

SUBARU LEGACY 3.0 R SPEC B

Nenápadnému sedanu přibily ve výčtu zbraní převodovka a zavěšení z Imprezy STi.

AUTOCAR
SILNIČNÍ TEST



SUBARU LEGACY
TEST. MODEL 3.0 R SPEC B
Cena 1 378 800 Kč
Nejvyšší rychlost 243 km/h
0-100 km/h 7,3 s
Pro: Cena, výkon,
kultivovanost motoru,
přilnavost na mokru, stabilita
Protí: Méně prestižní image,
spotřeba

PŘED JEDENÁCTI lety by nikdo nepředpokládal, že Subaru, značka oblíbená mezi švýcarskými farmáři, by mohla vyprodukovat jeden z nejslavnějších sportovních vozů na světě. Ale v roce 1994 vznikla Impreza Turbo a stala se nedílnou součástí automobilových soutěží. Dnes má přeplňovaná Impreza WRX více než sedmdesátiprocentní podíl na celkových prodejích, ale usedlé Legacy ne a ne najít si cestu z horských zemědělských usedlostí. Nová generace Legacy učinila krok správným směrem, i když v segmentu rodinných sedanů zůstává okrajovým hráčem. Ovšem Subaru nyní dodalo svěmu největšímu modelu něco z kouzla WRX a přišlo s modelem Spec B. Jelikož Subaru nehodlá dovážet do Evropy přeplňované Legacy STi, založilo novou vlnkovou loď na již existujícím modelu 3.0 R s výkonem 245 koní. A místo aby atmosférickému

plochému šestiválci zvýšili výkon, dosáhli sportovnějšího charakteru úpravou podvozku a převodovky. Předělaný šestistupňový manuál z Imprezy STi přenáší výkon na všechna kola přes středový diferenciál s viskózní spojkou. Spec B má také samosvorný zadní diferenciál, tužší převrácené přední vzpěry z STi a tlumiče Bilstein ve všech rozích. Na rozdíl od nabroušených imprez je Spec B mnohem anonyrnější, aby přitáhlo konzervativní klientelu prestižních evropských značek. Nové je pouze lemování světlometů a stylová osmnáctipalcová kola, zatímco rozměrné nárazníky a dvě koncovky výfuku převzaté z 3.0 R dodávají vozu porci neokázalé agresivity. Pouze čas nám však odpoví na otázku, jestli

Subaru zláká kupce přitahované stylem BMW, Jaguaru nebo Audi. Ponechte ale nenápadný vzhled stranou a zjistíte, že předností tohoto vozu je třeba hledat jinde. Čtyřváčkový šestiválcový boxer má dostatek točivého momentu, aby byl schopen plynulého zátahu již od 1000 ot./min. a dychtivě dosáhl červeného pole v 7000 ot./min. Jsou tu ovšem dva parametry, které zabraňují dosažení nejlepších akceleračních časů v této třídě. Nejrychlejší metody rozjezdu auta s pohonem všech kol (vytočit motor na maximum a pak velmi prudce uvolnit spojku) nelze využít, protože při vyšlápnuté spojce jsou otáčky omezeny hodnotou 5000; nejvyšší rychlost na druhý rychlostní stupeň je 92 km/h, takže atakování

stovky vyžaduje přeřazení na trojku, a se zařazenou čtyřkou se dostanete na 159 km/h. Pokud by Spec B překonal metu 100 km/h už na dvojku, výsledný čas by se pohyboval někde okolo 6,5 s, ale my jsme zvládli „jen“ 7,3 s, respektive 18,3 s v disciplíně 0-160 km/h. Čas potřebný ke zdolání stokilometrové hranice je tak shodný s BMW 325i a o plnou sekundu nižší než u Legacy 3.0 R s automatickou převodovkou. Ale nová převodovka dokonalá není. Při akceleraci jsou skrze řadící páku přenášeny vibrace a řazení může být za chladného počasí truchlivé, přestože páka nechodí tak trhavě jako v Impreze. Všechny 297 Nm točivého momentu máte k dispozici od 4200 ot./min., ale pružné zrychlení svědčí o lineární dodávce výkonu: na čtvrtý rychlostní stupeň trvá akcelerace z 90 na 145 km/h jen o 0,7 s déle než zrychlení 30-65 km/h. Když přijde čas na zpomalení, poskytuje pedál možnost přesného dávkování a chlazené kotouče se do promáčené vozovky zakusují s neuvěřitelnou silou. S nadšeneckým motorem a silnými brzdami potřebuje Legacy zábavný podvozek. A technici od Subaru jsou díkybohu nadšenci. Rychlé svezení po vaší oblíbené okrese odhalí, že tato čtyřkolka je přesně taková, jaká být má: kombinuje bezpečnost předkoklek



I na mokré, zvlněné silnici má Spec B nesmírně silnou přilnavost.



