

Hrana

Legacy jako by nenápadně mířilo do vyšší váhové kategorie. Jeho boxer je sice **SPÍŠ GENTLEMAN NEŽ BOUŘLIVÁK**, ale ramena má jak se patří.

MALÁ A VELKÉ

Legacy narostlo do všech stran a malá kola na něm vypadají nepatříčně. Koupí větších ráfků to moc nevylepšíte.



SUBARU PILUJE
Interiér se s každou generací zlepšuje (z pohledu evropského zákazníka), i přes velké množství oddělených skupin ovládacích prvků je jejich používání intuitivní.

TAK TO MÁ BÝT
Parkovací brzdou musíte zapínat a vypínat ručně, v případě aktivace hill holderu se v kopci aktivuje a deaktivuje automaticky bez sebemenšího cuknutí.



Na rozpoznávání mezigeneračních změn nejsem zrovna machr, ale u legacy mi subjektivně přišlo hned na první pohled, že je něco v (ne)pořádku. Můžou za to zřejmě ostřejší rysy, které dávají především zadní části krabici-odní vzhled. Ten dává tušit, že se za ním skrývá velkorysý vnitřní prostor. První (subjektivní) potvrzení mé domněnky přišlo v okamžiku, kdy jsem se snažil z místa řidiče sáhnout po bezpečnostním pásu spolujezdce, abych zafixoval své příruční zavazadlo na vedlejším sedadle. Dělá to denně, takže jsem si nemohl nevšimnout, že mě legacy

donutilo k malé ranní rozcvičce. Je opravdu široké, takže jsem se musel pěkně protáhnout, abych pás ukořistil. Pro objektivní důkaz jsem raději sáhl po technické specifikaci vozu. A opravdu, oproti svému předchůdci povyrostl ve všech směrech a s tím ovšem i hmotnost. Ruku v ruce s tím jde ovšem i zvýšení užité hodnoty, především objemu kufru zhruba o pětinu. Škoda že více nepovyrostla také užitečná hmotnost. S výjimkou převozu Maxim Turbulenc či iridiových prutů bude stačit.

Tradičně nízký posaz za volantem koresponduje se snahou konstruktérů o dosažení co nejnižšího těžiště vozu, nárůst výšky karoserie nikoli. Profitovat z toho ale budou vysocí cestující. Celkově je v legacy místa dost pro všechny, snad jen cestujícího vzadu uprostřed nepotěší tunel „nezbytný“ pro pohon všech kol. Na krajních sedadlech jsem ale nepo-

cítil žádné omezení, ani na výšku, ani v prostoru pro nohy.

Jakmile jsem usedl do nového legacy, i já jsem zaznamenal změny interiéru v okolí řidiče. Jsou totiž opravdu markantní. Když pomenu designové rozdíly, nemohl jsem přehlédnout zřízení páky redukční převodovky a ruční brzdy. Zatímco ale první jmenovaný prvek nadobro (ani nevím, komu bude chybět, chápal bych to ještě u outbacku), ruční brzda se pouze přestěhovala na palubní desku vlevo dole od volantu. Umožnila to změna použité techniky, na-

S klíčem v kapse odemknu a tluknu do startovacího tlačítka. Systém počká na žhavení a pak sám nastartuje.



NÁDECH A VÝDECH

Přepřínávané verze (ať už benzinové či naftové) poznáte podle štěrbiny na kapotě, jíž proudí vzduch k mezichladiči stlačeného vzduchu.



HABADĚJ

Do legacy se vejdu všichni bez rozdílu vyznání, věku a velikosti, a to i na zadní sedadla. Vzadu uprostřed trochu vadí nutný tunel.

TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU LEGACY KOMBI 2.0 D

kombi • střední třída • nafta • 203 km/h
• 9,6 s • cena od: 855 000 Kč

MOTOR & PŘEVODOVKA

Plochý naftový čtyřválec typu boxer uložený vpředu podél, čtyřventilová technika, přepřínávání turbodmychadlem

| | |
|------------------------|----------------------|
| Zdvihový objem | 1998 cm ³ |
| Největší výkon | 150 k (110 kW) |
| při otáčkách | 3600/min |
| Největší točivý moment | 350 Nm |
| při otáčkách | 1800/min |

