

Boxující diesel

Jedna z posledních bašt benzínových motorů padla. Pod kapotou Subaru Legacy se objevil vznětový motor, a ne ledajaký!



Vnější vzhled Subaru Legacy prochází evolucí, dnešní podoba patří k těm nejzdařilejším. Samozřejmostí zůstává stálý pohon všech kol.

„Když už máme mít dieselový motor, tak ať je alespoň výjimečný,“ popisuje šéf plánování automobilky Subaru Tošio Masuda důvody, proč se firma rozhodla pro vývoj netypického vznětového boxeru. Toto řešení sice není úplnou světovou novinkou (viz samostatný rámeček), ale i tak

představuje v dnešní době unifikovaných řešení skutečný unikát, nad kterým musí zaplesat srdce každého milovníka poctivé motorářské práce.

Subaru se stavbě boxerů, tedy motorů s ležatými protilehlými válci, věnuje od roku 1966 a v její dnešní nabídce tvoří převažující část. Výjimkou

jsou jen maloobjemový řadový tříválec 1,0 l v novém justy. Přitom konstrukčně s sebou boxerů nesou nevýhodu větší stavební náročnosti a tím i vyšší ceny. Jenže výhody jsou také výrazné – díky ploché konstrukci má motor i celý vůz nízké těžiště (takže lepší jízdní vlastnosti), boxerů méně

vibrují než řadové či vidlicové motory a mohou se chlubit výjimečně harmonickým během. To by konečně bez rozpaků podepsali třeba i motoráři od Porsche...

Turbodieselový boxer představuje ještě náročnější konstrukci kvůli řešení přepřehování a vysokotlakého rozvo-

Boxer jako diesel – vše už tady bylo

■ Vznětový motor s protilehlými válci vyráběl a montoval do svých užitkových automobilů německý koncern Krupp již ve 30. letech minulého století (např. typ M 611 s výkonem 44 kW). Koncepce zaujala i nově

vzniklou automobilku VW, která ve svém „brouku“ v 50. letech zkoušela různé vznětové boxerů se dvěma i čtyřmi válci. Podklady k těmto motorům se ale do dnešních dnů bohužel nedochovaly. Jediným důkazem tak zůstává unikátní exponát muzea značky Porsche – brouk s označením 508 a vznětovým čtyřválcovým bo-



Muzeum značky Porsche se může pochlubit broukem s dieselovým motorem

xerem v zádi. Jeho vývoj zadal VW právě Porscheho motorářům, agregát i zástavba vznikly v Zuffenhausenu. Z objemu 1,3 l dával atmosférický agregát skromný výkon 25 koní (18,4 kW), do výroby se ovšem nedostal. Podle vzpomínek pamětníků byl i na tehdejší poměry příliš těžký, výrobně drahý a především extrémně hlučný.

Vystavený vůz vznikl v roce 1981 k 50. výročí výroby vozů Porsche renovací existujícího motoru a jeho zástavbou do jednoho z brouků ve vlastnictví rodiny. Spolu s ostatními existujícími vo-

