

náš test

SUBARU LEGACY 2.0 GL

Ing. OTAKAR GREGORA

Patnáct let je vlajkovou lodí Subaru typ střední třídy Legacy, nabízený jako tříprostorový sedan a osobní kombi. Za tu dobu se podrobil několika inovacím, jejichž vyvrcholením je čtvrtá generace z loňského roku, z níž jsme podrobili krátkodobému testu kombi s dvoulitrovým motorem. Pro srovnání a posouzení nejvýznamnějších změn odkazujeme na test předchůdce, byť s jiným motorem, v AR 5/99.



Facelift pozměnil zejména před a zad nové kombi Legacy, lišícího se od předchozího i větší délkou a rozvorem. Eleganci prospělo úplně začlenění předního nárazníku do čelní stěny s novými světly.

Kombi pro náročné

Nové kombi Legacy sice převzalo od svého předchůdce základní tvar karoserie, ale liší se řadou detailů designu, které prospěly vzhledu a eleganci. Nejnapadnější je zaoblená čelní stěna s integrovaným nárazníkem a novou maskou chladiče, která má být rozpoznávacím znakem všech budoucích vozů značky. Změnil se i tvar světlometů, jakož i rozměrnějších koncových svítilen, vestavěných jen do blatníků a zasahujících více do boků. Teprve porovnání hlavních rozměrů odhalí další změny – o 40 mm větší délku (jako dosud Outback), o 20 mm prodloužený rozvor a o 30, resp. 20 mm širší rozchod kol – přičemž nové kombi je také o něco širší a nižší. Ze skrytých změn zasluhuje zmínku zejména zvýšení torzní i ohybové tuhosti karoserie a účinnosti deformačních zón konstrukčními úpravami nosného skeletu, jakož i rozsáhlejší použití hliníkových slitin, jež přispělo ke snížení hmotnosti vozu.

Změny doznal samozřejmě interiér, nabízející nyní víc místa a komfortu. O něco se zvětšily téměř všechny vnitřní rozměry – v prostoru předních sedadel jsme změřili šířku ve výši loktů/ramen 1480/1430 mm a výšku stropu nad visle seřiditelným sedákem řidiče 980 až 1030 mm, v obdobných místech zadních sedadel 1440/1360 mm, resp. 980 mm, na nichž je nadbytek místa i pro nohy, neboť nejmenší mezera za předními opěradly je 220 mm. Až na rozdíl několika litrů se nezměnil objem zavazadlového prostoru, v základním uspořádání dlouhého 1080 mm, širokého 1090 až 1370 mm a pod svinovacím krytem vysokého 420 mm. Díky změně konstrukce zadních sedadel se však sklápějí jen jejich dělená opěradla na sedáky, takže po této úpravě zavazadlového prostoru je k dispozici ložná délka nejméně 1830 mm, tedy o 120 mm větší než při dřívějším sklápění celých sedadel. I testovaný základní typ má standardně např. tříbodové bezpečnostní pásy na všech pěti sedadlech (vpředu s předpínací a omezovači), dva čelní a dva boční airbagy, aktivní opěrky hlav na předních sedadlech, úchyty ISOFIX, rádio s přehrávačem CD, automatickou klimatizaci,



elektrické ovládání bezrámových skel všech dveří i vyhřívání zpětných zrcátek, vpředu i vzadu držáky nádobek s nápoji aj. Úroveň dílenského zpracování je vynikající, rovněž tak kvalita materiálů čalounění a obložení interiéru. Bez zásadních změn koncepce a konstrukce převzal nový Legacy poháněcí soustavu a podvozek svého předchůdce. Motor testovaného základního typu je osvědčený čtyřválcový dvoulitrový boxer, jehož výkon a točivý moment díky novému sacím potrubí s elektronicky řízenou klapkou a optimalizovanému motormanažementu vzrostly o 9 kW, resp. 3 N.m, současně klesla spotřeba paliva a emise škodlivin. Snížením jeho uložení v karosérii (vpředu o 22 mm, vzadu o 10 mm) se snížilo těžiště vozu a zlepšily jízdní vlastnosti. Jiné charakteristiky motoru bylo způsobeno převodné ústrojí změnou dvou nejnižších stupňů, první má nyní dvoukruželovou synchronizaci, usnadňující řazení. Kultivovanost běhu celé soustavy zlepšuje dvouhmotový setrvačnick. Součástí převodného ústrojí s trvalým pohonem všech kol je dvoustupňová redukční převodovka zvyšující trakční schopnosti vozu. Obě nápravy byly převzaty z předchozího typu, jen přední má jinou geometrii kol, jež spolu s rozšířeným rozchodem zlepšuje jízdní stabilitu. Aktivní bezpečnost zvyšuje elektronická soustava řízení dynamiky vozu



