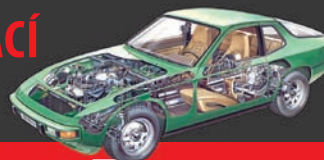




SRVNÁNÍ GENERACÍ
Volkswagen Scirocco



TECHNIKA
Systém K-Jetronic

autoJETINY

autoJETINY

0 autech z první i druhé

5

2009
49 Kč

2,49 € / 75 Sk



**SUBARU
LEGACY**

Poslední poctivá práce

BOURÁK ZA PÁR KORUN
Peugeot 605



VETERÁN
Chevrolet Camaro RS



ZA JEDEN PLAT
Nissan Sunny



AUTA POD LUPOU

Škoda Felicia Pickup
Rover 200/25
Renault Modus



VIZITKY

DACIA LOGAN, FORD
C-MAX, MAZDA DEMIO,
PEUGEOT PARTNER



FREY SE ZÁRUKOU
OJETÉ VOZY

SPECIALISTA NA VOZY 4X4

AUTOCENTRUM EMIL FREY STODŮLKY, Praha 5, Pekařská 5, Tel.: 255 720 111, www.emilfrey.cz





Odborníci doporučují origin

Pohon všech kol nabízí ve střední třídě řada výrobců, čili kupující nového vozu často jen těžko chápe, v čem tkví ona tolik skloňovaná výlučnost Subaru a nechá se zlákat třeba esteticky hodnotnějším interiérem německého vozu. Lépe už jsou o ní informováni třeba obyvatelé horských oblastí, kteří dobře vědí, že všechny ty viskózní či elektronické spojky nesahají poctivému mezinápravovému diferenciálu po pás jak jízdními vlastnostmi, tak zejména životností. Subaru je jediná čtyřkolka, která funguje i po letech, což navíc platí nejen o systému pohonu, ale i o celém voze.

Koncepce ekonomických vozů střední třídy je dnes přísně unifikována a třeba Opel Insignia prostě ani nemůže jezdit výrazně jinak než Ford Mondeo či Volkswagen Passat – pohled zespodu na jednoduchou přední nápravu a motor umístěný napříč před ní totiž neodhaluje žádné rozdíly. Právě příčné umístění motoru, tak výhodné z hlediska prostornosti a výrobních nákladů, je v technické podstatě až trestuhodnou improvizací. Takové auto není stranově vyvážené, čili obvykle celý život tráví mírně nakloněno. Na stranu převodovky zatáčí ochotněji než na stranu motoru. Je problém dosáhnout u něj dostatečného rejdu a vlivem nestejně



ál

dlouhých (a různé pružících) hnacích hřídelí má tendenci jet při ubrání plynu doprava, při přidání doleva. Precizním laděním se i toto laciné železo podařilo naučit jezdit obstojně, takže zmíněné principiální nectnosti dnes pocítují jen velmi vnímaví řidiči nebo ti, kdo mají zkušenosti s autem ještě koncepčně nešízeným – krom BMW či Mercedesu-Benz je to právě subaru.

K čemu je dobrý boxer

Ve světě stále více unifikované techniky představují vozy Subaru jakousi Latimérii podivnou, žijící fosilii nezasazenou ještě snižováním nákladů, jejíž renomé je skutečně dílem techniky, nikoliv marketingu. Myslíte si,

že Alfa Romeo přestala v polovině devadesátých let vyrábět motory typu „boxer“ (s protilehlými písty) proto, že byly špatné? Rozhodně nebyly horší než řadové čtyřválcové, co přišly po nich, ale určitě byly výrobně dražší.

Přitom plochý motor má dlouhou řadu výhod. Předně i jen čtyřválcový dosahuje vyváženosti a klidného chodu na úrovni řadového šestiválce, jelikož písty pohybující se proti sobě v jedné ose navzájem vyruší své setrvačné síly. Neškodí mu proto ani velmi vysoké otáčky. Dále snižuje těžiště vozidla, a tím i klopný moment působící na karosérii vozidla v zatáčkách. Výrobce si proto může dovolit i velmi měkké komfortní naladění podvozku, aniž

by s ním vozidlo pozbylo stability či sportovních schopností. Právě v bezpříkladné kombinaci komfortního naladění podvozku, trakce a stability v zatáčkách i na dálnici tkví největší část jízdního charismatu vozů Subaru, ve střední automobilové třídě se taková symbióza těžko slučitelných vlastností cení obzvláště. Je to však věc nikoliv ladění, ale technického principu – passat takovým způsobem nikdy jezdit nemůže. Nízké těžiště coby jeden z hlavních pilířů jízdních vlastností subaru je dáno nejen konfigurací motoru, ale i pečlivým návrhem celého vozu. Posádka sedí takřka na zemi a boční skla jsou bezrámová.

Další výhodou boxerů je jejich krát-

JAK ŠEL ČAS

1989: Představen první model tohoto jména.

2003: Představena čtvrtá generace modelu.

2004: Uvedení této generace na trh ve všech karosářských verzích. Motory čtyřválcové 2,0i SOHC (101 kW), 2,5i SOHC (121 kW) a šestiválcové 3,0i DOHC (180 kW). Třilitr zatím výhradně s automatickou převodovkou.

2005: Šestistupňová manuální převodovka pro třilitr ve snížené a přitvrzené sportovní verzi SpecB s tlumiči Blistein.

2006: Nový motor 2,0i DOHC (121 kW). Motor 2,5i stažen z nabídky pro český trh, zůstává jen pro model Outback. Motor 3,0i ve sportovní verzi SpecB nově kombinován s automatickou převodovkou se zkrácenými převody.

2007: Modernizace modelu. Motor 2,0i DOHC s výkonem sníženým na 110 kW, ale s lepší pružností. Návrat motoru 2,5i do všech modelových variant, ale v upraveném provedení s proměnným časováním ventilů a výkonem zvýšeným na 127 kW.

2008: Představení prvního diesele značky Subaru – Legacy 2,0d s výkonem 110 kW.

2009: Představena pátá generace modelu (zatím jen v americké verzi), předpokládané ukončení produkce aktuální verze.

ká stavba. Pokud je motor při symetrickém řešení poháněcí soustavy 4x4 nutně umístěn podélně, pak boxer méně zatěžuje příď a nevnutí si tak dlouhý přední převis. Subaru má hnací soustavu principiálně stejnou jako vozy Audi od A4 výše. Čili motor, spojka, pól převodovky a pak až hnací hřídele k předním kolům. Výrobce z Ingolstadtu neváhá do mohutného předního převisu umístit vidlicový desetiválec, to pak div že zadní kola ještě vůbec zůstávají na zemi, o agilitě při změnách směru nemůže být vinou obrovského momentu setrvačnosti kolem svislé osy řeč. Podstatně příznivější rozložení hmot u Subaru je dáno také specifickým přizpůsobením konstrukce převodovky, kdy přední diferenciál, z něhož ční poháněcí klouby přední nápravy, má své místo zcela vpředu, což znamená žádoucí posunutí přední nápravy. Podobně řešené převodovky mají i některé nové vozy Audi (A4, A5).

Spojky v krizi shoří

Stálý pohon všech kol bývá čím dál častěji řešen připojováním zadní nápravy prostřednictvím spojky, dnes většinou lamelové elektronicky ovládané. Výrobci se předhánějí v důmyslnosti algoritmů, kterými ty newtonometry na zadní nápravu posílají. Například moderní systémy mají takzvanou instantní trakci, tedy že s připojením zadního pohonu nečekají až na prokluz předních kol, ale aktivují jej preventivně třeba při prudké akceleraci. Často někde čteme, že tyto spojky jsou schopné na zadní nápra-



Kožené potahy se vyskytují často, jsou totiž standardem od verze Comfort výš



Zavazadelník sedanu má objem jen 433 litrů, jeho praktičnost dále zhoršují klasické závěsy víka a nesklopné zadní sedačky

vu přenést až 100 procent točivého momentu. Ano, ale pouze v situaci, kdy jsou přední kola na ledě a zadní na suchém asfaltu. Prostě spojka sama výkon nerozděluje, nanejvýš spojí přední kola se zadními a tah jednotlivých náprav pak záleží na povrchu pod nimi. Na adhezivním povrchu musí být rozeznána, sepnuta totiž nutí přední i zadní kola točit se stejně rychle a dochází k namáhání hnací soustavy parazitními momenty. Proto spojky zlepšují pouze trakci, nikoliv jiné složky jízdních vlastností vozidel. Nepřinesou například vyrovnání silových poměrů na kolech při půjezdu zatáčkou, takže trvale poháněná kola obvykle přenášejí nižší vodící sílu a dříve začínají klouzat k vnějšímu okraji zatáčky. I při jízdě čistou stopou má proto trvalá čtyřkolka s mezinápravovým diferenciálem výhodu, natož při náročnějších technikách ovládnutí vozidla. Spojka u současného passatu či octavie nikdy nemůže roztočit zadní kola rychleji a vyvolat tak samotnou akcí pohonu (například přidáním plynu) řízený smyk. Mezinápravové spojky také přenášejí výkon motoru třením, takže mají zákonitě omezenou životnost, silně závisící na používání. V extrému je lze zničit i při jediném uviznutí vozidla následovaném opakovanými pokusy o vyjetí.

