

Think. Feel. Drive.



podzim/zima 2006
SUBARU MAGAZÍN
časopis pro příznivce značky

✦ **Nadešel den B9**



✦ **Klenoty modelové řady 2007**

✦ Rally team Subaru ČR – deník Blesk: **Vicemistři!**

✦ **Outback story, cesta úspěšného SUV**



Vážení a milí příznivci značky Subaru,

tak už je to tady! S napětím očekávaná česká premiéra modelu B9 Tribeca startuje, jak věřím, období, které naší značce přinese další růst zájmu o naše vozy a potvrzení v celém světě uznávaného faktu, že Subaru staví nejdokonalejší auta s pohonem všech kol. Ostatně, nemůžeme si na nedostatek zákazníků stěžovat. Na konci letošního září jsme měli prodáno už víc než 600 vozů a můžeme tedy doufat, že do konce roku překročíme hranici 800 vozů, které jsme v žádném z předchozích deseti roků činnosti na českém trhu dosud nedosáhli. Předpokládaný 6% nárůst prodeje by ostatně odpovídal i odhadovanému růstu českého trhu.

Nový model B 9 Tribeca není jedinou zbraní, kterou se chystáme z koláče prodeje ukrojit větší díl. Pro rok 2007 přicházejí

také inovované verze našich oblíbených modelů Legacy a Outback, Forester i Impreza se ve svých segmentech už staly pojmy.

Špičkovou kvalitu vozů Subaru dokazují i úctyhodné výsledky Týmu SUBARU ČR – DENÍK BLESK, posádky Štajf-Černoch, v Mezinárodním mistrovství České republiky v rally i v Evropském poháru východ. Přes smůlu, která ho v některých závodech pronásledovala, dokázal náš tým získávat důležité body a po skvělém výkonu v závěrečném podniku domácí sezóny v Příbrami mohl slavit zisk titulu vicemistra v celkovém hodnocení MMČR.

Jednu z dvoustran našeho magazínu věnujeme i tentokrát nejaktuálnějším úspěchům značky Subaru na nejrůznějších světových soutěžích vspělosti technologie, bezpečnosti vozů, prestiže značky a četných dalších. Tentokrát chci zejména upozornit na fakt, že Subaru se stala v Německu i v České republice značkou s jednoznačně nejlepšími vztahy mezi dovozcem a dealerskou sítí. Další důkaz, že VELKÁ RODINA SUBARU není jen reklamní slogan, ale každodenním konáním potvrzovaná realita. Také díky tomu se můžeme pochlubit stabilizací a rozvojem naší dealerské sítě, která se právě rozrostla o novou kvalitní základnu Subaru v Českých Budějovicích. Víme, že dobrá síť je naprosto nezbytný základ kvalitních služeb a snažíme se ji budovat i maximální vstřícností k našim dealerům, včetně případné podpory finanční.

Od volantu svého Forestra vás v tomto čísle pozdraví šéfredaktor Divadelních novin Jan Kolář, aby se vyznal z okouzlení značkou s šesti hvězdami, zajímavé čtení nabídne i výběr z testů našich modelů a určitě vás osloví i rozhovor se zakladatelem pěstování japonských bojových umění v ČR, Vladimírem Hotovcem. Ten v něm říká kromě jiného, že „Japonci ani nezkoušejí dovědět se o vás to podstatné z vašich slov, nýbrž z vašich postojů, projevů, jednání, činů.“

Myslím, že se tenhle popis jednoho z důležitých prvků japonské kultury dá vztáhnout i na kvalitu vozů Subaru. Nechceme vás vábit velkými slovy a nereálnými sliby, protože jsme si jisti, že jen naprostá spolehlivost, špičková technologická úroveň a nezměnitelná osobitost našich vozů nám získává vaši důvěru.

Příjemné chvíle nad novým číslem našeho časopisu a krásný podzim i zbytek kalendářního roku přeje

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

Když se ohlížíme za korespondencí, která se týkala minulého čísla, chceme se s vámi rozdělit o mail, který nám poslal fotograf Lubomír Černota z Japonska, kam odjel bezprostředně poté, co jsme s ním do minulého čísla připravili dvoustránku ZEMĚ PŮVODU – Ženy s bílou maskou:

Dekuji mnohokrát za otisknutí. Claneek vypada graficky moc hezky. Obzvlaste se mi libi maiko na cernem pozadi v uvodu. Fotka byla porizena pred 3 lety a nedavno jsem se dozvedel, ze dotycna slecna jiz neni Maiko (studentka) ale Geiko (v Tokiu Gejsa). Coz me prekvapilo a potesilo. Pokud to pujde a rodice mi autorsky vytisk poslou, tak ji kopii casopisu predam osobne :o).

Jeste jednou dekuji, Lubos Cernota



**STRANA 6 Rallye**

Stříbrný rok

Sezóna 2006 byla pro rallye team Subaru ČR – deník Blesk velice náročná. V Mezinárodním mistrovství ČR tým po loňské zahřívací sezóně úspěšně zaútočil na stupně vítězů, přestože soupeři nastoupili s novou evolucí svých vozů.

**STRANA 8 Země původu**

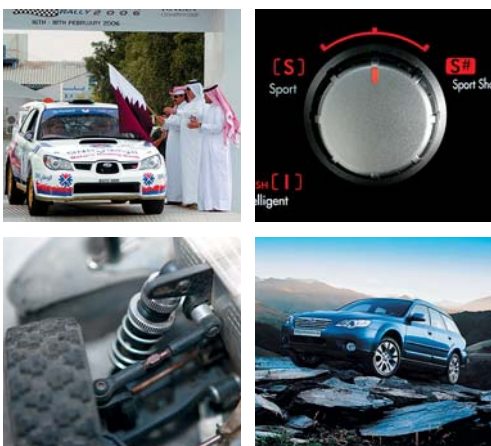
Cestou meče

Na základní škole bavila Vladimíra Hotovce atletika. V osmičce a devítce hormony zavelely dbát víc o figuru a nasměrovaly ho do posilovny, kurzů sebeobrany a k prvním českým učitelům karate. O bojovém umění kendó četl poprvé v roce 1968, ale teprve po dalších šestnácti letech se rozhodl vydat se „cestou meče“ naplno.

**STRANA 16 Výloha Subaru**

Královská flotila Subaru

Hitem podzimu 2006 je pro Subaru bezesporu uvedení modelu B9 Tribeca na evropský a posléze i český trh! Nejen tato novinka ovšem bude brázdit silnice v příštím roce. Inovovány byly i další modely a my z nich představujeme dva: Legacy a Outback s označením 2007.

**STRANA 12 Subaru man**

Střelec z Kataru

Šestatřicetiletý Nasser Saleh Al-Attiyah je po Rallye Acropolis vedoucím jezdcem Mistrovství světa v rally v kategorii produkčních vozů (PCWRC).

STRANA 28 Off topic

Důležité bývá auto i doběhnout

Vůz Subaru Impreza WRC se řítí ostrou uklouzanou zatáčkou a závodníci i diváci zažívají autentické vzrušení – přestože vůz je zmenšen v poměru 1:10

Akční nabídka Subaru

**FORESTER ECONOMY**

Úspěšná akce Economy, která byla vyhlášena na Forestera modelového roku 06 zůstává v platnosti v nezměněných tendencích i na nový modelový rok 07. Na modely Forester 2,0X Trend a Forester 2,0X Active tedy dále platí bonus 40 000 Kč a vůz oceňovaný v TUV Reportu 2006 jako nejspolehlivější automobil tedy můžete mít již za 525 715 Kč ve verzi N1 bez DPH! Cena vozu včetně DPH v akci Economy je od 598 800 Kč.

STRANA 25 Technika

Inteligentní řídicí systém

Subaru úspěšně dokončilo vývoj SI-DRIVE, inovativního řídicího systému, který poskytuje kontrolu pohonné jednotky a přináší radost z jízdy.

STRANA 26 Outback story

Cesta úspěšného SUV

Automobil Subaru Outback si za jedenáct let jeho existence oblíbil široké spektrum zákazníků. Inovovaný model pro rok 2007 je určitě také nadchne.

★ NOVINKY A ÚSPĚCHY



Hvězdičky sbírá už i Tribeca!

Bepečnost, to je první vlastnost automobilu, na kterou výrobci Subaru myslí. A za aktivní i pasivní prvky jsou bohatě odměňováni. Jak známo, různé společnosti zabývající se crash testy, udělují hvězdičky bezpečným vozům. Čím více, tím lépe – nejvíce je 5. Po modelech Outback, Legacy, Forester a Impreza, které maximální hodnocení v minulých letech obdržely, se k nim přidala i Tribeca. Automobil s označením B9, jenž se objeví během pár týdnů i na trhu v České republice, tak doplnil velmi cennou sbírku, kterou Subaru v crash testech má.

Lichotivé ocenění získala Tribeca v americkém testu 5-Star Government Crash Test Rating, jenž zohledňuje riziko zranění v případě nehody. Nejvyšší hodnocení získal nový model Subaru v testu čelního i bočního nárazu z obou stran. „Tribeca je typickým představitelem kategorie SUV charakterizovaný dynamickým vzhledem, výbornou ovladatelností a všestranností. Udělení pěti hvězdiček v testech bezpečnosti pak jen potvrzuje náš přísný závazek vyrábět bezpečná auta,“ říká výkonný viceprezident amerického Subaru Fred Adcock. Jeho i další světové představitele



Pět hvězdiček v testech bezpečnosti je výsledkem kvalitního zpracování všech detailů vozů Subaru

japonské značky musí těšit, že i novinková B9 Tribeca se zařadila mezi vozidla vyhovující neúprosným americkým standardům.

Dealeri Subaru jsou s importérem spokojeni!

Nejen vyřibená technologie zdobí Subaru. „Šest hvězdiček“ slaví úspěchy i v průzkumech, které rozhodně nesledují chování daného modelu z vybrané

stránky, avšak hodnotí značku jako takovou a vztahy uvnitř společnosti. Posledním oceněním je první místo v anketě Svazu prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), která si vzala za úkol charakterizovat vztahy s výrobcí a importéry jednotlivých značek a dealerů. Výsledky otiskl časopis Auto & Moto Business a pro zástupce Subaru jsou vskutku lichotivé. SAČR oslovil téměř všechny autorizované dealery v České republice s žádostí, aby

odpověděli, jak jsou spokojeni se vztahy s výrobcí nebo importéry své značky. Dealeri byli dále požádáni, aby hodnocení provedli bez emocí, s maximálním zohledněním objektivitu pro zjištění reálných podmínek na českém trhu s novými i ojetými motorovými vozidly. Zároveň pak byli vyzváni, aby zohlednili mnohdy nelehkou situaci výrobců/importérů a pokud možno rozlišovali mezi tím, co by výrobci/importéři mohli dělat, ale nechtějí nebo neumějí, a mezi tím, co

Závady k Subaru nepatří

Po velkém úspěchu ve statistikách TÜV Autoreport 2006 Subaru obstálo i v dalším hodnocení poruchovosti – největší výrobce osobních automobilů s pohonem všech kol na světě prošel na jedničku i v jiném německém testu ADAC AutoMarX 2006: Při vyhodnocení statistik závad za rok 2005 obsadila značka Subaru lichotivé 1. místo před Mini a Mazdou.

V ohnisku výzkumů byla dlouhodobá jakost, a tak získala statistika závadovosti speciální zohlednění v AutomarX. Podle něho mají řidiči Subaru v roce 2005 s průměrným definičním poruchovým číslem (počet poruch na 1.000 registrovaných vozidel) o hodnotě 7,12 nejnižší kvótu výpadků mezi všemi výrobci a Subaru se umístilo před Mini, Mazdou, Toyotou, Hondou a Mitsubishi.

V porovnání s předcházejícími roky se tak Subaru výrazně zlepšilo: V předchozích letech 2003 a 2004 činila hodnota definičního poruchového čísla 8,1 a specialista na vozy s pohonem všech kol tak ve statistice poruchovosti obsadil vždy druhé místo.

Ve statistice poruch zveřejňuje ADAC výsledky 78 populárních jedno- až šestiletých modelů, které ve třech po sobě jdoucích letech dosáhly nejméně jedenkrát počtu 10 000 registrací do provozu. Z tohoto důvodu se specialista na pohon všech kol – Subaru – coby menší dovozce s nižšími počty registrací v oficiální statistice nenachází, vychází však ze statistik s nejnižším definičním číslem

poruchovosti jako jednoznačný vítěz. Při svém šetření bral svaz ADAC v potaz pouze „vážné poruchy“. Z tohoto rastru vypadly tedy výpadky vozidel zaviněné samotnými řidiči, jakými jsou například poruchy způsobené chybným natankováním nebo poškozením pneumatik. V posuzovaném období 2005 zohlednil svaz ADAC veškeré závady vozidel jednoho výrobce, jejichž první registrace k provozu sahá zpět do roku 2000.



Subaru = spokojenost s produktem

Subaru nesbírá ocenění jen ve statistikách spolehlivosti. Svědčí o tom fakt, že ve „spokojenosti s produktem“ obsadilo Subaru třetí místo se známkou 1,33 za Porsche a Toyotou. Znáмка 1,62 znamená excelentní výsledek v aktuálním hlášení stanic technických kontrol – TÜV Autoreport 2006, v němž Subaru Forester vyhrál „královskou třídu“ jednoletých až tříletých vozidel.

Tyto dobré výsledky přinesly značce Subaru pozitivní ohlasy v tisku, které se odrážejí v AutoMarX v kategorii „síla trendu“. Zde se Subaru zlepšilo a se známkou 1,67 z desátého místa z minulého roku se posunulo na 4. pořadí v aktuálním ADAC AutoMarX z června 2006. „Tajemstvím úspěchu Subaru na světových trzích je vedle vynikající péče o zákazníky také mimořádná kvalita produktů Subaru,“ vysvětluje Petr Neuman, ředitel

Subaru ČR, toto dobré umístění. Spolehlivost totiž vytváří také spokojenost. „Spokojení zákazníci jsou našim největším kapitálem. Vyrábíme excelentní, spolehlivá auta. V našich servisech je zákazník skutečně na prvním místě, důkazem jsou servisní výkony, které naše zákazníky přesvědčují. Řídit Subaru činí člověka spokojeným a tak to má také zůstat.“

V průběhu výzkumu AutoMarX, jež je realizován odbornou vysokou školou Gelsenkirchen ve spolupráci s ADAC, prováděla společnost ADAC dvakrát ročně průzkum u řidičů 33 nejdůležitějších automobilových značek v Německu. V pořadí umístění výrobců hraje, vedle otázek různých kategorií, jakými jsou image značky, síla na trhu, spokojenost zákazníků a kvalita produktu, důležitou roli také statistické vyhodnocení o četnosti poruch.

objektivně dnes ani dělat nelze.

