÁZALA NUTNOST NABÍDNOUT V EVROPSKÉM VÝROBNÍM PROGRAMU VZNĚTOVÝ MOTOR, BYLO ROZHODNUTO O JEHO VLASTNÍM VÝVOJI. VZNIKL TAK UNIKÁTNÍ PLOCHÝ TURBODIESEL S PŮSOBIVÝMI VLASTNOSTMI.

Absence vznětového motoru v celém výrobním programu byla pro značku Subaru na evropských trzích značným omezením. Bylo proto nasnadě, že příprava vznětových modelů je pro budoucí rozvoj značky nezbytná. I proto Subaru již v roce 1999 rozhodlo, že své vozy osadí vznětovým motorem. Logika věci a racionální přístup

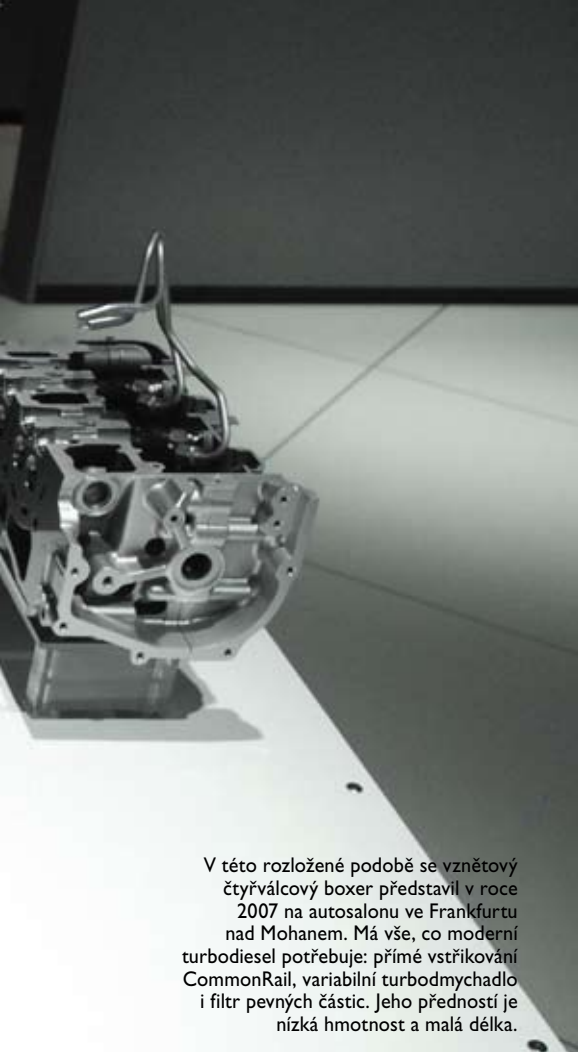
zcela jednoznačně ukázaly, že naprostá většina vznětových motorů prodaných na evropském trhu (přibližně 80 procent) má objem do dvou litrů. Tato velikost je navíc vhodná do všech čtyř hlavních modelů v nabídce značky Subaru. Satoshi Maeda, šéf vývoje motorů Subaru, se společně se svým týmem rozhodoval, zda vznětový motor nakupovat od jiného výrobce, nebo zvolit náročnější cestu vlastního vývoje. V prvním případě by se však muselo jednat o řadový čtyřválec, protože jiné motory se s daným objemem nevyrobí. Tato koncepce však má celou řadu výhod, které nekonvenují s minimálním sklonem Subaru ke kompromisům. Maeda ke konečnému rozhodnutí o vývoji nového vlastního plochého vznětového čtyřválece dodává: „Museli jsme zachovat identitu značky Subaru. Potřebovali jsme vyvinout vynikající motor, který by korespondoval s charakterem značky a současně nás odlišil

od konkurence. Bylo zřejmé, že nic jiného než boxer nepřichází ani u vznětového motoru v úvahu.“

Plochý motor s protiběžnými písty je samozřejmě po technické stránce náročnější než standardní řadový čtyřválec. Pro Subaru je však nedocenitelná především jeho malá délka, jež má pozitivní vliv na ochotu k zatáčení. Maeda k tomu doplňuje: „Od počátku vývoje jsme se snažili o minimalizaci hmotnosti nového Boxer Dieselu. Těžký motor v přídi vozu totiž omezuje jeho ochotu k zatáčení. Dokonce jsme si dali za cíl, že nový turbodiesel bude ještě kompaktnější než naše zážehové motory.“

Plochá koncepce je samozřejmě přínosem také pro větší tuhost čtyřválece, která má přímý vliv na minimalizaci hlučnosti, a tím i vyšší komfort. Samotná plochá koncepce je samozřejmě pro daný počet válců optimem z pohledu minimalizace vibrací. I proto boxer diesel na





V této rozložené podobě se vznětový čtyřválcový boxer představil v roce 2007 na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem. Má vše, co moderní turbodiesel potřebuje: přímé vstřikování CommonRail, variabilní turbodmychadlo i filtr pevných částic. Jeho předností je nízká hmotnost a malá délka.



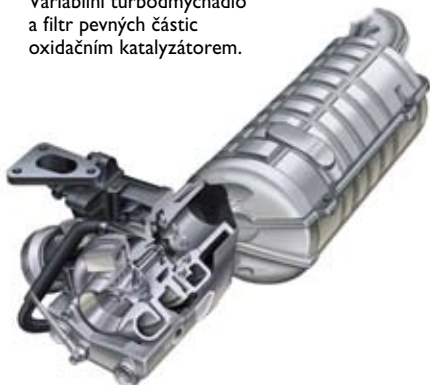
rozdíl od většiny konkurenčních turbodieselů nevyžaduje vyvažovací hřídele, jež díky své setrvačnosti omezují reakce motoru. Ploché motory jsou sice krátké, nízké, ale široké. Aby bylo možné nový vznětový čtyřválec do motorového prostoru vtěsnat, bylo potřeba přemýšlet nad každým detailem. Vstřikovače paliva umístěné přímo ve spalovacím prostoru totiž potřebují větší prostor než konvenční řešení u zážehových jednotek. Již ve druhém prototypu vznětového boxeru s objem 1,7 litru (první měl 1,3 l) proto byly vstřikovací trysky umístěné šikmo. Vstřikovače sériového motoru jsou navíc o 40 až 50 mm kratší, než bývá obvyklé. Ke zmenšení šířky motoru přispělo také mírné vyosení hlavních ojnic, které je použito také v šestiválci 3.6R modelů Tribeca

„Dokonce jsme si dali za cíl, že nový turbodiesel bude ještě kompaktnější než zážehové motory“

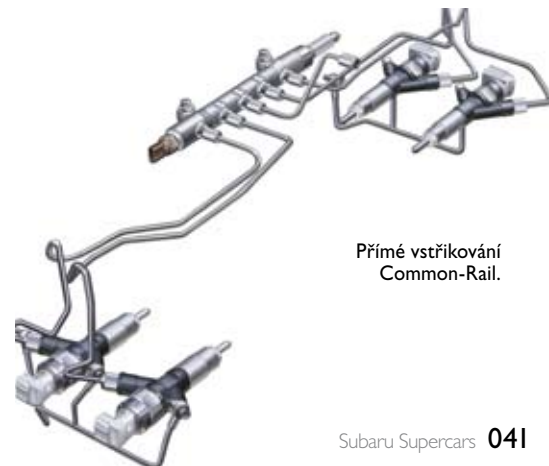
a Outback. To vše zajistilo, že nový turbodiesel je dokonce o 17 mm užší než zážehový dvoulitrový motor. Vznětový čtyřválec má přitom zcela jinou konfiguraci spalovacích prostorů. Jedná se totiž o tzv. čtvercový motor (vrtání x zdvih: 86,0 x 86,0 mm), jenž má ve srovnání se zážehovou jednotkou o 11 mm delší zdvih a současně o 6 mm menší vrtání. Právě druhá ze zmiňovaných vlastností má za následek, že motor je dokonce o 61,3 mm kratší než zážehová jednotka 2.0R.

Vznětový motor má ve srovnání se staršími zážehovými přeplňovanými motory Subaru turbodmychadlo umístěné vpravo před motorem, čímž se dosáhlo zkrácení vzdálenosti mezi spalovacími prostory a turbodmychadlem, jehož přínosem jsou mnohem rychlejší reakce na pohyby plynového pedálu. Výsledek je znát v každém okamžiku jízdy, protože motor se vyznačuje nečekanou přímočarostí a řidiči poskytují pocit přesnějšího ovládní. Jistě není bez zajímavosti, že Subaru tuto koncepci pře-

Variabilní turbodmychadlo a filtr pevných částic oxidáčním katalyzátorem.



Typický boxer – každý válec má svoji kliku.



Přímé vstřikování Common-Rail.



„Zejména v lehké Impreze nepostrádá díky rychlým reakcím a plynulému podání výkonu sportovní akcent“

plňování po vzoru vznětového motoru použilo také v novější generaci zážehových přeplňovaných čtyřválců, která pracuje v současnosti pod kapotou Legacy 2.5 GT. Vpředu nízkou umístění turbodmychadlo se samozřejmě vyznačuje variabilně nastavitelnými rozváděcími lopatkami, které jsou po absenci vyvažovacích hřídelí a způsobu přeplňování dalším prvkem zrychlujícím reakce motoru.

Celohliníkový motor je vybaven vysokotlakým (180 MPa) přímým vstřikováním se společnou tlakovou lištou Common-Rail, které dodává společnost Denso. Právě značný vstřikovací tlak umožnil použít kompresní poměr 16,3 ku jedné, což je přínosem pro kulturu chodu a nízkou hlučnost. Samozřejmostí je filtr pevných částic, který je zcela bezúdržbový a motor

jeho čištění zajišťuje během provozu zcela samočinně.

Jelikož Subaru nemělo se vznětovými motory žádné zkušenosti, bylo potřeba chystanou novinku rozsáhle testovat. První motor 2.0D se rozběhl na stoli v listopadu 2004. Tatsumi Obayashi, jenž je jedním z vedoucích pracovníků vývojové skupiny pro vznětový motor, testovací program přibližuje: „Samozřejmě zpočátku jsme prováděli počítačové simulace, nicméně, i když to bylo náročné, tak jsme motory testovali reálně. Byly okamžiky, kdy jsme měli obsazené všechny testovací stoličky. Pro vznětové motory jsme vyhradili i tři nebo čtyři z nich a simultánně běžely nepřetržitě po dobu 500 až 1000 hodin. Je tedy zřejmé, že čas byl tím nejdůležitějším, co jsme potřebovali.“ Subaru také přivezlo do Evropy deset prototypů modelu Legacy, kde měl nakonec motor v roce 2007 svoji premiéru, které se vydaly na náročné testovací jízdy. Podívaly se do španělské Granady, kde musely obstát ve vysokých teplotách, ale samozřejmě zavítaly i do severovýchodních zemí pro testy za nízkých teplot. Každý z těchto automobilů ujel v extrémních podmínkách bez nejmenšího zaváhání více než 100 tisíc kilometrů.

Ploché vznětové čtyřválcové Subaru se v současnosti montuje do modelů Impreza, Legacy, Outback a Forester. S výjimkou posledního



Turbodmychadlo je umístěno vpravo před motorem.

z jmenovaných typů se vyznačuje největším výkonem 150 kW při 3600 min⁻¹ a točivým momentem 350 Nm, který je k dispozici v rozmezí otáček 1800 až 2400 min⁻¹. Právě značný točivý moment motoru je ideální vlastností pro vozy Subaru s pohonem všech kol, které jej dokáží optimálně přenést na vozovku. Silnou stránkou motoru Boxer Diesel je samozřejmě i spotřeba paliva, jež u modelu Impreza v kombinovaném režimu činí 5,8 l/100 km.

Vznětový motor je svým projevem laděn především na klidnější jízdní projev, avšak zejména v lehké Impreze nepostrádá díky rychlým reakcím a velmi plynulému podání výkonu také příjemně sportovní akcent, opírající se o záťah vyvolaný právě značným točivým momentem.

JAK SE PRODÁVÁ

Vznětový motor se v prodeji objevil pod kapotou modelů Legacy a Outback předchozí generace v roce 2008. Až následně se zabydlel také v menší Impreze a SUV Forester. V loňském roce tvořila právě vznětová verze přibližně 55 procent registrací zmiňovaných modelů Subaru na českém trhu. První čtvrtina roku 2010 však ukázala, že podíl motoru 2.0D se zřejmě bude v modelech, v nichž se nabízí, dále zvyšovat. Za první tři měsíce 2010 se totiž přiblížil dvěma třetinám. Je to především na úkor zážehových motorů, protože počet prodaných vozů Subaru roste méně dramaticky.

**nokian
TYRES**

Vítězové

se nikdy nevymlouvají na podmínky



**nokian
Z^{G2}**



- Stabilní, přesná a tichá
- Zachovává si své vlastnosti v extrémních situacích
- Excelentní přilnavost za mokra a všech teplot
- Vysokorychlostní sportovní pneumatika
- Rychlostní index 270 a 300 km/h

SUBARU LEGACY 2.5 GT SPORT



Text Petr Hanke

Foto Michal Šafránek

Gran Turismo

Nevtíravá sportovnost spojená s vysokou mírou komfortu – to jsou typické vlastnosti automobilů označovaných Gran Turismo. Subaru si zkratku GT právem vypůjčilo i pro vrcholný model nové generace typu Legacy. Svezení s ním totiž patří k těm, na něž se nezapomíná.



Pro Subaru bylo vždy typické, že kvalitu svých jízdních vlastností svému řidiči dávají postupně. Existují auta, do nichž si sednete, svezete se deset kilometrů a víte, na čem jste. U Subaru to ale takhle nefunguje. Obecně u těchto aut platí, a vlastně platilo vždy, že potřebují čas, aby si je člověk náležitě užil a dokázal jejich vlastnosti ocenit. Subaru totiž nepatří k těm značkám, které se snaží zalíbit na první pohled rozšafným designem, pochromovanými lištičkami v interiéru, přehnaně tvrdými podvozky nebo zdánlivě úžasnými, ale přesto jen teoretickými parametry v tabulkách technických údajů. Tato japonská značka stále ještě, jako jedna z mála, staví auta opravdu pro lidi – skutečné majitele a řidiče – a ne pro tabulková a prvoplánová srovnávání. A nutno říci, že je to znát.

Odpusťte mi tento delší úvod při představení nejvýše postaveného provedení nové generace modelové řady Legacy, ale nemohl jsem si ho odpustit, protože se mi zdá, že právě na tento vůz to platí úplně přesně. Vždyť se na 2.5 GT podívejte. Přílišnou sportovností na první pohled neoplývá, interiér je sice funkční a kvalitní, ale přitom nijak zvláště nápaditý. V kolonce výkon se ukrývá číslo 265 k a ve zrychlení z klidu na 100 km/h 6,2 sekundy. Nejvyšší rychlost činí 245 km/h. A co stále ostřeji sledovaná spotřeba paliva? Kombinace 10,6 l/100 km. Automobiloví teoretici a náruživí „cifřipióni“ by jistě našli hned několik sedanů střední třídy, jejichž „objektivně“ změřené hodnoty jsou lepší. Ještě že většina z těchto lidí neumí řídit, protože potom by zjistili, jak je jejich počínání pomíjivé...

KONEČNĚ SE DOSTÁVÁME k věci, tedy lépe řečeno k poměrně velkému a mohutnému sedanu. Ve srovnání s předchozí generací opravdu narostl. Do délky sice možná jen o šest a půl centimetru, ale i tak se řadí ke spíše větším vozům střední třídy. Svoji mohutnost nijak neskrývá,

Přístroje jsou přehledné a skvěle čitelné. Na displeji mení nimi se zobrazuje režim motoru zvolený pomocí systému SI-Drive (foto zcela vpravo).



možná právě naopak, vždyť vysoko vytažená světla, zvýrazněné blatníky i vysoká zád budi opravdový respekt. Přesto ale Legacy patří k autům, na jejichž styling si musíte zvyknout – zkrátka ani v této čistě subjektivně hodnocené vlastnosti pouze první pohled na Legacy nestačí.

Abych se přiznal, tak uvnitř nijak dlouho neotálím. Chytám se volantu, nastavuji sedadlo, které někdo přede mnou dal tak daleko, že se svými 180 cm ani nedosáhnou na pedály, a mačkám startovací tlačítko. Přístroje se proběhnou po stupnicích, motor jemně zašvelel a otáčkoměr se usadí někde pod číslicí 1. Ticho. Volím tedy režim D samočinné převodovky a vydávám se změtí městských ulic mimo civilizaci. Rozvalen

v komfortních, jemnou kůží čalouněných sedadlech se postupně prodírám rozbitými ulicemi plnými aut. V duchu si říkám, že jestliže tohle má být nejsportovnější verze celé modelové řady, tak je něco špatně. Vždyť GT je tak sametové! Okamžitě si samozřejmě při popojíždění v kolonách, rozjezdech a zpomaleních uvědomuji, jak skvěle je sladěný motor s převodovkou. Působí jako jediný celek, který sice jakoby tlumene, ale přesto velmi citlivě reaguje na sebemenší pohyby plynového pedálu. Nespěchám, nechávám se unášet provozem a po očku sleduji displej palubního počítače s průměrnou spotřebou. Mám tam čistou desítku, čemuž se mi nechce věřit, ale budiž. Ještě ale zpět k sametovosti. Ta





‘V režimu Sport Sharp citelně zrychlí a přiostrší se.’

totiž není cítit pouze z ústrojí pohonu, ale také z podvozku, řízení i brzd. Je s podivem, s jakou lehkostí a účinností Legacy filtruje především drobné nerovnosti silnice. Při jízdě na kostkách dovnitř proniká jen zvuk od pneumatik, jinak ve volantu ani na svých zádech necítíte takřka žádné vibrace. Skoro se mi chce použít některá z otřepaných frází, kterou bych chování tohoto vozu přirovnal k létajícímu koberci – to už by ale asi bylo přeci jen příliš.

V každém případě je tento projev důsledkem použití zcela nového podvozku, který má nejen o osm centimetrů větší rozvor náprav, ale také zvětšený rozchod kol. Důležitě však je, že Subaru vzalo celý projekt nesmírně vážně a například uložilo motor

a přední nápravu na nově řešený pomocný rám, který je oním účinným filtrem vibrací. Při tom všem se ale současně podařilo zvýšit i tuhost karoserie.

VYJÍŽDÍM Z MĚSTA. Dálnice se otevírá a já mohu trochu popustit uzdu všem 265 přeplňovaným koním mého plochého čtyřválce 2,5 litru. Cítím, že točivý moment motoru je hlavním tahounem zrychlení. Nicméně bych čekal poněkud agilnější projev. O rychlosti akcelerace nemůže být vzhledem k síle motoru, který je použit také v Impreze WRX, pochyb, všechno je ale stále možná až příliš uhlazené – ostatně i spotřeba, jež mi dokonce ještě o desetinku klesla. Zkousím snížit rychlost, podřadit po-

mocí páček na volantu a opět zrychlit. Vše proběhne opět tak jemně, že se mi tomu ani nechce věřit. Až jsem na to přišel.

Kouzlo je umístěné mezi sedadly a je na něm napsáno SI-Drive. Jedu ustálenou rychlostí kolem stovky a otáčím jej do pozice S#, která v řeči Subaru znamená Sport Sharp. Legacy rázem přidá a citelně zrychlí. Zdá se, jako by vám pod plynem trochu uteklo. Všechno je od té doby jinak. Motor má snad i hrubější zvuk, ale především mnohem rychlejší reakce na pohyby plynového pedálu. Převodovka jej nechává více vytáčet a také její řazení je o trochu hbitější. Změna je to doslova obrovská. Musím říci, že pro jízdu po dálnici možná až moc, takže čarovným kolečkem otáčím



ŘADA LEGACY



Provedení 2.5 GT je pouze vrcholem celé modelové řady Legacy, která je jinak zaměřena více racionálně. Kromě sedanu je v nabídce tradičně i velmi oblíbené kombi se zavazadlovým prostorem o objemu 526 litrů. Všechny verze jsou standardně vybaveny stálým pohonem všech kol a plochými motory boxer umístěnými vpředu. Nabídka zážehových motorů je tvořena kromě přeplňovaného GT atmosféricky plněnými boxery 2,0 (150 k) a 2,5 l (167 k). Zatímco první z nich se dodává v kombinaci jak s manuální, tak automatickou bezestupňovou převodovkou, silnější model přijíždí výhradně s druhým uvedeným převodovým ústrojím, jež se lépe hodí k jeho charakteru.

Velmi oblíbeným motorem je také překvapivě tichý a především úsporný turbodiesel spojený s šestistupňovou manuální převodovkou, který nabízí největší výkon 150 k a točivý moment 350 Nm. Kombinovaná spotřeba Legacy 2.0D činí pouhých 5,9 l/100 km, což je vzhledem k pohonu všech kol v daném segmentu jedna z nejlepších hodnot.

Nabídka Subaru Legacy obsahuje několik úrovní výbav, jež se snaží vyjít vstříc možnostem a požadavkům různých zákazníků. V každém případě je ale vybavení modelů Legacy na solidní úrovni, protože každý model obsahuje kromě zmiňovaného pohonu všech kol, na který se často zapomíná, například stabilizační systém, kompletní paletu airbagů, kvalitní audioaparaturu či bluetooth hands-free sadu pro připojení mobilního telefonu.



doleva na standardní Sport. Ten je logicky někde mezi oběma extrémami a musím říci, že pro aktivnější, ale nijak přehnaně dravou jízdu je optimem. Vlastně by se dalo říci, že mimo město na otevřených silnicích jsem nejčastěji jezdil právě na toto nastavení. Vychozí mód Intelligent, který se aktivuje vždy po nastartování, jsem si s oblibou dával ve městě a při vyrovnané (a odevzdané) jízdě po dálnici na dlouhé vzdálenosti, kdy jsem díky němu na jednu stranu spořil palivo a na stranu druhou zvyšoval komfort.

A komfort je na dálnici nesmírně důležitý. I v tomto ohledu Legacy GT zaujme, protože v rychlostech do přibližně 200 km/h se vyznačuje nízkým aerodynamickým hlukem i příkladnou směrovou stabilitou. Nad tuto hranici sice už nemáte pocit takové přirozenosti, avšak nemusíte se bát, že byste přišli o pocit jistoty.

DALŠÍ ČÁST TESTOVACÍ JÍZDY vede po otevřených silnicích první třídy, kde GT zůstává v režimu Sport, a nechávám se unášet působivou stabilitou v rychlých zatáčkách i stále přítomným komfortem. Zpočátku si ani neuvědomujete skutečné rychlosti, s nimiž v zatáčkách pracujete, protože vám všechno přijde zcela přirozené. I přesto, že podvozek je spíše komfortně měkký, naklánění karoserie nijak zvlášť nevádí, nebo lépe řečeno si jej ani neuvědomuji. Schopnosti Legacy GT v zatáčkách se ukazují jakoby nepřímou – podle značných odstředivých sil, jež na mé tělo působí. Stabilita a jistota spojené s absencí vibrací od povrchu silnice společně vytvářejí atmosféru pohody i v okamžicích, kdy se ručka rychloměru ocitne mimo pole vymezené zákonem.

Odbočuji na užší silnici, kde se občas v ostřejších zatáčkách osvědčí převodovce pomoci s volbou optimálního rychlostního stupně prostřednictvím páček na volantu. Po chvíli přepínám do režimu S#. Motor opět citelně ožije. To Subaru určitě udělalo schválně, aby si člověk uvědomil, co právě udělal, jako by nestačilo, že při každém přepnutí se ozve dost hlasité pípnutí. Současně s tím přitahují volič převodovky k sobě do čistě manuálního módu a mým cílem je vstup do světa jízdního potěšení.

Silnice pod koly nemá úplně ideální povrch, ale zdá se, že to mému autu ani



Nahoře: Interiér je efektní, důležitější však je, že poskytuje vynikající pozici za volantem. Vlevo: Přeplňovaný zážehový čtyřválec má po vzoru turbodieselu turbodmychadlo umístěné vpravo vpředu. Jeho reakce jsou příkladně rychlé.

‘Z projížďky se vracím s hlavou plnou myšlenek. Ukázalo se totiž, že Legacy GT je skutečně povedeným kompromisem mezi různými světy.’



LEGACY GT

Motor	plochý zážehový čtyřválec, turbo
Uložení	vpředu, podélné
Zdvihový objem	2457 cm ³
Blok motoru	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, 2x DOHC, 16V, variabilní časování
Příprava směsi	vícebodové elektronické vstříkávání
Výkon	195 kW (265 k)/5600 min ⁻¹
Točivý moment	350 Nm/2400–5200 min ⁻¹
Převodové ústrojí	pětistupňová samočinná převodovka, stálý pohon všech kol, ESP
Přední náprava	vzpěry McPherson, vinuté pružiny, tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor
Zadní náprava	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor
Brzdy	kotoučové s vnitřním chlazením, ABS, EBD
Kola	18 x 7" 5J
Pneumatiky	225/45 R 18 91W
Pohotovostní hmotnost	1617 kg
Výkonová hmotnost	8,29 kg/kW
Zrychlení 0–100 km/h	6,2 s
Nejvyšší rychlost	245 km/h
Cena vč. DPH	1 070 000 Kč



příliš nevdá. Ani si nechci představit, kolik zrovna mají ve srovnání s běžnými verzemi Legacy tlustší stabilizátory, tvrdší pružiny a tužší tlumiče práce. Vše ale pracuje v dokonalé souhře, takže si mohou být jistý jejich kontaktem s vozovkou, a tím i trakcí a schopností přenosu podélných a příčných sil. Plynulý přechod z jedné zatáčky do druhé je nesmírně snadný a v dobrém smyslu tohoto slova překvapí. Stále nevím, jak toho Subaru dosahuje, když má motor umístění spíše před přední nápravou, než na ní... Pohon všech kol je zde na vaší straně, GT se samočinnou převodovkou má čtyřkolku s elektronickým rozdělováním točivého momentu mezi nápravy, takže je krásně cítit, jak auto dá ve výjezdu větší porci síly dozadu. Právě zadní kola mají v tomto okamžiku více trakce, ale současně se umožní, aby přední kola mohla automobil účinněji vést ze zatáčky. Toto řešení účinně omezuje nedotáčivost ve výjezdech ze zatáček.

