

# Poctivá práce se cení



Typický uživatel koncernové konfekce obvykle málo chápe důvody vyšší ceny vozů značky Subaru. Vždyť i jeho Octavie může mít pohon všech kol či sofistikované motory. **K vysvětlení nestačí o Subaru číst, musíte se v něm svézt.** Jen tak objevíte jinde nevidané kouzlo, které jeho výlučná koncepce přináší.

**S**ubaru je jednou z mála světových značek, u které se běžně nedočkáte nějakého výrazného snížení cen nabízených modelů. Zatímco ostatní automobilky jsou často konkurencí nuceny své modely vyprodávat na hranici rentability, Subaru k ničemu takovému přistupovat nemusí. Díky své výlučné koncepci a technice má svoje zákazníky, kteří by třeba ani o jiné značce neuvažovali.

Přesto jsme v poslední generaci svědky drobného odklonu od původního kurzu. Naštěstí se toto děje

pouze na poli designovém, nikoliv technickém, takže řadové čtyřválcové umístění v přídi napříč v Subaru zatím nevidíme a to je jediné dobře. Zmíněné bylo řečeno samozřejmě s nadsázkou, neboť léty cizelovaný symetrický pohon všech kol by byl se zmíněnou konfekční koncepcí jednoduše neslučitelný. To byl také hlavní důvod, proč Subaru muselo chtít nechť vyvinout vlastní vznětový motor, který nemohlo koupit jinde, jako to činí řada jiných japonských výrobců (Mazda, Mitsubishi, Suzuki). Předkládaný srovnávací

test není ve skutečnosti klasickým testem s jasným vítězem. Cílem je ukázat, v čem se mohou oba vozy sdílející shodný základ lišit a jak moc.

## JAK VYPADAJÍ

Design je subjektivní záležitost, přesto se současně, v pořadí již páté vydání řady Legacy nesetkalo po stránce vzhledu s takovým ohlaselem jako předchozí generace. Ta se vyznačovala velice štíhlými tvary, dávajícími najevo skrytý sportovní potenciál. Podobné to bylo s bezrá-

movými dveřmi, které jsou sice málo praktické (v zimě bývá problém s přimrzáním skel k těsnění), avšak navenek působí mimořádně efektně, neboť evokují sportovní kupé či roadstery. Zmíněný prvek na současném Legacy už nenajdete, a to bez ohledu na verzi.

Podobné je to s dřívě typickou nízkou siluetou přídě. Ta je dnes o poznání vyšší a důvodem je zvýšený zájem o ochranu chodců. I dnes sice najdete auta, která současná přísná kritéria splňují i s velmi malou výškou podběhu, avšak to se neobejde bez drahé aktivní kapoty. Příkladem může být třeba Citroën C6, jenž však stojí o třídu výše. Právě vyšší podběh působí zejména ve spojení s menšími koly, alespoň na autora tohoto textu, mírně disproportionálně. Jak jsme ale předeslali, je to otázka osobního vkusu a ten má každý jiný.

Hlavní rozdíl mezi oběma vozy je ve světlé výšce, která je v případě Outbacku o 50mm vyšší (200 mm). Mírně odlišně je provedena také přední část. Zajímavé je, že zatímco Outback má sériově takzvané

Outback je ve srovnání s Legacy o poznání vyšší.





▲ Legacy – manuál se šesti stupni vyniká poměrně přesným řazením, byť její řadicí páka stále vyžaduje o něco více síly, než je nutné u konkurence.



▲ Outback – pozice za skvostným volantem je v obou případech stejná a vynikající. Oproti předchozí generaci se však sedí o něco výše.

hagusy, kombi od Legacy je nemůže mít ani za příplatek, což je zajímavé. Jistě jde o jednu z věcí, jak oba vozy ideově odlišit.

### SEDÍME UVNITŘ

Na rozdíl od vnějšku, kde lze jistě odlišnosti zaznamenat, jsou rozdíly uvnitř diktovány výhradně použitou technikou a úrovní vybavy, takže je jich spíše méně.

