

OFFROAD

OFFROAD



POWERPLAY

SUBARU IMPREZA

STRANA 48 - 53



OFFROAD

Poster

TEST ŠKODA OCTAVIA SCOUT 2.0 FSI / PŘEDSTAVENÍ BMW X6

MAXITEST

JEEP PATRIOT 2.0 CRD SPORT

STRANA 12 - 17



OFFROAD MAGAZIN / LISTOPAD 2007 / CENA 79 CZK / 119 SK



9 771211 603007

Co nového v

Konec roku se blíží, a tak automobilky představují své novinky pro modelový rok 2008. Výjimkou není ani Subaru. Tady je krátký přehled toho, s čím vyráží do boje o zákazníka pro příští rok.

Nejočekávanější novinkou v nabídce Subaru je nová generace modelu Impreza. My jsme vám ji vcelku podrobně představili v minulém vydání OffROADu a v příštím čísle už se můžete těšit na test verze s atmosférickým dvoulitrem a ve výbavě Sport. Pětidveřový hatchback na živo naštěstí vypadá líp než na fotkách a svezení s ním je kapitolou sama pro sebe. Pravdou je, že

ale absence bezrámových dveří i varianty sedan, která se bude ožít pouze pro zámožské trhy, asi u mnohých vyznavačů značky vyvolá jisté rozpaky. Na druhou stranu je třeba připustit, že automobilka, pokud chce přežít, musí prodávat a musí prodávat to, co lidé kupují, a bohužel masovost je především v segmentu hatchbacků. Přesto se Subaru snaží uchovat svou tvář a typické prvky, takže všechny imprezy jsou vybaveny symetrickým pohonem všech kol a v nepřeplňovaných verzích najdete dokonce i redukci! Atraktivní nabídku má z imprezy udělat i bohatá výbava, kdy například všechna provedení bu-



dou vybavena 6 airbagy nebo samočinnou klimatizací.

Subaru bude klást u této generace imprezy větší důraz na atmosférické motory, v nabídce má jednak 1.5R s výkonem 105 koní a dvoulitr, který dostal proměnnou délku zdvihu sacích ventilů. Výsledné parametry znějí 150 koní a 196 N.m. Důraz na nepřeplňované motory ukazuje také pozdější uvede-



...souhvězdí?



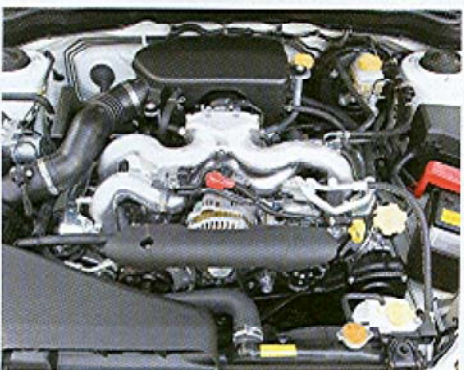
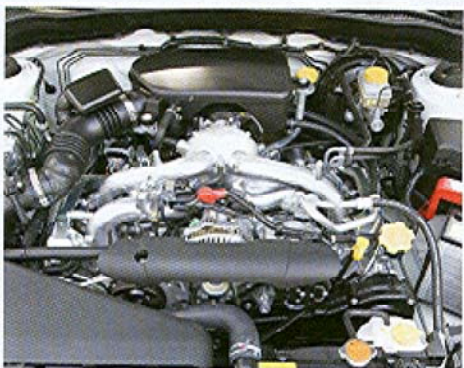
ni turboverzí na trh a navíc v mnohem omezenějším počtu, než tomu bývalo doposud. Dvouapůllitr s turbem ve verzi WRX se u nás začne prodávat v listopadu za cenu 898 800 CZK. Ostrá verze STI přijde do prodeje v květnu příštího roku. Impreza 1.5 R začíná s cenou na 498 800 CZK, dvoulitr pořídíte od 598 800 CZK. Možná je rovněž přestavba na N1 s odpočtem DPH.

