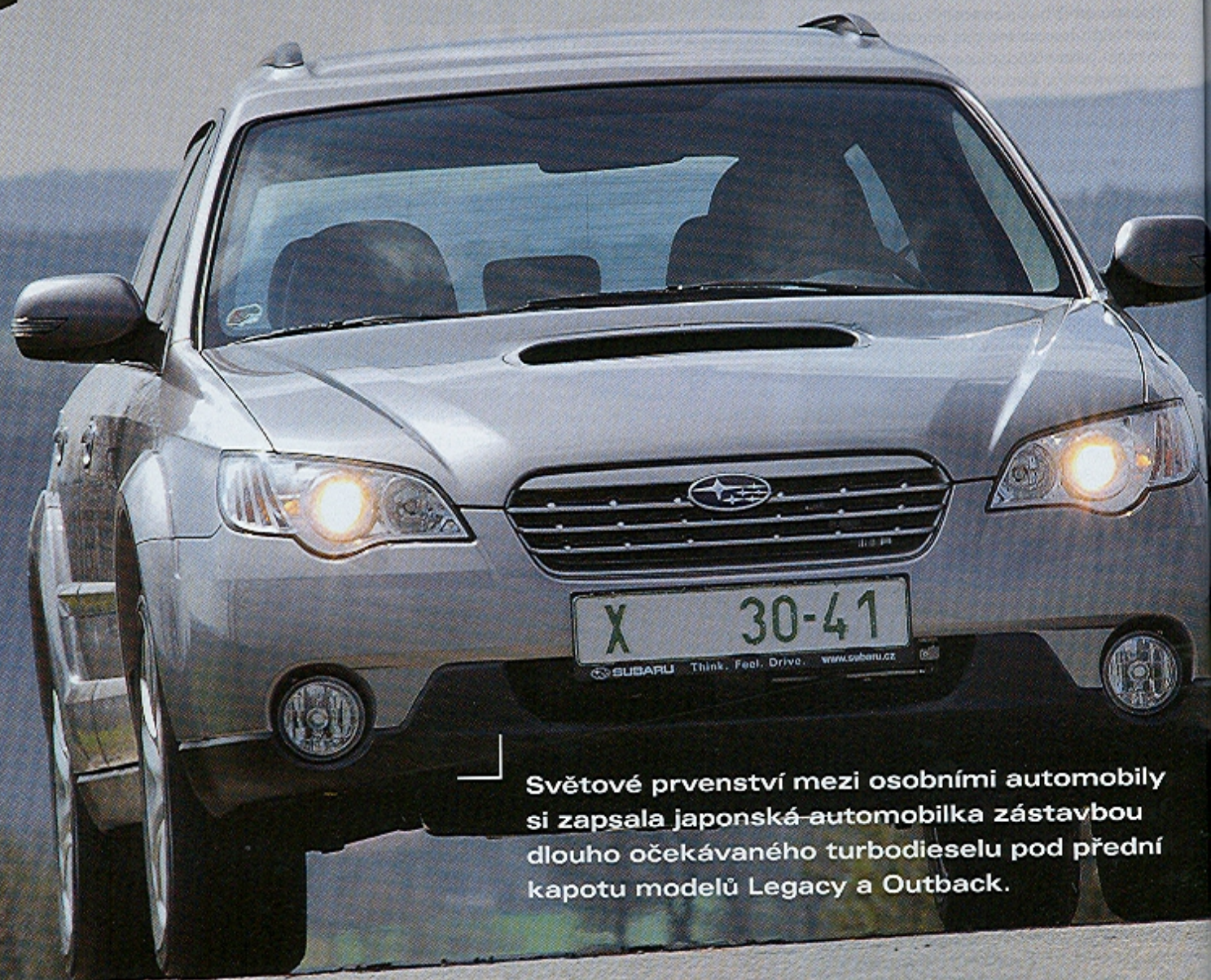


„Ropák“ s protiběžnými písty



Světové prvenství mezi osobními automobily si zapsala japonská automobilka zástavbou dlouho očekávaného turbodieselu pod přední kapotu modelů Legacy a Outback.

Na evropských trzích se stále silněji prosazují turbodieselové motory, které jsou hospodárné a lépe vyhovují zdejšími jízdními podmínkám. Značka Subaru si proto dala velký závazek vyvinout vlastní diesellový motor, aniž by obětovala tradiční výhody plochého motoru, které zákazníkům nabízí již od počátku své existence.

Po několika letech vývoje tak vznikl kompaktní dvoulitrový čtyřválcový boxer. Konstrukteři zmenšili rozteč mezi válci a navrhli velmi tuhou konstrukci levého i pravého bloku pro upevnění klikového hřídele, což umožnilo použít blok válců z hliníkové slitiny, a tak snížit celkovou hmotnost pohonného agregátu. Výsledkem je turbo-

diesel, jehož hmotnost se řadí na špičku třídy dvoulitrových motorů. Subaru naladilo jeho výkon na slušných 110 kW (150 k) při 3600 1/min, přičemž největší točivý moment se může pyšnit hodnotou 350 N.m při 1800 1/min. To je na objem 1998 cm³ celkem solidní hodnota, která není vykoupena zbytečně vysokou spotřebou. Podle technických údajů výrobce by se měla pohybovat na úrovni 5,6 l/100 km.