Atmosféricky plněný plochý šestiválec; pákná a úhledná středová konzola; vkusné osmnáctky



Elegantní interiér je pečlivě smontovaný, ale sedíte o chlup výš, než by bylo ideální, a volant je seřiditelný pouze výškově.

s obratností a podmanivostí zadokolek. Řízení s proměnným účinkem je příliš lehké, ale skutečně přesné a Spec B tak zatáčí velmi ostře. O reakcích vozu pak můžete rozhodovat pomocí plynového pedálu. Masivní přilnavost a minimální náklony karoserie dovolují projíždět zatáčky rychle a s důvěrou.

Pokud to s rychlostí přejenete, dostává se mírná nedotáčivost, ale stačí ubrat plyn a předek se poslušně srovná, přesně jako to dělají předokolký. Čím rychleji jedete, tím je řízení plynem jednodušší, což je pocit naprosto vzdálený řídicím VW 4Motion nebo Audi quattro. Na mokru je tento efekt ještě

výraznější a uvolnění pravé nohy uprostřed oblouku pošle záď do pozvolného, předvídatelného smyku. Dupněte však znovu na plyn a vůz se sám srovná. Za prudkých lžáků má trakci, o něž si auta s pohonem jedné nápravy mohou nechat jen zdát. Vzhledem k výborné ovladatelnosti a osmnáctipalcovým kolům je jízda v Legacy překvapivě pohodlná. Ostré nerovnosti ho ale občas zaskočí a na dálnici se od zadního odpružení dočkáte kodrcání a bouchání. Přidejte si k tomu hluk větru a pneumatik a je to pod standardy akustické izolace, kterou přinášejí lidé této třídy. Ale co Spec B ztrácí na kultivovanosti, to dohání charakterem. Tohle auto je prostě jiné. Bezrámovými dveřmi, které jsou dnes již poznávacím znamením Subaru, počínaje a ručičkami přístrojů, jež při nastartování vykouzlí oblouk přes celý ciferník a opět se vrátí do původního nastavení, konče. Pozice za volantem ale není ideální.

K pohlednému volantu Momo ani komfortním sedadlům s dobrým vedením nemáme žádné výhrady, ale řidič se cítí jako na bídylku. A pokud máte dlouhé nohy, budete mít problémy dosáhnout na volant, protože je seřiditelný pouze výškově. Na palubní desce je znát vliv BMW a plasty jsou vskutku kvalitní, ale navzdory stříbrné konzole a chromovaným klikám postrádá kabina lesk prémiové konkurence a od levnějších modelů Legacy se zas až tolik neliší. Úzký interiér Legacy nabízí pohodlné svezení na zadních sedadlech pouze dvěma dospělými a nízkou položenou sedáky je nutí příliš ohýbat kolena, ale prostor pro nohy i pro hlavu je velkorysý a kufr o objemu 433 litrů bez problémů pobere zavazadla čtyř cestujících.

Na sériové výbavě Legacy však žádná slabá místa nenajdete. Patří do ní čelní, boční a okenní airbagy, držáky dětských sedaček Isofix, měnič CD, vyhřívání kožené sedadla v elektrice, klimatizace a satelitní navigace s dotykovým displejem. Vyšší provozní náklady (průměrná spotřeba se ustálila na 11,8 l/100 km) naznačují, že Spec B bude vyhledáváno především zákazníky s naditou peněženkou, kteří stavějí potěšení z jízdy nade vše. Dynamikou a výkonem překoná i řadu 3, ale nemá její luxusní image, nápaditý design ani prvotřídní pověst. Auto pro úzkou cílovou skupinu? Možná, ale zatraceně dobré.

