

SUBARU
BOXER
DIESEL



Jinou cestou

FOTO A TEXT: J. REJLEK

Během letošního roku přišlo na náš trh mnoho nových rodinných kombi, ale většina z nich nevybočuje ničím z řady. Výjimkou na trhu je Subaru, které nedávno představilo **novou generaci Legacy kombi.**



◀ Výbava Comfort měla komunikační systém zobrazující záběry z couvací kamery.

▼ Interiér si zaslouží pochvalu za zpracování a použité materiály.



Subaru od začátku vystupuje na našem trhu z řady, všechny modely až na poslední generaci malého Justy mají pohon všech kol a plochý motor, zvaný boxer. **Subaru ukazuje, že není potřeba všechno dělat stejně, že to jde elegantně, ale osobitou a vlastní cestou.** To platí také pro modely Legacy, které jsou japonským ekvivalentem k německým prémiovým sedanům a kombi. Dost často byl právě Legacy vytýkán malý vnitřní prostor, moderní prvky výbavy a několik dalších drobností. Vypadá to, že nová generace si z kritických názorů vzala příklad a německé, mnohdy unylé zástupce střední třídy dohnala a v některých případech i přeskočila.

OSOBITÝ VZHLED

Začneme vzhledem, který se v případě nové generace Legacy výrazně proměnil. Subaru vždycky hrálo

na dynamické linie a ani tentokrát nesešlo z nastolené cesty, jen těch zásahů bylo o trochu víc. Výrazným způsobem je na novém designu vidět navýšení rozměrů ve všech směrech. Legacy narostlo na délku, zvětšil se rozvor, ale tím největším způsobem šířka. Při pohledu zepředu působí velice robustně. Nově má Legacy přepracovanou před, která dostala jakýsi lišácký výraz díky natočeným světlometům, a masku chladiče s jednou chromovanou lamelou. **Z boku zaujme bohaté prosklení, které prosvětlí celý interiér.** Dokonce i v D sloupku je velké okno. Zadní část už je poplatná vozům kombi, široké výklopné dveře zasahující hluboko do nárazníku rozdělují světla ve tvaru písmene L na dvě části. V případě našeho dvoulitrového turbodieselu hodnotíme pozitivně jen decentní koncovku výfuku, která vůbec nenarušuje celou architekturu

vozu,
me vš
se pos
zprac
řešit v
líbí nel
kat a u
no je
a forte
vydrže
bez s
s ja
ly, se
A pos
mobil
ty evr
který
tizová
pohod
Stěžo
nad h
ramer
nové
Od p
dlový
konfig
del, k
zataže
ho pro
zvětší
perfek
naský
ploch
taky s
prost
rých o
měla
zovku
gací a

NEJT

Stej
ru na
čekají
třeba
kapot
a nár
kračo
a kdy
tloušť
za vo
běží.
dynam
si, že
Hodn
mome
cí a m
to, jak
zajíma
také s
kol, al
puje k
dynam
kolem
Šestis
přesn
Nakon
spotře
le pre

vozu, jako tomu někdy bývá. Pojďme však dovnitř. U Subaru, hned jak se posadíte za volant, vás dostane zpracování. Absolutně přestanete řešit vzhled interiéru, jestli se vám líbí nebo ne, ale jen se budete dotýkat a užívat si tu robustnost. Všechno je tak pevné, dobře slícované a fortelné, že si řeknete: „Tohle musí vydržet fungovat minimálně 30 let bez sáhnutí.“ **Je to tak – kvalita, s jakou staví Subaru své modely, se dnes už jen těžko hledá.**

A postupem času japonská automobilka dohání v různých oblastech ty evropské. Tentokrát šlo o prostor, který byl u předchozí generace kritizován. Na zadních sedadlech se pohodlně usadí trojice cestujících. Stěžovat si nebudou na prostor nad hlavou, už vůbec ne v oblasti ramen a ani před kolena, kde mají nově přední sedadla velké vybraní. Od prostornosti se odvíjí zavazadlový prostor, který má v základní konfiguraci 526l. Při složení sedadel, která jdou zapustit jednoduše zatažením páčkou ze zavazadlového prostoru s dvojitým dnem, ho lze zvětšit až na 1726l. Využitelnost je perfektní, protože po složení se vám naskytá dlouhá a široká rovná ložná plocha. Nakonec spokojeni budete taky s odkládacími prostory včetně prostorných kapes ve všech čtveřech dveřích. Námí testovaná verze měla v základní výbavě velkou obrazovku na středovém panelu s navigací a zobrazením couvací kamery.

