



# NÁVYKOVÉ SVEZENÍ



**Jízda s nejužší postaveným modelem nové Legacy, 2.5 GT výhradně se samočinnou převodovkou, je sice především komfortní, ale dokáže být i velmi rychlá...**

**PETR HANKE**

**N**ová, v pořadí již pátá generace řady Legacy se ve srovnání s předchozí prodloužila o 65 mm a rozvor náprav se zvětšil o 80 mm. Robustnější tvary s výše umístěnou linií pontonu karoserie způsobují, že nové provedení působí celkově mohutnějším dojmem. Z nárůstu rozměrů samozřejmě těží i vnitřní prostor, který je ve srovnání s předchozí generací větší. Legacy nyní přichází s novou konstrukcí podvozku, i když zachovává koncepci s plochým motorem a trvalým pohonem všech kol. Dostala pomocný rám přední nápravy, jenž umožnil motor uložit níže a současně účinněji odizolovat podvozek od karoserie. Právě toto řešení má značný podíl na vysokém komfortu, jenž si posádka uvědomí zejména na méně kvalitních silnicích. Jízda je totiž i v těchto podmínkách nejen tichá, ale zejména

na prostá nepřijemných vibrací a rázů. Je zřejmé, že spíše měkčeji nastavený podvozek je schopen pohltnout mnoho nerovností silnic a nepustit je dál než do pohybů jednotlivých prvků zavěšení. To vše platí i přesto, že model 2.5 GT je vybaven sportovním podvozkem, který má ve srovnání se standardními nejen větší kola, ale také tvrdší pružiny, tužší tlumiče i stabilizátory s větším průměrem (stejný podvozek a osmnáctipalcová kola dostala Legacy 2.0D ve verzi Sport). Při jízdě s Legacy 2.5 GT je zajímavé, že přizpůsobivost a jemnost podvozku se spojuje s podmanivou obratností vozu a jeho schopností agilně měnit směr jízdy. Za tímto projevem samozřejmě stojí tradiční nízké těžiště, dané plochým čtyřválcem, spojené s malou délkou motoru, které přispívají k lepšímu rozložení hmotnosti. Zejména na silnicích s horší trakcí se projeví, že pocit značné stability a jízdního zaujetí je v Legacy 2.5 GT

## TECHNICKÉ ÚDAJE

**MOTOR** – kapalinou chlazený plochý zážehový čtyřválec, přeplňovaný turbodmychadlem, uložený podélně vpředu, blok a hlavy válců z hliníkové slitiny; DOHC 4V; elektronické vstříkování paliva; 2457 cm<sup>3</sup> (ø 99,5 x 79,0 mm); 8,4:1; 195 kW (265 k)/5600 min<sup>-1</sup>, 350 N.m/2400 – 5200 min<sup>-1</sup>.

**PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ** – pětistupňová samočinná převodovka (3,540 – 2,264 – 1,471 – 1,000 – 0,834 – Z 2,370); stálý převod 3,083; trvalý pohon všech kol.

**PODVOZEK** – samonosná karoserie; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu dvojítá příčná ramena; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči; příčné zkrutné stabilizátory; kotoučové brzdy s vnitřním chlazením; hříbenové řízení s kapalinovým posilovačem; pneumatiky 225/45 R 18.

**ROZMĚRY A HMOTNOSTI** – rozvor náprav 2750 mm, rozchod kol 1530/1535 mm; d/š/v 4730/1780/1505 mm; objem zavazadlového prostoru 486 l; objem palivové nádrže 65 l; provozní/největší přípustná hmotnost 1617/2070 kg.

**PROVOZNÍ VLASTNOSTI** (údaje výrobce) – největší rychlost 245 km/h, zrychlení 0 – 100 km/h za 6,2 s; spotřeba EU 14,9/8,1/10,6 l/100 km; emise CO<sub>2</sub> 250 g/km.





zajištěn také aktivně pracujícím pohonem všech kol. Právě toto provedení má z celé modelové řady Legacy specifické řešení pohonu 4x4, jež je možné nalézt také v typech Outback 3.6R a Tribeca. Jeho centrem je planetový mezinápravový diferenciál doplněný elektrohydraulicky ovládanou lamelovou spojkou, která má funkci aktivního závěru diferenciálu. Jistě není bez zajímavosti, že podobné řešení používá Impreza WRX STI, ovšem s tím rozdílem, že tam je vzhledem k použití manuální převodovky aktivním členem lamelové spojky elektromagnet. K činnosti pohonu všech kol nelze mít nejmenších připomínek, neboť funguje zcela přirozeně a zajišťuje potřebnou trakci jak při sportovní jízdě, tak třeba při rozjezdu na povrchu s proměnnou přilnavostí. Celek samozřejmě doplňuje stabilizační systém, jenž se u Subaru nazývá VDC (*Vehicle Dynamic Control*), avšak díky účinnosti pohonu všech kol se zřejmě aktivuje jen výjimečně. Během týdenního testu a asi tisíce ujetých kilometrů se jeho kontrolka i přes dynamický způsob jízdy nerozsvítila ani jednou. Schopnost zrychlit z 0 na 100 km/h za 6,2 sekundy ukazuje na dynamiku Legacy 2.5