Oba vozy zaujmou velmi dobrou pozicí za hezky tvarovaným volantem, jenž ani v základní verzi nepostrádá kožený věnec. Celková pozice řidiče je spíše vyšší. Pochvalu zasluží sériové elektrické nastavení jeho sedadla. Spíše než o servomotoru jde o fakt, že lze díky tomu měnit nejen výšku sedáku, nýbrž i jeho sklon, což zpravidla manuální nastavení neumožňuje (výjimku představují už po mnoho let vozy BMW a Mercedes-Benz).

V případě Outbacku bylo navíc možné uložit do paměti počítače dvě polohy sedadla řidiče a vnějších zpětných zrcátek. Součástí i základní vybavy kombi bylo dvoustupňové vyhřívání předních seda-

del, jehož účinnost jsme samozřejmě vzhledem k ročnímu období nezkoušeli.

Co jsme naopak ocenili, byla plně samočinná dvouzónová klimatizace. Ta může pracovat ve dvou režimech. Pokud svítí na displeji nápis „Full Auto“, pak je aktivováno také čidlo kvality vzduchu AQS, vstupujícího do ventilace. To znamená, že pro rychlé vychlazení vozu v parnu je po zmáčknutí příslušného tlačítka (Auto) uzavřen přívod čerstvého vzduchu, takže soustava nasává už ochlazený vzduch, nikoliv

horký, zvenku. Pokud zvolíte pouze režim „Auto“, zmíněného efektu se nedočkáte.

### ERGONOMIE A KVALITA

Hodnotit kabinu můžete též po stránce ergonomie a kvality. To prvně jmenované je na vysoké úrovni s jedinou výjimkou, kterou je ovládání palubního počítače. K tomu slouží „tyčinkové“ tlačítko, trčící z přístrojového štítu. Při ovládání tak musíte strčit ruku za volant, což není úplně šťastné. Je zajímavé, že tímto neduhem trpí řada japon-

ských automobilů. Zmíněný palubní počítač také zrovna neohromuje množstvím poskytovaných informací. Vlastně nabízí pouze okamžitou a průměrnou spotřebu spolu s cenovým dojezdem.

Druhá stránka věci, tedy kvalita, na nás udělala dobrý dojem. Plasty sice nejsou populárně měkké, avšak povrchová úprava zasluží uznání, stejně jako slícování jednotlivých částí. Jen slova chvály musejí zaznít na přístrojový štít. Ten je optitronového typu, takže jeho čitelnost je za všech světelných podmínek ▶

Vysoký podběh je zde z důvodu ochrany chodců.





Přední nárazník nemá žádnou ochrannou lištu tmavé barvy. I drobná kolize tak způsobí nepěkné odřeny.



▲ Xenonové světlomety jsou ve všech zážehových verzích v sérii.



▲ Outback byl vybaven vyspělým audiem s 3D zvukem systémem DSP.



▲ Kožená sedadla jsou tady v sérii.



▲ Krátkozdvihový čtyřválec vyniká kultivovaností i výkonem.



▲ Prostornost je zde až neuvěřitelná.

znamení. Oko potěší též chromované rámečky, známé třeba z Mazdy MX-5. Z běžných ukazatelů chybí teploměr chladicí kapaliny, který kupodivu není suplován obvyklou kontrolkou „modrý teploměr“ zahrátí motoru. Místo toho je zde ukazatel, jenž vás informuje o tom, zdali je momentální spotřeba vyšší než průměrná, anebo nižší.

### NA CO SÁZEJÍ

Ten úplně největší rozdíl mezi oběma vozy byl v poháněcím ústrojí. Větší Outback měl pod kapotou velký čtyřválec, samozřejmě s protiběžnými písty (Boxer) o objemu 2,5 litru. Jedná se o agregát řady EJ, která debutovala pod kapotou

první generace Legacy v roce 1989 (konkrétně o verzi EJ25). Použitý rozvod je typu OHC, poháněný ozubeným řemenem. Ventilový mechanismus využívá vahadel a jeho zajímavostí je uplatnění systému proměnného časování a zdvihu sacích ventilů i-AVLS (i-Active Valve Lift System). Stejně jako na jiném místě v tomto vydání zmiňovaný MIVEC od Mitsubishi či známější VTEC od Hondy je i zde využíváno tři rozdílných vačkových profilů na dva sací ventily. Dva s menším zdvihem se uplatňují v nízkých otáčkách, jeden s velkým zdvihem ve vysokých.

