



# SUBARU

## VŽDY O KROK VPŘEDU

Automobilka Subaru patří sice v Japonsku k těm menším, vozy které vyrábí však nejsou obvyklým tuctovým zbožím automobilové branže. Mají totiž zcela osobitý charakter, vytvářený především nevšední použitou technikou a perfektním zpracováním.



Symetrický pohon všech kol s plochým motorem „boxer“ zajišťuje u vozů Subaru nejnižší těžiště



V nárazových zkouškách prováděných v USA dosáhl Subaru Forester nejlepší výsledky mezi malými automobily SUV

Značka Subaru přišla se svým prvním osobním vozem, vybaveným pohonem všech kol, v roce 1972 a už tuto progresivní myšlenku v dalších letech neopustila. Dodnes prodala hodně přes pět milionů automobilů této koncepce a stala se světovou jedničkou ve výrobě vozů AWD (Allrad Wheel Drive). Vůbec proto nepřekvapuje, že koncern Fuji Heavy Industries, kam značka Subaru patří, uzavřel strategickou alianci s automobilovým obrem General Motors, který od ní očekává uplatnění jejich dlouholetých zkušeností právě v oblasti pohonu všech kol.

Všechna kola v záběru nejsou určena jenom pro to, aby auta mohla šplhat v těžkém terénu, ale svoji významnou roli hrají i v běžném provozu. Tím, že se hnací síla motoru rozloží na čtyři kola, nedostávají se tak blízko adheznímu limitu a lépe tedy odolávají prokluzu. Na silnici při průjezdu zatáčkou, kde se musí kola ještě vyrovnat s odstředivou silou, působící v příčném směru, pak získává vůz s pohonem všech kol dostatečnou rezervu před hrozcím smykem nebo se řidiči nabízí možnost s touto rezervou zatáčku projet rychleji. To je jistě vlastnost k nezaplacení, zvláště za deště nebo na sněhu, ovšem za předpokladu, že pohon všech kol je stálý a pokud možno dovede co nejrychleji reagovat na optimální rozdělení hnací síly ke kolům obou náprav.

Dnešní vozy Subaru mají se svým původně přiřaditelným systémem AWD z doby před více než třiceti lety jen málo společného. Výkon motoru se permanentně přenáší na všechna čtyři kola přes mezinápravový diferenciál, opatřený viskózní spojkou ve funkci závěry a dále prostřednictvím diferenciálů s omezenou svorností ke kolům přední a zadní nápravy.

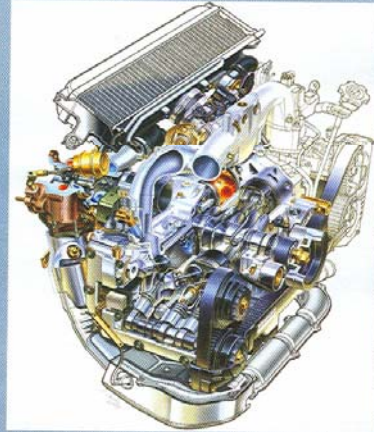
Technici Subaru se ale nespokojili pouze s touto moderní aplikací pohonu AWD a jízdní vlastnosti svých vozů včetně jejich komfortu a úrovně aktivní bezpečnosti ještě podpořili jejich neobvyklou koncepcí. Patří k ní už tradičně používaný plochý motor boxer s protiběžnými písty, který nejen výrazně snižuje těžiště vozu, což vylepšuje stabilitu jízdy, ale tvoří také základní prvek symetričnosti celého pohonu počínaje motorem přes propojovací větve až po hnací hřídele obou kol. Takového optimálního uspořádání není možné dosáhnout ani motorem vpředu napříč ani motorem vpředu napodélně.

Procento recyklovatelných materiálů, používaných při stavbě vozů soustavně roste. Ani snaha o co nejefektivnější poměr spotřeba/výkon není vedena jen zájmem o ekonomický provoz vozů SUBARU. Je také výrazem respektování jedné

z priorit firemní filosofie SUBARU - a tou je zodpovědnost k životnímu prostředí.

I při hodnocení pasivní bezpečnosti dosahují vozy Subaru vynikající výsledky. Forester se v USA dostal na první místo jako nejbezpečnější vůz z kategorie malých automobilů SUV, Legacy nedávno získalo v Australii rekordních pět hvězdiček z nárazových zkoušek a zároveň tři hvězdičky za příkladnou ochranu chodců. Testy byly prováděny v rámci programu ANCAP (Australian New Car Assessment Program), který odpovídá v Evropě programu Euro-NCAP.

Vozy, jejichž technologické přednosti s respektem uznávají odborníci i uživatelé po celém světě již dlouhá desetiletí, tak dostávají společně s modernějším kabátem z dílen týmu věhlasného designéra Andrease Zapatinase i další kvality, naplňující vize automobilů pro 21. století.



Přepřehovaný dvoulitrový čtyřválec modelu Impreza STi se dostal na litrový výkon 82,7 kW

[www.subaru.cz](http://www.subaru.cz)



Boční airbag zaclonového typu vozu Legacy