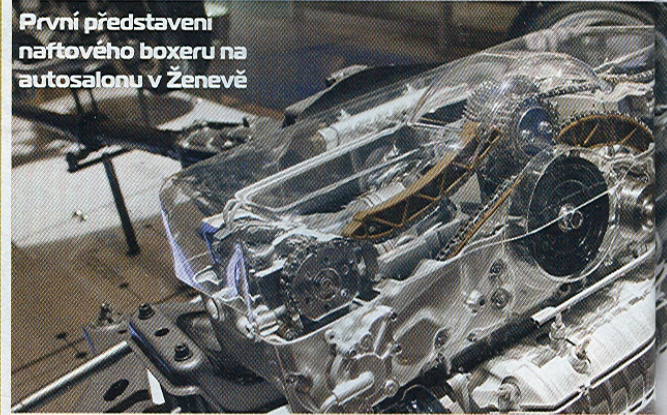


# ZMĚNA PRAVIDEL

První představení  
naftového boxeru na  
autosalonu v Ženevě



SPRÁVNĚ SUBARU MUSÍ MÍT POHON VŠECH KOL, BOXER, TURBO, MODRÝ LAK A ZLATÁ KOLA. A MUSÍ ŽRÁT I TRÁVU KOLEM SILNICE. ROMAN BAREŠ ŘÍKÁ, ŽE UŽ TO DÁVNO NENÍ PRAVDA...

JSOU VĚCI, KTERÉ BY SE NEMĚLY měnit. Tráva by měla být zelená, peníze papírové, úředníci otrávení a psi by měli poslouchat své pány. Ale pak jsou věci, které změnu unesou. Třeba když Subaru konečně začalo vyrábět naftové motory. Jde o to, že se někdo v Heavy Industry konečně zamyslel a řekl, že potřebují naftový motor, protože všechna ta legacy a forestery jsou na něm existenčně závislé. A že ten naftový motor musí být stejně výjimečný jako celá značka, respektive nesmí auta připravit o jejich charakter. A tak, jakkoli to zní drazo a při celosvětových prodejkách Subaru nesmyslně (nezapomeňte, nebudeme se o BMW), pustili se inženýři do vývoje vlastní pohonné jednotky. A protože je to Subaru, je to boxer!

Jenže tohle všechno je už stará vesta a vy to dávno víte, nic není staršího než včerejší noviny a tahle zpráva je stará rok a kousek. Takže dost času na to, abychom si řekli, jestli to byla pro Subaru nesmyslná investice, nebo skvěle utracené peníze. Čistě mezi námi, fakt, že místo toho, aby koupili nějaký slušný turbodiesel od zavedené automobilky, se pustili do vlastního vývoje, lze označit za odvážné rozhodnutí (vzali to jako výzvu). Ale z čistě ekonomického pohledu (žijeme v roce 2009) se to jeví jako



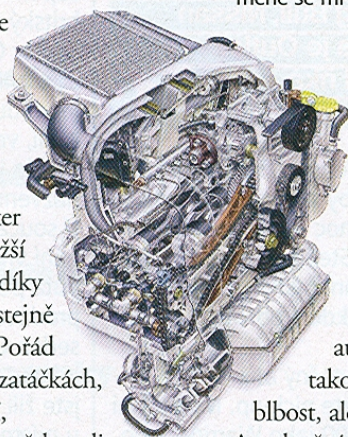


**Do Legacy a Foresteru se naftový motor hodí úplně nejvíce.**

absolutní nesmysl. Jenže někdy bývají nejlepší řešení právě ta nesmyslná a tohle je důkaz... Turbodieselový boxer prý v raných začátcích neměl výkon, trpěl příšernými vibracemi a křivka točivého momentu nebyla ničím jiným než tragédií. To všechno se dá pochopit, protože jeho náročná konstrukce nikdy nebyla vyzkoušena, a tak Subaru nemohlo od nikoho opisovat. Nyní patří tento dvoulitr mezi ty lepší naftové motory, a přestože se nemůže rovnat třeba turbodieselům od BMW, nikdo mu nemůže upřít výkon a kultivovanost.

První auto, ve kterém se objevil, bylo Legacy. Upřímně, zasloužilo si ho nejvíc. Dvoulitr žral a nejel, a třilitr sice jel výtečně, ale k tomu abyste si ho mohli užívat déle než týden v roce, jste na zahradě potřebovali ropný vrt. To, že právě do něj namontovali naftový motor, bylo ale víc než jen logické rozhodnutí. Byl to vpravdě geniální krok, Legacy s karosérií kombi a s naftovým motorem se stalo trhákem nejen na českém trhu, ale i v celé Evropě.