Není to torsen

Ani mezinápravový diferenciál není naprostou zárukou spolehlivosti. Šnekové ústrojí citlivé na rozdíl momentů (třeba torsen známý z vozů Audi Quattro) též pracuje s třením, takže při náročném použití dochází k jeho rychlejšímu opotřebení. Proto Subaru používá princip založený výhradně na odvalování ozubení – planetový mezinápravový diferenciál. Ten však na rozdíl od torsenu nemá žádnou samosvornost, čili výkon rozděluje rovnoměrně na obě nápravy jen do chvíle, než některá z nich ztratí přilnavost a roztočí se dvojnásobnou rychlostí za současné ztráty tahu na té druhé. V roli uzavíracího zařízení je u vozů Subaru nejčastěji použita již zmíněná viskózní spojka, která běžné rozdíly v otáčkách náprav (jízdá zatáčkou) dovolí, ale výraznější prokluz způsobí její zahřátí a sevření. Spojka

zde nepřenáší výkon motoru, pouze uzavírá diferenciál, proto i její selhání bývá u legacy zřídka a přichází vždy až za hranici 200 tisíc najetých km. Toto vzácně se vyskytující „spečení“ spojky, kdy vozidlo má trvale uzavřený mezinápravový diferenciál a při zatáčení se zastavuje, je řešitel-

né výměnou celku mezinápravového diferenciálu za 18 tisíc Kč. I tak je však Subaru Legacy čtyřkolka s nejnižšími servisními náklady a nejvyšší spolehlivostí ve své třídě.

Subaru se svou výlučnou konstrukcí musí řešit problémy, které ostatní neznají. Kromě trnitého vývoje plo-

chého dieselu to jsou i zdánlivě banality, třeba interakce stabilizačního systému VDC s pohonem všech kol. Elektronická stabilizace totiž vyvolává ty rozdíly v otáčkách kol, jimž viskózní spojka brání. Nabídka stabilizace ve všech modelech řady (vyjma nejlevnější) tak přišla před pouhými dvěma lety. Dříve mohly mít VDC jen modely s automatickými převodovkami, které právě jím vybaveny mají mezinápravový diferenciál uzavíraný elektricky ovládanou lamelovou spojkou, jež s VDC spolupracuje. Zajímavostí je, že legacy s automatickou převodovkou a bez VDC nejsou opravdová subaru, jelikož jejich zadní kola roztáčejí právě pouze elektronicky ovládaná vícelamelová spojka. Zásněžený kopec však také vyjedou a výrobce u nich udává nižší spotřebu paliva.

I tady se mstí Valeo

Čtvrtá generace modelu Legacy se představila v roce 2003. Ač klady vozů Subaru bývají spatřovány hlavně v technice, tak zde se velice povedl i design, který kombinuje štíhlou sportovní siluetu s žádanou nadčasovostí. Zejména kombi je dle názoru mnohých nejhezčí na trhu, což umožňuje částečně omluvit podprůměrný (459 l) objem zavazadelníku. V prodeji sedan na českém trhu překonávalo minimálně desetinašobně, příčinu hledejme jistě i v takřka přesné shodě životní dráhy modelu Legacy 4G se specifickými pravidly pro odpočet DPH – tedy s érou mříží. Daleko však největším zjevem než sedan, dokonce opravdovým tahounem prodeje, je oplastované a zvýšené kombi s upraveným odpružením a většími koly – Legacy Outback. Chytrý nápad, který poté převzala řada ostatních výrobců (Audi Allroad, Octavia Scout), byl poprvé odvozen již od druhé generace modelu Legacy v roce 1997 a i u čtvrté generace hraje důležitou roli. Výhodou outbacků jsou kromě lepší prostupnosti terénu i nivační zadní tlumiče samočinně udržující světlou výšku. Outback je tak správná volba pro ty, kdo třeba tahají s vozem přívěs.

Japonský výrobce zdárně odolává trendu snižování výrobních nákladů ožebračením konstrukce, pár

ZKUŠENOSTI MAJITELE



ZBYŠEK PECHR, novinář:

Díky praxi motoristického novináře jsem se o kvalitách vozů Subaru přesvědčil mnohokrát. Když pak u bývalého zaměstnavatele přišlo na volbu mého služebního vozu střední třídy, bylo mi zcela jasné, že nejlepší poměr ceny a hodnoty nabízí právě Subaru Legacy Kombi s tehdy novým dvoulitrovým motorem o výkonu 121 kW. Musel jsem však vybojovat asi čtýřměsíční bitvu, protože oba má přímí nadřízení nechtěli slyšet o porušení firemní směrnice velící nakupovat pouze automobily značky Škoda. Nakonec jsem je musel obejít a vyjednat celou věc přímo u nejvyššího vedení. Moje spokojenost s legacy jim však zřejmě nakonec neunikla. Jednoho dne oba přijeli do firmy v nových služebních foresterech ...

Už jsem začal mít radost, že se z nás stane fleetový zákazník značky Subaru, ovšem střídání na pozici vrcholného managementu ji rychle zhatilo – důvodem byla spotřeba paliva. Benzínové subaru po Praze a okolí nejezdí pod jedenáct litrů, takže v konečném zúčtování vycházejí proti některým octaviím rozdíly, o nichž ekonomické oddělení nedokáže před

vedením pomlčet. Argument, že vozy Subaru při své spolehlivosti prakticky nevyžadují žádné servisní náklady, by byl platný, kdyby velké firmy nenakupovaly vozy prostřednictvím operativního leasingu, v němž jsou již náklady na servis i opravy započteny, takže závady rozpočet provozovatele neovlivňují. A fakt, zda třeba obchodní schůzka zmeškaná při čekání na odtahovou službu či občasná cesta do servisu, neovlivňují hospodářský výsledek firmy ještě více než pár litrů benzínu navíc, není vy kalkulatelný tak jednoduše, aby to pochopil i průměrný generální ředitel.

Dnes má můj vůz najeto 63 000 km a jedině, co na něm dosud zazlobilo, je přidané hands-free značky Nokia. A jedině, co mu snad mohu vytknout, je skutečně poněkud vyšší spotřeba paliva. Tato „drobnost“ je však dokonale vyvážena mimořádnými jízdními vlastnostmi legacy a také velmi slušným komfortem. Je krásné jezdit v autě, které za všech okolností jede tam, kam jej nasměrujete a ne tam, kam ho vede konstrukční neotáčivost či přetáčivost. Je také příjemné řídit vůz, který vás respektuje jako řidiče a spoustou elektronických doplňků z vás nedělá pouhou loutku za volantem. Výrobce již tehdy nabízel pohon na LPG, s nímž bych ovšem nesměl do podzemních garáží, což je při mé práci nepřekonatelná nevýhoda. Auto si mne při dlouhodobém soužití získalo ještě více než při krátkých novinářských testech, takže při odchodu z firmy jsem je odkoupil do soukromého vlastnictví, což je v době ekonomické krize myslím nejlepší důkaz, jak silné pouto mezi Subaru a řidičem za léta soužití vzniká.

úsporám se však přesto nevyhnul. Například pneumatické odpružení, nabízené pro vrcholné modely třetí generace, již u čtvrté nenajdete. Z pohledu recenzenta ojetin však žádná chyba, neboť tyto věci obecně patří k nejméně spolehlivým a servisně nejnáročnějším. Podložené výtky uživatelů směřují jinam. Například že výrobce při generační obměně nahradil horní ložisko pastorku řízení silentblokem, který umožňoval jeho pohyb, a tím i přenos rázů do řízení při přejezdu nerovností v zatáčkách. Připomínky zákazníků zaznívaly hlavně z trhů, kde je horší kvalita silnic, a ty zase nepatří k největším, takže nápravu spočívající v montáži pružné hadice s tlumícím efektem výrobce aplikoval až v roce 2006.