Ohodnotit na stupnici 1-5 měli 20 otázek týkajících se vzájemných vztahů. Subaru získalo jedničku v jedenácti kategoriích a s dvojkou bylo nejlepší ještě v jedné další, kde jedničku nezískal od dealerů žádný z importérů. Subaru tak získalo přesvědčivé celkové prvenství. Zajímavý je i fakt, že se Subaru pravidelně umísťuje na předních místech také v podobných průzkumech v sousedním Německu, jak dokládá tabulka.

• MONITOR SPOKOJENOSTI DEALERŮ ČR 2006

1. Subaru	1,55
2. BMW	1,8
3. Honda	1,88
4. Audi	2,10
5. VW	2,13
6. Škoda	2,16
7. Lada	2,52
8. Hyundai	2,53
9. Mazda	2,55
10. Chevrolet	2,57

• MONITOR SPOKOJENOSTI DEALERŮ NĚMECKO 2006

1. Subaru	2,32
2. BMW	2,38
3. Porsche	2,41
4. Suzuki	2,47
5. Toyota	2,50
6. Opel	2,62
7. Hyundai	2,63
8. Volvo	2,68
9. Jaguar	2,74
10. Mitsubishi	2,78

Pozn.: Číselný údaj za značkou vozu je průměrnou známkou v hodnocení 20 kategorií.



Stříbrný rok

Sezóna 2006 byla pro rallye team Subaru ČR – deník Blesk velice náročná. V Mezinárodním mistrovství ČR se tým dočkal velkého úspěchu, a to přestože soupeři ve velkém nastoupili s novou evolucí vozů konkurenční značky.

V dubnu se Vojtěchu Štajfovi dostalo cti být zařazen do české reprezentace, hned Matador Rallye Tatry na přelomu dubna a května tak byla první soutěží, kde se rallye team Subaru ČR – deník Blesk oblékl do pomyslného reprezentačního dresu. Už od úvodu se bílomodrý vůz Subaru Impreza Spec C pohyboval na samotné špici celkového pořadí, nad jeho síly byla jen mezinárodně protřelá trojice soupeřů Pech, Béreš, Dončev. Právě s Bulharem se v nedělní etapě snažil Štajf ještě poměřit, nakonec ale odmítl zbytečně riskovat a zvolil jistotu cenných bodů za čtvrtou příčku v pořadí domácího i evropského šampionátu. Dvaatřicetiletý pilot tak byl po právu s výsledkem spokojen: „Na tak dobře obsazené soutěži je čtvrtá příčka velkým úspěchem. Navíc jsme zvládli dovést bez škrábnutí do cíle i auto, přestože tratě byly oproti počátečnímu dojmu opravdu náročné.“ Úspěch na Slovensku pak znamenal i posun posádky teamu Subaru ČR – deník Blesk na třetí pozici v průběžném hodnocení Mezinárodního mistrovství ČR v rallye.

Bez bodů na jihu Čech i Evropy

Další dva podniky už byly pro posádku úspěšné podstatně méně. Rallye Český Krumlov navlas stejně jako v minulém ročníku po solidním úvodu skončila pro Štajfa s Černochem požárem. Druhé reprezentační vystoupení na chorvatské INA Croatia Delta Rallye mělo bohužel pro bílomodrý vůz podobný závěr, to ale až po podstatně úspěšnějším začátku. Od počátku soutěže se pohyboval na špici absolutního pořadí, po první etapě mu patřila čtvrtá příčka za domácími hvězdami jedoucími také s vozy značky Subaru a za českým šampionem Václavem Pechem. „Takové umístění nám při premiéře na zdejších tratích dělalo radost,“ popisoval zážitky z jihu Evropy pražský jezdec. „Rychlostní zkoušky byly i v dešti nádherné. Líbily se nám přesto, že sám o sobě klouzavý asfalt za mokra klouzal ještě více. Chorvaté mají obrovské štěstí, že mohou vést soutěž i ve dvou národních parcích a v horách, kde se jelo ze zatáčky do zatáčky a kde prakticky nebyly žádné rovinky. Byla to pro nás obrovská škola a zkušenost. Bohužel v prudkém klesání na úvodním testu druhé etapy se na našich nových brzdách projevila vážná závada. Protože další pokračování mohlo být nebezpečné a do servisu bylo ještě daleko, museli jsme ze soutěže odstoupit.“ vzpomíná Štajf.

Úspěch na Bohemii opět vyhladil vrásky

Při minulém ročníku Rallye Bohemia slavila posádka Vojtěch Štajf – Jiří Černoch své premiérové vítězství. I proto pořadatelé ocenili kvalitu posádky přidělením čestného startovního čísla 1. „Mít na autě jedničku je krása, ale současně to znamenalo, že jsme jeli první a nemohli se řídit stopou našich soupeřů. Více práce měl i Jura jako spolujezdec, protože v časových kontrolách se nemohl orientovat podle ostatních. Pro mne osobně je jednička i oceněním úsilí od roku 1999, tehdy jsem zde startoval poprvé a přidělili nám číslo kolem osmdesátky. Letošní jednička je tedy potvrzením toho,

že jsme těch sedm let nepromarnili," pochvaloval si Štajf. I letošní Bohemia se jemu i navigátorovi vydařila. V úvodním dni se sice potýkali s problémy v elektronice, díky kterým měl motor nastaven pro jistotu poněkud snížený výkon, závadu se ale ve večerním servisu podařilo nalézt. Hned od nedělního rána tak začali Štajf s Černochem velkou stíhací jízdu, díky které i při kratší délce RZ oproti sobotě dokázali překonat svého velkého soupeře Karla Trojana a na necelé dvě vteřinky se přiblížit zkušenému Václavu Arazimovi. Finiš byl korunován nejrychlejším časem na závěrečném testu, který tak byl symbolickou vzpomínkou na vítězství z minulého roku. Pátá příčka v cíli znamenala významnou porci bodů jak pro Evropský pohár, tak i do Mezinárodního mistrovství ČR.

Srpnové cesty na jihovýchod

Poslední soutěží Evropského poháru s nejvyšším koeficientem 10 byla v letošním kalendáři maďarská Budapest Rally. Sem se vydali plnit reprezentační povinnosti i Štajf s Černochem, soutěž byla ale pro oba jedním velkým zklamáním. Už organizace seznamovacích jízd se nelíbila ani dalším našim jezdcům. Vozy se často musely prodírat budapeštskou zácpou, rychlostní zkoušky hodně vzdálené od centra dění měly navíc v mnoha případech hodně rozbitý a záludný povrch. Co se týče vlastní soutěže, solidní čas z prologu byl pro Štajfa s Černochem úspěchem. V úvodu první etapy jim ale po absolvování extrémně rozbité trati v horském terénu bohužel začal unikat olej z převodovky a posádka se rozhodla neriskovat větší poničení vozu a ze soutěže odstoupit, protože do servisu bylo ještě daleko. Nedělní ráno pak bylo o to větším rozčarováním. Do druhé etapy totiž vůbec nenastoupily kvalitní domácí posádky, pro něž byl

také o kousek zrychlila. Dokázali jsme svádět vyrovnané boje i s nejnovějšími lancy deváté evoluce, možná jsme se ale nechali právě těmito souboji až příliš strhnout. Před cílem šestého testu jsme opustili trať a o strom urazili kolo. Při závodění se občas i takováhle věc přihodí, moje chyba mě ale moc mrzí..."

Od „brambor“ z Třebíče přes bronz z Příbrami k celkovému stříbru!

Do předposledního podniku šampionátu odstartoval z trebičského náměstí Vojtěch Štajf s Jiřím Černochem se startovním číslem 4 na dveřích opravené Imprezy a toto číslo jakoby předznamenalo umístění posádky. V cíli jí totiž po urputném boji o druhou příčku zůstalo stříbro vzdáleno jen o 13 sekund a bronz, který si Vojta s Jirkou drželi až do předposledního testu, jim nakonec po 200 kilometrech ostrého závodění „sebral“ Karel Trojan o jedinou sekundu.

Druhá porážka v sezóně o méně jak dvě vteřiny, to už bylo pro posádku vozu s hvězdami ve znaku příliš. Proto se rozhodli vstoupit do poslední soutěže seriálu s největším možným nasazením a hned na úvodním testu příbramské rally ukázali svým velkým soupeřům své ambice. Václav Arazim a Karel Trojan se však nevzdali a na dalších rychlostních zkouškách často dokázali Štajfův bílomodý vůz Subaru Impreza Spec C pořádně prohánět. Klíčovým se ukázal osmý test, který byl po přepršce velice kluzký. Doposud v šampionátu druhý Trojan, který si pro tuto soutěž zapůjčil nejlepší možnou techniku, se právě tady rozhodl stáhnout náskok Vojty s Jirkou. Risk mu ale nevyšel a nablýskaný speciál skončil svou pouť ve stromě – v tu chvíli bylo náhle všechno jinak. „Když jsme se dověděli o Karlově havárii, bylo jasné, že



Startovní číslo 1 na Rallye Bohemia bylo vzhledem ke zdejšímu loňskému vítězství zavazující. Nakonec posádka dojela v mezinárodní konkurenci na pěkné páté příčce.



Při Horácké rallye si na letecké základně v Náměstí nad Oslavou kluci zahráli na vojáky



Dva Zlíňáci na Barum rallye: Generální sekretář Autoklubu ČR Radovan Novák a Jiří Černocho

zajímavý pouze domácí šampionát bodovaný jen za sobotní část. Na tomto kroku vydělaly mnozí Štajfovi soupeři v dosavadním průběhu Evropského poháru – Střed, kteří bezpracně postoupili na bodované příčky a opanovaly značně prořídilé závodní pole. Dvaatřicetiletý pilot z toho byl pochopitelně hodně rozpačitý: „Nevím, co na to říct, zvolené řešení mi nepřišlo úplně sportovní, taková soutěž nám zkrátka nepřípadala hodna vysokého evropského hodnocení. Navíc kdyby nás prapodivné úvahy místních aspoň v skrytu duše také napadly, riskovali bychom v sobotu přece jen i bez oleje v převodovce dojetí do servisu a aspoň o pár bodů dál usilovali..."

Spravil chuť si pak chtěli Štajf s Černochem na domácím vrcholu sezóny – Barum rally. Do ní pražsko-valašská posádka doslova vlétla a bojovala v nabitě konkurenci o bodované příčky. V těsném boji o pátou pozici však pilot poněkud přehnal nasazení a skončil mimo trať. Přesto neodjížděl pouze zklamán: „Byla znát perfektní příprava vozu, rychle jsme se šílili i s šestistupňovou převodovkou, která nás

musíme změnit taktiku," popisuje Vojtěch Štajf. „Matematika hovořila jasně – při stávající situaci jsme si jeli pro druhou příčku v MMČR. Na první dva jezdce jsme proto dál už neútočili a jeli maličko opatrněji, přesto se náš náskok na zbytek startovního pole stále zvyšoval. Techniku jsme měli perfektně připravenou, takže jsme si bez potíží dojeli pro zelený věnec až na cílovou rampu a pak už mohli začít oslavy vicemistrovského titulu!“

Třešničkou na dortu za úspěšnou sezónou bude pro tým Subaru ČR – deník Blesk start na rakouské Waldviertel rallye, kde se Vojtěch Štajf chce pokusit o získání cenných bodů a případně i návrat na medailové pozice v Evropském poháru – Střed. Vůz Subaru Impreza Spec C N11 v závěru sezóny našel skvělou fazónu, jejíž důkazem byly úspěšné výsledky. Pro rok 2007 ale tým chystá novější specifikaci stejného modelu, která by měla znamenat další zrychlení... ✦ Text: Karel Špaček, Media team,

foto: Dan Rozkol, Zdeněk Sluka, Martin Straka

Cestou meče aneb najdi brod!

Na základní škole bavila Vladimíra Hotovce atletika. V osmičce a devítce hormony zavelely dbát víc o figuru a nasměrovaly ho do posilovny, kurzů sebeobranu a k prvním českým učitelům karate. O bojovém umění kendó četl poprvé v roce 1968, ale teprve po dalších šestnácti letech se rozhodl vydat se „cestou meče“ naplno.

Prý vaše rozhodnutí ovlivnil krátký meč wakizaši? Jak?

Dostavěl jsem dům a zdálo se mi, že by se na jedné z těch bílých stěn nádherně vyjímal japonský meč. Sehnal jsem torzo krátkého meče a chtěl jsem ho zrestaurovat. Japanoložka z Náprstkova muzea, paní Boháčková, mi doporučila se o rekonstrukci nepokoušet. Dokázala ve mně ale svým odborným výkladem i zaujetím vzbudit zájem, takže jsem se rozhodl pátrat po dalších informacích o bojovém umění kendó na japonském velvyslanectví, na katedře úpolových sportů FTVS u pana Ivana Fojtíka, později u pana Oldřicha Vaška v Ostravě. Zlom nastal v červnu 1986, kdy se v Praze na Folimance konala první veřejná ukáзка kendó v podání japonských mistrů meče a já dostal z japonské ambasády vstupenku.

Společně s panem Vaškem jsme se po ukázkce vnutili do šatny mistrů kendó a poprvé se viděli i s panem Tóru Giga. Tehdy jsem ještě netušil, že se seznamuji nejen se svým prvním učitelem, ale také přítelem. Pan Giga měl mistrovský stupeň, jenž ho opravňoval učit, a tak o pár dnů později přislíbil pomoc prvním českým nadšencům, kteří se v té době začali formovat.

Kdy jste první mistrovský stupeň získal vy sám?

Pospícháte naprosto nejaponsky. Každá činnost, každá cesta má svá pravidla a Japonci je důsledně respektují. Zárodek týmu českých ctitelů kendó poprvé cvičil 9. října 1986 v tělocvičně VSŽ v Praze-Suchbale. Jenže hned při rozcvičce si pan Tóru Giga přetrhl achilovku a vezli jsme ho do špitálu. Když jsem za ním šel na první návštěvu, zjistil jsem si, že podle japonských zásad se pacientovi do nemocnice nesmí nosit květiny, ale výrazem pozornosti a úcty je přinést mu ovoce – v lichém počtu, každý kousek jiného druhu a zabalený zvlášť a pokud možno ovoce dovezené z co nejvzdálenější země. Šel jsem škemrat do skleníků Katedry subtropického a tropického zemědělství VSŽ a o mém dárku si pak dlouho povídali i na japonském velvyslanectví. Pan Tóru Giga s námi po



svém uzdravení cvičil dva roky a teprve na konci této etapy intenzivní práce jsme skládali zkoušky. Tehdy v roce 1988 jsem složil zkoušku na 1. mistrovský stupeň a získal tak oprávnění vyučovat kendó.

