

# Top Star



**Na vrcholu nabídky Subaru Legacy stojí verze s turbomotorem o výkonu 265 koní. Jde jen o rychlost, nebo i zábavu?**

**K**ompaktní hatchback Subaru Impreza WRX na první pohled svádí k řádně na klikatých okreskách a šotolinových cestách. Permanentní symetrická čtyřkolka a přeplňovaný boxer 2.5/195 kW jsou k tomu jako stvořené. Co když se alehle technika nastěhuje do 1,6 tuny těžkého a na pohled masitého sedanu Legacy? Navíc s pětistupňovým automatem...

Možná teď čekáte zklamaný povzdech, že takovou kombinací vznikl nezábavný dálniční sprinter. Při prvních kilometrech můžete mít ten pocit – na plyn reaguje auto trochu ospale a ani hladce řadící automat moc nespěchá. Prostě pohoda. Nasadíte svižné tempo, „súbo“ tíše pluje po asfaltu a navzdory osmnáctipalcovým kolům nepustí dovnitř moc rušivých rázů. Posádka si užívá pohodlné sedačky a gigantický prostor hlavně pro nohy vzadu. Jestli

**Tváří se neohrabaně, při jízdě ale působí lehce a hravě. Podvozek prostě nemá chybu.**

nám v interiéru vozu za milion něco nevoní, pak jsou to tvrdé plasty a celkově lacinější dojem, především proti soupeřům z německé líhne. Nadšení nevzbudí ani komplikované ovládání multimediálního systému.

Subaru si ale řidiči kupují kvůli technickým kvalitám. A tady Legacy nezklame. Podvozek verze Sport dostal komponenty od Bilsteinu a vznikl tak klenot. Auto jako by pocitově vážilo polovinu skutečné hmotnosti. Naprosto nechápeme, jak se může tenhle kolos tak ladně zakusovat do zatáček. Trakce čtyřkolky je maximální a na výjezdu už lze z plných plíc přikládat pod kotel. Jak se dočtete v rámečku, Legacy nabízí tři

jízdní režimy. Nejostřejší Sport Sharp dává náplno vyniknout kvalitám podvozku. Ten je komfortní, a přitom tolik agilní, že to až hlava nebere.

A překvapivě dobře v tomto módu stihá i automat tradiční konstrukce s hydrodynamickým měničem. Moc jsme nevyužívali ani páčky pod volantem, prostě jsme řazení nechali mimo sebe. Převodovky některých konkurentů pracují rychleji, jízda se subaru je přesto svižná a zábavná. A pochopitelně něco stojí. Čekali jsme ale vyšší účet než výsledných 14 litrů. Nejlépe se nám podařilo cestovat za 8,5 l/100 km, týdenní průměr při častém střídání stylu činil solidních 10,5 litru.

## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Plochý zážehový čtyřválec uložený vpředu podélně. Zdvihový objem **2457 cm<sup>3</sup>**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **195 kW** při 5600 ot./min, točivý moment **350 N.m** při 2400-5200 ot./min. Stálý pohon všech kol. Pětistupňová samočinná převodovka. Nejvyšší rychlost **245 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **6,2 s**. Emise CO<sub>2</sub> 250 g/km. Spotřeba město/mimo město 14,9/8,1 l/100 km.

**Kombinovaná spotřeba 10,6 l/100 km**

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2750 mm**. Délka x šířka x výška **4730 x 1780 x 1505 mm**. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1542/528 kg. Objem palivové nádrže 65 l. Pneumatiky 225/45 R18.

**Objem kufru 486 l**

### ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky/100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na nepropovězení karoserie.

**Základní cena 1 070 000 Kč**

### KONKURENTI

|                                  |              |
|----------------------------------|--------------|
| Alfa Romeo 159 3.2/191 kW        | 1 040 000 Kč |
| Audi A4 3.2 FSI/195 kW           | 1 162 800 Kč |
| BMW 330i xDrive/200 kW           | 1 202 708 Kč |
| Honda Legend 3.7/217 kW          | 1 359 000 Kč |
| Mercedes-Benz C 350/200 kW       | 1 238 400 Kč |
| Opel Insignia 2.8/191 kW         | 878 200 Kč   |
| Škoda Superb 3.6 FSI/191 kW      | 932 900 Kč   |
| Volkswagen Passat 3.2 FSI/184 kW | 945 500 Kč   |

### HODNOCENÍ

- jízdní vlastnosti a trakce
- síla motoru
- prostorný interiér
- ⊖ velikost a přístupnost kufru
- ⊖ lacinější materiály v interiéru

**Výsledná známka 1,50**

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



**Zvuk je dost civilní, sportovněji se motor projevuje až ve vyšších otáčkách**

## Tři příchutě

Ovladač SI-Drive má celé auto pod palcem – mění charakteristiku motoru a převodovky. V režimu Intelligent je Legacy rychlé, ale nijak zábavné. Volili jsme jej při běžných přesunech a šetřili benzin. Sportovní program jsme využívali při předjíždění. Změna chování proběhne bleskově a citelně, subaru je rázem mnohem živelnější. Sport Sharp jde dál. Po jeho výběru auto ujíždí pod rukama a začíná dělat radost.



**Přístrojová deska z tvrdých plastů nevypadá moc luxusně, je však funkční. Automat neřadí nejrychleji, přesto slušně zvládá i sportovní jízdu. Pomoci si můžete páčkami pod volantem.**



**Objem 486 l není špatný, větší věci ale neprojdou malým otvorem**



**Standardně dodávané kožené sedačky jsou pohodlné a v zatáčkách slušně podrží tělo. Vzadu najdete moře místa.**