Změnu doznal i interiér, zejména přístrojová deska s částečně se překrývajícími kruhovými stupnicemi otáčkoměru a rychloměru, a méně členitým středovým panelem natočeným k volantů a plynule přecházejícím do konzoly mezi sedadly.

VDC koordinující činnost poháněcí soustavy a ABS, regulující točivý moment motoru a jeho rozdělování při brzdění i akceleraci v kritických situacích. Obvyklá měření potvrdila, že i základní a tedy nejméně výkonný typ Legacy je dostatečně temperamentní a přitom poměrně hospodárny. K jeho hlavním kvalitám patří znamenitě jízdní vlastnosti bez zřejmých slabín v obvykle hodnocených disciplínách; díky dlouhému rozvoru je



Anatomická přední sedadla jsou všestranně seřiditelná, řidič může měnit i nastavení sedáku a volantu ve svislém směru. Pod výklopnou střední loketní opěrou je schránka na drobnosti, před ní a za krátkou řadicí pákou redukční převodovky prohlubeň pro nádobky s nápoji.



Na pohodlných zadních sedadlech se sklopnou střední loketní opěrou mají cestující dost místa i pro nohy. Mezi jejich sedáčkem a opěradly předních sedadel je mezera nejméně 220 mm.



Díky rozměrově úspornému nouzovému náhradnímu kolu se pod výklopné dno zavazadlového prostoru ještě vešla vyjímatelná schránka pro ukládání výbavy vozu a různé cestovní drobnosti.

Foto Otkar Gregora



Dobře přístupný zavazadlový prostor lze značně zvětšit sklopením dělených opěradel na sedáky. Prodloužená ložná plocha, u nezatiženého vozu jen 600 mm nad zemí, je takřka zcela rovná, ložná délka se zvětší ze základních 1080 mm na nejméně 1830 mm.

■ SUBARU LEGACY KOMBI 2.0 GL ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

Pětimístné osobní kombi s motorem vpředu a trvalým pohonem všech kol.

MOTOR – kapalinou chlazený zážehový čtyřválec s protilehlými dvojicemi válců a protiběžnými písty (boxer), uložený podélně před přední nápravou; 1994 cm³ (ø 92 x 75 mm), 10,0:1; 101 kW/5600 min⁻¹, 187 N.m/4400 min⁻¹; blok motoru i hlavy válců z hliníkové slitiny; pětikrát uložený klikový hřídel, dvouhmotový setrvačnick; OHC, vačkové hřídele poháněné ozubeným řemenem, ventily do V (v každém válci dva sací a dva výfukové) ovládané vahadly; elektronické vstřikování paliva řízené společně s bezdotykovým zapalováním bez rozdělovače; trojčinný katalyzátor výfuku se sondou lambda; chlazení se dvěma elektrickými větráky; alternátor 14 V – 90 A, akumulátor 12 V – 48 A.h.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – trvalý pohon všech kol (50/50 %) s mezinápravovým diferenciálem s viskózní spojkou; jednodoučková suchá spojka; plně synchronizovaná pětistupňová převodovka (3,45 - 2,06 - 1,45 - 1,09 - 0,83 - Z 3,33); dvoustupňová redukční převodovka (1,00 - 1,45); stálé převody náprav 3,9.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce; přední náprava s rozvidlenými dolními příčnými rameny a vzpěrami McPherson, zadní náprava