Rozvětvená hnací soustava s pěticí hřídelů vždy nasčítá nějaké vule. Je proto důležité, aby hnací agregát produkoval minimum torzních kmitů, které ji následně rozechvívají a zvyšují opotřebení i hlučnost. Nejen diesely, ale i zážehové čtyřválce subaru jsou proto vybaveny dvoumotovým setrvačником. Zařízení problematické napříč automobilovými značkami, jehož životnost vždy velice závisí na zacházení, se zde často projevvalo pískáním, jelikož mezi pevnou a pohyblivou část setrvačniku se dostával prach. Výrobce setrvačniku, firma Valeo, připravil asi tři modifikace naprosto se však míjející účinkem. V roce 2008 došla Subaru s francouzskými diskontéry trpělivost a spojivou sadu nyní dodává Sachs, s níž ještě žádné problémy zaznamenané nebyly. Vozy po záruce, u nichž by si drahou výměnu (dvoumotový setrvačnik stojí 25 tisíc Kč) měl zaplatit sám zákazník, mohou použít alternativní nabídku pevného setrvačniku za 18 000 Kč. V každém případě je potřeba říci, že stav spojky by neměl být kupujícímu subaru lhostejný. Vinou dokonalé trakce se veškerý prokluz odehrává právě v ní, takže životnost běžně o mnoho nepřesahuje sto tisíc kilometrů.

Kontrolujte olej

Některé chyby modelu naopak plynou ze snahy výrobce udělat věci lépe. U předchozí generace si zákazníci stěžovali na krátkou životnost brzdového

NÁZOR ODBORNÍKA



JAROSLAV SALAMON, technický školitel pro vozy Subaru, Subaru ČR:

Technika vozů Subaru s plochými motory je výlučná a mezi lidmi kolují zkratky o její servisní náročnosti, které však jen zbytečně děsí mnohé zájemce. Osobně se mi na subaru naopak líbí, jak hodně myslí na mechaniku a práci jim usnadňuje. Třeba celý svazek motorové

elektriky je vybaven konektorem, který stačí odpojit, není nutné jeho zdlouhavé odpojování na motoru. Vyndání motoru je díky tomu práce nanejvýš na hodinu a půl a provádí se to vrchem. Kapotu lze zaaretovat do takřka kolmé servisní polohy, takže není nutná ani její demontáž, jako u většiny jiných vozů. Podélné uložení motoru před přední nápravou budí obavy z výměny rozvodů, u podobně řešených německých vozů bývá nutné odstrojit celou příď, a přípravné práce tak mohou trvat déle než samotná výměna. U Subaru stačí vyjmout ventilátory za chladičem a místa je pak už dost, přičemž delší šestiválce a také diesely mají rozvody poháněné bezúdržbovým řetězem. Boxer budí obavy též z výměn zapalovacích svíček, jelikož mezi víkem ventilů a podélnými nosníky nebývá dost

místa. Nicméně u našich motorů s jedním hřídelem v hlavě (SOHC) to není problém a výměnu svíček po 30 tisících zvládne mechanik s pomocí běžného nářadí. U motorů DOHC výrobce jednak díky použití iridiových svíček natáhl intervaly jejich výměny, jednak vyvinul speciální klíč, s nímž to mechanik bez problémů zvládne. Subaru zkrátka na mechaniky myslí a projevuje se to jak v zásadních věcech, tak v detailech – například kolem filtru je u dieselu vanička, které zabráňuje potřísnění bloku. Jediná servisní výtka se týká vznětového motoru, který je při výměně vstřikovačů nutné demontovat z vozu. Jinak to ale asi řešit opravdu nešlo. Apleuji proto na zákazníky, aby do dieselových subaru tankovali pouze kvalitní palivo a neničili vstřikovače kvůli pár desetníkům cenového rozdílu.



Známe z motocyklů: efektní mávání ručiček vítá řidiče při každém zapnutí zapalování



Rádio s měničem na šest CD je standardem i základního stupně výbavy Active



Jednou z důležitých novinek čtvrté generace Legacy se staly xenonové světlomety

vého obložení. Tvrdší směs zavedená s příchodem nového modelu však způsobovala časté vibrace brzd. Problém se týkal ročníků 2004 a 2005, dnes již by se vyskytovat neměl.

Nepříjemné dopady měla také snaha výrobce snížit spotřebu pohonných hmot u původních zážehových čtyřválců 2,0 a 2,5 litru, přejatých jen s menšími změnami z předchozí generace. Redukce vnitřního tření totiž přinesla i vyšší spotřebu oleje. Jev bohužel obvyklý u mnoha moderních vozů řadu subaristů dosti překvapil, jelikož předchozí modely je prakticky odnaučily stav oleje mezi výměnami kontrolovat. Japonské vozy nemávají kont-

rolky stavu motorového oleje (obvykle žlutá olejníčka) a když už se rozsvítí kontrolka nedostatečného tlaku (červená olejníčka), bývá obvykle pozdě. Zvýšená spotřeba oleje se projevuje hlavně při dynamickém stylu jízdy. Nezbyvá proto než poctivě nacvičovat s měrkou, nejlépe při každém druhém tankování. Její tvarování to řidiči, který nestrávil čas čtením návodu k obsluze, nikterak neusnadňuje. Snadno si splete prolis určený k vyztužení měřky s horní ryskou a začne dolívat litry oleje navíc. V roce 2005 výrobce modifikoval materiály a spotřeba oleje opět klesla – pravidelnou kontrolou však nadále nic nezkažte.

Potěšivá je však též existence problémů, které v minulosti vozy Subaru trápily, ale u čtvrté generace legacy už se nevyskytují. Mezi ně patří třeba krátká životnost ložisek zadních kol, do nichž vinou zkorodovaných poloos pronikala vlhkost. U modelů Outback se také nemusíte bát krátké životnosti samonivelačních tlumičů tak, jak to známe ze starších foresterů. Jiná konstrukce nápravy totiž tlumič mnohem méně namáhá. Navíc velkorysá tříletá záruka i vstřícný přístup značky Subaru ke garancím způsobují, že kupující ojetiny nic z popsaného poznat nemusí. Zmíňovat tak, že v roce 2005 proběhla svolávací akce na kliky zad-



Do roku 2007 nemělo legacy podélně nastavitelný volant



Bezrámová boční okna vypadají efektně a překvapivě nejsou zdrojem problémů



Dokonce i elektrické vyhřívání sedaček je standardem

ních dveří, jelikož ty mohly zůstat otevřené, je skoro zbytečné.

Slušel by mu turbomotor

Zájemce o ojeté legacy tak může hospodařit s informací, že auto je spolehlivé přesně tak, jak se od japonského původu čeká, a že pohon všech kol u něj neznamená nadměrné riziko vysokých investic. Řešit tak bude zejména provozní náklady, jelikož úsporný diesel přišel až na sklonku kariéry modelu a o cenách servisu u japonských automobilů slyšíme po českých hospodách hrůzné historky.

Obavy z vyšší spotřeby paliva jsou částečně oprávněné, praxe ukazuje na obrovské rozdíly dle převážujícího typu provozu. Ve městě mají atmosférické čtyřválcové motory práce s neustálým roztáčením pětice hnacích hřídelí a trojice diferenciálů, takže spotřeba paliva stoupá i přes jedenáct litrů na 100 km. Mimo ně naopak vyniká dobrá aerodynamika nízké karosérie a svoji roli sehrává zřejmě i jízdní jistota, díky níž zkušený řidič tolik nebrzdí do zatáček a nemaří vzácnou kinetickou energii. Spotřeba proto může spadnout i pod osm litrů. V obou případech je jedno, zda máte motor 2,0, nebo 2,5 litru. Ač nová generace dvoulitru s rozvodem DOHC a proměnným časováním ventilů, představená v roce 2006, má suverénní výkon a řádně roztočená zaslouží slova o luxusní základní motorizaci, tak s odpory hnací soustavy bojuje motor hlavně točivým momentem a v tom má větší agregát citelně navrch. Jízda s ním je relaxovanější, delší převody zlepšují akustickou



Panoramatické střešní okno je u modelů kombi standardem od střední úrovně výbavy Comfort



Přítomnost prvního plochého dieselu v osobním voze avizuje modro-bílé logo

pohodu, ostré rozjezdy se tak snadno nezmění v ostudné poskakování při rychlém puštění spojky (u normálních aut v tutéž chvíli prohrábnou přední kola). Kdo by čekal, že třílitrový šestiválec, nabízený ve čtvrté generaci poprvé pro celou modelovou řadu, bude teprve tím pravým pohonem, může být zklamán. Jeho spotřeba již pod deset litrů neklesá nikdy (toto umí snad jenom BMW) a hlavně u něj převažuje výkon nad točivým momentem, což je přesný opak charakteristiky, jež by pro subaru byla žádoucí. Překvapivě totiž úpravy pro aplikaci ve čtvrté generaci, jako zavedení proměnného časování a zdvihů ventilů, vyústily v charakteristiku vysokootáčkového motocyklu. Ve spojení s krátkou šestistupňovou převodovkou (původem

z imprey STi) ve sportovně upraveném modelu Spec. B je to možná správně, ale Outback s automatem ve sprintech obtížně udolává i dvoulitrové turbodiesely. Z klidu na 100 km/h se rozjede za 8,5 s, kdežto diesel s papírovým handicapem neuvěřitelných 70 kW jen o 0,7 s pomaleji.

