



Automobilka Subaru si stále zachovává pozici největšího výrobce cestovních vozů s pohonem všech kol a svoje typy průběžně modernizuje...

Subaru Legacy páté generace se představuje s širšími dveřmi a celkově dynamičtějším vzhledem

PÁTÁ GENERACE



Foto Otakar Gregora

Před dvousměrně seřiditelným volantem s ovládacími prvky audiosoustavy (vlevo) a tempomatu jsou přehledné přístroje

Pohodlná anatomicky tvarovaná přední sedadla jsou vícesměrně elektricky seřiditelná

Pod výklopnou loketní opěrou je odkládací schránka, před ní pod víčkem dvě dutiny pro nádobky s nápoji a za řídicí pákou spínače vyhřívání sedadel

Ing. OTAKAR GREGORA

Subaru Legacy po dvaceti letech výroby dospěl již k páté generaci, nabízené jako sedan i kombi, resp. SUV Outback, které jsme stručně představili v AR 10 a 11/09. Krátkodobému testu jsme nyní podrobili kombi se vznětovým motorem 2.0D a výbavou Active. Nové kombi sice na první pohled připomíná předchozí typ (viz test v AR 8/09), ale není výsledkem pouhé drobné inovace či faceliftu. Především ve všech směrech povyroستlo, z čehož těží nejen velikost jeho interiéru, ale i provozní a užité vlastnosti. Je o 55 mm delší, o 50 mm širší a o 65 mm vyšší, a také jeho

přepřacovaný podvozek má o 80 mm delší rozvor náprav a o 35/45 mm širší rozchod kol. Ze změn vnějšího designu karoserie jsou nejnápadnější čelní stěna, maska chladiče a tvar světlometů, širší dveře s rámovou konstrukcí oken, jakož i celá zadní část s robustními částečně zasklenými sloupky a jinými koncovými svítlnami. Z větších celkových rozměrů a velmi dobře využitého obestavěného prostoru těží interiér, jenž ve všech směrech zvětšenými rozměry patří k nejprostornějším vozům této velikosti, o čemž jsme se přesvědčili vlastním měřením. V prostoru předních sedadel je šířka ve výši loktů/ramen 1500/1440 mm (pro srovnání Škoda Superb Combi 1470/

1440 mm) a výška stropu nad svisle seřiditelnými sedáky 1000 až 1080 mm, v obdobných místech zadních sedadel 1480/1410 mm, resp. 1010 mm. Na zadních sedadlech je také mnoho místa pro nohy. Mezi zadními sedáky a opěradly předních sedadel v jejich nejzazší poloze je mezera 200 mm, která se po nastavení do střední polohy zvětší na komfortních 310 mm. Neméně uspokojivé jsou rozměry zavazadlového prostoru, jehož objem se proti předchozímu typu zvětšil i díky nové konstrukci zadní nápravy o 67 l (téměř 15 %). Za zadními opěradly v základní poloze je v rovině podlahy dlouhý 1010 mm a z největší šířky v zadní části 1410 mm zúžený mezi podběhy na



Přístup k zadním sedadlům se zlepšil rozšířením zadních dveří a zvětšením úhlu otevírání o 5° na 70°, přední se nadále otevírají o 60°



Foto Otakar Gregora

1090 mm. Pod svinovacím krytem má vlivem ústrojí pohonu zadních kol jen průměrnou výšku 410 mm. Sklopením opěradel na sedáky se ložná délka zvětší na nejméně 1880 mm. Zavazadlový prostor lze částečně zvětšit i změnou úhlu sklonu zadních opěradel (11 poloh). Díky nízké poloze podlahy jen 620 mm nad zemí je zavazadlový prostor pohodlně přístupný, aniž by se osoby manipulující se zavazadly musely obávat zranění hlavy výklopnou zadní stěnou, jejíž dolní okraj je po otevření 1810 mm vysoko. Modernizace se dotkla i interiéru, nejnapad-

něji změnou designu přístrojové desky a jejího vybavení. Před dvousměrně seřiditelným volantem s ovládacími tlačítky audiosoustavy a tempomatu je čtveřice kruhových přístrojů, vše ostatní je na středovém panelu s navazující konzolou mezi předními sedadly. Ačkoli testovaný vůz měl nejnižší ze tří úrovní výbavy *Active*, *Comfort* a *Sport*, nechybí v ní nic z prvků dobře vybavených vozů této třídy. Patří k nim např. elektrické ovládání sedadla řidiče, skel všech dveří i vyhřívání a sklopných zpětných zrcátek, čelní, přední boční a okenní airbagy, vyhřívání

