

Think. Feel. Drive.



podzim/zima 2007

SUBARU MAGAZÍN

časopis pro příznivce značky



Evropskou prezentaci nové Imprezy hostila Praha ✦



✦ **Justy:** nové nejmenší Subaru

✦ Kdo v Japonsku straší

✦ Colin McRae: **odešla legenda**

Think. Feel. Drive.



SUBARU Impreza 2,0 R Comfort

Neváhejte a využijte ještě v tomto roce daňových výhod finančního leasingu!

Příklad výhodné leasingové nabídky:

SUBARU Impreza 2,0 R Comfort

Požizovací cena vč. DPH:	648 800,- Kč	Mimořádná leasingová splátka:	259 520,- Kč
Požizovací cena bez DPH:	545 210,- Kč	Měsíční splátka:	11 736,- Kč *
Délka leasingu:	48 měsíců	Zůstatková hodnota vč. DPH:	1 190,- Kč
Mimořádná leasingová splátka:	40 %	RPSN:	12,4 %

*včetně havarijního pojištění a povinného ručení. Uvedené platby obsahují 19% DPH.

Brno | Veveří 9 | tel.: 541 128 221 | fax: 541 128 240 | České Budějovice | U Zimního stadionu 3 | tel.: 387 313 191-2 | fax: 387 313 193 | Hradec Králové | Šimkova 1224 | tel.: 495 512 383 | fax: 495 511 799 | Jihlava | Tř. Legionářů 2813 | tel.: 567 128 011 | fax: 567 311 248 | Liberec | Moskevská 640/55 | tel.: 485 106 610 | fax: 482 710 375 | Ostrava | Jurečkova 20 | tel.: 596 101 211 | fax: 596 132 097 | Plzeň | Purkyňova 27 | tel.: 377 220 209-11 | fax: 377 220 212 | Praha | Radlická 14/3201 | tel.: 257 091 111 | fax: 257 091 371 | Ústí nad Labem | Mírové nám. 35a | tel.: 475 220 274 | fax: 475 220 019 | Zlín | Kvítková 552 | tel.: 577 578 111 | fax: 577 435 037

WWW.UNICREDITLEASING.CZ | ZÁKAZNICKÉ CENTRUM 844 11 33 55

FINANCOVÁNÍ BEZ HRANIC





Vážení a milí (stávající i budoucí) členové rodiny Subaru,

zdravím vás společně s novou Imprezou 2008. Dostalo se nám s ní mimořádné pocty. S napětím očekávaná evropská premiéra nové Imprezy proběhla v Praze a všichni čeští vyznavači kulturu Subaru to vnímají jako uznání svého letitého zápalu pro auta s šesti hvězdami v logu, nejdokonalejší vozy s pohonem všech kol. To, že i u nás zájem o nejkvalitnější světové čtyřkolky stoupá, dokládají čísla. Na konci letošního října jsme měli prodáno už víc než 700 vozů a naděje, že v letošním nebo nejpozději v příštím roce překročíme magickou hranici 1000 prodaných vozů Subaru za kalendářní rok, je stále reálnější.

Nová Impreza není jediným modelem, který podporuje tyto naše ambice. Skvěle si v prodejích vede i Tribeca, Outback a Forester, zejména model přestavěný na ekologické palivo LPG. Ostatně i pro modelový rok 2008 chystáme větší důraz na šetrnost provozu našich vozů k životnímu prostředí, a to nejen ještě rozsáhlejší podporou prodeje modelů na LPG, ale brzy už také konkrétní nabídkou vozů s unikátním dieselovým motorem boxer. Na nedávném autosalonu ve Frankfurtu, o němž si v tomto čísle Subaru magazínu můžete přečíst obsáhlou reportáž, byly dlouho očekávané výkonné parametry odtajněny. A na nedávném mítinku importérů v Japonsku jsem měl i příležitost svést se v dieselovém Legacy

a musím říct, že to byl zážitek velmi příjemný. Tichý chod motoru, úžasný zátah od nízkých otáček... zkrátka, máte se na co těšit. Stále více oblíbený model Legacy má v novém modelovém roce 08 i další novinku – opět se bude nabízet ve verzi s dvouapůllitrovým motorem a ve výbavě 3,0R motorů bude mít takové laskominy jako jsou kvalitní navigace nebo bluetooth, stejně jako Outback. Špičkovou kvalitu vozů Subaru potvrzují i letos úctyhodné výsledky Rally teamu SUBARU ČR v Mezinárodním mistrovství České republiky i v Evropském poháru střed. Přes smůlu, která ho v některých závodech pronásledovala, dokázal náš tým získávat důležité body a v Horácké rally Třebíč stála naše posádka Vojtěch Štajf-Petra Lesniaková dokonce na stupních vítězů. Závěrečný říjnový závod ve Slovinsku pak definitivně rozhodl o tom, že náš tým obsadil v celoročním hodnocení bronzovou příčku a získal titul druhých vicemistrů Evropského poháru střed.

Těší nás, že máme i v tomto vydání našeho magazínu příležitost prezentovat aktuální úspěchy značky Subaru v prestižních soutěžích technologické úrovně a bezpečnosti vozů, zejména ale také spokojenosti našich zákazníků s vozy i službami sítě Subaru. Tentokrát chci zejména upozornit na studii celosvětově respektovaného Institutu pro výzkum trhu J. D. Power, která doložila, že Subaru je v Německu značkou s nejspokojenějšími zákazníky postprodejní péče. Vyhrála v kategorii „spokojenost se servisem“ v pěti hodnocených kritériích: „nahlášení opravy, konzultace o opravě, vybavenost servisu dealera, vyzvednutí vozidla a kvalita opravy“. I v České republice se snažíme o maximální spokojenost klientů, a proto usilujeme také o co nejlepší vztahy mezi dovozcem a dealerskou sítí. Také proto vám i dnes nabízíme pohled na rozvoj sítě našich smluvních partnerů.

O svém vztahu ke značce s šesti hvězdami i zážitcích za volantem vlastního vozu Subaru Legacy vypráví v tomto vydání SM redaktor oblíbené televizní motoristické revue Petr Horák. Tradičně nabízíme i výběr z odborných redakčních testů našich modelů i pravidelnou rubriku Země původu. Z pozoruhodných prvků japonské kultury nám dnes PhDr. Alice Kraemerová, hlavní kurátorka japonské sbírky Náprstkova muzea, představí japonské mýty a strašidla. Jsme si ovšem jisti, že za uznávanou kvalitou, osobitostí, spolehlivostí a půvabem vozů Subaru nestojí jen přízeň šťastných skřítků, ale především precizní a odpovědná práce všech, kdo mají logo s šesti hvězdami v erbu i v srdci, ve světě i v České republice.

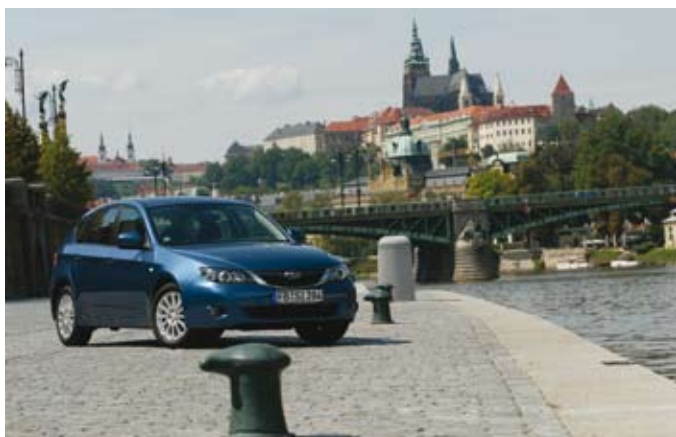
Hezké chvíle s novým číslem našeho časopisu, pěkný podzim i zbytek kalendářního roku přeje

Váš Petr Neuman
ředitel SUBARU ČR s. r. o.

Chci se s vámi podělit o současný vzhled mého mtb Subaru. Popravdě to byla právě kola, co mě na vzhledu tohoto kola nenechávala v klidu. Chvilí jsem se pokoušel shánět zlaté rátky – ty co má na sobě mtb Stii. Až jsem se dostal k těmto italským loukoťovým kolům. Barva na nich je Subaru wheel gold stii. Jsou ze slitiny aluminia a titanu, takže kolo nijak zvláště nepřibralo na váze. Dopředu přibyla kotoučová brzda shimano. Nejen že kolo teď lépe sedí v zatáčkách (jako správné subaru:-)), ale... Za horským kolem Subaru se otočí – a to si přiznejme – pouze znalci, ale za takovým originálem téměř každý. Toť vše k mému kolu. Loučím se s Vámi pozdravem, že 4 x 4 není 16, ale je to SUBARU!!! Přeji Vám spoustu úspěchů a těším se na další čísla Subaru Magazínu.

Leoš Plic, Chropyně

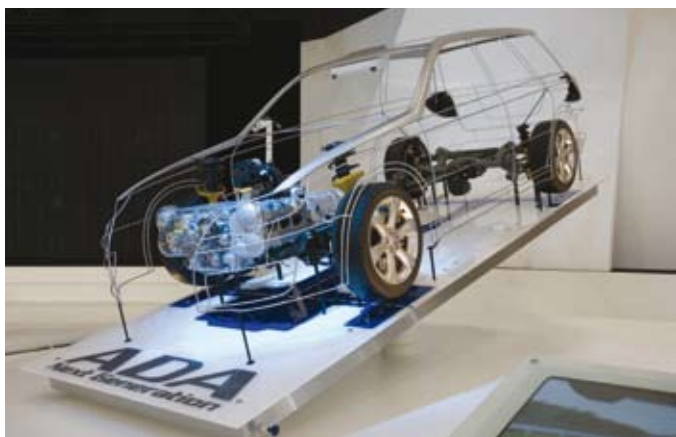




STRANA 6 – Impreza story

Premiéra nové Imprezy v Praze

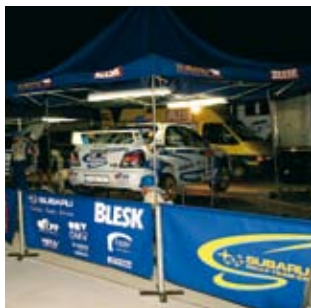
Oslavy patnácti let kultovního modelu umocnilo Subaru představením nové generace Imprezy. Evropští novináři se s ní důkladněji seznamovali v Praze



STRANA 14, 17 a 28 – Veletrhy

Subaru zazářilo ve Frankfurtu, v Tokiu i v Brně

Nová Impreza, Tribeca a Justy vzbudily zasloužený zájem na stáncích Subaru při prestižních autoshow ve světě i v Čechách



STRANA 20

Úspěchy se líčkem na prsou



STRANA 22

Kdo v Japonsku straší

Akční nabídky Subaru

Když myslíte srdcem

Využijte jedinečné nabídky na kvalitní a spolehlivé čtyřkolky s cenovým zvýhodněním 15 % na vybrané vozy modelového roku 2007. Při využití financování UniCredit leasing navíc sleva dalších 40 000 Kč!

• SUBARU FORESTER 2,0 X Active 5MT

již od 512 908 Kč za verzi N1 bez DPH (s DPH od 610 380 Kč)

• SUBARU LEGACY 2,0 R Active 5 MT

již od 583 285 Kč za verzi N1 bez DPH (s DPH od 671 330 Kč)

• SUBARU OUTBACK 2,5 Active 5MT

již od 693 999 Kč za verzi N1 bez DPH (s DPH od 803 080 Kč)

Nabídka platí do odvolání nebo do vyprodání zásob a neplatí na vozy v akci EDITION 07.

Nabídka speciálních modelů EDITION 07

Outback 2,5i EDITION 07 od 783 697 Kč bez DPH

Oblíbené luxusní SUV se sportovním duchem nabízíme v omezené edici se speciální výbavou a výhodou pro vás 60 000 Kč.

FORESTER 2,0X EDITION 07 od 584 538 Kč bez DPH

Vítěz testů spolehlivosti 2006 v omezené edici se speciální výbavou a výhodou pro vás minimálně 100 600 Kč ale také až 141 600 Kč!

Akce platí do vyprodání zásob.

Myslete ekologicky, jezděte ekonomicky!

Záleží vám na životním prostředí? Chcete vůz, který je šetrný k přírodě, ale i k vaší peněžence?

Chcete tankovat plnou nádrž za přibližně 600 Kč?

Subaru používá LPG pohon nové generace na principu vstříkávání kapalné fáze do spalovacího prostoru – technologie, která je kromě hospodářských a ekologických výhod také absolutně bezpečná. Alternativní pohon na LPG nabízíme do modelů Outback 2,5i, Legacy 2,0R a Forester 2,0R. U dodávaných modelů s přestavbou LPG garantujeme tříletou záruku (nebo do ujetí 100 000 km, dle toho co nastane dříve)!

Nyní **AKČNÍ cena přestavby LPG** k vašemu novému vozu: 20 000 Kč bez DPH (23 800 Kč vč. DPH – ušetříte 41 000 Kč)! Při využití financování UniCredit Leasing dokonce získáte přestavbu LPG zcela ZDARMA!

Forester Economy

BONUS 40 000 Kč k vašemu novému vozu!

Po úspěchu akce Economy u předchozího modelu vozu Forester jsme se rozhodli akci prodloužit a nabídnout vám BONUS 40 000 Kč!

Přijďte vyzkoušet Forestera k našim partnerům a zeptejte se jich na bližší informace!

Subaru je pro zákazníky jedničkou

Zákazníci Subaru jsou prostě nejspokojenější. Přesvědčivě to dokládají výsledky dvou respektovaných testů, vyhodnocených nedávno v Německu.



ADAC-AutoMarxX

Červen 2007

V prestižním testu, který dvakrát za rok organizuje Vysoká odborná škola v Gelsenkirchenu ve spolupráci s německým autoklubem ADAC, Subaru, stejně jako v předchozím roce, jasně zvítězilo v absolutní klasifikaci - kategorii Celková spokojenost zákazníků.

V hodnocení na principu školní klasifikace s celkovou známkou 1,19 výrazně předčilo druhou Toyotu (1,29) i třetí Hondu (1,30).

Ani v kategorii spokojenost se servisem nenašla značka Subaru přemožitele a v kategorii Spokojenost s automobilem byla druhá za vozy Porsche.

Vysoké hodnocení v AutoMarxX 2007, potvrzuje, že zákazníci dobře přijali dynamické impulzy značky Subaru, která se v posledním období razantněji prosazuje na trzích celého světa i výraznější proměnou svých modelů. V kategorii Spolehlivost vozu skončilo Subaru druhé za značkou Mini a před Daihatsu, což potvrzuje výsledek z uznávaného testu TÜV-Report, kde bylo Subaru rovněž „stříbrné“ za „zlatým“ Porsche a před „bronzovou“ Toyotou.

„Snažíme se s plným nasazením zajistit pro vozy Subaru prodejní i poprodejní péči, odpovídající vysoké kvalitě vozů Subaru,“ řekl generální ředitel Subaru Deutschland GmbH, Jens Becker. „Vnímáme skvělé výsledky testů AutoMarxX 2007 jako potvrzení, že jdeme správnou cestou.“



J. D. Power

Studie 2007

Řidiči vozů Subaru jsou spokojeni se svými dealery více než majitelé ostatní vozů. K tomuto výsledku došel institut pro výzkum trhu J.D. Power and Associates ve své aktuální studii. Značka Subaru vyhrála v kategorii „spokojenost se servisem“ v pěti hodnocených kritériích: „nahlášení opravy, konzultace o opravě, vybavenost servisu dealera, vyzvednutí vozidla a kvalita opravy“ a je v těchto pěti bodech neporazitelná. Specialista na pohon všech kol stoupl ve výsledcích loňského roku o 17 bodů, čímž nasadil vysokou laťku a v oblasti servisu ji zvedl o jeden stupeň výš.

Také při hodnocení kvality vozidla vyšla značka Subaru velmi dobře a obsadila 2. místo. V této kategorii je u vozidla hodnocena

manipulace, jízdní a brzdové vlastnosti, výbava a obsluha, sedadla, interiér, zvukový systém, klimatizace, exteriér, motor a převodovka.

Subaru zlepšilo svůj výsledek z roku 2006 o 13 bodů a obsadilo tak s dosaženými 836 body z celkového počtu 1000 bodů 13. místo ze všech zkoumaných značek. Tím dosáhla značka Subaru v celkovém hodnocení pozici zřetelně nad průměrem s 806 body.

Renomovaný institut pro výzkum trhu J. D. Power byl založen roku 1968 a dotazoval se zákazníků, kteří si koupili vůz v USA a dalších zemích na jejich zkušenosti s vozidly. Na základě těchto informací institut vypracoval hodnoty v kategorii spokojenosti. Od roku 2002 zkoumá institut J. D. Power také spokojenost zákazníků na německém trhu. Studie zjišťovala, jaká byla spokojenost majitelů vozů s jejich značkami a s modely 2007. Bylo poptáváno celkem 20215 řidičů, jejichž vůz je v průměru dva roky starý. Průzkum odkrývá čtyři hlavní kategorie – kvalita vozu, atraktivita vozu, servisní spokojenost a provozní náklady.

Jak se rodí kult

V listopadu 1992 si fandové skvělých aut vryli do paměti jméno, které od těch dob skloňují jako kultovní. Na následujících stránkách Subaru magazínu vás chceme pozvat k ohlédnutí za dosavadní érou existence modelu, který už 15 let imponuje nejen „subaristům“, ale díky úspěchům na tratích Světového šampionátu v rally všem, kdo dovedou ocenit opravdu povedený vůz.

Etapa I (GC) 1992 – 2000

Zasvěcení ví, že dvě písmena před letopočty jsou kódem shodného podvozku, na němž vývojáři postavili a veřejnosti představili v dané časové etapě 6 karosářských verzí Imprezy WRX. První měla na svou dobu neuvěřitelný výkon 240 koní při 304Nm kroutícího momentu. Byla vybavena 15ti palcovými litými koly a předními a zadními vzduchem chlazenými kotoučovými brzdami. Vůz vážil od 1170 do 1220 kg podle výbavy.

Druhá, v roce 1994 představená verze, měla o něco menší výkon (220 koní) i nižší kroutící moment (279Nm) a nepatrně (o 30 kilogramů) vyšší hmotnost.

