

>>> strana 6 - 7 Info, program a mapy  
Průvodce Pražským rallysprintem



>>> strana 8 - 9 Subaru WRX STI NR4 2015  
Návrat čtyřdveřové ikony na Wales Rally GB



>>> strana 10 - 11 Sezona 2003  
Poslední světový titul značky SUBARU



# rallylife **JOURNAL** EXTRA

rallylife.cz

Sledujte Rallylife.cz také na sociálních sítích:

[www.facebook.com/RallyLife.cz](https://www.facebook.com/RallyLife.cz) [www.twitter.com/rallylifecz](https://www.twitter.com/rallylifecz) [www.youtube.com/user/rallylifecz](https://www.youtube.com/user/rallylifecz)

**XX. TipCars PRAŽSKÝ RALLYSPRINT 2015**  
Speciální tištěné vydání online portálu RALLYLIFE.cz

**XXI. TipCars**  
**PRAŽSKÝ RALLYSPRINT**  
27. - 28. 11. 2015 [WWW.PRAZSKYRALLYSPRINT.CZ](http://WWW.PRAZSKYRALLYSPRINT.CZ)

## RALLY | SHOW 50 SOUTĚŽÁKŮ

Praha - Strahov

27. - 28. listopadu 2015



**„Kleknul“ vám vůz?**

***Vyberte si nový  
na TipCars!***



**[www.TipCars.com](http://www.TipCars.com)**

**Denně aktualizovaná nabídka všech typů aut.  
Magazín novinek.  
Odborná poradna.  
Testy, zkušenosti, recenze.**



## Oblíbená rallyshow na závěr sezóny

Je to už přes dvě desítky let, kdy se v hlavním městě uspořádal první ročník rallyshow, pojmenovaný jako Pražský rallysprint.

### Slovo na úvod

TipCars Pražský Rallysprint vždy býval závod, při kterém sice jde o vteřiny a v cíli se rozdávají poháry, ale je to především show pro diváky a zábava. Podnik, který berou účastníci se týmy jako akcí, při níž se loučí s uplynulou sezonou rallysportu a děkují partnerům a svým fanouškům za podporu, které se jim od nich během roku dostalo. Přestože vždy byla prioritou snaha připravit formát závodu, který vyhoví jak milovníkům klasických rychlostních zkoušek, tak těm, kteří mají rádi show na přehledné ploše, ne vždy bylo dosaženo i kýžené spolupráce s okolními obcemi a činovníky.



Václav Pech kraluje Pražskému rallysprintu nepřetržitě od roku 2009

## Vítězové minulých ročníků

2015 ???

- 2014 Pech Václav / Uhel Petr  
Mini John Cooper Works WRC
- 2013 Pech Václav / Uhel Petr  
Mini John Cooper Works WRC
- 2012 Závod se neuskutečnil
- 2011 Pech Václav / Topolánek Mirek  
Škoda Fabia WRC
- 2010 Pech Václav / Topolánek Mirek  
Škoda Fabia WRC
- 2009 Pech Václav / Topolánek Mirek  
Škoda Fabia WRC
- 2008 Závod byl zrušen po RZ1
- 2007 Trněný Karel / Březina Jan  
Škoda Fabia WRC
- 2006 Pech Václav / Topolánek Mirek  
Toyota Corolla WRC
- 2005 Pech Václav / Topolánek Mirek  
Ford Focus WRC
- 2004 Pech Václav / Kadlec Tomáš  
Ford Focus WRC
- 2003 Enge Tomáš / Gross Petr  
Ford Focus WRC
- 2002 Pech Václav / Uhel Petr  
Ford Focus WRC
- 2001 Pech Václav / Sysel Jaroslav  
Toyota Corolla WRC
- 2000 Hrdinka Tomáš / Palivec Jaroslav  
Subaru Impreza WRC
- 1999 Křeček Ladislav / Hanzlík Miroslav  
Ford Escort RS Cosworth
- 1998 Koutný Pavel / Poulain Chantal  
Ford Escort RS Cosworth
- 1997 Chovanec Stanislav / Kurus Henrich  
Ford Escort RS Cosworth
- 1996 Chovanec Stanislav / Kurus Henrich  
Ford Escort RS Cosworth
- 1995 Chovanec Stanislav / Kurus Henrich  
Ford Escort RS Cosworth



## VÝLET DO HISTORIE

Poprvé se na tratě rallysprintu vyjelo poslední listopadový víkend roku 1995 a na startu se sešlo velmi zajímavé startovní pole. Přes startovní rampu kromě špičky republikového šampionátu v čele s Ladislavem Křečkem, Stanislavem Chovancem, Raimundem Baumschlagerem a Enrico Bertone, přejel také mladoboleslavský tovární tým v čele s Emilem Trinerem a Pavlem Siberou, kteří na řeporyjské rychlostní zkoušce ukázali prokřehkým divákům Škodu Felicia Kit Car.

Od druhého ročníku se navíc v časovém harmonogramu objevila zkouška v okolí Strahovského stadionu, která se na řadu let stala nedílnou součástí pražského závodu. Na startu opět nechyběla kompletní domácí špička. Po vyrovnaném souboji se z druhého vítězství radoval Stanislav Chovanec s Fordem Escort Cosworth, který o dvě vteřiny porazil druhého Milana Doláka s Toyotou Celica GT-4. A Chovanec vyhrál tento závod následně i potřetí v řadě. V roce 2004 se mu vyrovnal Václav Pech. Plzeňský jezdec ale přidal několik prvenství i v dalších ročnících, celkem ho najdete v galerii vítězů již osmkrát.

Pražský Rallysprint se také ukázal jako výjimečná příležitost, jak tento nádherný sport přiblížit i lidem, kteří rally na vlastní kůži ještě nezažili. A tak během let se na sedadlech spolujezdců vystřídala řada populárních a zajímavých osobností. V roce 1998 tvořila vítěznou posádku spolu s Pavlem Koutným herečka Chantal Poullain. Další velká hvězda se po boku Štěpána Vojtěcha objevila v roce 2002, kdy na horké sedadlo spolujezdce usedl jeden z nejlepších hokejových brankářů historie Dominik Hašek. Toho o několik let později napodobil bývalý skvělý brankář pražské Sparty Petr Bříza. Na startu se objevil i skvělý tenista Tomáš Berdych, jenž v roce 2005 dělal spolujezdce Pavlu Valouškoví. A v barvách stále Subaru se objevili třeba herec Petr Čtvrtáček nebo sportovní komentátor Jaromír Bosák.

O tom, že rallysport není jen mužskou záležitostí, potvrdila několika starty Katka Trojanová. Diváci však byli zvědaví i na další krásné ženy v rychlých vozech, a tak se v Praze objevila třeba modelka Kateřina Průšová. Sprint si vyzkoušela i příbramská kráska Katka Stočesová a sedadlo spolujezdkyně neoddala ani "playmate" Playboye Eva Cířová, která usedla vedle Josefa Běřeše jun. do vozu Peugeot 207 S2000. Prosincová rallyshow postupně získala jméno i v zahraničí, a tak se na pražských tratích objevily i hvězdy světového rallysportu. Jednou z největších byl Timo Salonen, který se v Praze objevil s vozem Nissan Almera Kit Car. Kromě něho se v rámci sprintu představili českým fanouškům třeba Jani Paasonen,



Roman Kresta s Octavií WRC na populární pasáži u cementárny (2001)



Soutěžní vozy na závodisti v Chuchli

Alister McRae, Per-Gunnar Andersson, Leszek Kuzaj, Grzegorz Grzyb a řada dalších.