Subaru Legacy by náramně slušel turbomotor, třeba ten 2,5 litrový známý ze sportovních verzí imprey či obou generací foresteru. Takový je k dispozici pro americké verze, které krom toho lákají i velmi výhodnou cenou. Již tradiční varování pro takové případy však platí i zde, a to dvojnásob: Krom jiných předpisů (světla, brzdy) jsou zde rozdíly dány i výrobou ne v Japonsku, ale přímo v USA (Indiana). Proto až 80 procent dílů je jiných. Díky perfek-



Důraz na pevnost při nárazu – čep zabraňuje prolomení zadních dveří

ní servisní podpoře Subaru po (place-ném) internetu nemají značkové servery většinou problém tyto vozy opravit, ale za potřebná data musí platit, tuto investici nerozdělí množstvím klientů, takže obvykle stanovují smluvní ceny.

Zájemce o pružné zrychlení a sílu mazací odpory čtyřkolky tak bude muset počkat na větší nabídku ojetých dieselů, které bohužel přišly až na sklonku kariéry modelu. Jejich jízdní projev je působivý, ticho srovnatelné se zážehovými motory, jen citlivost na kvalitu paliva asi větší, na rozdíl od benzínu totiž nemůžete naftu v Česku tankovat kde vás napadne. Nicméně nárůst hlučnosti nemusí ještě znamenat konec vstříkovačů. Jisté změny jejich parametrů jsou v průběhu životnosti normální a řídicí jednotka se na to umí adaptovat. Činí tak bohužel jen v režimu volnoběhu, při zahřátém motoru a bez zátěže pomocnými agregáty (např. klimatizací). Jelikož v běžném provozu tyto podmínky často nepřicházejí, zařadil výrobce autoadaptaci spuštěnou z diagnostického přístroje do servisního plánu. S každou výměnou oleje (po 15 000 km) tak může být zákazník překvapen tišším chodem svého plochého dieselu.

Subaru zákazníkům neklame

Automobilky se dnes předhánějí ve vykazování co nejnižších očekávaných servisních nákladů. Bohužel spíše než úpravami konstrukce tak činí důvěrou v životnost motorového oleje či filtrů, prohlášením náplní manuálních či automatických převodovek

KAROSÁŘSKÉ VARIANTY



Čtyřdveřový sedan: Základní varianta karosérie. Dostupná je se všemi pohonnými jednotkami. Objem zavazadlového prostoru u ní činí 433 litrů a není jej možné zvětšit sklopením sedaček. Léta neumožňoval odpočet DPH, a zřejmě i proto je jeho výskyt zřídka.



Pětídveřové kombi: Elegančně tvarované kombi upřednostnilo štíhlou linii před objemem zavazadelníku, který je 459 litrů, negativní vliv v tomto směru má jistě i prostorově náročný pohon všech kol. Skladný tvar stejně jako ložná plocha po sklopení sedaček (a odpovídající objem 1649 litrů) však zaslouží ocenění.



Pětídveřové kombi Outback: Za příplatek 85 tisíc Kč získal kupující vnitřní rozměry shodné s kombi, ale o 530 mm větší světlou a celkovou výšku. Montáží větších kol a nivelačními zadními tlumiči se zlepšily nejen parametry průchodnosti terénem, ale i komfortu. V ČR to byla nejprodávanější verze dostupná se všemi motory vyjma dvoulitrové zážehové.



Směrovky ve zpětných zrcátkách byly jednou z novinek čtvrté generace Legacy. Na snímku modernizované provedení.

za celoživotní. S trochou štěstí hlavní agregáty vozidla toto týrání přežijí po dobu služby u prvního majitele, kupující ojetiny pak ovšem může získat hromadu lesklého šrotu.

Subaru má stále nešizený servisní plán, kdy olej v motoru se mění po patnácti (u konkurence i po 35), vzduchový filtr po 30 (u konkurence i po 90) a olej v převodovce (automatické i manuální) a diferenciálu po 60 tisících km. Za jednotlivé servisní prohlídky tak můžete zaplatit trochu více, za neplánované opravy naopak méně. Životnost vozů Subaru s atmosférickými motory je obecně vynikající, slabší článek představují možná převodovky. Po 200 tisících km se někdy začne projevovat hlučnost mezinápravového diferenciálu v zadní části převodovky a leckdo začne panikařit, obvolávat vrakoviště, přemýšlet o prodeji vozu. Přitom servisy Subaru běžně převodovky rozebírají a náklady na materiál (obvykle výměna ložisek) nepřesáhnou 2000 Kč, pracnost bývá kolem deseti hodin. Důležité je reagovat na hluk včas, než vzniklé piliny poškodí i, co bylo dosud zdravé. Obdobně to je s automatickými převodovkami vlastní výroby Subaru. S běžnými závadami si poradí autorizované servisy, pokud však majitel statečně využije i poslední zbytky schopností pohybu, bývá výsledkem skříň plná pilin a řešením objednaní repasované od smluvního specialisty Subaru ze SRN – zhruba za 100 000 Kč.

Při pohledu nad bezrámová skla bočních dveří mnozí místo radosti ze sníženého těžiště pocítí obavy a pískání větru a netěsnosti. Může za to zřejmě historická zkušenost se Škodou 110R, do které po čase obvykle nejen foukalo, ale i přšelo, sněžilo

VÝBAVY SUBARU LEGACY KOMBI (MR 2009)



ACTIVE

Pohonné jednotky: 2,0R, 2,0d.

Základní výbava:

elektrické ovládání předních i zadních oken, dálkově ovládané centrální zamykání, stabilizační systém VDC (vyjma 2,0R MT), rádio s integrovaným měničem na šest CD, dvouzónová automatická klimatizace, elektricky vyhřívaná přední sedadla, tempomat, elektricky ovládaná a vyhřívaná zpětná zrcátka, v osmi směrech elektricky nastavitelné sedadlo řidiče, 17" litá kola, kůží potažený volant



COMFORT

Pohonné jednotky: 2,0R, 2,0d, 2,5i.

Vybavení navíc proti Active:

kožené potahy sedaček, sportovní volant MOMO, panoramatické střešní okno s elektrickým ovládním, xenonové světlomety, paměti nastavení sedadla řidiče



EXECUTIVE

Pohonné jednotky: 3,0R AT.

Vybavení navíc proti Comfort:

DVD přehrávač a navigační systém s dotykovou obrazovkou, velký palubní počítač, Bluetooth hands-free, výdech ventilace na zadní sedadla, elektricky seřiditelná sedadla spolujezdce, klimatizovaná schránka v loketní opěrce, bezklíčový přístup a startování



Spec. B

Pohonné jednotky: 3,0R 6M.

Vybavení navíc proti Executive:

sportovní hliníkové pedály, 18" litá kola, jiný druh koženého čalounění výhradně v černé barvě

a padalo listí. Nicméně skla u Subaru jsou z výroby perfektně slícována, a navíc umožňují seřízení v několika osách, takže případný problém je snadno odstranitelný.

Přes složitost své techniky je Subaru Legacy určitě jedno z nejspoleh-

livějších a nejdolnějších aut své třídy. Za trochu tolerance ke spotřebě paliva se odvděčí kombinací komfortu a jistoty, kterou jinde těžko zažijete. Trakce přesahuje hranice chápání, s kvalitním zimním obutím řidiče obvykle zastaví až sníh valící se přes čelní sklo. Vůz se

stále vyrábí, premiéra páté generace je naplánována na září. Ta současná, vybavena už i dieselem, se nachází v maximálním stadiu dotaženosti, navíc chvíli před koncem produkce jsou prodejci obvykle svolnější k jednání o slevách...

NEJČASTĚJŠÍ ZÁVADY

Exteriér a interiér:

- Výrobní vada mechanismu propojení vnější kliky zadních dveří a zámku. Příliš velkou silou roznýtaný spoj kloubku táhla způsoboval vysoké tření a vážnutí mechanismu s následkem nezajištění dveří po zavření. Koncem roku 2005 řešeno svolávací akcí.
- Vibrace a hlučnost tepelných štítů výfukového potrubí. U vozů se počítá s broděním, takže výfukové potrubí je před ostřikem vody (následkem kterého by mohlo prasknout) chráněno tepelnými štíty. Ty mohou prasknout, ale hlučnost dokáží způsobit i pod ně nabrané kamínky.

Zážehové motory:

- Vyšší spotřeba oleje u motorů 2,0i SOHC a 2,5i SOHC zkraje produkce. Projevuje se zejména při dynamické jízdě. V roce 2005 výrobce upravil materiály a spotřeba oleje od té doby nepřesahuje dnešní standardy.
- Klepání napínacích kladek rozvodového řemene u zážehových čtyřválců o blok motoru. Nastává v případě, že kladka nebyla vyměněna spolu s řemenem.
- Podpalování výfukových ventilů po zmenšení jejich vůle u motorů 2,0i SOHC, výhradně při provozu na LPG.
- Pískání dvouhmotových setrvačnicků značky Valeo vinou pronikání prachu (čtyřválcové motory). Od roku 2008 dodává spojkové díly Sachs, s nimiž problémy už nejsou.