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR – vznětový čtyřválec s protilehlými dvojicemi válců a protiběžnými písty (boxer), uložený podélně před přední nápravou; 1998 cm³ (ø 86 x 86 mm), 16,3:1; 110 kW (150 k)/3600 min⁻¹, 350 N.m/1800 až 2400 min⁻¹; blok motoru i hlavy válců z hliníkové slitiny; pětkrát uložený klikový hřídel, dvouhmotový setrvačnick; DOHC 4V, vačkové hřídele poháněné řetězy, ventily do V ovládané vahadly s kladkami; přepřítňování výfukovým turbodmychadlem VGT s chladičem stlačovaného vzduchu; přímé vstřikování paliva Denso common rail (180 MPa) s elektromagneticky ovládanými vstřikovacími ventily; oxidační katalyzátor výfuku, DPF, recirkulace výfukových plynů s kapalinovým chlazením; chlazení kapalinou se dvěma elektrickými větráky; alternátor 12 V – 170 A, akumulátor 12 V – 64 A.h.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednokotoučová suchá spojka; plně synchronizovaná šestistupňová převodovka (3,454 – 1,750 – 1,062 – 0,785 – 0,634 – 0,557 – Z 3,646); trvalý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem a viskózní spojkou; stálé převody náprav 4,111.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce s pomocnými rámy vpředu i vzadu; přední náprava s rozvidlenými dolními příčnými rameny a vzpěrami McPherson, zadní náprava s trojicemi příčných ramen a jednoduchými podélnými rameny; odpružení vinutými pružinami s teleskopickými tlumiči a příčnými zkrutnými stabilizátory; provozní brzdy kapalinové s posilovačem, ABS a brzdovým asistentem, na všech kolech kotoučové (přední s vnitřním chlazením); elektronicky ovládaná parkovací brzda na zadní kola; hřebované řízení s elektrickým posilovačem proměnné účinnosti, volant ø 375 mm, 3,25 otáčky mezi krajními rejdy; kola z hliníkové slitiny s ráfky 6,5J x 16, pneumatiky Bridgestone 205/60 R 16; bez náhradního kola, se sadou na opravy.

KAROSERIE – samonosná ocelová s hliníkovou kapotou motoru; čtyřdveřové pětimístné osobní kombi s výklopnou zadní stěnou a variabilním interiérem.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2750 mm, rozchod kol 1545/1545 mm; d/š/v 4775/1780/1535 mm; světlá výška 150 mm; provozní/povolená celková hmotnost 1631 až 1667/2075 kg; objem zavazadlového prostoru 526/1726 l; objem palivové nádrže 65 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI – (údaje výrobce) – největší rychlost 203 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 9,6 s; spotřeba paliva EU 7,6/5,3/6,1 l/100 km; emise CO₂ 161 g/km; vnitřní obrysový průměr zatáčení 11,0 m.

Na zadních sedadlech je nadbytek místa pro nohy; dělená opěradla jsou sklopná na sedáky, v širším je loketní opěra se dvěma dutinami pro nádobky

vání předních sedadel, dvouzónová automatická klimatizace, palubní počítač, tempomat, úchyty Isofix na zadních sedadlech, vícepolohově nastavitelný sklon opěradel zadních sedadel, či audiosoustava s přehrávačem CD a vstupem AUX. K útulnosti a komfortu přispívá pečlivě dílensky zpracování i kvalita všech použitých materiálů. I nový Legacy převzal osvědčenou koncepci podvozku a soustavy trvalého pohonu všech kol. Motor testovaného vozu je známý čtyřválcový vznětový boxer, první *diesel* této značky, který jsme již vyzkoušeli a podrobně popsali v testu předchozího typu (AR 9/'08). Ke změnám, zlepšujícím jeho vlastnosti a přispívajícím ke splnění emisních předpisů EU5, patří mj. filtr pevných částic a větší chladič systému recirkulace výfukových plynů. Spouštění studeného motoru



ODSTARTOVALI JSME NOVÝ WEB!
www.super-moto.cz





Foto: Oltakar Gregora

Plochý vznetový čtyřválec je skryt pod chladičem vzduchu stlačeného turbodmychadlem



Pod výklopnou podlahou zavazadlového prostoru je vyjímatelná schránka s dalším úložným prostorem a místem pro uložení svinovacího krytu