Než ale přejdeme k jízdním dojmům s tímto druhem pohonu, vraťme se k technickému popisu novinky pod kapotou, která se nejprve objevila u modelů Legacy a Outback, přičemž později si ji budete moci objednat i u Forestera

a Imprezy. Subaru se netají tím, že svůj diesel stavělo na základě zážehového dvoulitru. Oproti němu byl prodloužen zdvih pístů o 11 mm, zatímco vrtání se zkrátilo o 6 mm. Tak japonská technika docílila delšího zdvihu bez nutnosti zvětšení bloku motoru. Kromě toho se zmenšila rozteč mezi válci na 98,4 mm, což je hodnota srovnatelná se šestiválcovým zážehovým boxerem, zatímco čtyřválcový zážehový Subaru Boxer má v tomto případě 113,0 mm. Celková délka bloku motoru se díky tomu zkrátila o 61,3 mm a vznětový boxer je tak daleko kompaktnější.

Při konstrukci bloku válců byla použita polo-uzavřená horní část, která je důvodem vyšší tu-

OUTBACK



lehá Subaru na common-rail od firmy Denso (tlak 180 Mpa). O obcerstvování motoru vzduchem se stará turbodmychadlo, umístěné pod motorem a přímo fyzicky spojené s katalyzátory, kvůli snížení emise. Výsledkem je také lepší



reakce motoru na sešlápnutí plynového pedálu a současně i snížení těžiště motoru.

Pojďme ale novinku poprvé nastartovat. První překvapení. Kdo čekal klasický klapot „ropáka“ je zklamán. Chvění motoru při volnoběhu za studena je doslova nepozorovatelné. Svůj podíl na tom mají tlumicí prvky i dokonalé vyvážení. Musím se tedy ještě jednou jít přesvědčit, že na víčku nádrže skutečně stojí velkými písmeny „DIESEL“ a nově i číselně se rozjíždím. Motor je opravdu velmi kultivovaný a ve vyšších otáčkách navíc vydává charakteristický zvuk svých zážehových bratrů z rodiny boxerů. Znovu tedy chválím práci japonských konstruktérů a na adresu zvukového projevu a celkového utlumení motoru 2,0D musím jen uvést, že koncernový řadový čtyřválec 2,0 TDI PD má co dohánět. Pokud bych měl najít nějaké chyby, byla by to nejspíš absence šestého převodového stupně, který chyběl zejména při jízdě po dálnici. Převodovka turbodieselových provedení totiž pochází z verze WRX a nabízí silnou čtyřku a dlouhou pětku. Co se týče spotřeby motorové nafty, ta při předpisové rychlosti činila 7,1 l/100 km a při dálničním sprintu na „vytoče-

KOMPAKTNÍ AGREGÁT JE ÚŽASNĚ TICHÝ A KULTIVOVANÝ. NA PŘÍSTROJOVÉ DESCE PŘIBYLA KONTROLKA ZHAVENÍ



nou pětku“ se pohybovala okolo 9 l/100 km. Musíme ovšem uvést, že testovaný exemplář byl úplně „surový“ a měl najety první stovky kilometrů.

Sečteno a podtrženo, diesel od Subaru slibuje neuvěřitelnou dynamiku i spotřebu a v kombinaci se symetrickým pohonem všech kol je nabídkou, která pro mnohé zákazníky nebude mít konkurenci. Ceny úsporné verze pohonu začínají u testovaného modelu Outback 2,0D Trend na 878 800 Kč včetně DPH. ●

Jezdit se čtyřkolkou Subaru za méně než 6 l/100 km - tak to tu ještě nebylo!

hosti v oblasti kolem hlavového těsnění. Ložiskový čep je vyvinut z kompozitu s kovovou maticí. Mezi vrtání válců byly doplněny drážky, fungující jako kanálky pro vodní chlazení. Písty vyrobené z vysokopevnostního materiálu, který dobře odolává vysokému spalovacímu tlaku dieselového agregátu, mají integrované chladič kanálky, do kterých je olejovou tryskou vstřikován olej, což přispívá k ještě lepšímu chlazení pístů. V systému ventilového rozvodu se dvěma vačkovými hřídeli DOHC jsou použita kompaktní ventilová vahadla s rolničkami a velmi nízkou úrovní tření. Odolný řetězový rozvod slibuje delší životnost motoru. U vstřikování spo-

TECHNICKÉ ÚDAJE | SUBARU OUTBACK 2,0D TREND

MOTOR:	Vpředu podélně uložený vznětový přeplňovaný čtyřválec s protilehlým uspořádáním válců. Zdvihový objem 1998 cm ³ . Největší výkon 110 kW (150 kJ) při 3600 1/min. Největší točivý moment 350 N.m při 1800 1/min. Pětistupňová ručně řazená převodovka. Stálý pohon všech kol v poměru 50:50.
KAROSERIE:	Pětidveřové kombi. Objem zavazadlového prostoru 0,459 m ³ .
ROZMĚRY A HMOTNOSTI:	Délka 4730 mm, výška 1770 mm, šířka 1540 mm. Rozvor 2670 mm. Rozchod vpředu/vzadu 1495/1485 mm. Světlná výška 195 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1645/385 kg. Objem palivové nádrže 64 l.
JÍZDNÍ VÝKONY:	Nejvyšší rychlost 200 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,2 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 7,2/5,2/5,9 l/100 km.
ZÁKLADNÍ CENA:	878 800 Kč vč. DPH
CENA TEST. PROVEDENÍ:	878 800 Kč vč. DPH
HODNOCENÍ:	

+	Úsporný a kultivovaný motor Komfortní a dobře vybavený interiér Užité vlastnosti Jízdní vlastnosti Příznivá cena	-	Nezaznamenali jsme
---	--	---	--------------------