Novináři se ve svých testech rozplývali nadšením, že Legacy nepřišlo vůbec o nic ze svých kvalit, protože boxer je jen o pár kilogramů těžší než benzínový agregát a díky jeho konstrukci má vůz stejnou nízkou těžišť. Výsledek? Pořád stejná jistota a hravost v zatáčkách, výtečné pružné zrychlení, poddajný podvozek (nepotřebovali dramaticky přitvrdit přední pružiny a tlumiče) a spotřeba do osmi litrů, což je hodnota, o které si dříve majitelé Legacy mohli jen nechat zdát. Není se čemu divit, že spousta z nich přešla na nový model, hlavně však automobilka oslovila nové zákazníky.



## JAK JEZDÍ NAFTOVÁ IMPREZA?

**ZÁVRATNOU RYCHLOST ČEKEJTE OD VERZE STi, ALE JAK UŽ JSEM NĚKDE NAPSAL, NA MŮJ VKUS JE AŽ PŘILÍŠ JANKOVITÁ, BRUTÁLNÍ A CHYBÍ JÍ HRAVOST, COŽ JE PRO MĚ OSOBNĚ DŮLEŽITĚJŠÍ NEŽ TO, ZA KOLIK ČASOVÝCH JEDNOTEK ZDOLÁ KUS ASFALTU MEZI DVĚMA CEDULEMI.**

TAKŽE POKUD TOUŽÍTE PO benzínové verzi a máte stejnou krevní skupinu (RH 0 neg.), možná byste si měli vyzkoušet WRX, které se svým výkonovým potenciálem 150 koní také nebrzdí provoz a rozhodně není tak ultimativní.

No a pro ty z vás, kteří rovnou opovrživě nemávnete rukou nad něčím, co spaluje stejné palivo jako avie, mám dobrou zprávu. Naftová Impreza je překvapivě dobré auto! Na rovinu, líbí se mi, že díky velkému sání na kapotě nevypadá vykleštěně a že nepříjde o nadšené mávání pokaždé, když se v protisměru objeví auto se souhvězdím Plejád ve znaku. O trochu méně se mi líbí interiér,

kterému sice nechybí účelnost a kvalita zpracování, ale o nějakých úžasných materiálech a výjimečné atmosféře na palubě nemůže být řeč, protože žijeme v době šestkového golfu.

Jenže pak nastartujete, počkáte, až se motor zahřeje a definitivně zmizí klapání typické pro všechny naftové agregáty, boxer nevyjímaje, a najednou sedíte v autě, které má spoustu síly, přílivovou vlnu točivého momentu a ani mu nevaadí, když ho točíte až někde k omezovači. Zátah turba vám propůjčí falešný, ale příjemný pocit rychlosti, řazení je stejně přehnaně pevné jako u benzínové verze a v zatáčkách si ani jednou

neuvědomíte, že sedíte v něčem, co by podle všech pravidel nemělo moc jet. Směr mění pohotově a obratně a točivý moment ve středních otáčkách způsobuje, že nemusíte motor tak držet pod krkem, takže i klidnější řidiči budou vcelku rychlí. Kolega vám potvrdí, že i naftová Impreza umí driftovat a pálit gumy, a přitom na konci testu se spotřeba ustálila na nějakých osmi litrech, což je vzhledem k tomu, že se s autem nezacházelo zrovna v rukavičkách, velmi slušná hodnota. Já osobně bych si vybral WRX. Ale upřímně, jsem zaujatý. Nemám rád avie...

Jan Červenka

A pak... Forester. Větší, užitečnější, lépe vybavený – a hlavně v naftě. Prodeje letí raketově nahoru, náklady na provoz jsou nesrovnatelně nižší a účetní na obou stranách si mnou ruce. Skalní fandové značky sice brblají, že automobilka zabila auto jako takové a že naftové motory jsou blbost, ale čísla hovoří o něčem jiném. A v dnešní době jsou čísla tou nejdůležitější součástí obchodu.

Nelze předpokládat, že by Subaru vyvinulo třeba hned několik různých vznětových motorů, ale pravděpodobnost, že se dočkáme naftového šestiválce typu boxer, je poměrně vysoká. Pro Subaru je sice nový motor obrovskou finanční zátěží s relativně malou návratností (v Americe ani v Japonsku se nikdy nestanou masovou záležitostí), ale čísla hovoří jasně. Takže zapomeňte. Správné Subaru musí mít pohon všech kol, boxer, turbo, modrý lak a zlatá kola. Ale už nemusí žrát i trávu kolem silnice. ☐

**MOTOR OD SUBARU PATŘÍ MEZI TY LEPŠÍ, A PŘESTOŽE SE NEMOŽE ROVNAT DIESELŮM OD BMW, NIKDO MU NEMOŽE UPŘÍT VÝKON A KULTIVOVANOST.**