Změny u foresteru se dají odbýt jednou větou, pracant modelové palety Subaru nově nabízí jednak jiné barvy karoserií a jednak v osmi směrech elektricky ovládaná sedadla u verze 2.5 XT. Toť vše. Řada Legacy/Outback se dočkala jen malých inovací. Dvoulitř v legacy dostal nově ten samý dvoulitř, co je v impreze, což znamená sice o něco nižší výkon, ale lepší průběh i hodnotu točivého momentu. Do legacy se po krátké odmlce rovněž vrací dvouapůllitr, který má nově výkon 173 koní a také technologii i-AVLS – průměrný zdvih sacích ventilů – která zlepšuje průběh kroutícího momentu a přispívá ke snížení emisí. Stejný motor najdete i v outbacku. Malé inovace se odehrály na manuálních převodovkách a řídicích jednotkách motorů, ale asi nejvítanější změnou je navigace s mapou ČR a lepší audioaparatura. Legacy navíc bojuje o zákazníky nižšími cenami, a to už od začátku října. Netrpělivě očekávaný diesel přijde v dubnu příštího roku.

Největší model nabídky Tribeca prodělal regulární facelift. Změnil se vzhled předí a zadních partií, z názvu zmizelo alfanumerické označení B9 a hlavně – tribeca dostala větší motor. Potřebovala ho jako sůl, pokud si vzpomenáte na náš test, pak víte, že jedna z velkých výtek

směřovala k souhře motoru a pětistupňového automatu. Částečně to byla vina ne úplně ideálně naladěného softwaru převodovky a částečně ne úplně dostatečného výkonu motoru. Šestiválcový boxer má nově objem zvětšen na 3,6 litru a výkon šel nahoru z 245 na 256 koní. Mnohem výraznější růst ale zaznamenal točivý moment, a to o plných 53 N.m na finální hodnotu 350 N.m. To už by snad mělo zaručit dynamičtější a komfortnější svezení. Nová tribeca se začne prodávat v lednu a potěšující je, že její ceny by se měly měnit jen minimálně.

Text Petr Horák
Foto archiv



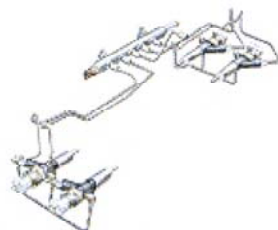
Diesellový boxer

Dávno před tím, než byl letos v únoru při ženevském autosalonu 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, i péni na tradici nebo nějaké bezdůvodné trucování. Běžný vznětový motor má prostorové nároky s obvyklou konstrukcí přidě vozů Subaru neslučitelné. Strategické rozhodnutí tedy znělo – diesel ano, ale boxer. Subaru zkrátka nemohlo získat naftový agregát zkratkou, jak to učinily jiné automobily, například před lety Honda nebo nedávno Mitsubishi, když si pro své modely jednoduše 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.

ZÁKLADNÍ TECHNICKÁ DATA

Objem	1995 cm ³
Výkon	111 kW/151 koní při 3600 ot./min
Točivý moment	350 N.m při 1800 ot./min
Kombinovaná spotřeba	5,6 l/100 km



vysokotlaký zásobník



písty a klikový hřídel



turbodmychadlo



Subaru si tedy předsevzalo nesnadný úkol - vyvinout historicky první ležatý diesellový motor s protilehlými válci. Oříšků, které při tom bylo nutné rozlousknout, bylo víc než dost. Vstřikovače, k nimž musíte dostat stlačenou naftu, jsou v uspořádání boxer motoru poměrně daleko od sebe. To by šlo trochu vyřešit použitím dvojici kratších tlakových zásobníků, kde by každý byl určen pro „svě“ 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. Věřt odolnosti trubek proti prasklinám a nadměrnému chvění čelí umným tvarováním trubek i jejich spárováním sponami.

Subaru při konstrukci vznětového boxeru neváhalo překročit ani další dosud respektovaná pravidla. Například čtyři vačkové hřídele motoru pohání dvojice řetězů, zatímco dosavadní zážehové čtyřválcové si dosud vždy vystačily s řemenem. Řetěz byl rezervován 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 ranitní řešení, totiž vlastní malou olejovou vanu, z níž se olej vysává zpět do motoru. Konstrukteři vznětového agregátu chtěli i s tímto motorem zachovat všechny klady boxeru, tedy především jeho schopnost snižovat těžiště vozu, umocňovat jeho spolehlivost na jakémkoli povrchu a zajistit tak uživatelům jedinečnou radost z jízdy.