Po nehodě polského jezdce Leszka Kuzaje v roce 2008, kdy jeho Peugeot 307 WRC vylétl z trati a při incidentu došlo ke smrtelnému zranění dvou diváků, byl úsek k cementárně v Řeporyjích vyřazen z harmonogramu soutěže. V roce 2009 jej nahradila atraktivní okružová rychlostní zkouška na dostihovém závodisti ve Velké Chuchli. Její trať doznala během posledních let několika změn, stala se však základem pro pozdější formát závodu. Zapomenout však nesmíme ani na okružovou zkoušku v útrokách Strahovského stadionu, která byla poprvé postavena v roce 2008. Diváci měli soutěžní vozy doslova na dlani. Ale pořadatelům "pšenka nekvetla" ani na Strahově a oblíbený areál, i kvůli stavebním úpravám, museli opustit. Poslední alternativou byla v sezoně 2010 klasická zkouška Karlík - Roblín.

V roce 2012 po tragických okolnostech na jiných rally úsilí organizátorů pražského rallysprintu přišlo vnučce úplně. I když občas

byla chuť "se vším seknout", zánícení a srdíčko pro "Prahu" nám nedalo a proto tu Pražský Rallysprint stále je. Pausu se tenkrát využila k přípravě a realizaci podniku s novým formátem. Měl být atraktivní, bezpečný, pohodlný, bez přejezdů mezi RZ, s kompaktním zázemím pražské Chuchle. Ale ani to se nepovedlo realizovat v mezích možností. Rallysprint zde sice našel druhý dočasný domov, kilometrům rychlostních zkoušek nechyběly ani paralelní měřené úseky, kde se na trať postavily dva speciály proti sobě apod. Soutěž charakterizovala kompaktnost a udržela i exhibiční charakter. Diváci měli šanci vidět soutěžní vozy v mnoha průjezdech a nebylo třeba se příliš vzdalovat od SUBARU Rallye arény. Pozitivem z hlediska bezpečnosti zde také bylo, že divákům se umožnilo dostat se velmi blízko trati nebo sledovat velkou část okruhu z velké tribuny. I pražský rallysprint se tak zapojil do budování nového obrazu rally a Chuchle se jezdila pod sloganem "RESPEKT z trati, radost z RALLY".

V roce 2013 se soutěžní vozy pohybovaly už výhradně v areálu chuchelského závodisti, kde bylo postaveno pět rychlostních zkoušek, z toho dvě okružové. Ale tak nějak Strahov všem chyběl a bylo to cítit...

Místo narozeninového dortu k dvacetinám rallysprint dostal od magistrátu souhlas s návratem domů, na Strahov, kam rallysprint vždy patřil. Bylo to sice později, než se plánovalo, ale lepší později než vůbec. A tak se v roce 2014 na 50 soutěžních posádek představilo na legendární trati opět v centru hlavního města.

Návrat na Strahov bohužel měl i svá omezení a zejména v oblasti nové zástavby kolem "parkoviště" nemají všichni pochopení pro rychlá kola. Letošní 21. ročník tak opět bude mít novinky v úpravě tratí a "parkovišti", ale i přejezdu přes Malovanku, se vyhne. Nicméně věříme, že závěrečné dvě atraktivní RZ, pojmenované po partnerovi soutěže Subaru Nový Levorg, udělají radost všem fanouškům rally, kteří v hojném počtu Strahov kdy navštěvovali.

## XX. TipCars Pražský Rallysprint 2014

1. Pech - Uhel (Mini JC Works WRC)	21:26,6
2. Melichárek - Melichárek (Ford Fiesta RS WRC)	+ 2,7
3. Kostka - R. Kresta (Ford Fiesta RS WRC)	+ 3,0
4. Trněný - Kleman (Škoda Fabia WRC)	+ 3,8
5. Grzyb - Tarapacki (Ford Fiesta R5)	+ 16,5
6. Kočí - Kostka (Ford Fiesta R5)	+ 23,9
7. Drotár - Bánoci (Škoda Fabia WRC)	+ 33,7
8. Valoušek - Markovič (Škoda Fabia S2000)	+ 50,9
9. Višek - Kavalčík (Škoda Fabia S2000)	+ 1:00,1
10. Tlusták - Vybíral (Škoda Fabia S2000)	+ 1:03,1
12. M. Semerád - Hradílek (Mitsubishi Evo IX - PV)	+ 1:07,7
23. Štochl - Vacková (Citroën C2 R2 MAX - 2WD)	+ 3:05,5
25. Jirovec - Horák (BMW M3 - HA)	+ 3:20,4

## Místo narozeninového dortu k dvacetinám rallysprint dostal od magistrátu souhlas s návratem domů, na Strahov, kam rallysprint vždy patřil.

### ZÁVĚREČNÉ SLOVO

Všichni, kteří se na rallysprintu podílí, jsou rádi, že se na Strahově závodí. Není lehké získat souhlas k uspořádání závodu v lokalitě, se kterou je sice spojen pupeční šňůrou, ale zato se nachází téměř v centru hlavního města. Stojí to opravdu hodně úsilí a "běhání". Věříme, že s Vaší radostí, se spojí i radost naše. Že až letos na Strahov dorazíte, budete disciplinováni, protože to magistrátu musíme zase slíbit, a pokud chceme jet i příští rok, musíme tyto sliby i plnit. Proto opravdu dbáme na bezpečnost a ohleduplné chování diváků vzájemně. Jak všichni dobře víme, tak motoristický sport je vzrušující, ale může být i nebezpečný. Proto důrazně apelujeme, dodržujte zásady bezpečnosti a sledujte závod nejlépe z předem

vybraných diváckých míst - budete moci kamkoliv do vymezených prostorů, do servisní zóny, přičemž nebude chybět občerstvení ve stanech na volné ploše. Ale pozor, jako organizátoři preferujeme bezpečnost: v případě, že někde dojde k porušení vymezených diváckých prostor a bude hrozit nebezpečí pro diváky, nebudeme váhat zrušit rychlostní zkoušku. Dbejte prosím o svou bezpečnost, a nebojte se napomenout někoho, kdo by se vyskytl v nebezpečném místě a třeba si to sám neuvědomí. Taktéž i pohyb fotografů bude omezen. Přejeme všem účastníkům závodu a divákům, aby se jim závod líbil, a aby si jej ve zdraví užili. Generálnímu partnerovi, společnosti TipCars a hlavnímu partnerovi společnosti SUBARU děkujeme za trpělivou podporu stejně, jako i dalším partnerům závodu, bez kterých by se TipCars Pražský Rallysprint nemohl uskutečnit. ■



Vojtěch Štajf - František Rajnoha (vlevo)

## Štajf vicemistrem ERC2, Rajnoha šampiónem

Zajímavá situace nastala po posledním závodě evropského šampionátu Rallye du Valais. Zatímco Vojtěch Štajf je v konečném hodnocení ERC2 klasifikován na druhém místě za Maďarem Botkou, jeho navigátor František Rajnoha se může pyšnit evropským titulem. Jejich maďarský rival totiž v průběhu roku startoval s dvěma spolujezdcí...