VÝKONY A TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor
Druh plochý šestiválec, 3000 cm³
Výkon 245 koní v 6600 ot./min.
Toč. moment 297 Nm při 4200 ot.
Max. otáčky 7050 ot./min.
Litrový výkon 82 koní na litr
Výkon/hmotnost 160 koní na tunu
Uložení vpředu podélné, pohon všech kol celohliníkový

Materiály
Vrtání/zdvih 89,2/80,0 mm
Ventilový rozvod 4 na válec, dohc
Kompresní poměr 10,7:1
Řídicí jednotka sekvenční vícebod. FHI

Převodovka
Typ šestistupňová ruční
Převod/km/h v 1000 ot./min.
1. 3,64/8,4
2. 2,38/12,9

3. 1,76/17,2
4. 1,35/22,7
5. 0,97/31,4
6. 0,76/40,4
Stálý převod 3,90:1

Řízení
Typ hřebenové s hydraul. posilovačem
Převod 2,8 otáčky
Průměr otáčení 10,8 m

Podvozek
Vpředu vzpěry MacPherson, vinuté pružiny, stabilizátor

Vzadu multi-link, vzduchové pružiny, stabilizátor

Karoserie
ocelovo-hliníková samonosná karoserie, čtyřdveřový sedan, Cd 0,28

Kola a pneumatiky
Kola 8,0J x 18, litá
Pneumatiky 215/45 R18, Bridgestone Potenza RE050A

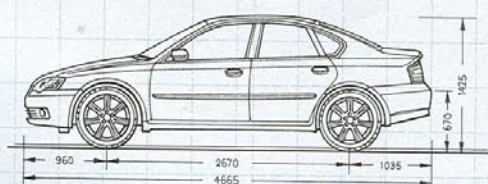
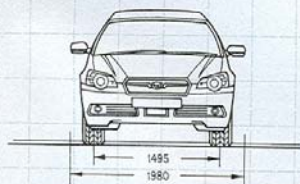
Brzdy
Vpředu chlazené kotouče 316 mm
Vzadu chlazené kotouče 290 mm
ABS standard, s EBD
50/80/110-0 km/h 9,7/26,2/54,9 m
100-0 km/h 2,9 s

Nejvyšší rychlosti
6. 243 km/h/5650 ot.
5. 204/7050
4. 159/7050
3. 121/7050
2. 92/7050
1. 60/7050

Zrychlení z klidu (sucho)		
Rychlost	km/h	sekundy
50	2,5	52
80	5,2	87
100	7,3	108
130	11,7	139
145	14,4	156
160	18,3	172
0-400 m	15,4 s	151 km/h
0-1000 m	27,9 s	191 km/h
50-110 km/h		6,6 s

Pružné zrychlení (sucho)					
km/h	6.	5.	4.	3.	2.
30-65	15,4	9,1	5,4	3,8	2,6
50-80	13,2	8,4	5,0	3,4	2,6
65-100	12,7	8,0	4,7	3,4	-
100-130	13,2	7,6	4,9	-	-
130-160	-	8,6	-	-	-

Min./max. prostor pro nohy vpředu 840/1060 mm
Min./max. prostor pro nohy vzadu 650/900 mm
Min./max. prostor nad hlavou vpředu 910/950 mm
Min./max. prostor nad hlavou vzadu 900 mm
Objem zavazadelníku 433 litrů
Max. šířka zavazadelníku 1540 mm
Pohotovostní hmotnost 1535 kg
Rozchod kol vpředu/vzadu 1495/1490 mm
Šířka včetně zrcátek 1933/1751 mm



Testy AUTOCARU jsou nejkomplexnější testy publikované v ČR. Každý vůz je detailně měřen a testován na nezávislé testovací dráze, hodnoty jsou měřeny zařízením VBOX Racelogic. Testovaný vůz najede nejméně 800 km na všech typech silnic a spotřeba se měří za všech podmínek.

Spotřeba paliva
Průměrná/cestovní/nejhorsí 11,8/8,4/26,4 l/100 km
Město/kombinovaná 17,1/11,7 l/100 km
Objem nádrže 64 litrů
Teoretický dojezd 756 km

Rychlé, zábavné a charakterní auto