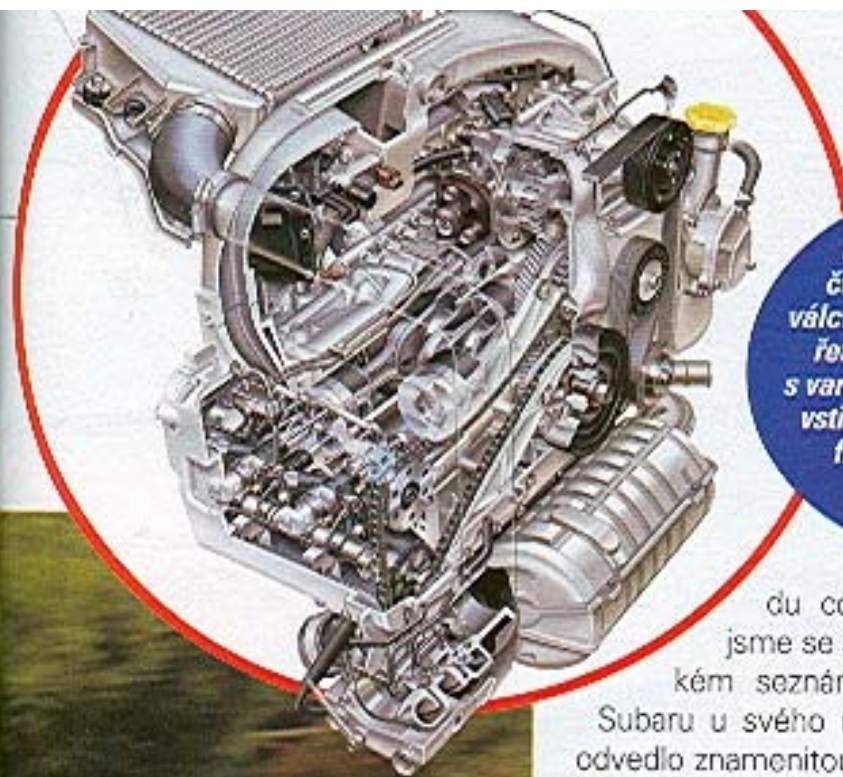


Agregát vzkřísili z ruiny v roce 1981, písty dodala firma Mahle, vstřikovací čerpadlo Bosch

zy z padesátileté historie značky se zúčastnil spanilé jízdy po okruhu Nürburgring, kde navzdory chabému výkonu dokázal uhánět rychlostí až 110 km/h.



Tato zád skrývá vznětový boxer, který se ale nedostal do výroby



Diesel podle Subaru: čtyřválec s protilehlými válci, rozvod DOHC poháněný řetězem, turbodmychadlo s variabilní geometrií lopatek, vstřikování common-rail od firmy Denso, pracující s tlakem 1800 barů

du common rail. Jak jsme se ale mohli při krátkém seznámení přesvědčit,

Subaru u svého nového dvoulitru odvedlo znamenitou práci. V Legacy Kombi se nový diesel po startu krátce ozve jadrnějšími tóny, hodně rychle se ale zklidní a především akustickým klidem příjemně překvapí. Prodeje nástupu účinku turbodmychadla je velmi krátká, po jejím překonání

se má motor čile k práci. Spontánně reaguje na povel pedálu plynu, bezvadně zatahuje, zrychluje se sympatickým temperamentem a záhy je jasné, že s 1,5 tuny těžkým kombi nebude mít problém snad v žádné situaci. Subaru slibuje kombinovanou spotřebu 5,7 l na 100 km, o čemž se rádi necháme přesvědčit při velkém redakčním testu.

Na českém trhu se první Legacy s agregátem 2.0 Boxer Diesel objeví na sklonku dubna, ceny dosud importér neoznámil, podle našich zdrojů by cenový rozdíl proti identicky výkonnému benzinovému dvoulitru neměl být vyšší než 60 000 Kč. V případě Legacy Kombi nám pak vychází částka

zhruba 810 000 korun. S takovou cenou bychom se mohli těšit na hodně zajímavý souboj jak s domácí Octavií Combi 2.0 TDI 4x4 (od 720 900 Kč), tak i s pomalu se loučící generací Audi A4 Avant 2.0 TDI Quattro (1 047 000 korun) či VW Passat Variant 2.0 TDI 4Motion (911 500 Kč).

V prosinci se v Česku nového turbodieselu dočká i řada Forester, po ní přijde ke slovu Impreza. Že by tedy motor bez chyb? Ne tak docela. Při zahájení prodeje bude totiž spaliny čistit jen tzv. otevřený filtr pevných částic, který nekomunikuje s řídicí jednotkou motoru a vykazuje účinnost obvykle 30-40 %. Účinnější uzavřený systém jej ve výrobě nahradí až na konci letošního roku. **-ab/vic-**



Foto Auto Bild



Motor je schovaný za tradičním plastovým krytem. Pohled na diesellový boxer by zahřál srdce každého fajnšmekra.



Strážlivě, ale útulně zařízený kokpit může být vybaven barevnou navigací s dotykovou obrazovkou uprostřed

SUBARU LEGACY KOMBI DIESEL

Stručné technické údaje

Motor přeplňovaný vznětový čtyřválec s protilehlými válci DOHC • Zdvihový objem 1998 cm³ • Výkon 110 kW • Točivý moment 350 N.m při 1800/min • Stálý pohon všech kol • Pětistupňová přímo řazená převodovka • Vnější rozměry 4720 x 1730 x 1470 milimetrů • Pohotovostní hmotnost 1510 kg • Největší rychlost 203 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,9 s • Kombi-novaná spotřeba 5,3 l na 100 km.