NEJTIŠŠÍ TURBODIESEL

Stejná překvapení jako v interiéru na vás v případě Subaru Legacy čekají také při jízdě, pokud sáhnete třeba po verzi s turbodieselem pod kapotou. Na něj už se napělo chvály a nám nezbyvá nic jiného než pokračovat. Sám o sobě je velmi tichý, a když vezmeme v potaz například tloušťku izolace na kapotě, mnohdy za volantem přemýšlíte, jestli vůbec běží. Je extrémně kultivovaný, navíc dynamický a hospodárny. Všimli jste si, že píšu dynamický a ne výkonný. Hodnoty 150 k a 350 N.m točivého momentu nejsou bůhví jak ohromující a má je i většina konkurence. Ale to, jak je přeneseno Legacy na silnici, je zajímavé. Určitě na tom má svůj díl také stálý symetrický pohon všech kol, ale dvoulitrový turbodiesel nastupuje kolem 1800 otáček s takovou dynamikou, až překvapuje. Ta končí kolem 3500 otáček a musíte řadit. Šestistupňový manuál je našťastí přesný, s příjemně tuhým chodem. Nakonec vás dorazí kombinovaná spotřeba, která se zobrazuje na stále prehistorickém palubním počítači.



▲ Tvary kombi jsou poplatné funkcčnosti.

▼ Uvnitř Legacy je dostatek světla díky bohatému prosklení.

Běžnou klidnou jízdou se budete pohybovat okolo 6,0 l/100km, při našem svižnějším testu, kdy jsme cestovali po dálnicích rychlostí kolem 160 km/h, se Subaru drželo na hodnotě 7,2 l/100km.

K tomu není co dodat. Podvozek se od minulé generace výrazně změnil. Nyní se hraje více na komfortní notu, naladění tlumičů hodně měkké, ale na druhou stranu umí vyžehlit každou nerovnost na silnici. Jen na výrazněji zakroucených silničkách musíte počítat s velkými náklony karoserie. Ale hned, jak si na ně zvyknete, budete si nad agilností podvozku libovat. Subaru se nová generace Legacy opravdu povedla a český importér to završil příjemnou cenou. V našem případě byl model Legacy 2,0D Comfort s nabíto základní výbavou, která už nic nepotřebovala, za 1 005 000 Kč. ■



▲ Zadní sedadla lze sklápět ze zavazadlového prostoru.



▲ Zavazadlový prostor je skladný a dobře využitelný.

◀ Jízda v Legacy je bezkonkurenčně kultivovaná. Může za to také nadprůměrné odhlučnění motoru.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

- Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4775/1780/1535 mm
- Rozvor náprav 2750 mm
- Pohotovostní hmotnost 1631 kg
- Nejvyšší povolená hmotnost 2075 kg
- Objem zavazadlového prostoru 0,526 m³
- Maximální objem 1,726 m³
- Objem palivové nádrže 65l

MOTOR

- Vznětový kapalínou chlazený plochý čtyřválec přeplňovaný turbodmychadlem DOHC o zdvihovém objemu 1998 cm³
- Nejvyšší výkon 110 kW/150 k při 3600 ot./min
- Nejvyšší točivý moment 350 N.m při 1800–2400 ot./min

PROVOZNÍ ÚDAJE

- Spotřeba 7,6/5,3/6,1 (město/mimo město/kombinace)
- Maximální rychlost 203 km/h
- Zrychlení 0–100 km/h za 9,6 s

PODVOZEK

- Vpředu závěsy McPherson, vzadu dvojitě lichoběžníkové závěsy, kola 16 palců

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

- Šestistupňová manuální převodovka, pohon všech kol

CENA

- Základní cena včetně DPH 855 000 Kč