

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Subaru Legacy: skvělé auto (kompaktní test)

Dělat s autem věci, které vidíte na videu, lze pouze v jednom případě – a to, že má pohon všech kol. U Subaru Legacy je podmínka splněna – Subaru jiná auta než čtyřkolky nedělá. V článku najdete rovněž teorii pohonu všech kol a rozhovor s ředitelem Subaru ČR.

Legacy je největší subaru na našem trhu, má tři verze: sedan, kombi a kombi zvané Outback. Tedy vůz se zvětšenou světlou výškou, něco na rozhraní osobního auta a SUV. Na podzim se objevila nová generace Legacy s mnohými vylepšenými vlastnostmi. Poněkud se změnil vnější, výrazně vnitřní vzhled a liší se i technika. Podrobněji prozkoumáme sedan s dvaapůllitrovým motorem.

Čtyři kola opravdu stačí, drahoušku...

Charakteristickým rysem všech vozů Subaru – od nejmenšího Justy přes Imprezu, Forester až k Legacy, je stálý pohon všech kol. První automobil s takovou technikou – Subaru Leone – vyjel už v roce 1972. Automobilka se šesti hvězdami ve znaku má tedy s takovým uspořádáním největší zkušenosti a její systém je skutečně nejpropracovanější. Teprve později se k nastoupenému trendu začali přidávat i jiní výrobci, ale nikdo z nich nesetřval u nastoupeného trendu stoprocentně.

Tip: [Stáhněte si video jízdy se Subaru Legacy a Subaru Impreza.](#)

Subaru se chlubí především naprosto symetrickým uspořádáním pohonu. Vpředu je uložen plochý motor, za ním následuje, kde začínají přední dveře, podélně (také uprostřed) uložená převodovka a vzadu zase uprostřed zadní diferenciál. Levá a pravá strana vozu je tak přesně vyvážená a přispívá k výborným jízdním vlastnostem. Celá technika převodů je opravdu ve znamení přesné symetrie.

Na vyváženosti jízdních vlastností je to také znát. Málom který automobil se ovládá tak lehce a přirozeně jako Subaru Legacy. Můžeme ho zahrnout do střední třídy a rozhodně nemá nic společného s vlastnostmi, kterým říkáme sportovní, přesto ale strčí po stránce jízdních vlastností a bezpečného projíždění zatáček do kapsy mnohé tak zvané sportovně laděné auto. To vše právě díky pohonu All Wheel Drive, tedy stále čtyřkolce.



Subaru Legacy má stálý pohon všech kol

Představme si, že na kola, respektive dezén pneumatik, který kontaktuje vozovku, působí dva druhy síly. Jedna má na starosti pohyb vpřed, tedy akceleraci a brzdění, druhá odolává tendenci smýkání do stran. Vůz s pohonem dvou kol spotřebuje velkou část kapacity na pohyb vpřed a vzad, na boční odolnost zbývá méně. Čtyřkolka ale rovnoměrně podělí všechna čtyři kola akcelerací i decelací a boční smyk tak může nastat až výrazně později, poháněná kola vlastně zatěžuje pohon jen z poloviny a druhá polovina zbývá na obranu proti posunu do stran.

Jedině čtyřkolku?

Je to složitá teorie? Jen na první pohled, protože takové vysvětlení výhody čtyřkolky je velmi logické. Využívají toho hlavně soutěžní vozy, ale v civilním provozu posouvá nahoru hlavně laťku bezpečnosti. Jedna zatáčka se dá projet čtyřkolku daleko rychleji a na druhou stranu stejnou rychlostí s daleko

vyšší mírou bezpečnosti. Kdyby vám takový systém pohonu měl zachránit jen jednou život, pak za to investice stála. Kouzlo působí na sněhu už při rozjezdu. Jen minimální prokluz, téměř všechna energie se spotřebovává na posun vpřed.

Čtyřkolka se ale musí na kluzkém povrchu řídit poněkud jinak než auto s jedinou poháněnou nápravou. Blíž má k pohonu předních kol. Na sněhu s poměrně vysokou adhezí se dá zatáčka najet relativně velmi rychle a vůz poslušně zatočí, aniž bychom museli sundat nohu z plynu.