Definitivně ale rozhodla až vaše první cesta do Japonska...

Ano. Pan Tóru Giga mi byl nápomocen při vyřízení pozvání. V roce 1990 jsem ho skutečně dostal. A rovnou na celý rok. Po pár dnech pobytu v Japonsku jsem pochopil, že kendó je nedílná součást japonské kultury, jejich pojetí života. Jde o plnokontaktní sport, kde můžete naplno uplatnit svou sílu, obratnost i emoce bez obav, že protivníkovi ublížíte a přitom se naučíte překračovat meze svých možností.

Jak se to naučíte?

Rozhodně ne bezbolestně. Trénoval jsme kromě sobot každý den. Nezřídká i šest hodin. Hned na konci prvního tréninku mě učitel postavil stranou a řekl, že se teď utkám s každým z přítomných systémem KO – konec po prvním zásahu. Střídali se na mně snad půlhodiny. Vůbec jsem nechápal, jaký to má smysl, protože po pár minutách nerovného boje jsem si připadal jako zvíře na jatkách.

Když už jsem mlel z posledního, učitel ukončil moje trápení a já si oddychl. Předčasně, neboť proti mně nastoupil on sám a snažil se mě dorazit. Až později jsem pochopil, že vlastně šlo o jeden ze základních principů kendó i celé japonské komunikace. Oni ani nezkoušejí dovědět se o vás to podstatné z vašich slov, nýbrž z vašich postojů, projevů, jednání, činů. Z toho, jak obстоjíte v náročné situaci. Když vydržíte bojovat i v těch nerovných podmínkách, získáte si jejich respekt. Když souboj neustojíte, nebo dokonce vzdáte, řeknete o sobě mnohem více než slovy. Podle toho vás někam zařadí a jednájí s vámi.

Co pokládáte za hlavní přínos svého prvního pobytu v Japonsku?

Proces, kterým pronikáte k podstatě kendó, má víc stupňů. A pochopení se přiblížíte teprve, když nahlédnete, že kendó vyžaduje, aby vaše tělo fungovalo automaticky a vy jste vyzařoval sílu, kterou dokážete protivníkovi vnutit svou vůli. V tom je to pravé mistrovství a díky jemu dokážou osmdesátiletí japonští bojovníci vítězit nad soupeři o generaci nebo i dvě mladšími.

Jak se v tomto oboru Evropané měří s japonskými bojovníky?

Do evropské špičky patří Francouzi, Britové, Němci a Švédové, ze zemí bývalého východního bloku pak hlavně Maďaři. Mistrovství světa ale vyhrávají pořád výhradně Japonci. Do závěrečných kol se kromě nich proboují střídavě reprezentanti Koreje, Tchaj-wanu, Spojených států amerických, Kanady nebo Brazílie. U poslední trojice států jsou to však vesměs rodilí Japonci.

Zúčastnil jste se řady vrcholných světových soutěží kendó. Na ME v dalším z tradičních bojových umění iaidó jste vybojoval bronzovou medaili. Pokládáte svou kariéru v japonských bojových uměních za úspěšně završenou?

Kendó je celoživotní prověřování člověka. Jste posuzováni a posuzujete druhé, ale především sebe. Nejen v japonských bojových uměních, ale prakticky ve všech oblastech japonské kultury a japonského životního stylu jde především o hledání cesty k sobě, o sebepoznání.

Jeden z japonských národních hrdinů 16. století, Miyamoto Musashi, vybojoval jako věhlasný mistr meče přes šedesát soubojů a nikdy neprohrál. Nakonec se uchýlil do jeskyně, kde napsal slavnou



VLADIMÍR HOTOVEC (1953)

- Iniciátor zájmu o japonská bojová umění iaidó a kendó v ČR, 5x pobýval v Japonsku
- Kendó se věnuje od roku 1986, iaidó od roku 1989
- 1986–1998 předsedou České asociace kendó
- V obou stylech bojových uměních získal 3. dan (mistrovský stupeň)
- Úspěšný reprezentant – 3. místo na ME iaidó (1993) a ocenění nejlepšího bojovníka Best fighting spirit na ME iaidó v Paříži (1996)
- 4 jeho žáci získali na ME bronzové i stříbrné medaile, plus jednu zlatou medaili
- Po dobu 8 let pracoval na MV ČR jako lektor výcviku policejních instruktorů
- Je iniciátorem a organizátorem akcí „Slavnosti bojových umění“ propagujících kulturní, morální a etické hodnoty výcviku bojových umění.
- Navštívil Havaj, aby se seznámil s tělesně postiženým (beznohým) kendistou Henry Smallsem a zjistil přínos bojových umění pro tělesně postižené.
- Osobně se setkal s filmovou hvězdou Chuckem Norrisem, navštívil jeho nadaci Kick Drugs Out Of America (Vykopněte drogy z Ameriky) v Houstonu a zajímal se o vliv výcviku bojových umění na patologické chování mládeže (kriminalita, drogy).
- V loňském roce, ve svých dvaapadesáti letech, zvítězil v silně obsazeném turnaji na 2. Panamerickém mistrovství kendó na Arubě. Ve finále porazil protivníka o generaci mladšího.

Knihu pěti kruhů. Jedna z jeho zásad zní „Najdi brod!“ a je po mém soudu typická nejen pro japonský způsob vedení boje, ale pro japonskou komunikaci s partnerem či protivníkem všeobecně. Chceš-li bezpečně přejít řeku, musíš najít její slabé místo, brod. Chceš-li dobře poznat (obchodního) partnera, porazit protivníka, hledej jeho brod.

Japonská bojová umění nevychovájí jen k dokonalému ovládnutí techniky boje. Odkazují k zásadám, které platí pro život obecně.

A v tom mohou být cennou inspirací nám všem, Evropanům, Čechům, Vladimírům i Otakarům..

Připravil OTAKAR ŠTAJF, foto: JOSEF LOUDA
a archiv Vladimíra Hotovce



Beze strachu již po pár kilometrech

Subaru a já? Upřímně řečeno, láska na první pohled to nebyla. Vozy té značky mi připadaly spíše nenápadné a – odpusťte mi ten kulturní šovinismus – málo „evropské“. Slyšel jsem sice o jejich jedinečných jízdních vlastnostech, ale zmíněný předsudek zůstal hluboce ukotven v mém povědomí. To se však brzo mělo změnit.

Koncem 90. let jsem pro Český rozhlas dramaturgicky připravoval cyklus zábavných programů Škola života, v němž Milan Lasica a Július Satinský absurdně a ironicky „radili“ posluchačům, jak si počínat v dnešním složitém světě. To předpokládalo být každý měsíc dva tři dni v Bratislavě a v legendárním Štúdiu L+S dva tři díly cyklu natočit. A jednou mě do Bratislavy shodou okolností vzal přítel, čerstvý majitel vozu Subaru – Impreza a celou cestu mě otravoval (ach, jak já mu dneska rozumím) chvalozpěvem na tu značku. Byl únor, ale vlídné počasí: slunce, lehký vítr a naprosté sucho. Druhý den, v den návratu jakbysmet, ale už padesát kilometrů za Bratislavou se situace dramaticky změnila: temno, mráz a sněhová pumelenice, ne nepodobná kalamitě. Závěje zahrnuly dálnici málem až po okraj.



Všechny ty elegantní mercedesy, audiny a volva se ploužily sotva čtyřicítkou v pravém pruhu, zatímco nenápadná Imreza uháněla v levém pruhu stovkou ku Praze. Už po pár kilometrech jsem se přestal bát – tak bezpečně to auto „sedělo“.

Osobní zkušenost je zkrátka k nezaplacení: umínil jsem si, že moje příští auto bude Subaru, ať už – v mých očích – vypadá jakkoliv. Začal jsem se intenzivněji zajímat o tu firmu, listoval jsem v časopisech a prohledával jsem motoristické servery na internetu. A hle, jeden z typů, Subaru Forester, mi přece jen padl do oka. Co padl do oka, doslova mi učaroval. Poctivě přiznávám, že i proto, že jsem se dopátral, co všechno to auto umí a může, a jak relativně malou cenu za to „spotřebou“ zaplatíte. Krása tkví uvnitř, a pak je stálá, říká Molière v komedii Učené ženy – a má pravdu.

Nepatřím (žel? – nebo naštěstí?) k lidem, kteří si mohou dovolit měnit auta jako ponožky. Na svůj sen jménem Subaru jsem od těch okamžiků na zasněžené dálnici musel čekat ještě šest let. Teprve necelý rok ten „sen“ prožívám v realitě – a libuji si. Třeba při cestách za divadlem po celé zemi, které vykonávám zásluhou své profese šéfredaktora Divadelních novin: díky Foresteru při nich počasí nehraje žádnou roli, ať už se vracím domů po zledovatělých buchlovských kopcích ze Zlína anebo se při lijáku brodím po „aquaplaningem“ zahlcené silnici z Českých Budějovic. A ještě víc si libuji u nás na chalupě támhle v šumavském podhůří, auty bez pohonu čtyř kol v zimě sjížděm jen s řetězy, které jsem nikdy bez zkrvavených prstů nedokázal nasadit. Jo a ještě jedna zpráva, za kterou mě možná ekologičtí aktivisté zabijou: tam u nás na Šumavě jezdím Foresterem i na houby přímo do lesa.

✦ Foto: JOSEF LOUDA a archiv



PhDr. JAN KOLÁŘ (1948)

- Divadelní publicista a dramaturg
- Pracoval v redakcích Melodie, Práce, Scény a jako dramaturg Čs. a Českého rozhlasu (1997–2001 vedoucí redakce zábavy Čro 2 – Praha)
- V letech 1979–1988 působil na půl úvazku jako dramaturg Studia Ypsilon
- V současnosti je šéfredaktorem Divadelních novin
- Je autorem několika rozhlasových her (1988 cena za hru Bestiariem) a dramaturgií (2003 pět pokračování podle knihy Iana McEvana Nevinný v režii Ladislava Smočka, 2006 šestidílný cyklus podle románu Egona Hostovského Půlnoční pacient v režii Markéty Jahodové). V sezóně 1992–1993 uvádělo Divadlo v Celetné scénickou montáž Franz Kafka je z Prahy, kterou napsal s Janem Schmidem (obnovená premiéra 2004 ve Studiu Ypsilon).
- 1991 mu vyšla publikace Jak to bylo v Semaforu?
- 2004 uspořádal s Milanem Lasicou sborník vzpomínek, fotografií, causerií a snů Bleděmodrý svět Júliuse Satinského
- Od roku 1976 ženatý (manželka Hana, výtvarnice) dvě dcery (1976 Lucie, 1978 Kateřina)
- Životní credo podle G. B. Shawa: „Ve skutečnosti jsou jen dvě životní tragédie. První, když nedostanete, to co chcete. Druhá, když to dostanete.“

Smluvních partnerů Subaru ČR jsme se zeptali: Jaké novinky jste přes léto připravili pro své klienty?



AUTWEC s. r. o.

Po prázdninové přestávce letošního podivného léta jsme o víkendu 9. a 10. září vystavovali naše vozy na Květinovém autosalonu na státním zámku Kozel ve Štáhlavech u Plzně. V nádherných prostorách jízdárny a nádvoří jsme měli celkem 6 vozů, včetně Outbacka 07. Tři vystavované vozy jsme měli profesionálně nazdobené živými květinami, z toho Outbacka 3R a Forestera 2,5XT jsme umístili do jízdárny a před její vchod Imprezu STI. Na první pohled se zdálo, a řada návštěvníků o tom také hovořila, že jsme díky obsazení strategických míst v prostoru zámku a dvěma Subaru vlajkám se Subaru obsadili celý zámek, přestože tu byla také konkurence, která vystavovala ještě dalších 5 značek.

Po celé dva dny výstavy běžel bohatý doprovodný program a i počasí nám vyšlo. Na výstavu jsme pozvali všechny naše zákazníky a obchodní partnery a každému jsme věnovali dvě volné vstupenky. Návštěva na Kozlu byla 2150 platících, děti do 15 let se nepočítají. Škoda, že jsme ještě nemohli ukázat Tribecu.

Útušická 3, 301 00 Plzeň, tel.: 377 473 935, autwec@iol.cz



M. LIŠKA s. r. o.

V našem dealerství, jako v jednom z nejmladších, děláme vše pro maximální důraz na veškeré aktivity, počínaje vystavením našich vozů v obchodních centrech v Plzni, přes podílení se na akci „Subaru týden“, kde v rámci této akce bylo u nás hned 8 předváděcích a 9 vystavených vozů, včetně tolik populárního „speciálu“ STI. Zde jsme našim zákazníkům, ale i modelce Andree Verešové, umožnili svezení v prostředí, které dává vyniknout právě jízdám schopnostem našich vozů, a to v okolí lesního restaurantu.

V oblasti aktivit spojených s automobilovými soutěžemi se u nás pro tento rok zrodilo závodní auto Subaru Impreza WRX STI 05 skupiny N pro jezdce Daniela Běhálka a zajímavé výsledky na sebe nenechávají dlouho čekat. Další dva vozy Subaru Impreza WRX STI Spec C 06 si od nás také odvezli známí automobiloví jezdci Ludvík Otto a Martin Dlouhý, věříme tedy, že po přestavění těchto vozů na závodní speciály o nich bude hodně slyšet a značka Subaru to v ČR jen prospěje.

Skladová 7, 326 00 Plzeň-Slovany, tel.: 377 452 083, prodej@ntsplzen.cz



SUBI STYL s. r. o.

Jelikož se letošní léto zařadilo mezi ta klidnější, rozhodli jsme se, že ušetřený čas využijeme ve prospěch zvýšení image showroomu a zlepšení kvality služeb pro naše zákazníky. Showroom jsme nově vymalovali a na stěnu umístili nové 3D logo v konstrukci vlastního návrhu a výroby. Součástí nové dekorace autosalonu je i plocha pro projekci reklamních klipů. Následovala přestavba dispozičního řešení a doplnění nábytku v sekci pro příjem vozidel do servisu a v oddělení náhradních dílů. Poslední rok byl pro Subaru velice úspěšný, zákazníků přibývá, a proto jsme se rovněž rozhodli posílit kapacity servisu vybavením o další zvedák a obouvací a vyvažovací zařízení pro pneuservis.

