



Příkladný rodinný hospodář

SEN MNOHA ČESKÝCH RODIN, KTERÉ ŽIJÍ AKTIVNĚ, V ZIMĚ JEZDÍ NA HORY A V LÉTĚ SE NEOMEZUJÍ JEN NA LETECKÉ ZÁJEZDY DO TUNISKA, SPLŇUJE MÍROU VRCHOVATOU TATO MODELOVÁ VARIANTA PÁTÉ GENERACE SUBARU LEGACY – KOMBI STŘEDNÍ TŘÍDY POHÁNĚNÉ DIESELOVÝM MOTOREM, A NAVÍC VYBAVENÉ POHONEM VŠECH KOL.

Celkově spíše nenápadný japonský automobil s typickými rysy pro značku Subaru nabízí několik tváří. Pokud hledáte za volantem sportovní zážitky, k dispozici je verze 2,5 GT s přeplňovaným zážehovým boxerem o výkonu 195 kW. Jestli je pro vás nejdůležitější jízdní komfort a mimořádně jednoduchá obsluha, pak jste na správné adrese u modelu poháněného zážehovým atmosféricky plněným čtyřválcem 2,5 litru (123 kW), jehož točivý moment na všechna čtyři kola přenáší bezestupňová samočinná převodovka Lineatronic. No, a do třetice všeho dobrého, má Subaru v nabídce také automobil pro ty, kteří neradi navštěvují čerpací stanice, za volantem je to ale baví a přitom

jim nevdá, že motor netočí více než 4500 otáček za minutu a z přední kapoty jim trčí (nevhledný) nasávací otvor, kterým se přivádí vzduch do mezichladiče stlačeného vzduchu.

Obdivuhodná čísla

Papírové parametry (110 kW, 350 N.m) řadí unikátní turbodiesel s protilehlými válci, který mimochodem nemá na světě sobě rovného, mezi průměr dvoulitrových čtyřválců. Přesto nabízí tohle Subaru více, než byste na první pohled čekali. Motor totiž představuje světovou špičku z hlediska kultivo-

vanosti běhu i spotřeby. A špatně na tom dieselové Legacy není ani z hlediska dynamiky. Jestliže po dosažení provozní teploty budete v jeho projevu jen stěží hádat diesel, při plynulém provozu si budete myslet, že ukazatel stavu paliva je nejspíš rozbitý. Pětašedesátilitrová nádrž může bez problémů stačit na bezmála 900 km, což znamená průměr okolo sedmi litrů na 100 km, není však rozhodně nemožné dostat se s průměrnou spotřebou až k hranici šesti litrů na 100 km. Vzhledem k velikosti a hmotnosti automobilu a také ke skutečnosti, že v záběru

jsou stále všechna čtyři kola, se jedná o skutečně obdivuhodná čísla.

Legacy aktuální generace zase trochu povyrostlo. Délka u verze kombi nabídne oproti

KLADY A ZÁPORY

+ kultivovaná a úsporná pohonná jednotka, dobré jízdní vlastnosti a přesné řízení, trakce za zhoršených adhezčních podmínek, prostorný interiér

- vyšší cena, chudší výbava verze Active, nepřesné řízení manuální šestistupňové převodovky

předchozí generaci o 5,5 centimetru navíc, víc má i do šířky (+5 cm), výšky (+6 cm) a delší (+8 cm) je i rozvor. V důsledku tohle všechno samozřejmě znamená více místa pro cestující zejména na zadních sedadlech a za hodnotu 526 litrů při pětimístném uspořádání se nemusí stydět ani zavazadlový prostor. K tomu je ovšem třeba dodat, že Subaru Legacy se dnes dodává bez rezervního kola pouze se sadou na opravu defektu pneumatiky. U předchozí generace Subaru mě příliš neuspokojoval tvar a komfort předních sedadel, což vyslyšeli i tvůrci nového modelu. Rozdíl v pohodlí



Palubní deska je z tvrdých plastů, ale vypadá velice

hodnotně. Ergonomie ovládacích prvků je jako u všech Subaru špičková



...ultivovaný čtyřválcový turbodiesel s protilehlými válci
... mezi nejkultivovanější ve své kategorii



Přední sedadla mají sice trochu krátký sedák, ale jinak celkem dobře kopírují tělo zvláště v horní části zad

MOTOR VE ZKRATCE

2,0D, 110 kW, 350 N.m, 6,1 l/100 km

První vznětový motor s protilehlými písty v sériově vyráběném osobním automobilu je celohliníkové konstrukce, koncepčně se přitom podobá agregátům značek Honda a Toyota. Hliníková je rovněž skořepina bloku, ale válcové jednotky jsou litinové. Optimálně se tak snoubí požadavky na nízkou hmotnost a vysokou životnost bez problémů s přestupem tepla z válců do chladicí kapaliny. Diesel od Subaru má rozvody poháněné bezúdržbovým ocelovým řetězem. Uchovává si s ohledem na stálý pohon všech kol i vlastní hmotnost poháněného vozidla dobrou průměrnou spotřebu.

i opoře těla je opravdu markantní, přičemž obě přední sedadla lze nastavovat ve velmi širokém rozpětí. To platí i pro dvouose nastavitelný volant, takže jeho poloha může být vůči řidiči optimální, což samozřejmě platí také o ergonomii ovládacích prvků, jak jsme u Subaru léta zvyklí. Příjemně nízká je rovněž hladina hluku, kterou vydává pohonná jednotka a obtékající vzduch v rychlostech nad 130 km/h. I zde mě přesvědčil turbodiesel od Subaru o tom, že jeho projev patří mezi nejkultivovanější na trhu.

