

Test:

Subaru Levorg



Budme k sobe zcela uprimni, jen malo lidi, kteří si kdy koupili Subaru, muže s čistým svědomím prohlásit, že nikdy nekoukali po ostrých STI modelech. Není na tom nic divného, neboť ona aura rallye speciálu je prostě natolik opojná, že láká mnohé řidiče, zejména potom ty, co japonskou značku se souhvězdím Plejády ve znaku už někdy zakusili.

Jenže pro velkou spoustu z nich, zůstane WRX STI tak trochu nedostupný sen, odložený na „řeba někdy“. Koneckonců žádná zodpovědná manželka, přítelkyně či maminka by onen tvrdý, nesmyslně silný, benzín hltající povoz jistě nikdy nedovolila. Jenže do této svízelné situace náhle přichází samo Subaru a nabízí spásný kompromis. Jmenuje se Levorg, tváří se jako ono vysněné WRX STI, ale přitom umožňuje výrazně vyšší komfort, přijatelné provozní náklady a hlavně nezanedbatelnou praktičnost. Je to vlastně takové vyklidněné WRX STI s bafohem.

Musím říct, že jsem jeho vzhledu opravdu přišel na chuť. Předku dominují typická zamračená světa s velkou míří chladiče a nechybí ani povinná výbava v podobě „násosky“ na kapotě, přivádějící chladný vzduch k mezichladiči. Boční silueta pak těží ze zužujících se linií bočních oken a decentního střešního spoileru. Pokud si však myslíte, že Levorg vypadá jakkoliv usedle, nic nemůže být pravdě vzdálenější. Macaté blatníky jsou patřičně vytaženy směrem ven, přítomny jsou výrazné nástavce bočních pruhů a vzadu pěkný černý difuzor s dvojitý výfukových koncovek.



Že jsou obě chromované koncovky funkční, to bych zde rád zdůraznil, neboť v dnešní době se na autech podobného ražení objevují mnohem častěji jen naleštěné imitace.

Výfukový systém odvádí spaliny od srdce celého auta, kterým je plochý čtyřválcový boxer, uložený pod kapotou podélně. Skromný objem 1.6 litru se sice na první pohled nemusí zdát dostatečně „Subaru“ ale je třeba smířit se s faktem, že fenomén downsizingu už dorazil i sem. Pohled do parametrů ale prvotní rozčarování záhy vynahradí, neboť motor nabízí důstojných 170 koní výkonu a pěkných 250 Nm točivého momentu, dostupných navíc již od 1800 otáček za minutu. Síla putuje dále do bezestupňové převodovky Lineartronic a skrze systém variabilního rozdělení točivého momentu na obě nápravy. O tom, jak bude která náprava zabírat, rozhoduje elektrohydraulická mezinápravová spojka. V

souvislosti s tímto systémem často slyšíme, že Subaru svoje pohony všech kol šidí, ale to paradoxně vůbec není pravda. Tento mechanismus využívá značka u modelů s automatickou převodovkou již pár desetiletí a za zhoršených adhezních podmínek poskytne podobnou oporu, jako klasický středový diferenciál.

Usedám do těsné sportovní sedačky, jenž je převzata z několikrát omílaného WRX STI a stiskem tlačítka uvádím čtyřválec do chodu. Motor s prvotním vyštěknutím nasazuje za studena vysoký volnoběh a v interiéru mě doprovází pěkná, přesto však decentní kulisa pro plochý boxer typická. Zatímco se motor pomalu dere na provozní teplotu, začínám s nastavováním řídičské pozice. V Levorgu si lze sednout nízko, výrazně tvarovaný volant přitáhnout pěkně k sobě a naopak k pedálům se trochu natáhnout.



Spokojen s tímto rozložením se rozhlížím okolo sebe. Klasické analogové budíky s modrým podsvětlením zobrazují podstatné hodnoty v podobě otáčkoměru, rychloměru, teploty vody a hladiny paliva, a jsou doplněny lehce nevyužitým barevným displejem uprostřed. Data z palubního počítače se totiž nenachází na něm, ale na displeji v kapličce pod čelním oknem. K dispozici je mi i dotykový infotainment s navigací, který není špatný, ale zasloužil by o něco více výkonu pro rychlejší zdolávání pokynů.

Je čas zařadit D na voliči převodovky a vydat se na cestu. I po městě je souhra motoru a převodovky nesmírně příjemnou záležitostí. Čtyřválec pod kapotou udržuje vždy rozumné otáčky a převodovka vcelku rychle reaguje na povel plynovým pedálem. Zhruba do třetiny stisknutí plynu, funguje vše v režimu variabilních změn převodového poměru, a tedy motor udržuje stále otáčky a vůz zrychluje. Sotva však šlápnete pravou nohou hlouběji, začne převodovka řadit virtuální rychlostní stupně, čímž dodává lepší a přirozenější pocit ze zrychlení. Příjemnou vlastností v chování je i to, že když po akceleraci uvolníte plyn, naladí převodovka vyšší převodový poměr, nechá otáčky motoru spadnout do okolí tisíce a auto tak bez odporu sviští po silnici, skoro jako když u manuální převodovky vyřadíte na neutrál.