Nový sedan je skutečně hezký

Tam, kde je to už spíš klouzačka než silnice, je třeba pracovat už i s pravým pedálem. Legacy se v takovém případě chová silně nedotáčivě a jede v zatáčce po tečně rovně. Stačí na chvíli povolit pedál plynu nebo zatáhnout ruční brzdu, vůz se srovná do požadovaného směru, následuje citlivá akcelerace a bezpečný výjezd. Na akceleraci ale pozor, kola by neměla být v rejdu, jinak může následovat přetočení.

Čtyři poháněná kola dokážou divy a dovedou zachránit i zdánlivě ztracenou situaci ve vysoké rychlosti.

Řidič ale musí odložit veškeré dosud nabyté zkušenosti s řízením běžného auta, potlačit částečně i pud sebezáchovy a držet plyn bez sentimentu. Bude odměněn záchranou. Na suché vozovce zatáčí Legacy velmi ochotně. Projevuje pouze lehkou tendencí jakoby přetáčivosti, to ale jen ve srovnání s přirozenou nedotáčivostí většiny vozů s pohonem předních kol. Dá se říci, že Legacy je přísně neutrální.



Součástí inovace jsou i projekční světlomety --- Začal s tím mercedes, teď už nejsou boční světlýka na zrcátkách nic neobvyklého

Výbava? Lepší než dřív, ale detaily žalují

Legacy patří mezi dražší auta, s tradičně kvalitním zpracováním a teď i pohledným designem. To dřív u vozů Subaru tak samozřejmě nebylo. Palubní deska s dominantním rádiem, CD přehrávačem a elektronicky řízenou klimatizací vypadá dobře. O to víc zaráží, že audiosoustava nemá dálkové ovládání na volantu, dnes už samozřejmě i v nižších kategoriích. Je tu jen tempomat, ale kolikrát ho ve srovnání s rádiem použijeme...

Sedadlo řidiče se posouvá elektricky, vzadu je místa dost. A tak nám zbývá zmínit se o velkém víceúčelovém displeji, který slouží i navigaci. Cédéčko s Českem ale v tomto systému není k dispozici, tak se displej využije víc pro palubní počítač. Není jednoduché proniknout do jeho tajů, zejména když k němu v tlusté knize chybí návod. Funkcí má hodně, včetně možnosti záznamu historie spotřeby. Netradičně se tu zobrazuje okamžitá spotřeba horizontálním analogovým způsobem.



Elektrický posuv má jen sedadlo řidiče --- Vzadu je místa dost

Bude zajímavé sledovat, jaký zájem bude o sedan. V dosavadní generaci Legacy se prodávala téměř výhradně kombi, takže když chtěl někdo sedan, bylo obtížné ho sehnat v celé evropské prodejní síti. Podle prognóz má sedan větší šanci na úspěch. Do kufru se oficiálně vejdu 464 litry, pod ním je plnohodnotná rezerva. A zase jeden takový zarážející detail – víko kufru nemá zespodu madlo, takže při zavírání nezbyvá nic jiného než se pořádně ušpinit.



Budíky působí velmi esteticky --- Víceúčelový displej má tolik funkcí, že je nutné se je dlouho učit

Škoda takových nedomyšlených detailů, protože Subaru Legacy je technicky mimořádný automobil se skvělými jízdními vlastnostmi. Důraz klade především na bezpečnost, ale bohužel tu schází možnost okenních nebo hlavových airbagů. K dispozici je pouze čtveřice předních a bočních. Vůbec celý vůz, tak jak se na něj díváme, je v definitivní podobě a vlastně žádné příplatkové možnosti neexistují, právě tak se dodává v jediném stupni výbavy GX. Základní cena tohoto pozoruhodného vozidla je tak i cenou konečnou.



**Zelený pruh vyjadřuje okamžitou spotřebu
--- Střední panel se v nové verzi velmi vylepšil**

Boxer nemusí být jen ranař

Subaru důsledně používá ploché motory, neboli boxery, také se říká motory s protilehlými válci či protiběžnými písty. Nízká stavba umožňuje nízké těžiště a také velmi kultivovaný chod, není třeba používat žádné vyvažovací segmenty. Subaru má i motor H6, třilitrový šestiválcový boxer, tady je ale dvaapůllitrový čtyřválec stejné konstrukce a ještě k tomu z lehkých slitin. Výkon 121 kW, tedy 165 k a točivý moment 226 N.m přenáší na všechna kola v tomto případě čtyřstupňová samočinná převodovka s možností pseudosekvenčního řazení podobného tiptronicu.