Grmelova 2069/9, Ostrava-Mariánské Hory, tel. 596 616 940, subaru@pkt.cz



BALKAR, s. r. o.

Subaru ČR i nadále roste! Posledním otevřeným autorizovaným dealerstvím je Balkar s. r. o. v Českých Budějovicích. Jihočeští zájemci o Subaru se v druhé polovině prázdnin dočkali a mohou si jít vybrat nový vůz do Novohradské ulice. Otevírací doba je ve všední den od 8.30 do 17.00 a v sobotu od 8.00 do 12.00. Vedle prodeje nových vozů funguje u tohoto partnera i servis. Balkar s. r. o. jistě v nejbližší době připraví pro zákazníky zajímavé doprovodné akce.

Novohradská 1043, 370 08 České Budějovice, tel.: 387 240 727, balkar@balkar.cz



V. KUNDRÁT – ŠUMPERK

Uplynulé období probíhalo zejména se zaměřením na výstavní a předváděcí akce Subaru. Prezentace s hosteskou, velké množství rozdaného propagačního materiálu a předváděcí jízdy probíhaly v Makru Velká Bystřice u Olomouce po celou dobu trvání akce. Další výstava s víkendovými předváděcími jízdami probíhala také před Olympia centrem Olomouc.

Šumperská 236, Šumperk – Rapotín, tel.: 583 219 296, kundrat@subaru.cz



DANCARS CZ s. r. o.

Teplé měsíce jsme trávili aktivně a absolvovali jsme několik akcí: Autosalon Ostrava, Autosalon Opava, Subaru Festival Opava, Barum Rallye Zlín, Tesco Opava, Tuning Show Kopřivnice. Mimo to jsme byli v průběhu léta slyšet v minimálně šesti kampaních na různých rádiích v regionu s kampaní na podporu výprodeje MR2006. Do konce roku bychom rádi uskutečnili dvě velké akce pro Subaruisty: 1) 6 hodin se Subaru na Polygonu Tatrovka Kopřivnice ve spolupráci s Ostraváky a 2) Oslavu 10 let našeho působení v síti Subaru.

Krnovská 82, 746 01 Opava, tel.: 553 719 296, info@subaru-opava.cz



EMIL FREY ČR, s. r. o.

Na jaře se Emil Frey s. r. o. zúčastnila výstavy Lodě a karavany a v dubnu ve Stodůlkách proběhl den otevřených dveří. V sobotu 13. května 2006 byl Autosalon Emil Frey v Praze-Stodůlkách tradiční základnou už 7. ročníku motoristické soutěže SUBARU SPRINT 2006, která jako vždy přinesla účastníkům pohodovou zábavu za volanty i v kabinách vozů SUBARU. V srpnu si tým ze Stodůlek společně s klienty a spolupracovníky užil Slapské regaty a prakticky každý měsíc organizujeme další akce, propagující kvalitu našich vozů a stmelující rodinu Subaru.

Pekařská 5/638, 155 00 Praha 5, tel.: 255 720 111, info@emilfrey.cz

AUTO VYSOČINY

Auto Vysočiny v polovině září odprezentovalo celou modelovou řadu před 7000 návštěvníky XVII. Horáckého leteckého dne v Jihlavě. Tradičně je expozice regionálního dealera Subaru jedním z nejnavštěvovanějších lákadél akce. Společné kořeny automobilů Subaru s produkcí letadel mateřského závodu sice zůstávají skryty, ale každý letecký fanda dobře ví, jakou váhu mají v jejich odvětví motory s protiběžnými písty. Tady nachází řidiči s letci společnou notu.



Chlumova 1, 586 01 Jihlava, tel.: 567 322 536, info@subaruvysociny.cz

Technika pod lupou

Fanouškům Subaru, kteří chtějí podrobněji poznat funkci technických prvků nejlepších světových čtyřkolek, jsme připravili následující popis práce viskózní spojky a planetového mezinápravového diferenciálu DCCD (Driver Control Central Differential).

U modelů Forester, Outback, Impreza WRX, Legacy 3.0 je jako doplněk zadního diferenciálu pro lepší jízdní stabilitu při vyšších rychlostech nebo při zhoršených jízdních podmínkách použita viskózní spojka. Tvoří ji dvě sady lamel, vzájemně oddělených malými spárami, uzavřených ve skříni naplněné silikonovou kapalinou vysoké viskozity. Jedna sada lamel je spojena s výstupem pro zadní nápravu a druhá s výstupem pro přední nápravu nebo s klecí diferenciálu. Jsou-li adhezní podmínky předních a zadních kol stejné, otáčí se spojka jako celek, menší rozdíly vyrovnává pomalým vzájemným natačením obou sad lamel. Se zvětšujícím se rozdílem otáček v případě ztráty adheze jedné z náprav se větší část hnacího momentu přenáší na nápravu s lepšími trakčními schopnostmi. Proti jiným samosvorným diferenciálům či mechanickým závěrům diferenciálu má viskózní spojka výhodu v samočinnosti, plynulé změně účinnosti, je nehlukná a neopotřebovává se, neboť jednotlivé lamely nejsou v přímém kontaktu, ale jsou obaleny tenkou vrstvou kapaliny. Navíc působí jako tlumič záběru a chrání převodové ústrojí před rázy.

Model Impreza WRX STI DCCD (Driver Control Central Differential) používá planetový mezinápravový diferenciál. Ten umožňuje asymetrické rozdělení výkonu mezi přední a zadní nápravu, je vybaven mechanickou blokadí a současně je elektronicky ovládaný. Řidič má možnost nechat ovládání v automatickém režimu nebo přepnout manuální ovládání. V automatickém režimu ovládá řídicí jednotka svornost mezinápravového diferenciálu samočinně na základě signálu z jednotlivých čidel ABS v kolech, která udávají rychlost otáčení jednotlivých kol, dále čidla na volant, které udává úhel natočení volantu a čidla příčného náklonu vozidla. Čidlo polohy páky ruční brzdy při jejím zatažení zajistí okamžitě plné odemknutí diferenciálu. V režimu manuálního ovládání je možnost nastavit úplně odemknutí

diferenciálu, dále čtyři polohy při kterých dochází k postupnému zavírání a poslední je poloha úplného uzamknutí diferenciálu.

Poměr rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu se reguluje od 41:59 do 50:50. Planetový diferenciál se skládá z centrálního kola, 6 planetových kol s držákem, korunového kola a obalu. Výstupní točivý moment je přenášen dutou hřídelí na držák planetových kol, a tím současně na planetová kola. Ta přenášejí moment na centrální kolo, které je spojeno s výstupem pro přední nápravu a současně také na korunové kolo, které je spojeno s výstupem na zadní nápravu. V otevřeném stavu, kdy není v záběru mechanická blokadice, je točivý moment rozdělen mezi přední a zadní nápravu v poměru 41:59. Při vznikajícím větším rozdílu otáček mezi přední a zadní nápravou začíná působit mechanická blokadice diferenciálu. Centrální kolo je na výstupní hřídeli pro přední nápravu uloženo na pomocném vačkovém prstýnku. Ten se při vznikajícím rozdílu otáček začíná axiálně posouvat, a tím zároveň začíná tlačit na hlavní více-lamelovou spojku, umístěnou mezi výstupem na přední a zadní nápravu, a tím dochází k pozvolnému uzamykání diferenciálu.

Elektronickou část mezinápravového diferenciálu ovládá řídicí jednotka na základě signálů výše popsaných čidel. Pokud začne řídicí jednotka pracovat a posílat proud do cívky, magnetická síla cívky stlačuje lamely řídicí spojky. Řídicí spojka v sepnutém stavu spojuje obal diferenciálu (přenášející sílu na zadní nápravu) a střed řídicí spojky (přenášející sílu na přední nápravu), a tím vytvoří pevné spojení diferenciálu. Přítlačná síla řídicí spojky je variabilní podle velikosti proudu, přicházejícího do cívky spojky. Když dojde mezi přední a zadní nápravou k náhlému rozdílu otáček (ztráta adheze) a řídicí spojka ještě není v plně uzavřené poloze, je závěrný účinek diferenciálu podpořen mechanickou blokadí. Ta je umožněna pomocí šesti kuliček, které se nacházejí v prostoru mezi pomocným tlačným kotoučem a středem řídicí spojky. Při protočení přední nápravu se současně protočí pomocný tlačný kotouč. Střed řídicí spojky se otáčí nižší rychlostí, a proto dochází pomocí kuliček k axiálnímu tlaku na pomocný tlačný kotouč. Ten se přes pomocnou spojku spojí s hlavní více-lamelovou spojkou a tím dochází k pozvolnému uzamykání diferenciálu.

Zveme vás na stánek Subaru na Pražském rallysprintu. Vzrušující sportovní zážitky si tu můžete umocnit při testovacích jízdách s novými modely Subaru!

Think. Feel. Drive.

SUBARU

Barum
BARUM CENTRUM PRAHA

ebmsystem[®]
ELECTRONIC BUSINESS MANAGER

XII. TipCars
PRAŽSKÝ RALLYSPRINT
1.-2. prosince 2006

SHERLOG **BLESK** **Stahlec** **PORSCHE PRAHA-SMÍCHOV** **AUTO SINGL** **WRC** **MP**

Královská flotila Subaru

Hitem podzimu 2006 je pro Subaru bezesporu uvedení modelu B9 Tribeca na evropský a posléze i český trh! Nejen tato novinka ovšem bude brázdit silnice v příštím roce. Inovovány byly i další modely a my z nich představujeme dva: Legacy a Outback s označením 2007.



B9 Tribeca: Čisté charisma

Tvary s ostrými a tvrdými liniemi dávají modelu B9 Tribeca dynamický vzhled. Prostorná karoserie vás obklopí pohodlím a dodá vám tolik luxusu a klidu, že předčí všechna vaše očekávání. Ihned po usednutí za volant oceníte tradiční jízdní vlastnosti Subaru znásobené mimořádnou pružností a hbitostí. B9 Tribeca nastavuje nový standard pro crossoverová SUV a zaručuje pohodlné jízdní zážitky pro pět nebo až sedm cestujících i na dlouhých cestách. Luxusní, sportovní, praktické – takové je SUV, které vám poskytne vše, co od něj očekáváte.

Pozoruhodná palubní deska rozevírající se jako orlí křídla upoutá váš zrak. Interiér charakterizují ergonomické křivky, veškeré tvary akcentují přirozenost a pocit pohody. Ve dne působí odlesky výrazných stříbřitých ploch jasným a moderním dojmem. Po setmění dodává jemné osvětlení kabině vozu nádech kouzelné atmosféry. V takovém prostředí si řidič

i spolucestující mohou pocít z jízdy skutečně užívat a v klidu a pohodlí relaxovat.

Snaha Subaru o vyvinutí ideálního hnacího ústrojí se posunula opět dále kombinací motoru Boxer a symetrického AWD, se kterým přichází i B9 Tribeca. Válce posazené vodorovně proti sobě vzájemně vyrušují vibrace, zatímco celé hnací ústrojí je umístěno symetricky. Ideálně vyvážené rozprostření hmotnosti a nízko posazené těžiště zaručují vozu extrémní stabilitu a dovolují vám vyrovnat se snadno téměř se všemi typy vozovky a všemi povětrnostními podmínkami a zaručují hladkou jízdu na všech běžných površích. Všechny části motoru pracují sehraně jako skvělí veslaři, čímž tvoří jeden uhlazený celek. Tato technologie, nová a revoluční, nebyla vyvinuta samoúčelně, ale pro maximální pocit pohodlí a jistoty řidiče i všech pasažérů.

Detailní představení Subaru B9 Tribeca naleznete v tomto magazínu na stranách 23–25.

Legacy a Outback, změny pro rok 2007

Vzhled – celkové zlepšení kvality a zvýraznění charakteru Legacy i Outback, bi-xenonové přední světlomety s vyjíždějícími ostřikovači, aerodynamická boční zpětná zrcátka s funkcí automatického sklápění, nový design hliníkových litých kol pro všechny modely.

Interiér – zjemněná přístrojová deska, dvouzónová automatická klimatizace, ven-

tilační systém pro zadní část vozu (3.0R a 3.0R spec. B), nastavitelný volant s ovládacími prvky pro volbu typu jízdy, multifunkční display (3.0R a 3.0R spec. B), sedadlo řidiče nastavitelné osmi způsoby s pamětí, ovládací páčky automatické převodovky (E-5AT), kvalitní audiosystém.

Mechanika – systém SI-DRIVE (3.0R a 3.0R spec. B), páčkové řazení s dočas-

nou funkcí manuálního řazení, odlišení předních tlumičů u obou modelů, akustický signál podřazení u automatické převodovky, lepší točivý moment v nízkých a středních otáčkách, brzdový asistent.

Ostatní – nové barvy karoserie: šedá metalíza Diamond grey (jen u Legacy), modrá perleťová Newport blue pearl, bílá perleťová Satin white pearl.

Legacy 2007: Všestrannost

Je ryzí radostí nejen řídit Legacy sedan a kombi, ale jen na ně pohlédnout. Styl je poklidný, výkon je živý. Je zjevné, že byly vozy vyrobeny s odhodláním dosáhnout kvality pomocí jedinečné techniky. Chovají se přesně tak, jak od nich očekáváte, reagují na vaše nejjemnější pokyny a přinášejí jedinečný prožitek z jízdy.

Legacy se jako původní vůz značky Subaru postupně vylepšuje od roku 1989, kdy byl poprvé představen a v březnu 2005 byly vyrobeny 3 miliony kusů modelů Legacy a Outback, které sdílejí společnou platformu. V modelovém roce 04 byla představena třetí generace vozu, který má mezi řidiči na celém světě skvělou pověst a základní výkon vozu byl významným způsobem vylepšen. Od té doby si nepřestává budovat na celém světě pověst všestranného vozu.



Outback 2007: Dobrodruh

Ať už jste na silnici nebo na polní cestě, chcete být připraveni na všechny jízdní podmínky, Outback vám umožní vše lehce překonat. Jeho silný výkon, výrazný pěkný vzhled a velký prostor dávají řidiči a cestujícím pocit zábavy a volnosti. Má v sobě dobrodružného ducha, který vám vyhoví – kdekoliv a kdykoliv.