Pod kapotou Legacy Kombi byl pro změnu první vznětový motor

značky označený EE20. Jeho předností je velmi příznivá hmotnost díky použití hliníkového bloku válců s ocelovými vložkami. Zájímavostí jsou hlavní ložiska (je jich pět) vyrobená z kompozitu s kovovou maticí. To údajně přispívá k nízké hlučnosti.

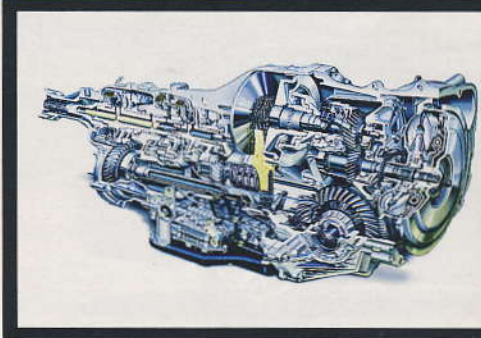
Hlavy válců mají rozvod DOHC s vahadly a rolnami, na rozdíl od benzínu poháněný tichým řetězem. Vstřikování je Common-Rail se speciálními elektromagnetickými vstřikovači. Ty musejí mít z důvodu použité koncepce výrazně zmenšenou délku, ve srovnání se vstřikovači běžných řadových či vidlicových agregátů. Motor plní Euro5 za po-

moci DPF bezúdržbového typu. Preplňování je turbodmychadlem s proměnnou geometrií.

### JAK JEZDÍ

Ač mnozí říkají, že současná řada Legacy už nejezdí jako dříve, potvrzená dvojice potvrdila, že jízdní vlastnosti jsou stále velkou předností, a to zejména běžného Legacy. Motory boxer mají jednak velmi nízkou stavbu a jednak krátkou zástavbovou délku (asi jako řadový dvouválec). Sice jsou umístěny před přední nápravou, avšak zdaleka ne tolik jako v případě vozů Audi. Díky příznivému rozložení hmotnosti je tak možné podvozek naladit ne- zvykle měkce, bez toho, aniž ▶

## NA MUŠCE – POHON SUBARU OUTBACK 2.5 LINEARTRONIC



Motor testovaného Outbacku byl spojen s novou bezestupňovou převodovkou, příznačně pojmenovanou Lineartronic. Přenos točivého momentu není v tomto případě proveden obvyklým kovovým řemenem, nýbrž řetězem. Zmíněné řešení slibuje větší životnost, která je u variátorů obecně trochu problém. Druhým nedostatkem variátorů je zvýšená spotřeba paliva, zejména při ustálené jízdě, a to vinou zvýšeného tření mechanismu. Lineartronic také umožňuje manuální řazení šesti fiktivních převodů v rozsahu od 3,525:1 po 0,558:1. Nejvyšší převod zařazený manuálně je však mírně lehčí než možný (0,695:1). Systém pohonu Symmetrical AWD je tvořen soustavou VTD.





▲ Naopak, u Legacy jsou xenony vždy součástí dieselu.



▲ Palubní počítač je na dnešní poměry až příliš jednoduchý.



Vysoké profilové číslo pneumatik přispívá ke komfortu.



▲ Přední sedadla jsou pohodlná.



▲ První diesel Subaru je projevem fenomenální. Rozvody pohání řetěz.



▲ Zde může konkurovat pouze Superb.