Samořejmě, když půjdete na klikatých cestách do krajnosti, nakonec zjistíte, že

Legacy GT je spíše nedotáčivé, že jeho elektrický posilovač řízení by mohl být sdílnější, že by nevdálo, kdyby brzdy byly dimenzovány bohatěji nebo samočinná převodovka měla o jeden rychlostní stupeň víc a řadila rychleji. To všechno ano, avšak to zjistíte poněkud paradoxně právě díky tomu, jak dobré Legacy GT skutečně je. Je třeba si uvědomit, že schopnosti tohoto vozu v zatáčkách, jeho trakce i na rozbitém či méně přílnavém povrchu jsou daleko nad standardy pohodlného vozu střední třídy. Kdo chce v otázkách dynamiky více, nemá jinou možnost, než sáhnout po extrémistické Impreze STI. Je ale potřeba počítat s tím, že se připravíte o hodně z prvotřídního komfortu, který Legacy GT nabízí při běžné jízdě.

Z PROJÍŽDKY SE VRACÍM s hlavou plnou myšlenek o tomto voze. Ukázalo se totiž, že je skutečně povedeným kompromisem mezi různými světy. A co víc, v každém z těchto světů patří na naprostý

vrchol. Svůj vliv na to má samozřejmě kolečko SI-Drive, měnící charakteristiku motoru, ale mnohem více se jedná o záležitost vozu jako celku. V každém okamžiku totiž i přes příjemné pohodlí cítíte jeho tuhost, robustní konstrukci a vynikající sladění – a co je důležité, že tyto vlastnosti najdete takřka u všech verzí dané modelové řady. Sice je nedávají příliš na odív, ale mají je vrozené.

Verze GT k nim však i přes kombinaci výhradně se samočinnou převodovkou dodává jiskru v podobě dravějšího projevu a silného motoru. To všechno z něj vytváří plnohodnotné Gran Turismo, a to i přesto, že si jsem vědom toho, že se toto spojení používá především pro mnohem luxusnější kupé zvůnějších jmen.

P.S.: Tento text je kompilací zkušeností z více než tisícovky najetých kilometrů, během nichž se mi toto auto dostalo doslova pod kůži. První pohled tedy v tomto případě rozhodně nestačí. To mi věřte.



Řadící páčky umístěné na volantu jsou součástí standardní výbavy a při předjíždění nebo sportovní jízdě jsou rozhodně přínosem.

Nejrozšířenější čtyřkolka

SUBARU LEGACY SE VYRÁBÍ JIŽ VÍCE NEŽ DVĚ DESÍTKY LET. ZA TUTO DOBU SVĚTLO SVĚTA SPATŘILO PĚT GENERACÍ MODELU, JEHOŽ CELOSVĚTOVÁ VÝROBA DOSÁHLA BEZMÁLA 4 MILIONŮ VOZŮ.

1. GENERACE (1989–1994)



Psal se rok 1989 a celosvětovou premiéru si 23. ledna odbyla první generace modelu Legacy, který nahradil model Leone. Tento vůz přinesl mnoho technických zajímavostí. S tímto modelem se totiž poprvé objevila například manuální převodovka s mezinápravovým samosvorným diferenciálem. U čtyřstupňové samočinné převodovky se pohon všech kol přiřazoval pomocí hydraulické spojky, kterou ovládala řídicí jednotka. Za pozornost stál také vyspělý podvozek se zadní nápravou tvořenou dvojitými příčnými rameny. Zpočátku se prodávaly dvě verze s motory 1,8 l o výkonu 103 koní a 2,2 l (136 koní). Kromě kombi se prodávalo také provedení sedan. Legacy se stalo oblíbené nejen v domácím Japonsku, ale také v Americe a Evropě.

2. GENERACE (1994–1999)



VJaponsku se sice začala vyrábět od října 1993, do „světa“ však vyjela později. V USA se začalo nové Legacy prodávat od modelového roku 1995. Od svého předchůdce převzalo výborně fungující podvozek, převodovky a pohonné ústrojí. O úspěch druhé generace, vyráběné do roku 1999, se však zasloužila moderní zakulacená zvětšená karoserie, kterou vytvořil francouzský designér Olivier Boulay. Legacy disponovalo v té době třemi základními stupni výbavy (LX, GL a GX). V průběhu roku 1996 navíc japonská automobilka představila verzi s motorem 2,5 litru o výkonu 150 koní a maximálním točivým momentem 221 Nm při 4000 min⁻¹, která se odlišila většími nárazníky a plastovými lištami na prázích karoserie.

3. GENERACE (1999–2003)



Koncem roku 1998 přišla další, v pořadí již třetí generace modelu Legacy, jež se od předchozího modelu rozměrově příliš nezměnila. Novinkou byla zcela nová čtyřstupňová samočinná převodovka, jež v závislosti na podmínkách byla schopna ignorovat první rychlostní stupeň, a umožňovala tak snadnější rozjezd za mokra. Rozšiřuje se rovněž paleta motorů, která se rozrůstá o dvoulitr s výkonem 125 koní. Jinak se o pohon stará tradičně také další plochý čtyřválc – tentokrát však s objemem 2,5 litru. Nová generace přináší kromě dalších nezbytných vylepšení podvozku zejména větší důraz na bezpečnost. Právě t této generaci modelu Legacy se tak nově objevují například boční airbagy nebo stabilizační systém VDC.

4. GENERACE (2003–2009)



Na trhu se objevuje koncem roku 2003. Změn doznala opět karoserie, na jejímž designu se podílel Andreas Zapatinas, jenž automobilu vtiskl především vyváženost a ve srovnání s předchozí generací také více jemnosti. Novinkou pro Legacy bylo umístění blikáčů do zpětných zrcátek a přední světlomety připomínající sokolí oko. Velkých změn se dočkal také interiér, kde přibyl palubní počítač s navigací a dotykovým ovládáním. V nabídce se mimo jiné byla verze se šestiválcovým třílitrovým motorem s výkonem 245 koní a točivým momentem 297 N.m při 4200 min⁻¹. Poprvé se zde také objevuje systém SI-Drive, ale i revoluční plochý naftový čtyřválc Boxer Diesel s největším výkonem 150 k.

Text **Petr Hanke**

Foto **archiv**

Každá řemenice má axiálně posuvný jeden z kotoučů, který ji tvoří. Jeho pohybem se mění aktivní průměr těchto řemenic, který současně mění převod.

Nekonečno převodů

PRINCIP BEZESTUPŇOVÝCH PŘEVODOVEK NENÍ ŽÁDNOU NOVINKOU. NICMÉNĚ PRINCIP A REÁLNÉ POUŽITÍ JSOU DVĚ ZCELA ROZDÍLNÉ VĚCI. SUBARU VŠAK TENTO DRUH PŘEVODOVKY ZDOKONALILO A POD OZNAČENÍM LINEARTRONIC CVT JEJ PŘIVEDLO DO REALITY.

Pro spalovací motory je typické relativně úzké spektrum využitelných otáček. Aby bylo možné točivý moment účinně přenášet na vozovku v celém rozsahu rychlostí jízdy, je potřeba měnit převodový poměr mezi motorem a hnacími koly. Je nasnadě, že na výsledný jízdní projev automobilu s konkrétním daným motorem má volba správného rozsahu převodů, ale také jejich počet, zcela zásadní vliv. Právě těmito parametry se však ovlivňuje nejen dynamika, nejvyšší rychlost či příjemnost ovládání vozu, ale v neposlední řadě také spotřeba paliva. Stupňové převodovky však neumožňují, aby motor pracoval ve všech rychlostech a zatíženích ve zcela optimálních otáčkách. To je důvod, proč se používají bezestupňové převodovky, pro něž se vžila zkratka CVT (Continuously Variable Transmission). Subaru nejnovější generaci tohoto převodného ústrojí nazvalo Lineartronic CVT.

Základní princip nové převodovky spočívá ve změně aktivního poloměru dvojice klíno-

vých řemenic, mezi nimiž je umístěn ocelový ohebný pás. Každá z řemenic je tvořena dvojicí kuželových kotoučů, z nichž je vždy jeden posuvný. Právě posuvným pohybem se mění také aktivní průměr řemenic, a tím i celkový převod. Samotný pohyb obou polovin řemenic ovládá elektronická řídicí jednotka a je tvořen hydraulicky. Mezi motorem a převodovkou je umístěn hydrodynamický měnič, který je aktivní především při rozjezdu.

Jelikož jsou tyto změny zcela plynulé, je plynulé také samotné řazení, jež tak de facto nabízí nekonečno převodových poměrů. Převodovka Lineartronic CVT tedy poskytuje pro každou kombinaci rychlosti jízdy a zatížení optimální převodový poměr. Například při akceleraci může motor trvale pracovat v optimálních otáčkách z hlediska účinnosti při požadované dynamice, protože akceleraci zajišťuje plynulá změna převodového poměru. Silnou stránkou bezestupňové převodovky je nejen samotné zcela plynulé, a tím pro řidiče nezatelné řazení, ale také velmi široký rozsah převodů –

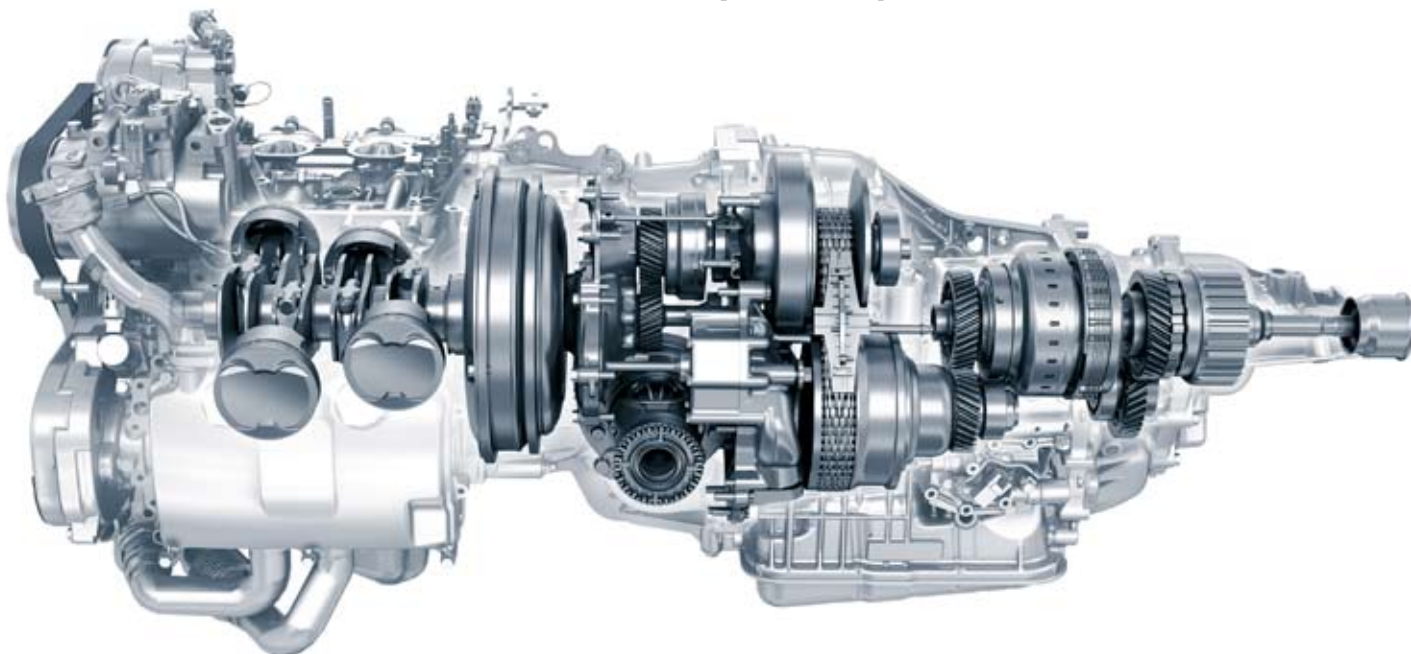
konkrétně od 3,525 až po 0,558, což je dokonce více než u standardních šestistupňových manuálních převodovek.

Bezestupňová převodovka Subaru Lineartronic CVT je primárně navržena pro zcela automatický provoz, jímž zvyšuje komfort jízdy a současně ve srovnání s konvenčními samočinnými převodovkami snižuje spotřebu paliva. K dispozici je ale také její manuální režim se šesti přednastavenými polohami řemenic, a tím i rychlostními stupňů. Řidič mezi nimi může zvolit manuálně buď pomocí voliče mezi sedadly, nebo řadicích páček umístěných na volantu.

POUŽITÍ CVT

Automatickou bezestupňovou převodovku je v současnosti možné nalézt výhradně v zážehových modelech Legacy a Outback. Na přání je připravena pro modely Legacy 2.0i a Outback 2.5i, kde může nahradit šestistupňovou manuální převodovku. Naopak standardní výbavou je pro motor 2.5i v typu Legacy, kde podtrhuje jeho komfortní charakter.

Silnou stránkou převodovky Lineartronic CVT je nejen zcela plynulé a nezatelné řazení, ale také široký rozsah převodů.



Užijte si i jízdu v terénu

Subaru Outback 3.6R je velmi rychlý crossover. Díky velké světlé výšce 200 milimetrů se s ním nemusíte bát vyrazit do terénu. Silný šestiválec se navíc nenechá zahanbit ani na silnicích, a tak zde máte ideální vůz nejen na dovolenou.



Text **Marek Felt**

Foto **Michal Šafránek**





Koncem roku 2009 se na trh dostala nová, v pořadí již čtvrtá generace vozu Subaru Outback, která je větší, výraznější a v neposlední řadě také silnější. Právě nejvýkonnější verze dostala šestiválec o objemu 3,6 litru s výkonem 260 koní a točivým momentem 350 Nm při 4400 min⁻¹, který se již dříve osvědčil v modelu Tribeca. Je asi zřejmé, že vzhledem k větší světlé výšce nebude svezení s tímto vozem příliš sportovním zážitkem, v Outbacku 3.6R ale jde o něco jiného.

O co konkrétně? Nový Outback 3.6R dokáže být pekelně rychlý, což ale vzhledem k výkonu 260 koní nepřekvapuje, současně ale dobře poslouží jako rodinné auto, v němž si budou jeho pasažéři připadat jako v sedadle dopravního letadla. Zmíněná „rychlost“ je ale jiného druhu, než například u Imprezy STI. Šestiválec spojený se samočinnou převodovkou, pohonem všech kol a světlou výškou skoro dvacet centimetrů vytváří celek, v němž si užijete především suverenity na dálnicích a přímých úsecích. Spotřeba paliva odpovídá parametrům motoru. V městském provozu je proto potřeba počítat s konzumací 12,5 l/100 km a celodenní test jsme zakončili s průměrnou spotřebou 11,6 litru na sto kilometrů. Dívám se ale mezi sedadla, kde je díky zvětšené šířce

interiéru mnohem více místa, než tomu bylo dříve. Zde je umístěn otočný ovladač systému SI-Drive, jímž je vybavena například i Impreza STI. Stejně jako v ní, tak i zde se nabízejí tři jízdní režimy, které se snaží vyjít vstříc různým náladám a potřebám řidiče. Během testovací jízdy jsem vyzkoušel všechny tři režimy, z nichž mi nejprve nejvíce k srdci přirostl nejostřejší Sport Sharp. V něm motor s převodovkou reagují citelně rychleji a přesněji, jízda má proto největší jiskru. Po chvíli si ale uvědomuji, že karoserie se při dynamičtější jízdě poměrně hodně naklání. Podvozek s elektronicky řízeným pohonem všech kol, který je u této verze standardem, sice nabízí vysokou míru jistoty a trakce, avšak já raději ubírám, přepínám do režimu Sport a vychutnávám si spíše než vysoké otáčky značnou pružnost motoru a jeho schopnost působivě táhnout již od středních otáček. Při tomto jízdním režimu kromě síly motoru vynikne také jeho mimořádná kultivovanost, jež je dána použitou koncepcí se šesti protiběžnými písty. Jako silnou, nebo spíše příjemnou stránku hodnotím rovněž sytý zvuk motoru, který

vyvolává jen a jen pozitivní emoce (majitelé sportovních modelů Porsche vědí, o čem je řeč...).

Při jízdě bylo hodně znát zvětšení rozvoru o 75 milimetrů – to přispělo ke stabilitě ve vyšších rychlostech. Nové řešení zavěšení motoru i konstrukce podvozku přinesly ve spojení s již zmiňovaným měkčím podvozkem opravdu nečekanou míru komfortu. Při jízdě je interiér prost jak rušivých zvuků, tak vibrací. Hlavně na silnicích s rozbitým povrchem potěšila schopnost podvozku doslova hltat všechny díry a výmoly. V každém režimu působil šestiválcový Outback neochvějně jistým dojmem. Pochvalu v tomto případě zaslouží rovněž pohodlná a prostorná, všestranně elektric-

Vpravo dole: Šestiválec boxer disponuje výkonem 260 koní a točivým momentem 350 Nm při 4400 otáčkách. Vpravo nahoře: Interiér vozu je velmi kultivovaný. Model 3.6R disponuje pětistupňovou samočinnou převodovkou a velkým barevným multifunkčním displejem.





‘Outback 3.6R je rychlý, má výborné jízdní vlastnosti a projedete s ním za každého počasí snad všude.’

ky nastavitelná sedadla. Ani při celodenním cestování jsem si nepřipadal nepříjemně a netrpěl pocity rozlámanosti. Zvětšená karoserie přináší také výhodu velkého zavazadlového prostoru. Outback nabízí v základu 526 litrů, po sklopení opěradel do roviny máte k dispozici dokonce 1677 litrů.

Outbacku se ale často říká moderním slovem crossover. Dokáže tedy i mimo běžné silnice nabídnout emoce a potěšení? Jízdní dynamika a světlá výška vozu doslova vybízí k opuštění asfaltu a k jízdě po polních a rozbitých silničkách. I zde si Outback doslova pohrává s povrchem a s lehkostí překonává nejednu terénní nerovnost. Díky nevyzpytatelnému jarnímu

počasí se nám naskytl možnost vyzkoušet vůz v náročnějším, deštěm promáčeném terénu. Jen se potvrdily vynikající vlastnosti stálého pohonu všech kol s proměnlivým rozdělením točivého momentu mezi nápravy, kterému v těchto podmínkách účinně pomáhal stabilizační systém, o němž na běžných silnicích vlastně ani nevíte. Právě v tomto režimu se osvědčil také nejkratší, ekonomicky laděný režim systému SI-Drive. V něm jsou totiž reakce motoru na pohyby plynového pedálu nejpomalejší, což v těchto extrémních situacích s minimální adhezí umožňuje citlivější dávkování síly putující ke kolům.

Nejvýše postavená verze modelu Outback 3.6R mě zaujala svojí komplex-

ností. Je rychlá, má výborné jízdní vlastnosti a projedete s ním v každém počasí snad vše. A navíc ten zvuk a šestiválcový záťah! Jen musíte počítat s vyšší spotřebou paliva. Silný benzínový šestiválec je potřeba dostatečně živit.

OUTBACK 3.6 R

Motor	plochý zážehový šestiválec
Uložení	vpředu, podélné
Objem	3630 cm ³
Blok motoru	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, DOHC, 24V
Výkon	191 kW (260 kJ)/5600 min ⁻¹
Točivý moment	350 Nm/4400 min ⁻¹
Převody	5stupňová samočinná převodovka, pohon všech kol
Přední náprava	vzpěry McPherson, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor
Zadní náprava	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor
Brzdy	vpředu i vzadu kotoučové s vnitřním chlazením
Kola	17palcová litá
Pneumatiky	225/60 R17
Pohotovostní hmotnost	1662 kg
Výkonová hmotnost	8,70 kg/kV
Zrychlení 0–100 km/h	7,5 s
Nejvyšší rychlost	230 km/h
Kombinovaná spotřeba	10,0 l/100 km
Cena	1 180 000 Kč
V prodeji	nyňi

+ záťah motoru, jízdní vlastnosti, výborné řízení, SI-Drive, prostor
- jen 5stupňový automat, spotřeba paliva, náklon v zatáčkách





Subaru Outback

Z NABÍDKY MOTORŮ I VÝBAV SI URČITĚ VYBERETE

Během testu jsme vyzkoušeli Outback v provedení 3.6R, který je zároveň vrcholem celé řady. Kromě této nejsilnější verze najdeme v nabídce ještě další dvě alternativy. Všechny verze jsou standardně vybaveny stálým pohonem všech kol a plochými motory boxer umístěnými vpředu. Nabídka motorů obsahuje i atmosféricky plněný boxer 2,5 l s výkonem 167 koní a vznětový čtyřválec s výkonem 150 koní a točivým momentem 350 Nm. Zatímco první z nich se dodává v kombinaci jak se šestistupňovou manuální,

tak automaticky řadící bezestupňovou převodovkou Lineartronic, vznětová verze je dodávána výhradně se šestistupňovou manuální převodovkou. Zážehová verze s automatickou bezestupňovou převodovkou CVT je zdárným příkladem, že ne vždy musí být vůz s nízkou spotřebou paliva osazen vznětovým agregátem. S 2,5litrovým zážehovým motorem totiž není problém se dostat se na hodnoty kolem devíti litrů spotřeby na 100 km, což vzhledem k rozměrům vozu není rozhodně špatné číslo. I u modelu Outback však jistě více než tato in-

formace zaujme například jeho nadprůměrná světlá výška, která činí 200 mm.

U Subaru Outback si můžete vybrat i z několika úrovní výbav, které se snaží vyjít vstříc požadavkům jednotlivých zákazníků. Přesto již v základním vybavení modelů Outback nalezneme vedle pohonu všech kol například stabilizační systém, tempomat, kompletní paletu airbagů, kvalitní audioaparaturu či bluetooth hand-free sadu pro připojení mobilního telefonu. Ve střední výbavě Active pořídíte oba motory za stejnou částku, 840 000 Kč.



AEZ WHEELS

DESIGN AND QUALITY IN PERFECTION



NOVINKA

NOVINKA



YACHT

Titanový lesk

6,5 x 15
7,0 x 16
7,5 x 17



AIRBLADE

Leštěná čelní plocha /
černé lakování

7,5 x 16
8,0 x 17
8,0 x 18



AEZ
www.alcar.cz

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER
ALCAR DOMINIA

S vášní a pokorou

Fotograf a cestovatel Jiří Kolbaba jezdí na expedice a poznávací cesty do odlehlých oblastí světa. Svě zkušenosti a fotografie zpracovává do projektů popularizujících cestování, ochranu přírody a kontakty mezi kulturami. Zastihli jsme ho prodírajícího se ještě zimní krajinou.

Co vás na cestování tak fascinuje?

Pochopitelně ta nezměrná svoboda. Také neomezené možnosti pohybu, poznávání a úžasné kontakty s jinými lidmi z různých prostředí a kultur. Ještě stále – dvacet let po listopadové revoluci – mě intenzivně fascinuje, že po tolika letech nsvobody můžeme konečně takto svobodně žít a myslet. Cestování je pro mě to nejlepší naplnění života ve svobodných podmínkách.

Cestovatelství má v Čechách silnou tradici. Která z historických osobností je vám blízká?

Nesmírně rád čtu, často velmi staré texty, o objevování všeho, co slavní objevitelé kdy popsali či řekli. Nejbližší z těch

nežijících je mně můj vzor James Cook. Již mnoho let jezdím důsledně po jeho stopách a stál jsem na většině míst, na kterých on byl v druhé polovině 18. století. Je to spalující činnost. V naší zemi máme mnoho skvělých příkladů lidí s tím pravým cestovatelským srdcem. Rád čtu příběhy Emila Holuba, Jiřího Hanzelky, Miroslava Zikmunda a Miloslava Stingla. Se dvěma posledně jmenovanými se osobně znám a každé naše setkání je pro mě nezapomenutelné. Cítím, že vše je o předávání inspirací. Já se je snažím předávat prostřednictvím stránek www.theworld.cz.

Četl jste jako dítě rád cestopisné knihy?

Jako malý kluk jsem doslova hlтал knihy typu Ostrov pokladů. Později jsem se zají-



Text Dana Ehrlichová

Foto Martin Dlouhý a Jiří Kolbaba



JIŘÍ KOLBABA (1957)

- původní profesí výtvarník a grafik
- pracoval v reklamě a marketingu
- cestuje po celém světě
- fotí, píše, pořádá cestopisné besedy a diashow
- uvádí cestovatelské reportáže v rádiích
- vydává knihy a kalendáře



mal o egyptologii a pochopitelně jsem rád četl knížky o indiánech a z Divokého západu. Teď čtu zejména vše, co se týká Jamese Cooka a jeho doby.