"Po zisku domácího titulu v roce 2013 jsem chtěl poznat nové tratě a nezávodit jen na domácím 'písečku'. Navíc produkční seriál ERC2 byl letos vypsán pouze pro čistokrevná 'enka', tedy bez vozů specifikace R4. Nakonec jsem byl rád za tuto volbu, protože každý závod byl unikátní a hodně obtížný. Se závoděním doma se to nedalo srovnávat.

Domácí závody mají charakter sprintu, kde známe tratě prakticky nazpaměť," vrací se k letošní sezoně Vojtěch Štajf.

Pražský jezdec vstoupil do boje o evropský produkční titul výborným výsledkem na rakouské Jänner Rallye, následně se objevil v Lotyšsku, Irsku, na Azorech a první část roku uzavřel startem v Belgii.

"V Lotyšsku a Estonsku možnost získat určité 'prize money' zaujala mnoho místních jezdců, kteří se ovšem následně v seriálu neobjevili. Ale pokud byl Lotyš nebo Estonec super rychlý doma na sněhu (šotolině), neznamenalo to, že by uspěl třeba v Irsku, v Belgii nebo na Barumce. Během roku se v ERC2 sešlo mnoho kvalitních soupeřů, největším byl určitě Maďar David Botka a Litevec Dominykas Butvilas," popsal letošní konkurenci 41letý český reprezentant.

Právě maďarský pilot se nakonec stal jediným Štajfovým soupeřem v boji o korunu ERC2. Bohužel jezdec Subaru Duck Czech National Teamu ho nedokázal porazit na domácí Barum rally, stejně jako na šotolinové Rallye Cyprus. A jelikož místo startu na slavné Akropolis rally v Řecku se zúčastnil mexického závodu La Carrera Panamericana, Botka se před posledním závodem ve Švýcarsku dostal do čela. Rallye du Valais však Štajf s Rajnouhou nedokončili, když je na závěrečné rychlostní zkoušce zradil motor. Tím bylo o Botkově titulu rozhodnuto, Štajf obsadil druhou příčku. V hodnocení spolujezdců se však Rajnoha radoval z titulu.

"Kdyby mi to někdo řekl před začátkem sezony, byl bych šťastný. Ale přece jen jsme dlouhou dobu figurovali v čele seriálu a titul byl hodně blízko. Na druhou stranu mám radost, že jsme dokázali zajistit starty na téměř všech evropských podnicích (mimo Estonska a Řecka) a i v novém prostředí jsme se vyvarovali havárií. Získali jsme mnoho nových zkušeností, stejně jako přivítavých reakcí od našich fanoušků. Jim i všem našim partnerům patří velký dík za průběh letošní sezony," uzavřel Vojtěch Štajf. ■

## Štajf s Kačírkiem podruhé na Carrere Panamericaně

Czech Republic Rally Team se po loňském skvělém debutu s mottem "Po stopách Jaroslava Juhana" vydal na závod La Carrera Panamericana do Mexika podruhé, s vylepšenou technikou, kvalitnější přípravou a vyššími ambicemi. Jenže dvakrát nevstoupíš do stejné řeky...



Na startu v Mexiku se letos objevily dva české speciály - Subaru GSR Coupé posádky Vojtěch Štajf - Vladimír Zelinka a šestiválcové kupé BMW 3,0 CS posádky Petr Kačírek - Jaroslav Jugas. Oba čeští piloti startovali v početně nejsilnější obsazených kategoriích. Štajf byl s motorem o objemu 1,6 litru součástí kategorie dvoulitrových čtyřválců Historica A Plus a Kačírek se definičně vešel do třídy Historica B, vypsané pro maximálně šestiválce o objemu do tří litrů. V regulích závodu platí zákaz uplatňování přeplňování motorů, ale i vstříkovacích systémů. Plnění pohonných jednotek je na Carrere povoleno jen s pomocí karburátorů a právě zásobování motorů benzínem ve vysokých nadmořských výškách i teplotách ztelně vyšších než při loňské premiéře se ukázalo být pro české posádky neuralgickým bodem.

Štajfova cesta za umístěním na podiu dostala první "trhlinu" už v úvodní etapě do Oaxaky. Na přejezdu trefil ve stovacetikilometrové rychlosti přebíhajícího psa a při manévru poškodil auto o protijedoucí vůz. Pak se přidaly trable s dobíjením a nakonec mu vystavila stopku poškozená poloosa.

Výrazně lepší to pro pražského jezdce nebylo ani druhý den. Na konci etapy si postavila hlavu zapalovací cívka a motor běžel jen na tři válce. Za tohoto stavu, ve velmi těsných časových intervalech, museli Štajf se Zelinkou absolvovat horských dálničních 260 kilometrů do Mexico City, když maximální rychlost vozu jen stěží přesahovala sedmdesátku.

A do třetice zlého... Štajfa ve třetím dějství do Toluky postihl málo vidaný jev na mexických asfaltách: defekt pneumatiky. Naštěstí po tomto incidentu se začala karta obracet a Štajf se Zelinkou čtvrtou etapu do Morelie vyhráli



Český tým na závodě La Carrera Panamericana 2015

a v celkovém pořadí kategorie se posunuli na čtvrtou příčku. Druzí skončili (jen se ztratou 3,3 vteřiny) v následujícím dějství s cílem ve starobylém hornickém městě Guanajuato, v šesté etapě do Zacatecasu brali bronz.

Zbývalo poslední dějství, nejtěžší horská etapa do cílového Duranga, s nejdělnější rychlostními zkouškami. Vloni rozhodovala o absolutním vítězi i o Štajfově triumfu v kategorii Historica A Plus. Letos v ní skončil celkově druhý. "Jsem rád, že po překonání kritických technických problémů v úvodních dvou etapách jsme zbylých pět vždycky dokončili na pódiu ve třídě, a i když jsme letos nevyhráli a konkurence byla těžší než vloni, jsem toho názoru, že jsme dokázali reprezentovat důstojně a žádnou ostudu jsme v Mexiku neudělali. Vědí to i pořadatelé a po dvou letech už nás berou tak trochu jako členy vlastní rodiny," komentoval výsledek v cíli Vojtěch Štajf.

Petr Kačírek zažíval v Mexiku výrazně větší trable. Jeho "bavorák" se po problémech se zapalovacími svíčkami zastavil už v prologu a i v dalších dnech ho trápyly neustálé problémy se zásobováním palivem. Mechanici se v servisu rozhodli

k výměně "ostrého" motoru, ale ve druhé etapě zastávkoval i náhradní agregát. Mechaniky čekala bezesná noc. Jenže pouť tandemu Kačírek - Jugas ve třetí etapě skončil hned v úvodní "erzetě"... "Dospěli jsme k poznání, že motor dostával příliš málo paliva," přiznal okruhový a soutěžní jezdec.