K vyššímu výkonu (260 koní s maximálním kroutícím momentem 279 Nm) a úpravě brzd sáhli konstruktéři pro modelový rok 1995.

Koncem následujícího roku 1996 bylo k vidění i u nás několik WRX v nezaměnitelně modrém vybarvení limitované edice, která oslavovala úspěchy Subaru v seriálu WRC. S úpravou vzhledu karoserie pro rok 1997 se zvedl výkon vozu na 280 koní s max. točivým momentem 329 Nm. Koncem roku 1998 mohlo Subaru zase slavit: představilo zásadní změny v konstrukci pohonné jednotky a motor 2.0 Boxer Phase II disponoval kroutícím momentem 338 Nm. Poslední verze této řady, představená v září roku 1999 nabídla víceméně jen nové barevné mutace, dálkové ovládání, jiné cyklování stěračů a nová litá kola.

Etapa II (GD) 2000 – 2007

V roce 2001 prodělala ovšem Impreza WRX kompletní přestavbu. Nově vyztužený podvozek GD nabízel o více než sto procent vyšší torzní pevnost. Facelifty přišly v letech 2003 a 2005, vůz ale v zásadních rysech respektoval svou fanoušky milovanou podobu. K unikátním charakteristikám modelu patřila superkrátká kulisa řazení, oblažující autentickým sportovním pocitem při jízdě uživatele se závodnickým srdcem.

Proměňovala se i hmotnost vozidla. V roce 2001 byla už o 120 kilo vyšší než v roce uvedení na trh, v roce 2002 vzrostla o dalších 10 kilogramů na 1350 kg. Rok poté se u Imprezy WRX upravily brzdy (4 písty vpředu a dva vzadu) a byla vybavena 17ti palcovými koly. Hmotnost dále vzrostla o 11 kilo na 1361 kg.

1992–2000



2001–2002



2003–2005



2006–2007



2008

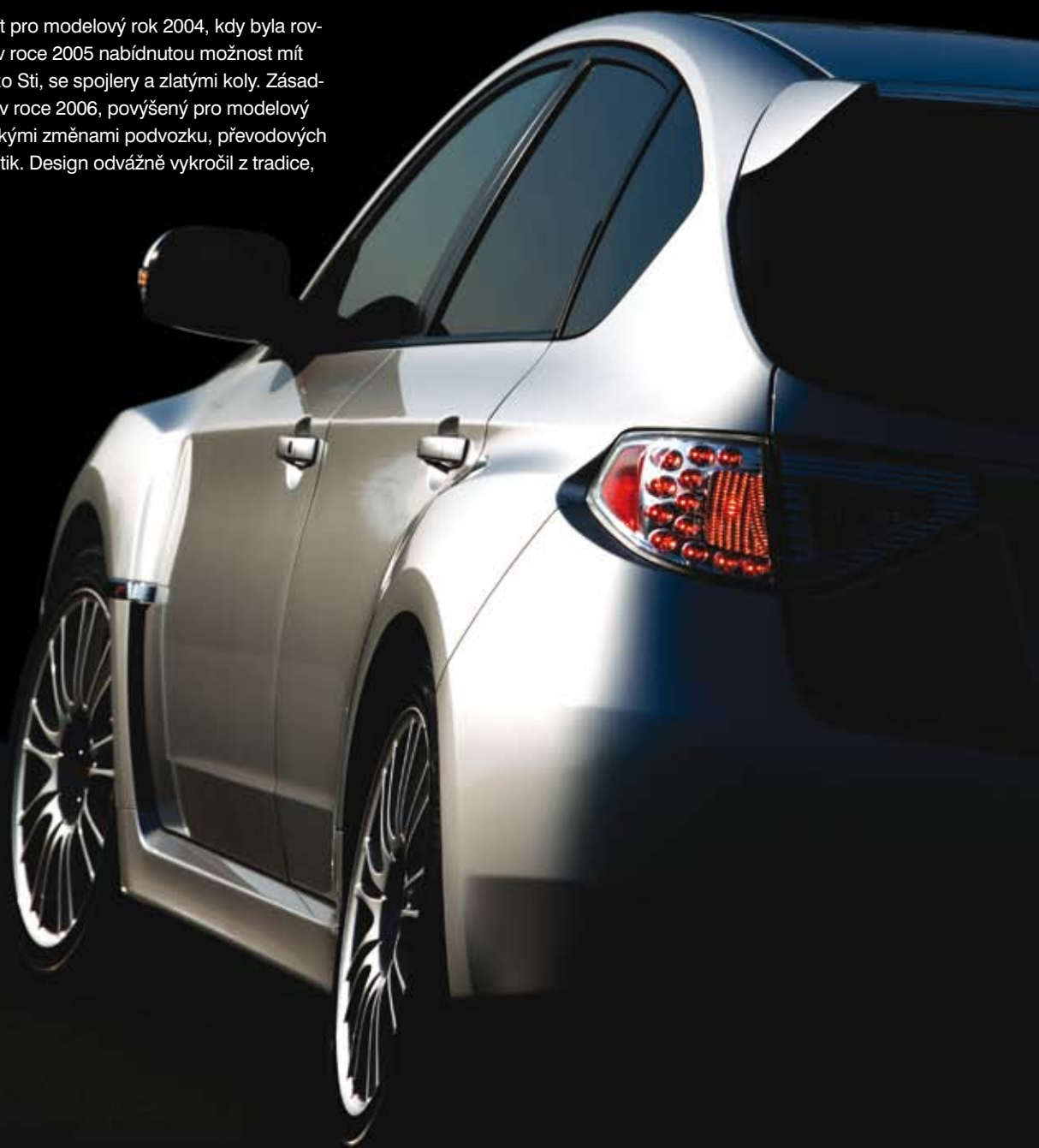


především v přední části, což část fanoušků přijímala s rozpaky. Nová linie ale dodávala modelu větší dravost a nový 2.5 Boxer DOHC turbomotor jiný motorový ráz. Víc uživatelsky naladěný, ale pořád velmi sportovní. S motorem byla také sladěna převodovka a turbo a vůz získal současné výkonové parametry 230 koní a 320 Nm kroutícího momentu. Po tuningové úpravě v souladu s doporučením Prodrivu ale lze jeho potenciál zvýšit na více než 270 koní a 420 Nm. Sdružení motoristických časopisů ve Velké Británii vyhlásilo tento agregát Nejlepším motorem roku 2006 v kategorii 2.0–2.5 litru.

Etapa III 2008 – ?

Nová Impreza, představená na letošním frankfurtském autosalonu vzbudila hodně pozornosti i vášni. Na následujících stránkách si přečtete reportáž o její mezinárodní prezentaci v Praze a pak společně zamíříme na legendární závodnický okruh, kde se vyladovaly charakteristiky Imprezy už před nástupem první generace. ✦

V živé paměti máme facelift pro modelový rok 2004, kdy byla rovněž upravena převodovka a v roce 2005 nabídnutou možnost mít WRX ve stejném exteriéru jako Sti, se spojlerem a zlatými koly. Zásadnější změny přinesl upgrade v roce 2006, povýšený pro modelový rok 2007 i razantními technickými změnami podvozku, převodových poměrů a dalších charakteristik. Design odvážně vykročil z tradice,





Subaru Impreza v Čechách

Představení třetí generace vozu Subaru Impreza přineslo nečekanou poctu všem českým fanouškům značky. Organizátoři akce zásadním způsobem proměněný model s pětidveřovou karoserií hatchback a zcela novým pojetím představili evropské elitě motoristických novinářů v Praze. Zajímavé svědectví o tom nabízí reportáž redaktora Autotipu Tomáše Kovaříka.

Od základu jiná

„Na konci srpna proběhnou mezinárodní testy nové imprezy,“ sdělil někdy v dubnu na poradě šéfredaktor. Ptát se takhle s předstihem, kde se konají, nám v danou chvíli přišlo nedůležité. O to větší překvapení nastalo, když jsme se zhruba 14 dní před samotnou akcí dozvěděli, že tentokrát nikam neletíme. Subaru totiž uspořádá novinářské jízdy v Praze! Naposledy k nám kolegové z celého světa přijeli loni v květnu, když Škodovka uváděla na trh roomster. Stejně jako tehdy, i tentokrát jsme využili výhody domácího prostředí a nahlédli do zákulisí přípravy celé akce.

Prezentace tak pro nás začínala vlastně o týden dříve, samotným příjezdem dvou kamionů s třinácti testovacími vozy do českého zastoupení. Sice cestou z Německa nabraly sedmihodinové zpoždění, nakonec jsme se jich ale dočkali. „Dva vozy už tady



máme týden," prozradil Wolly Wessel z pořádací agentury Proaction, „fotili jsme totiž v pražských exteriérech. Celkem jsme pořídili 128 exkluzivních záběrů, však uvidíte, až dostanete do rukou tiskovou mapu s cédéčkem.“

Desetidenní akci pořádá 22 lidí, z toho 14 přímo z agentury, zbytek tvoří hostesky a brigádníci pro převoz a mytí vozů. Zahraniční kolegové přilétají na Ruzyň vždycky zrána, na celý den je pak pro ně připravený doprovodný program (prohlídka města, návštěva pivovaru, jízda parníkem atp.). Čeští novináři se připojují až na večerní tiskovou konferenci, celkem se nás v hotelu Boscolo Carlo IV nedaleko Hlavního nádraží společně s polskými a maďarskými kolegy schází třicet.

Na druhý den vyrážíme na vytyčenou 160km trasu severozápadně od Prahy, z připravené flotily na nás vychází dvoulitr s výkonem 110 kW a samočinnou čtyřstupňovou převodovkou Sportshift (viz tabulka). V každém voze je navigace a vytištěný itinerář trasy. Ten fotograf Jiří Křenek zběžně prolistuje a se slovy „Tuhle trať znám jako svý boty“ jej odkládá do kapsy ve dveřích. Nezapínáme ani navigaci a jedeme popaměti.

Obvyklá páteční ranní zácpa na křižovatce u Bulhara a na magistrále se nekoná, na teplické výpadovce se tak ocitáme za necelých deset minut. Provoz na dálnici je řídký, přesto zastavujeme na nejbližším odpočívadle, abychom si vůz důkladně prohlédli. Shodujeme se, že ve skutečnosti nová impreza vypadá lépe než na fotografiích. „Proč z toho ale udělali hatchback s takovým tuctovým designem?“ ptá se Křenek a nahlas vzpomíná na sportovní image předchůdce. „To je poměrně jednoduché,“ zkouším mu to vysvětlit. „Subaru dojíždí na úzkou modelovou nabídku, potřebuje vůz, se kterým masověji prorazí. Proto inženýři navrhli pětidveřo-

vou karoserii se strmou zádí, jež se v nižší střední třídě nejlépe prodává.“

Impreza dostala rámové dveře, snižování těžiště, kde se dá, ustoupilo výrobním nákladům. Pochvalujeme si, do jak velkého úhlu se dveře otvírají, dovnitř se nastupuje velmi pohodlně. Sedadla jsou i pro nás dlouhá a ve správné výšce, zvláště před koleny vzadu nalzáme místa dost. Volant se dobře drží, přístrojová deska má přehledné členění a vskutku precizní zpracování.

Chválíme citlivé a rychlé řazení automatu. Tradičně plochý čtyřválec při dálničním limitu točí 3000/min, v kabině je příjemné ticho (motor slyšíme pouze při vytáčení) a do omezovače při 6700/min máme ještě daleko. Bohužel ale jedeme nejvýše na čtyřku, více

PÁR SLOV...

- **Dvě karoserie:** v Česku se bude prodávat pětidveřový hatchback, v USA a Japonsku také čtyřdveřový sedan. Kombi se zatím neplánuje. V nabídce ve třech výbavách Active, Comfort a Sport.
- **Čtyři motory:** k dispozici jsou ploché zážehové čtyřválece 1,5 l/79 kW s proměnným časováním ventilů a 2,0 l/110 kW upravené z předchůdce. V listopadu přibude čtyřválec 2.5 WRX/169 kW s přeplňováním, pro Česko je objednáno 26 exemplářů do konce roku 2007.
- **WRX STI:** v únoru začne sériová výroba ultimativní 2.5 WRX STI/206 kW. Ta se v Česku objeví na přelomu května a června 2008, počítá se s prodejem 50 vozů ročně.





stupňů konstruktéři nedodali. Ideální cestovní rychlost se pohybuje kolem 160 km/h (3700/min), aerodynamický hluk se dostavuje od 170 km/h (4000/min).


Na exitu 18 odbočujeme ve směru na Novou Ves. Křenek coby motorkář zná dokonale povrch zdejších silnic. Zvláště okreska do Šlapanic je hodně rozbitá a uskákaná, spolujezdec se drží madla a hlásí, že pokud nezvolníme, tak na nějakém můstku sko(n)číme. Ukázaly se ale mimořádné kvality podvozku, šestnáctipalcová litá kola fantasticky obšlapávají asfalt.

Serpentiny kolem Želevčic prověřují sílu motoru, tuhost karoserie a kotoučové brzdy. Vůz se ochotně stáčí i do těch nejostřejších

zatáček, nijak přehnaně se nenaklání a díky pohonu všech kol s mezinápravovým diferenciálem s omezenou svorností parádně drží předem zvolenou stopu. Ve snaze zjistit, co všechno podvozek vydrží, sjíždíme na polní cestu. Zavěšení kol neskutečně dobře tlumí rázy, rozhodně nám nepřipadá, že prach víříme ve sto deseti. Čas, který jsme ztratili focením, doháníme opět na silnici, ke slovu přichází sekvenční řazení v kulise blíže k řidiči.

Vracíme se na dálnici a uháníme do Unhoště a dále na Červený Újezd, v jehož okolí jsou připravené tři testovací okruhy přibližně po 37 kilometrech. Střídáme vozy a krátce zkusíme verzi Sport. Její polozávodní přední sedadla dokonale obemykají tělo, dvoulitrový boxer s manuálem je výrazně živější než předešlý automat. Pro zpáteční cestu do Prahy volíme základní patnáctistovku na litých 15" kolech, kterou ale doporučujeme spíše klidnějším řidičům, při dynamické jízdě a předjíždění totiž potřebuje více točit.

Pro naše kolegy akce končí návratem do hotelu Boscolo, my ale ještě pokračujeme na myčku v Argentinské ulici. Sem totiž den co den postupně přijíždí všech patnáct vozů, co bylo na trati, s dalšími 160 kilometry na tachometru. Prodělají zběžnou technickou kontrolu (jedině Němci oholili pneumatiky na plátno, jinak se nic nestalo), projedou myčkou a pak se na každý vrhnou čtyři mladíci s hadry a houbou v rukou. Suší, leští a blýskají karoserii i skla, aby na druhý den ráno byla celá flotila zase připravená pro další novináře. ★

Text: Tomáš KOVAŘÍK, 
autorská spolupráce s časopisem Autotip





Nürburgring – vždycky nová výzva

Nürburgring je jeden z nejatraktivnějších a nejnáročnějších závodních okruhů světa. Jeho celková délka je 20,832 kilometrů, okruh čítá přes 160 zatáček a v zalesněných kopcích s výškovými rozdíly až 300 m se pohybujete jako na pouti na horské dráze. Když k tomu připočítáme stále se měnící povrch trati a množství dalších jedinečných vlastností, není pochyb, že Nürburgring patří mezi nejslavnější závodní okruhy všech dob.

Od otevření Nürburgringu v roce 1927 si většina výrobců automobilů a pneumatik zvykla testovat limitní vlastnosti produktů, které právě vyvíjela, na jednom z nejnáročnějších okruhů na světě. Název „Posvátná půda“ je opravdu případný pro trať, na které můžete svůj produkt prověřit na všech druzích povrchu silnic a za všech jízdních podmínek. Tato trať nepřestane vzbuzovat respekt ani ve zkušených řidičích, kteří najeli více než 2000 kol tohoto nepřekonatelného okruhu a mnoho dalších kol na jiných okruzích po celém světě.

Oproti jiným méně náročným tratím, může na Nürburgringu řidiče přivést do kritické situace překročení rychlosti o dva, tři kilometry v hodině nebo zlomek vteřiny chybného úsudku. Řidič zažívá znovu a znovu pocit napětí, taková je nekompromisní přirozenost tohoto okruhu. Souhra řidiče s jeho automobilem není nikde jinde tak důležitá; pokoření Nürburgringu se nedá srovnat s ničím jiným. Na konci září 1992, ještě před slavnostní premiérovou prezentací, vzalo Subaru svoji Imprezu na Nürburgring. To byl moment, kdy se začaly psát první řádky společné historie Imprezy a Nürburgringu. Subaru testy na Nürburgringu nespočívají v dosahování nejrychlejších kol. Hledáme a prověřujeme konstrukční a technologické prvky, které umožňují řidičům Imprezy užít si jejich jedinečných jízdních vlastností. Není to o technologii pro technologii, ale je to otázka dosažení krajního potěšení z jízdy prostřednictvím nejuspěšnější technologie. Od první výzvy byly vědomosti, které jsme na „Posvátné půdě“ nabyli v roce 1996 a 2000, neustále promítány do jízdních vlastností komerčních aut.

Po čtvrté byla Impreza testována na Nürburgringu na podzim roku 2002, v době kdy bylo oslavováno desetileté výročí její výroby. Testování na „Posvátné půdě“ není pro tento automobil v žádném případě poslední. Jedná se spíše o vstupní testy, základ, od něhož se budou odvíjet další technologické kroky. Jakkoli je tento proces náročný, představuje test v extrémních podmínkách nezbytný předpoklad pro každého, kdo chce vážně usilovat o vývoj automobilu s dobrou perspektivou. V posledních deseti letech udělala automobilová technologie významný posun a Impreza obstála, protože tento trend nejen zachytila, ale sama dokázala rozvíjet. Nezáleží však na tom jak daleko jsme posunuli hranice inovací. Jakmile na „posvátné půdě“ nastartujete auto, Nürburgring k vám začne promlouvat.