S jistotou se pohybujete po celém světě. V jakých místech se cítíte dobře?

Jsem tak nějak vnitřně naprogramován, že se cítím dobře skoro na celé planetě. Velmi intenzivně prožívám všechny objevné cesty ve vzdálených kulturách. Miluji spaní na poušti i na pláži opuštěného ostrova. Při setkání s jinými etniky si připadám, že to ani není skutečnost, ale že jsem snad v nějakém filmu. Dost si to užívám.

Vybledáváte dobrodružství?

Rád. Nejsm zrovna nijak zvlášť odvážný, bojím se třeba horolezectví a při potápě-

ní se necítím dvakrát jistě, ale adrenalin k životu potřebuji. Cestování v neznámém prostředí, v přítomnosti zvířecích predátorů a u jiných kultur je vlastně permanentním střídáním pocitu štěstí i strašidelného dobrodružství.

Co vnímáte na cestách jako největší překážku?

Na českých silnicích jsou to neomalení a bezohlední řidiči. V některých částech světa nepředstavitelná byrokracie a mnoho specifických omezení, která přináší v posledních letech globální terorismus. Největší překážkou jsou ale často bloky v nás samotných. Zejména na besedách zjišťuji, že velké množství lidí má romantické cestovatelské touhy, ale bojí se je naplnit. Je to jen v našem srdci a „tahu na branku“.

S masovým rozšířením digitální techniky fotí na cestách stále víc lidí. Vy vozíte fascinující fotografie a dokážete je navíc poutavě prezentovat. Díváte se srdcem?

Nechci, aby to vyznělo neskromně, ale jestli mám říct něco o svých fotografiích, tak jsou opravdu tvořeny srdcem. Já se vůbec tou technikou nezabývám. Já si pouze užívám „hopsání“ po krajině, a že se u toho ještě dívám přes objektiv aparátu je v podstatě podružné. Na druhé straně se však strašně těším, že něco kvalitního a inspirativního vyfotím a budu to veřejně na výstavách, přednáškách, v časopisech či knihách prezentovat. Je to další vzrušující rozměr mého globálního cestování.

Je důležitá technika, s níž se fotí, nebo je podstatnější cit, kompozice, vnímání?

Nejdůležitější je pohyb na zdravém vzduchu... Já budu vždy zastáncem spíš té duševní stránky fotografování. Dbám na kompozici, rád pracuji se zlatým řezem a snažím se být pohotoví. Podobně jako u automobilu, tak i u focení mám svoji jednu výrazně favorizovanou značku. Fotím několika aparáty značky Sony se skvělou optikou od firmy Karl Zeiss.

Jak se na svých výpravách připravujete?

Těch možností je pochopitelně více, než měli legendární cestovatelé minulosti. Docela jim ty plachetnice závidím. Já nejvíce nalétám a pak se rád svezu absolutně čímkoliv. Mnohokrát jezdím stopem, na bizarních povozech domorodců i na hřebtech zvířat. Jsem náruživý řidič a velmi často a rád si v cizině auta půjčuji.

Vnímáte auta pouze jako dopravní prostředek, nebo jsou pro vás něčím víc?

Auta mě berou! Na cestách po planetě jsem jich „osedlal“ již několik stovek. Řídil jsem na pěti kontinentech planety, po Antarktidě našťastí silnice dosud nevedou... Vyzkoušel jsem skvělé „boudy“ i neskutečné „vraky“, auta moderní i mnoho desítek let stará. Řízení vozu mě naplňuje permanentním vzrušením a radostí, snad nikdy necítím únavu, mohu klidně říct, že mě nabíjí. Jako každý chlap hledám pro sebe ten nejlepší, nejbezpečnější a nejkrásnější vůz.

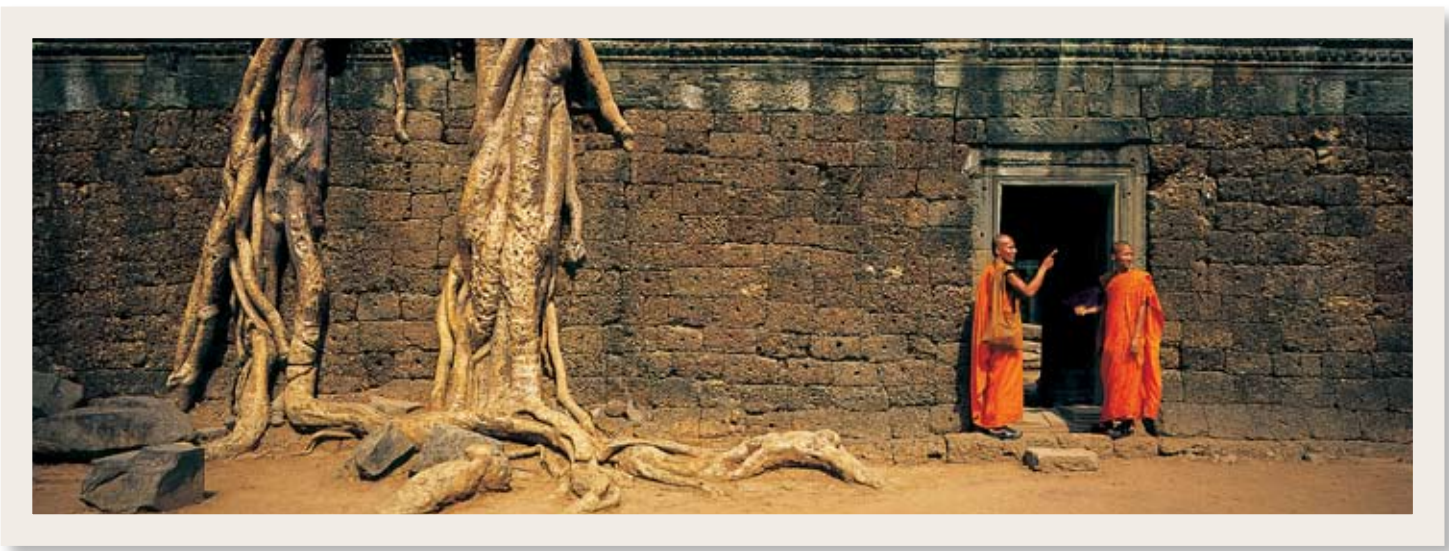
A našel jste ho?

Protože často fotím v odlehlých lokalitách, potřebuji navíc vůz vysoce odolný, s dobrou prostupností terénem. Už ho mám! Mojí nadšenou volbou je Subaru Outback, auto, které mě překvapilo koncepcí, unikátností i vysokým počtem technologických originalit. Auto, které mě baví a hrdě jej řídím.





Jaký to kouzelný a okouzující svět krajin, věcí i lidí...
Ukázky z tvorby Jiřího Kolbavy uvádíme se souhlasem
jejich autora.



Text Petr Hanke

Foto archiv



Motor podle chuti

SUBARU SI-DRIVE UMOŽŇUJE ŘIDIČI ZVOLIT JEDNU ZE TŘÍ CHARAKTERISTIK MOTORU, KTERÁ V DANÝ OKAMŽIK NEJLÉPE VYHOVUJE JEHO JÍZDNÍMU STYLU NEBO SITUACI. ROZDÍLY MEZI JEDNOTLIVÝMI REŽIMY JSOU TAK VELKÉ, ŽE LZE DOKONCE ŘÍCI, ŽE S SI-DRIVE MÁTE TŘI MOTORY V JEDNOM.

Moderní motory vybavené vstřiková-ním paliva, proměnným časováním, čidly klepání a mnoha dalšími prvky jsou již samy o sobě připraveny aktivně se přizpůsobovat různým provozním situacím. Elektronika některých motorů je dokonce schopna učit se individuálnímu jízdnímu stylu řidiče a jemu přizpůsobovat detaily činnosti jednotlivých systémů. Vybrané modely však Subaru vybavuje systémem SI-Drive, jehož prostřednictvím může řidič motoru sdělit své rozpoložení a zamýšlený jízdní styl. Motor, u modelů se samočinným řazením i převodovka, své odezvy poté optimálně přizpůsobí zamýšlenému způsobu používání. Tento systém přivedl do reality Toshio Masuda – vedoucí týmu, který má u Subaru na starosti vývoj modelových řad Legacy/Outback. Ten se dlouhodobě zabýval myšlenkou, jak změnit charakteristiku motoru bez náročné výměny jeho součástí.

Z pohledu řidiče je tento komplexní systém, jenž se dostal na trh v roce 2006, velmi přehledný a neklade na něj žádné specifické

nároky. Omezuje se totiž na jediný otočný ovladač s trojicí pozic – Intelligent (I), Sport (S) a Sport Sharp (S#). Zvolené nastavení se neustále zobrazuje na hlavním displeji mezi přístroji. Podle zvoleného programu dokáže řídicí elektronika přizpůsobovat například činnost elektronického plynového pedálu, vstřikování paliva, zapalování, obtokový ventil turbodmychadla nebo také činnost samočinné převodovky.

ZAMĚŘENÍ REŽIMŮ SYSTÉMU SI-DRIVE

Intelligent: Kultivovaný a plynulý jízdní projev s důrazem na minimalizaci spotřeby paliva. Při běžné jízdě po městě dokáže režim Intelligent snížit spotřebu o přibližně 10 procent. Po nastartování se automobil přepíná právě do tohoto režimu.

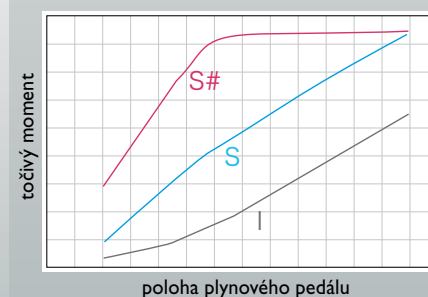
Sport: Velmi univerzální nastavení s rychlejšími reakcemi motoru, které je ideální pro svižnou jízdu po zatáčkovitých silnicích.

Sport Sharp: Zaměření na sportovní projev a potěšení z jízdy. Velmi rychlé reakce motoru, sytější zvuk a posunutý okamžiky řazení u sa-

močinných převodovek. Režim S# lze zařadit až po zahřátí motoru na provozní teplotu.

Systém SI-Drive je pro nejvýkonnější provedení modelů Impreza, Legacy a Outback velkým přínosem, protože jejich řidičům umožňuje využít maximální potenciál daných motorů při menších nákladech na palivo a současně komfortnějším projevu v běžných jízdních situacích – a těch je, přiznejme si to, většina.

REŽIMY SI-DRIVE



Inzerce

TRIBECA VS. JUSTY

David & Goliáš



Text **Marek Felt**

Foto **autor**



V nabídce Subaru nalezneme kromě, řekněme, tradičních modelů ještě další dva vozy, jež jsou po technické i cenové stránce zcela rozdílné. Justy a Tribeca však přesto mají něco společného.

Představte si rodinu – muže, ženu a minimálně dvě děti. Jeden z rodičů je pracovně vytížen a při své práci stráví za volantem automobilu mnoho času. Druhý se naopak stará o potomky a rodinné zázemí. I proto potřebuje vhodný automobil, s nímž odveze děti na cvičení, do kroužků, k lékaři, nebo jen dojezdí na nákup... Pracovní týden končí a naši virtuální rodinu čeká společně strávený víkend. Proč nevyrazit do přírody, nebo na výlet k vodě? V garáži jsou dva vozy – Subaru Tribeca a Subaru Justy. Který z nich zvolit?

Tato dvě Subaru jsou sice každý z jiného konce výrobního programu japonské automobilky, ale přesto, nebo mnohdy právě proto, se vzájemně náramně doplňují a tvoří v mnoha směrech ideální rodinný vozový park. Zatímco jedno z nich je maximálně univerzální jak vnitřním prostorem, tak způsobem používání, druhé je vhodnější především do města, kde nabízí mimořádnou obratnost a úspornost.

Přestože je minivozítko Subaru Justy o více než jeden metr kratší než Tribeca, ve výšce je rozdíl pětinnový. I vzhledem k malému půdorysu nabízí Justy dostatečný prostor pro čtyři pasažéry. Interiér vyvedený v bílo-šedo-černé kombinaci je velmi vkusný a již v základu má manuální klimatizaci a autorádio s CD přehrávačem. Přední sedadla jsou umístěna poněkud výš, což však není rozhodně žádným handicapem. Ba naopak, poskytuje tak velmi dobrý rozhled při jízdě městem.

Zavazadlový prostor Justy pojme v základním uspořádání 225 litrů a po sklopení zadních sedadel až 630 litrů nákladu, což rozhodně není zanedbatelné číslo. Přesto se v těchto ohledech nemůže s Tribecou srovnávat.

Tribeca byla původně určena pro americký trh, kde byla také v roce 2005 představena. Japonská automobilka se však rozhodla bojovat

proti evropským vozům této kategorie, a tak rozšířila pole působnosti tohoto velkého SUV i do Evropy. Po otevření dveří téměř pětimetrového vozu vás čeká prostorný, kvalitně zpracovaný interiér. Oproti vnitřku Justy si budete připadat jako v jiném světě. Dominuje mu totiž výrazný a velmi zdařilý středový panel, který obsahuje barevný dotykový multifunkční displej, jehož prostřednictvím se ovládají nebo kontrolují dvouzónová klimatizace, rádio s měničem na šest CD/MP3 a u výbavy Executive také navigační systém, DVD přehrávač (za příplatek je možné mít i stropní DVD systém s 9palcovou obrazovkou pro zadní sedadla) a zadní parkovací kamera. Dále se zde nacházejí i volič samočinné převodovky, odkládací prostory a středová loketní opěrka.

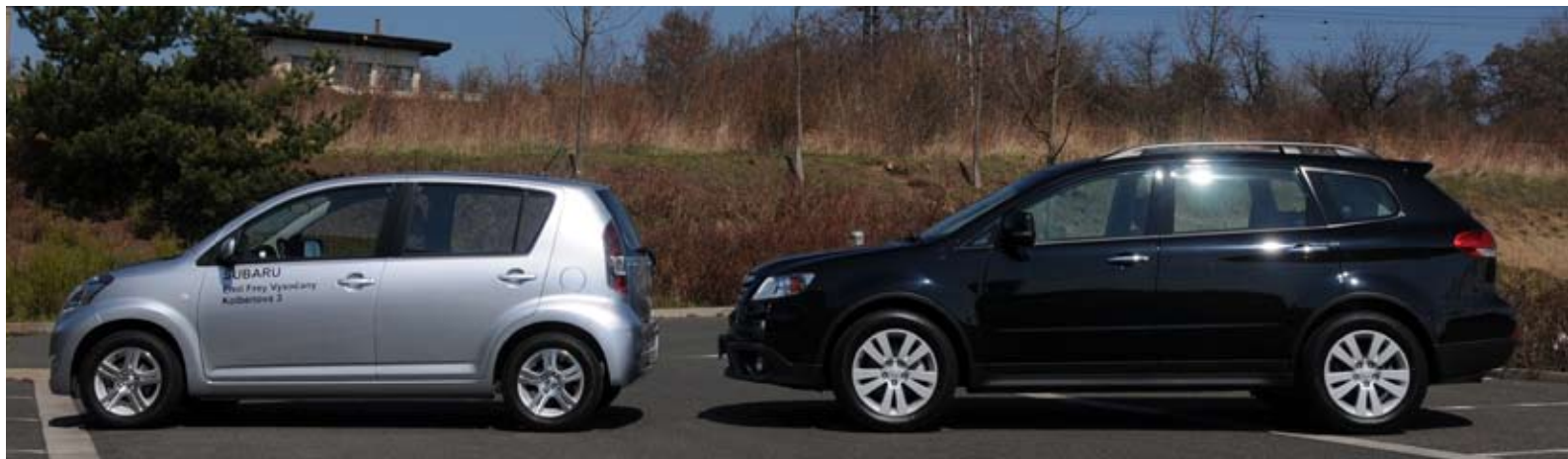
Objemný vnitřní prostor má dále již v základní nabídce kožené čalounění, pohodlné sedáčky s výbornou oporou těla v podélném i příčném směru, a pokud se rozhodnete pro řadu Executive +2, bude na vás čekat nejen sedmimístná verze, ale také samostatně ovládaní ventilací soustavy pro druhou a třetí řadu sedadel. Zavazadlový prostor o objemu 525 litrů disponuje rovnou podlahou, pod kterou se skrývají plastové boxy s nářadím a povinnou výbavou.

Přestože nejmenší městský model Justy vždy patřil do výrobního programu Subaru a tváří se jako Subaru, není vlastně „pravým“ Subaru. Téměř pokaždé se totiž jednalo o převzatý model od jiné automobilky, v tomto případě je to modifikované Daihatsu Sirion. U Subaru Justy jistě překvapí příjemně naladěný podvozek, jenž s jistotou pohlcuje většinu nerovností českých silnic a hravě si poradí i s různými překážkami městského provozu, kde tento vůz doslova exceluje. Díky extrémně malému poloměru otáčení a lehkému ovládní volantu nemůže být parkování ve městě snadnější. To ale není vše. Justy se na 13palcových kolech (14palcová kola z lehké slitiny jsou za příplatek) na silnici nechová pouze jako „nákupní košík“. Tento vůz totiž dokáže díky velkému rozvoru kol



držet v zatáčkách při rychlé jízdě stopu a nijak svoji posádku neohrozí. Lze s úspěchem tvrdit, že tuto potěšující vlastnost by málokdo u podobného městského vozítka čekal. Přispívá k tomu samozřejmě také lehký tříválcový zážehový motor o objemu 1,0 l, disponující výkonem 68 koní při 6000 min⁻¹ a maximálním točivým momentem 94 Nm, který je k dispozici již při 3600 min⁻¹. Motor standardně pohání kola přední nápravy prostřednictvím přesné pětistupňové manuální převodovky, kterou oceníte při jízdě po městě. Razení probíhá zlehka. Pozitivem je i velmi nízká spotřeba, jež se ve městě pohybuje kolem pěti litrů na sto kilometrů.

A jaká je v tomto ohledu Tribeca? Pod kapotou se nachází zážehový šestiválec s protiběžnými písty o objemu 3630 cm³ s výkonem 258 koní a točivým momentem 350 Nm při 4000 min⁻¹, který dokáže Tribecu zrychlit z 0 na stovku za 8,9 s a pokračovat až k nejvyšší maximální rychlosti 207 km/h. Motor je již z principu své koncepce prost





Vlevo nahoře: Subaru Justy je sice o více než jeden metr kratší než Tribeca, přesto nabízí dostatečný prostor pro čtyři pasážery. Zcela vlevo dole: David & Goliáš. Dole uprostřed: Oproti vnitřku Justy si budete v Tribece připadat jako v jiném světě. Dominuje mu totiž designově velmi zdařilý středový panel (Interiér roku 2008 v USA), který obsahuje barevný dotykový multifunkční displej. Dole vpravo: Interiér Justy překvapuje množstvím a objemem odkládacích schránek.



jakýchkoli vibrací, takže o něm při jízdě ani nevíte. Vlastně ano, když jej „vytočíte“ a požadujete po něm maximální zátah, tak se projeví zajímavě dravým stylem – řidiči sportovních vozů Porsche jistě vědí, o čem je řeč. Pětistupňová samočinná převodovka se vyznačuje příkladně hladkým řazením, jež se od takto velkého vozu při běžné jízdě očekává více než kdovíjaká agresivita. Řízení Tribecy je přesné a na SUV poměrně strmé, ale kdo již v minulosti jezdil s vozy s „plejádou hvězd“ ve znaku, ten nám dá za pravdu, že

tato vlastnost prostě k Subaru patří. Navíc je zde znát příbuznost s Outbackem, a tak vůz se světlou výškou 210 mm vyniká na nebezpečném povrchu a ze svých vynikajících jízdních vlastností neztrácí ani na silnici. Právě tam se vůz na 18palcových kolech, se symetrickým pohonem všech kol se třemi diferenciály a elektrickým rozdělením výkonu

v poměru 45:55 mezi přední a zadní nápravu projevuje skvěle. Díky nízko uloženému motoru a vyspělé zadní víceprvkové nápravě se japonské SUV chová stabilně a nabízí řidiči pohodovou jízdu nejen na dálnici, ale třeba i ve městě. Při rychlých průjezdech zatáčkami se karoserie vozu příliš nenaklání a skvěle drží stopu. Mnohdy to vypadá tak,





že snad ani neřídíte SUV. Přínosem pohonu všech kol je nejen mimořádná trakce, kterou oceníte zejména při jízdách za zhoršených adhezních podmínek, ale také v zatáčkách, kde dodává pocit značné stability. Takovou obratnost a jistotu by člověk od podobně

velkého a prostorného vozu opravdu nečekal. Co řidiče překvapí, jsou ale brzdy. Kotouče s vnitřním chlazením o průměru 31 cm, vybavené čtyřkanálovým ABS s elektronickým rozdělením brzdné síly EBD, dokáží skoro dvě tuny vážící vůz zastavit doslova na místě.

Naše doporučení? Pokud se rozhodnete vyrazit do města na nákupy, je možná lepší dát přednost Justy. Ovšem chcete-li si vyjet na výlet s rodinou, sáhněte po Subaru Tribeca. A pokud venku začne jako při našem výletě pršet, můžete v Tribeca lehce složit zadní sedačky a vytvořit tak dočasné pohodlné útočiště pro nejmenší členy rodiny a jejich hry. A to v Justy, přestože je vzhledem k délce nečekaně prostorné, prostě nelze.

Justy a Tribeca se skvěle doplňují nejen navzájem, ale jsou také vhodnými doplňky celého výrobního programu Subaru. V každém případě v rámci svých segmentů nabízejí unikátní kombinace vlastností.



Vlevo nahoře: Jak je vidět, interiér Tribecy láká nejenom dospělé. Vpravo nahoře: Zatímco pod kapotou Justy nalezneme zážehový tříválec o objemu 1,0 l s výkonem 69 koní, v Subaru Tribeca na vás bude čekat šestiválcový zážehový motor typu boxer o objemu 3,6 l s výkonem 258 koní a točivým momentem 350 Nm při 4000 otáčkách, který dokáže Tribecu zrychlit z 0 na stovku za 8,9 sekundy a pokračovat až k nejvyšší maximální rychlosti 207 km/h.

TRIBECA 3.6 JUSTY 1.0

Motor	šestiválcový zážehový boxer	řadový zážehový tříválec
Uložení	vpředu, horizontálně	vpředu, podélně
Objem	3630 cm ³	998 cm ³
Blok motoru	hliníková slitina	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, DOHC, 24V	hliníková slitina, DOHC, 12V
Výkon	190 kW (258 k)/6000 min ⁻¹	51 kW (69 k)/6000 min ⁻¹
Točivý moment	350 Nm/4000 min ⁻¹	94 Nm/3600 min ⁻¹
Převody	5stupňová automatická převodovka, pohon všech kol	5stupňová manuální převodovka, pohon předních kol
Přední náprava	vzpěry McPherson, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor	vzpěry McPherson, vinuté pružiny, tlumiče
Zadní náprava	víceprvková, tlumiče, stabilizátor	kliková náprava s torzní příčkou, tlumiče
Brzdy	vpředu i vzadu kotoučové s vnitřním chlazením	vpředu kotoučové s vnitřním chlazením, vzadu bubnové
Kola	18palcová litá	14palcová litá
Pneumatiky	255/55 R18	150/80 R13
Pohotovostní hmotnost	1881 kg	890 kg
Výkonová hmotnost	9,9 kg/kW	17,45 kg/kW
Zrychlení 0–100 km/h	8,9 s	13,9 s
Nejvyšší rychlost	207 km/h	160 km/h
Kombinovaná spotřeba	11,6 l/100 km	5,0 l/100 km
Cena	1 228 800 Kč	280 000 Kč
V prodeji	nyní	nyní

EVO RATING ★★★★★

★★★★★

SNIŽTE DOPAD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, NE VÝKON



Jaro je již za dveřmi, a tak je třeba přemýšlet o letním obutí. Pirelli na letošní letní sezónu představilo novinku pro majitele vozu kategorie SUV, pro které má připravenou první světovou ekologicky přijatelnou, vysoce výkonnou pneumatiku Scorpion Verde. Zelený přístup uplatňovaný u pneumatik Pirelli snižuje spotřebu paliva i emise škodlivých látek, využívá ekologické materiály, zvyšuje aktivní bezpečnost, zlepšuje držení v zatáčkách a zkracuje brzdovou vzdálenost. Dalším produktem je také P Zero Corsa System, další krok pro P Zero Corsa, vyvinutý pro podtržení vlastností výkonu, bezpečnosti a schopnosti snižovat valivý odpor.