Šestistupňová manuální převodovka, pohon všech kol

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

| | |
|-------------------------|------------|
| Délka | 4775 mm |
| Šířka | 1780 mm |
| Výška | 1535 mm |
| Rozvor | 2750 mm |
| Objem kufru (min./max.) | 526/1726 l |
| Pohotovostní hmotnost | 1631 kg |
| Užitečné zatížení | 444 kg |
| Objem nádrže | 65 l |

Pneumatiky (testovaný vůz)
Bridgestone Turanza 205/60 R16

DYNAMIKA & SPOTŘEBA

| | |
|---------------------------|----------------------|
| Zrychlení 0–100 km/h | 9,6 s |
| Nejvyšší rychlost | 203 km/h |
| Spotř. (město/mimo/kombi) | 7,6/5,3/6,1 l/100 km |
| Emise CO ₂ | 161 g/km |

MALÝ NÁKLAD

Uveze jen 408–444 kg

300 350 400 450 500 550

Užitečná hmotnost 408 až 444 kg (podle výbavy) patří mezi kombiky střední třídy k nejnižším.

VÝBAVA: Comfort

- ✓ airbagy (8×), ESP, automatická klimatizace, xenony, bluetooth handsfree
- ✗ adaptivní tempomat, parkovací asistent vpředu i vzadu

CENY & SERVIS

Cena testované verze
1 005 000 Kč

Základní cena
855 000 Kč

CENA V RÁMCI MODELOVÉ RADY

| | | | |
|------------|-----------|--------------|-------------|
| 2.0i Trend | 715 000,- | 2.5 GT Sport | 1 105 000,- |
|------------|-----------|--------------|-------------|

Povinné ručení 8933 Kč

Cena hodiny v servisu 1176 Kč

Záruka na auto/lak/proti prorezivění 3/3/12 let

www.subaru.cz

ZÁKAZNICKÁ VÝHODA

Momentálně neprobíhá žádná akční nabídka.

JE TOTO AUTO PRO VÁS?



KLADY & ZÁPORY

- ➕ kultivovaný motor, dobře nalaďený podvozek, vnitřní prostor, sklápění zadních opěradel
- ➖ ovládání palubního počítače

VERDIKT

Podvozek nového legacy je, tak jak jsme zvyklí, jistý a přítom komfortní. Ubyla redukce převodovky, ale přibyl místo pro cestující i zavazadla. Interiér je modernější a turbodiesel svou spotřebou dává zapomenout, že pohání permanentní čtyřkolku..



Tomáš Krásenský

9/10

NÁPAD

Páčky sklápění zadních opěradel jsou na netradičních, ale velmi praktických místech.

HANDSFREE

Nejde o telefon, nýbrž o plato v kufru, které lze zavěsit a mít tak volné ruce na nakládání.

NA ROVINU

Kufr v legacy nemá chybu, jen užitečná hmotnost auta by mohla být větší a úchytná oka lépe uchopitelná.

místo lidské síly určuje míru brzdného účinku elektronika. Nejde však o brzdu automatickou, povel k zabrzdění a odbrzdění čeká výhradně od řidiče. Pouze pokud aktivujete funkci Hill Holder, funguje v kopci automaticky. A sice tak, že ji nemusíte přemlouvát prokluzující spojkou, ale naprosto nezatelně odbrzdí přesně v okamžiku, kdy jsou síly vyrovnané.

Po nastartování má motor z pohledu, či spíše poslechu, cestujících stejný zvukový projev jako po zahřátí. Auto se při stání na volnoběh pouze čas od času jemně zachvěje jako by vzruše-

ním, což je projev všech boxerů Subaru. Ale pouze ten naftový má v poměru k výkonu tak **NÍZKOU SPOTŘEBU – 6,5 L/100 KM**. Pouze její zobrazení na displeji palubního počítače, případně její nulování je stále trochu krkolomné, a sice pomocí hned dvou ne ideálně dostupných stopkových tlačítek na přístrojovém panelu.

Řízení mi přišlo o něco tužší než u nového outbacku, což je pozitivní, řazení je poměrně přesné, jeho chod by ale mohl být hladší. Permanentní symetrický pohon 4x4 svádí možná k lehkomyšlnosti – v rukou běžného



TICHÝ SPOLEČNÍK

Zatím jediný plochý turbodiesel vyniká tichým a kultivovaným chodem i příjemně plynulým nárůstem točivého momentu.



4x4 NEZNAMENÁ TERÉN

Čtyřkolka má sice lepší trakci, ale průchodnost terénem je omezená světlou výškou odpovídající silničnímu autu (150 mm). Lehký brod ale zvládne.