Reálně, ale zejména obrazně se před vámi otevírají stále nové obzory a žádný horizont není konečný. ✦



Šel jsem na jisto

Lásku k autům a závodům ve mně vzbudil můj otec. Vzpomínám si, že jsem si ve druhé třídě na základní škole vygumoval poznámku v žákovské, abych mohl v neděli jet s tátou na závody. Podařilo se mi u toho ale tu stránku roztrhnout, doma jsem dostal výprask a mazal jsem do školy pro poznámku novou. Byla třikrát delší! Ale na závody jsem jel.

Na ČVUT jsem chodil do jednoho kruhu s Vaškem Bervidem a Hanušem Límem. O jejich otcích jsem jako malý kluk četl v časopisech a knížkách a protože i oni sami závodili, bylo to moje druhé a definitivní přiblížení se k závodům. Postupem času jsem v téhle generaci závodníků měl čím dál více přátel, dlouho si s nimi povídal o všem možném a začal mít motorsport víc a víc pod kůží. Když jsem pak v květnu 1998 poprvé komentoval pro českou verzi Eurosportu závod F3000 z Monaka a seděl v komentátorské kabině s Lubošem Pecháčkem, změnilo to můj život.

Mým prvním autem byl starý Ford Sierra. Dvoudveřové kupé, ale už s „kulatou“ karoserií, kterých u nás zase tolik nejezdí. Dodnes na ni rád vzpomínám a hlavně na její pohon zadních kol. To byla paráda, byl jsem schopný v zimě na sněhu na konečné autobusu „prosmýkavat“ celou noc. Těžko hledat něco zábavnějšího, než je auto s pohonem zadních kol. Před šesti lety jsem si pořídil Peugeot 406 a svým způsobem to byl pro mne konec legrace. A když jsem před necelými třemi lety přemýšlel o novém autě, byla moje volba vcelku jasná. Díky své práci a redakčním testům jsem se svezl celou řadou aut různých velikostí, s různými motory a výbavou. Hledal jsem auto, které bude stát přijatelné peníze, bude mít odpovídající výbavu a bude spolehlivé.

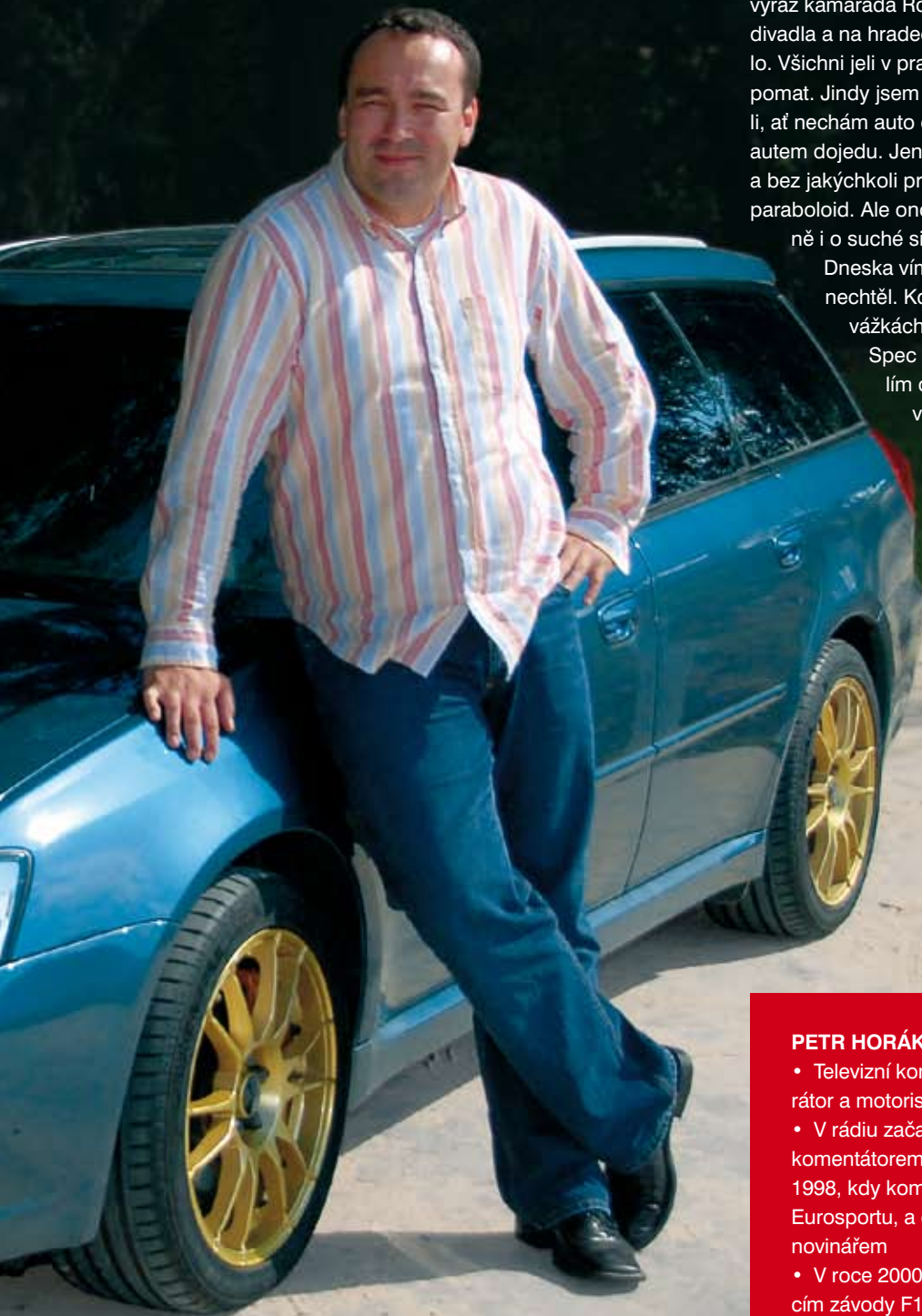
Do užšího výběru se dostala čtyři auta a všechna japonské provenience. Vítězem se nakonec stal kombík legacy ve výbavě Edition. Pro moje potřeby je to ideální auto.

V zimě jezdím s kamarádem hrát hokej a do kombíku naskládáme výstroj pro oba naprosto bez problémů. Kožené čalounění, klimatizace, střešní okno, tempomat a vyhřívané sedačky mi na mých cestách poskytují potřebné pohodlí a o bezpečnosti a spolehlivosti subaru nepochybuji. Asi každý novinář se zajímá o různé testy spolehlivosti a průzkumy spokojenosti zákazníků, kde Subaru pravidelně figuruje na příčkách nejvyšších. Jednou jsem viděl na odtahovce outback po karambolu. Byl pěkně dobitý, předeek na maděru, kola utrhaná a bylo vidět, že se i kutálel, ale prostor pro cestující zůstal zachován jen s minimálním poškozením. To mne v mé volbě utvrdilo.

Svoje legacy mám přes 2,5 roku. Díky tomu, že mám prakticky na každý týden nějaké testovací auto, tak s ním moc nejezdím. Ale pokaždé, když se do něj posadím, nemám pocit, že sedím v něčem horším, bez ohledu na to jestli jsem právě vrátil citröen, lexus nebo BMW. Právě nao-



„Před třemi roky jsem se rozhodoval, jaké bude moje další auto. Věděl jsem přesně, co od něj očekávám. A jsem stále přesvědčen, že jsem si vybral správně,“ říká Petr Horák, populární komentátor motoristických sportů.



pak. Spousta nezasvěcených lidí byla mojí volbou překvapena, avšak pouze do chvíle, než jsem je svezl. Pamatuji si nechápavý výraz kamaráda Romana Štolpy, když jsme jeli z pardubického divadla a na hradecké dálnici leželo 10 cm sněhu a hustě chumelilo. Všichni jeli v pravém pruhu sotva 40 a my v levém 120 na tempomat. Jindy jsem jel v zimě uvádět akci na Ještěd a když mi volali, ať nechám auto dole a vyjedu lanovkou, nechtěli věřit, že tam autem dojedu. Jenže stačilo dát redukci a mít dobré zimní pneu a bez jakýchkoli problémů jsem se vyšplhal až pod onen známý paraboloid. Ale ono to není jen o sněhu, ono je to i o vodě a vlastně i o suché silnici.

Dneska vím, že už bych jiné auto než „čtyřkolku“ asi nechtěl. Kdybych si teď vybíral nové auto, budu trochu na vážkách. Sám pro sebe bych si vzal kombi Legacy Spec B, to je úžasné auto. Jenže čím dál víc přemýšlím o rodině a asi by nakonec vyhrál outback s novým dvouapůllitrem. ✦ Foto: Viktor ČERNÝ

PETR HORÁK (1975)

- Televizní komentátor, rozhlasový moderátor a motoristický novinář
- V rádiu začal pracovat v roce 1994, komentátorem motorsportu se stal v roce 1998, kdy komentoval pro českou verzi Eurosportu, a od roku 2000 je i piščíím novinářem
- V roce 2000 byl prvním českým komentátorem komentujícím závody F1 přímo z místa dění a jako první český novinář byl na všech závodech sezóny
- V současnosti komentátor F1 na TV Nova, má svůj vlastní pořad o autech Autozone vysílaný na Expresradiu 90.3 FM a je jedním ze šéfredaktorů časopisu OffROAD. Kromě toho publikuje i v dalších motoristických periodikách
- Kromě F1 komentuje i další závodní série včetně DTM, Euro F3, Formule BMW, Porsche Carrera Cup pro Galaxii sport



**Setkání s legendou:
Niki Lauda.**



62. Autosalon Frankfurt ve znamení Imprezy

Každý druhý rok se v německé finanční metropoli Frankfurtu nad Mohanem koná jeden z nejvýznamnějších světových automobilových veletrhů. Na rozdíl od každoroční jarní Ženevy se frankfurtská přehlídka střídá s autosalonem v Paříži, který se koná v sudých letech. Na letošní autoshow ve Frankfurtu, která se pyšnila 113 vystavovatelů v sekci osobních aut a celkovým počtem 953 firem z 39 zemí na výstavní ploše 220 000 m², se jednou z hlavních „nedomácích“ událostí stala prezentace automobilky Subaru. Tolik modelových novinek, prototyp nového závodního vozu a k tomu jedna technologická světová premiéra – to byl důvod velkého oblíbení stánku značky se šesti hvězdami davy návštěvníků.

Zbrusu nová Impreza s pětidvěřovou karosérií typu hatchback – to je hlavní novinka letošního podzimu a zároveň to byla nejzářivější „star“ stánku Subaru ve Frankfurtu. Koneckonců je nová Impreza hlavní hvězdou celého aktuálního vydání Subaru magazínu. Ve Frankfurtu jsme se ale dozvěděli, že i když značka hodlá zaujmout zejména nové zákazníky a nalákat je na kombinaci úsporných atmosférických motorů 1,5R a 2,0R a symetrický pohon všech kol, ve vybraných evropských zemích bude také v nabídce limitovaná edice verze WRX s přeplňovaným motorem 2,5. Pro Českou republiku je zatím plánována kvóta 26 kusů do konce letošního roku, tedy je jasné, že půjde opravdu o „bonbónek“.

35 let symetrického pohonu všech kol

Na autosalonu byl nejvýznamnějším zástupcem mateřského podniku Subaru – společnosti FHI špičkový japonský manažer Mat Nagato, který má na starosti prodej a marketing vozů Subaru na zahraničních trzích, mimo domovské Japonsko. Našemu Subaru Magazínu poskytl exkluzivní rozhovor.

Subaru v Evropě zaznamenalo za poslední tři roky výrazný růst prodeje. Jakou budoucnost pro značku se šesti hvězdami na starém kontinentě byste si představoval Vy?

Do konce srpna jsme v Evropě zaznamenali nárůst prodeje o více než 10 % jednotek proti srovnatelnému období loňského roku.



Nová motivace pro Solberga

I když se ve Frankfurtu prezentovala zcela nová Impreza, největším tahákem byla studie zcela nové Imprezy WRC, se kterou se značka chystá opět dobývat nejvyšší příčky v mistrovství světa v rallye. I proto byl hostem Subaru při novinářském dni na autosalonu někdejší mistr světa a dlouholetý tovární jezdec značky Petter Solberg z Norska. Jeho projev v rámci tiskové konference nepostrádal slova chvály na zcela novou Imprezu, přesto, že verze STI ještě nebyla veřejnosti představena, norský šampión si ji mohl již při jízdách v Japonsku projet a s velkým uznáním mluvil především o skvělé ovladatelnosti vozu a zvýšeném výkonu již



Faceliftovaná Tribeca vypadá nyní ještě luxusněji (nahore)

Největší lákadlo stánku Subaru – prototyp Imprezy WRC – si oblíbil i Ing. Petr Neuman, ředitel Subaru ČR (vpravo)

Nové Justy bylo další z významných prezentovaných novinek (vlevo)

dosud špičkového přeplňovaného čtyřválců. Netajil se záměrem v příští sezóně s novým vozem plně konkurovat letos dominantním stájím Ford a Citroën a bojovat tak se Subaru opět o absolutní vítězství v šampionátu. Solberg především uvedl, že nová karoserie typu hatchback, prodloužený rozvor a lepší distribuce hmotnosti v závodním voze by měla přinést zásadní vylepšení jízdních vlastností tak, aby se nový vůz Subaru Impreza WRC stal tím nejlepším speciálem v poli. Dopomoci by mu k tomu měla kromě inženýrů mateřské značky Subaru také britská společnost Prodrive, která od vstupu značky do nejvyšší ligy rallye pro Subaru zajišťuje účast v seriálu a závodní speciál spoluvyvíjí.



Tribeca a Justy

Vlajková loď Tribeca sice slaví od své evropské premiéry sotva první narozeniny, přesto doznala výraznou proměnu. Jednak karosářskou, kdy siluetu trupu letadla vystřídala masivní chromovaná přední maska s dominantním dynamickým a přesto elegantním grilem, za druhé pak pod kapotou. Tam nyní najdeme motor 3,6 s výkonem o jedenáct koní vyšším (nyní 256). Hodnota točivého momentu stoupla o celých 53 Nm (nyní 350 Nm) a jeho křivka je mezi 3000 a 5500 otáček příznivě plošší.

I když se až do jara příštího roku bude ve spolupráci se Suzuki vyrábět model Justy G3X, Subaru uvádí souběžně na trh nové Justy s litrovým motorem a pohonem pouze předních kol. Jedná se

V loňském roce jsme prodali sedmdesát tisíc vozů, v letošním plánujeme prodej 75 tisíc a stotisícovou hranici chceme překonat v roce 2009. Měl by nám k tomu pomoci jednak nový diesel, za druhé potom nový model Imprezy.

Na diesel se určitě těší nejenom mnoho fanoušků značky Subaru, ale i motoristických nadšenců, vždyť se jedná o technologický unikát. Proč si Subaru dává s jeho uvedením tolik na čas?

Chceme nabídnout skvělý a především hotový a odzkoušený produkt. I když jsme prototyp tohoto agregátu vyvinuli již dříve, naše vnitřní přesvědčení nám nedovolilo uvést zcela novou technologii pod kapotou našich vozů dříve, než všechny zkoušky potvrdily preciznost a především stoprocentní funkčnost, kterou naši zákazníci očekávají. Musíme si totiž stále opakovat, že zákazník Subaru je poučený motorista, který se v automobilové technice vyzná

a rozumí jí. Právě proto je nám ctí, že první diesel-boxer na světě se představí právě pod kapotou Subaru.

Zmínil jste také nový model Imprezy, jejíž původní design někteří fanoušci značky oplakávají a návštěvníci autosalonu považují novou Imprezu za celkem kontroverzní model ve srovnání s předchozími generacemi. Proč si myslíte, že právě tento vůz zvýší prodeje značky Subaru v Evropě v nejbližších letech?

Tak jednak bych chtěl opět zopakovat to, že naši stávající zákazníci moc dobře vědí, jak perfektní jízdní vlastnosti a technologii nabízíme. Za druhé bychom chtěli získat nové zákazníky a je to právě typ karoserie hatchback, který by nám měl u tohoto modelu nižší střední třídy v Evropě pomoci. V Subaru věříme, že právě v tomto segmentu oblíbený typ karoserie způsobí, že se zákazníci, kteří dříve o Impreze neuvažovali, přijdou do showroomů naší



Interiér nové Justy nabízí jedinečný design, přesto neztrácí na přehlednosti a útulnosti (nahore)

35 let po uvedení prvního vozu se symetrickým pohonem všech kol představila značka Subaru další technologický unikát – naftový motor boxer (vlevo)

Závodník Petter Solberg je přesvědčen o „vítězné DNA“ své nové závodní zbraně ve WRC (vpravo)



o „entry“ model Subaru a má nabídnout vysokou kvalitu a výbavu pro cestování zejména ve městě. I přes své kompaktní rozměry má uvnitř skutečně královský prostor i pro cestující vzadu.

Ekologie na prvním místě

Světovým unikátem se již brzy stane nový diesel s protiběžnými písty. Čtyřválcový motor o objemu dvou litrů najde své uplatnění hned po novém roce pod kapotou modelů Legacy a Outback, později (zřejmě v druhé polovině roku 2008) pak i u Forestera. Jak dlouho bude na jeho služby čekat nová Impreza, ještě nevíme,

bude to zřejmě záležet i na zájmu zákazníků. Co ale nyní už víme jistě, že skvělé parametry – výkon 150 koňských sil a maximální hodnota točivého momentu 350 Nm – jsou doprovázeny velmi nízkou hodnotou emisí. A to je hlavní poselství Subaru z Frankfurtu pro následující roky – spolupodílet se na snižování škodlivin, obsažených ve výfukových plynech díky nejmodernější technologii motorů. Více nám ostatně o tomto tématu řekl také předseda představenstva a výkonný viceprezident Fuji Heavy Industries pan Mat Nagato v autentickém rozhovoru pro Subaru magazín.

★ Text a foto: Vojtěch ŠTAJF, Frankfurt

značky alespoň podívat. Tady je potom velmi důležitá práce prodejce se zákazníkem, protože pokud se potenciální zájemce s naším vozem seze, pozná, že v porovnání s nabídkou trhu má právě Impreza své sportovně-ležerní kouzlo. Podotýkám, že prodejce chceme navýšit zejména u atmosférických verzí s motory 1,5 a 2,0.