PRÁVĚ PRO SILNÉ VOZY JSOU TU DEZÉNY P ZERO, P ZERO ROSSO, P ZERO NERO A P ZERO CORSA

SCORPION VERDE

Jedná se o první světovou ekologicky přijatelnou pneumatiku, vhodnou pro vozy typu crossover. Vzorek pneumatiky byl navržen tak, aby optimalizoval výkonnost na suchém i mokřém povrchu, zároveň využívá nejmodernější inovativní technologie v oblasti směsí a struktury pneumatik. Výsledkem je excelentní výkon, aktivní bezpečnost a ohleduplnost k životnímu prostředí. Dalším aspektem při navrhování Scorpion Verde bylo snížení hmotnosti

pneumatiky. Toho bylo dosaženo společně s použitím směsí s výjimečně nízkým odporem při valení, což tuto pneumatiku vyneslo na vrchol v kategorii „valivý odpor“. Výjimečných výsledků bylo dosaženo i s ohledem na hladiny hluku (sníženy o 30 %), které již dnes splňují evropské normy platné v roce 2012. Scorpion Verde je k dispozici v rozměrech od nominální šíře 215 až k 275, v profilech 80 až k 50 a na ráfcích od 16“ po 20“.



PIRELLI CINTURATO P4, P6 A P7

Ekologie, úspora energie a bezpečnost. To jsou vlastnosti pneumatik Pirelli Cinturato. Tato řada s verzemi P4 a P6 je vhodná pro vozy nižší a střední třídy, naopak verze P7 je ideální volbou pro vozidla střední a vyšší třídy. Díky inovačním směsím, konstrukcím a dezénům pneumatiky zajišťují sníženou spotřebu paliva (o 4 %), zlepšené ovládání v zatáčkách na mokřé vozovce a navíc snižují brzdovou

vzdálenost. Auto jedoucí rychlostí 80 km/h na mokřé vozovce potřebuje o 11 % kratší brzdovou vzdálenost (29,9 m místo 34 m), zatímco při rychlosti 100 km/h na suché vozovce činí brzdná dráha něco přes 38 m místo 40,5 m, potřebných u srovnatelných pneumatik.



P ZERO

Nabídka Pirelli zahrnuje v současnosti produkty P Zero Nero, P Zero Rosso a P Zero Corsa System. Řada Nero je pneumatika s asymetrickým vzorkem, který může zaručit maximální bezpečí jízdy v každé situaci, zajišťuje vynikající přilnavost na suché a mokřé vozovce, vynikající ovládání, vysokou odolnost proti aquaplaningu a maximální účinnost při brzdění. Druhým modelem rodiny P Zero je řada Rosso. Jedná se o vysoce výkonnou pneumatiku navrženou pro

kombinaci výkonu rychlé jízdy s nízkou hlučností díky asymetrickému vzorku s širokými podélnými žlábkami a dezénem přičně děleným na tři samostatné prvky, které jsou pojaty tak, aby podporovaly specifické prvky výkonu určené pro sportovní automobily. Pro letošní rok navíc Pirelli připravilo zcela nový produkt v podobě P Zero Corsa System, který byl navržen na základě zkušeností ze světa automobilových závodů se dvěma odlišnými dezény: asymetrickým a přímým. Tato

pneumatika zaručuje extrémní přilnavost při maximální trakci a přesné ovládání. Je určena pro nejprestižnější a nejvýkonnější automobily. Zlepšuje se celková přilnavost v zatáčkách, při zrychlení a brzdění. Použití této pneumatiky je především na závodních okruzích, ale zároveň i na vozovkách s extrémními jízdními podmínkami.

P Zero Corsa System je k dispozici v rozměrech od nominální šíře 225 až k 345, v profilech 40 až k 30 a na ráfcích od 18“ po 20“.

VÍCE INFORMACÍ O NABÍDCE LETNÍCH PNEUMATIK PIRELLI PRO ROK 2010 NALEZNETE NA STRÁNKÁCH

WWW.CZ.PIRELLI.COM

Jak to vlastně začalo?

SUBARU, TO NEJSOU JEN AUTOMOBILY. NA NÁSLEDUJÍCÍCH STRÁNKÁCH SE DOČTETE, KAM AŽ SAHÁ HISTORIE JAPONSKÉHO VÝROBCE.



Text **Marek Felt**
Foto **archiv**

Počátky Subaru se datují k 10. prosinci roku 1917, kdy v japonském městě Ota založil Chikohei Nakajima letecké laboratoře, předchůdce dnešní společnosti, která kromě letecké techniky a především automobilů vyrábí rovněž železniční kolejová vozidla, autobusy, ale také preafabrikované domy. Snad každý zná značky Fujifilm (fotoaparáty a fotopříslušenství) a Fujitsu (počítačová technika), jež ve více než 220 dceřiných společnostech po celém světě produkují tyto výrobky.

Později společnost pod názvem Nakajima Aircraft Company dodává motory pro japonské vojenské letectvo. Po druhé světové válce, kdy byla tato společnost největším japonským výrobcem vojenských letadel (Nakajima Ki-84), se však rozpadá finanční skupina Zaibatsu, jejíž součástí je rovněž Nakajima Aircraft. Společnost zabývající se výrobou letecké kon-



Vlevo: Vůbec první prototyp (K-10) automobilu Subaru z roku 1957, z kterého vznikl model 360 (na této straně dole). Vlevo dole: Nástupce typu 360 – Subaru R-2 z roku 1969. Tato strana nahoře: Revoluční Subaru 1000 z roku 1965 – první Subaru s motorem boxer a současně první japonské auto s pohonem předních kol.



„Znak Subaru se šesti hvězdami symbolizuje souhvězdí Plejád, což v překladu znamená spojení.“

strukce se tak začíná pod novým názvem Fuji Sangyo Co. specializovat na výrobní program pro civilní účely. Velké firmy jsou v Japonsku organizovány v tzv. keiretsu, což jsou kartely firem, jež mezi sebou úzce spolupracují. Těmi největšími v Japonsku jsou v té době Fuyo, Mitsubishi, Sumitomo a Dai-Ichi Kanton. Kon-



cern Fuji tvoří páteř keiretsu Fuyo, kam patří rovněž značky Canon, Hitachi nebo Yamaha. Po nátlaku americké diplomacie se však firma v roce 1950 rozděluje na dvanáct menších celků, a tak se ve výrobním programu objevuje kupříkladu první japonský skútr Rabbit nebo první autobus s motorem vzadu.

Fuji se však nevzdává a 15. 6. 1953 se jí daří sloučit šest firem, čímž vzniká dodnes známý Fuji Heavy Industries (FHI) sídlící v japonském Tokiu a zahrnující více než tři tisícovky společností po celém světě. Právě FHI je mateřským koncernem japonské automobilky Subaru. Odtud pochází rovněž tolik známý znak se šesti hvězdičkami v oválu, jež symbolizují šest hvězd souhvězdí Plejád, což v překladu znamená „spojení“. Společnost se však postupně ještě rozšířila, a tak v současnosti zahrnuje pět obřích divizí a pracuje pro ni přes 15 000 zaměstnanců po celém světě.





„Subaru Leone 4WD Station Wagon byl prvním osobním autem pro běžné lidi s pohonem všech kol.“



Vlevo dole: Hlavní výrobní závod automobilky Subaru, Fuji Heavy Industries, leží v japonském městečku Gunma, 60 km severně od Tokia.

V roce 1955 se objevuje první prototyp osobního automobilu pod názvem P-1, s motorem o objemu 1485 cm³ a výkonu 55 koní. Tento prototyp byl prvním japonským automobilem se samonosnou karoserií. Kvůli nedostatku finančních prostředků však nedochází k sériové výrobě; vůbec první sériový vůz Subaru 360 Minicar sjezdí z výrobních pásů až v roce 1958. Tento čtyřsedadlový vůz se vzduchem chlazeným dvoutaktním motorem se dvěma válci o výkonu 16 koní při 4500 min⁻¹ využíval zkušeností z výroby letadel v oblasti stavby lehkých stabilních konstrukcí. Jako modifikace Subaru 360 vznikl v roce 1961 malý nákladní automobil Sambar, jenž poskytoval nejnižší a nejprostornější ložnou plochu. Mezitím se společnost FHI stále věnuje leteckému odvětví, kde vyvíjí turbovrtulový letoun YS-11 a turbínové helikoptéry. V roce 1958

navíc vyrábí vůbec první japonské proudové letadlo T-1.

Přelomem v automobilovém světě je rok 1966, kdy japonská automobilka představuje první sériový vůz s pohonem přední nápravy. Čím však bylo Subaru 1000 skutečně ojedinělé? Pod kapotou automobilu vyrobeného v hlavním závodě ve městě Gunma (leží 60 km severně od Tokia) se totiž nacházel plochý motor s protilehlými válci s výkonem 55 koní. V roce 1968 Fuji Heavy Industries expanduje do Ameriky, kde ve městě Lafayette otvírá pobočku Subaru of America Inc. Tím zvyšuje roční produkci přes 500 000 automobilů. Základní stavební kámen automobilky byl však položen až v roce 1972, kdy Subaru uvedlo na trh vůz Leone Station Wagon 4WD. Leone s vodou chlazeným čtyřválcem s výkonem 72 koní využíval jako první vůz na světě systém symetrického pohonu všech kol a spolu s plochým boxerem tvořil kompaktní celek, který se stal na dlouhá léta ikonou koncernu. V roce 1976 expanduje Subaru rovněž do Kanady, kde v městě Mississauga v Ontariu vzniká Subaru Auto Canada Limited (SACL). V roce 1983 byl uveden na trh kompaktní vůz Wagon 4WD, v Japonsku známý pod názvem „Domino“. Jednalo se o první japonský sedmimístný „wagon“ s výkonem 56 koní, jenž v kombinaci se sklápějícími sedadly nabízel dostatečně velký vnitřní prostor pro přepravu osob a nákladů.

V roce 1984 představila společnost inteligentní samočinnou bezestupňovou převodovku ECVT, která byla montována do modelu Justy. ECVT pracovala s ozubeným řemenem a dvěma kónickými řemenicemi.

Lze však říci, že tomu stále něco chybělo. V roce 1988 proto byla vytvořena japonská dceřiná společnost Subaru Tecnica International (STI), jejíž náplní práce byla úprava sportovních vozů automobilky. Toto speciální sportovní oddělení je zaměřeno především na motosport a od roku 1990 se podílelo na vzniku rallyových speciálů. Od roku 1991 navíc tým inženýrů z oddělení STI přepracovával sériové modely Legacy, později Impreza, pro sportovně zaměřené běžné uživatele. První úspěchy sklídilo Subaru již v následujícím roce, kdy s modelem Legacy RS Sedan AWD získalo světový rekord po ujetí vzdálenosti 100 000 km průměrnou rychlostí 225,34 km/h. Počátkem devadesátých let se s příchodem nových modelů Legacy a později Impreza začíná japonská značka dostávat i do povědomí evropských řidičů. Bez nadsázky lze říci, že na tom má zásluhu účast vozů v rámci mistrovství světa v automobilových soutěžích, kde Subaru získává šest světových titulů. Třikrát se radovali jezdci (McRae, Burns a Petter Solberg) a třikrát samotná značka v rámci Poháru konstruktérů. Navíc v roce 1991 představila japonská automobilka luxusní kupé GT pod názvem SVX. Tento sportovní vůz byl osazen



Shora dolů ve směru hodinových ručiček: V roce 1991 představila japonská automobilka sportovní vůz Subaru SVX, jenž byl osazen šestiválcovým motorem s výkonem 230 koní. Model Leone se vyráběl s několika typy karoserií, zde je kupé. Nejznámějším modelem Subaru je Impreza. Subaru Leone z roku 1981 patřilo ve své době k nejvyspělejším automobilům.

šestiválcovým motorem o objemu 3318 cm³ s výkonem 230 koní při 6000 min⁻¹. V roce 1999 kupuje firma General Motors 20 % akcií, čímž vzniká několik společných projektů, jako kupříkladu Saab 9-2X na bázi Imprezy nebo Opel Zafira. Později však svůj podíl prodává. Přestože o tom jistě uvažoval, nikdy se GM nestal společníkem, tím byl v 80. a 90. letech s pětinovým podílem FHI Nissan. Ten svůj podíl ale prodává v roce 1999, když byl Nissan pohlcen Renaultem.

V roce 2001 nastupuje nový ředitel Kyoji Takanaka a rozhoduje o výrazném omezení výrobního programu autobusů a kolejových vozidel. Naopak se klade větší důraz na investice do produkce osobních automobilů. To dokládá i angažování proslulého šéfdesignéra Andrease Zapatinase. V oddělení STI dochází v následujícím roce k dalšímu posunu. Po úspěchu dosud nejsilnějšího modelu Impreza, sportovního WRX, představuje Subaru ve spolupráci se Subaru Tecnica International model WRX STI s dvoilitrovým turbomotorem typu

boxer o výkonu 265 koní. Koncem roku 2005 se Subaru spojuje s Toyota Motor Corporation, která kupuje 16,5 % jeho akcií. Mezi společné projekty patří kupříkladu vůz Toyota FT-86, pod jehož kapotou by se měl nacházet plochý přeplňovaný zážehový čtyřválec od Subaru s výkonem 200 koní, nebo výroba vozu Toyota Camry. Ještě předtím však japonský výrobce představuje nové SUV v podobě Subaru B9 Tribeca. Se svojí světlou výškou 213 mm má dostatečnou rezervu při použití mimo zpevněnou vozovku a současně zachovává stabilní chování při jízdě. Úspěchy značky dokazuje rovněž Legacy, které v březnu téhož roku slaví jeden z mnohých úspěchů. Z výrobního pásu totiž sjíždí Legacy, jehož výroba překročila hranici tří milionů vozidel. O dva roky později přichází Subaru s další revoluční novinkou, kdy v rámci ženevského autosalónu představuje jako první na světě unikátní turbodieselový motor typu boxer.

Pokud chcete vědět, co pro nás Subaru chystá v budoucnu, obraťte na stránku 114.

SUBARU IMPREZA WRX STI
vs. GALLARDO SUPERLEGGERA



Text **Richard Meaden**

Foto **Andy Morgan**



štvánice **Býcí**

Je možné nějak
porovnat nové Subaru
STI s Lamborghini?
Vodou pokryté
silnice Snowdonie
nám pomohly
zodpovědět tuto
otázku. ↘

Po

mnoha poodhalujících fotografiích a debutu na tokijském autosalonu dorazila po dlouhém očekávání radikálně přepracovaná Subaru Impreza STI, která si mezitím rychle získala své zastánce i odpůrce, i do Evropy.

Přivítali jsme ji typickým evo způsobem, tedy dvoudenním testem na nic neodpouštějících silnicích severního Walesu. A abychom náš pokrm trochu okořenili, přidali jsme do hrnce vůz, který je docela dobrým ideovým protikladem STI – italský supersport, v tomto případě rychlé a ještě rychlejší Lamborghini Gallardo Superleggera.

Výsledkem je vzrušující setkání dvou rozdílných vozů, kterým bychom si rádi potvrdili naši dobře skrývanou myšlenku, že ve správný den, na správné silnici a za správných podmínek by mohla ikona mezi vozy s pohonem všech kol trochu prohnat člena exkluzivní společnosti automobilové aristokracie.

Je to svým způsobem něco jako nevolnická vzpoura a dlužno říká, že původní sedany modelové řady STI se téhle výzvy nikdy nebály. A pokud se totéž podaří i nové Impreze STI, snad to bude dost, aby to přesvědčilo všechny nevěrné, kteří teď berou v potaz zdravý rozum šéfu Subaru. Ti smetli ze stolu koncept STI coby sedanu s jeho dominujícím přítlačným křídlem ve prospěch pětidveřového hatchbacku.

Měl jsem rád všechny generace sedanu STI (a vůbec nejvíc ze všeho jeho poslední specifikaci C pro japonský trh), přesto jsem očekával příchod nového vozu s mrazením v zádech. Za ta léta jsme asi všichni přivykli myšlence sedanu s výkonem 300 koní, ale idea zabalit technologii do podoby kompaktního hatchbacku, to je skutečně něco mimořádného. Musím se přiznat, že se mi dokonce líbí jeho vzhled, přestože mi kola na standardních 17palcových ráfcích připadají poněkud malá, obzvláště pokud mám ještě v paměti volitelné 18palcové ráfky, kterými byly vybaveny vozy na továrních fotografiích. A přestože se změnil tvar karoserie, jeden charakteristický znak naštěstí zůstal: velký vstup vzduchu na kapotě motoru. Tento originální prvek dával společně s tvarem blatníků Impreze STI vždy naprosto nezaměnitelný vzhled. A je to zcela jistě i první věc, které si všimnete ve zpětném zrcátku, když se za vás na silnici nějaká Impreza dotáhne.

Vpravo: Není to sice Audi, ale STI nabízí decentní kvalitu detailů ve vnitřním prostoru a navíc schopnost, aby se v něm řidič cítil za volantem jako doma. A to se může skvěle hodit, když se honíte za supersporty.



IMPREZA STI
vs. GALLARDO





‘Následovat Lamborghiní jedoucí v plném tempu je za těchto podmínek vzácné a zcela pohlcující divadlo.’

Pod kapotou nového STI se skrývá důvěrně známý plochý čtyřválec Subaru 2,5 l, skvělý přepřínávaný motor s mezichladičem a proměnným časováním ventilů. Dává 300 koní, 407 Nm při 4000 otáčkách a je spojen s manuální šestistupňovou převodovkou s krátkým řazením. Subaru udává maximální rychlost 250 km/h a čas zrychlení z 0 na 100 km za 5,2 sekundy, což jsou skvělé výkony při udávané ceně 1 100 000 Kč.

Subaru pro novou Imprezu vyvinulo systém SI-Drive, který umožňuje zvolit jedno ze tří nastavení řízení motoru a jeho odezvy. K dispozici je rovněž přepínač pro ovládání mezinápravového diferenciálu (DCCD), ale pokud jste alespoň trochu jako já, pak vám nebude dlouho trvat přijít na to, že nové Imprezy si nejvíce užijete s nastavením systému SI-Drive v režimu Sport Sharp (tedy nejsportovnějším módu) a diferenciálem

nastaveným v manuálním módu. Impreza je rovněž vybavena stabilizačním systémem Vehicle Dynamic Control, který může být plně nebo částečně vyřazen z provozu. Upřímně řečeno, jeho činnost nepůsobí při sportovní jízdě příliš rušivě, přesto však teprve po vypnutí zjistíte, co je podvozek nové Imprezy vlastně zač.

Jestliže nové tvary Imprezy mohly způsobit u někoho lehký nesouhlas, nový interiér si skutečně zaslouží slova chvály. Působí stále účelovým dojmem, ale pozorné oko nepřehlédne větší kvalitu potahů i plastových dílů a je nepochybné, že návrháři věnovali rovněž více pozornosti dotažení detailů. Je vám sice brzy jasné, že nesedíte v žádném Audi, přesto však má vnitřní prostor Imprezy jeden velký klad. Nic nepředstírá, a přesto vytváří vlídné a útulné prostředí odpovídající charakteru vozu, v němž se řidič začne brzy cítit jako doma. A to se cení. Sedadla poskytují tělu dobré vedení a díky volantů nastavitelnému ve dvou směrech netrvá dlouho, než se





Dole: SI-Drive nabízí možnost změny odezvy plochého čtyřválece. Stejně tak je možné změnit charakteristiku mezinápravového diferenciálu.

při řízení zaujme pohodlná pozice. I zadní prostory zůstaly decentní, a tak si i nová Impreza zachovala praktičnost předchozích modelů.

Když jsme začali připravovat tento test, doufali jsme, že ho budeme moci uskutečnit za takového počasí, které vytvoří pro Imprezu podmínky, aby mohla zůstat na silnici v kontaktu s Lambem. A jak se dalo předpokládat, severní Wales skutečně naše očekávání nezklamal. Stoupáme z Betws-y-Coed směrem k obnaženým vrcholům a vřesovištům okolo Penmachno, já v STI a Jethro Bovington za volantem Superleggeru. Po olověném obloze se honí mračna plná vody a jindy úžasný panoramatický pohled na pohoří Snowdonia je zatažen šedivou záclonou. Větrm hnané kapky deště bubnují do mého bočního okénka, zatímco těžce zkoušené stěrače se namáhavě snaží odstranit z čelního skla přívaly vody. Předem mnou žene ve fontánách vody Bov vpřed svou Superleggeru, vytvářející obraz komety s oranžovým jádrem a šedivě bílým ohonem. Následovat Lambo v plné jízdě po krásných silnicích Snowdonie za těchto téměř nejhorších myslitelných podmínek je vzácné a úchvatné divadlo. Přestože je tohle Lamborghini bráno měřítky supersportů možné označit za skutečně kompaktní, při jízdě využívá téměř celou šíři jízdního pruhu. Občasné výlety pneumatik na středovou čáru, které vytvářejí nepřeslechnutelný

zvukový efekt při přejíždění odrazek, dávají tušit, že jede na limitu možností dnešního dne. A když pak louky po stranách silnice nahradí kamenné zdi, jako bych slyšel Jethrovo bijící srdce, když se objeví auta jedoucí v protisměru.

Musím však poctivě přiznat, že viděno z přední řady, tedy zpoza volantu Imprezy STI následující Lambo, se nezdá, že by tyto podmínky Superleggeru nějak brzdily. Udržuji za ní decentní odstup, abych Subaru uchránil od kamínků, které zvedá z povrchu silnice, a vychutnávám si krásný obraz nízkého, pravého supersportu, jak se skvěle vyrovnává s nechutnými přírodními podmínkami. Místo aby se nervózně smýkal po chladném a vodou potaženém povrchu silnice, široké pneumatiky Pirelli P Zero Corsa zanechávají ve vodě na silnici jasně čitelnou ostrou stopu.

Díky mnoha dřívějším zážitkům se Superleggerou teď mohu z řeči jejího těla jasně číst, že Jethro ji zvládá s lehkostí, danou důvěrou ve schopnosti dobře vyváženého podvozku vytvářejícího skvělý mechanický grip. Lambo zatáčí s lehkostí a jedním rozhodným pohybem. Nepotřebuje žádné zásahy do řízení, korekce uprostřed zatáčky, ani lehké doteky plynového pedálu, které vám pomohou cítit odezvu a zvýší sebevědomí. Zkrátka zatočíte a jedete.

Nemůže být žádným překvapením, že při řízení STI jde o zcela jiný, ale rovněž



**IMPREZA STI
vs. GALLARDO**



ve svém důsledku velmi efektivní proces. STI je bezpochyby (bráno měřítkem Superleggery) mnohem měkčí a ohebnější, dokonce natolik, že mi připadá měkčí než poslední model sedanu STI, který nová Impreza nahrazuje. Výsledný dojem z jízdy je velmi plynulý a různé výmoly, hrboly a další nerovnosti silnice nečiní STI žádný problém. Přesto si budete muset na chování vozu chvíli zvykat, a především si vybudovat důvěru v příď vozu, že se dokáže vyrovnat s aktuálními podmínkami na silnici.

Problémem zůstává, tak jako u mnoha dalších rychlých modelů Subaru, odezva

z řízení, lépe řečeno její absence. Od prvního okamžiku, kdy zatočíte volantem do zatáčky, cítíte, že řízení je příliš lehké a téměř zcela bez odezvy na to, aby vám zprostředkovalo zpětnou vazbu s tím, co se děje pod koly přední nápravy. Pokud k tomu připočtete krátké zpoždění, během kterého dochází k příčnému přesunu hmotnosti, a než vůz zcela zareaguje na váš prvotní zásah, pak není divu, že minimálně po první půlhodinu strávenou za volantem budete mít pocit, že je nové STI poněkud odměřené a lhostejné k vašemu snažení.

Přesto se však rozhodně vyplatí vytrvat, protože tak jak si postupně Impreza získává

vaši důvěru a postupně nacházíte cestu k limitu schopností vozu reagovat na vaše podněty, rodí se ve vaší hlavě obraz skvěle vyváženého podvozku, ohromujícího mechanického gripu a nezálužného chování při jízdě na limitu. Zkrátka za poněkud lhostejnou maskou skrývá nové STI vlídnou tvář spolehlivého přítele pro skotačení v náročných podmínkách. A to je něco, co bylo tak skvělé na prvních modelech Impreza Turbo a co bylo později systematicky vymýceno v dalších sedanech řady STI. Ona jemná vyváženost, která byla vyměněna za agresivnější chování přední části vozu, a také tendence k náhlé nedotáčivosti pod plynem,

‘Tam, kde je třeba Lambo řídit s jistým stupněm opatrnosti, je STI možné hnát úplně naplno.’

jež nahradila lehkou přetáčivost. Zpětné zavedení těchto zapomenutých vlastností do nové STI činí z řízení možná méně divoký zážitek. Jak je však možné rychle zjistit, současně ji činí velmi konzistentním a přesným vozem a zvyšuje vaši zábavu z odhalování jejích mezí.

Postupně se ujišťujete, že na cestě k získání plné důvěry ve schopnosti STI neleží žádné zákeřné překážky, a rozhodnete se učinit onen důležitý krok směřující ke splnutí s vozem, který řídíte. Začnete si plně vychutnávat schopnost rychlé jízdy po vodou nasycených silnicích. Přestože má moje STI obuty celkem obyčejné pneumatiky Dunlop

SP Sport, prořezává si Impreza cestu koláči stojaté vody neskutečně jistě. A i když při nájezdu do pomalých a středně rychlých zatáček je cítit lehká nedotáčivost, jakmile dostane pohon všech kol příležitost zakousnout se do povrchu silnice, STI zaujme odhodlaný a pevný postoj, opře se do vnějších pneumatik (především do té zadní) a jistě vás provede zatáčkou bez náznaku nejistoty či prokluzu kol. A zdá se, že čím horší je počasí a podmínky na silnici, tím snadněji se s nimi STI vyrovnává, a dává přitom řidiči pocit bezpečné, rychlé jízdy.

