



## Subaru v roce 2004 a ještě dál

Text: Pavel Biskup, foto: archiv Subaru

**Specialista na pohon všech kol, automobilka Subaru koncernu Fuji Heavy Industries, je i doma považována za poněkud konzervativní, svým způsobem až za uzavřenou.**

Zhruba před třemi lety se však dostal do čela koncernu pětadesátiletý Kyoji Takenaka, což je v poměrech japonského nejvyššího managementu relativně mladík. Ten slíbil, že značka Subaru, známá svou prvotřídní technikou, se bude zviditelňovat i zvenčí. Vedení automobilky vzápětí přehodnotilo své dosavadní cíle a dnes hovoří o konkuretech mezi značkami, jako jsou Audi, Alfa Romeo, BMW nebo Mercedes-Benz. Aby tento záměr dostal konkrétnější podobu, přetáhli Japonci do svých služeb velmi úspěšného designéra Andrease Zapatinase, který se dobře uvedl jak u Alfy, tak u BMW. Nu a dalším, téměř převratným krokem bylo u Subaru pozvání zahraničních novinářů na domácí prezentaci novinky, kterou je čtvrtá generace modelové řady Legacy. Bylo to snad vůbec poprvé v historii firmy.

### Legacy opatrně, ale přece

Přepracovaný vůz Legacy zařazený do modelového roku 2004 se délkou 4,68 m řadí například mezi Audi A4 (4,55 m) a A6 (4,91 m). Nový designér zatím neměl šanci stylisticky tento vůz ovlivnit, a tak zvláště limuzína zůstala téměř stejně nenápadná jako v minulosti. Ale to není tak důležité, protože v Evropě se Legacy vždy prodával z více než osmdesáti procent ve verzi kombi, na které je už odváženější směr designu znát. Určitě nemusí vadit, že některé partie jsou vytvořeny ve stejném duchu, který už známe u evropských značek. Japonci se také chlubí, jak se jim dařila práce v aerodynamickém tunelu, když u limuzíny dosáhli součinitele odporu vzduchu 0,28, u kombi pak 0,30. Legacy čtvrté generace se změnil také

v interiéru, který se po stránce designu, použitých materiálů a propracování detailů nedá srovnat s předchůdcem.

Samozřejmě špičková zůstává i nadále použitá technika. Zajímavé je, že z vozu zmizela z praktického hlediska velmi cenná funkce hillholder, usnadňující rozjezd do kopce, která k Subaru neodmyslitelně patřila stejně jako ploché motory s protilehlými válci typu boxer, stálý pohon všech kol a bezrámová dveřní skla. Dá se ovšem předpokládat, že tlak zákazníků si tuto funkci opět vynutí.

Subaru Legacy se do Evropy dováží s možností výběru mezi třemi motory, z nichž dva jsou čtyřválcové o objemu 2.0 l (101 kW), respektive 2.5 l (121 kW), třetím je třilitrový šestiválec s výkonem 180 kW. Změny, které u nich byly provedeny, se týkají hlavně úprav sacího traktu (například škrtková klapka sání je nyní řízena elektronikou) a kompletního výfukového systému. Námí testovaný model Legacy kombi poháněný dvoulitrem, který zvládá zrychlit na stovku během 11,2 s a s maximem rychlosti se vyšplhá až na 197 km/h, má v podmínkách normy spotřebu 7,6 l/100 km. V běžném provozu jsme se dostali na příjemných 8,5 l/100 km. Náš importér vozů značky Subaru usoudil, že na našem trhu mají všechny tři motory šanci se uplatnit, a tak je cenové rozpětí jednotlivých modelů ve třech výbavových stupních poměrně široké. Začíná od 823 tisíc Kč a končí na 1 448 000 Kč.



Koncepční Subaru R1e poháněný elektromotorem



které si musí připravit zájemce o Legacy kombi s třilitrovým motorem propojeným s pětistupňovým řadičím automatem.

### Kombík do terénu

Do řady Legacy patří i model Outback, kterým je do patřičného vzhledu off-roadu doladěný kříženec terénního vozu a kombíku, ale můžeme ho klidně zařadit do kategorie vozů sportovně-užitkových (SUV). Od základní verze vozu Legacy kombi se liší svěbytným ztvárněním celé přední části, ale hlavně jeho karoserie je posazena o 5 centimetrů výš nad vozovku (světlost je tedy 20 cm).

Konstrukteři nového Legacy se kromě aktivní a pasivní bezpečnosti cestujících věnovali ve zvýšené míře i situacím, kdy by se vůz čelně střelil s chodcem. Podle výsledků prováděných zkoušek došlo k úpravě čelního nárazníku tak, aby jeho ochranná funkce byla v souladu s nově vytvořenou kapotou. Oba tyto prvky nyní ještě lépe pohlcují energii nárazu a chodci tolik neublíží.

### Mezi malé a nejmenší

Ne právě typickým Subaru je nový malý model G3X Justy, který se v rámci globální spolupráce s koncernem General Motors vyrábí pro Evropu v maďarském závodě Magyar-Suzuki Hungary na stejné lince jako jeho dvojče Suzuki Ignis. U tohoto modelu, který je vstupní branou do kategorie automobilových kříženců, bylo třeba brát to, co Suzuki mohla nabídnout. Tedy žádný plochý motor, ale alternativně dva řadové čtyřválcové s objemem 1,3 a 1,5 l. Ovšem stálý pohon všech kol si u Subaru vzít nenechali.

Jak ukázal poslední tokijský autosalon, Subaru se hodlá nyní angažovat i ve třídě miniautomobilů, která je v Japonsku vzhledem ke kritickému nedostatku místa ve městech veledůležitá. Svědčí o tom dvě studie R1e a R2. První z nich má dvoje dveře, koncipována je pro obsa-



G3X Justy dává značce Subaru možnost proniknout v Evropě mezi malé vozy

zení 2+2 a pohybovat by se měla spíš po městě. Využívá bezemisní elektropohon, ovládaný pouze plynovým a brzdovým pedálem. O osudu druhého minivozu R2 už bylo rozhodnuto a vyrábět se bude, i když zatím jenom pro japonský trh. Jeho zaku-

protože v Japonsku mají jinou metodiku jejich zjišťování, a to samé platí o limitech škodlivin ve výfuku.

### Snad i hybrid

U Subaru ale připravují zcela nový, atraktivnější design, který má dát vozům této značky emotivnější charakter. Jak by měl vypadat, ukazují dvě další studie z poslední doby. Označení B11S dostala ve sportovním duchu postavená čtyřdveřová limuzína ve stylu kupé, která využívá pro Subaru typickou techniku kombinující plochý motor se stálým pohonem všech kol.

Horizontálně vedená třídílná maska má oživit vzpomínku na počátky firmy vyrábějící letadla a také dát najevo, že u Subaru se pracuje s motory s protilehlými válci. Jenom poněkud modifikovanou masku dostala další studie roadsteru B9 Scrambler, která se představila samozřejmě s pohonem všech kol, ale typickému plochému spalovacímu motoru vypomáhá v tomto případě ještě elektromotor. Že by se další japonské automobily podařilo dostat do nabídky hybridní vůz? ■



Roadster B9 Scrambler s hybridním pohonem

lacená karoserie typu one-box byla řešena s ohledem na co největší užitnou hodnotu, technici Subaru pro něj vyvinuli zcela nový čtyřválcový motor (samozřejmě benzinový) s variabilním časováním ventilů. Hodnoty spotřeby by nikomu nic neřekly,



Outback je kříženec kombíku a off-roadu



Dosavadní studie R2 už získala pro výrobu zelenou