



jízdní vlastnosti
tuhost karoserie
systém 4x4



volant seřiditelný v jednom
směru
vyšší spotřeba

Svěží vítr z Dálného východu Subaru Legacy 2.5

Automobily značky Subaru budí pozornost především symetrickým pohonem všech kol a ležatými motory typu boxer, tzn. s protilehlými dvojicemi válců.

Nové Subaru Legacy, od roku 1989 čtvrté generace, se sice výrazně nerozchází s designem svého předchůdce, ale na jeho možná trochu futuristických tvarech můžeme pozorovat posun směrem k novému stylu. Design současných Legacy by měl v příštích letech charakterizovat nastupující modely. Čelní partie s typickým „křídlovým“ tvarem chladičové masky připomíná původní zaměření firmy jako výrobce letadel. Jemné linie spojují kabinu se zavazadlovým prostorem, nízká přední navíc podtrhuje sportovní pojetí.



Středový panel včetně displeje je mírně natočen směrem k řidiči



Výsledkem ostřejších, ale čistých a precizních obrysů 4,6 metru dlouhého a 1,7 metru širokého sedanu je vynikající hodnota aerodynamického odporu vzduchu $c_w = 0,28$. Nárazník a přední kapota jsou kompatibilnější, aby v případě střetu s chodcem pohltily značnou část nárazové energie a chodec byl vystaven co možná nejmenšímu zatížení. K tomu přispívá ještě zvětšení prostoru mezi hliníkovou kapotou a motorem.

Už první kilometry s verzí se zážehovým dvoulitrovým čtyřválcem nás přesvědčily o dobrém naladění podvozku nabízející příjemný kompromis mezi tvrdostí a komfortem. Zatáčky zvládá suverénně, relativně přímé řízení pracuje přesně a zprostředkovává potřebný kontakt s povrchem.

Automobily Subaru jsou spjaty především s úspěchy v rallye, a proto i v případě Legacy,



Subaru používá výhradně pohonné jednotky typu boxer



Pro bezpečnost cestujících dělají Japonci maximum

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Legacy 2.5 GX

Komfort

Motor

Kapalinou chlazený zážehový čtyřválec s protilehlými dvojicemi válců a protiběžnými písty (boxer), uloženy vpředu podélně. Rozvod SOHC, čtyři ventily ve válci. Zdvihový objem 2457 cm³. Vrtání x zdvih 99,5x x79 mm. Kompresní poměr 10,0:1. Největší výkon 121 kW při 5600/min. Největší točivý moment 226 N.m při 4400/min.

Prevodné ústrojí

Stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem a viskózní spojkou. Čtyřstupňová elektronicky řízená samočinná převodovka s vícelamelovou spojkou pro rozdělení přenosu hnací síly na přední a zadní nápravu. Možnost sekvenčního řazení Sportshift.

Karoserie

Ocelová s hliníkovými díly, čtyřdveřová, pětimístná.

Podvozek

Nezávislé zavěšení všech kol, vpředu na vzpěrách McPherson a příčných ramenech, vzadu víceprvková náprava. Vinuté pružiny. Zkrutný stabilizátor vpředu/vzadu. Kotoučové brzdy na všech kolech, vpředu s vnitřním chlazením. Kola 6,5Jx16, pneumatiky 205/55 R16.

Provozní vlastnosti

Největší rychlost 210 km/h. Zrychlení z 0–100 km/h za 10,8 s. Spotřeba podle normy (město/mimo město/kombinace) 11,4/6,1/8,1 l/100 km.

Rozměry a hmotnosti

Rozvor náprav 2670 mm. Rozchod kol vpředu/vzadu 1495/1485 mm. Celkové vnější rozměry 4665x1730x1425 mm. Světla výška 150 mm. Pohotovostní/celková hmotnost 1490/1930 kg. Objem zavazadlového prostoru 433 l.

Cena

1 118 000 Kč



keré je oproti Impreze, přeci jen civilnější vozem, pamatovali konstruktéři na sportovně založené řidiče. Čtyřstupňovou samočinnou převodovku proto doplnili sekvenčním řazením „sportshift“ (chráněný název Prodrive). Nutno přiznat, že na sněhu se nám ruční řazení zamlouvalo přeci jen víc, než aby za nás řadil automat.

K jízdní stabilitě přispívá zvětšený rozchod kol vpředu o 30 mm a vzadu o 25 mm, přepracovaná geometrie a nový spodní rám. Základní princip podvozku se vzpěrami McPherson vpředu a zadní nápravou Multilink vzadu zůstal zachován. Kromě toho byl boxer vpředu uložen o 22 mm níž

a přední diferenciál o 10 mm, což vylepšilo rozložení hmotnosti a tím byl zajištěn dobrý záběr a tah. Symetricky rozložené hnací ústrojí poskytuje ideální rovnováhu.

V konstrukci karoserie se výrazně uplatnily lehké hliníkové slitiny, čímž se snížila hmotnost vozu, ale zároveň zvýšila torzní i ohybová tuhost. Díky prstencové konstrukci míří na špičku v oblasti bezpečnostních konceptů.

Přepracovaný zážehový čtyřválec 2.5 s elektronickým systémem řízení škrticí klapky ve výsoce účinném novém sacím potrubí a stejně dlouhým výfukovým systémem s dvěma koncovkami, zajiš-

ťují plynulý výkon. Alternativně mohou sedan pohánět ještě zážehový čtyřválec 2.0 nebo šestiválec 3.0.

Jedinou nevýhodou pružného motoru je bohužel jeho spotřeba, neboť při sportovním způsobu jízdy musíme hlouběji sáhnout do peněženky. Průměrná spotřeba totiž hravě překročí jedenácti litrovou hranici. Dostat se na spotřebu osmi litrů na sto kilometrů, udávanou výrobcem, by chtělo jezdit asi s hodně lehkou nohou. Potom ale nemusíme mít pod kapotou dvouapůllitrový motor.

 Jindřich Lašák

Subaru Legacy Sportedition



Na autosalonu v Ženevě představilo Subaru prototyp nového sportovního modelu Legacy označeného jako 3.0 R spec. B. Řidičům má přinést podstatně větší radost

z jízdy než jeho sériový bratr. Pod kapotou pracuje stejný šestiválec o výkonu 180 kW jako v sériovém provedení. Pro větší dynamiku jej však konstruktéři kombinovali s přímo řazenou

šestistupňovou převodovkou z Imprezy WRX STI, podvozek odpružili tlumiči Bilstein a na 18" kola navlékli pneumatiky 215/45. Samozřejmostí je také samočinně uzavíratelná viskozni spojka.

www.OffRoad.cz