Na rychlejších, hladších a plynulejších úsecích naší cesty si STI vede stejně skvěle.

Sice nedokáže držet drtivé tempo Lamba, přesto je však její rychlost udivující. Jakmile se však dostáváme do užších, klikatých a utazených zatáček úseku mezi Penmacho a nájezdem na A5, karta se zcela obrací. Tam, kde je nutné řídit Superleggeru se značnou dávkou opatrnosti, STI vás přímo vybízí, abyste z něj vymáčkli vše, co skrývá. Musí to být úžasný pohled, jak si Subaru rází cestu od jedné zatáčky k druhé, od jednoho dolíku k dalšímu a skáče přitom přes horizont. Ale viděno z pozice za volantem, Impreza snáší všechny nástrahy a rány bez mrknutí oka, a tak tisknete plynový pedál na podlahu i tam, kde by i ten nejstatečnější



řidič a nejbezohlednější majitel Lamba už dávno nohu sundal a pravděpodobně sešlápl pedál brzdový. Tady je STI jako doma a dává svou převahu jednoznačně najevo.

Brzdy od Bremba drží minimálně krok se schopnostmi podvozku a zajišťují dostatek brzdící síly. To vše při decentní pracovní dráze pedálu, skvělé linearitě a takové kalibraci ABS, která vám umožňuje i v odpor-
ných podmínkách dostat z brzd to nejlepší, aniž by došlo od ABS k nezaplněnému zásahu.

Pokud se při nájezdu do utaženějších zatáček rozhodnete brzdit hodně pozdě, podaří se vám trochu rozhybat zadní část vozu. Daleko výraznější změny v chování však dosáhnete úmyslným ubráním plynu při nájezdu. Tím se zadní část dostane do smyku, dojde k odlehčení přední nápravy a STI projeví sklon k lehkému skluzu. A zatímco včasným přidáním plynu zastavíte rozvíjející se smyk, současně dosáhnete skvělého výjezdu za zatáčky a toho, že vás zcela uchvátí požitkem z jízdy. Přestože se tento zážitek nedá zcela srovnat s tím, jak jste projížděli zatáčku se sedanem STI, který bylo možné vyprovokovat k divočejšímu chování, dovolí vám nové STI projet zatáčku větší rychlostí.

Plynulost reakcí je podobná i u odezvy motoru. Zarytí příznivci budou možná

protestovat proti ztrátě typického hlasitého projevu, ale to, co teď STI postrádá na charisma, více než nahrazuje svou přizpůsobivostí. A přestože tato vlastnost určitě nebyla tím, co lákalo řidiče k původním sedanům STI staré školy, jsou reakce motoru ve středních otáčkách více než uspokojivé, obzvláště pokud rádi jezdíte na třetí a čtvrtý rychlostní stupeň. Ale slabina motoru 2,5 l se projevuje při dosažení 6000 otáček, protože místo aby táhl dále se vzrůstajícím nadšením, zdá se, že prostě ztrácí zájem a vadne dříve, než se dostane k 7000 otáčkám.

Takové chování mi připadá trochu příliš praktické na Subaru Impreza STI a zůstává jen vzpomínka na skvělý vysokootáčkový dvoulitr, kterým byla vybavena poslední C-specifikace Imprezy pro japonský trh.

Usednout do Superleggery po jízdě v STI je zážitek stejně absurdní a představuje velkou výzvu. Úplně všechno se zdá cizí, podivné a zpočátku nepříjemné, od posazu ve sklopené sedačce, přes šikmé čelní sklo až po těžké řízení, tvrdé odpružení a bleskové reakce v řízení. Hluk od motoru a brutalita řazení útočí na vaše smysly, stejně tak jako zrychlení tisknoucí vás do sedačky při akceleraci.

Vaše zjitřené smysly cítí přes sedačku a podvozek úplně vše, od změny v povrchu



Čím utaženější
zatáčky, čím více
děr a hrbolů,
tím více bude
Impreza dýchat
na záda Lambu.
Dole: Plochý
čtyřválec
s objemem 2,5 l
a výkonem 300
koní.

IMPREZA STI
vs. GALLARDO



‘Pozdní brzdění do utažených zatáček
pomůže rozpohybovat zadek vozu.’





a kvalitě silnice, přes hloubku vody stojící v kalužích až po přejetí bílé čáry na silnici a každý hrbol na silnici. Je to všestranný zážitek, cítíte, že se vůz stal součástí vašeho těla a prodloužil dosah vašich smyslů. Neexistují žádné časové tolerance a skluzu, žádné význačné zprávy od vozu. Vše je úžasně přímočaré. Naprosto instinktivně to vše ve vás probouzí touhu šlapat na pedál víc a dřív, než jste tak činili v STI.

Svět je úžasný až do okamžiku, kdy se Superleggera rozhodne, že s vámi přestává komunikovat. Její přední část, která ještě před chvilkou tak věrně sledovala zamýšlenou stopu zatáčkami, začíná kamsi odplavávat a její zadní část, jež za normálních okolností drží na silnici jako přikovaná, náhle pod vámi při brzdění kamsi ujíždí v okamžiku, kdy se kola dostala na bílou čáru. Se zapnutým systémem ESP (a ani nás nenapadlo, abychom ho vypínali) nedochází ke ztrátě přilnavosti často a vůz si s ní rychle poradí.

Ale elektronika je méně vnímavá k jemným, ale potenciálně nebezpečným příčným přesunům přilnavosti. Obzvláště jedna zatáčka se zdá být pro Pirelli, navržené spíše pro suchou silnici, velkým soustem. Předek Lamba se plynule, ale rychle sune kamsi stranou, a při tom všem se ESP ani neprobudilo k životu. K takovýmto okamžikům dochází jen výjimečně, tím spíše vás však pořádně vyděsí. A myšlenka na to, co je v sázce, společně s faktem, že díky rozměrům Lamba je prostor pro případnou nápravu chyby na těchto silnicích docela malý, vás nutně přivede k závěru, že Superleggera je divoké zvíře, které by vás za stávajících podmínek dokázalo lehce vyhodit ze sedačky, elektronika sem, elektronika tam. Alespoň že se zdá, že na ocelové kotouče brzd je docela spolehnouti (ne jako na ty karbonové při předešlých testech).

Nahoře:
Dokážete
toto se svým
Lamborghini?
STI zvládne vše,
co si umyslíte.

Je pravdou, že tento pocit skrytého nebezpečí je součástí ryziho kouzla supersportů. Přijde mi však poněkud ironické, že zatímco počáteční nedůvěra v chování STI, způsobená odměřeností, postupně mizí s tím, jak víc šlapete na pedál, zatímco počáteční nadšení a důvěra ve schopnosti Superleggery zprostředkovat splnuit s vozem během jízdy dostává časem povážlivé trhliny díky okamžikům „ticha“, kdy cítíte jen vlastní bijící srdce. Naštěstí zůstává skutečností, že Gallardo má takové výkonové rezervy a předvádí se natolik teatrálně, že nemusíte riskovat nezdravě rychlou jízdou, abyste dosáhli uspokojivého prožitku. Naučíte se užívat si jízdou na třetí a čtvrtý rychlostní stupeň, pohybovat se v jejich rozsahu a vychutnávat úžasný tah motoru od drtivých středních otáček až po stále vášnivý a strhující vrchol. Během chvilky vás vzrušující jízda v Lambu zcela pohltní a vše splyne v jeden skvělý jezdecký zážitek.

Ale přes to všechno vás jeden jediný pohled do zpětného zrcátka přivede zpět do reality. Protože za vašimi zády se jako dotěrný hmyz drží STI, prořezávající si cestu loužemi stojící vody a následující Lambo bez zjevných potíží v každém jeho kroku. Není pochyby, že při výjezdu ze zatáček se obraz STI v zrcátku pořádně zmenšuje, a pokud máte dost odvahy využít na rovinkách nevídané rychlosti Lamba, vzdálíte se mu ještě více. Ale v okamžiku, kdy budete mít za chvíli plné ruce práce

zvládnout všechnu energii před další zatáčkou a pravděpodobně se budete nervózně připravovat na nutné korekce, až se Lambo zavlní na bílé čáře nebo stojící vodě, budete mít v mysli rovněž obraz stále uhanějícího Subaru na plný plyn, přibližujícího se nezadržitelně k vaší zádi a projíždějícího díky svým rozměrům tuto zatáčku nepochybně čistší a efektivněji stopou.

Je to fascinující souboj, ať už jej sledujete z pozice prvního či druhého vozu. Souboj, ve kterém si oba dva vozy získaly náš zasloužený respekt. Nikdy jsme si nemysleli, že by Superleggera dokázala zvládnout tak přesvědčivým způsobem tak děsivé podmínky, jaké dnes na silnici panovaly. A ani nás nenapadlo, že by mohla přežít všechny výmoly, hrboly, louže a díry, aniž by zanechala po celé Snowdonii úlomky kompozitu ze svého svůdného těla. Přesto to všechno dokázala a zaslouží si proto plný respekt.

Ale musela ze sebe vydat vše, aby odrazila útoky neúnavně dotírající Imprezy STI. Je to bezpochyby jeden z mála vozů, jež jsme řídili, který se dokáže skvěle vyrovnat s vodou pokrytou silnicí a dokáže po ní uhanět rychlostí velmi blízkou té, kterou by mohl jet za ideálních podmínek. A je pravdou, že jeho vlídná a klidná povaha ponechává dostatek prostoru pro další úpravy, aby se z něho stal skutečně ostřejší a rychlejší vůz. I v základním provedení dokázala nová Impreza STI ve své specifikaci pro Velkou Británii dát Lambu co proto.

Motor	Plochý čtyřválec, turbo	V10
Uložení	Vpředu podélně	podélně uprostřed
Objem	2457 cm ³	4961 cm ³
Vrtání x zdvih	99,5 x 79,0 mm	82,5 x 92,8 mm
Blok motoru	Hliníková slitina	Hliníková slitina, suchá kliková skříň
Hlava válců	Hliníková slitina, 2x DOHC, 16V, proměnné časování	Hliníková slitina, 2x DOHC, 40 ventilů, proměnné časování
Výkon	221 kW (300 kJ)/6000 min ⁻¹	390 kW (530 kJ)/8000 min ⁻¹
Točivý moment	407 Nm/4000 min ⁻¹	510 Nm/4250 min ⁻¹
Převodové ústrojí	6st. manuál, převodovka, stálý pohon všech kol s nastavitelným mezinápravovým diferenciálem DCCD, zadní samosvorný diferenciál	Šestistupňová automatizovaná sekvenční převodovka, pohon všech kol, samosvorný diferenciál, ESP, ASR
Přední náprava	Vzpěra McPherson, vinuté pružiny, tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor	Dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor
Zadní náprava	Dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor	Dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor
Brzdy	Kotoučové vnitřně chlazené, 330 mm vpředu, 305 mm vzadu, ABS, EBD	Kotoučové vnitřně chlazené, 365 mm vpředu, 325 mm vzadu, ABS, EBD
Kola	8 x 17 vpředu i vzadu, hliníková slitina	8,5 x 19 vpředu, 11 x 19 vzadu, hliníková slitina
Pneumatiky	235/45 R 17 vpředu i vzadu, Dunlop SP Sport 01	235/35 19 vpředu, 295/30 19 vzadu, Pirelli P Zero Corsa
Pohot. hmotnost	1505 kg	1420 kg
Výkon. hmotnost	6,81 kg/kW	3,64 kg/kW
0-100 km/h	5,2 s (udávaná)	3,8 s (udávaná)
Nejvyšší rychlost	250 km/h	315 km/h (udávaná)
Základní cena	1 100 000 Kč	5 840 000 Kč
V prodeji	nyní	nyní

EVO RATING ★★★★★☆

★★★★★☆☆

‘Byla to fascinující bitva, ve které oba vozy získaly náš zasloužený respekt.’



Subaru v rally

*Když se řekne „Subaru“,
většina z nás si
značku okamžitě spojí
s automobilovými soutěžemi.*

*Jakoby samozřejmě si
vybavíme nejúspěšnější
Imprezu, ale ne každý si
vzpomene, že vše začalo
daleko dříve. Že už před
třiceti lety odstartovalo do
rychlostní zkoušky první
Subaru pod označením
Leone DL. Následovaly RX
Turbo, Legacy RS a poté
již na řadu přišla Impreza.*

*Vůz pocházející ze Země
vycházejícího slunce dokázal
získat šest mistrovských
titulů a sedmačtyřicet
vítězství v rámci světového
šampionátu, čímž se zařadil
mezi nejúspěšnější značky
historie tohoto náročného
motoristického sportu.
Na nadcházejících stránkách
postupně představíme všechny
vozy Subaru, jež kdy vyjely
na tratě mistrovství světa.*



Text **Marek Felt**
Foto **autor a archiv**





Subaru RX Turbo

ÉRA VOZU SKUPINY B. TAKOVÝ BYL ROK 1985. SVĚTOVÝM ŠAMPIONEM SE STAL FINSKÝ JEZDEC TIMO SALONEN S VOZEM PEUGEOT 205 TURBO 16.

První světovou soutěží vozu ze Země vycházejícího slunce byla Safari Rally v roce 1985. Vraťme se k tomu, co této události předcházelo. Subaru Rally Team Japan založil Noriyuki Koseki a v letech 1980 až 1989 se tým účastnil vybraných závodů v automobilových soutěžích s vozem Subaru Leone RX Turbo. Vůbec první závody absolvovalo Subaru v roce 1980 s první generací Subaru Leone DL. V roce 1987 při Safari Rally představilo japonské závodní oddělení třetí generaci Leone Coupé.

Důležitým mezníkem byl rok 1986, kdy se v závodním Subaru poprvé objevilo turbo. Čtyřdveřový sedan s turbomotorem 1,8 o výkonu 193 koní, točivým momentem 230 Nm při 5200 min⁻¹ a pětistupňovou převodovkou znamenalo několik úspěchů. V roce 1986 s ním Mike Kirkland dojel na šestém místě absolutně a obsadil první místo ve skupině v rámci nejtěžší světové soutěže, Safari Rally. Ještě lépe si vedl o rok později novozélandský jezdec Possum Bourne, který skončil třetí při domácí Rally Nový Zéland. V konkurenci silnějších vozů to byl obdivuhodný výsledek. Subaru však zářilo i v dalších šampionátech. Díky skvělým výsledkům získal Possum Bourne tovární podporu, s níž dokázal zvítězit v Australském

a Asijskopacifickém šampionátu, což Subaru dostávalo stále více do povědomí nejen fanoušků automobilových soutěží, ale i soupeřů.

Čím však byl tento vůz obzvlášť výjimečný, to byl pohon všech kol. Vedle legendárních automobilů skupiny B bylo Subaru jedním z prvních vozů skupiny A, jež disponovaly pohonem všech kol. Skupina B se však dostala v roce 1987 do úzkých, když byla zrušena po tragické nehodě Henriho Toivonena. Na řadu přišly vozy skupiny

A, které neměly takový výkon jako „béčka“. To byla výhoda pro japonskou značku, jež tak mohla využít zkušeností s modelem Subaru RX Turbo, které se v soutěžích sporadicky objevovalo až do roku 1989, kdy jej vystřídalo Subaru Legacy. Za volantem RX Turbo se představily rovněž takové hvězdy, jakými byli světový šampion z roku 1981 a vítěz deseti světových soutěží Ari Vatanen, Per Eklund nebo několikaletý prezident FIA Shekhar Mehta.



Subaru Legacy RS

1993: PREMIÉROVÉ VÍTĚZSTVÍ SUBARU V MISTROVSTVÍ SVĚTA.

Radikální změna ve struktuře týmu přišla v roce 1990. David Richards (bývalý spolujezdec Ariho Vatanena, s nímž získal v roce 1981 titul světového šampióna) založil v roce 1984 spolu s Ianem Parrym britskou společnost Prodrive, která se specializovala na přípravu závodních vozů. V roce 1990 navázala úzkou spolupráci se značkou Subaru, a tak v Banbury spatřilo světlo světa nové závodní Subaru Legacy RS 4WD, jež bylo lehčí a výkonnější než předchozí model RX Turbo. Druhou změnou byla potvrzená pravidelná účast v rámci závodů mistrovství světa pod hlavičkou nově složeného 555 Subaru World Rally Teamu. Debut si čtyřdveřový sedan s přeplňovaným čtyřválcovým turbomotorem typu boxer o výkonu 300 koní a točivým momentem 320 Nm při 5000 min⁻¹

odbyl při Safari rally. Ale v době, kdy mistrovství světa dominovaly vozy Lancia Delta, bylo přetěžké uspět.

První náznaky potenciálu japonského vozu přesto přišly během premiérové sezóny, kdy dokázal Marku Alén obsadit při Švédské rally třetí místo v absolutním pořadí. Subaru se však nevzdávalo, a tak se v závodních vozech poprvé objevil revoluční mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou. Ale každá novinka má své mouchy, a tak zpočátku nový systém fungoval nepřesně. To však na scénu přišla nová vycházející krev – Colin McRae, jenž dokázal získat titul v Britském šampionátu, a tím si řekl o místo v továrním týmu. První úspěchy nového modelu přišly v roce 1992, kdy se Vatanenovi a McRaeovi podařilo obsadit druhá místa na Novém Zélandě a ve Švédsku.

V roce 1993 se Subaru konečně dočkalo. Po sedmi letech, kdy skončil v rámci Rally Nový Zéland Bourne na třetím místě, přišlo premiérové vítězství v rámci mistrovství světa. Zasloužil se o to právě skotský jezdec Colin McRae. V době konání soutěže stávil divoký Skot pětadvacáté narozeniny a k nim si dal ten nejlepší možný dárek.

Cesta za vítězstvím však nebyla jednoduchá. První etapa připomínala obvyklý scénář. Když Colin přivezl své modré Legacy RS do večerního servisu, mělo značně pošramocnou karoserii a zcela chybělo zadní okno. Po rychlém servisu sehraného týmu mechaniků mohl McRae pokračovat v soutěži a dojet si pro premiérové vítězství.

Novozélandská soutěž však byla pro zastaralé Legacy posledním závodem.



Subaru Impreza 555

ČTYŘI ROKY, DVA TITULY MEZI TÝMY A JEDEN MEZI JEZDCI – TO BYLA IMPREZA 555.



Výroba vozu Subaru Impreza začala v lednu roku 1993. O několik týdnů později v britském Banbury, centrále společnosti Prodrive, byl dokončen první prototyp závodní Imprezy, která byla posléze v dubnu roku 1993 homologována pro automobilové soutěže. Nová Impreza 555 vyčnívala nad Legacy takřka v každém ohledu. Rozvor byl o 60 mm kratší a celková délka se zmenšila o 170 mm. To vše přispělo k lepšímu ovládání. Brzdy byly kvalitnější a pružnější, motor umožňoval mnohem lepší akceleraci díky 15–20 koňským silám navíc. Hmotnost vozu byla rozložena mnohem účelněji, protože nový hliníkový motor byl posunut více dozadu. Menší převisy znamenaly, že více hmotnosti spočívalo mezi koly, čímž Impreza získala na stabilitě a vůz se lépe ovládal při průjezdech zatáčkami.

Před startem novozélandské soutěže v roce 1994 navíc Subaru představilo verzi s aktivním

mezinápravovým a předním elektronickým diferenciálem. V té době ještě nikdo netušil, že se Impreza stane v rallysportu pojmem a že bude patřit k nejúspěšnějším vozům historie. Čtyřdveřový sedan s přeplňovaným čtyřválcovým turbomotorem typu boxer o výkonu 295 koní a točivým momentem 480 Nm při 5000 min⁻¹ si svůj debut odbyl v rámci Rally tisíce jezer ve Finsku. Premiéra se vydařila na jedničku, Ari Vatanen obsadil druhé místo. První vítězství však přišlo o rok později. Španělský jezdec Carlos Sainz nenašel přemožitele v Řecku a zahájil tak nejúspěšnější období značky. Sainzovi se s tímto modelem podařilo zvítězit ještě třikrát.

Úspěšnější však byl Colin McRae, který dokázal Imprezu 555 dovézt do cíle na prvním místě celkem sedmkrát. Sezóna 1995 navíc byla pro Subaru obzvlášť úspěšná. McRae díky dvěma vítězstvím na Novém Zélandě a na domácích tratích v Anglii dokázal získat jako

nejmladší jezdec historie titul mistra světa mezi jezdci.

Subaru svoji suverenitu potvrdilo i v Poháru konstruktérů, kde díky dvojici McRae/Sainz získalo premiérový titul.

Vratme se však ještě k památnému souboji o titul světového šampióna při RAC Rally v roce 1995. Před tímto závodem vedl v průběžném pořadí díky většímu počtu prvenství v sezóně Sainz před týmovým kolegou McRaem. Skotský jezdec však měl v týmu neotřesitelnou pozici, a tak i přes nevíli španělského jezdce musel titul získat. A tak se i stalo, zasáhla „týmová režie“. V Anglii zvítězil McRae o 36 sekund – po ujetých více než 500 kilometrech na rychlostních zkouškách skutečně minimální časový rozdíl... Pozici nejlepší značky si 555 Subaru World Rally Team udržel i v nadcházejícím roce. Mezi jezdci získal McRae titul vicemistra, když o možnost zisku druhého titulu přišel kvůli třem haváriím.



Subaru Impreza WRC 1997-2000

PŘEVAHA SUBARU V ROCE 1997 BYLA NEUVĚŘITELNÁ – S OSMI VÍTĚZSTVÍMI DOKÁZALO OPĚT ZÍSKAT POHÁR KONSTRUKTÉRŮ.

Vroce 1997 byla skupina A nahrazena podle regulí FIA třídou WRC (World Rally Car), jež měla za úkol zatraktivnit světový šampionát. Nová specifikace soutěžních aut odvozených ze sériových vozů, kterých musí být vyrobeno minimálně 25 000 kusů, přinesla nová pravidla o rozměrech, geometrii, aerodynamice i motoru vybaveném elektronickým systémem ALS, jež zamezuje zpoždujícímu účinku turbodmychadla. Tato skutečnost nahrávala společnosti Prodrive. Na stavbě nové Imprezy WRC se podílel Peter Stevens, který pracoval i na konstrukci legendárního McLarenu F1.

Dvoudveřový sedan s přeplňovaným čtyřválcovým turbomotorem typu boxer o výkonu 295 koní a točivým momentem 480 Nm při 4000 min⁻¹, v němž je množství přivedeného vzduchu omezeno restriktorem o průměru 34 mm, si svůj debut odbyl v rámci Rally Monte Carlo 1997. Premiéra to byla obzvlášť úspěšná. Italský jezdec Piero Liatti zahájil své vystoupení v mistrovství světa vítězstvím. Suverenita vozu Subaru, které disponovalo třemi pasivními diferenciály, pokračovala i ve zbývajících částech sezóny, když s osmi vítězstvími dokázalo obhájit předchozí dva tituly v Poháru konstruktérů.

McRaeovi se sice daří zvítězit v posledních třech závodech sezóny 1997, avšak na tyto úspě-

chy nedokáže v nadcházející sezóně navázat a v konečném pořadí 1998 mu patří třetí místo. Stejná příčka patří i Subaru mezi značkami.

Pro rok 1999 se podařilo týmu angažovat čtyřnásobného světového šampiona Juhu Kankkunena, jež má za úkol spolu s Richardem Burnsem vrátit Subaru na příčky nejvyšší v konečném pořadí šampionátu. V sezóně se podaří třikrát zvítězit Burnsovi a dva triumfy si připsuje také Kankkunen, což v celkové klasifikaci znamená pro značku Subaru druhé místo v Poháru konstruktérů. Mezi jezdci získává Richard Burns titul vicemistra.

V roce 2000 se objevuje nový model Imprezy pod označením WRC2000, o němž Prodrive prohlásil, že se jedná z 80 procent o zcela jiný

vůz, než byl jeho předchůdce. Tento vývojový krok Imprezy byl dílem nynějšího technického ředitele Fordu, Christiana Loriauxe. Jednalo se o první automobil, u kterého byl velký důraz kladen na nízké těžiště, a s tím související lepší ovladatelnost. A opravdu to fungovalo. Richard Burns při prvním startu tohoto vozu zvítězil při Portugalské rally a rychlost Imprezy potvrdil ještě při dalších třech vítězstvích v sezóně.

Vozy Subaru Impreza WRC '98 a 2000 se objevily i na českých tratích, kde s nimi startoval Tomáš Hrdinka. V roce 2000 dokonce získal ve své premiérové sezóně třetí místo absolutně, když lepší byl pouze Roman Kresta, pozdější tovární jezdec Fordu, a několikanásobný český šampion Ladislav Křeček.





Subaru Impreza WRC 2001-2002

BURNSOVI SE VŮBEC NEDAŘILO A JIŽ SKLÁDAL ZBRANĚ. PŘESTO SE VŠE V DRUHÉ POLOVINĚ SEZÓNY OBRÁTIL A BRITSKÝ JEZDEC MOHL SLAVIT PREMIÉROVÝ TITUL.

V roce 2001 představil 555 Subaru World Rally Team zbrusu novou Imprezu pod označení Subaru Impreza S44 WRC.