INZERCE

OSOBITĚ NEKOMPROMISNÍ RECENZE,  
AUTOMOBILOVÉ NOVINKY A TESTY,  
MPV, SUV, COMBI, HATCHBACK, CABRIO,  
TY NEJZAJÍMAVĚJŠÍ I PRAKTICKÉ VOZY  
UVIDÍTE KAŽDÝ TÝDEN V POŘADU

...:AUTOMAG:...  
SOBOTA 13:00

SLEDUJTE TELEVIZI PUBLIC!

(dostupná v digitálním vysílání, kabelových sítích i na satelitu)

public  
televize o nás



On-line na  
[www.publictv.cz](http://www.publictv.cz)

Sledujte také další pořady s nádechem  
hobby. Přehled všech pořadů, online  
vysílání, videoarchiv i vysílací časy  
naleznete na [www.publictv.cz](http://www.publictv.cz).



» PŘEVODOVKA



Variátor Lineartronic umožňuje zablokovat převodovku v šesti polohách – převodech.

» OVLÁDÁNÍ SEDADEL



Elektricky stavitelné sedadlo řidiče měly oba vozy. Outback měl navíc paměť pro dva řidiče.

» PŘÍSTROJOVÝ ŠTÍT



Před spuštěním motoru se ručičky „budíků“ efektně protočí. Vskutku působivé.

» ZAVAZADELNÍK



Objem zavazadelníku je v základu stejný a činí skvělých 526 litrů.



by se to nějak výrazně negativně projevovale v jízdním chování. Schopnost tlumit nerovnosti je tak vskutku působivá a dnes málo vídaná. To stejné lze říci o schopnosti bojovat s nedotáčivostí v rychle projížděných zatáčkách. I komfortně naladěné Legacy či jeho větší sourozenec velice ochotně následují pokyny velmi přesného řízení. Toto vám žádná Insignia či Passat prostě nepředvedou. Pokud vůz posadíte ve velké rychlosti do oblouku, karoserie se výrazně nakloní, čímž přitlačí kola s pneumatikami k povrchu vozovky, které se do něj s trochou nadsázky „zaryjí“. Přílnavost je v tu chvíli opravdu značná a hlavně vůz zatáčku projede bez citelného vybočování příde či naléhání na přední vnější kolo, tedy jev pozorovaný u klasických „předokolek“.

Podobně se v zatáčkách choval také větší Outback, u něhož však zřejmě vlivem vyššího těžiště docházelo ke ztrátě přílnavosti o něco dříve.

**NEROVNOSTI K DUHU NEJDOU**

Po stránce dynamického projevu mají současné Legacy a jeho deri-

váty vlastně pouze dvě slabiny. První se týká rázů, přenášených do řízení při jízdě v zatáčce, důsledek to výrazně komfortního ladění, používající poměrně měkké silentbloky. Zajímavé je, že při nedávné zkušenosti se šestiválcem v Outbacku byl tento jev ještě markantnější.

**TO TICHŮ**

Druhým neduhem je omezená přílnavost přední nápravy na sérii rychle po sobě jdoucích krátkých nerovností. V tu chvíli máte opravdu pocit, že kola jsou více ve vzduchu než na vozovce. Toto se děje zejména při pomalejší jízdě. Naopak rychlejší donutí tradičně tužší tlumiče k práci, čímž se přílnavost zlepší.

Oba vozy spoléhají na elektromechanický posilovač řízení. O jeho přesnosti již zmínka padla. Bohužel citlivost je nanejvýše průměrná, subjektivně se zdá být lepší u Legacy. Zejména v nízkých rychlostech se posilovač angažuje možná až příliš. Na druhou stranu řízení jako takové pracuje plynule, a to i při rychlém točení volantem.

Tím naprosto nejvíce imponujícím byla na testované dvojici

úžasně nízká mechanická i aerodynamická hlučnost. Díky tomu bylo výrazně zkresleno vnímání rychlosti jako takové, takže třeba při tachometrových 180 km/h jsme byli subjektivně přesvědčeni, že jedeme tak nanejvýš 140 km/h. Toto bylo ještě výraznější u Legacy, jehož nižší karoserie je i přes relativně nevýhodnou délku málo citlivá na boční vítr. Zde se opět projevuje příznivé rozložení hmotnosti. Vynikající směrová stabilita tak ostře kontrastovala s již zmíněnou ochotou měnit směr.