Čtvrtý den si Kačírek připsal první dokončenou etapu. Sice to nebylo zcela bez problémů, ale už tento fakt byl pro posádku i mechaniky zadostiučiněním. A v páté etapě Kačírek konečně vystoupal na pozici, kde byl zvyklý dojíždět v loňském ročníku. Bohužel, s rostoucí teplotou přišly další problémy s motorem, konkrétně "vařícím" benzínem. Letošní nehorázná smůla vyvrcholila v předposlední etapě, když se u Kačirkova vozu zasekl druhý převodový stupeň a "bavorák" opět putoval do cíle na přívěsu. A tak si nakonec užili bez technických problémů až závěrečný den. "Letošní Carrera byla velmi těžká, a přiznám se, že byla těžší, než jsem si ji po loňském mnohem hladším průběhu představoval. Velké poděkování patří mechanikům za jejich obětavou činnost, na mém autě bylo dost práce, ale jsme v cíli, takže snad platí, že konec dobrý, všechno dobré," uvedl v cíli Petr Kačírek.

V cílovém Durangu tedy stanuly obě české posádky. Štajf se Zelinkou dojezili na 18. místě celkově a čtvrtí ve třídě. Kačírek s Jugasem obsadili nakonec 58. místo a dojezili desátí ve své kategorii.

Češi ani napodruhé v Mexiku ostudu rozhodně neudělali. Závodní speciály v krásném designu z pera výtvarníka Jana Pištěka byly vidět vysoko, pro úspěch v celkovém pořadí vytrvalostního podniku je však třeba vyrovnanosti bez výpadků a technických problémů. A těch si český tým v letošním ročníku Carrery Panamericany užil nad míru... ■

# PÁR DOBRÝCH RAD

## Bezpečné chování diváků na trati rally

AUTOMOBILOVÉ rally jsou v posledních letech jednou z nejpobulárnějších a divácky nejnavštěvovanějších disciplín motoristického sportu. Tento trvalý zájem diváků je důkazem jejich uznání mistrovským sportovním výkonům jezdců, kvalitním soutěžním vozům i pořadatelům rallye. Na druhé straně ale neukázněnost některých diváků působí stále vážnější potíže při plynulém zajištění průběhu rally a hlavně pak bezpečnosti všech účastníků rallye, v první řadě vás, fanoušků a návštěvníků, o čemž jsme se bohužel mohli přesvědčit i v uplynulých dvou sezónách šampionátu MMČR v rally. Závodní vozy jedou pod tlakem na co nejlepší výsledek, na hraně jezdeckých, ale i technických možností. Čas od času je některá rally poznamenána tragickou nehodou na trati rychlostní zkoušky, střetem soutěžního vozu s diváky, jejich zraněními a někdy i někdo z nich nehodu zaplatí svým životem. Každá taková nehoda je pro ty, kteří automobilovým soutěžím nepřejí, argumentem k jejich omezení, nebo dokonce i zrušení.

I na trati TipCars PRAŽSKÉHO RALLYSPRINTU by se diváci měli chovat tak, aby neohrožovali své zdraví, nepoškozovali životní prostředí a neohrozili dobré jméno celého automobilového sportu. I z tohoto důvodu je krédem závodu heslo

**"RESPEKT k trati, radost z RALLY"**

**Věříme, že spolu s námi máte zájem, aby automobilové soutěže byly pořádány i v budoucnu a proto si Vás dovolujeme požádat při sledování rychlostních zkoušek TipCars PRAŽSKÉHO RALLYSPRINTU o dodržování následujících rad a pokynů:**

- ▶ **UVĚDOMTE SI**, že mimo diváckých prostorů soutěže přihlížíte na vlastní nebezpečí.
- ▶ **PRAČUJTE** v předstihu s programem a časovým harmonogramem rallysprintu. Předem si vytipujte, který úsek hodláte shlédnout, včetně časů nutných k přesunu, příjezdových silnic a možnosti parkování.
- ▶ **NESNAŽTE** se přijet se svým vozem na úseky, které pořadatel nedoporučuje nebo je do nich vjezd přímo zakázán. Se svými vozy parkujte na vyhrazených parkovištích a odstavných plochách určených pořadatelem.
- ▶ **NE NIČTE** životní prostředí a neparkujte tam, kde byste překáželi soutěžním posádkám a ostatním účastníkům silničního provozu.
- ▶ **Počítejte** s časovým limitem, po který je trať uzavřena před startem a po jejím ukončení. Do diváckých prostorů přicházejte včas, před očekávaným průjezdem prvního jezdce.
- ▶ **NESTÚJTE** na únikových cestách a na vyznačených nebezpečných místech.

**V případě, že neukázněni diváci neuposlechnou příkazu pořadatelů a tím ohroží bezpečnost rychlostní zkoušky, bude rychlostní zkouška na základě posouzení bezpečnostního činovníka a rozhodnutím ředitele rally ZRUŠENA. Vážení diváci, věříme, že k takové situaci nedojde, a že převážná většina ukázněných příznivců automobilových soutěží pomůže pořadatelům na trati rally a jejich rychlostních zkouškách zajistit bezpečný a plynulý průběh a tím přispět k dobrému hodnocení naší rally.**

- ▶ **VYVARUJTE** se míst pod úrovní tratě. Na trati RZ se nestavte před stromy. Mějte vždy "volná záda" bez plotů, zdí a tím dostatečný únikový prostor.
- ▶ **PAMATUJTE** na možnost rychlého opuštění svého místa. **UPOSLECHNĚTE** pokyny pořadatelů, jestliže Vás žádají o opuštění nebezpečného místa na trati RZ, JE TO V ZÁJMU VAŠÍ BEZPEČNOSTI.
- ▶ V případě jakékoliv nehody na trati RZ **VYČKEJTE** s případnou pomocí na pokyn pořadatelů. Udržujte od okraje vozovky dostatečný odstup. UVědomte si, že soutěžní vozy jedou velkou rychlostí. Nelze předem vyloučit ani chybu jezdce, ani nepředvídanou technickou závadu vozu.
- ▶ V průběhu RZ **NEPŘEBÍHEJTE VOZOVKU, A NEPOHYBUJTE SE PO TRATI.**
- ▶ **NEHÁZEJTE** na trať RZ žádné předměty, jimiž byste mohli ohrozit bezpečnost soutěžních posádek. Na takové jednání pamatuje příslušný zákoník.
- ▶ **Jestliže jsou s vámi děti, mějte je stále pod dohledem. Nesete za ně plnou odpovědnost!**
- ▶ **NEVOĎTE** s sebou na RZ domácí zvířata.
- ▶ **PAMATUJTE** na bezpodmínečný zákaz rozdělávání ohně podél tratě. Porušení zákazu bude trestáno pokutou, stejně jako znečišťování okolí a poškozování okolních porostů a zemědělských kultur. Totéž platí pro ničení a poškozování zábrán na trati a technických pomůcek pořadatelů.

# POKYNY PRO DIVÁKY

Pražský Strahov je velmi dobře dostupný pomocí MHD, dojedete sem tramvají či autobusem, což je vzhledem k předpokládanému hustému provozu rozhodně nejlepší alternativa. Pokud přeci jen pojedete automobilem, plánujte si prosím příjezd s větším časovým předstihem, protože se opravdu dá předpokládat, že v okolí bude panovat hodně silný provoz a některé křižovatky se mohou ucpávat. Pro příjezd na Strahov si vytvořte dostatečnou časovou rezervu, abyste mohli bez obtíží zaparkovat a vybrat si to nejlepší místo pro sledování na přílehlých rychlostních zkouškách. Dobře se oblečte, obvykle v tomto termínu fouká a je zima. Dbejte pokynů pořadatelů a rallysprint sledujte jen z míst k tomu určených. Pořadatel bude velmi striktní a v případě nedodržení bezpečnostních pokynů pořadatele, budou rychlostní zkoušky zrušeny!