Jednalo se o návrat ke čtyřdveřovému sedanu, který disponoval přeplňovaným dvoulitrovým turbomotorem typu boxer o výkonu 300 koní a točivým momentem 480 Nm při 4000 min⁻¹ (dle regulí FIA). Poprvé se tato Impreza objevila na startu Rally Monte Carlo 2001 s trojicí jezdců Burns, Solberg a Märtin. Ani jeden však do cíle soutěže nedojel. Lépe se týmu nedařilo ani při druhém startu ve

Švédsku, kde nejlépe skončil Petter Solberg na šestém místě.

Vše nasvědčovalo tomu, že tento model nebude patřit k nejlepším, a tak Richard Burns oznámil, že po této sezóně u Subaru končí, a s velkým předstihem podepsal smlouvu s továrním týmem Peugeot. Po podpisu smlouvy s francouzským týmem však u něho u Subaru přišel zlom. Od portugalské soutěže dojížděl Burns pravidelně na bodovaných umístěních a stoupal průběžným pořadím v hodnocení jezdců. V sezóně zvítězil sice pouze na Novém

Zélandě, přesto do posledního závodu ve Velké Británii vstupoval na průběžném třetím místě s minimální ztrátou na McRaeho a Mäkinena. Oba soupeři však Britskou Rally nedokončili a Burns skončil na třetím místě. Připsal si tak zisk čtyř mistrovských bodů i svůj premiérový titul mezi jezdci! Stačilo mu k tomu pouze 44 bodů, což je nejméně v celé historii mistrovství světa. Nedařilo se však Solbergovi a Märtinovi. Oba získali dohromady 14 bodů, což stačilo týmu Subaru pouze na čtvrté místo mezi konstruktéry.

Burns sice jako novopečený šampión přestoupil k Peugeotu, ale Subaru se podařila nevídaná věc. Získala totiž čtyřnásobného světového šampióna Tommiho Mäkinena. Fin se týmu odvděčil vítězstvím hned při prvním startu v rámci Rally Monte Carlo a mnozí odhodlaně tvrdili, že o titulu je předem rozhodnuto. Prodrive navíc usilovně pracoval na novém modelu, který měl být nasazen v průběhu sezóny. Finskému jezdcovi se však v dalším průběhu sezóny nedařilo dokonale sžít s vozem a nepomohl mu ani přechod na novou Imprezu WRC 2002. O poznání lépe se dařilo mladému Solbergovi. Norskému jezdcovi patřilo na konci sezóny druhé místo mezi jezdci, když lepší byl pouze Marcus Grönholm. Solberg navíc dokázal zvítězit při závěrečné Britské Rally, čímž naznačil, že se s ním musí pro další sezónu počítat v boji o příčky nejvyšší. 555 SWRT zakončil sezónu třetím místem v Poháru konstruktérů.





Subaru Impreza WRC 2003

NEVÍDANÁ RADOST, KTERÁ NEMĚLA KONCE, TAK BY SE DALA CHARAKTERIZOVAT
OSLAVA TITULU PETTERA SOLBERGA V ROCE 2003.

Na start Rally Monte Carlo roku 2003 se Nor Solberg s Finem Mäkinenem postavili se specifikací Imprezy S44 WRC pro rok 2003. Tento čtyřdvéřový sedan s přeplňovaným dvoulitrovým turbomotorem typu boxer disponoval výkonem 300 koní a točivým momentem 600 Nm při 4000 min⁻¹ (dle regulí FIA). V okolí Monte Carla se však oběma jezdčům nedařilo. Solberg i Mäkinen havarovali a museli ze soutěže odstoupit. V lepším světle se tým představil ve Švédsku, kde finský jezdec obsadil druhé místo. Přesto po třech odjetých závodech figurovali oba jezdci hluboko v průběžném hodnocení.

Lze však bez nadsázky říci, že se opakovala situace z roku 2001. Od čtvrtého závodu jezdil Petter Solberg jako vyměněný a získával pravidelně body do hodnocení jezdců. Při Kyperské a Australské rally dokonce zvítězil. Smůla potkala norského jezdce až čtyři závody před koncem sezóny, když musel odstoupit kvůli nedostatku paliva. Ještě větší rozčarování přišlo během shakedownu (testovací rychlostní

zkoušce) před Korsickou rally. Solberg značně poškodil svoji Imprezu. V tu chvíli by si na něho a titul mezi jezdci nevsadil ani ten největší optimista. Mechanici Subaru World Rally Teamu však zabrali a dokázali vůz připravit na start slavné asfaltové francouzské soutěže. První etapu ovládl asfaltový specialista Loeb a Solbergovi patřila až osmá pozice. Od druhé etapy si však s týmy zahrálo „poker“ počasí. Trojice Solberg-Subaru-Pirelli ale fungovala precizně a posunula se až na vrchol pořadí, na němž vydržela až do konce soutěže.

Ve Španělsku skončil Solberg na pátém místě a před posledním závodem sezóny činil rozdíl mezi ním a vedoucím Loebem pouhý jeden bod. Při systému 10-8-6-5-4-3-2-1 to znamenalo, že pokud Solberg ve Velké Británii zvítězí, nebo získá o dva body více než Francouz, bude slavit svůj premiérový titul a již třetí titul pro značku Subaru v hodnocení jezdců. Norský jezdec nenechal nikoho na pochybách a od první rychlostní zkoušky vedl před Loebem. Po první etapě byl rozdíl pouhých osm sekund,

ale v dalším průběhu navýšil svůj náskok až na rozdíl třiačtyřiceti sekund a po zásluze si dojel se 72 body pro mistrovský titul.

V hodnocení značek patřilo Subaru World Rally Teamu třetí místo se ziskem 109 bodů.



Subaru Impreza WRC 2004-2007

SUBARU WORLD RALLY TEAM ZÍSKÁVÁ POSLEDNÍ VÍTĚZSTVÍ V MISTROVSTVÍ SVĚTA.



Mexická rally 2004 byla prvním závodem vylepšené odlehčené verze Imprezy. Petter Solberg dokončil tento závod čtvrtý a jeho týmový kolega Mikko Hirvonen na pátém místě. Solbergovi se dařilo také na Novém Zélandu, kde si připsal první vítězství v sezóně. Ve zbývajících závodech přidal ještě další čtyři prvenství, která mu vynesla titul vicemistra v hodnocení jezdců. Ani to však nestačilo Subaru World Rally Teamu na lepší než třetí příčku mezi týmy. Skvěle zahájil Solberg i další sezónu. Dokázal zvítězit ve Švédsku, a tím uzavřel úspěšné vystoupení modelu 2004.

Zatímco v roce 1994 používal Colin McRae mechanické řazení, vozy Subaru Impreza WRC 2004 disponovaly hydraulicky ovládanými poloautomatickými převodovkami „řízenými“ páčkami na sloupku volantu. Toto vylepšení mělo za následek, že jezdec mohl zařadit rychlostní stupeň za neuvěřitelných 10 milisekund,

což bylo rychleji než u formule 1. Vývojem obtokového systému (ALS) tým vylepšil odevzd turba a elektronický plynový pedál nahradil starý lankový systém. Tento pokrok ale s sebou přinesl skutečnost, že vytvoření každé „součásti“ vyžadovalo mnohem více času a sil. Například sestavení karoserie trvalo v roce 2006 celkem 780 hodin, zatímco v roce 1994 to bylo jen 160 hodin.

V rámci Mexické rally 2005 Subaru World Rally Team představil upravenou verzi Imprezy. Karoserie byla rozšířena na 1800 mm, což umožnilo použít o 30 milimetrů širší nápravy. Novinkou byla také koncepce turbodmychadla IHI, odrážející se ve zlepšeném výkonu. Subaru Impreza WRC 2005 s plochým šestnáctiválčovým dvoulitrovým čtyřválcem typu boxer o výkonu 300 koní a maximálním točivým momentem 589 Nm při 4000 min⁻¹ patřila i v tomto roce k nejrychlejším v šampionátu, což Impreza potvrdila mexickým vítězstvím.

Solbergovi se podařilo zvítězit ještě na rally v Anglii. V celkovém hodnocení sezóny pak norský jezdec získal pomyslný stříbrný věnec za suverénním Loebem.

Model 2006 byl opět zcela nový a neměl s předchozím vozem mnoho společného. Vzhled automobilu byl upraven podle faceliftu sériového modelu. Kvůli úpravě pravidel musela mít Impreza mechanické diferenciály. Premiéru si odbyla v Monte Carlu, kde okruhový specialista Stéphane Sarrazin dojel až jako pátý. Kdo však čekal, že vítězství je jen otázkou času, musel být zklamán. Solbergovi se podařilo získat pouze druhá místa při závodech v Argentině a Austrálii. To znamenalo až šesté místo v konečném pořadí mezi jezdci.

Ještě hůře si Subaru World Rally Team vedl v roce 2007. Pouze jedno druhé Solbergovo místo v Portugalsku způsobilo v týmu rozčarování. To už však byla ve fázi příprav nová Impreza WRC s karoserií hatchback.





Subaru Impreza WRC 2008

SUBARU IMPREZA ABSOLVOVALA PŘI RALLY NOVÝ ZÉLAND DVOUSTÝ ZÁVOD V RÁMCI MISTROVSTVÍ SVĚTA.

Závodní vůz určený pro mistrovství světa vychází z nejnovější generace modelu Impreza, která se na trh dostala v roce 2007. Sériový vůz v úpravě pro automobilové závody vypadal skvěle. Na novém barevném provedení se podílelo designové oddělení FHI. Bylo to poprvé, kdy Subaru World Rally Team nasazoval v rally hatchback. Oproti předchozí verzi sedan měl nový hatchback delší rozvor a kratší oba převisy. Podle homologač-

ních pravidel FIA byl poháněn dvoulitrovým přeplňovaným turbomotorem typu boxer o výkonu 300 koní při 5500 otáčkách. Impreza pod typovým označením S14 disponovala točivým momentem 650 Nm při 3000 min⁻¹, což spolu s nejnižší povolenou hmotností 1230 kilogramů dělalo z vozu velkého konkurenta pro suverénní tandem Loeb-Citroën.

Ostrý debut absolvovala Impreza S14 při Rally Akropolis v Řecku, kde se po vynikajícím výkonu umístil Petter Solberg hned za Loebem. Za svými zády ale nechal tovární Fordy v čele s Hirvonenem. Od turecké soutěže se však novému hatchbacku tolik nedařilo. Ve Finsku sice dokázal Chris Atkinson vyjet bronz za Loebem a Hirvonenem, ale více podobných výsledků se již Solbergovi s Atkinsonem získat nepodařilo. Subaru přesto mělo důvod k radosti. Rally Nový Zéland bylo totiž dvoustým startem Subaru Impreza v mistrovství světa. Za svoji dlouhou existenci dokázala Impreza získat šest titulů a šestačtyřicet vítězství v jednotlivých podnikcích

WRC. V celkové klasifikaci nakonec patřilo Atkinsonovi páté místo se ziskem padesáti mistrovských bodů, o čtyři body méně vybojoval Solberg a umístil se hned za australským jezdcem. Mezi značkami dojel Subaru World Rally Team třetí.

Ke konci sezóny však začaly prosakovat informace o konci účinkování továrního týmu Subaru v mistrovství světa. Prognózy se bohužel vyplnily, a tak se stala Britská rally v roce 2008 posledním závodem Subaru World Rally Teamu. Petter Solberg se s tímto vozem rozloučil důstojně, když do poslední etapy atakoval třetího Sorda. Na bronzový stupínek sice nakonec nedosáhl, přesto čtvrté místo nebylo špatným výsledkem. Značka Subaru se však z mistrovství světa úplně nevytratila. Společnost Prodrive přislíbila pro sezónu 2009 podporu norské stáji Adapta, v níž jezdí mladý Mads Ostberg. Norskému jezdcovi se ale příliš nedařilo, jeho nejlepším výsledkem bylo šesté místo v Portugalské rally.





Subaru mezi produkčními vozy

PĚT TITULŮ V ŘADĚ – TO JE DŮKAZ, ŽE IMPREZA PATŘÍ MEZI VŮBEC NEJLEPŠÍ RALLYOVÉ VOZY SOUČASNOSTI.

Subaru nezískávalo skvělá umístění pouze v nejvyšší kategorii WRC. Mezi produkčními vozy dokázala značka Subaru od roku 2003 vybojovat pět světových titulů v řadě. Vše začalo v roce 2003, kdy s vozem Subaru Impreza WRX startoval Martin Rowe. Britský jezdec dokázal zvítězit v Austrálii a přidal ještě dvě druhá místa v Německu a na Kypru. V celkovém součtu získal 43 bodů a stal se po zásluze světovým šampionem mezi produkčními vozy. Dominanci Subaru potvrdili ještě ziskem titulu vicemistra Toshiro Arai a třetím místem Stig Blomqvist. Nadvláda Subaru pokračovala i v nadcházející sezóně,

když se z titulu světového šampiona radoval se ziskem 35 bodů Niall McShea, o pět bodů před Araiem s dalším vozem Subaru.

Po dvou titulech vicemistra se v roce 2005 konečně dočkal také Toshiro Arai, jenž zvítězil ve Švédsku, Turecku, ve Velké Británii a na domácí Japonské rally. V celkovém pořadí porazil druhého Al-Attiyaha, startujícího, jak jinak, než s vozem Subaru Impreza.

V roce 2006 se Araiovi příliš nedařilo a skončil celkově až na šestém místě. Neporazitelnost Imprezy se však podařilo udržet Nasseru Al-Attiyahovi. Titul vybojoval se ziskem čtyřiceti bodů.

Ani sezóna 2008 nenabídla jiný scénář. Značka Subaru patřila mezi produkčními vozy k nejrychlejším, a tak se se ziskem dvou vítězství, v Řecku a na australských tratích, z historicky druhého titulu mohl radovat Arai.

Zlom však přišel s novým modelem Subaru Impreza WRX s karoserií hatchback. Araiovi se přestalo dařit a v konečném hodnocení skončil hluboko v poli poražených. Blýskání na lepší časy našťastí přinesla prozatím poslední sezóna 2009. Nasser Al-Attiyah dokázal zvítězit v Rally Argentina a Rally Sardinie, což mu na konci sezóny vyneslo konečné třetí místo. Zlepšující formu hatchbacku potvrdil se ziskem 25 bodů celkově pátý Arai.

Produkční vozy Subaru můžeme vidět i v českém šampionátu, kde si vůbec nevedou špatně. Především Vojtěch Štajfl dokázal s Imprezou WRX zajet řadu výborných výsledků, mezi něž patří především prvenství při Rally Bohemia 2005. V letošním roce můžeme Štajfala vidět za volantem Subaru Impreza WRX STI Group N. Mimo pražského jezdce se českého šampionátu pravidelně účastní dravě jedoucí Daniel Běhálek, Emil Triner, Robert Achs i další jezdci, kteří startují s vozy Subaru starší generace.



Vojtěch Štajf oslavil stovku

PRAŽSKÝ JEZDEC OSLAVIL V RÁMCI VALAŠSKÉ RALLYE 2010 JIŽ STÝ START V NEJNÁROČNĚJŠÍ MOTORISTICKÉ DISCIPLÍNĚ – RALLY.

V posledních šesti letech navíc brzdí tratě rychlostních zkoušek s produkčním vozem Subaru Impreza a s podporou českého zastoupení japonské značky.

Kdy jste poprvé usedl do závodního Subaru?

Tak vůbec poprvé to byl epizodní start s modelem Subaru Impreza WRX ze stáje Karla Trněného na Rallye Agropa Pačejov v roce 2003. Při jednorázovém startu s podporou dealerství Emil Frey mě navigoval Julius Gál, ale pro technickou závadu jsme bohužel cíl neviděli. S vozem se šesti hvězdami ve znaku jsem se pak objevil na startu až v rámci kompletního seriálu MMČR v rally v roce 2005, již pod hlavičkou Subaru ČR-deník Blesk týmu. Tehdy to byl model Impreza STI Spec C, někdy označovaný také jako N11. U tohoto provedení jsme vydrželi dvě sezóny a poté přezbrojili na novější verzi Imprezy STI Spec C s označením N12 (sezóna 2007) a N12b (2008). V roce 2009 jsme na Valašské rally představili novinku v podobě Subaru Impreza STI skupiny N s karoserií hatchback. Ta vychází z japonské verze STI, je určena výhradně pro přestavbu na závodní speciál a je možné ji zakoupit i prostřednictvím českého importéra Subaru, který je velký fanďa rally. V letošní sezóně pak startuji s poslední evolucioní tohoto typu, neoficiálně nazývanou N15.

Co vás vedlo k výběru zrovna značky Subaru?

Volba Imprezy je u mě výsledkem kombinace racionálního uvažování a hlasu závodnického srdce. To první je samozřejmě jednoduše zdůvodnitelné úspěchy vozu jak v šampionátu PWRC, tak mezi produkčními vozy, i v celkové klasifikaci různých šampionátů. To srdeční roz-



hodnutí bylo samozřejmě ovlivněno netradiční koncepcí motoru boxer, a s tím spojeným charakteristickým zvukovým projevem, a ikonami světové rally, Colinem McRaem a Richardem Burnsem, kteří vůz značky Subaru v minulosti vodili po světových tratích. Jsem každopádně rád, že jsem se pro Subaru rozhodl, a můj tým v současnosti ví o voze tolik, že případná změna by byla velmi obtížná. Tohle ale řešit nemusím, protože měnit své náčiní rozhodně neplánuji.

Jak jste již zmínil, startoval jste jak se sedanem, tak s hatchbackem. Můžete je stručně porovnat?

Tvary karoserie až tak důležité nejsou, i když zvyknout si opticky na zcela jiný vzhled mi také

chvilku trvalo. Největším rozdílem je s ohledem na jízdní vlastnosti zejména delší rozvor nového modelu. Díky němu je vůz v rychlejších pasážích stabilnější, zcela odlišná konstrukce zadní nápravy pak byla z hlediska optimálního vyladění jízdních vlastností výzvou zejména pro týmového technika Jana Kubička. Právě tato koncepce se však podepisuje na vynikající schopnosti tohoto vozu brzdit, což při svém pohostinském startu s naším vozem vloni na podzim velmi ocenil i Václav Pech. Každopádně je nový vůz bez nadsázky o generaci dál než byl předchozí model, konečků i naše výsledky nejrychlejšího Subaru v MMČR to dosvědčují.



Tým jednoho z nejuspěšnějších českých jezdců této značky, Daniela Běháka, v současnosti vlastní dva vozy, přičemž jeden z nich pochází přímo z dílen společnosti Prodrive. V roce 2009 dokonce Běhálek získal ocenění „Hvězda Rally Šumava“, kterou udělovali fanoušci rallyserveru eWRC.cz.



Na Rally Šumava 2010 si premiérový závod odbyl Valar Rally Team, kde se za volantem produkčního Subaru objevil Vladimír Berger, ex-tovární jezdec Škody Motosport. O vůz se bude střídat s Václavem Donátem.



V rámci vybraných závodů startují s vozem se souhvězdím Plejád ve znaku ještě například Aleš Dlouhý, Marcel Havlásek, Václav Mulač, Ludvík Otto, Jiří Vacek...



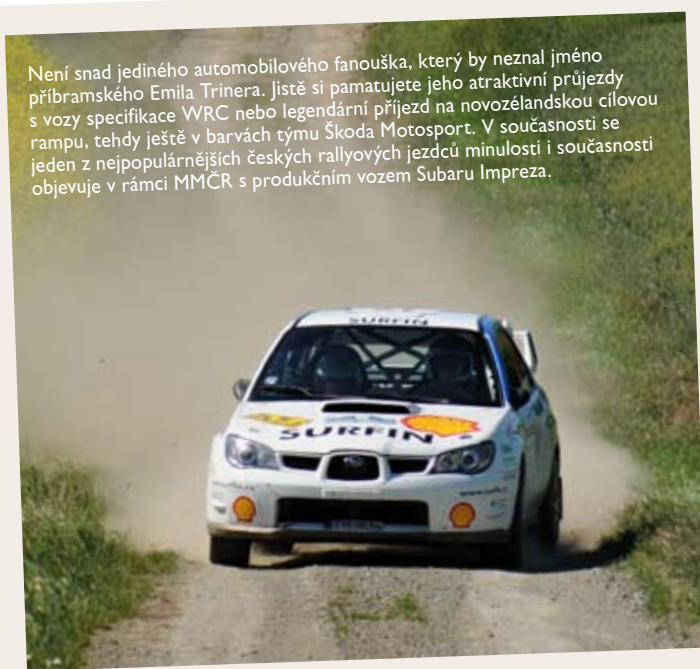
Subaru na českých rychlostních zkouškách

NEJENOM VOJTĚCH ŠTAJF PATŘÍ K PRAVIDELNÝM ÚČASTNÍKŮM ČESKÉHO ŠAMPIONÁTU RALLY. S VOZY SUBARU STARTUJE I ŘADA DALŠÍCH JEZDCŮ.

Že je Subaru mezi automobilovými závodníky oblíbenou značkou, dokazuje i Robert Achs, jenž se pravidelně účastní „velkého“ šampionátu a vybraných rallysprintových podniků.



Není snad jediného automobilového fanouška, který by neznal jméno příbramského Emila Trinera. Jistě si pamatujete jeho atraktivní průjezdy s vozy specifikace WRC nebo legendární příjezd na novozélandskou cílovou rampu, tehdy ještě v barvách týmu Škoda Motosport. V současnosti se jeden z nejpůvodnějších českých rallyových jezdců minulosti i současnosti objevuje v rámci MMČR s produkčním vozem Subaru Impreza.



SPECIFIKACE SOUTĚŽNÍCH SPECIÁLŮ SUBARU

Model	Subaru RX Turbo	Subaru Legacy RS	Subaru Impreza 555	Subaru Impreza WRC 1997-2000
Motor	plochý přeplňovaný 4válec, 1781 cm ³	plochý přeplňovaný 4válec, 1994 cm ³	plochý přeplňovaný 4válec, 1994 cm ³	plochý přeplňovaný 4válec, 1994 cm ³
Výkon	140 kW (190 k)/6500 min ⁻¹	221 kW (300 k)/6500 min ⁻¹	221 kW (300 k)/5500 min ⁻¹	221 kW (300 k)/5500 min ⁻¹
Točivý moment	230 Nm/5200 min ⁻¹	470 Nm/5200 min ⁻¹	480 Nm/4000 min ⁻¹	480 Nm/4000 min ⁻¹
Rozměry (d x š x v)	4370 x 1660 x 1425 mm	4510 x 1705 x 1420 mm	4340 x 1690 x 1405 mm	4340 x 1770 x 1390 mm
Hmotnost	1060 kg	1130 kg	1208 kg	1230 kg (limit FIA)
Debut v MS	Safari Rally 1985	Safari Rally 1990	Rally Finland 1993	Rally Monte Carlo 1997
Počet vítězství v mistrovství světa	0	1x (McRae)	11x (7x McRae, 4x Sainz)	20x (8x McRae, 7x Burns, 2x Kankkunen a Eriksson, 1x Liatti)



Model	Subaru Impreza WRC 2001-2002 (44S)	Subaru Impreza WRC 2003-2004 (44S)	Subaru Impreza WRC 2005-2007 (44S)	Subaru Impreza WRC 2008 (S14)
Motor	plochý přeplňovaný 4válec, 1994 cm ³	plochý přeplňovaný 4válec, 1994 cm ³	plochý přeplňovaný 4válec, 1994 cm ³	plochý přeplňovaný 4válec, 1994 cm ³
Výkon	221 kW (300 k)/5500 min ⁻¹	221 kW (300 k)/5500 min ⁻¹	221 kW (300 k)/5500 min ⁻¹	221 kW (300 k)/5500 min ⁻¹
Točivý moment	480 Nm/4000 min ⁻¹ (550 Nm/5500 min ⁻¹)	589 Nm/4000 min ⁻¹	600 Nm/4000 min ⁻¹	650 Nm/3000 min ⁻¹
Rozměry (d x š x v)	4340 x 1770 x 1390 mm	4340 x 1770 x 1390 mm	4340 x 1800 x 1390 mm	4415 x 1800 x 1475 mm
Hmotnost	1230 kg (limit FIA)	1230 kg (limit FIA)	1230 kg (limit FIA)	1230 kg (limit FIA)
Debut v MS	Rally Monte Carlo 2001	Rally Monte Carlo 2003	Rally Mexiko 2005	Rally Acropolis 2008
Počet vítězství v mistrovství světa	3x (Burns, Mäkinen, Solberg)	10x (Solberg)	2x (všechny Solberg)	0



ÚSPĚCHY V MS

Počet vítězství	47
Počet titulů mezi jezdci	3 (1995 McRae, 2001 Burns, 2003 Solberg)
Počet titulů mezi konstruktéry	3 (1995, 1996, 1997)





Na dvou kolech i na vodě

SUBARU PATŘILO K NEJLEPŠÍM TÝMŮM V AUTOMOBILOVÝCH SOUTĚŽÍCH A ZÁROVEŇ POMÁHALO SPORTOVČŮM V OSTATNÍCH ODVĚTVÍCH DOSAHOVAT NEJLEPŠÍCH VÝSLEDKŮ.