s trojicemi příčnými rameny a jednoduchými podélnými rameny, pérování vlnitými pružinami s teleskopickými tlumiči a příčnými zkrutnými stabilizátory; provozní brzdy kapalinové s posilovačem a ABS, na všech kolech kotoučové (přední duté); parkovací brzda mechanická na zadní kola; volant ø 375 mm, 3,25 otáček mezi krajními rejdy; kola z hliníkové slitiny s ráfky 6,5 JJ x 16, pneumatiky Bridgestone Potenza RE 030 205/55 R 16; nouzové ocelové náhradní kolo s pneumatikou T 135/80 D 16.

KAROSERIE – samonosná ocelová s hliníkovou kapotou motoru; čtyřveřevé osobní kombi s výklopnou zadní stěnou a variabilním zavazadlovým prostorem.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2670 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1495/1485 mm; délka 4720 mm, šířka 1730 mm, výška 1470 mm; světlá výška 150 mm; pohotovostní/užitečná hmotnost 1360/565 kg; objem zavazadlového prostoru 459 až 1649 l; objem palivové nádrže 64 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 193 km/h; zrychlení z 0 na 100 km/h za 11,5 s; spotřeba paliva EU 93/116 10,6/6,1/7,7 l/100 km; CO₂ 183 g.km⁻¹; vnější obrysový průměr zatáčení 11,6 m

VÝSLEDKY MĚŘENÍ

Největší rychlost (km/h) 190
na jednotlivé stupně při 6200 min⁻¹
I/II/III/IV 53/89/126/168

Zrychlení (s)
s postupným řazením při 6200 min⁻¹
0 až 60 km/h 5,1
0 až 80 km/h 7,6
0 až 100 km/h 11,6
0 až 120 km/h 15,5
0 až 140 km/h 21,4
0 až 1000 m (konečná rychlost km/h) 31,8 (160)

na jednotlivé stupně bez řazení
50 až 90 km/h III/IV 7,1/9,9
90 až 130 km/h IV/V 12,8/20,7

Průměrná provozní spotřeba (l/100 km)
na trati 132,8 km se 40% podílem dálnice při dodržování dovolených rychlostí, ø 96,8 km/h 8,1
za celý test včetně dynamických měření 9,4

Rychloměr

rychlost (km/h) udávaná	skutečná	chyba (%)
60	55,7	+ 7,7
80	74,1	+ 7,9
100	92,6	+ 8,0
120	111,0	+ 8,1
140	129,4	+ 8,2
160	147,7	+ 8,3

Počítka kilometrů
chyba (%) + 1,9



Pod sacím potrubím a spleť různých kabelů a trubek se skrývá osvědčený nepřeplňovaný motor s protilehlými dvojicemi válců.

směrově stabilní, pohon všech kol přispívá k neutrálnímu chování v zatáčkách, přesné řízení a účinné brzdy usnadňují ovládání a zvyšují bezpečnost ve všech jízdních situacích. Požití z jízdy zvyšuje charakteristika odpružení, optimálně vyhovující požadavkům jízdních vlastností, ovladatelnosti a pohodlí. K pohodlí přispívá sporný, ergonomicky uspořádaný a dobře vybavený interiér, nízká hladina hluku i účinná klimatizace. Kombi Subaru Legacy patří k nejlepším vozům svého druhu, a to i v testované základní verzi s nejméně výkonným motorem a výbavou bez některých luxusních prvků. Odhlédnuto od ceny to je takřka ideální rodinný automobil vhodný pro pohodlné a bezpečné cestování v nejrůznějších provozních podmínkách od rychlé jízdy na dálnici po překonávání nástrah kluzkých nebo nebezpečných vozovek. Oním skrytým *kdyby* je však skutečnost, že není právě levný. Se standardním vybavením stojí 858 tisíc Kč, zájemci o výkonnější a lépe vybavené typy si však musí připravit milion i víc. Ovšem kvalita není zadarmo. ■