**Typický pohled na plochý motor --- Těžiště boxeru
leží hluboko pod kapotou**

Slovo boxer vyvolává představu čehosi brutálního, ale tento agregát je naopak měkký, vláčný, pozvolný s citlivým náběhem akcelerace ve všech režimech otáček. Nemá v sobě vůbec nic z nejproslulejšího motoru Subaru používaného ve vozech Impreza WRX nebo dokonce STi. I jeho chod naprázdno je tichoučký a kultivovaný a stejně se projevuje, ať už ručička otáčkoměru ukazuje cokoliv.

Podle údajů počítače jsme po městě jezdili za 10,5 litru benzínu na 100 km, mimo město mezi osmi a devíti. Na dálnici se spotřeba blížila spíš desítce, ale v maximálně náročných podmínkách na dynamiku, kde jsme zkoušeli čtyřkolku na zasněženém letišti, se vyšplhala až na 17 l. Při obvyklém orientačním měření jsme se dopracovali zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,4 s a největší rychlosti 201 km/h. Je zcela jednoznačné, že manuální řazení pěti stupňů by přineslo výrazně lepší výsledek, prodleva při řazení automatu je citelná.



**V zimě se hodí - lišty stírátek mají vlastní elektrické vyhřívání ---
Že nemá víko kufru žádná madla budí opravdu podiv**

Parametry

- Subaru Legacy sedan 2,5 GX
- Rozměry: 4605 x 1695 x 1415 mm
- Rozvor: 2670 mm
- Hmotnost: 1410 kg
- Zavazadlový prostor: 464 l
- Pneumatiky: 205/55 R16

- Objem palivové nádrže: 64 l
- Motor: 2.5 l boxer, 121 kW při 5600 ot, 226 Nm při 4400 ot.
- Zrychlení na 100 km/h: 10,8 s
- Maximální rychlost: 205 km/h
- Spotřeba: 11,4/6,1/8,1 l/100 km
- Základní cena: 1 118 000 Kč (výbava komfort)

Subaru Legacy - ceník				
Sedan				
2,0 GL	101 kW	MT	AWD	823000
2,0 GL	101 kW	AT	AWD	863000
2,5 GX standart	121 kW	MT	AWD	918000
2,5 GX standart	121 kW	AT	AWD	958000
2,5 GX komfort	121 kW	MT	AWD	1079000
2,5 GX komfort	121 kW	AT	AWD	1118000
3,0 R	180 kW	AT	AWD	1358000
Combi				
2,0 GL	101 kW	MT	AWD	858000
2,0 GL	101 kW	AT	AWD	903000
2,5 GX standart	121 kW	MT	AWD	958000
2,5 GX standart	121 kW	AT	AWD	1003000
3,0 R	180 kW	AT	AWD	1398000

Rozhovor s ředitelem Subaru ČR

Přednosti pohonu všech čtyř kol ve srovnání s pohonem pouze předních nebo zadních kol jsou nepochybné. To platí nezávisle na daných podmínkách počasí. Pohon všech čtyř kol znamená bezpečnost ve všech čtyřech ročních obdobích, nejen v zimě. Petr Neuman, ředitel Subaru Česká republika, uvádí zásadní faktory strukturální převahy těchto systémů.

Otázka: Jaké jsou základní výhody pohonu všech čtyř kol?

Neuman: Základní předností systému pohonu všech čtyř kol je tahová síla, která je dvakrát tak účinná jako u aut s jednou hnanou nápravou. A co je dále důležité: hnací síly neovlivňují chování vozidla při řízení. Úkolem bylo vytvořit konstrukci podvozku, která zajišťuje co možná neutrální a předvídatelné jízdní chování vozu při mírné nedotáčivosti. Hnací síly přitom mají mít co nejmenší vliv. Toho se dosáhne ideálně právě při pohonu všech čtyř kol, kde se hnací síla rozděluje na všechna čtyři kola. Každá změna ovlivní všechna čtyři kola a auto udrží lépe stabilitu.

