



HORAL VE SMOKINGU

Drsňák z hor se rozhodl jít s dobou a svůj už poněkud obnošený svetr vyměnil za luxusní oblek. Možná mu nepasuje úplně dokonale, podstatné ale je, že mu zůstalo srdce dobrodruha a spolehlivého přítele.

První generace Subaru Legacy byla představena již v roce 1989, na proslulosti model ale získal hlavně s příchodem verze Outback o šest let později. Díky větší světlé výšce a plastovým chráničům okolo blatníků a prahů se vůz stal ideálním pro ty, kdo například bydlí na horách a každý den musí ke svému domu jezdit po rozbité cestě. Proto při prvním seznámení s novou, již pátou generací sedanu a kombi Legacy jsme právě s verzí Outback najeli nejvíc kilometrů.

Zatímco předešlá provedení se od sebe příliš nelišila, novinku jistě poznáte. Její příď je řezaná výrazně ostřeji a hlavní světlomety jsou nyní vytaženy dozadu. Nízký boční ponton a bohaté zasklení prvních generací vystřídaly naopak mohutné boky, které vizuálně neodlehčují ani

sebemenší prolis, u kombi, resp. outbacku také zadní boční okna ztratila svůj doposud tak charakteristický plynulý přechod do skla pátých dveří. Celkově jsou rysy současného modelu, který také přišel o bezrámovou konstrukci dveří, poplatné možná spíš americkému či asijskému vkusu. Při setkání tváří v tvář ale působí impozantněji než na fotografiích a po chvíli se nám začaly naopak zamlouvat. Karoserie se o pět centimetrů protáhla a také na výšku získala dalších 35 mm, takže současný outback již o 15 mm přerostl minulou generaci foresteru.

Poměrně výrazně se změnil také interiér. Plasty použité na přístrojové desce jsou sice tvrdé, působí ale hodnotně a překvapivě dobře vypadá i dřevěné nebo broušené hliníkové obložení. Působivé je rovněž modré podsvícení ▶



Pokud se spokojíte s manuální převodovkou, ideální volbou pro legacy i outback je motor 2.0D.



Outback projede stejný terén jako většina SUV, na silnici se přitom stále řídí jako kombi.



Kožená sedadla jsou velmi komfortní, pro ostrou jízdu jsou ale vhodnější výrazněji tvarovaná látková.



SI-Drive u 2.5GT a 3.6R nastavuje charakteristiku motoru. Parkovací brzda je elektronická.



Chcete kromě psa převézt ještě i kupu zavazadel? Subaru nabízí praktickou podélnou mříž.



Přístrojová deska se tvary podobá té v impreze, zde je však v mnohem kvalitnějším provedení.

inzerce

90
LET

PODPORUJEME PROFESIONÁLY JIŽ 90 LET

www.citroen.cz



› FINANCOVÁNÍ / SPOTŘEBITELSKÝ ÚVĚR

0% akontace*, RPSN 5,5%**; odpis 60% vstupní ceny vozu v 1. roce pořízení, nárok na odpočet DPH 19% letos

› VÝBAVA

ABS + EBA, el. ovládání oken, centrální zamykání s dálkovým ovládním, výškově nastavitelné sedadlo řidiče s loketní a bederní opěrkou, dvousedadlo spolujezdce (Furgon), 3 sedadla ve 2. řadě + posuvná dělicí přepážka (Kombi Van 5/6)

› TECHNICKÉ PARAMETRY

Čtyři délky a tři výšky karoserie, objem nákladového prostoru 8–17 m³, užitečná hmotnost až 1870 kg, výkonné motory HDi 100–157 k

Citroën Jumper od 359 000 Kč

CITROËN doporučuje TOTAL

☎ 221 952 277 ☎ CR ISO 9001:2000

Nabídka platí jen do 31. 10. 2009. Uvedené užitečné hmotnosti platí pro Jumper. Nabídka platí pouze u participujících prodejců Citroën na skladové vozy objednané do 31. 10. 2009 nebo do vyčerpání zásob a je určena pro spotřebitele. Všechny uvedené ceny jsou bez DPH a jsou platné pouze při využití Citroën bonus leasingu. *po schválení PSA Finance ČR, **v rámci akce „fix RPSN 5,5% – Jumper“


CITROËN

CREATIVE TECHNOLOGIE

Legacy můžete mít také ve verzi Sport (na snímku) s členitějším nárazníkem, 18palcovými koly nebo tlumiči Bilstein.



Přístup do zavazadlového prostoru sedanu je horší kvůli malému víku.



středů stupnic přístrojů či panel špičkové audiosoupravy McIntosh. Dnes už zarážející je ale přepínání údajů palubního počítače s displejem uprostřed přístrojové desky pomocí kolíčku umístěného u rychloměru a absence funkce trojího bliknutí směrovek.