**Návštěvníci XXI. TipCars PRAŽSKÝ RALLYSPRINT se do centra závodu, a do diváckých míst dostanou pouze třemi místy, a je nutné z důvodu bezpečnosti tyto místa a časy bezpodmínečně dodržovat!**

## PŘECHOD PŘES TRAŤ 1

Návštěvníci, kteří ke Strahovu půjdou ulicí Tomanova a Spiritka se dostanou do ulice Atletická, kde půjdou cca 150 m po trati závodu, a odbočí vlevo do ulice Diskařská u stadionu E. Rošického. Ulicí Diskařská se dostanou na jedno z diváckých míst, a do servisní zóny.

**Důležité upozornění: Přechod pro návštěvníky se v ulici Atletická uzavře v 9:00 hod.**

## PŘECHOD PŘES TRAŤ 2

Návštěvníci, kteří ke Strahovu půjdou ulicí Pod stadiony a Turistická, budou navedeni do ulice Motoristická, po jejímž průchodu přejdou trať u hotelu Coubertin do servisní zóny a diváckých míst.

**Důležité upozornění:**

**Přechod pro návštěvníky se v ulici Motoristická uzavře v 9:00 hod.**

## PŘÍCHOD

Návštěvníci, kteří ke Strahovu půjdou ulicí Bělohorská a Dlabachov se na dají na křižovatce Malovanka do ulice Vaničkova, kde budou po cca 70m nasměrováni do ulice Chodecká, kterou se dostanou do servisní zóny a diváckých míst.

**Důležité upozornění: Tento příchod není časově omezen.**

Na trati rallysprintu nebudou chybět rychlé pasáže, kde budou vozy dosahovat velmi vysokých rychlostí, ani pomalé a divácky atraktivní vracáky, kde budou závodníci projíždět rozevlátými a dlouhými smyky. Nezapomeňte též ve chvílích mezi rychlostkami navštívit servisní zónu s vašimi oblíbenými závodníky, je hned mezi stadiony! V blízkosti servisní zóny a diváckých míst bude sociální zázemí, ale také stánky s občerstvením, stejně jako s upomínkovými předměty, které si budou moci návštěvníci zakoupit.

Hlavní program se bude odehrávat v okolí pražského Strahova v sobotu 28. listopadu od 9:00 až do pozdního odpoledne.

**Další informace o TipCars Pražském Rallysprintu se dozvíte na webových stránkách [www.prazskyrallysprint.cz](http://www.prazskyrallysprint.cz) nebo na facebookovém profilu.**



Foto: František Dušek



Magazín Rally je v prodeji v distribuční síti. PŘEDPLATNÉ vyřizuje redakce na stránce [www.alitron.cz](http://www.alitron.cz). Časopis si můžete přečíst i online v aplikaci iKiosk.

**Zaručeně rychlé čtení!**

# TIPCARS PRAŽSKÝ RALLYSPRINT 2015

## Časový harmonogram Sobota 28. listopadu 2015

	Místo	Start
<b>Start</b>		<b>9:20</b>
<b>RZ 1</b>	TipCars Strahov (okruh - 9,52 km)	<b>9:30</b>
<b>RZ 2</b>	TipCars Strahov (okruh - 12,22 km)	<b>10:30</b>
<b>RZ 3</b>	TipCars Strahov (okruh - 14,92 km)	<b>11:40</b>
<b>RZ 4</b>	SUBARU - Nový Levorg (1,67 km)	<b>13:10</b>
<b>RZ 5</b>	SUBARU - Nový Levorg (1,67 km)	<b>14:05</b>
<b>Cíl</b>		<b>15:15</b>

## Vstupenky

Jako řada světových i domácích podniků, i na Pražském Rallysprintu pořadatelé přistupují k výběru vstupného. Dnes se bohužel takový podnik neobejde bez zajištění důsledné bezpečnosti, zázemí pro závodce i diváky, pronájmů a dalších nákladů. Jednorázové vstupenky se budou prodávat v den závodu, tj. 28. listopadu 2015 v prostoru před vstupy do diváckých zón a servisní zóny. Po zakoupení vstupenky budou moci návštěvníci kamkoliv do vymezených prostorů, do servisní zóny, přičemž nebude chybět občerstvení ve stanech na volné ploše.

### Pátek 27. listopadu 2015

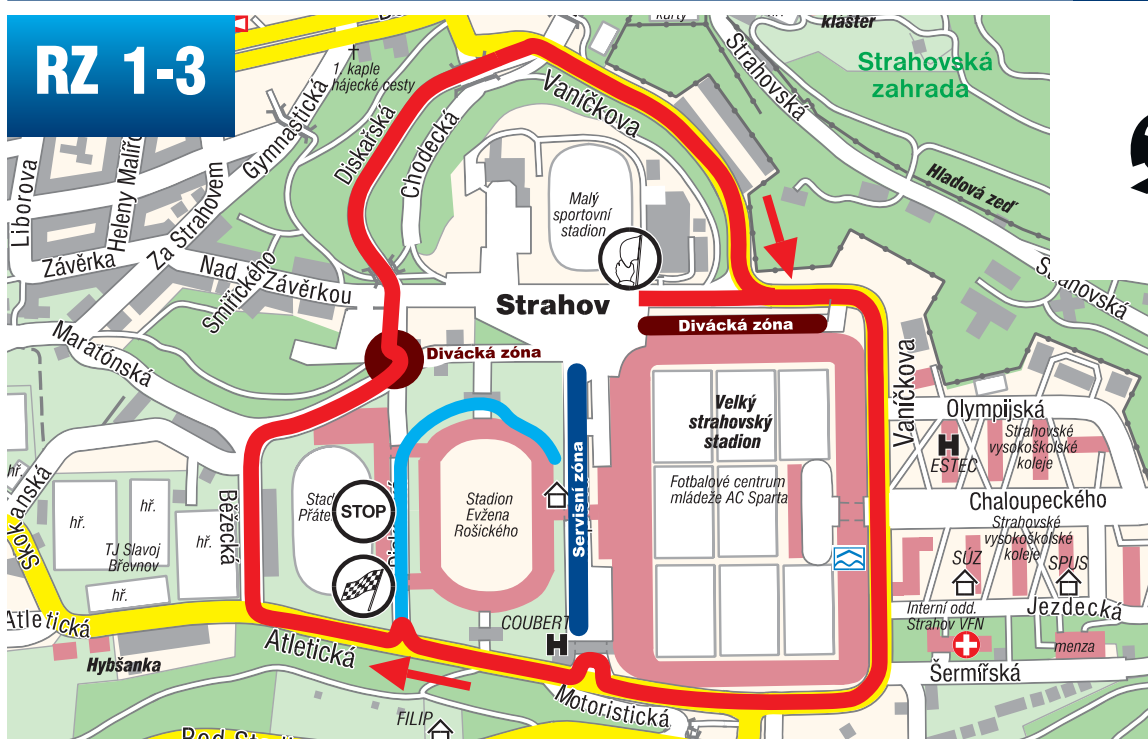
**Vstup volný** - od 10 hodin se budou konat administrativní a technické přejímky přístupné veřejnosti s volným vstupem do servisní zóny.