Otázka: Jaká je nejmarkantnější výhoda pohonu všech čtyř kol?

Neuman: U aut s pohonem všech čtyř kol se můžeme kdykoli spolehnout na schopnost akcelerace, ať je to na sněhu, na ledu, na mokrému listí, nebo v dešti. Chceme-li se například zařadit do mezery v proudu vozidel, potřebujeme k tomu určitý potenciál zrychlení. A ten je při pohonu všech čtyř kol vždycky k dispozici. Proto je plynulost zařazení v provozu – podle mých zkušeností – jednodušší. Sešlápneme plynový pedál a máme kapacitu zrychlení, se kterou můžeme počítat. A přitom se ani v

nejmenším nepříznivě neovlivní jízdní chování vozu. Pohon všech čtyř kol prostě řidiči poskytuje kdykoli využitelný potenciál a tím mu dodává i pocit bezpečnosti. To podle mne patří k nejdůležitějším přednostem tohoto druhu pohonu.

Otázka: Dá se tedy říci, že řidič kromě objektivních výhod získává i pozitivní zpětnou vazbu po psychologické stránce?

Neuman: Přesně tak, a čím déle jezdí, tím víc si na tuto stránku zvyká. Může zapomenout na vlastnost, kterou mají všechna auta s pohonem na jednu nápravu, totiž že se akcelerace může měnit podle stavu vozovky. U vozu s pohonem všech čtyř kol se o tuto záležitost už nemusí starat, protože to za něj obstará systém. Řidič má stále k dispozici výkon motoru, na jaký je zvyklý.

Otázka: Proč tedy modely s pohonem všech čtyř kol nenabízejí všichni výrobci?

Neuman: To bych nerad posuzoval. Subaru v každém případě svým symetrickým systémem s motorem s protilehlými válci a pohonem všech čtyř kol nabízí mistrovský výrobek pokud jde o celkovou účinnost. Od motoru přes převodovku, hnací hřídel s kardanovým kloubem až k diferenciálu zadní nápravy probíhá celý hnací systém v jediné přímce s horizontálně symetrickým uspořádáním - dokonalý pokud jde o rozdělení hmotnosti, výkonný, lehký, s dlouhou životností a spolehlivý. Výsledkem jsou vyvážené, bezpečné jízdní vlastnosti vozu.

Otázka: Je schopnost předcházet nehodám u vozidla s pohonem všech čtyř kol větší než u vozidla s pohonem pouze přední nebo zadní nápravy?

Neuman: Ale jistě. To, o čem hovoříme, se odehrává převážně v mezních pásmech. Mezní pásmo pozná řidič normálně podle toho, že je vozidlo stále nedotáčivější. Takový je současný celosvětový stav techniky u každého vozidla. U auta s předním pohonem mohou hnací síly nedotáčivost značně zesílit, naopak u auta s pohonem zadní nápravy se může nedotáčivost změnit na přetáčivost, která pro normálního řidiče není příznivá. To je i mínění výrobců aut s pohonem zadní nápravy. Proto do těchto vozů stále častěji instalují ASR, EDS, ESP (automatickou regulaci prokluzu, elektronický uzávěr diferenciálu, programování stability) a podobné elektronické systémy. Jde tu však nakonec jen o snahu „léčit“ symptomy, které se u aut s pohonem všech čtyř kol vůbec nevyskytují.

Otázka: Subaru pro svůj systém pohonu všech čtyř kol nabízí regulaci jízdní dynamiky VDC (Vehicle Dynamics Control). Je to konečný stupeň bezpečnosti jízdy?

Neuman: Vyvinuli jsme VDC jako systém, který bude při řízení používat rád i náročný řidič. Jeho vývoj vyžadoval hodně jemného vyladování, ale to jsme mu rádi dopřáli a proto se VDC tak harmonicky začlenil mezi řidiče a vůz.

Otázka: Kde jsou hranice pohonu všech čtyř kol?

Neuman: Pohon všech čtyř kol nabízí více bezpečnosti a jízdní stability, ale má také své hranice. Nikdo nemůže přelstít fyzikální zákony - nedokáže to ani tento druh pohonu. Zůstává však základem pro základní koncepci bezpečnosti firmy Subaru - pro schopnost předcházet nehodám.

Zdroj: www.autorevue.cz