Outback je crossoverový koncept automobilu postavený na základě skvělých jízdních vlastností systému AWD, včetně nízkého těžiště a vysoké stability. Jako pohodlný cestovní vůz se schopnostmi SUV zaznamenával úspěchy na celém světě již od svého debutu. To vedlo ostatní automobilky k výrobě podobných vozů s všestranným zaměřením. Outback se od modelového roku 04 vyrábí již ve třetí generaci s ušlechtilějšími tvary, zdokonalenými jízdními vlastnostmi a bezpečnostními prvky. Karosérie s podtónem jemných křivek se může pyšnit minimální světlou výškou 200 mm a příchuť SUV mu dodávají i nárazníky s velkými mlhovými světlými a vůz tak zvýrazňuje svou originalitu.



NAPSALI O NÁS

Subaru v zrcadle médií



Duch rychlostních zkoušek

Yachting REVUE

Yachting Revue 0506, text Karel Klouček

V nejostřejším silničním provedení Subaru Impreza STi dřímá duch rychlostních zkoušek závodů WRC. Jakmile jej řidič jednou probudí, vůz po něm požaduje stále lepší a lepší výkony.

Impreza je jednou z novodobých legend. Jde o modelovou

řadu, jež se poprvé představila v roce 1992 a od té doby se stala předmětem kultovní oddanosti sportovních řidičů. Ta není daná ničím jiným než aktivní účastí značky Subaru na „erzetách“ světových rally. Modrou Imprezu s velkým křídlem a zlatými koly zná každý malý kluk, který se alespoň trochu zajímá o automobily.

Technika a výkon

Subaru je na své sportovní úspěchy náležitě hrdé a nechává jejich atmosféru působit i na mimozávodní okruh řidičů. Ve své nabídce má model STi, jenž se svými vlastnostmi nejvíce přibližuje skutečným závodním vozům. Tento výraznými spoilery okřídlený automobil s násoskou na přední kapotě, zlatými koly a typicky zakřivenými prahy však není pouhým pozlátkem nebo pokusem o konkurování tuningovým firmám. Máme před sebou skutečný a především velmi schopný sedan, nabízející stoprocentně funkční techniku. V nejnovější specifikaci se jedná o plochý čtyřválec s objemem zvětšeným na 2,5 litru. Výkon tak dosahuje mimořádně slibných 280 koní. Provedení STi sice využívá trvalý pohon všech kol se zásadní koncepcí shodnou s ostatními modely Impreza (a vlastně i Subaru), má však unikátní aktivní mezinápravový diferenciál, který v závislosti na jízdních podmínkách upravuje rozložení síly motoru mezi nápravy. Řidič má navíc na výběr, zda si zvolí některé z pevných rozdělení v rozmezí 50:50 až 41:59 (ve prospěch zadních kol) sám, nebo tuto funkci svěří elektronice, měnící toto rozložení na základě údajů z mnoha čidel.

Subaru Impreza STi tak nabízí zcela jedinečné zážitky z jízdy a musí nadchnout každého, kdo alespoň trochu rád řídí.

Prubířský kámen „subaristů“

CARAUTO

Carauto 16/06, text Honza Černý

Až vám zase někdo bude tvrdit, že jeho největší vášní jsou Subaru a že neexistují na světě lepší auta, zeptejte se ho, zda myslí i ta Subaru, která nemají vzadu přilepené štítky Impreza a ještě k tomu WRX a ještě k tomu STi. Schválně, ukažte mu třeba obyčejnou Imprezu kombi. Fandit skorozávodním autům umí přece každý, ne? Z tohoto pohledu je naše dnešní Subaru Impreza 2,0 takovým prubířským kamenem opravdového fandovství Subaru. Sice nemá turba, ale za to jí přibylly páté dveře, takže o sobě může směle prohlašovat, že je kombi. Jen pojdte dál, prohlídka začíná! Ten, kdo při prvním pohledu do interiéru omdlel, vypadává ze hry. Další aspiranti na fan-klub Subaru vypadávají při hodnocení velikosti kufru a vnitřního prostoru.

Ještě někdo zbyl? Tak to konečně nastartujte a hurá na testovací trať. Bereme na milost i odpadlíky, kteří už po několika metrech zapomínají na výtky k drobnostem... O tomhle tohle auto opravdu není, ale o silných emocích ano. Takže popořádku – jede jako po kolejích, do zatáček se vrhá jako Šemík z Vyšehradu a do děje vás vtáhne jako první díl série Vetřelec. Nevěřili byste přítom, jak umí být tato Impreza tichá při konstantním tempu na dálnici. V zatáčkách je samozřejmě nedotáčivá, ale skrze upovídáné řízení se o tom včas dozvíte a diferenciál v tomto případě pracuje spíše pro vás než proti vám, takže i když to přeženete s rychlostí nájezdu, pomocí plynu a brzd máte ještě spoustu prostoru pro improvizaci.



Prubířský kámen „subaristů“

14. 06. 2006 Může být Impreza zábavná i bez turba, moderně laku a velkého křídla? NOVE Subaru Impreza 2.0... FAKTA... CARAUTO

KOMPAKTNÍ TEST

Subaru Legacy Outback 2.5i Active



Interior je jednoduchý, ale plně funkční a kvalitně zpracovaný.

Příchýlčivý motor 2,5/121 kW nabízí solidní dynamiku i rozumnou spotřebu.

Zavazadlový prostor o objemu 0,459 m³ lze výborně využít.

Legacy Outback vypadá sportově a zdání rozhodně neodráme: na silnici si s „běžnými“ kombi nezádá, poradí si ovšem i s lehkým terénem.

POUŠTÍ I VELKOMĚSTEM

Asi nenajdete univerzálnější kombi, než je tenhle japonský všeušměl.

Budme struční: chcete-li od auta, aby vás za čas překonalo sněhové závěje (to jednou nebo vás vyvezlo po ní cestou k horské chatě, pak nemá smysl utrácet za SUV, natož off-roady. Ideální řešení je mírně terénní osobní kombi, v jejichž konstrukci má velmi dlouhou tradici japonské Subaru. A na poslední generaci všestranného modelu Legacy Outback to je znát. Outback je prakticky stejně rychlý a v zatáčkách schopný jako běžné kombi, umí toho ale o poznání víc. Verze s manuální převodovkou má například redukcíni ústrojí, které se hodí jak do mírného terénu, tak do hlubokého sněhu nebo při vlečení přívěsů. Větší světlost 200 mm ještě tolik neubírá jízdním vlastnostem (ty naopak patří k zásadním kladům, díky velmi jistému, ale nikoli tvrdému pérování), ale hodí se všude tam, kde končí pevná silnice. Stálý pohon všech kol je u Subaru samozřejmostí a u Outbacku funguje naprosto bez problémů. Navíc se negativně neprojevuje na spotřebě paliva. Skutečně, s 2,5litrovým čtyřválcem, který je nyní základní jednotkou (druhý volbou je už přece jen žízňivý šestiválec 3,0 kW bohatě stačí), vjeďte mezi 9 a 10 l. To není zlé, na tak velké kombi, s výšší světlou a s pohonem 4x4. Zkrátka nároky na palivo se nezvyšují. Tak jednoznačně to ale není s přepravní kapacitou: místo pro kufry je totiž omezeno pohonem zadních kol. Papírová hodnota 0,459 m³ není nijak elavná, skutečnost je ale o něco lepší. Místo lze dobře využít, ale pravda je, že mnozí konkurenti jsou na tom v tomto ohledu lépe. Výběrné je naopak řešení interiéru. K sedadlům neuslyšíte od posádky výtky, stejně jako k prostorové desce působí na pohled jednoduše, je ovšem přehledná a z kvalitních materiálů, tradičně perfektní je zpracování. Příjemným detailem jsou optitronové přístroje. Ještěže jsme byli struční na začátku, jiné to nebude na konci testu. Subaru Legacy Outback ho kombi s velmi jistým podvozkem a relativně schopného „skoroSUV“. Při pohledu na adekvátní airbagy, klimatizace, panoramatického sítěstředí okna... není divu, že verze Outback tvoří značnou část prodejů modelové řady Legacy.

Text: Michael Kudela
Foto: Pavel Novák

HOVNOCENÍ

★★★★☆

Paralelní tlaková, velmi dobré jízdní vlastnosti, atraktivní design, výborný vzhled všemi směry, výšší světlost, precizní zpracování, přívětivá cena.

Mení průměrné brzdy, tuhá řazení, chybí stabilizační systém, jen průměrný zavazadlový.

Karoserie

Délka x šířka x výška 4730 x 1770 x 1545 mm, rozvor 2670 mm, světlost 200 mm, pohotovostní/okolková hmotnost 1430/1800 kg, zavazadlový prostor 0,459/1,649 m³, objem palivové nádrže 64 l.

Podvozek

Vpředu zábrava typu McPherson, vzadu viscopřívky, závěs, brzdový kotouč, vepředu a vzadu sáňkové. Pneumatiky 215/60 R 16. Pohon všech kol, pásmořadlové přímo řazené převodovka, dvoustupňová redukční převodovka.

Motor

Příchýlčivý čtyřválec s protiběhacími páry, čtyři ventily na válec, zvětšený objem 2457 cm³, nejvyšší výkon 121 kW (165 k) při 5800/min, točivý moment 226 Nm při 4400/min.

Jízdní výtky

0 - 100 km/h	9,8 s
Nejvyšší rychlost	198 km/h
Spotřeba	12,3/6,9/8,9 l/100 km

Cena

2.5i Trend	899 800 Kč
Testovaný vůz	944 800 Kč

Pouští a velkoměstem



Automoto a sport 05/2006, text Michael Kudela

Asi nenajdete univerzálnější kombi, než je tenhle japonský všeušměl.

Budme struční: chcete-li od auta, aby vás v plném pohodlí vozilo po silnici a jednou za čas překonalo sněhové závěje nebo vás vyvezlo po ní cestou k horské chatě, pak nemá smysl utrácet za SUV, natož off-roady. Ideálním řešením je mírně terénní osobní kombi, v jejichž konstrukci má velmi dlouhou tradici japonské Subaru. A na poslední generaci všestranného modelu Legacy Outback je to znát.

Outback je prakticky stejně rychlý a v zatáčkách schopný jako běžné kombi, umí toho ale o poznání víc. Verze s manuální převodovkou má například redukcíni ústrojí, které se hodí jak do mírného terénu, tak do hlubokého sněhu nebo při vlečení přívěsů. Větší světlost 200 mm ještě tolik neubírá jízdním vlastnostem (ty naopak patří k zásadním kladům, díky velmi jistému, ale nikoli tvrdému pérování), ale hodí se všude tam, kde končí pevná silnice. Stálý pohon všech kol je u Subaru samozřejmostí a u Outbacku funguje naprosto bez problémů. Navíc se negativně neprojevuje na spotřebě paliva.

K sedadlům neuslyšíte od posádky výtky, stejně jako k prostornosti, vynikající je výhled všemi směry. Přístrojová deska působí na pohled jednoduše, je ovšem přehledná a z kvalitních materiálů, tradičně perfektní je zpracování. Příjemným detailem jsou optitronové přístroje.

Subaru Legacy Outback představuje výjimečně vyváženou směs pohodlného kombi s velmi jistým podvozkem

Všechny texty jsou redakčně kráceny

Pro každou příležitost

Sportmagazín 15/06, text Jaroslav Vít

Při testování modelové řady Subaru nám nejlépe padl do ruky model Forester. Ne snad proto, že by ostatní modely byly špatné, ale třeba vypouštěl nějaké foresteromony!

Forester se přerodil, druhá generace mu nijak neubrala na vlastnostech, ale určitě přidala na kráse. Exteriéru i interiéru. Zvnějšku ztratil na těžkopádnosti, získal lehkost a dává tušit sílu. Při jízdě zjistíte, že tu sílu opravdu má. Zvláště s dvouapůllitrovým motorem jde o velký jízdní zážitek.

Interiér získal v mnoha směrech: je přehledný a funkční, sedadla pohodlná a handicap poněkud mělkého zavazadlového prostoru vyrovná variabilitou.

To všechno jsou přednosti patrné na první pohled. Ovšem tu největší představují jízdní vlastnosti. Stálý pohon všech čtyř kol s mezinápravovým diferenciálem je za horších podmínek (a my jsme je zažili) neskutečně jistý. Dává řidiči pocit bezpečí a možnosti ovládat vůz v každém okamžiku. Poradí si i s terénem, nad nímž by mnohý off-road zrozpačitel.

Subaru Forester je využitelný po všech stránkách. Jako rodinné kombi, auto do lehčího terénu i sportovní vůz. Navíc má výhodu, že si lze pořídit i verzi N 1 s odpočtem DPH.



Pro každou příležitost



Při testování modelové řady Subaru nám nejlépe padl do ruky model Forester. Ne snad proto, že by ostatní modely byly špatné, ale třeba vypouštěl nějaké foresteromony!

Forester se přerodil, druhá generace mu nijak neubrala na vlastnostech, ale určitě přidala na kráse. Exteriéru i interiéru. Zvnějšku ztratil na těžkopádnosti, získal lehkost a dává tušit sílu. Při jízdě zjistíte, že tu sílu opravdu má. Zvláště s dvouapůllitrovým motorem jde o velký jízdní zážitek. Interiér získal v mnoha směrech: je přehledný a funkční, sedadla pohodlná a handicap poněkud mělkého zavazadlového prostoru vyrovná variabilitou. To všechno jsou přednosti patrné na první pohled. Ovšem tu největší představují jízdní vlastnosti. Stálý pohon všech čtyř kol s mezinápravovým diferenciálem je za horších podmínek (a my jsme je zažili) neskutečně jistý. Dává řidiči pocit bezpečí a možnosti ovládat vůz v každém okamžiku. Poradí si i s terénem, nad nímž by mnohý off-road zrozpačitel.

Subaru Forester je využitelný po všech stránkách. Jako rodinné kombi, auto do lehčího terénu i sportovní vůz. Navíc má výhodu, že si lze pořídit i verzi N 1 s odpočtem DPH.

	2.0 X Active	2.5 XT Low
Rozměry	4485 x 1735 x 1585 mm	2525 mm
Max. objem motoru	1994 ccm	2457 ccm
Max. výkon	116 kW/158 k při 6400 ot.	169 kW/230 k při 5600 ot.
Max. točivý moment	186 Nm při 3200 ot.	320 Nm při 3600 ot.
Max. rychlost	189 km/h	221 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,7 s	6,0 s
Zavazadlový prostor	- město 12,3 l	387 l
Spotřeba	- mimo město 7,5 l	14,7 l
- kombinovaná 9,3 l	8,4 l	
	10,7 l	
Základní cena (bez odpočtu DPH)	755 800 Kč	878 800 Kč

STÁLÝ pohon čtyř kol si poradí snad s každým terénem

GUMOTEX SPOLNÝ PARTNER VÝVOJNÍKŮ LOŽE. Časový výměník a více než 500 výrobků a partner řízení

POŠIL NÁDU K VOĐE!