Motory Boxer mají přirozené vyvážené momenty druhého a třetího řádu, které se jinak běžně objevují u řadových čtyřválců a k jejich odbourání se používají různé vyvažovací hřídele. Díky tomu tak byl projev obou jednotek hodný řadového šestiválce. Zejména diesel svojí kultivovaností překonává vše, na co jsme běžně zvyklí, a při jízdě s ním se mi vybavila vzpomínka na BMW 325 (525) TDS řady E34, E36 a E39. Ta dokázala také takto tiše jezdit bez ohledu na otáčky, byť tahem v jejich spodním spektru se dieselu od Subaru nemohou vyrovnat.

Skvěle byl potlačen též turbo-

efekt, takže otáčková prodleva je zde takřka nezatelná. To už nelze říci o té časové, která přítomna je, ovšem ne nijak značná. Spotřeba vycházela dle počítače zhruba na 7,3 litru na 100 km, kdy jsme ovšem štedře využívali nabízeného výkonu. Klidná jízda spolkla zhruba o litr paliva méně.

Podobně působivě se projevovale také zažehový motor. Ten díky velkému vrtání, téměř na hranici zápalnosti (bývá zhruba 100 mm), srdnatě táhl už téměř od volnoběhu. Převodovka Lineartronic prokázala vynikající fuzzy logiku, když otáčky skutečně zvyšovala tak, jak si přál řidič, dávající povel mírou sešlápnutí pedálu akcelerace. Za normálních podmínek a při klidné jízdě motor točil mezi 1500 až 2000 min<sup>-1</sup>. Spotřeba vycházela zhruba na 8,5 litru na 100 km.

**CO MY NA TO**

Obě zkušená Subaru nabízejí výlučnost. Pokud bychom se měli rozhodnout, který zvolit, bylo by to Legacy. Ne kvůli motoru, ale kvůli lepšímu jízdnímu chování na silnici. Pokud však zdoláváte nějaký ten terén, je Outback volbou pro vás. ■

**NA MUŠCE – POHON SUBARU LEGACY KOMBI 2.0D**



Motor 2.0D je v Legacy spojen výhradně se šestistupňovou manuální převodovkou. Ta je nově vyvinutá, přičemž cílem konstruktérů byla co nejnižší hmotnost. Ta ve srovnání se stávající pětistupňovou narostla o pouhých 5 kg. Ovládací mechanismus je tvořen lanovody a zajímavostí jsou synchronizační spojky 1. a 2. stupně (či přesněji jejich kužely), vyrobené z karbonu. Ten velmi dobře odolává vysokým teplotám, které vinou tření při řazení převodu vznikají. Díky tomu se kuželové plochy tolik nedeformují, což bývá v praxi příčinou obtížného řazení se známým zvukovým efektem „počítání zubů“. Symetrický pohon AWD je zde řešen mezinápravovým diferenciálem, uzavíraným viskózní spojkou.



## SUBARU LEGACY COMBI 2.0D ACTIVE

město/mimo město/kombinace  
**km/h** 7,6/5,3/6,1 0-100  
**203** /100 km **9,6**