Vznětové motory:

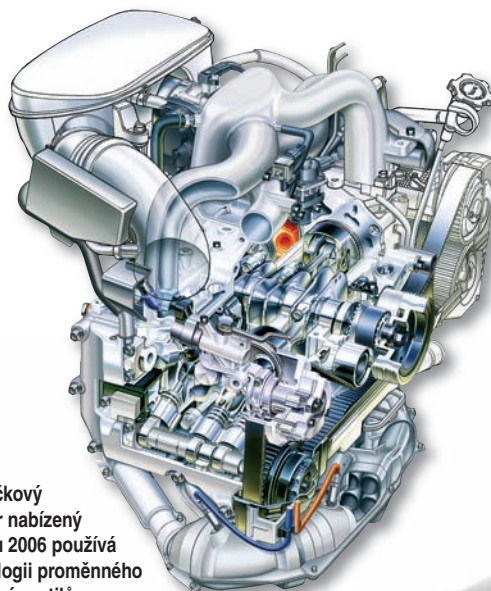
- Vstřikovače Denso citlivé na kvalitu nafty. Výměna je náročná, neboť vyžaduje demontáž motoru.

Převodné ústrojí:

- Hlučnost převodovky při vyšším kilometrovém nájězdu, zejména v oblasti mezinápravového diferenciálu. Řešitelné obvykle výměnou ložisek.
- Zadřená viskózní spojka, nutná výměna celého mezinápravového diferenciálu za 18 000 Kč. Obvykle při vysokém kilometrovém nájězdu či nestejném obvodu předních a zadních kol.
- Opotřebení automatických převodovek při vysokém stavu km, řešení může stát až 100 000 Kč.
- Opotřebená či vadná mezinápravová spojka Multi Plate Transfer u vozů s automatickou převodovkou bez VDC.

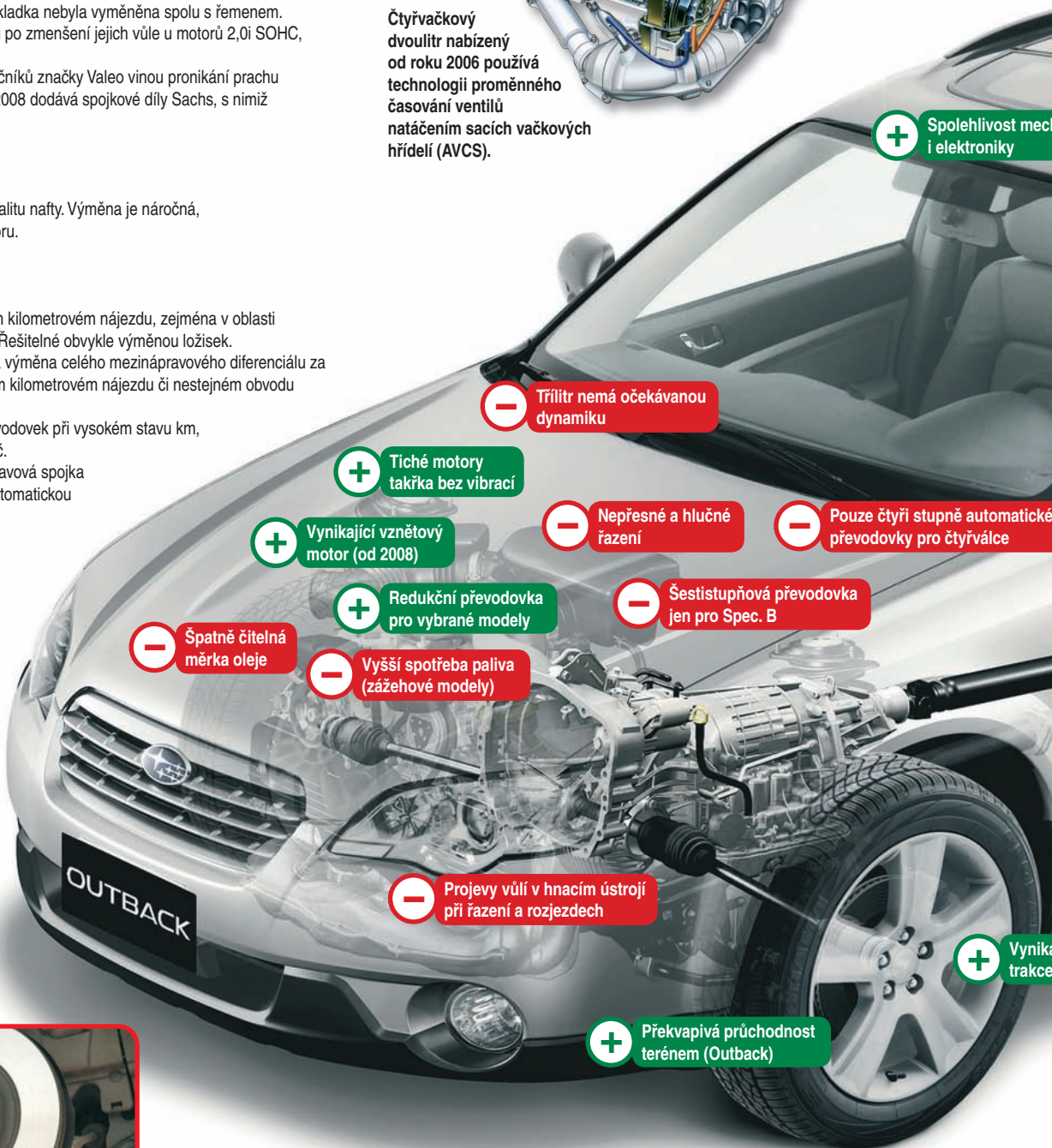
Podvozek:

- Rázy do řízení při přejezdu nerovností v zatáčke vinou konstrukce pastorku. V roce 2006 řešeno dodatečnou montáží tlumiče rázů – gumové hadice místo ocelové trubky.
- Vibrace brzd v letech 2004 až 2005. Poté modifikován materiál brzdového obložení.
- Rázy a klepání obvykle nezpůsobují kulové čepy, ale silentbloky stabilizátoru



Čtyřválcový dvoulitrový motor od roku 2006 používá technologii proměnného časování ventilů natáčením sacích váčkových hřídelí (AVCS).

+ Spolehlivost mezikomponent i elektroniky



- Třílitr nemá očekávanou dynamiku

+ Tiché motory takřka bez vibrací

- Nepřesné a hlučné řazení

- Pouze čtyři stupně automatické převodovky pro čtyřválcové

+ Vynikající vznětový motor (od 2008)

+ Redukční převodovka pro vybrané modely

- Šestistupňová převodovka jen pro Spec. B

- Špatně čitelná měrka oleje

- Vyšší spotřeba paliva (zážehové modely)

- Projevy vůlí v hnacím ústrojí při řazení a rozjezdech

+ Vynikající trakce

+ Překvapivá průchodnost terénem (Outback)



V prvním roce výroby trpěly modely Legacy vibracemi brzd. Vyřešil to až nový typ brzdových destiček (na snímku).

POZOR!

U vozů Subaru je nutné, aby přední i zadní pneumatiky měly stejný reálný obvod (rozměr, značka, model, opotřebením, tlak). Jinak dochází k uzavření viskózní spojky v diferenciálu s následky v podobě vysoké spotřeby, snížené dynamiky a velmi rychlého opotřebením.



Olej v zadním diferenciálu je předepsáno měnit po 60 000 km



Manžety poloos trpí spíše oletujícími kameny, než že by s jejich kvalitou bylo něco špatné

SERVISNÍ RADY

Výměny oleje

Zážehové i vznětové motory mají pevný interval výměny motorového oleje 15 000 km nebo jeden rok podle toho, co nastane dříve. U zážehových čtyřválců výrobce umožňuje použití oleje s vysokou tepelnou zatížitelností (10W-60), čímž dojde ke značnému snížení spotřeby oleje při dynamické jízdě. U motorů 2,0d a 3,0R to není možné, jelikož mají rozvody poháněné řetězem, který k optimálnímu mazání vyžaduje hustý olej.

Rozvody, ventily

Všechny zážehové čtyřválcové mají rozvody poháněné ozubeným řemenem s intervalem výměny 105 000 km. Výrobce nepředepisuje výměnu žádných dalších součástí, přesto je doporučeno vyměnit napínací kladku, která jinak může klepat o blok. Vodní pumpu hnanou řemenem není překvapivé v rozporu s obecnými zvyklostmi nutné měnit. U modelů provozovaných na benzín nejsou předepsány kontroly ani vymezování ventilových vůlí. Vozy provozované na LPG však tohle vyžadují, a to poprvé po 15 000, poté vždy po 30 000 km. U motorů 2,0i SOHC se to provádí seřizováním na vahadlech, u motorů 2,0R a 2,5i pak výměnou přesně kalibrovaných hrníčkových zdvihátek.