Alternativa na úrovni

Při vyslovení LPG se stále leckomu vybaví nějaké polorozpadlé auto, jehož majitel se snaží ušetřit za každou cenu, a proto jezdí na zkapalněný plyn. Takových aut je u nás k vidění stále dost a možná i proto si málokdo uvědomuje, že technologie LPG pro osobní automobily drží krok s vývojem samotných aut.

"Subaru patří k jedněm z mála, které u nás nabízí originální zástavbu LPG do nových vozů se všemi atributy nového vozu, to znamená včetně standardních záruk atd. Automobilka dokonce produkuje modely s motory speciálně určenými k přestavbám na LPG. Jenže dnešní LPG s tím před 20 lety už nemá nic společného.

Funkce moderního LPI systému je srovnatelná s funkcí systému vstřikování benzínu. Kapalné LPG cirkuluje ke vstřikovačům a nespotřebované se vrací zpět do nádrže. Systém LPI se skládá z palivové nádrže se zabudovaným membránovým čerpadlem. Čerpadlo zvyšuje tlak v palivovém systému o 5 barů a čerpá kapalné LPG do regulátoru tlaku. Regulátor obsahuje uzavírací ventil, který je otevřen, pokud přepnete z benzínu na LPG. Palivo proudí do vstřikovačů, které jsou namontované na sací potrubí. Přebytečné LPG se vrací zpět do nádrže pomocí zpětného vedení přes regulátor tlaku. Vstřikovače LPG jsou ovládané LPG řídicí jednotkou (LPE) prostřednictvím signálů, kterými originální řídicí jednotka motoru (ECU) ovládá benzínové vstřikovače. Tyto signály (čas vstřiku) z originální řídicí jednotky motoru jsou převedeny v jednot-

ce LPE na signály LPG vstřikovačů. Všechny originální systémy řízení motoru a diagnostické funkce zůstávají zachovány.

V OffRoadu už jsme měli možnost otestovat dvoulitrový forester s přestavbou na LPG a osobně jsem se svezl i v dvouapůllitrovém outbacku. Pokud sáhnete po příplatkovém opravném kitu pro případ defektu pneumatiky a zbavíte se rezervy v zavazadlovém prostoru, kam se musela přesunout, protože její původní místo zaujala toro-

idní nádrž na plyn, nepocítíte žádné omezení v užívání vozu. Systém si sám při studeném motoru ordinuje benzínovou kúru a po krátkém zahřátí je schopen fungovat na LPG. Vše ovlivňuje řidič tlačítkem na přístrojové desce. Benefity jsou nabíledni. Při nepatrně vyšší (asi o 5 %) spotřebě při jízdě na LPG se vám ale výrazně zvětší akční rádius na plné nádrže vozu, aniž byste pocítili úbytek výkonu. Ten tam jednoduše není. A spotřebu vozu vlastně vydělíte dvěma, plyn totiž pořídíte za polovinu ceny benzínu.

Se zástavbou moderního systému na pohon LPG si můžete pořídit všechny modely Subaru s dvoulitrovými a dvouapůllitrovými motory. Akce na prodej takto upravených vozů se setkala s velkým ohlasem a dnes už české silnice brázdí přes 100 vozů – 50 foresterů, 20 legacy a 30 outbacků. Importér vozů momentálně přestavbu na LPG podporuje a z cenikových 64 800 CZK zlevnil na 23 800 CZK, v případě, že vůz vezmete na leasing u CAC, přestavbu máte docela zdarma. Záruka Subaru je i na takto upravené vozy 3 roky nebo 100 000 km.

Text Petr Horák
Foto archiv



104 boxer

Oněch 104 boxerů se 15. září v Třeboni na náměstí skutečně sešlo, i když nešlo o borce, kteří boxují v ringu, ale pod kapotou našich miláčků, tedy těch plechových, vyrobených pod značkou Subaru v dalekém Japonsku. Obyvatelé Třeboně možná už od čtvrtka zaznamenávali větší než obvyklý výskyt subárek a jejich majitelů, členů Subaruclubu, kteří se nedočkavě sjížděli, aby pomohli Jirkovi a Víťovi (to jsou ti, kterým hlavně za celé to bezva setkání vděčíme) s přípravou tratě a organizací v kempu, kde byl hlavní tábor a základna k výjezdům do okolí.