Značka Subaru se celosvětově hlásí k závazkům ochrany životního prostředí, zejména co se týče snižování emisí. Jak konkrétně bude v tomto ohledu vypadat nejbližší budoucnost?

V Evropě jsme se zavázali k postupnému snižování emisí u všech modelů tak, abychom se za dva roky přiblížili hranici 120 g CO₂/km. Pomoci by nám k tomu měly prodeje nového modelu Justy, který pro nás vyrábí spřízněná automobilka Daihatsu. S litrovým motorem a pohonem přední nápravy tak nabízíme sympatické,

bohatě vybavené auto, které má emise ještě nižší. Hodnota emisí u nového dieselu je velmi slušných 150 g CO₂/km, snažíme se o nízké hodnoty i třeba u nového motoru 3,6 pro Tribecu. Usilovně pracujeme na zahájení sériové výroby elektromobilu R1e, jehož 40 exemplářů zatím zkušebně používá Tokijská elektrárna, i když v Evropě jej zatím asi nevidíte.

V roce 1972 Subaru poprvé uvedlo osobní automobil s pohonem všech kol. Jak proběhnou oslavy?

Moc rádi bychom se s novou Imprezou WRC opět vrátili na vrchol v mistrovství světa v rallye. Je to totiž ten nejlepší způsob, jak můžeme ukázat, že naše technologie patří mezi ty absolutně nejlepší. Koneckonců, symetrický pohon všech kol již 35 let dokazuje, že nabízí dokonalou kombinaci bezpečnosti a radosti z řízení vozu. A my chceme obojí nabízet našim zákazníkům, samozřejmě neustále zdokonalované, i nadále.

Fantastické momenty

Pod názvem, který vyjadřuje radost z jízdy ve vozech Subaru, prezentovala na 40. Tokyo Motor Show 2007 firma Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI), výrobce automobilů této značky, novou Imprezu WRX STI a dva pozoruhodné koncepty.

Nová Impreza byla událostí už na frankfurtském Autosalónu, o její nejsilnější verzi WRX STI se ale vědělo, že bude mít oficiální premiéru až v říjnu v metropoli mateřské země. V Japonsku se také od 24. října už prodává ve specifikaci, určené právě pro tento trh. Její konstrukce akcentuje totální kontrolu nad vozem, a je určena pro ty řidiče, kteří přesně ví co od výkonného vozu očekávat.

Koncept EXIGA je sedmimístné kombi se vzdušným interiérem a pohodlným prostorem pro sedm dospělých pasažérů, které zároveň nabízí vzrušující jízdní výkony. Koncept zúročuje mnoho let technických výzkumů v oblasti kategorie kombi (Touring Wa-

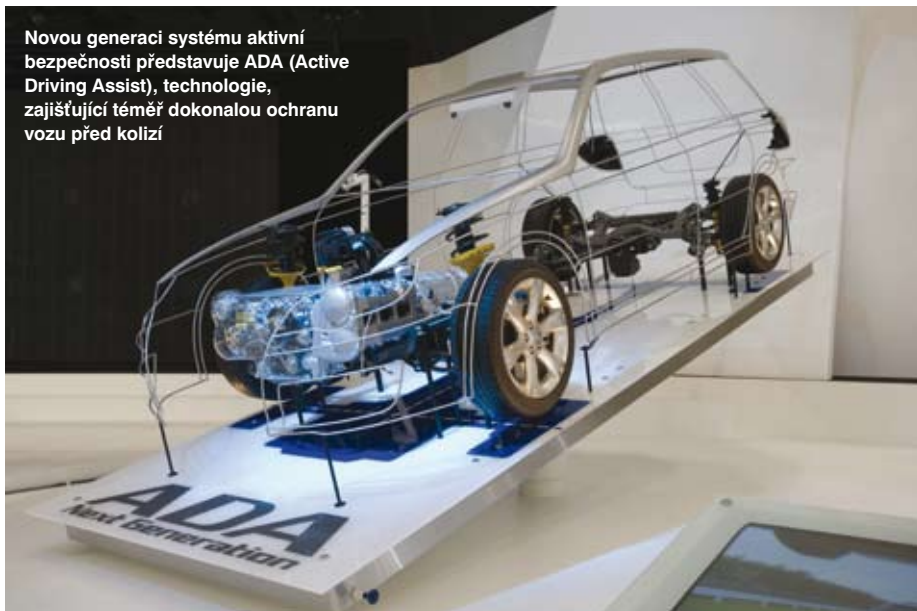


Konceptem sedmimístného kombi, které si zachová všechny přednosti vozů Subaru, osloví značka jistě další segment zákazníků

vání vysoce výkonných lithium-iontových baterií příští generace, u kterých FHI předpokládá dojezd až 200 km na jedno nabití.

Návštěvníci se mohli seznámit i s podobou tří speciálně vybavených modelů, určených pro brzké uvedení na japonském trhu a sice Subaru Impreza BEAMS Edition, vyvinutou ve spolupráci se známou módní značkou Beams, Outback Urban Selection a Stella REVESTA.

Novou generaci systému aktivní bezpečnosti představuje ADA (Active Driving Assist), technologie, zajišťující téměř dokonalou ochranu vozu před kolizí



Interiér jako kokpit stíhačky, trojúhelníkový tvar jako ze skicáře designérů příštího století, to je elektromobil budoucnosti, Subaru koncept G4e



gon), samozřejmě opět vychází z koncepce spojení motoru Boxer s excelentním systémem pohonu všech kol Symmetrical AWD.

Další přednosti: Díky velké panoramatické střeše a „divadelnímu uspořádání“ třech řad sedadel, otevřenosti a komfortu prostupujícím prostorem interiéru, si mohou všichni cestující užívat skvělý výhled z vozu, ať už sedí na jakémkoliv sedadle ve voze. Svižnou, hladkou a precizní jízdu zajišťuje 2,0l horizontálně uložený přeplňovaný motor Boxer s protiběžnými písty spolupracující s 5-ti stupňovou automatickou převodovkou. Karoserie v červené metalíze „Candy Red Pearl“ zdůrazňuje vzdušné řešení a „feeling“ vozu.

Koncept G4e je futuristickou představou elektromobilu s nulovými emisemi.

Subaru nabourává tradiční stavbu elektromobilů – těžké a přeplněné – a realizovalo koncept vozu s prostorem pro 5 cestujících při zachování malých rozměrů vozu s bateriemi ukrytými pod podlahou vozu. Karoserie ve tvaru trojúhelníku budí dojem, že je ze skicáře designérů budoucnosti. A stejně smělym krokem je i zapraco-

Zeleněji, bezpečněji

Celá prezentace automobilky Subaru na Autosalónu v Tokiu kladla důraz na příklady řešení ochrany životního prostředí a unikátní technologie posunující hranice bezpečnosti.

K těm dříve zmíněným patří první turbodieselový agregát Subaru v historii značky, který vedle jiných parametrů vyniká mimořádně tuhou konstrukcí, nízkou hlučností a malými vibracemi. Představení vozu s tímto motorem v Evropě plánuje FHI na počátek příštího roku 2008.

Hodně pozornosti už vzbudil i model Subaru R1e, elektromobil, v rodném Japonsku již prodáváný, který na nedávném frankfurtském autosalónu demonstroval závazek FHI k vývoji technologií, které pomáhají nezatežovat životní prostředí.

Na stánku Subaru v Tokiu se představila i nová generace ADA (Active Driving Assist), kde ve snaze vytvořit vůz s dokonalou ochranou před kolizí, přichází FHI s novou generací systému aktivní bezpečnosti. Ten je vybaven originálními stereo kamerami FHI s technologií dokonalého přenosu obrazu.

Think. Feel. Drive.



I vám padne naše šestka!

Šest zářivých hvězd svítí z loga Subaru a šest modelů v mnoha motorizacích a v pestré nabídce provedení i výbav připravila značka SUBARU pro modelový rok 2008.



Cena od 559 328 Kč

FORESTER

Nabízíme ve dvou motorizacích

2,0 X

Objem 1994 ccm
Výkon 116 kW (158 PS)
 při 6400 ot/min
Max. toč. moment 186 Nm
 při 3200 ot/min
Nejvyšší rychlost 197 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 9,7 s
Průměrná spotřeba 9,3 l/100 km
Objem zav. prostoru 387–1629 l
Převodovka: 5 MT/4 AT
Cena od: 559 328 Kč (verze N1),
 638 800 Kč (s DPH)

2,5 XT

Objem 2457 ccm
Výkon 169 kW (230 PS) při 5600/min
Max. toč. moment 320 Nm
 při 3600/min
Nejvyšší rychlost 221 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 6,0 s
Průměrná spotřeba 10,7 l/100 km
Objem zav. prostoru 387–1629 l
Převodovka: 5 MT/4 AT
Cena od: 761 008 Kč (verze N1),
 878 800 Kč (s DPH)

OUTBACK

Nabízíme ve dvou motorizacích

2,5i

Objem 2457 ccm
Výkon 127 kW (173 PS)
 při 6000/min
Max. toč. moment 227 Nm
 při 4400/min
Nejvyšší rychlost 199 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 9,8 s
Průměrná spotřeba 8,6 l/100 km
Objem zav. prostoru 459–1649 l
Převodovka: 5 MT/4 AT
Cena od: 778 656 Kč (verze N1),
 899 800 Kč (s DPH)

3,0 R

Objem 3000 ccm
Výkon 180 kW (245 PS)
 při 6600/min
Max. toč. moment 297 Nm
 při 4200/min
Nejvyšší rychlost 224 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 8,5 s
Průměrná spotřeba 9,8 l/100 km
Objem zav. prostoru 459–1628 l
Převodovka: 6 MT/5 AT
Cena od: 976 135 Kč (verze N1),
 1 134 800 Kč (s DPH)



Cena od 778 656 Kč

IMPREZA

Nabízíme ve třech motorizacích

1,5 R

Objem 1498 ccm
Výkon 79 kW (105 PS) při 6000/min
Max. toč. moment 142 Nm
 při 3200/min
Nejvyšší rychlost 175 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 14,0 s
Průměrná spotřeba 7,5 l/100 km
Objem zav. prostoru 301–1216 l
Převodovka: 5 MT/4 AT
Cena od: 440 001 Kč (verze N1),
 498 800 Kč (s DPH)

Objem zav. prostoru 301–1216 l
Převodovka: 5 MT/4 AT
Cena od: 524 034 Kč (verze N1),
 598 800 Kč (s DPH)

2,5 WRX

Objem 2457 ccm
Výkon 169 kW (230 PS)
 při 5200/min
Max. toč. moment 320 Nm
 při 2800/min
Nejvyšší rychlost 209 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 5,8 s
Průměrná spotřeba 10,4 l/100 km
Objem zav. prostoru 301–1216 l
Převodovka: 6 MT/5 AT
Cena od: 776 135 Kč (verze N1),
 898 800 Kč (s DPH)

2,0 R

Objem 1994 ccm
Výkon 110 kW (150 PS)
 při 6000/min
Max. toč. moment 196 Nm
 při 3200/min
Nejvyšší rychlost 193 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 9,6 s
Průměrná spotřeba 8,4 l/100 km



Cena od 440 001 Kč

LEGACY

Nabízíme ve třech motorizacích, každou i v provedení kombi

2,0 R

Objem 1994 ccm
Výkon 110 kW (150 PS) při 6000/min
Max. toč. moment 196 Nm při 3200/min
Nejvyšší rychlost 209 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 9,5 s
Průměrná spotřeba 8,6 l/100 km
Objem zav. prostoru 433l (kombi 459–1659l)
Převodovka: 5 MT/4 AT
Cena od: 718 800 Kč (s DPH)
Cena verze kombi od: 655 966 Kč (verze N1), 753 800 Kč (s DPH)



2,5 i

Objem 2457 ccm
Výkon 127 kW (173 PS) při 6000/min
Max. toč. moment 227 Nm při 4400/min
Nejvyšší rychlost 219 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 9,5 s
Průměrná spotřeba 8,5 l/100 km
Objem zav. prostoru 433l (kombi 459–1659l)
Převodovka: 5 MT/4 AT
Cena: 918 800 Kč (s DPH)
Cena verze kombi: 824 034 Kč (verze N1), 953 800 Kč (s DPH)

3,0 R

Objem 3000 ccm
Výkon 180 kW (245 PS) při 6600/min
Max. toč. moment 297 Nm při 4200/min
Nejvyšší rychlost 237 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 8,2 s
Průměrná spotřeba 9,8 l/100 km
Objem zav. prostoru 433 l (kombi 459–1628 l)
Převodovka: 6 MT/5 AT
Cena od: 1 029 800 Kč (s DPH)
Cena verze kombi od: 917 311 Kč (verze N1), 1 064 800 Kč (s DPH)



JUSTY

Objem 998 ccm
Výkon 51 kW (68 PS) při 6000/min
Max. toč. moment 94 Nm při 3600/min
Nejvyšší rychlost 160 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 13,9 s
Průměrná spotřeba: 5,0 l/100 km
Objem zav. prostoru 225–630 l
Převodovka: 5 MT
Cena od: 298 800 Kč (s DPH)



TRIBECA

3,6 R
Objem 3600 ccm
Výkon 190 kW (258 PS) při 6000/min
Max. toč. moment 350 Nm při 4000/min
Nejvyšší rychlost 207 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 8,9 s
Průměrná spotřeba 11,6 l/100 km
Objem zav. prostoru 525–1671 l (vůz je v nabídce i v provedení 5+2, tedy s třetí řadou sedadel)
Převodovka: 5 AT
Cena od: 1 072 774 Kč (verze N1), 1 249 800 (s DPH)



Úspěchy v dresu se lvíčkem na prsou

Tradičně skvělý výkon v Mladé Boleslavi

Zatímco úvodní podniky národního šampionátu v rallye 2007 týmu Subaru ČR – Deník Blesk vycházely jen střídavě, vstup do Evropského poháru – střed se mu vydařil. Posádka Štajf – Lesniaková obsadila na slovenské Matador rallye cennou šestou příčku, k druhé z nejvíce ceněných soutěží tohoto mezinárodního seriálu proto bílomodré barvy upínaly své zraky s velkou pozorností. Tím spíše, že touto soutěží byla právě Rallye Bohemia, kde v roce 2005 Štajf pro tým dobyt premiérové vítězství. Pro vůz Subaru Impreza STI byly přichystány i nové osmnáctipalcové suché pneumatiky se smělou vyvíjenou firmou Pirelli pro mistrovství světa 2008. Ty dokázaly udržet své vlastnosti i ve velkém horku na oněch extrémně dlouhých testech, které pořadatelé letošní Bohemie přichystali. To platilo ale zejména v pozdějších fázích soutěže. „V úvodu jsme při proměnlivém počasí nechtěli riskovat a volba pneumatik do mokra nám na osychajících testech přivodila ztrátu několika desítek vteřin,“ popisoval v cíli smolné rozhodnutí Vojtěch Štajf. V té době už mohl být spokojen, celou soutěž s navigátorem Jiřím Černochem zvládl bez problémů a bílomodrý vůz dovezl na cílovou rampu na čtvrté příčce. Svou radost pražský pilot netajil: „Před námi skončili pouze úřadující šampion Pech a světem protřelí Kresta a Prokop, kteří mají už mnoho zkušeností s náročnými a dlouhými testy. Já mám ale koncepci vytrvalostních zkoušek raději, alespoň nemusím neustále nasazovat a snímat přilbu. Jsem ale rád, že se nám tu už poněkoliakrát tolik dařilo.“

Třebíčská výheň s poháry

Hned další soutěž v pořadí národního šampionátu patřila opět mezi podniky bodované také v Evropském poháru – střed. Touto soutěží byla třebíčská Horácká rallye, kde před rokem v úporném boji s velkými soupeři Trojanem a Arazimem tahal Vojtěch Štajf za nejkratší

konec a zůstal těsně pod stupni vítězů. Tentokrát nechtěl ponechat nic náhodě a hned od počátečního testu nasadil velmi svižné tempo. A to přesto, že se jednalo teprve o druhou soutěž, při které mu „četla noty“ Petra Lesniaková. Ta letos zejména při mezinárodních startech nahrazuje Jiřího Černocho a jak se ukázalo již na jaře v Púchově, je náhradou naprosto plnocennou. A jak to dopadlo? „Trochu jsme



Noční servis obou týmových vozů Vojtěcha Štajfa a Jiřího Vacka

polevili jen na druhém testu, kde jsme na rozbité cestě raději nechtěli riskovat defekt," vysvětluje třiatřicetiletý pilot. „Jinak jsme ale opravdu šlapali naplno, přestože jsme se vyhnuli zbytečnému hazardování. Spolupráce s Petrou byla skvělá, o čemž svědčí i výsledky nočních testů. Tentokrát jsme byli ze špičky jediní, kdo se dokázal na náměšťské rychlostní zkoušce v noci oproti podvečernímu průjezdu zrychlit.“ Posádce týmu Subaru ČR – Deník Blesk se tak na Vysočině nadmíru dařilo a bílomodré barvy mohly v cíli slavit umístění na stupních vítězů a zároveň dosavadní největší úspěch v sezóně.

Zlínský pokažený svátek

Měsíc po třebíčské rallye nastal čas pro slavnou Barum rallye s centrem ve Zlíně. Populární ‚Barumka‘ se v roce 2007 opět posunula o krok výš, když se kromě národního a evropského šampionátu její výsledky premiérově započítávaly také do bodování IRC. Tato novinka se krátce po svém vzniku stala druhým nejatraktivnějším soutěžáckým seriálem planety, hned po světovém mistrovství. Tomu odpovídalo i její vysoce kvalitní jezdecké i technické obsazení i ve Zlíně. Na startu se tu objevilo přes třicet ‚velkých enek‘, tedy vozů obdobné či identické specifikace jako Subaru Impreza STI, a také čtrnáct nových drahých speciálů kategorie Super 2000. Pro tým Subaru ČR – Deník Blesk však svátek rallye nezačal dobře. Vojtěcha Štajfa, jedoucího na Valašsku opět s domácím spolujezdcem Jiřím Černochem, potkal hned na úvodním městském speciálním testu defekt, který znamenal ztrátu víc jak jedné minuty. Ani sobotní etapa pro něj nebyla bez problémů. „Hned na druhém testu jsme měli problémy s poškozeným kolem, pak jsme na třech rychlostních zkouškách z celkem devíti absolvovaných dojeli italského účastníka mistrovství světa Luku Bettiho, který startoval před námi. Jen jednou si nás všiml a před sebe pustil, jeho pomalejší tempo dané i různými problémy tak i pro nás znamenalo časovou ztrátu,“ hodnotil nešťastnou soutěž v jejím cíli Vojtěch Štajf. Jeho smůla vyvrcholila problémy s převodovkou, které jej v neděli ráno dokonce donutily ze soutěže odstoupit. Jedním z mála pozitiv pro tým Subaru ČR – Deník Blesk byla skuteč-

nost, že druhý týmový vůz s posádkou Jiří Vacek – Otto Slezák byl jediným z osmi startujících vozů značky Subaru, který dokončil všechny rychlostní zkoušky náročné soutěže.