Zapalovací svíčky

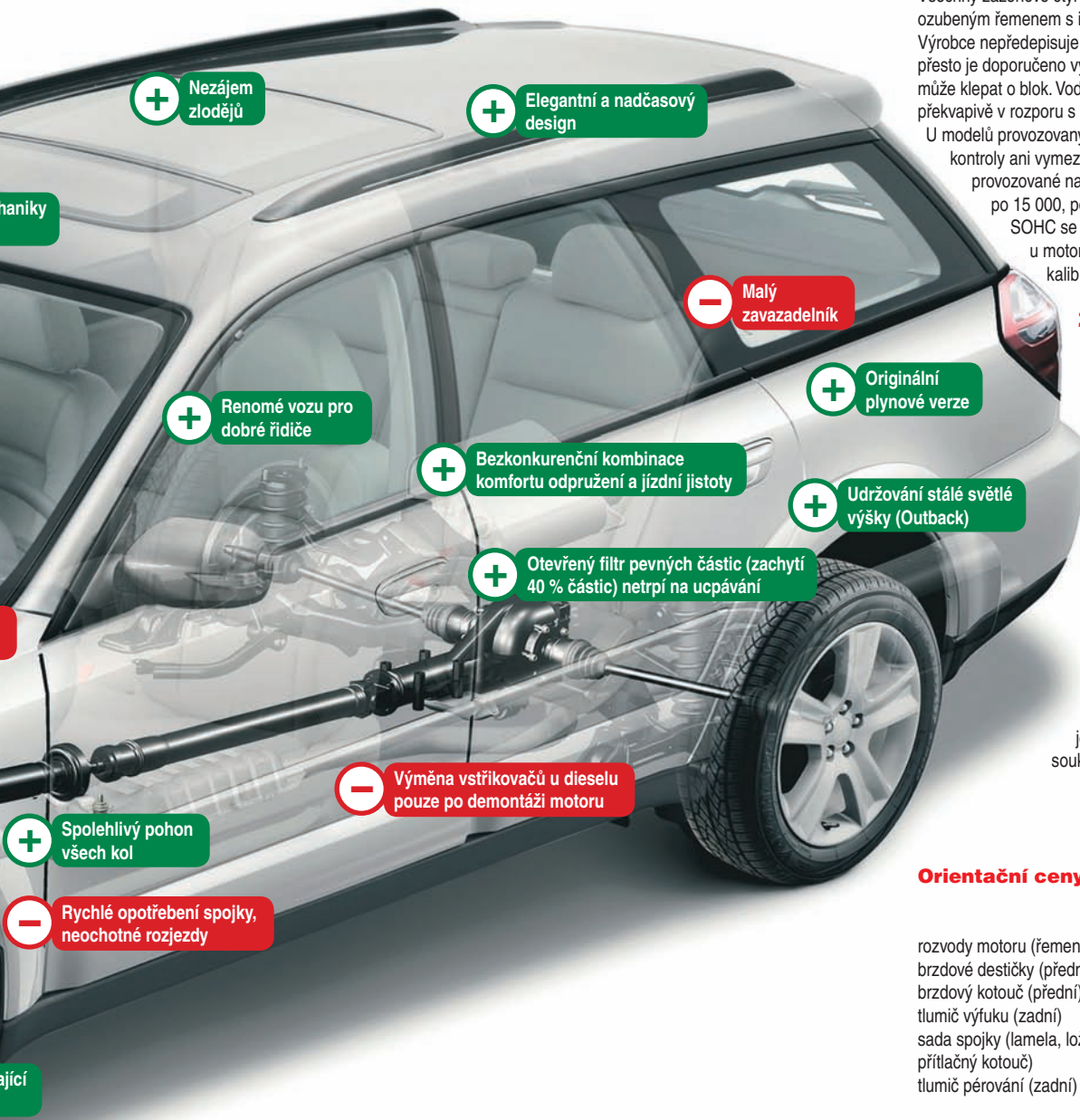
O motoru 2,0i SOHC a vozů provozovaných na LPG je výměna zapalovacích svíček běžného typu předepsána po 30 000 km. Ostatní zážehové modely používají svíčky s odolnými iridiovými elektrodami, které vydrží 105 000 km. U motorů s rozvodem DOHC (2,0R, 3,0R) je výměna náročnější, jelikož vyžaduje speciální přípravky.

Převodovka

Olej v manuální či automatické převodovce a v zadním diferenciálu se dle předpisu výrobce mění po 60 tisících km. V převodovkách je nutné používat olej pro hypoidní soukolí.

Orientační ceny náhradních dílů:

	originální díl	díl srovnatelné kvality
rozvody motoru (řemen+ kladka)	5024	5745
brzdové destičky (přední)	2480	1849
brzdový kotouč (přední)	2527	1912
tlumič výfuku (zadní)	7097	3614
sada spojky (lamela, ložisko, přítlačný kotouč)	7067	8599
tlumič pérování (zadní)	4454	2993



+ Nezájem zlodějů

+ Eleganční a nadčasový design

- Malý zavazadelník

+ Renomé vozu pro dobré řidiče

+ Originální plynové verze

+ Bezkonkurenční kombinace komfortu odpružení a jízdní jistoty

+ Udržování stálé světlé výšky (Outback)

+ Otevřený filtr pevných částic (zachytí 40 % částic) netrpí na ucpávání

- Výměna vstřikovačů u dieselu pouze po demontáži motoru



+ Spolehlivý pohon všech kol

- Rychlé opotřebení spojky, neochotné rozjezdy



Symetrický pohon všech kol s minimalizovanými negativními dopady podélného umístění motoru před přední nápravou

MOTORICKÉ VARIANTY




Motor, parametry	Produkcce	Převodovka	Hodnocení	Komentář
2,0i 16V SOHC (EJ20) 101 kW, 187 N.m, 7,5/100 km 	od 2003 do 2005	5M/4A	★ ★ ★ ☆ ☆ ☆	Motor poděděný po předchozím modelu byl dostatečnou základní jednotkou. Úpravy ve jménu snížené spotřeby paliva mu však přinesly vyšší hlad po oleji – jeho stav je potřeba pravidelně kontrolovat. Mimo město výkon motoru vcelku stačí, městský provoz však odhaluje jeho omezený točivý moment. Snížení provozních nákladů pohonem na LPG, který české zastoupení se zárukou nabízelo, zde mírně koliduje s omezenou odolností ventilových sedel. Seřízení ventilových vůlí je zde potřeba provádět nejpозději každých 30 tisíc km, jinak může dojít k podpálení ventilů.
2,0R 16V DOHC (EJ20) 121 kW, 187 N.m, 8,5 l/100 km	od 2006	5M/4A	★ ★ ★ ★ ★	V roce 2006 výrobce přinesl zbrusu nový základní motor s nezvykle vysokým specifickým výkonem dosahovaným až při 6800 otáčkách, přičemž hranice jejich maxima ležela ještě o 500 min ⁻¹ výše. I kupující nejlevnější verze mohl zažít něco ze sportovního DNA vozů Subaru, pokud tedy motor pořádně vytočil, jelikož síla odspodu stále není jeho silnou stránkou. Více newtonmetrů motor dostal při modernizaci v roce 2007, ztratil však někdejší úžasnou ochotu k vytáčení a 11 kW výkonu. Podstatné snížení kompresního poměru neprospívá termodynamické účinnosti, takže na hlasech, že ta novější varianta překvapivě žere více, možná něco bude. Obě verze mají proměnné časování sacích ventilů AVCS.
2,0R 16V DOHC (EJ20) 110 kW, 196 N.m, 8,6 l/100 km 	od 2007	5M/4A	★ ★ ★ ★ ☆	

TECHNICKÉ PARAMETRY

Motor	2,0i	2,0R	2,0R	2,5i	2,5i VVL	3,0R	2,0d
Zdvihový objem (v cm ³)	1994	1994	1994	2457	2457	3000	1998
Vrtání x zdvih (v mm)	92x75	92x75	92x75	99,5x79	99,5x79	89,2x80	86 x 86
Ventilový rozvod	2xSOHC	2xDOHC	2xDOHC	2xSOHC	2xSOHC	2xDOHC	2xDOHC
Výkon (kW)	101/5600	121/6800	110/6000	121/5600	127/6000	180/6600	110/3600
Točivý moment (N.m)	186/4400	187/3200	196/3200	226/3600	227/4400	297/4200	350/1800
Kompresní poměr	10,0	11,1	11,2	10,0	10,0	10,7	16,3
Převodovka	5M/4A	5M/4A	5M/4A	5M/4A	5M/4A	6M/5A	5M
Přední náprava	Nezávislé zavěšení kol, náprava pseudo McPherson s nápravnicí a spodním ramenem tvaru L, odpružená vinutými pružinami, torzní stabilizátor						
Zadní náprava	Nezávislé zavěšení kol, jedno podélné a tři příčná ramena, torzní stabilizátor						
Rozměry (mm) d x š x v	4665 x 1730 x 1425 (sedan), 4720 x 1730 x 1470 (kombi), 4730 x 1770 x 1545 (Outback)						
Rozvor (mm)	2670						
Pohotovostní hmotnost (kg)	od 1350	od 1400	od 1400	od 1425	1415-1490	1550-1620	1525 - 1645
Max. rychlost (km/h)	193/182	204/193	210/205	206/202	211/208	233/237	203
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	11,5/13,2	9,8/11,8	9,4/11,1	9,6/10,9	9,6/11,0	7,0/8,4	8,9
Kombinovaná spotřeba paliva	7,6/7,5	8,8/8,5	8,1/9,2	8,2/8,1	8,6/8,7	12,3/9,8	5,7

Parametry hmotnosti, dynamiky a spotřeby paliva platí pro kombi. Hodnoty v závorce platné pro verzi s automatickou převodovkou.