Řazení se trochu „hledá“

I když zaměření na rodinu a komfort je u tohoto kombi více než zřejmé, dobrý řidič si v jízdních vlastnostech nového Legacy najde závodní geny jeho předchůdců, včetně legendární imprey. Díky symetrickému pohonu všech kol a nízkému těžišti si můžete sportovní i plavnou jízdu vychutnávat celoročně bez známek jakékoliv nervozity podvozku. Jediným nedostatkem jinak bezproblémového ovládání tohoto Legacy je ručně

řazená šestistupňová převodovka. Proti jejímu odstupňování nemám námitek, samotné řazení však není příliš přesné a občas je nutné zvláště třetí rychlostní stupeň chvíli „hledat“.

Přenos točivého momentu na všech-

na kola je však u tohoto automobilu naopak na špičkové úrovni, řidič se může navíc spolehnout na velmi přesné řízení s hydraulickým posilovačem a celou armádu elektronických pomocníků, včetně systému jízdní stability VDC, která však do řízení řidiči zasahuje až opravdu v krajním případě. Z hlediska trakce je třeba vědět, že Legacy s ručně řazenými převodovkami disponují stálým pohonem všech kol, který má na starost mezinápravový planetový diferenciál s viskózní spojkou, na rozdíl od verzí se samočinným

převodovým ústrojím, které mají samočinně přiřaditelný pohon zadních kol prostřednictvím elektronicky řízené lamelové spojky. Nová generace navíc disponuje užitečným asistentem pro rozjezd v kopci, jež můžete aktivovat tlačítkem vlevo od volantu vedle elektronické parkovací brzdy. Pokud je pomocník aktivní, automobil zůstane stát ve svahu i po sešlápnutí spojkového pedálu a brzdy povolí až v okamžiku, kdy sešlápnete pedál plynu.

Legacy Combi 2,0 D představuje alternativu k zážehovému čtyřválcí 2,0 litru (110 kW, 196 N.m), který nenabídne tak suverénní záběr a nízkou spotřebu, zato láká na podstatně nižší cenu. Je samozřejmě otázkou, kdy se vám vrátí 60 tisíc korun, které vydáte navíc za dieselovou verzi, s ohledem na nižší provozní náklady, ale v úvahu je třeba brát i výraznější projev vznětového motoru s ohledem na jeho točivý moment. **ad**

MOTOR

Konstrukce:	4, DOHC, 16V
Vstřikovací zařízení:	Common Rail
Vstřikovací tlak:	x
Zdvihový objem (cm3):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0x86,0
Kompresní poměr:	16,3:1
Nejvyšší výkon (kW/min-1):	110/3600
Nejvyšší točivý moment (N.m/min-1):	350/1800-2400
Maximální rychlost /km/h):	203
Zrychlení 0-100 km/h (s):	9,6
Spotřeba (město/mimo město/kombinace litru/100 km):	7,6/5,3/6,1

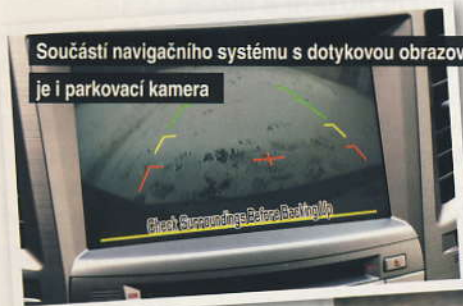
AUTO

Pětimístné čtyřdvéřové kombi s pohonem všech kol

Délka x šířka x výška (mm):	4775x1780x1535
Rozvor náprav (mm):	2750
Objem zavazadlového prostoru (l):	526-1726
Palivová nádrž (l):	65
Pohotovostní hmotnost (kg):	1557
Užitečná hmotnost (kg):	518
Hmotnost brzděného přívěsu (kg):	1700

CENA

Základní 715 000 Kč (2,0i Trend), základní testovaná verze 855 000 Kč (2,0 D Active).



Součástí navigačního systému s dotykovou obrazovkou je i parkovací kamera



Sklápění opěradla zadního sedadla je na straně v pevné bočnici

Nové Legacy Kombi vypadá nenápadně, ale zasvědčení ví, kde jsou ukryty jeho kvality



S ohledem na dlouhý rozvor je místa na zadních sedadlech opravdu dostatek