Zažij stejné dobrodružství jako „Raffaci“, kup si kajak TWIST, naloukní a jéééé!

Akční nabídka! Sleva 1 000 Kč*
* Sleva s 000 Kč je platná do 30. 6. 2006 při předložení tohoto inzerátu a vyplnění dotazníku na předání. Služby se nepřičítají. Dotazník přiložený nadešle na www.gumotex.cz.

GUMOTEX, akční dodávce
Mělnická 4, A. S. P. 2062, 690 25, Brno
Tel: 519 314 111, fax: 519 322 909, www.gumotex.cz



ještě o pozici výš, když byl nad jeho síly pouze Toshi Arai – to už s ním začínali konkurenti opravdu vážně počítat. Výborná forma Katařana vyvrcholila na Argentinské Rally, kde celkem s přehledem zopakoval loňské prvenství (při premiéře v roce 2004 zde byl třetí). V tu chvíli se posunul do čela světového šampionátu a jako jeho lídr nastupoval i do náročné řecké Rally Akropolis. Tam se mezi produkčními vozy od počátku odehrávala velice vyrovnaná bitva, nakonec se ale opět radoval Al-Attiyah, jedoucí se svým tradičním britským spolujezdcem Chrisem Pattersonem. Po polovině světového šampionátu měl Nasser dvakrát tolik bodů než druhý v pořadí, Sanmarinčan Baldacci.

Už zmíněné úspěchy v rally by bohatě stačily k tomu, abychom považovali Nassera Al-Attiyaha za výjimečného člověka. Rally je ale jen jedna část nadmíru bohatých aktivit této (po evropsku vpravdě „renesanční“) osobnosti. Nasser je velice aktivní i v dalších sportech a zejména jeho úspěchy ve sportovní střelbě jsou plně srovnatelné s výsledky v rally. Nasser Al-Attiyah ve svém milovaném skeetu vyhrál v roce 2002 Asijské hry, na hrách olympijských potom obsadil postupně patnáctou (Atlanta 1996), šestou (Sydney 2000) a čtvrtou (Atény 2004) příčku! Zdá se vám, že tohle všechno jeden člověk ani nemůže stíhat? Al-Attiyahovi i tohle všechno je zřejmě málo – v květnu 2006

Střelec z Kataru

Katar, samostatný emirát na pobřeží Perského zálivu, je země velikostí i počtem obyvatel srovnatelná s některými našimi kraji, oproti střední Evropě má ale jedno velké bohatství – ropu. Dobrá ekonomická situace napomohla k postupné účasti několika arabských jezdců ve světovém soutěžáckém šampionátu. Až ten poslední se ale začíná v těžké konkurenci prosazovat – Nasser Saleh Al-Attiyah, pocházející právě z tajemného Kataru.

Po první polovině sezóny světového soutěžního šampionátu 2006 se v pořadí produkčních vozů dějí věci. Ne že by bylo překvapením, že tři jezdci z první čtveřice pořadí používají výborné vozy Subaru Impreza Sti. Méně se ale čekala situace, kdy nad známými jmény Arai, Baldacci či Kuzaj, suverénně vládne pětatřicetiletý Katařan Nasser Saleh Al-Attiyah. Arabský jezdec už v minulém roce vyhrál Rally Argentina a v celkovém hodnocení PCWRC obsadil za továrním jezdce značky Subaru Toshi Araiem stříbrnou příčku. Letos na zasněženém lednovém Monte Carlu obsadil i přes dvě kolize třetí příčku. (A to prosím pár týdnů poté, kdy absolvoval několik úvodních etap na Rally Dakar a týden před triumfem na pouštní Rallye Spojených arabských emirátů). V Mexiku se pak na stupních vítězů posunul



byl totiž jmenován vyslancem Globálního sportovního fondu OSN, který má za cíl ukazovat mladým lidem sport jako prevenci před kriminalitou a drogami...

Není divu, že Katařani jsou na svého reprezentanta hrdí. Nasser Saleh Al-Attiyah to ale svým krajanům oplácí rovným dílem a například v letošním seriálu MS v rally vozí svůj vůz Subaru Impreza Sti nikoliv pod svým jménem, ale pod hlavičkou QMMF – což je zkratka názvu katarské motoristické federace... **Text: KAREL ŠPAČEK**

NASSER SALEH AL-ATTIYAH (21.12.1970)

• **Úspěchy v rally:**

- 90. léta** – několikanásobný šampion Kataru
- 2003, 2005** – vítěz FIA Mistrovství Středního východu
- 2004** – 7. v Mistrovství světa v rally (Produkční vozy, „PCWRC“)
- 2005** – 2. v Mistrovství světa v rally (Produkční vozy, „PCWRC“)
- 2006** – 1. v průběžném pořadí PCWRC po Rallye Acropolis

• **Jiné sporty a aktivity:**

- 2005–2006** – 2x start na Rally Dakar (nedokončil)
- 1996, 2000, 2004** – účast na OH ve sportovní střelbě (skeet) – 15., 6., 4.
- 2006** – jmenován vyslancem Globálního sportovního fondu OSN



Klidná mysl Forestera

Zástupce Subaru po celém světě vždy potěší, když si jakékoliv vozidlo se šesti hvězdami ve znaku zakoupí některá z důležitých osobností a posléze o něm ještě krásně vypráví. Jednou z nich je i Sharon Silver se svým Foresterem z roku 2000, na něhož nedá dopustit a v hodnocení používá vpravdě zajímavé myšlenky.

Co pro bojovnici za mír a lidská práva znamená Subaru Forester konkrétně?

Klidnou mysl! „Bývám stále na cestách a s tímto vozem jsem si jistá, zvláště když vím, že je spolehlivý a bezpečný,“ nebojí se Sharon Silver použít lichotky. Určitě ví, o čem mluví, vždyť Subaru využívá už plných šest let.

Cílevědomá dáma, ztotožňující se s myšlenkami Mahatmy Gándhího, byla dlouho profesorkou na philadelphské univerzitě a vyučovala sociální studie a strategii řešení konfliktů. Právě to ji přivedlo k projektu spoluautorství na písničkách z alba „Revoluce ducha“, které posléze dávala poslechnout svým studentům a vytvořila tak způsob, jak problematiku historie a filozofie dostat pohodlně do jejich hlav. Výsledné album bylo kromě Gándhího věnováno dalším důležitým propagátorům smíření, mj. Nelsonu Mandelovi, Sokratovi, Lvu Nikolajeviči Tolstému, ale také všem lidem, kteří položili život během apartheidu v jižní Africe. ✦

Foto: Reprodukováno ze Subaru Drive Magazine (léto 2006) s povolením Subaru of America, Inc.



Nová vlajková loď: B9 Tribeca



Příznivci Subaru se dočkali! Na český trh míří dlouho očekávaná B9 Tribeca. Automobil, který naplní touhu mnoha lidí po klasickém vozu z kategorie SUV s vynikajícími sportovními vlastnostmi a symetrickým pohonem všech kol. Nastal čas užít si nového premianta!

Model B9 Tribeca byl vyvíjen jako progresivní sportovně užitkový vůz, který reprezentuje novou generaci těchto crossoverových automobilů. Model je vybaven továrním systémem symetrického AWD s motorem Boxer s protilehlým posazením válců, který propůjčuje vozu svižný a stabilní výkon a zároveň umožňuje tomuto SUV vynikající manévrovatelnost. Impozantní rozměry (délka 4855mm, šířka 1880mm) přesně odpovídají tomu, co by mělo být novou vlajkovou lodí Subaru. Rozměry B9 Tribeky byly zkrátka voleny tak, aby vytvořily postačující vnitřní prostor luxusního SUV. V případě výšky automobilu byl kladen obzvláštní důraz na prostor pro hlavu cestujících, přesto nedochází k nadměrnému kolébání a ani nejsou limitovány jízdní vlastnosti vozu – což by ostatně bylo nepřijatelné u automobilu, který je vybaven symetrickým AWD. B9 Tribeca byla původně uvedena na americkém trhu v roce 2005. Evropský model byl navržen tak, aby se přizpůsobil specifickým požadavkům evropského trhu, jako jsou například větší vlečná hmotnost nebo nově žádaná automaticky sklopná boční zpětná zrcátka.

Pohled zvenku a zevnitř

Pojetí exteriéru by mělo vyjádřit odlišnost a důstojnost modelu, který je novou vlajkovou lodí. Důraz byl kladen na detaily vnějších linií, které vyjadřují sílu modelu B9 Tribeca. Tvar karosérie je určen tak, že se jakoby jedním tahem line dostanete od předních

narázníků přes A-sloupek a střešní linii až po zadní partii vozu. Minimalizovány byly nejrůznější prolisy a jiné rušivé elementy, což spolu s jemným povrchem dodává pocit kvality. Odvážně vyhlížející 18ti palcová hliníková kola pyšníci se logem se šesti hvězdami vyjadřují potenciál jízdních vlastností modelu B9 Tribeca. Tvar blatníků v oblasti nad koly byl pečlivě navržen tak, aby kola co nejpřirozeněji zapadla do celkového vzhledu vozu.



Světlý a tříprostorový interiér na první pohled zaujme každého

V modelu B9 Tribeca se setkáváme se smělymi motivy a originální tříprostorovou strukturou, která propůjčuje přístrojovému panelu vzhled náběhové hrany křídla. Hlavní motiv vychází ze středového panelu a táhne se daleko na obě strany, čímž vyvolává pocit, že se přístrojová deska rozšiřuje až do oblasti předních dveří. Celkový dojem plný síly jen umocňuje dynamickou mobilitu vozu. Vůz je navržen tak, aby kombinace velkého vnitřního prostoru a plynulé jízdy vytvořil v řidiči opravdu dynamický pocit. Navíc vnitřek vozu, mající tvar kukly, vyvolává pocit luxusu, bezpečí a spolehlivosti.

Pod kapotou...

Vlajková hnací třílitrová jednotka Subaru boxer H6-3.0 DOHC se systémem aktivní kontroly ventilů (AVCS) a systémem aktivního zvedání ventilů byl pro B9 Tribeku přirozenou volbou. Tento motor vytváří jak dostatečný kroutící moment v nízkých otáčkách (297 Nm při 4200 ot./min.), tak sílu ve vysokých otáčkách (180 kW při 6600 ot./min.). Kromě těchto číselných výkonů se Boxer H6-3.0 prezentuje jako motor nezpůsobující vibrace ani v nejvyšších otáčkách, což už prokázal v modelech Legacy a Outback. Aby jiskřivého a čistého zvuku motoru bylo dosaženo při současném dodržení emisních limitů, je motor vybaven dvojitým výfukovým potrubím se speciálním tlumičem.

B9 Tribeca je vybavena převodovkou SPORTSHIFT E-5AT, která má společné základy s tou, která se používá v modelech



O bezpečnost se cestující bát nemusí, mj. dvoufázově nafukované airbasy jsou toho garantem

SPORTSHIFT, může si užívat svobodu z volného řazení a pocit silného tahu.

Chladící výkon automatické převodovky společně se zadním diferenciálem byly vylepšeny tak, aby bylo umožněno táhnout až dvoutunový přívěs, což je už zmiňovaná evropská specialita a americká verze tuto vymoženost nemá.

A na závěr bezpečnost

Pasivní prvky bezpečnosti má Subaru tradičně košaté u všech verzí. A ani B9 Tribeca není výjimkou, takže v ní najdete vystužený rám, dvoufázově nafukované SRS airbasy (tlak a rychlost nafouknutí se upravuje podle síly nárazu, ve standardní výbavě jsou okenní airbasy v přední i zadní řadě a boční airbasy u řidiče a spolujezdce) a bezpečnostní pásy s předpínačem a omezovačem zatížení. Technologicky dokonalými aktivními prvky jsou kontrolní systém dynamiky vozu (VDCS), spolehlivý brzdový sys-

TECHNICKÉ SPECIFIKACE B9 TRIBECA

- **Délka:** 4855 mm
- **Šířka:** 1880 mm
- **Výška:** 1685 mm
- **Rozvor:** 2750 mm
- **Motor:** šestiválec Boxer o objemu 3,0 l
- **Max. výkon:** 180 kW (240 k) při 6600 ot./min.
- **Max. točivý moment:** 297 Nm při 4200 ot./min.
- **Max. rychlost:** 195 km/h
- **Zrychlení 0-100 km/h:** 9,7 s
- **Spotřeba (l/100 km)**
 - město: 17,1 l/100
 - mimo město: 9,5
 - kombinace: 12,3
- **Objem paliv. nádrže:** 64 l

Legacy a Outback. Pro kvalitnější řazení a úspornost spotřeby jsou převodové poměry v převodovce prodlouženy a koncový převodový poměr je snížen. Aby bylo dosaženo lineárních jízdních vlastností, je v automatické převodovce zabudován systém adaptivní kontroly (včetně kontroly pro prudká stoupání a klesání). Systém proměnlivé distribuce točivého momentu v kombinaci se symetrickým AWD přenáší výkon na zadní nápravu (v poměru 45:55) a tím převodovka zařazuje jednotlivé stupně přesně podle řídicích potřeb a záměrů. Tento vůz umožňuje mnoho typů automatického řazení od poklidné jízdy přes agresivní sportovní jízdu po točitých cestách, a řidič tak může znovu zapomenout na to, že řídí velké SUV. Navíc, pokud přejde do manuálního režimu



Na vzhledu se projevila touha konstruktérů, aby byla Tribeca odlišná a důstojná zároveň

tém (vysokokapacitní odvětrávané kotoučové brzdy) a brzdový asistent, reagující pomocí servobrzd v závislosti na rychlosti sešlápnutí brzdového pedálu.

S novou vlajkovou lodí Subaru si tedy rozhodně máte jak užívat a jistě si proto najde i u nás mnoho příznivců. Vždyť skvělé jízdní vlastnosti, atraktivní design i absolutní pocit bezpečí jsou přesně tím, co lidé od nových vozů očekávají. B9 Tribeca nezklame!

← PŘEDSTAVUJEME



Čím je Tribeca lákavá?