Vyhraná erzeta a zelený evropský věnec

Posledním podnikem letošního Mezinárodního mistrovství ČR byla zářijová Rally Příbram. Právě na jejích tratích se v roce 2006 podařilo Vojtěchu Štajfovi dobýt titul vicemistra České republiky, i proto si také před novým ročníkem tým dělal ambice na nejpřednější příčky. Na oba bílomodré vozy nalepily posádky Rally teamu Subaru ČR velké jméno, jehož držitele toužily uctít – na věčnost totiž odešel bývalý úspěšný pilot továrního týmu Subaru, Colin McRae. Skotský pilot by jistě ocenil dobrý úvod středočeské soutěže v podání Vojtěcha Štajfa a Jiřího Černocho, posmutněl by však hned na druhé zkoušce – tady totiž musela posádka měnit na trati prázdné kolo, čímž ztratila veškeré naděje na dobré umístění. I když nakonec její stíhací jízda vedla až k návratu do první desítky (přestože ji přibrzdil i další defekt), spravili si Štajf s Černochem chuť zejména vítězstvím na závěrečné rychlostní zkoušce. „Ač nám příbramská soutěž úplně nevyšla, před posledním testem jsme si řekli, že zkusíme správně završit domácí sezónu a zabrali opravdu naplno,“ popisuje radost z nejlepšího času na posledním testu spolujezdec Jiří Černocho. „Na začátku příštího roku tak můžeme navazovat na tohle prvenství a zapomenout na smůlu, která se nám tolik lepila na paty. Teď už navíc i výměnu kola máme natrénovanou perfektně, všechno zlé je třeba i pro něco dobré...“ Problémy s kolem po vylету mimo trať však ukončily i působení Vojtěcha Štajfa (opět s ‚reprezentační‘ navigátorkou Petrou Lesniakovou) na zmoklé slovinské Rally Postojnska jama – Terst. Její výsledky ale nepotěšily ani některé přímé Štajfovy soupeře v Evropském poháru – střed, kam se přímořská soutěž započítávala. Pražský jezdec tak mohl v cíli přece jen slavit, když v celoročním hodnocení vybojoval bronzovou příčku v tomto šampionátu a navázal tak na obdobný úspěch z předminulé sezóny. ✦

Text: Karel ŠPAČEK, Media Team, Foto: Robert BALCAR



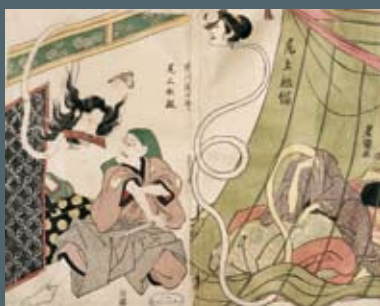
Na poslední rychlostní zkoušce letošní sezóny v MMČR bylo bílo-modré Subaru nejrychlejší



Na třebíčském náměstí se dvojice týmu Subaru ČR – deník Blesk zaslouženě radovala z bronzové příčky

Kdo v Japonsku straší?

Odpověď není jednoduchá, Japonsko je velká země a všude je možné nalézt nějaké podivné bytosti, které se mohou zjevat, měnit podobu, pomáhat nebo ubližovat. I obecný název pro ně je odvozen od schopnosti brát na sebe různou podobu. I když se vesnice od vesnice strašidla liší, přesto je lze rozdělit do třech základních kategorií: strašidla, duchové a ďáblové resp. démoni. Takže pojedete-li do Japonska, je třeba se v nich alespoň trochu vyznat. Možná je nepotkáte, ale budou se na vás dívat z různých uměleckých děl. Dokonce se tyto zvláštní bytosti objevují i v příslovích a pořekadlech.



Dřevořez, Tojokuni: Dva listy z alba s obrázky Rokurokubi



Dřevořez, Hokušū: Onoe Kikugorō III. jako duch Oiwa

Tengu no tobi sokonai

I tengu někdy špatně skočí (i mistr tesař se utne)

Mezi strašidly zaujímají důležité místo lesní skřítkové pojmenovaní tengu (doslovný překlad znaků: nebeský pes). Do zalesněných hornatých oblastí Japonska přivedl nosatý lesní skřítek tengu sám Susano, bratr bohyně slunce Amaterasu. Někteří tenguové mají plošší zobákovitý nos jako ptáci, těm se také podobají, druzí zase křídla a dlouhý úzký nos, více se podobají lidem. V lese se tenguové ozývají také dvojím způsobem – jednak jakýmsi smíchem nebo křikem, jednak podivným zvukem, jako by se kácely vzrostlé stromy a někdo se tomu smál. Všem tenguům vládne jejich král, stařec s dlouhým šedivým plnovousem až po pás, který na znamení svého ranku nosí vějíř ze sedmi pér. Tenguové umí výborně zacházet s mečem a svému umění naučili i Jošicuneho, bájného člena rodu Minamoto. Tenguové se rodí z vajec – často je valí před sebou nebo z nich vykukují. Víru v tengu nechtěně přivítili Holanďané, když do Nagasaki koncem 18. století přivezli pštrosí vejce. Někteří tenguové jsou dobří, jiní zlí, mohou na sebe brát lidskou podobu, mohou škodit nebo naopak pomáhat.

Rokurokubi no hedo

Dlouhý jako krk Rokurokubi

Dlouhokrké monstrum bývá obvykle zobrazováno jako žena. Evidentně se přistěhovalo z Číny, kde za časů Wu Tiho žil v království In na jihu země generál, jehož žena uměla vysílat svou hlavu v noci na cesty. Někteří skřítki, kteří si uměli prodlužovat krk, žili v jeskyních na hoře Ling-nan, živil se hady, které jejich putující hlavy hledaly po nocích. Japonský komentář k japonsko-čínskému výkladovému slovníku

z roku 1711 (Wakan sansai zue) konstatuje, že takové bytosti nemohly žít ani v Číně ani v Japonsku, ale Lafcadio Hearn dosvědčuje, že víra v jejich existenci přežila v Japonsku ještě na konci 19. století. Dodnes žijí v četných ilustracích.

Kappa mo ičido wa kawanagare

I vodníka někdy spláchne voda

Japonský vodník připomíná našeho vodníka tím, že žije v řekách, rybníčcích a struhách, ale nevládne vodnímu živlu a vypadá úplně jinak než ten náš v zeleném kabátku. Na zimu se uchyluje do hor a podle krajových zvyklostí se mu říká různě: kappa, kašanbo, jamawaro, kawaotoko, kenmon a i jinak. Japonský vodník má zelenohnědou kůži, slizkou jako ryba a výškou připomíná menšího deseti, dvanáctiletého chlapce. Na hlavě má prohlubeň, ve které nosí vodu. Voda v prohlubni nesmí vyschnout, jinak vodník umírá. Někdy mívá na zádech želví krunýř a mezi prsty plovací blány, někdy chodí po dvou, někdy po čtyřech. K lidem se chová nepřívětivě, stahuje je do vody a saje z nich, stejně jako z koní, krev. Protože je v Japonsku zvykem nikoliv podávat ruku, ale klanět se, říká se, že je možné zbavit vodníka jeho síly už pouhým pozdravem tj. klaněním. Jakmile se totiž vodník pokloní, vylije si vodu z důlku na hlavě, a tím okamžikem nemá žádnou sílu a je neškodný.

Kintoku no kadži mimai

Obličej červený jako když se Kintoku podívá na oheň

Kintoku je chlapec, jenž byl sice původně synem rolníka, ale vychovala ho v horách hrůzostrašná stařena Jamamba. Ta ho pojmenovala Kaidómaru (ale říká se mu také Kintoku nebo Kintoki) a vychovala ho v siláka, který zápasil se skřítky, opicemi, jeleny, medvědy a tengu. Jeho soupeřníci byli jelen, zajíc nebo opice. Bývá malován jako chlapec s červenou pleť a se strašlivou sekerou. Měl takovou sílu, že dokázal vytrhnout i s kořeny obrovský strom a položit ho přes rozvodněnou říčku, aby se mohl se svými

Necuke, dáblík přikládá moxu, mrožovina v. 4 cm, signováno Tomočika



společníky dostat na druhou stranu. Zlá stařena Jamamba s ošklivým zevnějškem, rozčuchanými vlasy, kostnatými rukama, která sídlí vysoko v horách, se nejspíš podobá naší polednici nebo čarodějnici. Může vzít na sebe podobu hladového dítěte nebo kohokoliv jiného, aby nalákala pocestného do svého příbytku a pak ho mohla pozřít. Někdy se v pohádkách objevuje jako hladová bytost, která má ještě jedna velká ústa vzadu na hlavě.

Asa ni kógan atte joru ni hakkocu to naru

Ráno červená líčka, večer bílé kosti

Tohle přísloví má vyjadřovat pomíjivost života, ale dá se použít i pro označení výsledku práce jiného japonského strašidla. Na rozdíl od Jamamby je Jukionna, neboli Sněhová žena, krásná éterická bytost, která bloudí v zimě v zasněžených lesích, hledá polozmrzlé pocestné a uspává je, aby z nich mohla vysát krev. Podle jiných pověstí je to stařena s bílou tvář a s postavou vyšší než nejvyšší stromy. Správnou romantickou atmosféru dodal vyprávění o této bytosti Lafcadio



Strašidlo – ningjo, rybí ocas, opičí hlava, ptačí pařáty.

Hearn, když ji nechal, aby ušetřila hezkého mládence za slib, když nikomu nepoví, že se s ní setkal. Mládenec se později oženil s dívkou Ojuki a té přes daný slib přece jen o svém zážitku vyprávěl. Ukázalo se, že se oženil právě se Sněžnou ženou.

Júrei no šótai mitari kare obana

Uvidět ducha a roztrást se strachy jako suchá tráva susuki - neboli bát se duchů a strašidel i tam, kde nejsou

Japonští duchové se vyznačují tím, že mají dlouhé protáhlé tělo, dlouhé ruce a nohy se jim jakoby vytrácejí, nejsou vidět. Duchy se staly hlavně ženy, které zemřely za nějakých podivných okolností a jejichž duše nedošla klidu. Úplně nejslavnějším japonským duchem je ubohá Oiwa ze Strašidelných historek z Jocuje. Dramatik Curuja Namboku IV. napsal v éře Bunsei (1818-29) divadelní kus o této nešťastnici. Hra se poprvé uváděla v roce 1825 v divadle Nakamura v Edu (dnešní Tokio). Oiwu hrál slavný herec Onoe Kikugoró a celé představení mělo velký úspěch. Od té doby byla Oiwa v provedení herce Onoe Kikugoróa mnohokrát zpodobňována zejména na dřevorezích, které fungovaly jako propagační plakáty. A proč vlastně straší nebohá Oiwa? Byla ženou Tamiji Iemona, výrobce lampiónů. Právě porodila dítě a byla velmi zesláblá. Iemonův přítel měl dceru Oume, která po Iemonovi velmi toužila a různě mu nadbíhala. Iemonův přítel poslal jeho ženě Oiwe lektvar, po kterém jí nateklo oko a začaly vypadávat vlasy. Když se takhle uviděla v zrcadle, psychicky to neunesla a prořízla si hrdlo. Manžel Oiwy zabil sluhu, aby ho neprozradil, a tvrdil, že manželka a sluha byli milenci. Při svatbě s Oume odhrnul své nevěstě kápi a uviděl hlavu své bývalé ženy s oteklým okem a vypadávajícími vlasy. Pak už nebohou Oiwu viděl všude.

Jiným slavným duchem je nešťastná služka Okiku. Její pán Aojama Tessan vlastnil deset kousků vzácných talířů dovezených až z Holandska. Svěřil je své služce Okiku, aby o ně pečovala. Okiku se mu líbila a pán chtěl, aby mu byla po vůli, což ona odmítala. Proto pán schoval jeden talíř a Okiku nařídil, aby jich všech deset přinesla. Okiku stokrát talíře počítala, ale vždy se dopočítala jen devíti. Pán jí navrhnul, že ztrátu přehledne, když mu bude po vůli. Ona odmítla, on ji v návalu hněvu zabil a tělo hodil do staré studny. Od té doby ze studny vystupuje duch Okiku a počítá od jedné do devíti.

Oni no naka nimo hotoke ga iru

I mezi ďábly najdeš buddhu

Démoni existovali v Japonsku už v předhistorických dobách, byli dobří i zlí, hlavně byli spojováni s počátky existence kmenů (ještě dnes bývají některé místní názvy, např. Zenki blízko Ómine v jižní části prefektury Nara spojovány se svým zakladatelem, kterým byl ďábel). S čínským buddhismem převzali Japonci představu buddhistického pekla s ďábly. Od evropského pojetí démona a ďábla se japonská představa trochu liší, ďáblové byli hlavně považováni za bytosti, které způsobují zlo, nemoci, jsou škodolibí, ničí společenské řády a pořádky, ale na druhou stranu mohou toho, kdo se k nim dobře chová, odměnit. Démoni mohou být neviditelní a s těmi je obzvláště obtížné bojovat. Do Japonska se také dostala čínská představa, že démoni nemohou zahrnout za roh, proto se často stávalo, že vchod do obydlí byl zastaven přenosnou zástěnou. V japonském umění jsou démoni a ďáblové znázorňováni s hranatou hlavou, červenou nebo modrou tvář, mají ostré vyčnívající zuby, blýskající se oči, huňaté obočí, případně kalhoty z tygří kůže.

Šindžin no ie ni akuma korazu

Do domu spravedlivého ďábel nevejde

Ďáblové byli vyháněni u příležitosti původního japonského nového lunárního roku, dnes tento svátek „secubun“ připadá na konec února. Rozhazují se fazole, a tím se vyhánějí ďáblové a přivolává štěstí. Ďábly úspěšně vyháněl vymítač z čínských legend „Šóki“ (čínsky Chung-kchuej) a ten je také velmi často zobrazován jak v malířství tak v různých drobných plastikách. S ďábly a démony bojovali udatní hrdinové, zejména Minamoto Jorimicu. Ďáblové také asistovali králi podsvětí Emmaóvi a bývají proto chápáni jako služebníci buddhistického pekla. Ďáblové, a tady je asi spíše vhodný překlad čerti, se přestrojovali za mnichy, nechávali si od mnichů pilovat rohy a sloužili v chrámech.

Ďáblové pořádali své pochody v noci, což bylo zejména zajímavé téma pro dřevorezy inspirované také hojnými strašidelnými historkami tolik oblíbenými v době Edo.

(Ilustrace reprodukovány s laskavým souhlasem Náprstkova muzea v Praze)

PhDr. ALICE KRAEMEROVÁ (1950)

Absolvovala obor japanologie-anglistika, věnovala se výuce japonského jazyka a literatury na filozofické fakultě UK v Praze a UP v Olomouci.

V současné době pracuje jako kurátorka japonské a korejské sbírky v Náprstkově muzeu.





Subaru Tribeca 2008: inovace ve všech ohledech

Když v roce 2005 debutoval na americkém trhu nový model Subaru Tribeca, získal okamžitě pověst luxusního a skvěle ovladatelného SUV střední třídy. Zároveň se stal vlajkovou lodí značky Subaru, a tím i prestižní výkladní skříň techniky značky se šesti hvězdami. Dva roky po uvedení na český trh přichází nová verze tohoto modelu a lze říci, že proměna je důkladná a posouvá Tribecu opět do nejvyšší třídy luxusu v pojetí segmentu SUV.

U první generace se recenze odborníků i dojmy uživatelů shodly v tom, že nové největší Subaru je především povedené co se týče designu, interiéru (Tribeca zvítězila v americké anketě o interiér roku) a díky až sedmimístnému uspořádání je i mimořádně praktické.

Tyto charakteristiky spolu s tradičním nízko položeným těžištěm (zejména díky motoru boxer), výkonným šestiválcem a symetrickým stálým pohonem všech kol daly Subaru do rukou mnoho trumfů pro porážku početných konkurentů.

I když dva roky života jsou pro jednu generaci vozu obvykle málo, inženýři a strategové Subaru si řekli, že technologie v automobilovém průmyslu běží mílovými kroky, a je tedy třeba vlajkovou loď udržovat neustále na špičce segmentu. I proto vznikla zcela nová Tribeca, která kromě odlišného designu exteriéru přináší i mnoho dalších, na první pohled méně viditelných změn.

Více výkonu a lepší ekonomika provozu

Ta nejznatelnější proběhla pod kapotou. Namísto třílitru se teď o pohon stará šestiválec s protiběžnými písty o objemu 3,6 litru s rozvodem DOHC. Tento agregát je ve všech ohledech lepší než jeho předchůdce – poskytuje vyšší výkon, vyšší hodnotu točivého momentu, nižší spotřebu i emise – a to jezdí na obyčejný Natural 95.

Výkon narostl o celých 11 koňských sil (256k proti dřívějším 245k), ještě znatelnější je posun u dynamiky: hodnota točivého momentu je nyní 350 Nm při 4400 ot/min (dříve 297 Nm/4200 otáčkách/min).