Ve čtvrtek se začalo tím, že jsme vztyčili hlavní stan – tedy vojenský celták, aby kdyby nepřálo počasí, bylo kde schovat naše nejmenší členy před nepohodou. V době, kdy jsme metodou pokus – omyl přicházeli na to, jak se takový vojenský stan staví, nás sledovalo pár obyvatel kempu, kteří si pravděpodobně mysleli, že těch pár aut, co tam postávalo, je maximum a v podstatě se nic neděje. V pátek dopoledne zjistili, jak hluboce se mýlili...

Pátek byl pro mnohé asi vůbec zajímavým dnem, což začalo u pána na myšce, který nevěřičně kroutil hlavou nad stavem několika automobilů, které k němu přijely na „renovaci“ po výletu na rallyecrossovou trať do Borovan. Tam jsme ve čtvrtek stavěli soutěže na sobotu, přičemž stavte něco a neprojeďte to. Zkrátka na trati bylo i pár



... v Třeboni

bahnitých úseků, které volaly po projetí, což pánovi na myšce zajistilo zábavu, kterou jeho wapak dlouho nezažila a asi ještě dlouho nezažije.

Po této ranní hygieně jsme se vraceli do kempu, kam mezitím k údivu již kempujících turistů najížděla další subárka. Možná by ještě vydrželi jednu řadu imprez, logacy, outbacků, foresterů a justyn, ale když se tvořily řady další, mezi nimiž se objevili i dva leonci, kteří nám pak ukázali, zač je toho v pískovně loket, a přibýlo i kupátko VSX, tak pak turisté přehodnotili své vyhlídky na pokojné kempování a vydali se hledat jiný, méně monotematicky zaměřený kemp. Ve výčtu parkujících typů jsem zapomněl na jedno úžasné libero, které nám pak při offroadové vložce ukázalo, že co je malé, byť ho řídil chlap jak hora, nemusí stát v koutku.

Páteční večer nám, kromě návštěvy místního pivovaru spojené s ochutnávkou místní produkce, zpestřila nová impreza, kterou nám představil dealer budějovického zastoupení značky. Nevím proč, ale nepustil nás za kormidlo a jen nás vozil. Chápu, že několik nadšených fandů vzbudí obavy o osud vozu, ale my bychom ji pouze důkladně otostovali a opravdu netrápili – fakt ne – si tedy myslím. Mimo této novinky jsme okoukli ještě tribecu, forester a outback, ale novinka je novinka. Uvidíme, jak se jí povede, protože přijmout její

nový design je pro skalní fandy současných imrez asi trochu oříšek. Ale necháme se překvapit, co přinese budoucnost. Mimochodem jízdní vlastnosti jsou perfektní, protože i s autotatem a rychlostí jemně lechtající 180 nevím čeho v hodině, nás řidič nevyklopil do lesa a na pampersky také nedošlo, takže co se jízdních vlastností týče – perfektní.

Na sobotní dopoledne zvaly na náměstí v Třeboni plakáty s tím, že se tam bude konat vinobraní. Tedy novím, jak si místní představovali letošní vinobraní, ale už od osmé hodiny se na náměstí sjížděla subárka, která ho zaplnila tak, že pár našich přátel muselo parkovat na záchytném parkovišti. Místní i přicházející turisté nevěřícně koukali na tu masu aut a jejich překvapené pohledy ještě zhoustly v okamžiku, kdy na náměstí bránu vjžděl Silvestr, tedy ne Silvestr jako Silvestr, ale Silvestr Mikulášтик, který vedl krásnou soutěžní imprezu. Jeho vjezd na náměstí doprovázely famfáry linoucí se z výfuku, které by mu mohl závidět kterýkoliv z panovníků navštívivších v minulosti Třeboň. Zkratka paráda!