Využíváním této funkce lze ušetřit vcelku dost paliva. Konečně se dostávám mimo město a vysílám plyn k podlaze. Zvuk motoru se z poklidného šumění mění nejprve na dramatický ryk, následně kousek před omezovačem se přidává i charakteristické



kvílení. Dynamika není sice vysloveně zdrcující, ale není ani jakkoliv nedostatečná. Už od dvou a půl tisíce otáček motor důrazně táhne a dech mu dojde až v těsném okolí šesti tisíc otáček. Budete-li myslet alespoň trochu dopředu, není problém ani předjíždění v tříciferných rychlostech. Kdyby ani rychlé reakce převodovky v automatickém režimu nestačily, lze se kdykoliv obrátit na pádla pod volantem a přežít velení. Virtuální stupně v manuálním režimu řadí převodovka rychle a bez zaváhání, dojem sportovního ústrojí však navodit neumí. Místo očekávaného kopance, který bych očekával při přeřazení ve vysokých otáčkách, dostavuje se spíše mírné zhoupnutí, jak se plynule změnil převodový poměr.

Než jsem vyjel z města, zdál se mi podvozek možná až zbytečně tuhý. Jenže sotva jsem projel první zatáčku mimo město, házím tuhost za hlavu a zůstává už jen naštění. Jak zhodnotil během testovacího týdne jeden můj spolujezdec, Levorg působí, že se mu „chce zatáčet“. Sportovně laděný rodinný kombík se agilně vrhá za přesným a akorát tuhým řízením a v oblouku se chová naprosto jistě a čitelně. Ostřejší zatáčení doprovází decentní náznaky přetáčivosti, naopak náklony karoserie jsou vlivem nízkého těžiště takřka zanedbatelné. V klikatých úsecích je Levorg jako ryba ve vodě a nerozhodí jej ani rychlejší jízda po dálnici, kde je tuhý podvozek zárukou stability a při svižnějším tempu zachovává kultivovaný, sebejistý dojem. Drobnou piňou na kráse by se tedy





mohlo stát snad jen ono zmíněné město, kde zavěšení sice dobře odfiltruje drobné nerovnosti, ale ty větší propustí k pasažérům v podobě nepříjemných rázů. Alespoň že odhlučnění je na velmi dobré úrovni.

V každém případě musím před Subaru smeknout klobouk, neboť nevím o druhém rodinném kombíku, který by byl takto zábavný a řídicísky zaměřený. Levorga je prostě radost řídit a jedná se o auto, které vyvolá závodníka-amatéra čas od času úplně v každém, kdo usedne za jeho volant. Jeho jízdní schopnosti dovedou nadchnout taťku za volantem, vyděsit mamku na sedadle spolujezdce a rozjásat juniory na zadních sedadlech. Na zadních

sedadlech navíc rozhodně nemusí sedět jen děti. Docela bez problému se sem vejdou i středně vzrostlí dospěláci a stále zbyde v solidně velkém kufu prostor na 522 litrů zavazadel. Vznikne-li potřeba vozit větší předměty, lze sklopit zadní opěradla a v tu chvíli je připraveno k použití 1446 litrů.

A jak je na tom spotřeba? Inu, záměrně jsem se tomuto tématu vyhýbal po celou dobu testu, stejně jako i vy budete hodnoty z palubního počítače tajit před svou ekonomicky uvědomělou drahou polovičkou. Výrobce uvádí 6,9 litru na sto v kombinovaném cyklu, ale reálnější je s lehkou nohou spíše osmilitrová hodnota. Ve městě pak spotřeba roste téměř bez výjimky přes deset litrů a začnete-li se bavit výkonem a podvozkem, není problém zahlédnout i dvanáct na sto. Není to sice zrovna málo, ale vzhledem k výkonu, schopnostem a stálému pohonu všech kol, je to odůvodnitelné.

Co se cen týče, svého Levorga si můžete dopřát za 759.000 korun a všechny verze se liší jen výbavou, neboť pohonné ústrojí jako jediné v nabídce zůstává. Někteří si možná postesknou nad absencí manuální převodovky, ale Lineartronicu není objektivně co vytknout a poslouží výborně ve všech režimech. Testovaná nejvyšší výbava Sport vyjde na 889 tisíc korun a obsahuje mimo jiné navigaci, kožená sedadla s elektrickým nastavením u řidiče nebo asistent hlídání mrtvého úhlu.

Plusy:

- nastavení podvozku
- jízdní vlastnosti
- souhra převodovky a motoru
- pozice za volantem



Minusy:

- spotřeba po městě
- tužší podvozek po městě



foto&text Dominik Valášek

Technická data - Subaru Levorg

Motor:

Typ motoru: přeplňovaný, zážehový
 Válce / ventily na válec: 4 / 4
 Zdvihový objem (ccm): 1600
 Nejvyšší výkon (kW / ot/min): 125 / 4800
 Nejvyšší toč. moment (Nm / ot /min): 250 / 1800

Provozní vlastnosti:

Maximální rychlost (km/h): 210
 Zrychlení 0 - 100 km/h (s): 8,9
 Spotřeba - město/mimo/kombi (l/100 km):
 10,2 / 7,6 / 8,7

Rozměry a hmotnosti:

Zavaz. prostor: 522
 Objem nádrže: 60
 Pohotovostní hmotnost (kg): 1577
 Délka (mm): 4690