



FINSKÁ ODYSEA

Za polárním kruhem ve finském Rovaniemi jsme vyzkoušeli kompletní typovou řadu značky Subaru. Japonská automobilka nám navíc podkryla své plány do budoucna. Příznivci vozů se souhvězdím Plejád ve znaku se mohou těšit na celou řadu nových modelů.

ONDŘEJ KUBÍK

Foto: Subaru

Rovaniemi je ospalé správní město laponského severu Finska. Leží na soutoku dvou řek a v jeho okolí je mírně zvlněná krajina, kterou Finové trochu přehnaně nazývají pahorkatinou. Nicméně na zeměpisné poloze Rovaniemi je v tomto čase cenná 100% jistota sněhu a ledu. Subaru neponechalo nic náhodě a po neblahých zkušenostech s norskými oblevami zvolilo k pořádání tradiční akce Subaru Snow Drive právě toto město na hranici polárního kruhu. Kromě samotného ježdění na místních zasněžených cestách si Japonci připravili také několik zajímavých informací o právě uplynulém roce i budoucnosti. Subaru v uplynulém roce v globálním měřítku poprvé překonalo hranici 1 milionu prodaných vozů. Bylo to konkrétně 1 012 000 automobilů, což představuje už šestý po sobě jdoucí rok růstu. Evropa se na výsled-

ku podílí takřka 42 000 prodanými kusy. Celých 81 % celkové produkce Subaru tvoří vozy kategorie SUV. Zajímavé je, že podíl vozů této kategorie se za posledních 8 let téměř zdvojnásobil. Automobilka také prošla za poslední rok několika významnými milníky – oslavila výročí 50 let plochého motoru boxer vlastní produkce a také jeden milion vozů vybavených unikátní bezpeč-

Kompletní evropské portfolio vozů Subaru, připravené k testovacím jízdám v extrémních podmínkách

nostní technologií EyeSight, kterou vyvíjí posledních 28 let. V globálním zákaznickém průzkumu na téma EyeSight automobilka došla k velmi zajímavým výsledkům – pro 72 % zákazníků byl EyeSight důležitým argumentem k nákupu vozu Outback, 94 % z nich se cítí s touto technologií ve voze bezpečněji a 25 % řidičů EyeSight dokonce prokazatelně pomohl zabránit nehodě. Bezpečnost tak pro Subaru zůstává klíčovou prioritou.

Sympatické bylo prohlášení představitelů automobilky, že nechtějí růst do nekonečna. „Jsme spíše malá automobilka se svými hodnotami. Naše DNA bezpečnosti, plochého motoru a symetrického pohonu všech kol je pro nás důležitá. Nechceme zdvojnásobit výrobu, nemáme hlavy v oblacích, ale držíme se nohama pevně na zemi. Jdeme svojí cestou,“ prohlásil David Dello Stritto, šéf marketingu, prodeje a komunikace značky pro Evropu. Co tedy můžeme od Subaru čekat v nejbližších letech? Především nové vozy. Od roku 2017 přijde





Subaru XV disponuje světlou výškou 220 mm, tedy stejnou jako plnohodnotné SUV Subaru Forester

každý rok zcela nový model, postavený na nové globální platformě. Navíc v roce 2018 očekáváme zbrusu nové 7místné SUV pro americký trh, jehož tvary ukázala studie Viziv-7 (viz AR 1/17). Subaru plánuje další expanzi technologie přímého vstřikování u zážehových motorů, na něž v roce 2019 naváže zcela nový přeplňovaný motor. Přibližně v polovině roku 2018 přijde nový plug-in hybrid (na zámořské trhy) a v roce 2021 první čistě elektrický vůz. Subaru klade velký důraz na správné naladění obou technologií tak, aby zrcadlily základní hodnoty značky. To bude zejména u elektřinou poháněných vozů relativně obtížné. Následné testovací jízdy v Lapland Driving Centre nás o specifické jízdě filozofii Subaru opět přesvědčily v plné kráse. Pestré trasy byly vedeny v zamrzlých bažinách a lesích dalekého finského severu. Prvním testem byl „Forrest Drive“, v němž si vláček pěti vozů Outback, Forester a XV klesl cestu mezi stromy ve vytýčeném pásu s měkkým sněhovým podkladem. Vypadá to, že finští instruktoři mají opravdu posunutý práh vnímání rychlosti a v čele naší polární karavany uháněli poměrně svižným tempem. Nejvíce jistoty nám v této pasáži dával Outback. Svůj dvoucentimetrový handicap světlé výšky (200 mm) proti Foresteru vůbec nedal znát. Jeho delší rozvor naopak příjemně mírnil pohyby karoserie v hlubokých sněhových kolejkách vytvořených kolegy před námi. Při prudších sjezdech účinně pomáhal režim X-Mode, který zjemňuje reakce pohonného ústrojí.