Tyto změny se logicky podepsaly na jízdních výkonech, a tak nová

ZMĚNY U NOVÉ TRIBECY V KOSTCE

- vylepšený design exteriéru
- nový motor boxer 3,6l o výkonu 256 k a točivém momentu 350 Nm
- Nižší emise, dobrá ekonomičnost provozu
- Zlepšený přístup do třetí řady sedadel
- Zlepšený výhled vzad

Tribeca nyní zrychluje z 0 na 100 km/h za 8,5 sekundy (dříve 9,2s). Nižší spotřeba objemnějšího motoru a menší zátěž pro životní prostředí jsou pak dány především nově použitou technologií AVCS a AVLS – tedy proměnným zdvihem sacích i výfukových ventilů díky aktivnímu ovládní nastavení vaček. Nová Tribeca je také osazena pětistupňovou automatickou převodovkou 5EAT SS se řazením systémem Sportshift. To díky minimální prodlevě při přefazování nabízí mnohem sportovnější pocit z jízdy, lepší spotřebu a také okamžitou reakci na plyn při cestách mimo zpevněnou silnici.

Uhlazovací kůra designérů

Interiéru se změny vzhledem ke spokojenosti zákazníků přilíší nedotkly. Uhlazování tak proběhlo jednak u přední masky, kde bylo upuštěno od siluety trupu letadla s křídly, zvýrazněn byl zadní nárazník a zmizel netradiční mohutný prolis do pátých dveří. I tady se dá mluvit o vítězství konzervativního přístupu, což potvrzují i zvětšené zadní svítlny. Krokem vstříc zákazníkům především v Evropě je přidání střešních nosníků a nové xenonové světlomety. Mimochodem, s faceliffem přichází i zajímavá nová barva – bílá perleť. Subaru Tribeca modelový rok 2008 se na našem trhu objeví v lednu 2008.

Velký malý vůz – nové Subaru Justy

Když byl stánek Subaru na 62. frankfurtské International Motor Show především ve znamení nové Imprezy, velký zájem vzbudil i nový model Subaru Justy. Vůz stejného jména produkovalo Subaru ve spolupráci s automobilkou Suzuki jako Justy G3X, a jeho produkce bude ještě pár měsíců pokračovat.



Subaru dbá na bezpečnost i u svého nejmenšího modelu: každá Justy má minimálně 4 airbagy už v základu

Pro nový model si ale Subaru našlo nového partnera v automobilce Daihatsu, která patří do impéria Toyota. To se na novém modelu, který má být jakousi přístupnější vstupní branou do světa emblému s šesti hvězdami, pozná především podle litrového motoru, kteří si i čeští motoristé chválí v Toyotách Aygo či Yaris. Tříválec 1,0 12V má v nové Justy výkon 51 kW při 6000 ot./min a točivý moment 94 Nm při 3600 ot./min. Pohotovostní hmotnost pod 1 tunu se tak zasloužila o to, že i s malým motorem dokáže 3610 mm dlouhý, 1665 mm široký a 1550 mm vysoký automobil zrychlovat na 100 km/h za 13,9 s. Kombi-novaná spotřeba přitom činí jen 5 l/100 km. Díky takto efektivnímu motoru vykazuje nová

Justy i velmi nízkou úroveň emisních hodnot. A to je přesně to, čím chce Subaru u svých klientů i širší veřejnosti bodovat – jedinečnou kombinací výkonnosti, ekonomiky provozu a vztahu k životnímu prostředí. Zdůraznění ochrany životního prostředí bylo základním požadavkem při zadání modelu. Subaru chce svůj respekt k zásadám ochrany životního prostředí demonstrovat vozem, který mu navíc v rámci celkového prodeje vozů značky v zemích Evropské unie pomůže upravovat průměr emisních zplodin k požadovaným 120 g/km.

Kompaktní vůz, přitažlivý výjimečnou manévrovatelností a velkým vnitřním prostorem je od poloviny října nabízen na evropském trhu i u nás ve dvou verzích výbavy – sportovní 1.0 Active a praktické 1.0 Trend. Obě mají pětistupňovou manuální převodovku a pozor – pohon jen přední nápravy! Kvůli vstupu do segmentu malých aut bylo Subaru ochotno obětovat i léta platící rovnici Subaru=čtyřkolka. S cenou, která u základní verze Trend činí 299 800 Kč má nový model šanci se výrazně prosadit. Bez dalších příplatků totiž už v základu nabízí ABS, 4 airbagy, klimatizaci, rádio s CD přehrávačem, elektricky ovládaná okna vpředu i vzadu, centrální zamykání s dálkovým ovládním nebo elektricky ovládaná vnější zpětná zrcátka.

Verze Active za 329 800 Kč má navíc okenní airbagy, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, 6 reproduktorů, možnost připojení externího audiopřehrávače, chromované doplňky v interiéru a kola z lehkých slitin s pneumatikami 175/65 R14. Metalický lak lze v obou výbavách pořídit za příplatek 8 800 Kč.

Segment malých aut je bohatší o vůz prémiových vlastností. ✦



ZÁKLADNÍ SPECIFIKACE NOVÉ JUSTY

- Celková délka 3610 mm, celková šířka 1665 mm, celková výška 1550 mm
- Pohon přední nápravy s 5-ti stupňovou manuální převodovkou
- 155/80R13 pneu na ocelových discích s plnými kryty (1.0 Trend), 175/65R14 pneu na hliníkových kolech (1.0 Active)
- SRS* přední airbagy a přední boční airbagy (pro řidiče a spolujezdce na předním sedadle)
- SRS* okenní airbagy (přední a zadní, po obou stranách) (1.0 Active)
- Vnější el. ovládaná zpětná zrcátka v barvě karoserie
- Klimatizace
- Audio s CD mechanikou

- Chromové provedení hlavičky řadící páky (1.0 Active)
- Výškově nastavitelné sedadlo řidiče (1.0 Active)
- ABS s EBD (Electronic brake force distribution)

MOTOR

- 1.0 l DOHC 12-ventilů, řadový 3-válcový benzínový
- Max. výkon (DIN): 51 kW / 6000 ot/min
- Max. točivý moment (DIN): 94 Nm / 3600 ot/min
- Spotřeba (benzin BA 95, město/mimo město/kombinovaná, l/100km): 6,1/4,4/5,0
- Emise CO₂: 118 g/km

(* SRS: zkratka pro „Supplemental Restraint System“ – systém airbagů. Účinný pouze se zapnutými bezpečnostními pásy.)

Rodina Subaru: žijeme nonstop

Na začátku září zaskočila všechny fanoušky motorsportu a značky Subaru zpráva, že Colin McRae, který v devadesátých letech v žlutomodré Impreze vyválčil titul mistra světa v rallye a dosáhl s touto značkou mnoha dalších triumfů, zahynul společně se svým synem při havárii helikoptéry. Rodina Subaru svou legendu oplakávala po celém světě a i prakticky u všech smluvních partnerů v České republice se „subaristi“ spontánně sešli k neformálním vzpomínkovým mítinkům, jak dokumentují fotografie. V uplynulých měsících se ale u dealerské sítě našlo dost příležitostí i k radostnějším setkáním:



C & K, a. s.

Závěr roku 2007 a celý rok 2008 se u SUBARU ponese v duchu novinek. Pro ty, kteří se nemohou dočkat osazení dieselových motorů do vozů Subaru v příštím roce nabízí značka Subaru alternativu v podobě pohonu na LPG, které jsou samozřejmě zařazeny i ve flotile předváděcích vozů C & K. a. s. v Brně. Zákazníci tu také stále častěji využívají široké nabídky doplňků k možnosti individuálního vylepšení svého SUBARU.

Ve snaze přiblížit vozy SUBARU co největšímu počtu lidí se brněnský dealer aktivně zúčastňuje výstav a akcí v regionu.

C & K, a. s., Vídeňská 100, Brno

Samozřejmě nechyběl na autosalonech v Brně a ve Znojmě, těší se na otevření lyžařských areálů nebo na vánoční benefiční koncert pro dětskou onkologii v Brně.

Jako jediní motoristé se klienti Subaru nemusejí obávat zimy a neudržovaných silnic, mnozí ji dokonce vítají jako příležitost k zážitku, který nikdy nezevšední – bezpečné a pohodové jízdu za jakýchkoliv podmínek. A klienti zatím váhající mají možnost zapůjčení vozu aby se přesvědčili, že vozy Subaru umožňují radost z jízdy v běžných, složitých i extrémních podmínkách.



EMIL FREY ČR

I u největšího dealera Subaru se stále něco děje. Přes léto prodejci ukazovali vozy Subaru na různých výstavách, třeba i spojených s jachtingem – Regata 2007 atd. V říjnu pak u příležitosti představení nové Imprezy uspořádali hojně navštívený den otevřených dveří. V listopadu Emil Frey chystá českou výstavnickou premiéru modelu Impreza WRX 2,5 na pražské výstavě Mmotion 2007.

V rámci Dne otevřených dveří svezli u Freyů v nové Impreze kolem stovky zákazníků



Emil Frey ČR, Pekařská 5, Praha-Stodůlky



AUTO VYSOČINY, s. r. o.

Jihlavský dealer Subaru letos nejen investoval do vybavení servisu, navíc se rozhodl zpestřit léto obyvatelům regionu výstavou našich krásných vozů ve Vodním ráji v Jihlavě. Uspořádal i soutěž o horské kolo Subaru a v anketě se vybralo kolem 400 odpovědí. Tolik zájmu o Subaru v Jihlavě snad ani nečekali. Ale i na tomto příkladu je vidět, jak se Subaru dostává do širšího povědomí. A není se co divit, vždyť kvalitní produkty Subaru jsou i na jihlavsku čím dál častěji vidět na silnicích.

Auto Vysočiny, s. r. o., Chlumova 1, Jihlava

BETA HASE, s. r. o.

Vyznavači kvalit aut značky SUBARU a pivaři, jejichž oblíbeným mokem je Zlatopramen, měli příležitost společně slavit na konci srpna v letním kině v Ústí nad Labem a 11. září v autosalónu Beta Hase. Hlavní výhrou ve spotřebitelské soutěži piva Zlatopramen s názvem „Výstup na Mount Everest“ byl totiž SUBARU FORESTER. Podle názoru pořádatelky agentury Noesis má tento terénní vůz stejně jako Zlatopramen schopnost inspirovat k přirozené touze po vítězství i chuti přijmout každou výzvu.



Že soutěž vyhrál, se pan Petr Švec dozvěděl na slavnosti v letním kině a vůz převzal o dva týdny později.

Beta Hase, s. r. o., Haviřská 373/25, Ústí nad Labem



Toto krásné ukončení prázdninových dnů zhlédlo více než 10 000 návštěvníků

AUTO BROŽOVSKÝ, s. r. o.

Auto Brožovský podpořilo jako hlavní partner akci Letecký den 2007 1. a 2. září na letišti v Chebu. Protože letectví a vozy Subaru patří již dlouhou dobu k sobě, měli návštěvníci možnost prohlédnout si kompletní modelovou řadu vozů Subaru a také užít si bohatý program leteckého dne. Velký zájem všech motoristických nadšenců byl u stánku Auto Brožovský nejen o nové modely vozů Subaru, ale také o autogramiádu pana Vojtěcha Štajfa, jezdce rallye týmu Subaru ČR – deník Blesk, který zde zároveň přestavil svůj závodní speciál Subaru Impreza Spec C N12. Dalším potěšením pro všechny milovníky techniky Subaru bylo milé zjištění, že jedna z replik historických letadel je poháněna právě dvoulitrovým motorem typu boxer z vozu Subaru Legacy.

Auto Brožovský, s. r. o., K Nemocnici 2A, Cheb



SUBARU HOSTIVAŘ ALM

Pražský dealer Subaru reprezentoval značku na podzimní výstavě Autoshow Praha 2007 a nová Impreza a Justy tak měly první oficiální výstavní premiéru v Čechách. Na stánek zavítalo mnoho návštěvníků holešovického výstaviště a obě novinky od Subaru měly velký ohlas, který se jistě odrazí v obchodních úspěších. V Hostivaři také posílili prodejní tým o další kolegyni, i to svědčí o narůstající prodejní výkonnosti a zlepšování prodejních služeb v souvislosti s rozvojem dealerské sítě v ČR.

Subaru Hostivař ALM, Hornoměřolupská 4, Praha 10



A v celé dealerské síti naši partneři vědí, že láska k vozům Subaru se pěstuje od věku batolete...



Kromě klenotů modelové řady Subaru byl zřejmě největším lákadlem pohyblivý model Tribeca v podélném řezu.



Vojtěch Štajf se u svého závodního vozu na stánku Subaru nechal ochotně vyfotografovat i během novinářského dne v roli motoristického žurnalisty.

Modré vlnobití v Brně

Subaru na výstavě AUTOSALON Brno 2007

Jediný středoevropský veletrh zařazený do kalendáře Mezinárodní organizace výrobců automobilů O.I.C.A. si letos prohlédlo 140 tisíc návštěvníků. Brněnský Autosalon 2007 opět potvrdil svou zvyšující se úroveň, kterou se stále více přibližuje k velkým evropským automobilovým výstavám. Zařadil se mezi sedm specializovaných přehlídek osobních vozů, pořádaných v letošním roce na celém světě. V Evropě patří do čtyřky nejvýznamnějších autosalonů, což potvrdil i vysoký počet 66 automobilových novinek, při letošním ročníku akce prezentovaných. Velkolepou show nových osobních vozů doplnila nabídka komponentů, servisní techniky, tuningu a všeho dalšího, co k současnému motorismu patří.

Potěšující je rostoucí podíl návštěvníků, kteří mají o automobily opravdový zájem. A takových přišla spousta i do expozice Subaru v pavilonu Z. Ta byla od prvního dne veletrhu doslova v obležení, což dokazuje vzrůstající zájem o produkty Subaru. Prezentace byla důstojná a nesla se v duchu Corporate Identity Subaru, dle standardů a doporučení výrobce Fuji Heavy Industries, tedy v duchu „Subaru Blue Wave“. Návštěvníci se hodně zajímali o informace o nové dieselové verzi ležatého motoru Boxer, ale také o aktuální nabídku technologie alternativního pohonu LPG, s jehož pomocí lze snižovat spotřebu benzínu a postupně přejít na plynový pohon, kterou nyní výhodně nabízíme při financování CAC zdarma, nebo o vozy v akci Edition 07 s výhodou až 141 600 Kč. ★

Diesellový boxer – svět se právem těší

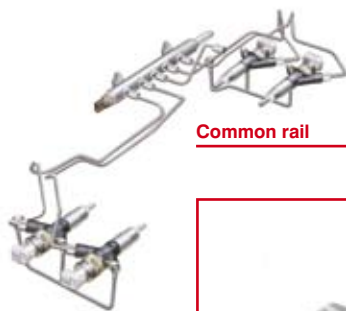
Dávno před tím, než byl letos v únoru při ženevském autosalónu na stánku Subaru představen celosvětově historicky jedinečný, první ležatý diesellový motor boxer, odborníci spekulovali o tom, jak dlouho může největší světový producent čtyřkolek vzdorovat celosvětovým ekologickým trendům a osazovat své modely výhradně zážehovými agregáty.

Určitě nešlo o ignorování ekologických imperativů, lpění na tradici nebo nějaké bezdůvodné trucování: běžný vznětový motor má prostorové nároky s obvyklou konstrukcí přídě vozů Subaru prostě neslučitelné. Strategické rozhodnutí tedy znělo – diesel ano, ale boxer. Subaru zkrátka nemohlo získat naftový agregát zkratkou, jak to učinily jiné automobilky (např. před lety Honda nebo nedávno Mitsubishi), když si vybraly osvědčené vznětové motory jiných výrobců. Jedna ze základních předností vozů Subaru, dokonalá ovladatelnost za všech podmínek, pramení ze specifické konstrukce symetrického uspořádání hnací soustavy. A to jednoznačně vyžaduje umístění motoru podélně před přední nápravou. Klasický naftový motor by se tam nevešel.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Obsah: 1995 ccm
Výkon: 110 kW / 3600 ot.
Max. točivý moment:
 350 Nm / 1800 ot.
Průměrná spotřeba:
 5,6 l/100 km

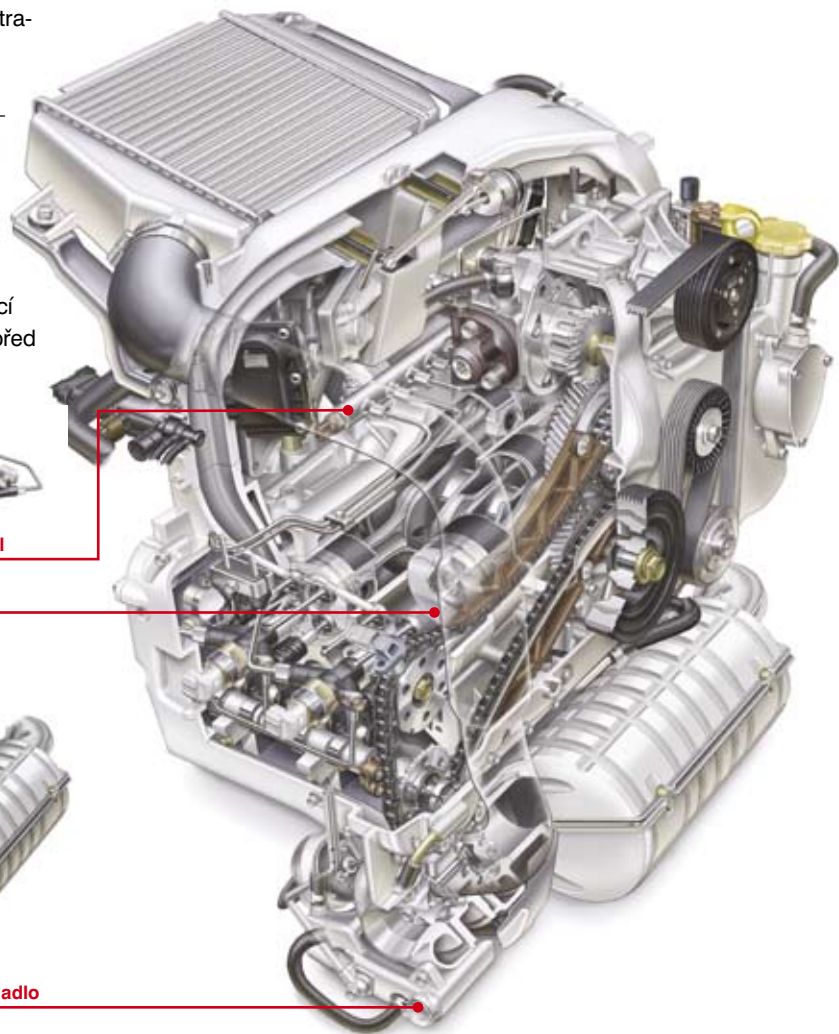
Klíkové hřídele a písty



Common rail



Turbodmychadlo



Subaru si tedy předsevzalo nesnadný úkol: vyvinout historicky první ležatý diesellový motor boxer s protilehlými písty. Oříšků, které při tom bylo nutné rozlousknout, bylo víc než dost.