Ten, kdo zdolal schody na místní věž, byl odměněn pohledem na tiše boxující dav automobilů a více jak 300 členů Subaruclubu a jejich rodinných příslušníků. Počítat přihlížející nemělo smysl, protože jich bylo hodně, a někteří se s námi dávali do řeči a vyzvídali, co a jak naši miláčci, tedy ti plechovi. Zpravi-

dla to končilo tím, že dostali doporučení, aby si někde subárko sami projeli, protože to se zkrátka musí zažít a ta zkušenost je v podstatě nesdílitelná – zajímalo by mne, co kolegové v Japonsku do těch vozů dávají, že mají takové kouzlo.

Po povelu „Ke strojům“, který někteří komentovali slovy „do tanku, v tank“, což jako nevoják dost dobře nechápu, jsme ve 104hlavém automobilovém procesí vyrazili směr areál Borovany. Naše spanilá jízda Třeboní a přilehlými vesničkami budila jistě pozornost už jenom proto, že výjezd z vedlejších komunikací byl místním po určitou dobu odepřen, za což se jim omlouváme, stejně jako řidičům jedoucím naším směrem. Taky na tomto místě musím poděkovat místním „em-píkům“, kteří ač kolty proklaté nízkou na naše počínání koukali s úsměvem (možná vědomi si toho, že by STI stejně nečapli) a navíc nám pomohli vymotat se ze samého centra v jednom dlouhém hadu, za což jim patří dík a uznání.

Po příjezdu do Borovan byly pro zájemce připraveny soutěže jako slalom, couvání na přesnost a nejoblíbenější disciplína – průjezd areálu na čas. V mnohých se probudilo srdce závodníka a jinak se starostí opečovávané stroje dostávaly pořádně zabrat. Pořádně zabrat dostaly i žaludky několika štastivců, kteří se projeli po trati se Silvestrem, který jim předvedl rozdíl mezi hraním si na závodníka



Setkání majitelů Subaru

a skutečnou závodní jízdou. Všichni, co po té jízdě vystoupili z jeho vozu, měli na tváři takový zvláštní usměvavý výraz, který jim ještě dlouhou dobu ne a ne zmizet.

Krom soutěží byla připravena ukázka hašení požáru, takže i ti nejzarputilejší odpůrci hasičáku v autě museli uznat, že hasicí sprej má v autě určitě opodstatnění.

Kdo se chtěl vyblbnout, mohl osedlat přistavené čtyřkolky pana Grosse a zařadit si na přilehlých loukách. Už chápu kluky, kteří si tyhle stroje požívají, je to síla!

Přišla však chvíle, kdy několik z nás s radostí opustilo areál v Borovanech. To když Jirka, zvaný Velký šéf, do mikrofonu oznámil, že odjezd na offroadovou vložku do blízké pískovny se uskuteční v lajně za Radimem v Discovery, který si pro nás přijel, aby nám trochu zneuctil naše „leštěny“. Důrazné varování, že trať je pouze pro forestry, neuposlechli dva odvážlivci v leonech, majitel bílého libera a Tommy, jehož justy poznáte podle klubové vlajky a „rakve“ na střeše. Ta snad už ani nejde sundat. Naší nepočetnou kolonu jistil vzadu Petr v patrolu – to kdyby někdo hledal kufry nebo si auto někde odřel.

Jeli jsme po místní cestě a na louce vpravo se páslo stádo krav. Moje drahá polovička se začala ušklíbat, že bychom mohli začít jezdit mezi krávy, což jí vzápětí vedoucí discovery skoro splnila. Radim s ní zakormidloval právě

na tu rozlehlou louku, uprostřed níž se rozkládalo místním offroadákům místo zaslibené – pískovna. Při prvním pohledu dolů většina z nás prohlásila, že se tady snad někdo zbláznil, a v duchu už možná počítala náklady na opravy.

Radim s Petrem nás přesvědčovali, že těch pár trialových branek vyznačuje pouze jakousi dálnici, což jsme si přeložili jako cestu stvořenou pro naše leštěny. Ale věřte klukům v mašinách zvednutých 30 cm nad terén! Po chvíli váhání vyrazil první forester na trať vedenějším navigátorem, který hlídal, aby někde něco neupadlo. V trialových brankách přišlo velmi vhod sklápění zrcátek a menší draci v justy a liberu měli díky své velikosti hodně navrch. Po projetí trati prvním autem se s chutí do písku zakusovali i další a ti, kteří už jednou trať projeli, začali pokukovat po zbytku pískovny, kde se naskýtal různé radovánky v podobě terénních zlomů a jezírek.

