



Praha, 20.1.2012

ŠTAJF SE SUBARU OSLAVÍ VÝROČÍ V EXTRÉMNÍCH PODMÍNKÁCH

V březnu 2005 se na Rallye Šumava poprvé představil nově vzniklý český Subaru rally team, který od svého prvního vystoupení kontinuálně reprezentoval v domácích i zahraničních soutěžích pražský jezdec Vojtěch Štajf. Během sedmi sezón Vojsa vystřídal šest různých vozů Impreza WRX STI pěti specifikací a odstartoval do 71 soutěží, ze kterých dokončil rovných padesát. Ve čtrnáctileté kariéře tak sedmatřicetiletý závodník absolvoval s vozem japonské značky Subaru již více než polovinu ze všech svých startů. Mezi největší úspěchy jezdce – reprezentanta českého národního týmu – i týmu Subaru ČR patří zisk absolutního vicemistra ČR v rallye za rok 2006, celkové vítězství v Rallye Bohemia 2005 a dvě druhá místa ve třídě produkčních vozů v Rallye Monte Carlo 2010 a 2011.

V roce 2012 japonská značka slaví čtyřicáté výročí pohonu Symmetrical AWD, tedy systému pohonu všech kol, kterým se Subaru proslavilo na celé planetě. Společnosti Subaru ČR jako importér vozů se šesti hvězdami ve znaku a Subaru Czech rally team se tak v rámci oslav nejdéle sériově vyráběných osobních automobilů s pohonem 4x4 rozhodly v osmém roce své spolupráce oslavit toto výročí skutečně extrémně.

Zima, mráz a sníh – to jsou podmínky, kdy se většině motoristů při představě cesty automobilem dělají vrásky na čele, řidiči vozů Subaru však vědí, že právě v zimní sněhové kalamitě jim jejich vůz poskytuje velký pocit bezpečí a výhodu před ostatními motoristy. DNA značky Subaru je pak od nepaměti spjata s automobilovými soutěžemi, a protože v České republice se zimní závod už několik let nejezdí, Vojtěch Štajf se svou modrou Imprezou odstartuje rovnou v nejextrémnější zimní soutěži planety – Arctic rallye za polárním kruhem ve Finsku. Tento závod se koná tradičně koncem ledna v Laponsku – nejsevernější části Finska a jeho centrem je zdejší správní středisko Rovaniemi – díky domovině vánoční postavy Santa Clause je pak známé nejen fanouškům motorismu. V tomto městečku, kde koncem ledna panuje polární noc a slunce vychází jen na tři hodiny denně, teploty často klesají k minus čtyřiceti stupňům Celsia. Arctic rallye se pak jezdí již od roku 1966 a je jednou z nejstarších a zároveň nejextrémnějších automobilových soutěží. V minulosti se tento závod jel až do roku 2004 jako součást mistrovství Evropy, v roce 1977 a 1978 byl pak dokonce součástí Mistrovství světa jezdců. Mezi vítězi této obtížné rallye najdeme dokonce pět mistrů světa a díky specifčnosti tohoto závodu není divu, že se jedná výhradně o Skandinávce – Hannu Mikkola (1970), Ari Vatanen (1977, 1978), Timo Salonen (1982), Tommi Mäkinen (1989) a Marcus Grönholm (1996, 1997, 1998) však nejsou jedinými motoristickými celebritami v přehledu známých účastníků. Oblíbeným zpestřením se díky lednovému termínu stala Arctic rallye i pro severské jezdce z Formule 1: JJ Lehto se zúčastnil celkem desetkrát, přičemž jeho nejlepším umístěním byla devátá příčka, Mikka Häkkinen zde startoval čtyřikrát a nejlépe dojel devatenáctý. Svou úplnou premiéru v rallye zde absolvoval Kimi Räikkönen a v cíli byl třináctý, zatímco Mika Salo soutěž pro poruchu nedokončil. Umístění těchto mistrů volantu pak svědčí o náročnosti tohoto podniku stejně jako fakt, že v přehledu vítězů najdeme jen jediného neseveřana, kterým byl v roce 2010 Španěl Dani Sordo na Citroënu WRC. Tovární týmy z Mistrovství světa totiž často využívají tento podnik jako ostrý test před Švédskou rallye, stejně jako je zdejší oblast místem pro testování sériových automobilů před uvedením do výroby. V letošním ročníku pak startovní listina čítá téměř 130 posádek, kromě domácích Finů tu najdeme nejen mnoho dvojic ze sousedního Ruska, ale i velký počet zahraničních účastníků ze zemí jako Ukrajina, Estonsko, Polsko a Rakousko, z větší dálky jsou pak jezdci z Itálie nebo třeba Kazachstánu. Mezi závodními vozy převládají auta s pohonem všech kol, najdeme tu pestrou směsici od klasických produkčních aut přes jejich vylepšené verze R4 a speciály S2000 až po nejvyšší specifikaci – vozy WRC. Vojtěch Štajf s Petrou Řihákovou jsou pak vůbec první českou posádkou v historii Arctic rallye a za svůj úspěch by považovali umístění v první dvacíce. Jezdec týmu Subaru se na tuto velkou zkušenost obzvláště těší: „V motoristickém sportu existují běžné závody a pak ty, které jsou něčím jedinečné a proto se staly ikonou. Kromě Monte Carla, které je královnou mezi soutěžemi, je dalším extrémem Dakar. Obojí jsem měl již možnost okusit, a protože mám rád další výzvy a neprobádaná území,