Vstříkovače, k nimž musíte dostat stlačenou naftu, jsou v uspořádání boxeru motoru poměrně daleko od sebe. Nesnáž by šlo trochu zmenšit použitím dvou kratších tlakových zásobníků, kde by každý byl určen pro „své“ dva válce. To, že se Subaru rozhodlo pro náročnější variantu jednoho příčně uloženého zásobníku a nezaleklo se toho, že palivo z něho bude muset vést k válcům poměrně dlouhými vysokotlakými trubkami, svědčí o sebevědomí konstruktérů. Věří odolnosti trubek proti prasklinám a nadměrnému chvění čelí umným tvarováním trubek i jejich spárováním sponami.

Subaru při konstrukci neváhalo překročit ani další dosud respektované uzance. Například čtyři vačkové hřídele motoru pohánjí dvojice řetězů, zatímco dosavadní zážehové čtyřválcové dosud vždy vystačily s řemenem, řetěz byl vyhrazen výhradně šestiválcům.

V celohliníkové konstrukci motoru s ocelovými vložkami je turbodmychadlo umístěno dole na příčné straně, a to pod úroveň olejové náplně. To si vyžádalo další raritní řešení, totiž vlastní malou olejovou vanu, z níž se olej vysává zpět do motoru.

Konstruktéři naftového agregátu chtěli pro vozy Subaru zachovat i s diesellovým motorem všechny klady boxeru, především jeho schopnost snížit těžiště vozu, umocnit spolehlivost na jakémkoli povrchu, a zajistit tak uživatelům jedinečnou radost z jízdy. ✦

Subaru v zrcadle médií

Plyn pod plynem

4x4 automagazín 3/2007, Text: Jiří Kaloč

Druhou generaci pohonu LPG přináší český importér japonských čtyřkolek. Náhrada benzínu plynem je možná v modelech Outback a Forester, a tak jsme si „plynového lesníka“ vyzkoušeli.

Forester s pohonem na LPG již český importér Subaru nabízel před dvěma lety. Tentokrát nabídl možnost alternativního paliva

v modelech Forester s dvoulitrovým atmosféricky plněným boxerem o výkonu 118 kW a točivém momentu 186 N.m a Outback se čtyřválcem 2,5 litru (121 kW). U původního provedení Foresteru LPG z roku 2005 byl znát citelný rozdíl mezi tím, jak automobil fungoval na benzín a jak na plyn, lépe řečeno s plynovým pohonem byly jízdní výkony podstatně horší. To by měl nový systém firmy Vialle nazvaný LPi eliminovat, neboť LPG, což je vlastně směs butanu a propanu vzniklá při rafinaci ropy, není dodáváno do sacího potrubí v plynném ale v kapalném stavu. Systém pak spolupracuje s řídicí jednotkou motoru a na základě vypočtených korekcí z hodnot vstřikovávání benzínu přesně dávkuje množství LPG v palivové směsi. Když tedy startujete, využívá automobil benzín a teprve za určitou dobu se automaticky přepne na plynový pohon. Při tomto stylu jízdy tak Forester spotřebuje přibližně 1 litr benzínu na 200 km. Tím by ovšem mělo být ochráněno drahé benzinové čerpadlo před během na sucho a vstřikovací ústrojí před zalepením nečistotami. A tím by se teoreticky také měl vyrovnat znatelný rozdíl ve výkonu ve srovnání s používaným benzínem. Zařízení LPi lze v případě potřeby libovolně přepínat mezi benzinovým a LPG pohonem, modře svítící dílky na kontrolce vlevo od volantu pak ukazují, kolik plynu vám ještě v tlakové nádrži, která je uložena v místě určeném pro rezervní kolo, zbývá.

Subjektivně se nám zdálo, že s Naturelem 95 si motor stále rozumí lépe, má ostřejší nástup i lepší zvuk. Nicméně plynový pohon lze využívat k plynulé jízdě solidním jízdním průměrem po dálnici a tím vám provozní náklady na 1 km klesnou v podstatě o celou korunu. 55litrová nádrž LPG, kterou pořídíte plnou za 600 vydrží přibližně na 300 km, zatímco s 60litrovou nádrží na benzín, která dnes přijde na 1740 korun ujedete přibližně 600 km. Tento Forester tak mimo jiné také potěší dlouhým dojezdem na „jedno“ natankování.

Forester 2.0 Active WP přijde na 749 980 korun včetně DPH, ceníková cena zařízení Vialle LPi je 64 800 korun, přičemž v současné době probíhá kampaň, kdy je cena snížena na 23 800 korun. S ohledem na podstatně nižší provozní náklady se tato investice již brzy vyplatí...



Ecosubaru

Svět motorů 40/2007, text: Ladislav Černý



Tlak na snižování emisí CO₂ přivedl Subaru k radikálnímu kroku – zavedení miniauta s litrovým motorem a pohonem pouze předních kol.

Model Justy má dvanáctiletou historii. Před čtyřmi roky proběhla důrazná modernizace tohoto 3,7 metru dlouhého auta s pohonem všech kol a nepřehlédnutelného dvojčete Suzuki Ignis. Nové miniauto Justy také nezvešlo jen z dílny Subaru. Jedná se naopak o převzatý model automobilky Daihatsu, která v Čechách ještě nezapustila kořeny, a proto si vůz zaslouží zvláštní pozornost. Nové Justy se do emis-

ního snažení pustilo plnou parou – proti předchůdci s benzinovými motory 1,3 a 1,5 nasazuje litrový agregát a snižuje emise na 166, resp. 172 g/km na pouhých 118.

Za více peněz více muziky

Nové Justy o délce 3,61 m spadá do kategorie miniaut. O pohon se starají jen přední kola, takže se jedná o historické prolovení čtyřkolkového oděru výrobce s hvězdami ve znaku. Dovozce vsadil v nejmenší kategorii na mimořádně bohatou základní výbavu se čtyřmi airbagy, elektrickým ovládním předních oken a vnějších zpětných zrcátek, posilovačem řízení, klimatizací, dálkově ovládaným centrálním zamykáním a rádiem s přehrávačem CD. Takto vybavené „subárko“ přijde na nemalých 299 800 korun. Konku-



...nější úroveň...
...včetně s výhledem...
...17 pátou. Na méně kvalitních ulicích...

...v květnu 2006. Al...
...včetně k vývoji...
...a obrovské...
...mického...
...také...
...podstaty...
...které...
...zato...
...podstaty...

...včetně...
...které...
...zato...
...podstaty...
...které...
...zato...
...podstaty...

...včetně...
...které...
...zato...
...podstaty...
...které...
...zato...
...podstaty...

Impreza sází opět na podvozek

PETR HANKE

Mezinárodní prezentace Subaru Impreza proběhla v Praze a na silnicích v okolí metropole. Právě na mnohdy ne zcela kvalitních cestách nová generace tohoto vozu opět potvrdila kvalitu svého podvozku. O nové generaci Subaru Impreza lze nyní s klidným svědomím říci, že má jedny z nejlepších jízdních vlastností v segmentu nižší střední třídy. A možná vůbec nejlepší.

Standardní výbavu tohoto vozu je stálý pohon všech kol a pětimotorový boxer – tedy tradiční stavební kameny vozů této japonské značky. Skutečně mimořádné kvalitu svazení však kromě těchto kol zajišťuje také velmi tuhá struktura karoserie nebo nezávislé zavěšení zadních kol. Impreza je přitom velmi klidná nejen při jízdě po dálnici, ale také na silnicích s horším povrchem. Zde účinně přenáší výkon svých motorů na vozovku a řidiči dodává pocit naprostého klidu a bezpečí.

Řízení nové imprezy vyvolává pocity, které nenabídne snad žádný jiný automobil dané velikosti. Cílovou nezávislost mechanisme řízení nejen motorům, ale také zrcátkům, které je schopné držet a bez nerovností silnic. Auto svojí celkovou pevností působí tak, že si je při jízdě i ve velmi rychlé jízdě a jezdit. A to je značný rozdíl v dnešní automobilové produkci dané třídy, která se většinou snaží zvýšit se efektní vzhled a nízkou cenu.

To je je impreza v tomto smyslu skutečně poněkud jiná a jejím tvůrcům šlo opravdu o její techniku, dokládá i zkušenost z tiskové konference. Nebyla povrchní a nezaobírala se jen designem, ale japonský vývojový inženýr předváděl i detaily z konstrukce podvozku. To se dnes už často nevidí. Přítomní sportovní modelisté se již mohou těšit na frankfurtský autosalon. Zde Subaru ukáže svou skutečnou tvář a připraví novou kapotou imprezy měl objevit také zcela nový dvoudobý turbodiesel (boxer), jehož vývoj Subaru právě dokončuje.



Mezinárodní prezentace nového Subaru Impreza proběhla na českých silnicích v okolí Prahy

Impreza sází opět na podvozek

LIDOVÉ NOVINY

Lidové noviny, 7. září 2007, text: Petr Hanke

Mezinárodní prezentace Subaru Impreza proběhla v Praze a na silnicích v okolí metropole. Právě na mnohdy ne zcela kvalitních cestách nová generace tohoto vozu opět potvrdila kvalitu svého podvozku. O nové generaci Subaru Impreza lze nyní s klidným svědomím říci, že má jedny z nejlepších jízdních vlastností v segmentu nižší střední třídy. A možná vůbec nejlepší.

Standardní výbavu tohoto vozu je stálý pohon všech kol a pětimotorový boxer – tedy tradiční stavební kameny vozů této japonské značky. Skutečně mimořádné kvalitu svazení však kromě

renti sázejí na méně štedré základní provedení, zaměřené hlavně na cenu. Justy se tak pořizovací částkou a bohatou výbavou vyčleňuje a staví do pozice prémiového miniauta.

Láska na první pohled
Mezi hatchbacky o délce 3,5 – 3,6 m neznáme pohlednější auto než Justy. Nadchlo nás rozměrnými světlomety s efektním vyboulením v horní části, mohutnými nárazníky a nepřehlédnutelnými prolisy v dolní části dveří.

Pracoviště řidiče nelze pojmenovat jinak než malebné. Kaplička přístrojů ve tvaru oválu ukřívá přívětivě působící spojení rychloměru s otáčkoměrem na jediném podkladu. Výdechy ventilace, ovladače oken i zpětných zrcátek, převzaté z Yarisu

dokládají, že Daihatsu spadá pod koncern Toyota.

Místa habaděj
Japonec, homologovaný pro pět cestujících, nabízí nejširší interiér v rámci miniaut. Nestrádali jsme ani na zadních sedadlech, figurantce vysoké 174 cm zůstalo před koleny pěkných 9 cm.

Justy kraluje ve své kategorii největším zavazadlovým prostorem o objemu 225 litrů, pod jehož dnem se ukrývá pouze dojezdová rezerva. Zájemci o více místa pro bagáž ocení jednoduché a vysoce praktické překlopení sedáku vpřed a dolů a následné sklopení opěradla do vodorovné polohy. Na dně kufru tak vznikne rovná ložná plocha, takže například velké krabice sem uložíte bez potíží.

Justy velmi dobře zvládalo nerovnosti vozovky díky měkkému naladění podvozku a vysokoprofilovým pneumatikám 155/80.

Skvostný litřík
Pod kapotou Justy bilo srdce převzaté z Toyoty Yaris či Aygo, které díky výbornému výkonu 51 kW i točivému momentu 94 n.m nemá konkurenta. Subaru udrželo rychlost i v táhlém stoupání...Při běžné jízdě s plným využitím dovolených limitů jsme naměřili spotřebu pouhých 5,2 l/100 km se zapnutou klimatizací. Na skvělé spotřebě má značný podíl dlouhý pátý rychlostní stupeň, na který třívalec při rychlosti 130 km/hod. točí jen 4000 ot. za min. Výhodou skromného agregátu tvoří možnost tankovat Natural 91.



Vůz měří 4415 mm (jen o pět cm kratší než Impreza II kombi!), což ho řadí na špičku nižší střední třídy. Rozvor narostl o decimetr na 2620 mm. V Česku začne Impreza se dvěma motory: benzínový 1,5 (79kW) s proměnným časováním ventilů a 2,0 (110kW), upraveným z Imprezy II. Víc jsme toho najezdili s dvoulitrem. Plochý čtyřválec při dálničním limitu točil tři tisíce, uvnitř přitom zůstalo příjemné ticho.

Nejvíc nás na Impreze III upoutal rozhodně podvozek. Jeho novou koncepci pojmenovali u Subaru DC3 (Dynamic Chassis Control Concept) a začlenili ji do nové platformy, včetně systému řízení, umožňujícího lepší odezvu a nového systému odpružení vzadu.



KOMPAKTNÍ TEST
Subaru Legacy Kombi 2.0 R Active



Přístrojová deska je moderní. Na volantu je nová elektronická brzda.

DO ZATÁČEK BEZ VYTÁČEK

NSpejchli se s novou generací Imprezy. Druhý motor je 1,5 litrový benzínový s proměnným časováním ventilů. Využívá technologii VTEC-E, která umožňuje motoru vypínat ventil v určitých otáčkách, čímž šetří palivou. Výsledkem je nižší spotřeba a vyšší výkon. Motor má výkon 79 kW (107 k) při 5200 otáčkách a točivý moment 130 Nm při 4000 otáčkách. Převodovka je 5st. manuální.

Pro test jsme zvolili kombi, které je obzvláště praktické. Má 4415 mm délku, což je jen o pět centimetrů kratší než Impreza II kombi. Rozvor náprav je 2620 mm, což je o decimetr větší než u Imprezy II. Vůz má velmi nízký bod vstupu do kabiny, což usnadňuje nastupování a vystupování. Interiér je moderní a pohodlný. Na volantu je nová elektronická brzda. Přístrojová deska je přehledná a dobře čitelná. Sedadla jsou pohodlná a dobře odpružená. Zadní sedadla lze skládat, což usnadňuje naložení a vyložení zavazadel. Motor má výkon 110 kW (150 k) při 5200 otáčkách a točivý moment 180 Nm při 4000 otáčkách. Převodovka je 5st. manuální.

Subaru Legacy vždy patřilo mezi automobily, které jen tak nezostárnou, a proto i lehký facelift pro rok 2007 na první pohled ani nepoznáte.

Subaru Legacy vždy patřilo mezi automobily, které jen tak nezostárnou, a proto i lehký facelift pro rok 2007 na první pohled ani nepoznáte.

MOTORY PRO SUBARU IMPREZA III												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Motor</th> <th>1,5</th> <th>2,0</th> </tr> <tr> <td>Výkon (kW)</td> <td>79</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>Max. točivý moment (Nm)</td> <td>130</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>Spotřeba (l/100 km)</td> <td>5,8 - 6,2</td> <td>7,5 - 8,5</td> </tr> </table>	Motor	1,5	2,0	Výkon (kW)	79	110	Max. točivý moment (Nm)	130	180	Spotřeba (l/100 km)	5,8 - 6,2	7,5 - 8,5
Motor	1,5	2,0										
Výkon (kW)	79	110										
Max. točivý moment (Nm)	130	180										
Spotřeba (l/100 km)	5,8 - 6,2	7,5 - 8,5										

Potřetí úplně jinak



Svět motorů 37/2007,
David Šprincel a Tomáš Kovářik

Subaru pro novou generaci Imprezy změnilo úplně všechno. Nový charakter má k modelu přilákat širokou veřejnost. Jakou karosérii chce Evropa? Hatchback. Dobře, uděláme hatchback. Co na starém kontinentu momentálně letí? Fajn, vyhovíme vkusu.

Že se pro třetí generaci Imprezy rozhodli u Subaru k malé revoluci? Ano. A výsledek podle našich prvních dojmů z mezinárodní prezentace, konané v Praze, není vůbec špatný.

Ne že by se Impreza, která dosud šla mimo hlavní proud karosérie hatchback potřebovala jakkoliv zapradávat. Vždyť jak první (1992), tak druhá generace (2000) se těšila zájmu po celé Evropě, na čemž má jistě podíl pohon všech kol – v rámci konkurence i pro třetí generaci spíš jedinečný než masový.

Vedle čtyřčlankové klasiky ale Impreza III přináší symbolicky tři klíčové posuny. Za prvé zmíněný přerod ze sedanu a kombi na hatchback. Za druhé pokrok v užžitných vlastnostech: hlavně co se týče výhledu a především prostornosti – ta nás při prvním svezení dostala, podobně jako špičkové zpracování. Model používá rámové dveře, ty se otvírají do velkého úhlu, do auta se tak nastupuje hodně pohodlně. Sedadla jsou i pro basketbalisty ve správné výšce, zvláště před kolony vzadu najdete místa až až. Volant padne do ruky a přístrojová deska má přehledné členění. Do třetice tu máme podvozek, jedním slovem skvostný. Kola „obšlapávají“ asfalt jak to jen jde. Vůz se ochotně stáčí do nejostřejších zatáček, nijak bláznivě se nenaklání a díky pohonu všech kol parádně drží stopu.

Sir Colin McRae nebyl nesmrtelný

Ač je značka Subaru dobře známá už mnoho desítek let, opravdový věhlas jí přinesly zejména první úspěchy ve světovém rallysportu. A když se na tratích rychlostních zkoušek převlékly vozy Subaru Impreza do modrozlutých barev a na jednom z nich se objevilo jméno Colin McRae, v tu chvíli se změnilo vozy hvězdné značky v sen všech, kteří vnímají motorismus srdcem.