Nikdo z nás nechtěl ze svého auta udělat ponorku, a tak se Petr v patrolu rozhodl nám předvést, kolik vody se kde asi nalézá. Chápu, že na těch kolech a se šnorchem mu to muselo přijít jako brnkačka, ale my v autech, kde jsme si od volantu prohlíželi znak Nissanu na mřížce chladiče, jsme to tak vesele neviděli. Znáte ale ten pocit, kdy vám adrenalin pomalu ovládá tělo a místo opatrného rozhlížení přicházejí další a další atrakce? Tak přesně tohle



oviádlo posádky v pískovně. Jakmile někdy prosvítěl jeden, zkoušeli to další a místa, která se na začátku zdála jako přípravná pro šroťáky, byla zdolávána za potlesku přihlížejících. Nikdy bych neřekl, že libero zviádne tolik. Sice „nešlo“ do hlubší vody, protože by to nedělalo dobře jeho elektroinstalaci, ale srátnatě šplhalo do svahů a zasloužilo si obdiv nás všech. Stejně jako Tommy ve své justy, kterému nesmíte nikdy říct, že to někdo ještě nevyjel nebo že tohle místo pojede jen blázon. Jakmile se otáčíte, jeho justyna začne okamžitě šplhat tam, kam předtím vyjel jenom patrol nebo disco. Důkazem našeho řádění bylo i několik upadlých registračních značek, které jsme našťástí našli v jednom brodu, kde si forestery vyzkoušeli, jaké to je udělat vlnku.

Závěr našeho řádění v pískovně patřil navigaci po slepu, kdy řidič obdržel pásku přes oči a spoujezdec navigoval. Trndící vyrazili směle na trat, přičemž Trndice nevěřila, že Trnda opravdu nic nevidí, což otestovala navenčením do svahu. Ke cti foresteru i Trndy slouží to, že to všichni přežili ve zraví a dobré náladě. Při odjezdu z pískovny byl nádherný pohled na dvě řadící Subaru Leone, která přes svůj pokročilý věk vypacajjí skvěle a také skvěle jezdí a spousty dnešních „leštěnek“ a rádooby SUV v pohodě strčí do kapsy.

Že byly schopnosti subárek v pískovně překvapením jak pro majitele, tak pro kluky

v offroadech, svědčí to, že nejen uznale chválili, že všichni odjždíme po vlastní ose, ale i to, že nám navrhli návrat do Borovan lesem podle GPS. Když to říkali, tak se jim ale tak divně leskly oči a cukaly koutky, že jsme raději odmítli a vrátili se po asfaltu. To, že jsme asi udělali dobře, nám potvrdilo i to, že se vrátili za nějakou tu hodinku rozzáření jak letní sluníčka s tím, že kus jeli i po kolejkách a závěr byl tvořen efektním vjezdem do areálu, ovšem z druhé strany, kde dřívá většina účastníků zcela správně předpokládala les a husté mláží. Myslím, že bylo jen dobře, že s námi nebyl nikdo z Greenpeace.

Po shromáždění se v Borovanech jsme po menších skupinkách vyrazili zpátky do kempu, kde probhala zábava až do rána, při které se probíral celý uplynulý den a bezvadné zážitky, které nám kluci organizátorští svou snahou připravili. Patří jim za to velký dík nás všech, kteří jsme se tam sjeli. Už teď se všichni těšíme na zimní sraz, kdy zase naučíme pár sněhových vloček v Jeseníkách létat a zároveň budeme sprádat plány na sraz letní, který se uskuteční zase v září příštího roku pod tou stejnou oblohou jako ten letošní, která nám svými hvězdami připomínala, že i ve znaku našich aut jich pár je, které nám svítí na to naše každodenní ježdění. Takže pánové a dámy – příští rok zase a na všech čtyřech!

Text Jan Maják

Foto archiv