Tisková zpráva

<http://www.subarurallyteam.info/>



rozhodli jsme se s Petrou vyrazit do jedněch z nejkruťějších podmínek na Zemi a dokázat, že i tým ze střední Evropy je schopen připravit vlastními silami závodní vůz pro zdejší start. Mám radost, že naši dosavadní partneři v čele se Subaru ČR, APM Automotive, Castrol a Exedy, doplnění novými partnery - společnostmi Nokian tyres, Abadia, Krinner a Neff se nás rozhodli v této skutečně náročné výpravě za polární kruh podpořit.“

Pro všechny týmové partnery, dodávající své produkty týmu Subaru ČR, pak bude tento start skutečným ověřením kvalit těchto výrobků. Příprava závodního vozu totiž byla důkladná. Tým musel například vyměnit svíčky, s těmi používanými v našich podmínkách by Impreza vůbec nenaskočila. Většinu náplní pak také mechanici měnili za speciální – standardní olej v tlumičích by znemožnil jejich funkčnost, do motoru pak musel týmový partner Castrol dodat speciální verzi oleje, jinak by byly starty studeného motoru velmi problematické a pro samotný agregát ne zcela bezpečné, o chladicí kapalině v motoru není třeba vůbec hovořit. Kapalina v ostřikovačích je potom neředěným koncentrátem do -70 stupňů Celsia, pokud by totiž teplota překonala zde historické minimum při Arctic rallye – 46 stupňů pod nulou, již při rychlosti 80 km/h je tato teplota rovna minus 74 stupňům. Jelikož je zdejší trať, plná horizontů, spíše rychlejšího charakteru, vozy zde často dosahují na rovných úsecích i rychlostí těsně pod 200 km/h a z tohoto důvodu je potřeba nechat k chladiči jen omezený přístup vzduchu. Pro správnou přípravu směsi je nutné přenastavit software řídicí jednotky motoru, a jelikož v našich podmínkách nebylo možné specifické teploty nasimulovat, do Finska s týmem cestuje softwarový inženýr firmy Pectel, jejíž jednotku český tým ve své Impreze používá. Nastavení svornosti předního i zadního lamelového diferenciálu je pak naprosto odlišné od toho, který Vojta běžně používá na domácích tratích a je spíše podobné šotolinovým set-upům, stejně tak musí být v transmisích použit speciální řidší olej. Dejme slovo týmovému šéfmechanikovi Pavlu Janouškovi: „**Imprezu jsme na tento jedinečný podnik chystali déle než obvykle, celkem asi patnáct pracovních dnů. Pro extrémní mrazy je potřeba nejen měnit náplně, svíčky a třeba nastavení pro sníh, ale také instalovat jiné tlumiče, brzdové komponenty, stabilizátory a zkontrolovat důkladně celý vůz, počínaje stavem hadic chladicího systému až po funkčnost topení. Start na Arctic rallye tak není výzva jen pro Vojtu s Petrou, ale i pro nás mechaniky. Přeci jen obstarávat auto v takových mrazech nejsme z jiných závodů zvyklí, jsem ale přesvědčený, že to zvládneme.**“ Samostatnou kapitolou jsou speciální pneumatiky, které jsou v odlišném provedení pro levou a pravou stranu auta, a každá je opatřena 380 hroty vystupujícími 7mm nad běhoun. Hrotované pneumatiky, tentokrát v sériové verzi Nokian Hakkapeliitta 7, pak bude posádka používat už při seznamovacích jízdách. Hroty se do ledu doslova zakousnou a jízda tak pro našince téměř popírá fyzikální zákony – pro jezdce i diváky je to skvělý zážitek, který však může skončit opuštěním trati ve velké rychlosti. Hovoříme-li o divácích, podpořit Vojtu s Petrou se vydává i početná skupina českých fanoušků: „**Jakmile jsem se o Vojtově plánu dozvěděl, zamluvil jsem letenky a sehnal v Rovaniemi ubytování. Přesvědčit dalších dvanáct přátel mi netrvalo dlouho a už se za polární kruh těšíme. Sledovat tento věhlasný závod bude jistě skvělým zážitkem, nejvíc fandit budeme samozřejmě Impreze Subaru Czech rally teamu,**“ říká člen Vojtova fan-clubu Otto Slezák, jinak též dlouholetý navigátor rallye.

Nakonec nebyla jednoduchá ani logistika, vzdálenost z České republiky na start soutěže je asi 2500 kilometrů a týmu zabere zhruba tři dny. Na místě samotném je třeba používat kompletně zaplachtovanou „garáž“ a speciální izolaci podlahy, společnost AMI CZ dodávající produkty Subaru Industrial Products pak týmu zapůjčila dva naftové vyhřívače servisního stanu, do kterých je ale třeba také tankovat arktickou naftu, odolávající zdejším mrazům. Stejně tak musí tým na cestě ve správnou chvíli vyměnit palivové filtry u obou dieselových doprovodných vozů, aby nedošlo k zamrznutí palivového systému a při každém tankování navíc přidávat do paliva s sebou vezená aditiva. Jelikož topení závodní Imprezy směřuje výhradně na čelní sklo, posádka využívá speciálních bateriových vyhřívačů bot, které jsou obdobou varianty pro lyžaře. Vzhledem ke zdejším drsně nízkým teplotám ale baterie vydrží jen hodinu a půl... Perličkou je povinná výbava tréninkového i závodního vozu pro případ odstoupení, kde nesmí chybět nejen lopata, lano a dva varovné trojúhelníky, ale i polární oblečení pro oba členy posádky.

Subaru Czech rally team media