Trend současnosti je jednoznačný. Zákazníci stále více žádají rozměrná auta kategorie SUV, aby do nich pohodlně usadili celé rodiny a s kopou zavazadel vyrazili nerušeně ven z města. Zároveň však žádají, aby mělo vozidlo patřičnou výkonnost a bylo bezpečné. Subaru vyrobilo vůz, který všechny tyto požadavky sto procentně splňuje, a pojmenovalo ho po honosné newyorské čtvrti Tribeca, jež je útočištěm amerických umělců.

Nový model B9 Tribeca charakterizuje stejná síla inovativních myšlenek jako newyorskou čtvrt, po které má jméno. Už povzbuzující moderní design probouzí pocit, který ztělesňuje funkcionalitu a ty nejlepší technické vymoženosti. Luxus je pak tím, co dýchne na každého, kdo do vozu usedne. Interiér okamžitě pohltí cestující – od potěšení ze speciálního měkkého osvětlení až po všechny druhy zábavních systémů v zadní části vozu.

Díky symetrickému AWD a nízko položenému těžišti disponuje jediné Tribeca tak skvělými jízdními vlastnostmi, že exceluje jak v hbitosti jízdy, tak v pohodlné ovladatelnosti vozu. Takové jízdní vlastnosti s žádným jiným SUV nezakusíte. Třilitrový DOHC šestiválec Subaru Boxer pak zajišťuje ohromný výkon. Tento vynikající motor vzbuzuje skvělý pocit a jeho síla a spolehlivost už po dlouhou dobu ve světě automobilů něco znamenají.

Neodolatelnost Subaru se skrývá samozřejmě i v takto velkém SUV. Sportovní pocit, radost z jízdy, bezpečnost za každého počasí a na každém povrchu. Tato tradiční genetická výbava Subaru je v modelu B9 Tribeca přítomna vrchovatou měrou! ✦



Newyorská čtvrt Tribeca

Inteligentní řídicí systém SI-DRIVE

Subaru úspěšně dokončilo vývoj SI-DRIVE (Subaru Intelligent Drive), inovativního řídicího systému, který poskytuje kontrolu pohonné jednotky a přináší radost z jízdy v různých dopravních a silničních podmínkách.

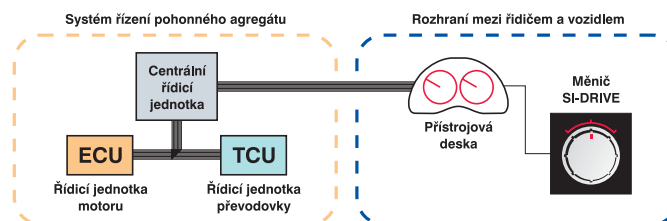
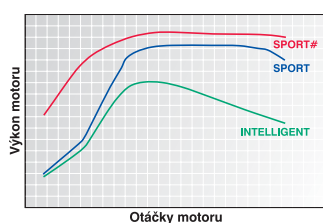
SI-DRIVE umožňuje tři výrazně odlišné režimy výkonu motoru pomocí regulování řídicích jednotek a automatické převodovky a dále také pomocí jemného doladování elektronicky kontrolovaného přidávání plynu. Inteligentní režim zajišťuje hladký a silný výkon, čímž usnadňuje městské poježdění a jízdu v nízkých až středních

otáčkách a přispívá k vyšší úspoře paliva. Sportovní režim je navržen tak, aby dodával ideální výkon věrně kopírující řidičův tlak na plynový pedál a zvyšoval sportovní požitek na široké škále typů a stavů vozovky. Ostrý sportovní režim ještě více zvyšuje rychlostní nastavení, které reaguje naprosto přesně na sebemenší sešlápnutí pedálu razantním zvýšením otáček motoru dříve, než by to udělal sportovní režim, z čehož rezultuje naprosto čistý sportovní zážitek. Měníč režimů SI-DRIVE, který umožní řidičovi vybrat si jeden ze tří odlišných typů jízdy, je instalován do středových konzolí.

Společnost Fuji Heavy Industries, pod níž Subaru spadá, také vyvinula nové rozhraní k zobrazení výkonu SI-DRIVE, pomocí něhož jsou řidiči efektivně sdělovány informace o chování vozu a spotřebě paliva. Multifunkční displej podává srozumitelné informace o charakteristice výkonu motoru při tom kterém režimu jízdy a indikátor přeřazení manuální převodovky radí řidiči, kdy zařadit vyšší rychlostní stupeň.

Se zlepšeními v motoru vedoucími k menší spotřebě paliva a s novým mechanismem pro optimální kontrolu pohonné jednotky jsou vyvinuty informace o spotřebě zobrazované na multifunkčním displeji společně s ECO měřidlem. Ta prokazatelně nutí řidiče, aby jezdili úsporněji. Interní testy FHI ukázaly, že automobily vybavené displejem a nastavené do inteligentního režimu SI-DRIVE vykazují o 10 % nižší spotřebu, než identické vozy bez tohoto systému a displeje.

Systém SI-DRIVE nenabízí jen zvýšený požitek z jízdy, ale také na sebe bere roli inteligentního zařízení, zprostředkovávajícího



KOMPONENTY SI-DRIVE

- **Měníč režimů:** Otočný měnič usnadňuje řidiči volbu režimu. Inteligentní režim je navolen zmáčknutím ovladače, zatímco sportovní režim je aktivován jeho otočením doleva a ostrý sportovní režim naopak otočením doprava.
- **ECO měřidlo:** Měrka je umístěna přímo pod tachometrem. Ručička funguje jako kyvadlo: Pokud se průměrná spotřeba sníží, ručička se posune do pravé části. Průměrná spotřeba je vypočítávána na základě charakteru jízdy v poslední době.
- **Multifunkční displej:** Kromě průměrné a aktuální spotřeby a ostatních informací týkajících se spotřeby paliva ukazuje displej také zjednodušenou křivku točivého momentu v nastaveném režimu a úroveň sešlápnutí plynového pedálu, při které se otevírají ventily.
- **Indikátor přeřazení:** Indikátor je umístěn v tachometru a blikáním vyzve řidiče k přeřazení na vyšší rychlostní stupeň v momentě, kdy motor dosáhne určité úrovně otáček, čímž se během akcelerace šetří palivo.

komunikaci mezi řidičem a automobilem. V kombinaci s dalšími technologiemi FHI, symetrickým AWD, představuje SI-DRIVE další technický trumf, který podtrhuje podnikovou filosofii jít za absolutními jízdními zážitky za jakýchkoli podmínek a okolností. Subaru představí tuto novinku v Evropě zatím jen v přepínaném šestiválci u Legacy.

Hlavní vlastnosti SI-DRIVE

Inteligentní režim (Intelligent mode): Spotřeba paliva je snižována díky udržování efektivního ovládní točivého momentu a ovládní uzamykání automatické převodovky, zatímco je udržován dostačující výkon motoru. Inteligentní režim snižuje spotřebu nejen optimálním ovládním pohonné jednotky ale také díky ECO měřidlu, které podporuje styl řízení s efektivní spotřebou paliva.

Sportovní režim (Sport mode): Výkon motoru je navržen tak, aby přesně reagoval na úhel sešlápnutí plynového pedálu a to i v přepínaném motoru, jako kdyby řidič ovládal motor s klasickými charakteristikami výkonu. Tento režim slibuje příjemnou jízdu při rozličných typech využití vozu a na různých stavech vozovky.

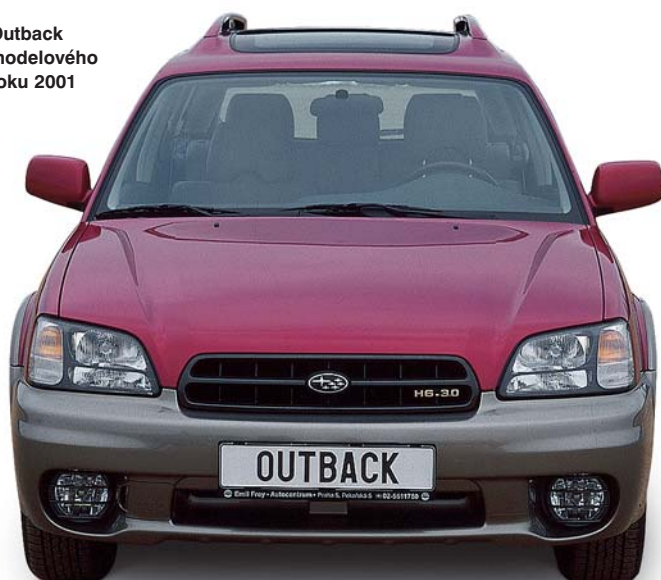
Ostrý sportovní režim (Sport Sharp mode): Výkon motoru přesně odráží výši otáček v celém spektru, od nejnižších po nejvyšší, což umožňuje sportovní jízdu i na hrbolatých cestách plných zatáček. V modelech s automatickou převodovkou je časování řazení nastaveno do vyšších rychlostí.



Cesta úspěšného SUV

1995 – rok kdy spatřilo světlo světa první Subaru Outback. Automobil z kategorie SUV, který si za jedenáct let existence oblíbilo široké spektrum zákazníků. Bezpečnost, spolehlivost a výborná ovladatelnost jsou základními vlastnostmi úspěšného zástupce značky se šesti hvězdami ve znaku.

Outback
modelového
roku 2001

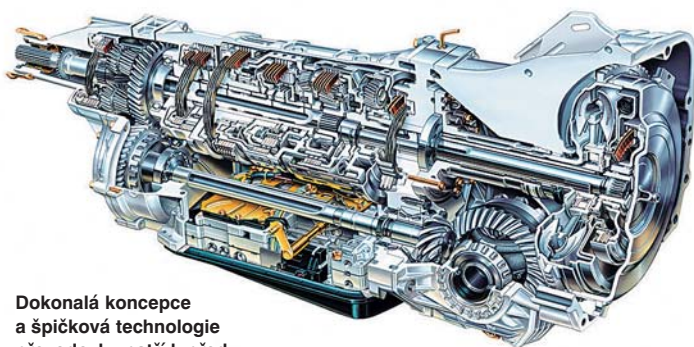


Vozidlo z roku 1995 ovšem nebylo opravdovým Outbackem, však nejprve existovalo pod názvem Legacy L wagon a představitelé značky jej určili pouze pro severoamerický a japonský trh. Do historie tohoto modelu od Subaru se ovšem počítá. První reálný vůz s označením Outback začal jezdit po silnicích o rok později a již od prvních dnů po svém uvedení na trh dominoval jako pohodlný automobil, snadno zvládající jízdu na všech povrchích a za všech klimatických podmínek. I Outbacku tuhle sílu a přizpůsobivost dává především hlavní přednost vozů Subaru, originální systém pohonu všech čtyř kol (Symmetrical AWD – All Wheel Drive System). Noví majitelé v Severní Americe si Outbacka oblíbili také proto, že s ním bylo snadné jezdit po sněhu, což v severních státech USA a zejména v Kanadě je často nezbytné, tamní řidiči se ale sněhu hodně bojí.

Po drobných změnách a speciálních edicích byl pro tento model průlomový rok 2000, byl představen dlouho očekávaný Outback H6, tedy druhá generace vozu. A už dříve oceňované klady automobilu s motorem Boxer byly ještě zřejmější. Ze všech stran začala být chválena spolehlivost, výborná ovladatelnost



Subaru Outback si oblíbili nejen milovníci drobného terénu, ale také rodiny díky jeho pohodlnosti a možnosti převézt i větší množství zavazadel



Dokonalá koncepce a špičková technologie převodovky patří k přednostem vozů Subaru

a celková bezpečnost související s robustností vozu. Outback mnohé z konkurenčních vozů kategorie SUV předčí tím, že se bez problémů dokáže vyškrábat v terénu tam, kam ostatní ne. Tuhle schopnost si zachovala i další faceliftovaná verze modelu v roce 2003.

Aktuálně se Outback hlásí s pozměněným vzhledem pro rok 2007 a výrazně upravenou maskou i vhodně doplněným interiérem. Pozornosti veřejnosti by pak nemělo uniknout ani vyznamenání z posledních, prestižních, amerických testů bezpečnosti (NHTSA), ze kterých si „odnesl“ maximálních pět hvězdiček.

Text: LUKÁŠ VRKOČ



Areál Skiport Velká Úpa vás zve

Subaru partnerem ráje lyžařů

Velká Úpa je jedním z neznámějších středisek rekreace v Krkonoších. Obec se rozkládá v délce 5 km po obou březích řeky Úpy a plynule navazuje na Pec pod Sněžkou.

V lyžařském areálu Skiport, s nímž pojí Subaru už třileté partnerství, najdete celkem 3 vleky, jednu tříseadačkovou lanovou dráhu a u dolní stanice lanové dráhy dětský vlek, vhodný pro malé a začínající lyžaře, kteří se mohou pouze chytnout lana a nechat se vyvést na mírný svah.

Vyznavači běžek dobře ví, že propojením běžeckých tratí vznikla v Krkonoších síť upravovaných lyžařských stop o celkové délce 540 km.

Areál Skiport Velká Úpa má tedy co nabídnout!

LANOVÉ DRÁHY A VLEKY VELKÁ ÚPA

(Provozní doba pro období 1. 12. 2005 – 13. 2. 2006)

- **Lanová dráha Skiport – Portášky**
Délka: 1 464 m, převýšení: 350 m
Tel.: +420 607 775 987, 499 736 347
Denně 09:00–17:00 hod.
- **Vlek Hofer**
Délka: 905 m, převýšení: 260 m
Denně 09:00–16:00 hod.
- **Vlek Modřín**
Délka: 530 m, převýšení: 130 m
Denně 09:00–16:00 hod.
Noční lyžování: denně 17:30–21:00 hod.

Při cestě do Areálu Skiport Velká Úpa si vezměte Subaru Magazin sebou! V pokladně odevzdejte vyplněný kupón a získáte 15% slevu na jednodenní jízdenku!

KUPÓN

Jméno: _____

Příjmení: _____

Adresa: _____

Souhlasím s tím, aby tyto mé kontaktní údaje byly využívány firmou SUBARU ČR s. r. o. pro marketingové aktivity.

Datum: _____ Vlastnoruční podpis: _____

Důležité bývá auto i doběhnout



Vůz Subaru Impreza WRC se řítí ostrou uklouzanou zatáčkou, najíždí na kámen, přilnavost povoluje a auto se náhle ocitá na střeše. K vozu přibíhá jeho pilot a okamžitě jej vrací zpět na kola, aby mohl pokračovat. Že vám na téhle příhodě něco nesedí? Že pilot má být uvnitř a auto mají obracet na kola diváci? Ale kdepak, tady je to všechno trochu jinak...