### Sobota 28. listopadu 2015

**Vstup 250 Kč** - dospělý

**Vstup volný**

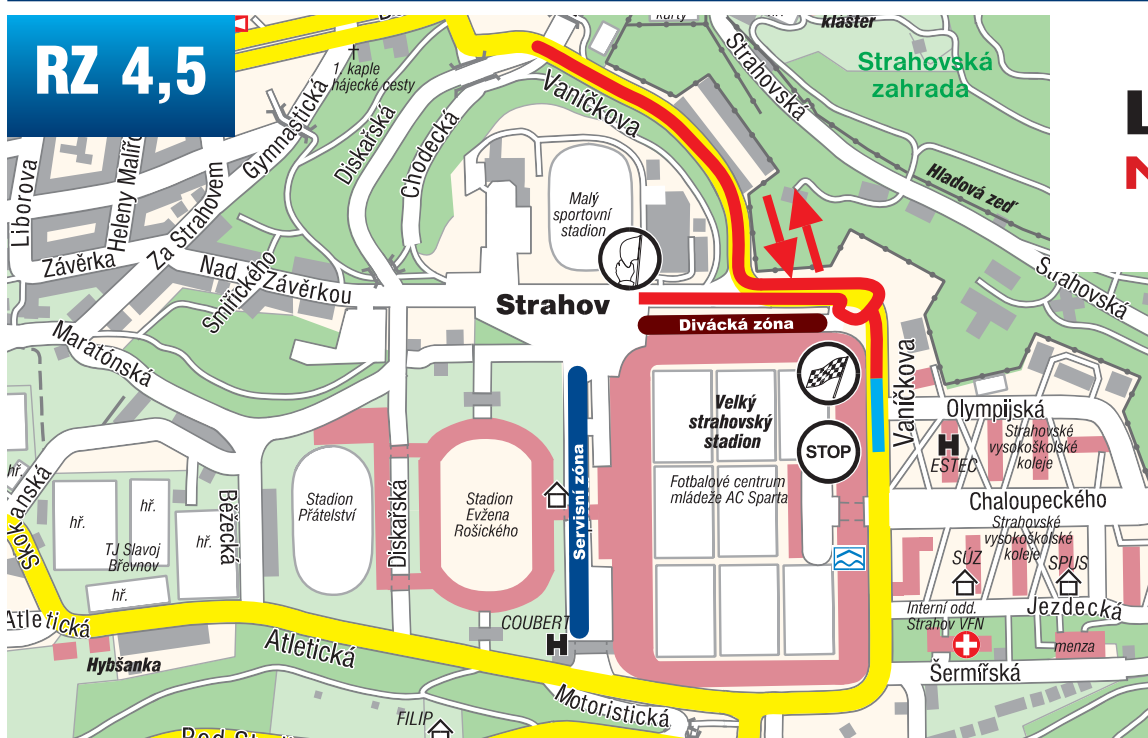
- děti do 15 let v doprovodu rodičů
- osoby se zdravotním postižením



## TipCars

### STRAHOV (OKRUH)

RZ1 (3 kola)	<b>9:30</b>
RZ2 (4 kola)	<b>10:30</b>
RZ3 (5 kol)	<b>11:40</b>



## LEVORG

NEW SUBARU

## SUBARU

### NOVÝ LEVORG

RZ4	<b>13:10</b>
RZ5	<b>14:05</b>



STVOŘENÝ PRO **RALLY**, NOVÉ SUBARU LEVORG  
 OCHOČENÝ PRO **RODINNÉ**  
**POVINNOSTI**



## PRO VÁS<sup>3</sup>

subaru.cz | zazijsubaru.cz



### Premiéra na loňské Barumce

Aktivitu továrního týmu Subaru v MS zajišťovala britská renomovaná stáj Prodrive. Na sklonku sezony 2008 však japonská automobilka odešla se svými speciály Impreza WRC ze scény a čest značky hájili už jen privátní jezdci se sériovými vozy skupiny N. Sportovní oddělení Subaru STI (Subaru Tecnica International) našlo nového partnera pro vývoj soutěžního vozu na bázi čtvrté generace imprezy v další britské firmě JRM Group.

Ta loni představila zbrusu nový čtyřdveřový sedan Subaru WRX STI sk. N, který debutoval na zlínské Barum rally 2014. Zkušený jezdec Mark Higgins se během první etapy držel na druhé příčce mezi produkčními vozy, ale druhý den ráno musel pro poruchu elektroniky odstoupit. Tým JRM nasadil vůz ještě na dalších dvou soutěžích započítávaných do mistrovství Evropy ve Švýcarsku a na Korsice. Na Tour de Corse trojnásobný britský šampion Keith Cronin vedl s 1,5minutovým náskokem, ale těsně před koncem soutěže havaroval.

### První zbraň pro skupinu NR4

Během první poloviny letošní sezony tým JRM vůz přestavěl podle technických

# NÁVRAT ČTYŘDVEŘOVÉ IKONY

SUBARU WRX STI NR4 JRM 2015

Japonská značka Subaru startuje ve světovém rallysportu už čtvrtstoletí. Za dobu působení v seriálu mistrovství světa získal tým tři světové tituly v hodnocení značek a další tři v hodnocení jezdců. Mezi soukromými jezdci získaly velkou oblibu Subaru Imprezy WRX upravené pro produkční kategorii. Po kontroverzním přechodu na pětidveřovou verzi hatchback se loni objevil na scéně opět čtyřdveřový sedan. Soutěžní verzi o výkonu 280 koní nabízí britská firma JRM Group.



David Higgins míří na Wales Rally GB 2015 za vítězstvím v produkční kategorii.

### Subaru WRX STI NR4 JRM 2015

Debutovalo na závěrečné soutěži MS Wales Rally GB. U příležitosti 20. výročí vítězství Colina McRae na RAC rally 1995 a zisku světového titulu byl vůz nalakován do modrého retro designu McRaeovy Imprezy 555 sk. A. Za volant usedl sedminásobný mistr USA David Higgins.



VĚTŠINĚ SPORTOVNÍCH AUT  
**200 KONÍ K ZÁBAVĚ  
NESTAČÍ**  
BRZ 2015



**JINÝM  
ANO**

subaru.cz | zazijsubaru.cz



specifikací nové skupiny produkčních vozů NR4. Díky proslulému symetrickému pohonu všech kol a plochému motoru typu boxer s nízkým těžištěm se jedná bezesporu o nejlépe ovladatelný produkční vůz současnosti, který je prošíkovan nejmodernějšími technologiemi. Subaru WRX STI NR4 má vůči svým předchůdcům zlepšenou trakci a v zatáčkách může dosahovat vyšší rychlost. Cena soutěžní verze začíná na částce 100 tisíc liber.

V srpnu si nový vůz v sídle JRM Group v Daventry vyzkoušel 41letý pražský jezdec Vojtěch Štajf, který letos bojoval o titul mistra Evropy v produkční kategorii ERC2. Dokonce uvažoval, že s nejnovějším subaru odstartuje na prestižní domácí Barumce, ale nakonec dal přednost svému osvědčenému staršímu modelu Imprezy N16.