Outback také bez zaváhání zvládl vytáhnout XV uvíznuté v hlubokém sněhu „na bříše“. Po hlubším sněhu v lesní pasáži následovala zatáčkovitá technická část s povrchem tvořeným tvrdým uježděným sněhem, místy vydřeným na led. V jedné části okruhu byl však led cíleně pouze v pravé části dráhy k testu akcelerace a brzdění na povrchu s rozdílnou adhezí. Stabilita pramenící z filozofie symetrického pohonu všech kol s rovnoměrným rozložením hnacích prvků se stejně dlouhými poloosami, a tudíž stejně velkým točivými momentem na obou částech nápravy, byla vynikající. U vozů s bezstupňovou převodovkou Lineartronic je rozložení točivého momentu mezi nápravami řízeno elektrohydraulickou lamelovou spojkou v rozmezí 5 až 100 % jejího sevření. Důležité je, že spojka nečeká na prokluz, ale svírá v závislosti na jízdě podmínkách a aktuálních jízdě datech. Rozdíl přístupu Subaru je vidět právě při rozjezdu na povrchu s rozdílnou přílnavostí, kde se neprojevuje typické „uskočení“ zadní nápravy do strany. Pohonný systém je opravdu velmi stabilní. Vrcholem jízdě programu byl „Handling Course“ se sportovními modely WRX STI a BRZ. S faceliftovaným BRZ jsme se zde setkali vůbec poprvé, ale všem změnám modelového roku 2017 se budeme věnovat podrobněji v některém z dalších čísel Automobilu. Oba vozy byly vybaveny pneumatikami s 3 mm vysokými hřebíky pro jízdu na ledu. Široká ledová dráha nabídla za jejich volantem opravdové potěšení z přetáčivých smyků. Zvláště WRX STI však vybízelo k ostražitosti. Na hřebových pneumatikách a s třemi samosvornými diferencially jeho poctivého mechanického podvozku rychlost v ledové aréně strmě narůstala. S nastavením otevřené charakteristiky středového diferenciálu DCCD bylo nutné vždy chvilku před zatáčkou vyvolat volantem výraznou nedotáčivost, poté razantně přidat plyn a čekat na přehoupnutí do smyku všech kol. Ten pak šel na krátkých hřebech pneumatik velmi dobře modulovat korekcemi volantu a plynového pedálu. WRX STI vyžadovalo pevné vedení. U BRZ tomu bylo přesně naopak. Zde vítězila jemnost pohybů plynu, citlivě vypouštěná do pohybů hmotnosti vozu na relativně kluzkém povrchu. Přímochará komunikace s vozem na



Outback zůstává mimořádně prostorným univerzálním kombi, se světlou výškou 200 mm překonává většinu konkurentů



Modernizované Subaru BRZ se zesílenou karosérií, upraveným vzhledem a lépe vybaveným interiérem právě vstupuje i na český trh

tenké hranici přetočení je parádní disciplínou malého Subaru se zadním pohonem. Volant BRZ použítte jen velmi neradi. V podmínkách severu Finska vlastně použítte volant jakéhokoliv Subaru velmi neradi. Na vlastní kůži jsme se přesvědčili, jak moc sníž automobilům této značky s jejich typickým symetrickým pohonem všech kol svědčí. Vyzařují na něm zvláštní kombinaci bezpečnosti a zábavy, která si vás dokáže rychle získat. ■

AKTUALIZACE PRO WRX STI

Na autosalonu v Detroitu představilo Subaru modernizované provedení sedanů WRX a WRX STI. Na první pohled je zřejmá nízká maska chladiče a celkově agresivnější řešená před. Světlotomy nově dostaly natáčecí funkci, takže optimálněji osvětlují silnici v zatáčkách. Upravami prošel také interiér s novou podobou barevných displejů a optimalizovanými materiály. Subaru v rámci modernizace upravilo nastavení podvozku s cílem větší stability a menšího naklání v zatáčkách. Zatímco plochý boxer 2,5 litru s výkonem 221 kW (300 k) přechází beze změn, šestistupňová manuální převodovka prošla úpravami. Má pozměněnou synchronizaci pro přesnější ovládání a současně s tím i upravenou spojkou pro citlivější obsluhu. Změna je také v pohonu všech kol typu WRX STI, kde mezinápravový diferenciál s elektroniky nastavitelnou svorností nahradila elektronicky řízená spojka.



Stabilita Subaru Levorg je na sněhu příkladná, i v mezích dovolených stabilizačním systémem lze za jeho volantem zažít mnoho zábavy