Společnost Subaru of America Inc. podepsala v roce 2003 smlouvu v té době se čtyřnásobným vítězem nejprestižnějšího cyklistického závodu Tour de France, Lancem Armstrongem. Americký profesionální cyklista se tak stal tvářích Subaru, která v USA propagovala modely Outback, Forester, Baja a Impreza WRX. „Jsem potěšen, že mohu spolupracovat právě se Subaru, jehož vášní je sport a vůle po vynikajících výsledcích,“ konstatoval stručně Armstrong. Kromě spolupráce se značkou Subaru pokračoval v profesionální cyklistice, kde získával další úspěchy. Ke čtyřem vítězstvím na Tour de France přidal ještě tři triumfy v letech 2003 až 2005, čímž se stal vůbec

nejúspěšnějším cyklistou všech dob. Za své sportovní výsledky dostal Armstrong mnoho mezinárodních ocenění, například v roce 2002 byl jmenován časopisem Sports Illustrated Sportovcem roku. Po sedmém vítězství na Tour de France oznámil přerušeni kariéry, aby se v roce 2009 na francouzské silnici opět vrátil. Výsledkem fenomenálního cyklisty bylo třetí místo celkově, což ve věku sedmatřiceti let byl obdivuhodný výkon.

Cesta Lance Armstronga na cyklistický vrchol však nebyla jednoduchá. Koncem roku 1996 onemocněl testikulární rakovinou (rakovina varlat). Američan však boj s vážnou nemocí nevdal a po absolvování několika operací a chemoterapií dokázal nemoc porazit

stejným způsobem, jakým porážel soupeře na etapách slavné Tour de France. Uzdravení jej inspirovalo v roce 1997 k založení nadace Lance Armstrong Foundation. Jejím cílem je pomoci lidem, kteří trpí rakovinou, a především dát jim sílu a naději při boji s touto zhoubnou nemocí.

Subaru se však angažovalo i v dalších sportech. V roce 2003 bylo partnerem jachtařského týmu kategorie Tornado v Austrálii, který reprezentovali Darren Bundock a John Forbes. Australští jachtaři dokázali k dnešnímu dni získat celkem sedm titulů světových šampiónů v kategorii Tornado, dvě stříbrné olympijské medaile (2000, 2008) a řadu dalších úspěchů.



Inzerce

Létající a bláznivý Ken Block

Není snad fanouška automobilových soutěží, který by neznal jméno Ken Block, nebo naprosto úžasné video Gymkhana 1 a 2, jímž americký jezdec propaguje schopnosti vozů Subaru osazených bezsynchronními převodovkami českého výrobce.



Ještě před pár lety u nás jméno dvačtyřicetiletého Kena Blocka znal málokdo. Koncem roku 2008 však začaly po internetu kolovat odkazy na video Gymkhana, kde Ken Block krotí 560 koní své Imprezy WRX STI. „Většinu ze svých schopností, které jsem nabyl jako jezdec rally, používám i při této jízdě. Nejprve to chce trochu praxe, abyste se sžili s vozem, ale díky zkušenostem ze závodů jsem byl s přehledem schopen řídit 560koňovou Imprezu WRX STI od samého počátku. Doslova jsem si užíval každou jízdu a bylo těžké mne z vozu dostat,“ popsal v krátkosti jízdu s Imprezou hlavní aktér. Toto video trojnásobné-

ho vítěze populárních X-Games bylo do dneška zhlédnuto více než 7 000 000krát!

Takovou návštěvnost nečekal ani sám Block, a tak se rozhodl se svým týmem připravit o rok později zcela nové video, kde hlavní roli hrál opět on, tentokrát však již se Subaru Impreza s karoserií hatchback. Video pod označením Gymkhana 2 vidělo ještě více lidí. K 30. 4. 2010 počítadlo překročilo hranici 13 071 500 zhlédnutí, což jej zařadilo na čtvrté místo nejstahovanějších videí na youtube.com. Do třetice americký jezdec upravil Imprezu tak, aby s ní mohl soupeřit proti svým kamarádům na snowboardech. U Imprezy určené pro automobilo-



Kdo ještě neviděl úžasná videa s Kenem Blockem a jeho Imprezou, tak do YouTube zadejte „Gymkhana“ a budete vědět, o čem je řeč.



‘Gymkhana 2 se stal v roce 2009 čtvrtým nejstahovanějším videem na YouTube.’



vé soutěže mezi produkčními vozy došlo ke zvýšení výkonu na 400 koní a především kola nahradily čtyři pásy. Tím se z Imprezy stalo nejrychlejší vozidlo na zasnežených stráních. Projekt pod názvem TRAX STI byl pro Blocka obzvláště srdeční záležitostí. Skloubil zde své dvě největší záliby v podobě snowboardingu a řízení závodního vozu.

Vraťme se však na začátek. Ken Block je spoluzakladatelem společnosti DC Shoes, specializující se na výrobu oblečení, které je k dostání i v České republice. Vyznačá extrémních sportů však neodolal nejnáročnějšímu automobilovému sportu, a tak v roce 2004 po absolvování školy rally přijal

nabídku od Vermont Sports Car Teamu na testování produkčního vozu Subaru. Jízda s tímto vozem se Blockovi natolik zalíbila, že se stala na dlouhých šest let jeho sportovním náčiním.

Ken Block se do povědomí fanoušků dostal především v roce 2005, kdy byl zvolen nejlepším nováčkem amerického šampionátu v automobilových soutěžích. V následujícím roce spolu se svým kamarádem Travisem Pastranou podepsal sponzorskou smlouvu se Subaru Rally Team USA, který ve svých vozech používá bezsynchronní převodovky KAPS českého výrobce. Během sezóny předváděl Block vyrovnané výkony, jež mu vynesly koneč-

né druhé místo v americkém národním šampionátu. V roce 2007 absolvoval americký „šoumen“ dva závody mistrovství světa. Neznalost tratí jej však připravila o dobrý výsledek. Přesto se Blockovi podařilo s Imprezou zajet dva časy v TOP 5 mezi produkčními vozy. V následujícím roce potvrdil roli jednoho z nejlepších amerických rallyových jezdců, když opět skončil na druhém místě v konečném pořadí amerického šampionátu.

Čeští fanoušci měli možnost tohoto jezdce vidět v roce 2009 na show Baja 300 Powerslide, kterou pořádal bývalý rallyový jezdec Armin Schwarz na atraktivních tratích v německé Lužici.



Subaru v hledáčku čísel – kolik nás je?

V ČR je nyní registrováno přes šestnáct tisíc vozů Subaru, nejpočetněji zastoupený je model Legacy, včetně modifikace Outback, druhým v pořadí je Forester a třetí Impreza. Za šestnáct let bylo prodáno přes 8300 nových vozů Subaru, kultovních Imprez WRX u nás jezdí na pět set.

Automobily Subaru mají u nás, ale také ve většině zemí Evropy poměrně specifickou pozici. V žádném případě se nedají označit za tuctové zboží, ale spíš naopak.

Jsou to pravověrné čtyřkolky, vozy pro náročnější fajnšmekry, kteří jsou ochotni připlatit si za vlastnosti, které nabízejí. Kromě toho má značka Subaru obrovské množství fanoušků a vyznavačů, pro něž je symbolem, či dokonce kultovním vozem



snů – model WRX, samozřejmě ve verzi STI a v charakteristické modré barvě doplněné hvězdnatým válečným pomalováním.

MODEL WRX je jedním z mála aut, které dokáže být nejen náležitě vzteklé, ale dá se s ním jezdit i velmi spořádaně. Je to v podstatě velmi kvalitní sportovní nářadí, jež disponuje nekompromisními jízdními vlastnostmi, okouzující dynamikou a dá se v něm dopřít i rodina



na výlet. Mnozí z uživatelů tvrdí, že STI poskytuje sportovní radost z řízení větší než auta, která jsou i dvakrát dražší. Není proto divu, že počet modelů WRX, popř. i ve verzi STI, je u nás relativně tak vysoký. Samotní uživatelé automobilů Subaru se pak dají celkem snadno rozdělit do dvou diametrálně odlišných cílových, ale také zájmových skupin. Na početně menší, ale více viditelné a také často víc slyšitelné vyznače sportovně orientovaných Imprez, samozřejmě převážně v originální modré barvě, a na početnější, ale spíše konzervativní a seriózní majitele modelů Legacy, popř. Outback a Forester, kteří preferují outdoorové spojení pohonu s komfortem vyšší třídy. Zbývající modely jsou u nás už spíš jen okrajovou záležitostí.

VE VĚTŠINĚ ZEMÍ EVROPY nejsou automobily Subaru zdánlivě příliš rozšířeny. Výjimkou je Švýcarsko, které je pro značku Subaru zemí zaslíbenou a její vozy zde patří k nejoblíbenějším a na silnicích velmi často vídaným. Poměrně často se s nimi můžeme také setkávat v další alpské zemi, v Rakousku a ve Velké Británii. Přesto patří značka Subaru mezi dlouhodobě úspěšné i v řadě dalších evropských zemí a celkově jí v Evropě patří podíl 0,62 %, čímž překonává i některé evropské či asijské konkurenty. Ke znatelnému nárůstu prodeje zde v poslední době přispěla nejen obměna prakticky všech modelových řad, ale také výkonný, a přitom mimořádně hospodárný vznětový motor.

PŘEKVAPIVĚ VELKÝ POČET vozů Subaru je registrován i u nás – celkem více než šestnáct tisíc vozů, když ke konci dubna 2010 to bylo přesně 16 159 a tento počet se samozřejmě stále zvyšuje, protože vyřazovaných vozů Subaru je podstatně méně než těch nově přihlašovaných. Nahlédneme-li do statistik registrací vozů ke konci dubna 2010, v uvedených šestnácti tisících automobilech značky Subaru je mezi českými uživateli nejrozšířenějším modelem Legacy/Outback, registrováno 4808 kusů, což znamená, že v roce 2010 jich bude v ČR jezdit na pět tisíc. Na podobně kulaté, jen o něco menší číslo (4000) dosáhne brzo





také model Forester, jehož bylo v dubnu 2010 registrováno 3929 kusů. Během téhož měsíce se již ale „zakulatil“ na rovné 3000 vozů počet registrací modelu Impreza. Překvapujícím množstvím je v registracích zastoupen také malý model Justy – v dubnu 2010 to bylo 2641 kusů,

u něhož zřejmě největší podíl připadá na individuální dovoz ojetin, protože jeho prodej v ČR nebyl nikdy silný. Velkého SUV Tribeca bylo k 30. 4. 2010 registrováno 241 kusů. Zajímavým údajem je i šest u nás registrovaných kupé Subaru SVX.

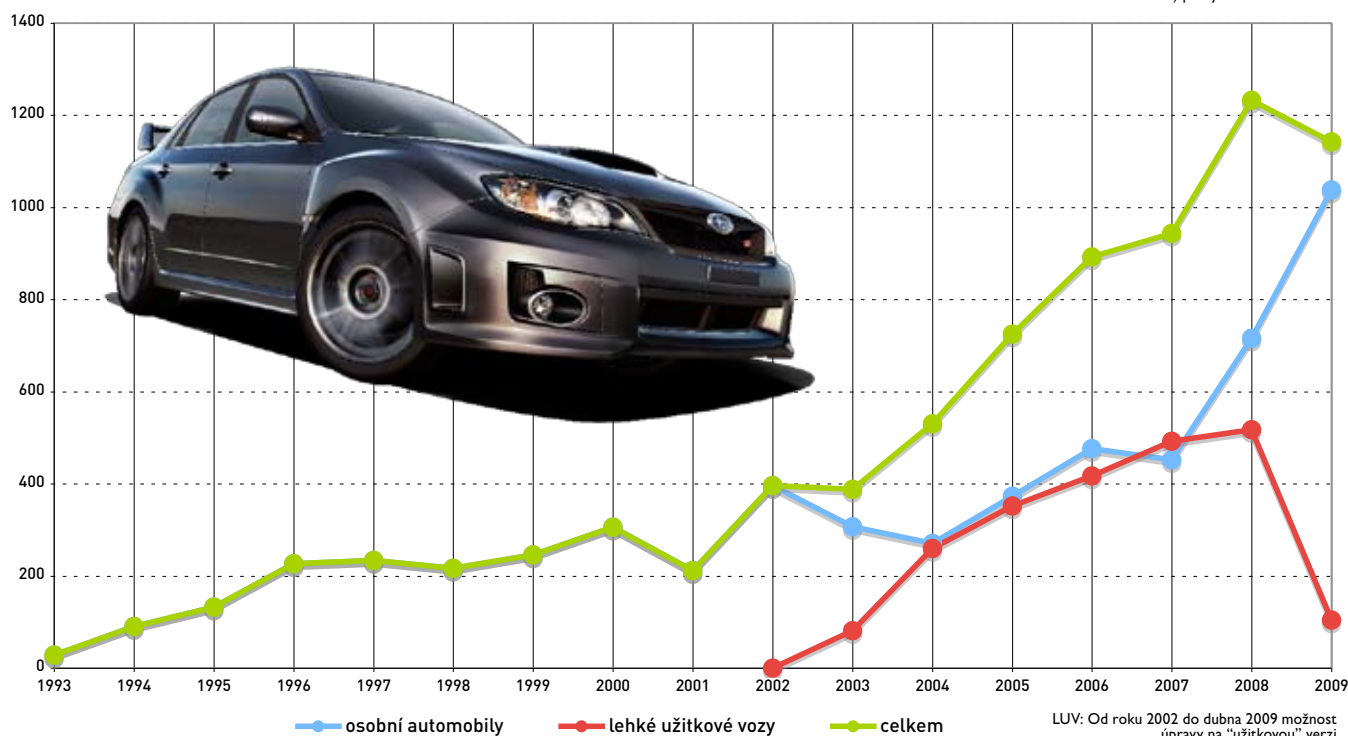
DO ČESKÉ REPUBLIKY se začaly automobily Subaru dovážet roku 1993. V tomto roce se pro ně rozhodlo prvních 28 zákazníků. Jejich prodej postupně rostl. Za rok 1995 překročil stovku kusů, v roce 2000 to bylo přes 300 kusů, za rok 2004 více než 500 kusů a v roce 2008 bylo u nás registrováno doposud rekordních 1233 prodaných nových vozů Subaru. V roce 2009 se v ČR mezinárodní krize promítla na prodeji vozů Subaru mírným meziročním poklesem, -7,4 %, což nebyl ve srovnání s celkovým tuzemským trhem, který měl propad o -11,1 %, zase tak špatný výsledek. V přehledu v ČR nejprodávanějších značek patří značce v poslední době 24. až 25. příčka, u které se pohybuje také Mitsubishi, popř. dříve i Volvo, a to není zas tak špatná společnost. Prodeje za první čtyři měsíce roku 2010 naznačují, že by se počet prodejtů v roce 2009, ale možná i rekordní výsledek z roku 2008 dal dosáhnout.

SAMOTNÝ PRODEJ nových automobilů Subaru v České republice dosáhl od roku 1993 do konce měsíce dubna 2010

POČTY PRODANÝCH/REGISTROVANÝCH NOVÝCH AUTOMOBILŮ SUBARU V ČR

verze/rok	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	1993-2010*
osobní automobily	28	90	132	227	234	217	246	306	212	396	307	271	373	476	452	716	1038	381	6102
lehké užitkové vozy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	260	352	417	492	517	104	1	2224
celkem	28	90	132	227	234	217	246	306	212	396	388	531	725	893	944	1233	1142	382	8326

*) počty za leden až duben 2010





celkového počtu 8326 kusů. Podrobně to je patrné z tabulky nad grafem. Pokud se v letech 2003 až 2010 objevuje řádek lehká užitková vozidla, kterých bylo registrováno celkem 2224 kusů, tak se nejedná o prodej nějakých nákladních dodávek. Je to jen důsledek někdejší české legislativní speciality, kdy se díky možnosti odpisu DPH stávaly z osobních vozů po montáži přídatné přepážky a několika dalších „obezliček“ vozidla odpovídající homologaci v kategorii užitkových – N1. Tento legislativní zmetek padl od dubna 2009, takže od té doby se počty nejruznějších pseudododávek rapidně snížily.

POKUD VEZMEME V ÚVAHU počet celkově registrovaných a prodaných nových vozidel, zjistíme, že prakticky polovina registrovaných vozů nebyla u nás prodána jako nová. Druhá polovina vozidel byla dovezena jako ojetiny ze zahraničí a v ČR nově registrována. Pro ilustraci uvádíme, že za rok 2009 bylo u nás nově registrováno 869 ojetých vozů Subaru z dovozu a za roky 2008 a 2007 to bylo dokonce 1279, resp. 1270 dovezených ojetin Subaru. Z uvedeného vyplývá, že celkově se v uplynulých letech dovezlo a u nás registrovalo o dost víc ojetých automobilů Subaru, než bylo prodáno nových, ale podobný trend je patrný u řady dalších zahraničních značek. Pokud bychom sečetli počty registrovaných nových a nově přihlášených ojetých vozidel, mohlo by být vozů Subaru ještě víc. Kromě přírůstků se také nezanedbatelné množství aut vyřazuje z provozu. V případě značky Subaru to bylo např. za rok 2009 – 696, za 2008 dalších 472 a za první tři měsíce roku 2010 – 122 kusů.

REGISTRACE V ČR

K 30. 4. 2010

model	počet vozů
Legacy	4808
Forester	3929
Impreza	3000
Justy	2641
Tribeca	241



O DISTRIBUCI A SPOKOJENOST zákazníků se v České republice stará síť 18 autorizovaných prodejních partnerů ve 20 prodejnách s celkem 24 servisními místy, které pokrývají každý kraj. Obchodní strategie není postavena na nereálných plánech, a zřejmě i proto Subaru odolalo na českém trhu recesnímu propadu lépe než průměr tuzemského trhu. Dealery Subaru jsou ve velké míře soukromé rodinné společnosti, pracující s velkým zápallem a nadšením pro značku. A to je devíza, kterou dnešní doba potřebuje.

POKUD JDE O celkovou produkci automobilů značky Subaru (vyrábějí se nejen v Japonsku, ale také v USA), ta dosáhla v roce 2008 počtu 623 625 vozů, což bylo zhruba lehce nad úrovní roční produkce mladoboleslavské Škodovky. V roce 2009 ale došlo v důsledku odbytové krize k citelnějšímu poklesu výroby, ze kterého se v současné době značka opět dostává.

V USA BYLO za loňský rok Subaru dokonce jedinou značkou, která vykázala meziroční prodejní růst, čímž si význam-

nou měrou zlepšila své postavení na tomto nejnáročnějším teritoriu. Uvedené prodejní úspěchy nesporně ovlivňuje vysoká užžitná hodnota jednotlivých modelů, ale také dlouhodobě vynikající hodnocení automobilů Subaru v anketách a testech zákaznické spokojenosti, vycházející z jejich spolehlivosti, minimální poruchovosti a celkové kvality.

PŘESTOŽE ČESKÁ REPUBLIKA není typickou zemí pro automobily s trvalým pohonem všech kol, který je pro značku Subaru charakteristický, své místo na tuzemském trhu si v posledních letech stále udržuje, a co do počtů prodaných vozidel, ale zejména co do podílu na trhu je systematicky zlepšuje. Velmi výrazný podíl na rostoucí oblibě jednotlivých modelů automobilů s šesti hvězdami ve znaku má nejen již zmíněný legendární trvalý pohon 4x4, který vyhledává stále více motoristů, zajímavý výběr pohonných jednotek, ale také velmi dobře zákazníky vnímaný poměr vysoké kvality, mimořádné užžitné hodnoty a v neposlední řadě akceptovatelné ceny.

Objevte fascinující svět doplňků Subaru



MTB SUBARU MR 2010

Značka Subaru je specialista na osobní vozy s pohonem všech kol. Zakládá si na nejvyšších nárocích na kvalitu, bezpečnost a spolehlivost. Na stejných základech vám můžeme již třetím rokem po sobě nabídnout limitovanou edici 40 kusů horských kol MTB SUBARU 2010. Letošní edice se nese v duchu tmavého designu, má výborné osazení Shimano Deore SLX a nabízí vysoké výkony s důrazem na obvyklou Subaru spolehlivost.
Cena: 31 600 Kč



CYKLODRES PÁNSKÝ

Velikosti: S/M/L/XL/XXL
Materiál: CoolMax karo
Kód: CYKDP
Cena: 1282 Kč



CYKLODRES DÁMSKÝ

Velikosti: XS/S/M/L
Materiál: CoolMax karo
Kód: CYKDD
1282 Kč



CYKLOBUNDA SUBARU

Materiál: 100% PES, mikrovláknno, vodoodpudivé, windstoper
Kód: CYKLB
1332 Kč



TRIKO ČERNÉ STI LIFESTYLE

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL
Kód: STSG08100 (170-230)
Cena: 780 Kč



TRIKO BÍLÉ STI LIFESTYLE

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL
Kód: STSG08100 (030-090)
Cena: 780 Kč



TRIKO S LÍMEČKEM

Velikosti: S/M/L/XL
Materiál: 100% polyester
Kód: S03PS
Cena: 576 Kč



TRIKO S LÍMEČKEM

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL

Kód: STSG09100 [430-480]

Cena: 1344 Kč



RALLY TRIKO

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL

Kód: STSG09100 [520-570]

Cena: 806 Kč



SÍŤOVÉ TRIKO

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL

Kód: STSG09100 [320-370]

Cena: 1344 Kč



KOŠILE S KRÁTKÝM RUKÁVEM

Velikosti: XS/S/M/L/XL/XXL

Kód: STSG09100 [190-240]

Cena: 2150 Kč



LEHKÁ BUNDA

Velikosti: XS/S/M/L/XL,XXL

Materiál: 100% nylon

Kód: S03LW Cena: 3624 Kč



MIKINA FLEECE

Velikosti: S/M/L/XL/XXL

Kód: SUR08111

Cena: 1032 Kč



KŠILTOVKA STI

Velikosti: univerzální

Kód: STSG06100630

Cena: 860 Kč



ŠÁLA SWRT

Velikosti: univerzální

Materiál: pletený akryl

Kód: S03C Cena: 272 Kč



KLÍČENKA NA KRK

Velikosti: univerzální

Kód: STSG06100720

Cena: 480 Kč



HRNEK S UZÁVĚREM DO AUTA

Velikosti: Univerzální

Kód: STSG08100860

Cena: 512 Kč



HODINKY SUBARU PRIVATE EDITION

Velikosti: univerzální

Materiál: kov, kůže Kód: PRIM

Cena: 3624 Kč



MODEL IMPREZA WRC 2008

Popis: model vozu Subaru Impreza WRC 2008

Celkový počet ks v edici: 1000 Kód: S03MC1-43

Cena: 1264 Kč

Subaru Forever!

PO CELÉM SVĚTĚ VZNIKAJÍ KLUBOVÁ SDRUŽENÍ PŘÍZNIVCŮ JEDNOTLIVÝCH AUTOMOBILOVÝCH ZNAČEK. VÝJIMKOU NENÍ ANI ČESKÁ REPUBLIKA A SUBARU. I U NÁS EXISTUJE ŘADA SDRUŽENÍ PŘÍZNIVCŮ TÉTO AUTOMOBILKY.



Hlavním motivem, proč se do podobného sdružení přihlásit, je fakt, že jste mezi přáteli, kteří sdílejí stejné nadšení, a především jsou vlastníky vozu či vozů jednoho z nejstarších výrobců se symetrickým pohonem všech kol, nabízejících vynikající jízdní vlastnosti, hýřících spolehlivostí a poskytujících nekončící

emoce z jízdy. Každý člen takového klubu má samozřejmě po zaplacení členského příspěvku různé výhody, ať jsou to slevy na propagační klubové předměty „se šesti hvězdami“, či slevy na jednotlivé akce pořádané klubem, odběry klubového bulettinu, apod. U nás jsou nejviditelnější dva kluby – Subaruklub a Czechsubaruclub. První z nich se

může pyšnit bezmála 3500 členy, z čehož téměř polovina vlastní i vůz této japonské značky. To znamená, že chcete-li být součástí podobného sdružení, nemusíte být zákonitě majitelem některého z vozů Subaru, ale stačí být věrným příznivcem značky ze Země vycházejícího Slunce.

SETKÁME SE



Každé z těchto klubových sdružení pořádá ročně několik zajímavých akcí, kde si členové mohou vyzkoušet jízdní vlastnosti svého Subaru a především se seznámit s novými přáteli vyznávajícími stejný způsob motoristického života. Termíny „srazů“ včetně základních informací jsou s dostatečným předstihem uveřejňovány na klubových stránkách.

KLUBY V ČR:
www.subaruklub.cz
www.czechsubaruclub.cz



Uctění památky Colina McRaeho

SKOTSKÝ JEZDEC PATŘIL DÍKY DRAVÉ JÍZDĚ MEZI NEJOBLÍBENĚJŠÍ JEZDCE RALLY. NAVÍC JEHO JMÉNO BYLO ÚZCE SPJATO I SE SUBARU, SE KTERÝM DOKONCE ZÍSKAL V ROCE 1995 TITUL SVĚTOVÉHO ŠAMPÍONA.

V srpnu 2009, rok po tragické události, kdy zahynul při havárii helikoptéry světový šampión v automobilových soutěžích, Skot Colin McRae, se sjelo přes 1100 majitelů vozů Subaru do britského města Lanark, kde bydlí rodina slavného jezdce, aby uctili jeho památku. Kolona se poté přesunula do sídla společnosti Prodrive připravující soutěžní speciály, čímž vytvořila první zápis do Guinnessovy knihy rekordů v podobě největší přehlídky automobilů jednoho modelu, jakou kdy svět spatřil. Pak kolona pokračovala na letiště Saltire, kde 1086 vozů Subaru složilo osm metrů dlouhý nápis COLIN MCRAE, čímž se tato akce zapsala do knihy rekordů podruhé.