"Subaru specifikace 2015 je o trochu delší než moje hatchbacková impreza, ale v tom nevidím problém," prohlásil Vojta Štajf. "Tuhost nového auta by měla být velkým přínosem, diferenciály, převodovka Hewland a další klíčové komponenty jsou již osvědčené a měly by být spolehlivé hned od začátku. Auto jako celek vypadá hodně dobře a je krokem vpřed." ■



Mark Higgins představil novou imprezu na Barum rally 2014.

**"TUHOŠT NOVÉHO AUTA BY MĚLA BÝT VELKÝM PŘÍNOSEM, DIFERENCIÁLY, PŘEVODOVKA HEWLAND A DALŠÍ KLÍČOVÉ KOMPONENTY JSOU JIŽ OSVĚDČENÉ A MĚLY BY BÝT SPOLEHLIVÉ HLED OD ZAČÁTKU. AUTO JAKO CELEK VYPADÁ HODNĚ DOBRĚ A JE KROKEM VPŘED." VOJTĚCH ŠTAJF**

## Subaru WRX STI NR4 JRM 2015

### TECHNICKÉ PARAMETRY:

**Motor:** Plochý zážehový přeplňovaný čtyřválec s protiběžnými písty s variabilním časováním ventilů uložený vpředu podélně. Zdvihový objem 2.0 litru, výkon 280 koní při 4250 ot/min, největší krouticí moment 560 Nm při 3000 ot/min. Přeplňování turbodmychadlem s mezichladičem stlačeného vzduchu, dvoustupňový anti-lag systém. Řídicí jednotka Motec M800 s elektronicky řízeným pedálem plynu.

**Převodovka:** Stálý symetrický pohon všech kol. Vpředu a vzadu mechanické diferenciály s omezenou svorností, elektronicky řízený centrální diferenciál. Pětistupňová převodovka Hewland s přímými zuby. Kovokeramická spojka AP Racing. Hřebenové řízení s hydraulickým posilovačem.

**Podvozek:** Nastavitelné tříparametrové plynokapalinové tlumiče pérování Öhlins. Kotoučové brzdy AP Racing na všech kolech a nastavitelným účinkem na jednotlivé nápravy. Hydraulická ruční brzda. Kola z lehké slitiny 8x18", resp. 7x15" na nezepevněný povrch.

**Karoserie a vybavení:** zesílená čtyřdveřová samonosná ocelová karoserie s vevařeným ochranným rámem. Délka 4580 mm, šířka 1740 mm, rozvor náprav 2644 mm. Minimální hmotnost FIA 1393 kg. Bezpečnostní palivová nádrž o objemu 80 litrů. Anatomická laminátová sedadla Sparco Pro ADV se systémem HANS, šestibodové bezpečnostní pásy. Automatický hasičský systém.



NĚKTERÁ SPORTOVNÍ AUTA  
**ŘÍDÍTE HLAVOU**  
WRX STI



**JINÁ  
SRDCEM**

subaru.cz | zazijsubaru.cz

# 2003

## "POSLEDNÍ SVĚTOVÝ TITUL ZNAČKY SUBARU"

Pryč byla nadvláda Subaru v hodnocení značek (1995 - 1997) a otěže přebíraly francouzské týmy. Mezi jezdci si ovšem Subaru drželo standard. V roce 2001 navázal na světový primát Colina McRae (1995) krajan Richard Burns, o dva roky později "vyválčil" světový titul pro Subaru Petter Solberg.

Petter Solberg - Phil Mills (Wales Rally GB - Subaru Impreza WRC 2003)



Cesta Pettera Solberga k motorismu byla od útlého mládí jasně daná. Jeho rodiče se výrazně angažovali v "car crossu", české období hobby podniků, a společně s nimi nikdy na závodech nechyběli jejich synové Henning a mladší Petter. "Odhaduju, že jsem řídil poprvé auto snad v šesti letech. Auto byla prostě náplň mého mládí a někdy jsem si připadal, jako kdybychom bydleli v dílně," vzpomínal Petter Solberg. V Norsku byly ovšem rally zakázané, a tak oba bratři začali s rallykrosem.

Petter nakoukl do "velkého světa" poprvé v únoru 1996, kdy se jako divák zúčastnil Švédské rally. Nor jako většina jeho krajanů přespával v autě. "Nikdy jsem si nemyslel, že za tři roky budu s těmito jezdci, na které jsem se přijel podívat, závodit," přiznal.



Solberg po dvou rallykrosovéch titulech za volantem mohutného Volva stále více hledal novou náplň své kariéry. Premiérovou soutěžáckou sezonu 1996 však zakončil s vozem, který připomínal hromadu šrotu. Petterovi přátelé viděli po této havárii konec kariéry norského mladíka, ale opak byl pravdou. "Věděl jsem, že úspěch při soutěžích závisí pouze na zkušenostech a je tedy otázkou času, za jak dlouho se mi podaří se prosadit. Proto jsem v roce 1997 přišel do banky se žádostí o půjčku 80 tisíc liber (cca 4 milióny korun), ale její zaměstnanci mi po chvíli ukázali dveře. Společně se svými sponzory jsme proto připravili finanční plán a banka nám vyšla vstříc. To mi otevřelo cestu do kokpitu celičky a moje kariéra odstartovala cestu vzhůru."



NĚKTERÁ AUTA NOVÝ FORESTER  
**NEPOJEDOU**  
MIMO SILNICI DIESEL LINEARTRONIC



**JINÁ  
KDYKOLI**  
subaru.cz | zazijsubaru.cz

Nyní krátce přeskochme další soutěžíčkou pouh populárního Nora a zastavme se u Korsické rally 2000, kdy začalo jeho angažmá u Subaru. A to se japonské značce začalo hned v následujícím roce vyplácet. Na Akropolis 2001 se Solberg sklonil pouze před uměním Colina McRae, ale postupně sbírání zkušeností vyústilo v roce 2002 v premiérové vítězství v mistrovství světa. To přišlo pro řadu odborníků a fanoušků trochu nečekaně, na posledním podniku sezony - Britské rally. O premiérové prvenství si to mezi sebou rozdali Solberg a dřívější týmový kolega od Subaru Markko Märtin. Před startem poslední etapy komentátor televizní stanice Chennel 4 a zkušený spolujezdec

Oba jsme měli stejné podmínky, nikdo nás v ničem neomezoval."

Sezona 2003 začala pro Solberga havárií na Rally Monte Carlo, ale vítězství na Kypru vrátilo jezdce Subaru zpět do hry o přední příčky. Také na dalších šotolínových soutěžích udivoval svými časy, dokladujícími silné spojení značky Subaru a pneumatik Pirelli na tomto povrchu. Ve Finsku udolal o 1,2 vteřiny Burnse na posledním testu v bitvě o druhou příčku, v Austrálii na posledních dvou vložkách deklasoval Loeba. O Korsice 2003 toho bylo napsáno hodně. Solbergova havárie na shakedownu vzbudila zaslouženou pozornost, o to více nakonec překvapily konečné výsledky soutěže. "Průběh Korsické rally od shakedownu až po vlastní

neradovali. V našem sportu prostě rozhodují detaily, neboť vzájemné rozdíly mezi špičkou jsou minimální," vrátil se k sezoně.