Naopak ocenit musíme velmi dobré prostorové poměry na palubě, vzadu si průměrně vzrostlý cestující může dát málem nohu přes nohu a i dvoumetrovým postavám zbývá ještě několik centimetrů nad hlavou – na předních místech dokonce i u verzi se střešním oknem. Velkou pochvalu si rozhodně zaslouží také velkoryse dimenzovaná sedadla, verze s koženým čalouněním snesou srovnání málem i se sedany nejvyšší třídy. Na zadní lavici u kombi lze nastavit sklon opěradla až do téměř ležící polohy, naopak při jejich překlopení zcela vpřed (což je možné i páčkou v zavazadlovém prostoru) vznikne dokonale rovná podlaha.

V motorové nabídce se většina evropských zákazníků pravděpodobně rozhodne pro vznětový agregát 2.0D, čímž ani u tohoto modelu neudělají chybu. Motor nás opět doslova uchvátil svou neuvěřitelně nízkou spotřebou – ani v takto relativně těžkém voze (cca 1,5 tuny) se stálým pohonem všech kol není problém jezdit za 6 l/100 km. Navíc prakticky bez prodlevy táhne už od 1500/min a je také velmi dobře odhlučněn. Jediný zádrhel tak může nastat, pokud požadujete samočinnou převodovku – tento motor je totiž spojen výhradně s šestirychlostním „manuálem“. Potom můžeme doporučit motor 2.5i, který se dodává také s novou bez-

stupňovou převodovkou Lineartronic. U ní výrobce slibuje dokonce ještě nižší spotřebu než u manuální převodovky, smířit se musíte snad jen s nepřírozeně konstantními otáčkami při zrychlování. Ústrojí však můžete přepnout do manuálního režimu, kdy se vytvoří šest „virtuálních“ převodů. Reakce na povelky páčkami pod volantem jsou pak téměř okamžité, a to včetně podrázování o několik stupňů současně. To se ovšem nedá říct o starší pětistupňové samočinné převodovce, která se standardně dodává k motoru 3.6R, dostupnému prozatím jen v outbacku. Zde je nutné počítat se spotřebou okolo 13 l/100 km, což je o asi tři litry víc než u 2.5i, jízdní dynamika přitom subjektivně o mnoho lepší není. Legacy a outback si navíc ani na sportovní vozy nehrají, nějakou spojitosť s Imprezou STI zde rozhodně nehledejte. Podvozek je stejně jako u foresteru naladěn velmi komfortně, v zatáčkách ale vůz – patrně i díky nízkému těžišti vlivem plochého motoru – působí až překvapivě jistě a vyváženě. Snad jen u šestiválce je již patrná těžší příď. Stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem vás nenechá na holičkách na mokré vozovce ani v terénu, kde, jak jsme si ověřili na terénní trati, se outback svými schopnostmi plně vyrovná většině SUV.

České ceny budou známy osmého října, do konce roku by český importér chtěl prodat 185 vozů této řady.

Text: Jiří Steiger
Foto: archiv

LEKCE BOXU: V LEGACY A OUTBACKU NAJDETE JEN MOTORY S PROTIBĚŽNÝMI PÍSTY

	Legacy Sedan/Station Wagon				Outback			
	2.0i	2.5i	2.0GT turbo	2.0D	2.5i	3.6R	2.0D	
Uspořádání/počet válců	boxer/4	boxer/4	boxer/4	boxer/4	boxer/4	boxer/6	boxer/4	
Palivo	benzin	benzin	benzin	nafta	benzin	benzin	nafta	
Převodovka/počet stupňů	M/6 (CVT)	CVT	A/5	M/6	M/6 (CVT)	A/5	M/6	
Zdvihový objem	cm ³	1994	2457	2457	1998	2457	3630	1998
Nejvyšší výkon	kW/k	110/150	123/167	195/265	110/150	123/167	191/260	110/150
	při 1/min	6000	5600	5600	3600	5600	5600	3600
Nejvyšší točivý moment	Nm	196	229	350	350	229	350	350
	při 1/min	3000	4000	2400-5200	1800-2400	4000	4400	1800-2400
Délka x šířka x výška	mm	4730 x 1780 x 1505 / 4775 x 1780 x 1535				4775 x 1820 x 1605		
Rozvor	mm	2750				2745		
Zavazadlový prostor	m ³	0,486/1,726				1726		
Zrychlení 0–100 km/h	s	9,5 (11,1)/9,8 (11,3)	10,3/10,3	6,2/6,3	9,3/9,6	9,6 (10,4)	7,5	9,7
Maximální rychlost	km/h	210 (203)/206 (200)	210/205	245/245	206/203	201 (198)	230	195
Kombinovaná spotřeba	l/100 km	8,5 (8,0)/8,6 (8,1)	8,0/8,1	10,6/10,6	5,9/6,1	8,6 (8,4)	10,0	6,4