MOTORICKÉ VARIANTY

Motor, parametry	Produkcce	Převodovka	Hodnocení	Komentář
2,5i 16V SOHC (EJ25) 121 kW, 226 N.m, 8,2 l/100 km	od 2003	5M/4A	★★★★☆	Lineární a silný tah velkého čtyřválce není vykoupen žádným zvýšením spotřeby proti tomu malému, ba dokonce naopak. Suverénní jízdní projev se ještě zlepšil v roce 2007, kdy jednotka dostala systém variabilního zdvihu sacích ventilů spočívající v přepnutí na ostřejší palec vačkového hřídele. Delší převody podporují cestovní ambice a překvapivě příjemná je i kombinace s automatickou převodovkou, ač její jen čtyři stupně jsou již dnes raritou. Lety prověřený agregát je pro legacy tou nejlepší volbou a překvapivě dobře snáší i LPG, zejména jde-li o českým zastoupením prodávanou soustavu Vialle se vsříkováním kapalné fáze plynu.
2,5i 16V SOHC VVL (EJ25) 127 kW, 227 N.m, 8,6 l/100 km	od 2007	5M/4A	★★★★★	
				
3,0R 24V DOHC (EZ30) 180 kW, 297 N.m, 12,3 l/100 km	od 2003	6M/5A	★★★☆☆	Odstrašující hodnota spotřeby platí pro verzi Spec. B se šestistupňovou převodovkou, jejíž robustnost a zpřevodování z imprey STi sledují jiné cíle než úspornost. Verze s pětistupňovým automatem udává hodnotu 9,8 l/100 km. Přesto tento motor není úsporný a s točivým momentem vrcholícím až při 4200 otáčkách ani silný. Není jasné, co vlastně výrobce zavedením proměnného zdvihu ventilů (VVL) a jejich proměnného časování (AVCS) sledoval, jelikož v minulé generaci outbacku bez těchto vymožeností táhl odspodu mnohem lépe. Na druhou stranu obvyklá nákladnost provozu vrcholných verzí zde platí jen v otázce spotřeby – jako jediný v řadě Legacy se tento motor obejde bez dvoumotového setrvačnicku a na rozdíl od zážehových čtyřválců má rozvody poháněné řetězem, který nevyžaduje periodické výměny. Ani o jiných závadách není u tohoto motoru moc slyšet.
				
2,0d 16V DOHC (EE20) 110 kW, 350 N.m, 5,7 l/100 km	od 2008	5M	★★★★★	První diesel s protilehlými písty se automobilce Subaru neskutečně povedl. Jeho lineární zátah, obrovská síla, žádná hlučnost a nízká spotřeba tvoří působivý mix. Absence šestistupňové převodovky je dána nevhodností robustního ústrojí Spec. B pro dosahování nízké spotřeby. Nové, šestistupňové ústrojí bylo k dispozici až s příchodem dieselu pro Forester, přičemž jeho zavedení se vzhledem ke krátké zbyvajícím kariéře čtvrté generace legacy již nevyplatilo. Vyplatí se používat jen kvalitní naftu a zkrátit intervaly výměny palivového filtru z 90 na 30 tisíc km. Takto dlouhý interval u Subaru jistě neplyne ze snahy šdit servis, ale z prostého nedostatku zkušeností s nekvalitnou palivou ve středoevropském regionu.
				

ZAJÍMAVOST – SI DRIVE

Při modernizaci v roce 2007 se v třílitrových modelech objevil systém SI Drive umožňující řídicí měnit charakteristiku plynového pedálu, mapy řídicí elektroniky motoru a řídicí algoritmy automatické

převodovky. V režimu Intelligent udržuje co nejnižší otáčky, výkon nastupuje pozvolna a plyn reaguje vláčně tak, aby mimovolní pohyby jím nezvyšovaly spotřebu paliva. Režim Sport nabízí obvyklé chování,

Sport Sharp pak prudké reakce s okamžitým podřazením a nástupem velké části výkonu již v úvodu dráhy plynového pedálu.



Nejlepší stroj



Diesel od Subaru není žádný parametrový rekordman, konkurence stejné objemové kategorie dnes má 125 (VW), 130 (BMW) i 131 (Renault) kilowattů. Taktéž točivý moment 350 N.m již dnes není extrém, nejlepší konkurenti nabídnou ještě o 50 N.m více. Snaha oslnit čísly však nemusí znamenat výslednou spokojenost řidiče a naopak řidič je leckdy spokojenější třeba se slabším, ale pružnějším a rychleji reagujícím motorem. U přeplňovaných motorů, diesely nevyjímaje, totiž platí, že růst specifického výkonu je obvykle vykoupen méně přívětivou charakteristikou – snížením točivého momentu v nízkých otáčkách a prodloužením reakce na sešlápnutí plynu.

Zázračných 150 koní

Dokonce i při sportovní jízdě nemusí být vysoké maximální hodnoty výkonu zárukou rychlosti, neboť rozhoduje ne absolutní, ale průměrná výše křivky v průběhu akcelerace. Outback 2,0d tak z klidu na 100 km/h zrychlí za 9,2 s čili dokonce o 0,6 s rychleji než model se zážehovým motorem 2,5i o 17 kW výkonnějším.

Startér motorem točí zdánlivě bez odporu, což je jistě průvodní jev (na diesel) nízké komprese jen 16,3:1. Volnoběžný chod je poté zcela prostý klasického zvuku vznětového spalování i obvyklých vibrací. Prostě tam vpředu něco tiše tiká, že by to mohl být diesel, co určitě nečekáte. Ještě větší šok přináší vytáčení motoru, kdy si užíváte tlaku do zad a on náhle přestane. Příčinou není porucha, ale jen ručička otáčkomě-

Je toho hodně, co člověk u Subaru jen těžko chápe. Třeba jak může být diesel tak tichý? Jak to, že jeho pouhých 150 koní stačí na takové sprinterské výkony? Proč je spotřeba paliva nižší než u většiny stejně motorizovaných předkoklek? A jak lze takovým způsobem zkombinovat komfort a stabilitu? Odpověď zní: výlučnou základní konstrukcí a její realizací bez přehnaných ohledů na výrobní náklady.

ru visící na pěti tisících. Zatímco řadový čtyřválec produkuje s rostoucími otáčkami stále intenzivnější vibrace, tak u boxeru se síly z obou řad válců navzájem vyruší a nic vás neupozorní na nadměrné tempo motoru.

Roztáčení velkých kol, trojice diferenciálů a pětice hřídelí dá atmosférickým motorům zabrat, diesel však stačí držet na nějakých 1500 otáčkách a jízdní odpory snad vůbec necítí. Pod tímto pásmem pracuje také, ale třeba pravoúhlé odbočení již vyvolá zdání turbodíry, kterou však agregát tařka nemá, příčinou jsou ty odpory. Situaci by vylepšila šestistupňová převodovka, s níž by také rychlostní ambice vozu nekončily striktně u dvou set, a mohl by tak i na dálnicích ujet dieselvým octaviím. Stejným motorem poháněné modely Impreza a Forester již novy šestikvart mají, legacy jej dostane až v další generaci.

Tichý let cestou necestou

Velká kola s pořádným profilovým číslem (215/55 R17) ještě podporují komfort, který je jinak řadě Legacy

vlastní – těžko najdete auto, v němž by vám byl stav českých cest více lhostejný. Zároveň však překvapuje stabilita, jízda po německé dálnici dvě stě je nuda, auto jede stále jako v kolejších, což je při světlé výšce poctivých 200 mm nečekané. Pro srovnání Nissan Patrol má 190 mm (je však pravda, že u něj světlost limituje diferenciál zadní tuhé nápravy). S outbackem se tak nemusíte bát nebezpečných cest a jeho trakce je famózní. Stálý pohon všech kol se třeba na pod-

máčené louce nedopouští chyby všech pohonů přiřaditelných, tj. že stále hnaná kola strhnou drn a zaplní si vzorek, takže náhle se připojí druhá náprava již vozidlo sama neutáhne a zopakuje totéž. Subaru hrozně dlouho jede zcela bez prokluzu, jelikož na všech kolech je stejný točivý moment.