Co nás čeká?

Koncepční vozy Subaru nejsou jen budoucností

Na následujících stránkách se dozvíte něco o nejnovějších projektech japonského výrobce a představíme nejzajímavější koncepty a technologie, které spatřily světlo světa v posledních letech.

KONCEPT „OKŘÍDLENÉHO“ ČTYŘMÍSTNÉHO HYBRIDU GT
Každá světová automobilka myslí na budoucnost a u japonského Subaru tomu není jinak. Na ženevském autosalónu 2010 byl poprvé v Evropě představen koncept čtyřmístného GT s křídlovými dveřmi a hybridním pohonem. Subaru Hybrid Tourer Concept, jak byl tento projekt pojmenován, se vyznačuje nekonvenčně řešenou karoserií, interiérem, ale také systémem pohonu. V budoucnu by se měl stát průlomovým modelem určeným na pohodlné cestování na dlouhé vzdálenosti.

Karoserie vozu vyniká aerodynamickými vlastnostmi a skvělým přístupem do interiéru, který umožní dvojice rozměrných vzhůru výklopných dveří. Absence B-sloupků tak přináší použití velkých bočních oken, zlepšujících výhled z vozu. Aerodynamická karoserie ladných tvarů ukrývá

luxusní a pohlednou kabinu, kde najdeme čtveřici nezávislých sedadel, připravených na dlouhé cestování. Překvapení budou i samotní řidiči.

Koncept je podle tradic Subaru vybaven symetrickým pohonem všech kol doplněným „zajímavým“ hybridním systémem pohonu. Hlavní pohonnou jednotkou je plochý čtyřválec boxer s objemem 2,0 l, přepínáním a pro Subaru novým přímým vstřikováním paliva, které významně zvyšuje účinnost celé jednotky, a tím snižuje spotřebu. Motor je spojen s bezestupňovou převodovkou. Mezi nimi je umístěn první z elektromotorů, který má výkon 14 k a po většinu času, když není potřeba maximální akcelerace, slouží jako generátor. U zadních kol je naopak umístěn druhý elektromotor nabízející výkon 27 k, jenž slouží především pro pohon vozu, takže pomáhá hlavnímu zážehovému motoru. Elektrická



energie se v tomto konceptu uchovává v lithium-iontových akumulátorech. Ke snížení spotřeby paliva navíc přispívá funkce vypínání spalovacího motoru při zastavení.

Subaru Hybrid Tourer Concept využívá při rozjíždění nebo velmi malých rychlostech pouze zadní elektromotor. Při akceleraci spolupracuje tento elektromotor se zážehovým dvoulitrovým motorem, v případě akcelerace do kopce se připojí i přední elektromotor.

Subaru tímto koncepčním vozem podkrylo roušku tajemství svých připravovaných novinek, lze tedy předpokládat, že právě přímé vstřikování se objeví také v sériových zážehových motorech této značky.

STUDIE SUBARU B11S SE SPORTOVNÍM DUCHEM

Ještě dříve však automobilka představila další ze svých konceptů, které se nazývalo Gran Utility Turismo. V roce 2003 spolupracovalo se Subaru nezávislé španělské studio Fuore Design International a výsledkem byla studie Subaru B11S. Vysoké boky vozu, originální maska chladiče v přední části, podobající se tvaru letecké turbíny, podporují sportovního ducha značky – to byly nejzákladnější designové vnější prvky. Oproti výklonným dveřím, které zatím byly použity u posledního projektu, využíval B11S řešení proti sobě se otevírajících dveří s absencí B-sloupků, což usnadňovalo přístup k zadním sedadlům. Kupé-sedan nabízel uvnitř vozu detailně zpracovaný luxusní interiér vyvedený v modré barvě, která je pro značku Subaru tolik typická. Vozu dominovala prosklená, matně zbarvená střecha, která se dala díky skládacímu systému složit a bylo tak možné užívat si pocitu jízdy v kabrioletu.

Dalším designovým prvkem karoserie byly rozměrné nárazníky, plynule navazující na prahové lišty dveří. Povedla se také paprsková 21palcová kola, vpředu obutá do pneumatik 275/35, vzadu pak do 325/30. A co tento unikátní vůz poháněl? Pod kapotou jsme našli klasický šestiválcový třilitrový



„Třídveřové kupé B5-TPH nabízí praktičnost hatchbacku a radost kupé.“

boxer se dvěma turbodmychadly o výkonu 400 koní a maximálním točivým momentem 550 Nm. Tento motor spolupracoval s pětistupňovou samočinnou převodovkou. Vůz byl samozřejmě vybaven stálým pohonem všech kol, který využíval systému VTD (Variable Torque Distribution), jenž má za úkol co nejefektivněji rozdělit sílu 400 koní (35 % výkonu na přední a 65 % na zadní nápravu).

„OBOJŽIVELNÝ“ KABRIOLET B9 SCRAMBLER

V roce 2003 byl v Tokiu rovněž představen kabriolet B9 Scrambler. Projekt roadsteru Andraease Zapatinase vycházel ze studie B11S a využíval hybridního pohonu s klasickou koncepcí Subaru. Při pohledu na tento vůz zaujala členitá přední část a aerodynamické boční partie s vystupujícími blatníky. Zajímavé bylo také dvoubarevné řešení karoserie.

Čím však byl Scrambler tak výjimečný? Přestože se jednalo o sportovní roadster, dalo se ho využít rovněž pro jízdu v terénu. Jistě se ptáte, jak je to možné. Vůz totiž dostal vzduchem odpružený podvozek, jenž byl elektronicky řízený a uměl měnit světlou výšku vozu až o 50 mm (základní světlá výška vozu je 150 milimetrů).

Pod kapotou se nacházel hybridní systém pohonu vycházející z klasického čtyřválcového boxeru o výkonu 136 koní při 5500 otáčkách a točivém momentu 186 Nm, který spolupracoval s výkonným elektromotorem. Samotný elektromotor dokázal roadster s pohonem všech kol rozjet až na osmdesátikilometrovou rychlost. Po většinu času byl ale poháněn kombinací zážehového motoru a elektřiny.





HYBRIDNÍ KUPÉ B5-TPH

Psal se rok 2005 a na Tokijském autosalónu představila automobilka další koncept Subaru. Jednalo se o třídvéřové hybridní kupé s označením B5-TPH (Turbo Paralel Hybrid). Třídvéřové kupé nabízelo praktičnost hatchbacku, radost kupé, vynikající jízdní vlastnosti díky pohonu všech kol, navíc světlá výška 200 mm umožňovala i jeho jízdu mimo zpevněné silnice. Pod kapotou tohoto hybridu se nacházel dvoulitrový boxer přepíňovaný turbodmychadlem s výkonem 260 koní při 6000 min⁻¹ a točivým momentem 343 Nm. Na klikovém hřídeli mezi plochým čtyřválcem a čtyřstupňovou samočinnou převodovkou s kapalinovým měničem navíc figuroval elektromotor o výkonu 14 koní a s točivým momentem 150 Nm. Kombinace elektromotoru a zážehového motoru dodávala dostatek točivého momentu ve středních otáčkách a navíc umožňovala lepší zrychlení a vysokou hospodárnost v běžném provozu.



Vpravo dole: Aerodynamická karoserie ladných tvarů konceptu Subaru Hybrid Tourer ukrývá luxusní a pohlednou kabinu, kde najdeme čtveřici nezávislých sedadel, připravených na dlouhé cestování.

Ovládne elektrina automobily?

Další novinku představil japonský výrobce v roce 2007 v Tokiu. Na pořadu dne byl elektromobil. Ženeva 2010 tuto cestu jen potvrdila.

SUBARU G4E

Subaru G4e byl koncept futuristického malého pětimístného automobilu připomínajícího styl Imprezy, který byl poháněn výhradně elektrinou. Na rozdíl od ostatních elektromobilů, u nichž platí, že se jedná o těžké a stísněné vozy, představoval G4e prostorný vůz. Navíc díky sportovně laděné karoserii dosahovala hodnota součinitele odporu vzduchu pouze $c_x = 0,276$. Pětimíst-

ný hatchback ukrýval ve svých útrokách elektrický agregát o výkonu 88 koní, který díky lithium-iontovým akumulátorům umožňoval dojezd až dvě stě kilometrů. Články akumulátorů byly integrovány do podlahy interiéru, což bylo z hlediska rozdělení hmotnosti a výšky těžiště optimálním řešením. Směrování do budoucnosti bylo rovněž vyjádřeno moderním designem s překvapivě jednoduchými konturami.



Vlevo: Subaru G4e byl koncept futuristického malého pětimístného automobilu připomínajícího styl Imprezy, který byl poháněn výhradně elektrinou.



MĚSTSKÝ MODEL R1e

Fakt, že to automobilka Subaru s elektrickými vozy myslí vážně, ukázala také na modelu R1e, který je poháněn lithium-iontovými akumulátory, na jejichž výrobě se podílela společnost Tokyo Electric Power Company TEPCO. Dvoumístný městský vůz dosáhne nejvyšší rychlosti 105 km/h a zvládne na jedno nabití ujet přibližně 80 kilometrů. Myslíte si, že je to málo? Možná

ano, ale můžeme vás ubezpečit, že nabití baterie na 80 % trvá pouze patnáct minut za pomoci rychlonabíječky, takže se nemusíte bát, že byste někde zůstali dlouho stát. Lze je nabíjet také z domácí zásuvky 100 nebo 200 V, v tomto případě však nabití trvá osm hodin. Testy tohoto elektromobilu probíhají již více než dva roky a v Japonsku existuje 40 těchto vozů jako součást firemní flotily společnosti Tokyo Electric Power Company.

ELEKTROMOBIL STELLA MÍŘÍ DO PRODEJE

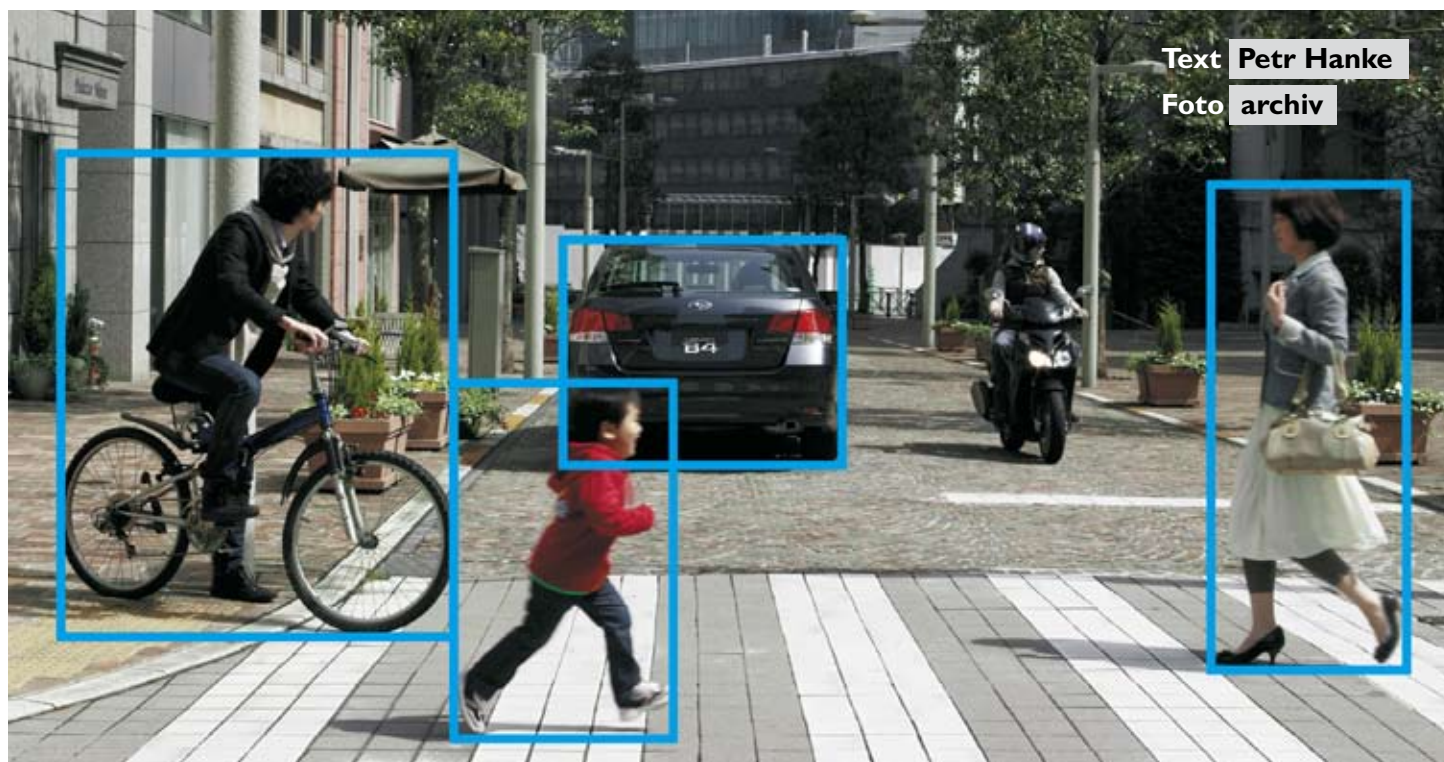
Na autosalónu v Ženevě 2010 navíc automobilka představila elektromobil Stella. Nový elektromobil využívá elektrický pohon z předchozího konceptu R1e zabudovaný do karoserie japonského modelu Subaru – Stella. Nový typ má však výkon motoru zvětšený na 64 koní. Došlo rovněž

Nahoře: Model R1e je poháněn lithium-iontovými akumulátory, na jejichž výrobě se podílela společnost Tokyo Electric Power Company TEPCO. Dvoumístný městský vůz dosáhne nejvyšší rychlosti 105 km/h a zvládne na jedno nabití ujet přibližně 80 kilometrů.

k odlehčení karoserie, vyladění řídicí jednotky motoru a optimalizaci akumulátorů. Elektrické Subaru Stella, které by se mohlo objevit v prodeji letos v létě, disponuje točivým momentem 170 Nm.

Japonská automobilka tedy rozhodně neusíná na vavřínech a můžeme se pouze těšit, co dalšího pro nás v budoucnu připraví. Většina z koncepčních vozů, které Subaru v posledních letech poodhalilo, je možnou ukázkou připravovaných nových modelů, ale také technologií, jež se v nejbližší možné době objeví v sériové produkci. Je tedy zřejmé, že Subaru intenzivně pracuje na různých hybridních systémech pohonu, které by mohlo použít u automobilů s originální koncepcí. Zde platí dvojnásob, že budoucnost začala již včera.





Text Petr Hanke

Foto archiv

Auto, které vidí

BEZPEČNOST MÁ MNOHO PODOB. NEJČASTĚJI SE ROZDĚLUJE NA AKTIVNÍ A PASIVNÍ. SUBARU VŠAK DISPONUJE SYSTÉMEM, KTERÝ STOJÍ MEZI TĚMITO DVĚMA SVĚTY. JMENUJE SE EYESIGHT A MŮŽE BÝT POVAŽOVÁN ZA DRUHÝ PÁR OČÍ ŘIDIČE.

Ať už se jedná o aktivní, či pasivní bezpečnostní prvky, vždy tyto systémy, jako jsou například stabilizační systém nebo plejáda airbagů, svou činnost reagují až na nastalou situaci – v prvním případě na smyk, ve druhém na náraz. Existují však systémy, které dokáží částečně předvídat, a tím se připravit na případnou kolizi a minimalizovat tak její následky. V automobilovém světě se k tomuto účelu nejčastěji používají radary umístěné v přední části vozu, měřící vzdálenost od vpředu jedoucího vozu. Značka Subaru však již od roku 2008 nabízí unikátní systém nazvaný EyeSight, který prostor před vozidlem zkoumá docela jinak – inteligentněji. Je tvořen dvojicí kamer umístěných po stranách vnitřního zpětného zrcátka. Složením jejich obrazu, jež má na starosti výkonná elektronika, vzniká, podobně jako je tomu u lidského zraku, trojrozměrný obraz situace před vozem. Na jeho základě systém nejen ví, jak daleko jsou jednotlivé objekty, ale současně také jakým směrem a jakou rychlostí se pohybují. Zařízení je schopné označit například



potenciálně nebezpečné chodce nebo cyklisty pohybující se v jízdní dráze vozu. Subaru představilo již druhou generaci systému EyeSight, který je od května 2010 dostupný na japonském trhu v modelech Legacy. Novinkou je především pokročilejší rozpoznávání potenciálně nebezpečných situací a jejich komplexnější řešení. Systém EyeSight je totiž lépe integrován do systému vozu a účinněji tak spolupracuje především s aktivním tempomatem a brzdovou soustavou.

Součástí zařízení EyeSight je systém varující před nebezpečně rychle se blížící překážkou. Jeho specifickou vlastností však je, že dokáže automobil v případě, že je rychlost přiblížení k vpředu jedoucímu vozu nebo překážce menší než 30 km/h, automobil zcela zastavit a předejít srážce. V případě většího rozdílu rychlostí se následky případného čelního střetu významně minimalizují. Systém je tedy schopen řídit rychlost automobilu v celém rozsahu rychlostí, například i při jízdě v kolonách a samozřejmě i na dálnicích.

Subaru však stačilo ukázat ještě další stupeň tohoto systému, který nazývá EyeSight+. Představilo ho na podzim roku 2009 v konceptu Hybrid Tourer, kde byl doplněn o komunikační kanál určený pro výměnu dat buď mezi jednotlivými automobily, nebo mezi daným vozem a dopravní infrastrukturou.

Je tedy zřejmé, že budoucnost chytrých automobilů, které vidí dopředu a dokáží se aktivně přizpůsobovat dopravní situaci, je sice ještě v plenkách, avšak mimo jiné i díky Subaru již začala.

Inzerce

Text **Marek Felt**

Foto **archiv**



ZROZENÍ IKONY

1991: SUBARU SVX

Nástupce Subaru XT byl poprvé představen jako koncept na tokijském autosalonu v roce 1989. Japonská automobilka chtěla postavit jeden z nejvyspělejších vozů té doby. Mělo se jednat o spojení dvou zdánlivě protichůdných vlastností – komfortu a výkonu. Tento vůz, v Japonsku známý jako Alcyone SVX (název odkazuje na nejjasnější hvězdu souhvězdí Plejád, ze kterého je odvozen znak automobilky se šesti hvězdičkami), se dostal do prodeje v roce 1991, kdy byl představen rovněž ve Spojených státech. Subaru SVX se prodávalo až do roku 1997 a za dobu své existence jich bylo vyrobeno více než 25 000 kusů. Sportovní kupé však bylo určeno především pro americký trh, kde aspirovalo na přední pozice mezi sportovními luxusními vozy. Tato skutečnost znamenala, že se v Evropě prodalo pouze 2478 kusů SVX, což činí z tohoto automobilu vyhledávaný model u sběratelů. Lze bez nadsázky říci, že pro evropského majitele je to něco jako vlastnit některý z vozů Ferrari nebo Porsche. Subaru SVX jednoznačně pomohlo popularitě a důvěře ke značce, která vyrábí nejen sportovní vozy. Japonská automobilka investova-

la do vývoje SVX přes 1,5 miliardy korun a design vozu vytvořil proslulý italský designér Giugiaro z firmy Italdesign. Ten využil mnoha prvků ze svých předchozích konceptů, jako byly kupříkladu Ford Maya a Oldsmobile Inca. Především to byla neobvyklá velká dvoudílná panoramatická boční okna, přičemž „stahovatelná“ byla jen jejich spodní část. Díky této aerodynamické konstrukci bylo umožněno vozu zachovat velmi nízký součinitel odporu vzduchu. Podobný styl jsme mohli vidět u takových automobilů, jakými byly Lamborghini Countach, De Lorean DMC-12 nebo McLaren F1. Subaru SVX bylo poháněno, na rozdíl od předchozí verze XT, pouze plochým šestiválcovým motorem s rozvodem DOHC o objemu 3319 cm³ a výkonu 230 koní při 5400 min⁻¹ uloženým vpředu podélně, díky němuž dosahovalo rychlosti až 260 km/h a z nuly na stovku dokázalo zrychlit za 7,3 sekundy. Až do roku 2008, kdy byl do vozu Subaru Tribeca namontován boxer EZ36 o objemu 3,6 l, se jednalo o vůbec největší pohonnou jednotku, jakou japonská automobilka vyrobila. Vůz se dodával se čtyřstupňovou samočinnou převodovkou, jež byla v závislosti na zemi, kde se vůz prodával,

kombinována se dvěma různými systémy pohonu všech kol. V jednom z nich docházelo k aktivnímu rozdělování točivého momentu, což vedlo k menší spotřebě paliva. Tento systém se používal zejména v USA, Kanadě a Německu. Naopak sportovnější vlastnosti nabízel trvalý systém VTD (variabilní rozdělování točivého momentu), jenž byl montován do vozů prodávaných v Japonsku, Velké Británii a Austrálii. Příjemnému, nadčasovému luxusnímu interiéru dominovala alcantara, kůže a imitace dřeva. Navíc větší rozměry karoserie zaručovaly dostatek místa pro posádku vpředu i vzadu. To, co však vůz dělalo tolik výjimečným, byly jízdní vlastnosti. Motor díky vysokému točivému momentu 312 Nm zabíral již od nízkých otáček, nejlépe se však choval mezi 5 až 6 tisíci.

Navíc podvozková část spolu se šestnáctipalcovými koly (215/55 R16) patřila vůbec k nejlepšímu, jaké kdy japonská značka vyrobila, a tak se SVX stalo velmi oblíbeným modelem. Počátkem roku 1993 se začalo SVX vyrábět ve třech modelových verzích v rozmezí od 24 000 až 37 000 amerických dolarů – L, LS a LSi.





www.subaru.cz

LEGACY AWD

2.0i - 110 kW/150k | 2.0D - 110 kW/150k | 2.5i - 123kW/167k | 2.5GT - 195 kW/265k

Ceník od 680 000 Kč vč. DPH | Slevy min. 10% na MR09

Jednoduše 4x4 - pro Vaši jistotu.

Nic Vás neudrží lépe - ať už na silnici nebo v životě - než nové Subaru Legacy, bezpečné*, praktické a spolehlivé auto s výkonem v jisté a pevné stopě. Chytré prvky, elegantní rysy a inovativní design z něj dělají logickou volbu. Unikátní spojení kompaktního a nízko položeného motoru SUBARU BOXER a technicky vybroušeného podvozku 4x4 Symmetrical All-Wheel Drive Vám nabízí perfektně vyvážené rozložení hmotnosti v podélné ose vozu pro ještě větší odezvu, stabilitu a důvěru v neporazitelnou přilnavost na silnici. Inspirující Legacy je prostě přilepené k vozovce jako žádné jiné. Jednoduše 4x4.



*Maximální počet 5 hvězd v testech bezpečnosti



Informujte se na AKČNÍ bonusy u partnerů Subaru. Kombinovaná spotřeba paliva 5,9-10,6 l/100 km, emise CO₂ 156-250 g/km. Každý vůz Subaru prodaný autorizovanými partnery Subaru ČR má tříletou záruku/100 000 km (dle toho, co nastane dříve) a službu Subaru Assistance po Evropě.



SUBARU FINANCE | **Financování s 0% navýšením!**



Navštivte autorizované partnery Subaru ČR a rezervujte si svoji předváděcí jízdu již dnes!

Brno
C & K
Víděnská 100, tel.: 547 136 215

Brno
MIJA AUTOCENTRUM
Provazníkova 90, tel.: 545 245 277

České Budějovice
BALKAR
Novohradská 1043, tel.: 387 240 727

Dvůr Králové
AC BOOM
Seifertova 1165, tel.: 499 320 249

Frydek-Místek
AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK
Příborská 1000, tel.: 558 432 872

Fryšták u Zlína
IVOS ZLÍN
Zlínská 390, tel.: 577 912 590

Hradec Králové
RÁDKO POLÁK
Průmyslová 643, tel.: 495 220 873

Jihlava
AUTO VYSOČINY
Chlumova 1, tel.: 567 322 536

Liberec
ILOS
Letná 646/13, tel.: 485 100 896

Olomouc
TRENDCAR
I.P. Pavlova 120, tel.: 585 700 977

Opava
DANCARS CZ
Krnovská 82, tel.: 553 719 296

Ostrava
SUBI STYL
Grmelova 2069/9, tel.: 596 616 940

Pizeň
AUTWEC
Útušická 3, tel.: 377 473 935

Pizeň
M. LIŠKA
Skladová 7, tel.: 377 452 083

Praha 5
EMIL FREY ČR
Pekařská 5, tel.: 255 720 111

Praha 9
EMIL FREY ČR
Kolbenova 3, tel.: 283 061 234

Praha 10
ALM
Hornoměcholupská 4, tel.: 271 961 283

Sedčany
AUTO VÉRO
Na Červeném Hrádku 759, tel.: 318 875 297

Sokolov
AUTO BROŽOVSKÝ
Stará Ovcárna, tel.: 352 621 211

Ústí nad Labem
BETA HASE
Havířská 373/25, tel.: 475 201 206