Ziskem titulu mistra světa 2003 Solberg dokladoval tehdejší převahu skandinávských jezdců. Poprvé však do absolutní špičky pronikl Nor. "Na počátku své kariéry jsem vděčil za výraznou pomoc zejména dvěma lidem. Prvotním učitelem mi byl bývalý špičkový norský jezdec John Haugland (tovární jezdec Škody), k Fordu mi otevřel dveře zejména Fred Gallagher, jenž mi rovněž hodně pomohl s rozpisem. A v současnosti bych se nikdy nestal šampionem bez dalšího spolujezdce Phila Millse. Jeho práce je neskutečná, často dělá věci, o kterých vůbec nevím. Rovněž jsme velmi dobří přátelé."



Norsko-velšský tandem Solberg - Mills se raduje ze světového titulu

## O Korsice 2003 toho bylo napsáno hodně. Solbergova havárie na shakedownu vzbudila zaslouženou pozornost, o to více nakonec překvapily konečné výsledky soutěže.

Nicky Grist favorizoval Estonce. Britské vítězství navíc posunulo Solberga k postu vicemistra světa.

A zatímco norský jezdec v průběhu sezony 2002 výrazně předčil svého týmového kolegu Tommiho Mäkinena, o rok později byla jeho převaha ještě výraznější. Petter neskrýval spokojenost z tohoto svazku: "Tommiho příchod po sezoně 2001 mi osobně hodně pomohl. Byl čtyřnásobným mistrem světa, a tak mi mohl s řadou věcí poradit. Hodně jsem se od něho naučil a pozorně sledovat jeho chování a rozhodování. Našemu vztahu pomohl rovněž fakt, že se v našem týmu nikdy nerozlišoval post jedničky či dvojky.

soutěž byl velmi zvláštní. V cíli jsem si připadal jak v pohádce. Podobná situace se v mistrovství světa určitě nebude dlouho opakovat a musím přiznat, že za zachování letošních šancí na titul vděčím telegrafnímu sloupu. Zní to divně, ale je to pravda. Tato havárie nebyla žádná sranda a sloup nám možná zachránil i naše životy."

Poslední podnik roku 2003 ve Walesu se proměnil v Solbergovu exhibici. "Kromě Turecka mi téměř všechny letošní šotoliny vyšly na výbornou. Musím přiznat, že již v průběhu roku jsem se příliš netěšil na trojici asfaltových podniků v závěru roku. Dokonce jsem si přál, aby přišlo. Pokud by se tak nestalo, určitě bychom se nyní z titulu

Solbergovi se v sezoně 2014 obhájit titul nepodařilo. Sice triumfoval na pěti závodech, ale nad jeho síly byl Sébastien Loeb. Nor obsadil vicemistrovský post...

Aby mě však někdo ze statistiků "nevzal za slovo" za úvodní nadpis, značka Subaru kralovala na světových tratích v dalších letech v produkčním šampionátu PCWRC. Pět roků v řadě získal speciál Impreza WRX STI produkční titul (jezdci Martin Rowe, Niall McShea, dvakrát Toshi Arai a Nasser Al-Attayah). Zatím "poslední" titul tak v sezoně 2011 vybojoval Novozélanďan Hayden Paddon... ■

## Subaru Impreza WRC 2003

### Soutěžní zbraň Petterä Solberga v cestě za titulem

Start těchto vozů v Monte Carlu 2013 představoval vyvrcholení čtrnáctiměsíční společné práce mezi britským Prodrivem a japonským Fuji Heavy Industries, která byla vlastníkem značky Subaru. Nový speciál byl výsledkem "nového přístupu" k vývojovému inženýrství u modelu, jehož sériová verze byla uvedena na trh v září 2002. Tato verze měla výrazná vylepšení v aerodynamice a výkonu motoru.

Vůz byl dílem většího týmu než kdykoliv předtím. Do tohoto projektu bylo zapojeno o třicet procent více vývojových prostředků než do předchozího a dále se zkvalitnila technická podpora na samotné soutěži.

"Pracovali jsme společnými silami už od zadání nového silničního modelu. Od poloviny roku 2002 jsme vyvíjeli soutěžní vůz společně se sériovým. Není náhoda, že karoserie je použitelná pro sériový i soutěžní vůz. Pokud můžou mít z vývoje užitek obě verze, je to evidentně správná cesta," řekl ke vzniku projektu Lapworth.

Nejradikálnějším prvkem na voze bylo agresivní zadní křídlo, které ve skutečnosti nebylo nikdy testováno. Bylo nasazeno přímo do soutěžního programu. Mělo to svůj důvod. Testovací podmínky jsou proměnlivé a často se mění. Proto se technici více spolehlí na vědu než na stopky, protože jezdec není schopen takto malé rozdíly rozpoznat.

Dále se tým Subaru koncentroval na optimalizaci aerodynamiky ve vysokých rychlostech, aby dal jezdcům důvěru ve vůz v zatáčkách projížděných na pátý a šestý rychlostní stupeň.

Technici provedli i několik změn na motoru zaměřených především na zvýšení výkonu, točivého momentu a odpovědi motoru na zatížení. Bylo nasazeno nové turbo, s novým tělem, novým kompresním jádrem a novou turbínou. Vůz byl dále osazen novým výfukem, mapou elektroniky, kontrolou tlaku a ALS systémem. Změny na převodovce nebyly příliš významné a týkaly se především elektroniky. Co se týkalo odpružení, zde došlo pouze na drobné změny, jako třeba o 15 mm zvětšený rozchod.

Karoserie, kromě hliníkové kapoty, zůstala ocelová, ale celková hmotnost byla zredukována asi o 20 kilogramů. Bezpečnostní rám byl zcela nový, mírně pevnější, přesto karoserie vážila celkem o 4 - 5 kilogramů méně. Také ostatní části vozu prošly důkladným vývojem. Například venkovní zrcátka byly na tyčkách, aby se minimalizoval odpor a přitom se zvýšila možnost jejich praktického využití. V umístění celku ve voze nebyly podstatné změny. Z těch, jež byly uplatněny, můžeme uvést lepší zabezpečení palivového systému.



NĚKTERÁ AUTA  
**NEZASTAVÍ**  
VČAS  
NOVÝ OUTBACK



**JINÁ ANO**

subaru.cz | zazisubaru.cz

STVOŘENÝ PRO **RALLYE,**  
OCHOČENÝ PRO **RODINNÉ**  
**POVINNOSTI**



**PRO VÁS.<sup>3</sup>**

NOVÉ SUBARU  
**LEVORG**

Kombinace sportovního kombi a praktického rodinného auta. Bezpečně zvládne každý rozměr vašeho života – ZÁBAVU, PRÁCI I RODINNÉ POVINNOSTI. Prostě PRO VÁS<sup>3</sup>. Dnes je den D. Den rozhodnutí pro Subaru. Objednejte se na testovací jízdu ještě dnes.

Výhody a bonusy

**SUBARU**  
FINANCE

**5let**  
prodloužená  
záruka

[subaru.cz](http://subaru.cz) | [zazijsubaru.cz](http://zazijsubaru.cz)



**SUBARU**

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba paliva 6,9–7,1 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 159–164 g/km