Měli jsme tu čest se setkat s jedním z českých pilotů rally-ového speciálu Subaru Impreza. Říká si DJW a protože se pilotáží soutěžního vozu zabývá jen ve svém volném čase, dá se o něm hovořit jako o hobby jezdcí. Jeho Impreza se na soutěžích setkává s mnoha dalšími soupeři z atraktivní kategorie WRC, příznivci těchto vozů tedy mohou jásat – ne všude je jim odzvoněno. Fandové se ale musí smířit s jedním drobným detailem – všechna „wéercéčka“ jsou desetkrát zmenšena a ovládají se zvenčí rádiem.

Jsou to hračky nebo nejsou? Nechme mluvit DJW: „I u mě to byla původně hračka na odreagování. Dlouho jsem ve svém volném čase dělal především muziku, člověk ale potřebuje občas změnu, a tak jsem si jednou koupil právě takovéhle autíčko. To první ze supermarketu jsem brzy rozbil a když jsem řešil, zda jej opravit nebo pořídit nové, zašel jsem do specializovaného obchodu. No a tam se mi otevřel úplně nový svět. Zjistil jsem, že se dají pořídit různé podvozky, různé pneumatiky či motory a vůbec, že je spousta možností, jak své autíčko vylepšovat. Snadno jsem kouzlu těchto fines podlehl a měl úplně novou výplň velké části svého volného času. Dalším mezníkem pak pro mě byl objev různých sportovních klání, které se s modely pořádají. Já začínal s okruhovým závoděním, protože jsem ale fanďa značky Subaru, vstoupil jsem brzy s vozem této značky i do světa RC rally.“

Je to jako v reálném rozměru – úspěchy v okruhových závodech nejsou možné bez dokonalé techniky, tisícinky vteřiny se hledají i za pomoci dokonalé aerodynamiky. Ani žádná jezdecká chybička nebývá v konečném zúčtování výsledkovou listinou odpuštěna, vše je extrémně vyrovnané. Svět rally je přece

jen někde jinde – těžké tratě kladou důraz spíše na cit jezdce pro nastavení vozu i správnou stopu, důležitější než drahá technika bývá často spolehlivost vozu daná spíše dobrou péčí jeho majitele než peněženkou. Když pak na takovou soutěž přijedete a vžijete se do představy desetkrát zmenšeného človíčka, atmosféra je dokonalá – startovní rampy, měření času fotobuňkami, patníky či svodidla kolem trati, auta světových značek většinou v továrních barvách. Jen kdyby kolem nechodili ti obři s vysílačkami a netvářili se, že to celé ovládají právě oni...

„Pro mě byla největším překvapením na takových rally nutnost vlastního pohybu ve stopách autíčka,“ popisuje s úsměvem své soutěžácké začátky DJW. „Z okruhů jsem byl zvyklý stát a ovládat své auto z jednoho místa, tribuny pilotů, tady to ale nejde, neboť na úzké trati bych brzy nedokázal řídit s dostatečnou přesností a místy ani auto neviděl. Musel jsem tedy překonat počáteční ostych a za autem se rozběhnout. Nejezdí sice stovkou jako jezdíme naše ‚desetiny‘ na okruzích, ale i tak bych mu normální chůzi stačil jen v hodně technických pasážích. Důležité je být u auta blízko také proto, že kdyby se náhodou převrátilo, musím být u něj co nejdřív, čas přece pořád běží. Proto zvlášť v zimě musím uvažovat také o tom, co si obuji já, nejen auto... Soutěže mě očarovaly také proto, že právě zde jde o jakýsi návrat od komerční zábavy k modelařině. Sice je už dnes složité vyhrávat s autíčkem za pět tisíc korun, ale i kdyby měl

někdo auto třeba za desetkrát tolik, jen penězi vyhrát nedokáže. V šampionátu, kterého se já účastním, je každá trať specifická a já musím vědět, jaké pneumatiky zvolit (máme sličky, mokré asfaltové, různé typy šotolinových gum i gumy okované hřebíky pro speciální jízdy na ledu), jaké nastavení podvozku nachystat a zkrátka, co od tratě čekat. Po příjezdu na místo máme šanci hrát si s nastavením auta jen při shakedownu, mezi rychlostními zkouškami jsou testy zakázány a když auto přenastavím, musím testovat až na dalším měřicím testu. I v tom je to podobné klasickým soutěžím. Jezdíme většinou se slovenskými podvozky XRAY, auty původně určenými pro okružové, asfaltové závody. Že se už zdaleka nejedná o hračky lze dokumentovat nepřehlednými možnostmi nastavení, která jsou totožná s nastaveními na ‚dospělých‘ závodních vozech; auta jsou ‚čtyřkolky‘, používáme diferenciály s nastavitelnou svorností, řešíme kompletní geometrii, tedy nastavení sbíhavosti, odklonů kol, používáme pružiny o různé tuhosti, nastavitelné kapalinové tlumiče nebo např. i zpřevodování vždy dle charakteru trati. Naopak elektromotory i baterie používáme při rally relativně sériově. Ani slovenský výrobce ale není ještě dokonale připraven na extrémní podmínky, ve kterých my soutěžíme, a tak si občas



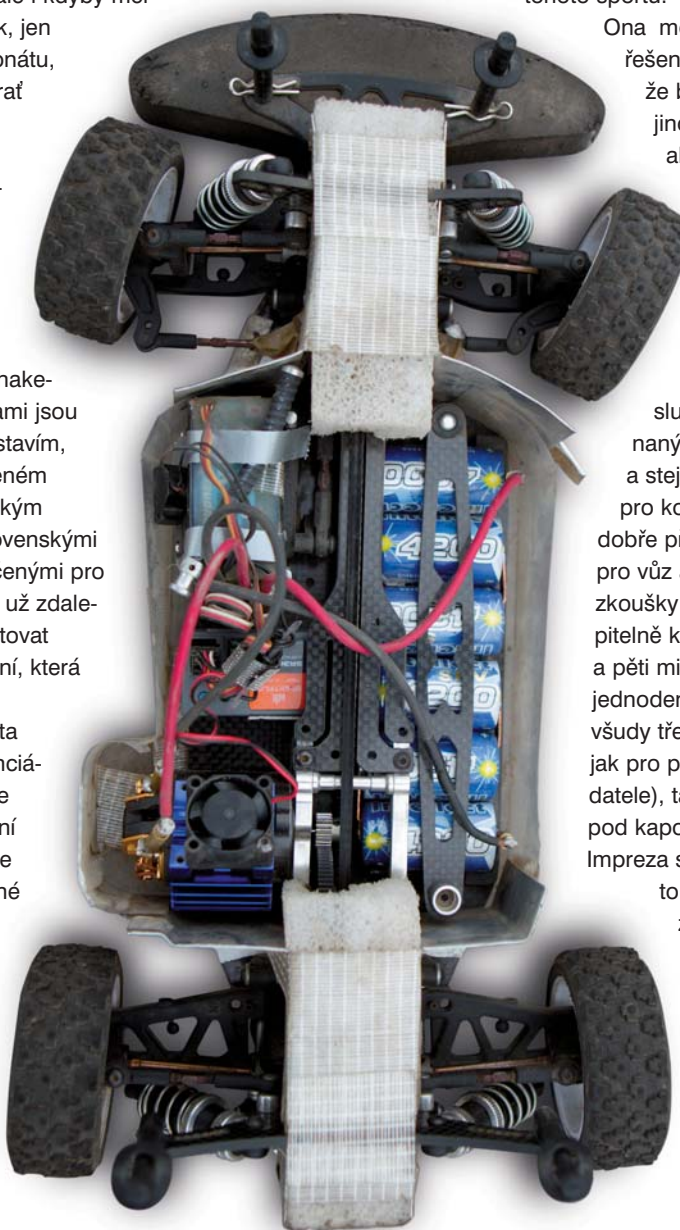
Každý model má nepřeberné možnosti nastavení

musíme pomoci sami. Zejména je důležité vytvořit kryty proti vodě, závodí se i v dešti nebo v brodech, kde pochopitelně elektronika trpí. Pro noční rychlostní zkoušky je zase nezbytné nachystat pro auta světelné rampy, jiné osvětlení tam povoleno není. Je to opravdu velká alchymie a i v tom obyčejném rozebírání a mazání ložisek nebo vyměňování či dotahování kol je krása tohoto sportu.“

Ona modelařina a nezbytnost vlastních řešení je nezbytná i proto, že není známo, že by se takovéto mini-rally pořádaly jinde než v České republice. U nás jsou ale stále oblíbenější a bývají výtečně připravené, mnohé jsou nazvány podle světových podniků a postaveny právě podle jejich charakteru. Závodníků zabývajících se aktivně různými RC rally je u nás odhadem kolem dvou set, na jednotlivých soutěžích se schází slušná konkurence třeba i třiceti vyrovnaných vozů. Uspěť je tedy velmi obtížné a stejně jako na klasických soutěžích jsou pro konečný výsledek důležité kromě dobře připravené techniky také talent a cit pro vůz a podmínky na trati. Rychlostní zkoušky jsou oproti klasickému rally pochopitelně kratší, jejich průjezd trvá mezi jednou a pěti minutami, soutěže se ale pořádají jednodenní i dvoudenní, a zvládnout se vším všudy třeba dvanáct testů je velice náročné jak pro pilota (či chcete-li vodiče nebo ovládatele), tak i pro miniaturní techniku skrytou pod kapotou třeba právě vozu Subaru Impreza se jmenovkou DJW. Jak vidno, stojí to za to vidět, a tak pokud někdy zahlédnete poutače lákající právě na rally RC modelů, neváhejte a zajděte se podívat. Je to ale dost nebezpečné – je totiž pravděpodobné, že tato hračka-nehračka uchvátí i vás... ✦

Text: KAREL ŠPAČEK

Foto: DAN ROZKOL



INTERAKCE

V SUBARU MAGAZÍNU JARO/LÉTO 2006 jsme vás vyzvali, abyste nám napsali co si myslíte o koncepci hybridního pohonu v Subaru a jak se vám líbí koncept vozu B 5 TPH, který dominoval na obálce minulého čísla.

Vášeň pro Subaru i konkrétně tento model nejdojemněji zazněla v příspěvku dvanáctiletého **Radka Dokoupila** ze Zlína: „Jsem fanouškem aut Subaru. B 5 – TPH na obálce magazínu je nádherný vůz. Bude mít určitě skvělé jízdní vlastnosti a snad v budoucnosti si jej koupím. To je můj sen. Chci být tak dobrým řidičem, jako je můj otec.“ Hlavní cenu, čepici a tričko Subaru, tedy posíláme Radkovi. Na čepici SUBARU se může těšit i **František Stoček** z Plzně, kterého los vybral z úspěšných luštitelů tajenky křížovky. Ta dokončovala větu: Subaru znamená ŠEST HVĚZD A CELÝ VESMÍR ZÁŽITKŮ.

Dnes vám pro luštění nabízíme kromě křížovky i sudoku. Číselná mřížka, v níž máte doplnit chybějící číslice tak, aby se žádná ve sloupci, na řádce ani uvnitř každého z menších čtverců neopakovala, je v Česku stále populárnější. A protože pochází z Japonska, bude mít nadále své pravidelné místo i v Subaru magazínu.


Soutěžní otázka není tentokrát nijak složitá. Už v minulém čísle jsme psali o úspěchu, k němuž se také v tomto čísle rádi vracíme. Subaru si vedlo skvěle v testech německého úřadu pro bezpečnostní standardy, které statisticky shrnují informace získané ze stanic technických kontrol v celé Spolkové republice. Zpráva TÜV auto report 2006 sestavuje žebříčky jednotlivých modelů aut podle zjištěné závadovosti v několika kategoriích podle stáří aut. Ptáme se, na jakém místě se umístil Subaru Forester v kategorii vozů starých 2-3 roky?

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

Těšíme se na vaše odpovědi, za které můžete získat značkové výhry Subaru. A potěší nás i jiné vaše náměty a podněty. Posílejte je, stejně jako řešení křížovky, nejpozději do 31. ledna 2007 na adresu:

OSMIUM, vydavatelství a nakladatelství, Mistřínská 394, 155 21, Praha-Zličín.

Tajenka dnešní křížovky je pokračováním věty: Tribeca B9 je...

POMŮČKA ŘÁD, AZBU, ISA, TAC, ULTIMO	ZPOLA (ZASTĚR.)	ČESKÝ BĚŽEC NA LYŽICH	1. DÍL TAJENKY		ČIN (ŘÍDCE)	SPZ OSTRAVY	OPUŠTĚNO	EVROPAN		CITOSLOVCE NÁRKA	ZNAČKA HOŘČICE	OZNAČENÍ NAŠICH LETADEL	BIBLIČKÁ OSOBA		2. DÍL TAJENKY	OVINOUT	PAKETY
SIMYČKY				PĚVCI DEŠTÍČKA S INTEG. OBVODEM					NEPATRNÁ ČÁSTKA					PTAČÍ KRMENÍ OPAK K ČEHY			
DODATEČNĚ VZDĚLÁVAT									JAPONSKÉ MĚSTO INU								
RUSKÝ PREZIDENT						NEZVALOVA HRDINKA MÍSTO						LISTNATÝ STROM DÁBEL					
VOJENSKÝ UKRYT					SLABÝ SVIT NORSKÝ POLÁRNÍK								OTEC (ZŘÍDKA) ZNETVOŘOVANÉ				
EMAIL				POLNÍ MÍRA JMÉNO KREJČIHO							ZNAČKA AMERICA			KORÝS ROZHLASOVÁ SPOLEČNOST			
UKONČENÍ (ŘÍDČEJ)											KŘÍDLA BUDOV						
	OPICE	ESŠÁLEK ČI									SÍDLO V MAROKU					LAK	VALČÍK A POLKA
RUČÍTEL							NEVYRAZNÉ	OHON	ZÁVIT (OBEČNĚ)			PŘEDSTIHOUT ŽIVOČICH					
ODLIŠNĚ (SLOVEN.)				VLAST POBÍDKA TAHOUNŮ						DRUH KOLÁČE				JMÉNO DESTINOVÉ ŠALBA			
SPZ BEROUNA			3. DÍL TAJENKY ZNAČKA OSMIA							4. DÍL TAJENKY PŘEDLOŽKA						KTERÝŽTO ZNAČKA NIKLU	
DRUHOVÁ ČÍSLOVKA						BOVDEN						NEVOLNO (OBEČNĚ)					
JEZERNÍ RYBA						ŽENSKÉ JMÉNO						ZOLOVO JMÉNO					