Když se Colin McRae objevil doma ve Skotsku na startu své první rally, bylo všem dopředu jasné, že ambiciózní syn v žádném případě nebude chtít zůstat ve stínu svého otce Jimmyho, který byl pětinasobným britským šampiónem z osmdesátých let. Hned od počátku byl Colin velice rychlý, někdy až příliš – ne nadarmo se mu občas říkalo McCrash... V roce 1991 se ve svých třídvaceti letech poprvé stal i on mistrem své země. To už pilotoval vůz Subaru Legacy RS a spojení s týmem Prodrive mu o rok později vyneslo i další domácí titul. Subaru se v té době prosazovalo v rallysportu stále lépe a ve spojení se skotským pilotem se toužilo prosadit i ve světovém šampionátu. Mladý Skot sbíral pod vedením svého otce světové zkušenosti už od devatenácti let, naplno ale na světovou scénu vstoupil až jako tovární jezdec Subaru. V roce 1993 s vozem Subaru Legacy na Novém Zélandu poprvé zvítězil v soutěži MS, totéž zopakoval na stejném místě o rok později, to už bylo s menším Subaru Impreza 555. Právě Impreza v modrozlutých barvách se pak stala ve spojení se jménem Colin McRae naprostou legendou. V roce 1994 dokázal Skot zvítězit i v jubilejním 50. ročníku Britské rally a tento výsledek napomohl Subaru k do té doby největšímu úspěchu – postu vicemistrovské značky světového šampionátu. To však byla pouze předzvěst let následujících.

Hned sezóna 1995 byla pro stále populárnějšího Colina McRae i pro značku Subaru veleúspěšnou, společně oslavili titul mistrů světa jak mezi jezdci, tak i mezi značkami. V souboji světových automobilek byl pro Subaru titul z roku 1995 dokonce prvním krokem k hatricku, když titul dokázal tým obhájit i v letech 1996 a 1997. Nejtrpčivější hvězda z emblému japonské značky našla v oněch dvou letech přemožitele pouze ve Finovi Tommi Mäkinenovi, svou kariéru v modrozlutých barvách Colin McRae završil v roce 1998 třetí příčkou v MS. Skotský jezdec získal v barvách Subaru celkem šestnáct prvenství na světových soutěžích a je tak stále ještě historicky nejúspěšnějším pilotem značky. Když měl na Britské rally 1998 nakročeno k triumfu sedmáctému, chvíli to

dokonce vypadalo, že rodina McRae bude slavit dokonce double – na druhé příčce vedl svůj vůz Subaru Impreza WRC Colinův mladší bratr Alister. Tehdy to ale už úspěchem neskončilo a ani s jinými vozy Colin McRae své



Setkání tří generací legend Subaru: výkonný ředitel společnosti Prodrive David Richards a dva světoví šampióni, kterým šéfoval - Colin McRae a Petter Solberg.

největší triumfy zopakovat nedokázal. Přesto byl velikou osobností soutěžního sportu, což později dokázal třeba i svými výkony na vytrvalostním závodě 24h Le Mans nebo maratónské Rally Dakar, kde poslední etapu v ročníku 2004 dokonce vyhrál. Fandům českých barev zase dlouho dělal radost na Australské rally 2005, kde dlouho posouval škodovku při svém ojedinelém startu s tímto vozem k jejímu nejlepšímu výsledku v MS.


Už v době svého působení v továrním týmu Subaru byl Colin McRae natolik populární, že se po něm rozhodli svůj produkt pojmenovat i tvůrci jedné z prvních úspěšných rallyových počítačových her. Modrozluté barvy a jméno slavného pilota se tak staly ikonou rally i pro naprosté laiky. Přijedete-li třeba do Walesu, kde se Britská rally koná, budete až překvapeni, kolik se po místních silnicích prohání vozů Subaru Impreza. Není divu, právě Colin McRae tuto soutěž třikrát vyhrál a značku s oválem plným hvězd zde patřičně proslavil. Poté, co se stal v roce 1995 prvním britským světovým šampiónem a nejmladším mistrem světa v rally vůbec, mu královna Alžběta II. dokonce v roce 1996 udělila Řád britského imperia (MBE) a uznala tak jeho ohromný přínos i pro veřejný život. Colin McRae miloval své rodné Skotsko i svou rodinu, jeho syn Johnny však už rodinnou tradici neprodloužil. Společně se svým slavným tatínkem a dalšími dvěma přáteli zahynul při havárii vrtulníku jen pár set metrů od rodinného sídla... Dilem okamžiku se tak slavný jezdec přenesl jen do vzpomínek a pietních akcí, kdy například pilot F1 David Coulthard v extrémně náročné GP Japonska dosáhl na své nejlepší umístění v sezóně s nasazenou přílbou v oblíbených barvách svého zesnulého přítele. Tragická událost definitivně uzavřela jednu významnou kapitolu rally, kterou mnozí fanoušci považují i za éru zatím nejkrásnější... 

Foto: Zdeněk SLUKA, text: Karel ŠPAČEK

COLIN STEELE McRAE, MBE

(*5. 8. 1968, †15. 9. 2007)

- Státní příslušnost: Skotsko
- Spolujezdci: Derek Ringer (Skotsko), Nicky Grist (Wales)
- 1991–2 dvojnásobný britský šampión (Subaru Legacy)

- 1995 mistr světa jezdců (Subaru Impreza) jako první Brit a nejmladší jezdec v historii
- 1995–7 trojnásobný mistr světa značek (Subaru)
- 1993–2002 vítěz 25 soutěží mistrovství světa
- 1987–2006 účastník 146 soutěží mistrovství světa



V soutěži Subaru Magazínu jaro/léto 2007 jsme se v soutěžní otázce ptali, který vůz byl v anketě motoristického magazínu Autosport označen za nejlepší WRC historie, protože znamenal největší technologický pokrok pro celou kategorii WRC. Správná odpověď samozřejmě zní **SUBARU IMPREZA WRC 2000**.

Ze správných odpovědí jsme vybrali **Alenu Býmovou ze Zlína**, které děkujeme i za uznalá slova na adresu našeho magazínu. Posíláme jí hlavní cenu, čepici a tričko Subaru. Na čepici SUBARU se může těšit i **Jiří Bužek z Palkovic**, kterého los vybral z úspěšných luštitelů tajenky křížovky. Čepici SUBARU posíláme taky panu **Leoši Plicovi z Chropyně** za jeho fandovský dopis a originální, fotograficky zdokumentovaný nápad, o kterém si můžete přečíst na straně 3.

I dnes vám pro luštění nabízíme kromě křížovky i sudoku. Číselná mřížka, v níž máte doplnit chybějící číslce tak, aby se žádná ve sloupci, na řádce ani uvnitř každého z menších čtverců neopakovala...

Soutěžní otázka se dnes bude samozřejmě týkat modelu IMPREZA: ptáme se, **v kolika motorizacích je tento model v současné době v nabídce importéra.**

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

Subaru Impreza si od svého prvního představení až k současnému novému modelu zachovává přitažlivost (pokračování v tajence)

POMŮČKA: AKA, AKOT, EFOR, NĚ, OBO, UT	OPTUJÍCÍ OSOBA	1. DÍL TAJENKY	NEVYŘÍZENÝ SPIS	MAĎARSKÝ BÁSNÍK	INICIÁLY HUMORISTY JIRÁNKA	NEBLEDNOUT (ŘIDČEJI)	MRAVNÍ ZÁKLAD	STAROŘECKÝ ÚŘEDNÍK	KOČKOVITÉ ŠELMY	MUŽSKÉ JMÉNO	SPZ KARVINÉ	PYGMEJSKÝ KMEN	ZURČENÍ	ZÁPORNÉ NABÍTA ČÁSTICE	PROSTORY	
KOREKČNÍ													ŽENSKÉ JMÉNO	NA JAKÉ MÍSTO		
PŘEDSTIHNOU VOZEM														DOMÁCKÝ ALINA		
TĚTÍ					MAJÍCÍ TUTÉŽ OSU						JMÉNO JIRÁSKA				ITALSKÝ KRAJ	
DIVADELNÍ JEDNANÍ				OKRSEK DOŠEK (ŘIDČEJI)								SÍDLO V SUDÁNU			INDIANI	
KÓD NAURU			ČÁST TÝDNE OBVESELOVAT							ZKRATKA OBCHODNÍ AKADEMIE			TAMTA		ANGLICKY „JEDNA“	
OKRASNÝ KEŘ										REKLAMNÍ SNÍMEK					3. DÍL TAJENKY	BIBLIČKÁ HORA
	RUSKÝ LITERÁT									ČESKÝ HEREC						
	JIMĚLÝ ČLOVĚK									SETINA MARKY						
SLOVAN				POBIDKA TAHOUNŮ (ŘIDČE) VĚZT SE				RUSKÉ POHOŘÍ	SETNINA	MIHNUTÍ	OBINADLA ZNAČKA MILIAMPÉRU			POLNÍ MÍRA (SLOVEN.) MLHA		
CITOSLOVCE ŮDIVU					ASIÁTÉ ŽELEZO									SMYČKY		
														TIBETSKÝ KULTOVNÍ OBJEKT		
ČÁST VEJCE						RUSKÁ ROMANCE								TĚLOVÍČNÉ OPŘENÍ		
						SLOVENSKÝ „VE“								VOJANOVY INICIÁLY		
DOSLOVA UVĚSTI											JAPONSKÉ ARANŽOVÁNÍ KVĚTIN					
SEKNOUT				KŘÍČET							RYTINA NA KOVOVÉ DESCE					

Těšíme se na vaše odpovědi, za které můžete získat značkové výhry Subaru, a potěší nás i jiné vaše podněty. Posílejte je, stejně jako řešení křížovky a sudoku, nejpozději do 31. ledna 2008 na adresu: **OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistřínská 394, 155 21, Praha-Zličín.**

Tradice překračování horizontů

Subaru slaví 35. výročí symetrického pohonu všech kol



V roce 1972 naprostá většina výrobců přecházela nebo uvažovala o přechodu z pohonu zadní na pohon přední nápravy, Subaru ale přemýšlelo jinak. V tomto období se inženýři Subaru zabývali myšlenkou, že přenést výkon pohonu na všechna kola namísto dvou (a je jedno jestli na přední nebo na zadní) by mohlo zvýšit ovladatelnost a čitelnost chování a jízdních vlastností a také zvýšit bezpečnost. Většině výrobců v automobilovém světě pak trvalo zhruba 30 let, než na to také přišli.

Inženýři Subaru začali opravdu nad čistě bílým archem papíru a navrhli základní princip pohonu všech kol. Ten vlastně značka používá dodnes: motor s protiběžnými písty vpředu, spojený s předním diferenciálem, poté převodovka, rozvodovka, kardan a zadní diferenciál. Všechny tyto součásti AWD byly ve vozidle

umístěny symetricky ve stejné rovině, odtud tedy pochází označení symetrický pohon všech kol.

Od tohoto počátku v roce 1972 byl sice zachován základní systém AWD, ale postupně bylo provedeno mnoho úprav a vylepšení, takových, které značku Subaru neustále udržovaly v pozici lídra v technologii 4x4. V následujícím shrnutí je stručně zaznamenáno, co bylo třeba udělat pro udržení pozice kontinuálního vedoucího postavení mezi výrobci „čtyřkolek“.

Záměrem Subaru bylo vždy stavět výjimečně bezpečné vozy, které je navíc radost řídit. Po 35 letech lze s určitostí konstatovat, že Subaru má nyní systém AWD opravdu pro všechny typy řidičů. Systém s vícelamelovou spojkou vyhovuje těm, kteří mají rádi pocit z jízdy s předním pohonem díky předvídatelnosti chování, jednoduchosti v ovládání, a tím i vysoké bezpečnosti, zatímco šestirychlostní převodovka s mezinápravovým diferenciálem systému DCCD v modelu STI dělá z každé obyčejné cesty vzrušující zážitek za volantem.

1972–1986 – V tomto období mají všechny vozy Subaru přední pohon se samočinně připojitelným pohonem zadní nápravy. Páčkou nebo tlačítkem (podle typu vozu) je možno aktivovat stálý pohon obou náprav pro lepší trakci.

1987 – Modely Subaru XT6 a RX jsou prvními vozy značky, které mají stálý pohon všech kol (full time AWD). Manuální převodovka je spojená se středovým diferenciálem bez uzávěrky a výkon motoru je tak rozdělen mezi přední a zadní nápravu v poměru 50/50. Stiskem tlačítka lze středový diferenciál zamknout.

1988 – Čtyřrychlostní automatická převodovka (4EAT) je první, která elektronicky kontroluje rozdělení pohonu mezi nápravy. Díky čidlům sešlápnutí plynového pedálu, prokluzu jednotlivých kol a rychlosti vozidla kontroluje distribuci točivého momentu, v základním nastavení 60 % předek/40 % zadek.

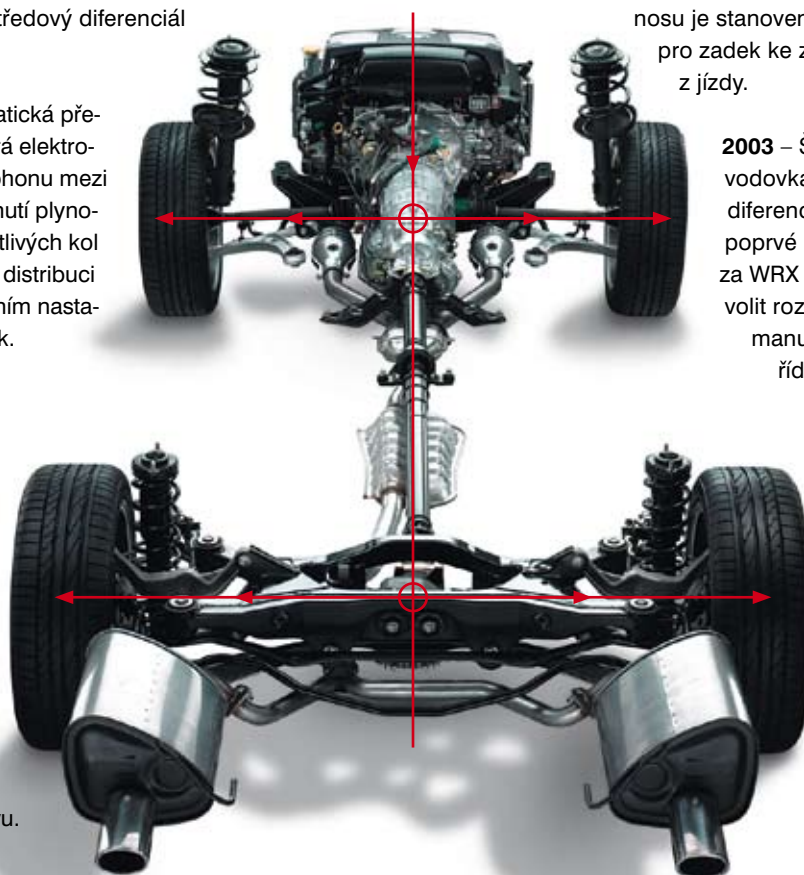
1989 – První model Subaru Legacy přináší inovované manuální i automatické převodovky. Manuální převodovka má nyní viskózní spojkou na středovém diferenciálu a řidič tak již nemusí zamykat středový diferenciál manuálním stiskem tlačítka. Automat 4EAT používá elektronicky ovládanou vícelamelovou spojkou, která lépe distribuuje výkon na zadní nápravu.

1995 – Subaru přestává definitivně vyrábět modely s pohonem pouze na přední kola a zaměřuje se výhradně na vozy s pohonem AWD.

2000–2001 – Automatická převodovka v modelech s motory WRX a H6 poprvé přináší variabilní rozdělení točivého momentu – Variable Torque Distribution (VTD) – na kanadský trh. Tento systém používá planetové soukolí na rozdíl od mezinápravové spojky, přenášející výkon na zadní nápravu. Poměr rozdělení výkonu je stanoven na 45 % pro předek a 55 % pro zadek ke zvýšení sportovního pocitu z jízdy.

2003 – Šestirychlostní manuální převodovka s DCCD (mezinápravovým diferenciálem ovládaným řidičem) je poprvé představena v modelu Impreza WRX STI. Řidič díky DCCD může volit rozdělení poměru předek/zadek manuálně či automaticky (ovládá řídicí jednotka). Tento systém je skutečným zážrakem a převedením závodní technologie do praxe.

2004 – Je představena automatická elektronicky řízená pětistupňová převodovka, která samozřejmě využívá VTD a zároveň nabízí řidiči tři varianty řízení pro odlišný způsob jízdy – ekonomický, sportovní a systém SPORTSHIFT™.



Seznamte se:

Subaru Impreza, model 2008



SYMMETRICAL AWD

Japonský vůz, jaký by si všichni přáli umět vyrábět.

Přednosti a puvaby: Dokonale vyvážené horizontálně uložené hnací ústrojí, jedinečný plochý motor Subaru boxer s protiběžnými písty a stálý symetrický pohon všech kol nabízí jistotu dokonalého ovládnání vozu za všech podmínek. Japonské spolehlivosti se nic nevyrovná. Představujeme vám vůz, do něhož je snadné se zamilovat. Kdo si ho nemůže dovolit, lituje. Kdo může a odepře si tu radost, bude si to vyčítat. Dost možná, že se začne nenávidět.

Think. Feel. Drive.



Imprezaenvy.com

AUTORIZOVANÍ PARTNEŘI SUBARU

Brno – C & K
Václavská 100, tel.: 547 134 215

Brno – MIJA AUTOCENTRUM
Provazníkova 90, tel.: 545 254 277

České Budějovice – BALKAR
Novohradská 1043, tel.: 389 240 929

Dvůr Králové – AC BOOM
Seifertova 1165, tel.: 499 621 176

**Frýdek-Místek –
Autosalon Frýdek-Místek**
Příborská 1000, tel.: 558 432 872

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

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

Cheb – AUTO BROŽOVSKÝ
K Nemocnici 2a, tel.: 354 593 439

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

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

Olomouc – TREND CAR
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

Plzeň – AUTWEC
Útušická 3, tel.: 377 473 935

Plzeň – M. LIŠKA
Skladová 7, tel.: 377 452 083

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

Praha 10 – ALM
Hornoměcholupská 4, Tel.: 271 961 283

Šumperk-Rapotín – V. KUNDRÁT
Šumperská 236, Tel.: 583 219 296

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