Fascinace jeho jízdními vlastnostmi a ústrojím pohonu pokračuje v zatáčkách, kde se při běžné svižném tempu auto normálně nakloní, a i začne pískat pneumatikami. Pouťavé je však chování na samotné hraně, kdy napětí vznikající v poháněcí soustavě přednostně trhá od silnice zadní kola. Vozidlo se stává přetáčivým, přičemž s rostoucím úhlem smyku to napětí mizí a nastupuje opět přirozená snaha o návrat do správného směru. Hnací soustava Subaru tak má jakýsi samospásný stabilizační efekt, osobně jej hojně využívám a na hranici přilnavosti prostě důrazně stočím volant dovnitř zatáčky, abych hned pocítil, jak auto odsazuje zád. U novějších modelů je podmínkou vypnutý stabilizační systém, ty starší jej obvykle neměly a nutno říci, že ani nepotřebovaly.

Cena 938 800 Kč za nový vůz je vzdálena představám kupujících ojetin, ale čas pokračuje rychle a i nabídky předváděcích či referentských vozidel se množí. Je však jasné že Subaru zbavené všech jeho tradičních nectností (na prvním místě vysoké spotřeby, diesel jezdí v praxi nanejvýš za sedm litrů, běžněji za 6,5) rozhodně bude patřit v autobazarech k nejžádanějším modelům. ☉

HODNOCENÍ

Spolehlivost:	★★★★★
Technická úroveň:	★★★★☆
Ceny ojetin:	★★★☆☆
Provozní náklady:	★★★☆☆
Servis:	★★★★☆
Jízdní vlastnosti:	★★★★★
Dynamika:	★★★★☆
Prostornost:	★★★★☆
Zavazadelník:	★★☆☆☆
Kvalita sedaček:	★★★★☆

ČÍM SI VÁS ZÍSKÁ



Redukční převodovka Dual Range:

Vozy Subaru s karosérií kombi (včetně foresteru) a čtyřválcovými atmosférickými motory ve spojení s manuálními převodovkami jsou vybaveny unikátním kusem techniky – dvoustupňovou redukcí řaditelnou za jízdy. Redukovaný převod není tak pomalý, jak známe z terénních automobilů, s poměrem 1:1,45 pozmění výsledné převodové poměry zhruba na úroveň, které se dříve říkalo horský převod. Jím byly vybavovány vozy distribuované do hornatých oblastí v dobách, kdy výkony motorů bývaly nižší než dnes. Používání této redukce je velmi přínosné v terénu (modely Outback), v praxi však častěji při tažení vleků, neboť při legislativním limitu 80 km/h je neredukovaná „pětka“ příliš dlouhá. Při rozjezdech s vlekem také redukce citelně sníží namáhání spojky.

ČÍM ODRAZUJE

Měkkými zadními péry u kombi:

Standardní kombi není na rozdíl od pseudoterénních verzí Outback vybaveno tlumiči udržujícími stálou světlou výšku, což by ještě nebylo proti konkurentům nic nezvyklého. V duchu japonské tradice však jsou zadní péra dosti měkká, takže již při středním zatížení zád viditelně klesá k zemi. Vozy, které byly již od prodejce přestavěny na plynový pohon a vybaveny v minulých letech tolik populární „odpočtovou“ mříží, napodobují Škodu 120L již v nezatíženém stavu.

TAJNÝ TIP

Originální pohon

na LPG: Aby kompenzoval přirozeně vyšší nároky na palivo a absenci dieselu, nabízel český dovozce vozy profesionálně přestavěné na pohon kapalným propanbutanem (LPG). V legacy byla většinou nabízena soustava Vialle s vícebodovým vstříkáváním kapalného plynu, u níž odpadá dlouhé zahřívání motoru (odpařování plynu) na benzín. Potřebný tlak vytvoří čerpadlo během několika desítek vteřin a přepnutí probíhá neznatelně. Taktéž neznatelný je u tohoto systému pokles výkonu, jelikož nižší výhřevnost plynu



Připojení přívesu, pro jehož tahání jsou tyto modely jinak přímo předurčeny, pak doslova zarazí zadní kola hluboko do podběhů. Současně s kritikou je však potřeba smeknout před progresí odpružení, které se ani pak nedostává na doraz a celá věc má důsledky spíše v estetice než v jízdních vlastnostech.

je kompenzována jeho vyšší spotřebou (v praxi kolem 12 l/100 km). Díky zhruba poloviční ceně LPG proti benzínu jsou však náklady na palivo s jistotou do dvou korun na kilometr. V kombinaci se starým motorem 2,0i SOHC lze plynový pohon doporučit jen omezeně, neboť jeho ventilová sedla podléhají zaklepávání, a pokud není včas seřízena, klesne ventilová vůle na nulu a dojde k podpálení. Novější motory 2,0R DOHC a 2,5i již mají sedla z odolnějšího materiálu, i u nich však dovozce předepisuje kontrolu vůle po prvních 15 a poté každých 30 tisíc km. Dále je třeba častěji měnit zapalovací svíčky (po 30 tisících km) a po 75 tisících nechat provést repasi plynového čerpadla spočívající ve výměně jeho vnitřní olejové náplně a přetěsnění.

SLOVO ZÁVĚREM



MARTIN VACULÍK, šéftechnik AUTOOJETIN

Zatím snad nikdy žádný motoristický novinář nenapsal negativní kritiku na vůz Subaru. K této práci totiž inklinují zejména lidé, kteří rádi řídí, a právě výlučný jízdní projev jim umožňuje přimhouřit oko nad nepřesným a hlučným řazením, malým zavazadelníkem, vysokou spotřebou či jen průměrnou estetickou hodno-

tu interiéru. Milovníci audin jistě nechápou, co na těch subaru všichni vidíme, zřejmě to nechápe víc z těch, kdo kupují nové vozy za milión. Novinářská pochvala nějakého vozu má totiž dnes pro orientované motoristy cenu bohužel zcela zanedbatelnou. Německá vydavatelství najímají na tuto dříve prestižní práci studenty, kteří za volant v ruce pracují zdarma. Ve srovnání s tátovým favoritem je každé auto skvělé. A i kdyby náhodou z jejich pera vzešel nějaký stín pochybnosti, tak nedostatek argumentů jeho vyznění rozmaže, pokud jej rovnou zcela nevymaže příčinný šéfredaktor bdící nad vztahy s inzerenty. I když už takový redaktor jednou ty zkušenosti získá a fakt pozná, že HTP ani TDI nelze nikomu s klidným svědomím doporučit, tak zas už je dostatečně zkorumpován a nechce si kazit vztahy: co když by

mu pak nepůjčili auto na dovolenou? I kdyby tak pochvalné texty na Subaru Legacy, včetně toho mého, byly dány snahou získat inzerci pro vydavatele či osobní prospěch, tak je zde ještě jedna znepokojivá skutečnost: Žádný jiný model není tak hojně zastoupen ve vlastních garážích motoristických novinářů (ještě těch původních před nástupem studentů). Subaru Legacy 4G vlastní Petr Horák (Rádio Expres, články o tuningu), Vojta Štajf (ex-Reflex, závodník rallye) a Zbyšek Pechr (šéfredaktor Světa motorů). Všichni si jej normálně koupili, nikdo jej nedostal jako projev vděčnosti za článek. Tak vysoké bohužel na našem malém písku ty korupční pobídky nejsou, jinak bych jej měl také. I vám radím, pokud o legacy jen trochu uvažujete, honem si pro ně běžte, ještě pro tu současnou generaci. Ta další tvarovaná již pro ochranu chodců

a navržena na co nejnižší emise CO₂, prostě nebude taková. Přichází dobře připravena do doby, která motorismu nepřeje. Samočinné převodovky zde budou typu CVT, které umožňují v normovaném měřicím cyklu motor udržet stále skoro na volnoběhu, a tím vykázat nízkou spotřebu paliva i emise. V praxi však jezdíme rychleji a to pak převládá negativní vliv vysokého tření v těchto převodovkách, takže spotřeba citelně roste. A hlavně žádná CVT převodovka nevydrží přes 150 tisíc km, a to ani ve vozích, kde nemusí roztáčet všechna čtyři kola. Na druhou stranu Subaru již v minulosti dokázalo mnohokrát překvapit, tak bych se nakonec ani nedivil, kdyby tu bitvu s emisí CO₂ vybojovalo nakonec úspěšně a s menšími ústupky z jízdního počítku, než ostatní. Ale bitva, místy hodně bolestivá, to určitě bude.