### ROZMĚRY

Délka (mm): 4775

Šířka (mm): 1780

Výška (mm): 1535

Rozvor náprav (mm): 2750

Rozchod vpředu (mm): 1545

Rozchod vzadu (mm): 1545

Zavazadlový prostor (l): 526/1726

Palivová nádrž (l): 65

### HMOTNOSTI

Pohotovostní (kg): 1631

Užitečná (kg): 444

Celková (kg): 2075

Výkonová hmotnost (kg/kW): 14,82

Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 1800

Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 750

### MOTOR

Vznětový čtyřválec: DOHC 16V

Zdvihový objem (cm<sup>3</sup>): 1998

Kompresní poměr: 16,3:1

Vrtání x zdvih (mm): 86,0x86,0

Maximální výkon (kW): 110

Při otáčkách (min<sup>-1</sup>): 3600

Točivý moment (N.m): 350

Při otáčkách (min<sup>-1</sup>): 1800-2400

Specifický výkon (kW/l): 55

Emisní norma: Euro5

Emise (g/km): 161

### PROVOZ

Poháněná kola: všechna

Převodovka: šestistupňová manuální

Maximální rychlost (km/h): 203

Zrychlení 0-100 km/h (s): 9,6

Průměr otáčení (m): 11,0

### CENA

Zákl. mod. 2.0i Trend (Kč): 715 000

Test. mod. 2.0D Active (Kč): 855 000

Test. model s příplatky (Kč): 855 000

### HODNOCENÍ

Jízdní vlastnosti: 4/5

Motor a převodovka: 5/5

Výrobní zpracování: 4/5

Prostor a pohodlí: 5/5

Cena a výbava: 4/5

**PLUS** jízdní vlastnosti, komfortní odpružení, trakce, prostornost, jízdně imponující motor, ticho, dynamika

**MINUS** rázy do řízení v zatáčce na nerovnostech, omezená přilnavost na rychlém sledu krátkých nerovností

**1.**  
22/25



▲ Vyšší světlá výška 200mm je zepředu dobře patrná.



▲ Zezadu se oba porovnávané vozy liší pouze velmi málo.



▲ Outback potěší zejména možností vyjet i na nepevněnou cestu. Díky světlé výšce 200mm a pohonu všech kol to není žádný problém, byť off-road to není.



▲ Legacy kombi na rozdíl od většího Outbacka postrádá střešní podélníky, takzvané hagusy. To je v případě kombi překvapivé. Ani ve výbavě na přání nejsou.



▲ Otvorem v kapotě se přivádí vzduch k chladiči stlačeného vzduchu.



▲ Světlá výška Legacy Kombi činí 150mm. To jej předurčuje pro silnice.

## SUBARU OUTBACK 2.5 LINEARTRONIC

město/mimo město/kombinace  
**km/h** 11,3/6,7/8,4 0-100  
**198** /100 km **10,4**

### ROZMĚRY

Délka (mm): 4778

Šířka (mm): 1820

Výška (mm): 1605

Rozvor kol (mm): 2745

Rozchod vpředu (mm): 1540

Rozchod vzadu (mm): 1540

Zavazadlový prostor (l): 526/1677

Palivová nádrž (l): 65

### HMOTNOSTI

Pohotovostní (kg): 1608

Užitečná (kg): 432

Celková (kg): 2040

Výkonová hmotnost (kg/kW): 13,07

Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 1800

Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 750

### MOTOR

Zážehový čtyřválec: DOHC 16V

Zdvihový objem (cm<sup>3</sup>): 2457

Kompresní poměr: 10,0:1

Vrtání x zdvih (mm): 99,5x79,0

Maximální výkon (kW): 123

Při otáčkách (min<sup>-1</sup>): 5600

Točivý moment (N.m): 229

Při otáčkách (min<sup>-1</sup>): 4000

Specifický výkon (kW/l): 49,2

Emisní norma: Euro5

Emise (g/km): 194

### PROVOZ

Poháněná kola: všechna

Převodovka: variátor (CVT)

Maximální rychlost (km/h): 198

Zrychlení 0-100 km/h (s): 10,4

Průměr otáčení (m): 11,0

### CENA

Zákl. model: 2.0D Trend (Kč): 840 000

Test. m. 2.5i Comfort Lin.(Kč): 1 030 000

Test. model s příplatky (Kč): 1 030 000

### HODNOCENÍ

Jízdní vlastnosti: 3/5

Motor a převodovka: 5/5

Výrobní zpracování: 4/5

Prostor a pohodlí: 5/5

Cena a výbava: 4/5

**PLUS** sladění motoru s převodovkou, vlastnosti převodovky, zvládne lehčí terén, ticho, kultivovaný motor

**MINUS** stejné jako u porovnávaného kombi, citlivost řízení, spotřeba

**2.**  
21/25