GT s přeplňovaným čtyřválcem 2,5 litru, který dostal nový systém přeplňování. Po vzoru vznětového motoru 2.0D má totiž turbodmychadlo přesunutě vpravo před motor. Tím se zkrátily výfukové svody, což zajistilo rychlejší nástup přeplňování a pro řidiče hbitější reakce na pohyby plynového pedálu. Kromě těchto vlastností ale motor potěší kultivovaností a nízkou hlučností. Mezi jeho přednosti patří systém SI-Drive, jenž řidiči dovoluje nastavovat jednu ze tří charakteristik řídicí jednotky i činnosti samočinné převodovky. Rozdíl mezi základním módem Intelligent a naopak Sport Sharp je značný, a to jak po stránce dravosti projevu, tak spotřeby paliva. Zatímco v běžném nastavení není problémem jezdit za něco málo přes deset litrů, při sportovnější jízdě se hravě dostanete nad hranici 15 l/100 km. Samočinná převodovka má dnes již zcela standardních pět stupňů. Rychlostí řazení sice příliš nevyčnívá, nicméně možnost manuální volby buď pomocí páček pod volantem anebo voliče převodovky funguje spolehlivě, takže převodovka reaguje na povely řidiče velmi přesně. A to není tak běžné, jak by se mohlo zdát...

## KRÁTCE

●●● Nová generace vozů **Škoda GreenLine II** dostala v modernizované řadě Fabia a Roomster přeplňovaný vznětový tříválec 1.2 TDI CR DPF/55 kW (75 k), který jim uděljuje kombinovanou spotřebu EU pouhých 3,4 l, resp. 4,2 l/100 km a odpovídající emise CO<sub>2</sub> 89/109 g/km, což je nový rekord agregátů Škoda, jež také splňují emisní limity EU5 a jsou vybaveny zařízením Start/Stop a pětistupňovou převodovkou. ●●● Dvojitý jubileum převodovek zažili u koncernu **Volkswagen**. Za přítomnosti koncernového šéfa Martina Winterkorna a ošazenstva výroby převodovek DQ200 oslavili výrobu jubilejní stamilionté převodovky Volkswagen, zhotovené v německém Kasselu. Jubilatentem se stala dvouspojková skříň DSG. ●●● V téměř stejné době na jaře 2010 vyrobili u **Volkswagen Slovakia** jubilejní pětimiliontou převodovku, tentokrát šestistupňovou manuální MQ250 Start/Stop, určenou pro druhou generaci vozů VW BlueMotion. V Bratislavě vzniká třicet různých typů převodovek pro automobily Audi, Volkswagen, Škoda a Seat; závod Volkswagen Slovakia je také výhradním výrobcem šestistupňových skříní MQ250 pro celý svět. ●●● **VW New Small Family**, nová řada malých osobních automobilů, vycházející ze studii Up!, se bude vyrábět v Bratislavě od příštího roku, a proto Volkswagen Slovakia přijme 1500 nových zaměstnanců. Závod je také výhradním dodavatelem automobilů VW Touareg. ●●● Továrna Volkswagen v Emdenu, kde mj. vznikají vozy Passat BlueMotion, dosáhla dalšího milníku na cestě k **Volkswagen BlueFactory** uvedením do provozu největší větrné elektrárny na světě! Obří jednotka E-126 (6000 kWh) s třílistou vrtulí byla postavena ve spolupráci města Emdenu, Volkswagenu a firmy Enercon. Bude dodávat dvacet milionů kilowatthodin ročně. ●●● Šedesát let slaví **Volkswagen Transporter**, za šest desetiletí vyrobený v počtu přesně 10 172 329 vozů, ale jeho produkce nadále pokračuje. Pod interním označením EA7 byl vyvinut lehký užitkový automobil na bázi Brouka VW, který Heinrich Nordhoff, tehdejší generální ředitel Volkswagenu, představil novinářům 12. listopadu 1949 a v následujícím roce zahájil jeho prodej. ●●● **Ben Pon**, nizozemský dovozce VW, inspiroval konstruktéry náčrtů nové dodávky, která se pak stala nejúspěšnějším automobilem svého druhu na světě. Výroba začala v březnu 1950 ve Wolfsburgu, v březnu 1956 byla převedena do Hannoveru. ●●● Po tradičních značkách Plymouth, Oldsmobile a Pontiac končí další americká legenda. Vedení Ford Motor Company rozhodlo o zrušení značky **Mercury**, která měla původně vyplnit mezeru mezi levnějšími modely Ford a luxusními Lincoln. Vznikla v roce 1939, první Mercury byl zvětšený Ford 91 V8. Během let nabídla slavné typy Comet, Montego, Cougar a Marauder, ale v posledních letech byly automobily Mercury přesnými kopiemi Fordů a jejich prodej nezadržitelně klesal, přestože vstoupily i do módního segmentu SUV (Mariner, Mountaineer). ●●● Na výstavě jachet a motorových člunů Seatec 2010 v italské Carrare získal lodní motor **Volkswagen Marine** TDI 350-8, přímo odvozený z automobilových pohonných jednotek, prestižní ocenění Qualitec Award za kvalitu a nízkou spotřebu. ●●●