Místo náhradního kola je další schránka s dutinami pro zvedák, základní nářadí, tažné oko, soupravu na opravy pneumatik a drobnou výbavu

zlepšuje plastové sací potrubí a použití keramických žhavicích svíček místo dřevějších kovových. Novinkou poháněcí soustavy je náhrada pětistupňové převodovky šestistupňovou stejných rozměrů, s širším rozpětím převodových stupňů, podílející se na snížení spotřeby paliva i hlučnosti při rychlé jízdě. Změna konstrukce synchronizace zlepšila řazení. Beze změn je soustava pohonu všech kol s mezinápravovým kuželovým diferencíálem, rozdělujícím hnací moment na přední a zadní kola v poměru 50:50 %, ve spojení s viskózní spojkou, kte-

rá tento poměr mění při prokluzu předních nebo zadních kol tak, aby se zachovala co největší trakce. Podvozek nového Legacy byl převzat s předchozího typu s nevelkými změnami, z nichž kromě většího rozvoru i rozchodu, zlepšujících stabilitu vozu, je nejvýznamnější prostorově úspěšnější zadní náprava, umožňující zvětšit zavazadlový prostor. Všechny detailní změny (např. tlumiče s nízkým vnitřním třením, optimalizace charakteristiky odpružení, nový posilovač brzd a brzdový asistent) zlepšují jízdní vlastnosti a zvyšují aktivní bezpečnost vozu, k níž

VÝSLEDKY MĚŘENÍ

Největší rychlost (km/h, na V)	201	
na jednotlivé stupně při 4500 min ⁻¹		
I/II/III/IV	38/75/124/168	
Zrychlení (s)		
s postupným řazením při 4500 min ⁻¹		
0 až 60 km/h	4,4	
0 až 80 km/h	6,8	
0 až 100 km/h	9,8	
0 až 120 km/h	14,7	
0 až 140 km/h	21,3	
0 až 160 km/h	29,7	
0 až 1000 m		
(konečná rychlost km/h)	31,1 (166)	
na jednotlivé stupně bez řazení		
50 až 90 km/h III/IV/V	5,9/8,4/13,6	
90 až 130 km/h IV/V/VI	8,7/10,2/11,9	
Průměrná provozní spotřeba (l/100 km)		
na trati 132,8 km se 40% podílem dálnice při dodržování povolených rychlostí		
ø 96,6 km/h	5,3	
za celý test včetně dynamických měření	6,8	
Rychloměr		
rychlost (km/h)	chyba (%)	
udávaná	skutečná	
60	55,9	+ 7,3
80	75,1	+ 6,5
100	94,6	+ 5,7
120	114,3	+ 5,0
140	134,0	+ 4,5
160	153,4	+ 4,3
180	172,7	+ 4,2
Počítáč kilometrů		
chyba (%)	+ 0,2	

Vhodně tvarovaný zavazadlový prostor s rovnou podlahou lze značně zvětšit sklopením zadních opěradel na sedáky

přispívá i standardní stabilizační soustava VDC v součinnosti s brzdovým asistentem. Novinkou je elektronická parkovací brzda ovládaná spínačem na přístrojové desce, samočinně se uvolňující po sešlápnutí pedálu akceleračního. Pomocníkem řidiče je i již tradiční Hill Holder, působící při rozjezdu obousměrně na sklonu nejméně 5 %.

Při provozních zkouškách jsme se přesvědčili, že nový Subaru Legacy si zachoval a v leccem i zlepšil jízdní vlastnosti svého předchůdce. Díky pohonu všech kol a optimálnímu naladění podvozku se v zatáčkách chová neutrálně a nevýrazně se bočně naklání. Dlouhý rozvor příznivě ovlivňuje směrovou stabilitu, bezpečné ovládnutí zaručuje přesné řízení a výkonná brzdová soustava. Nad vším neustále bdí stabilizační soustava, korigující bez zásahu řidiče chování vozu v mezních situacích. Součástí jízdních zkoušek byla obvyklá měření, při nichž Legacy obstál jak dynamickými vlastnostmi, tak spotřebou paliva.

Nový Subaru Legacy nabízí zejména lepší jízdní i užité vlastnosti a větší komfort než jeho předchůdce. Není pochyb, že si udrží dobrou pozici na trhu i ve stále se zdokonalující konkurenci, v níž vyniká osobitými vlastnostmi své koncepce a těží z oprávněné pověsti této značky. I přes mírné snížení ceny nepatří ovšem k nelevnějším, výjimečnost ovšem není zadarmo. Testovaný vůz s výbavou Active byl v době testu za 855 000 Kč, cenové rozpětí celé typové řady Legacy je od 715 000 Kč za 2.0i Trend do 1 105 000 Kč za 2.5 GT Sport. ■