



➔ MOTOR, PODVOZEK  
➔ CENA

NECHCETE Z NĚJAKÉHO DŮVODU IMPREZU WRX? ZDÁ SE VÁM MALÁ, NE-MUSÍTE HATCHBACKY, NEBO PROSTĚ MÁTE RADĚJI VĚTŠÍ PORCI LUXUSU? ALE NAOPAK CHCETE ZAŽÍVAT TU MOCNOU SÍLU PŘEPLŇOVANÉHO BOXERU A HLAVNĚ CHCETE SUBARU?

## TURBO EXPRES

back jste se už na stránkách Motorsport Magazínu dočetli, proto je tentokrát vynecháme a na design páté generace si udělejte názor sami podle fotek. Nezapomenu jen podotknout, že aktuálnímu Legacy mimořádně sluší uprostřed přední kapoty vystouplý vstup chladičového vzduchu pro mezichladič stlačeného vzduchu umístěný na plochu nad motorem (vzrušující je i pohled přes něj z místa řidiče...). Atmosférické modely jsou o něj pochopitelně ochuzené. Celkově se design vydal o kousek jiným směrem, než byli zákazníci dosud zvyklí, a působí hodně „japonsky“. Nutno poznamenat, že v realu vy-

padá auto o dost lépe než někdy na fotkách. Legacy představuje příspěvek Subaru do střední třídy a podle toho plní očekávání jak prostorem, tak i výbavou. Tu si podle logiky japonských značek sice nemůžete postavit na míru, ale do čtyř stupňů by se měly vejít požadavky i náročného zákazníka. Jednotlivé úrovně rozebírat nebudeme, našim testem prošlo vrcholné Legacy 2,5 GT Sport, kde je v základu už prakticky vše: od HID světlometů přes kožený interiér, karbonové doplňky čalounění, bezklíčkový přístup, DVD navigaci s dotykovým displejem a parkovací kamerou až po SI-Drive nebo spor-

➔ Potom je ideální volbou Legacy GT s turboboxerem o objemu 2,5 litru, který vám při výkonu 265 koní přinese velmi příjemné zážitky porovnatelné s Imprezou WRX, ultimátní STI je přeci jen ještě trochu jinde. Bohužel tenhle motor právě letos dozpívá svou labutí píseň, když jeho kariéru nekompromisně ukončila platnost emisního předpisu Euro IV... Máte tak jednu z posledních možností koupit si Legacy s tímhle zajímavým agregátem. O změnách v poslední generaci Legacy/Out-



» Řadit lze i páčkami pod volantem



## SUBARU LEGACY 2,5 GT

<b>Motor</b> přeplňovaný zážehový čtyřválec, DOHC/4	
<b>Zdvihový objem</b>	2457 cm <sup>3</sup>
<b>Vrtání x zdvih</b>	99,5x79 mm
<b>Kompresní poměr</b>	8,4:1
<b>Max. výkon</b>	265 k (195 kW)/5600 ot./min.
<b>Max. točivý moment</b>	350 Nm/2400-5200 ot./min.
<b>Převodovka</b>	5stupňová automatická
<b>Nápravy vpředu/vzadu</b>	McPherson/lichoběžníková
<b>Brzdy vpředu/vzadu</b>	ventilované kotouče
<b>Pneumatiky</b>	225/45R18
<b>Délka x šířka x výška</b>	4775x1780x1535 mm
<b>Rozvor</b>	2750 mm
<b>Provozní hmotnost</b>	1661-1677 kg
<b>Nádrž</b>	65 l
<b>Zavazadlový prostor</b>	486 l
<b>Maximální rychlost</b>	245 km/h
<b>Zrychlení 0-100 km/h</b>	6,3 s
<b>Kombinovaná spotřeba</b>	10,6 l/100 km
<b>CENA</b>	<b>OD 1 080 000 Kč</b>

vence pod volantem. Nicméně zpracování toho moc nevytknete, lehce uvolněně působila jen hlavice voliče automatu, pro kterou by se jistě našel vhodnější materiál. Tradiční bolesti jsou tu zase pro Evropana kratší sedáky, pro Sport by mohlo být výraznější i boční vedení. Legacy přináší velmi příjemný prostor cestujícím na zadních místech (tady se odráží prodloužení rozestupu mezi předními a zadními sedadly aktuální generace o citelných 62 mm. Nezanedbatelný rozdíl je i ve velikosti kufru, který díky navýšení objemu o 53 litrů dosahuje solidních 486 litrů. I když škarohlídové podotknou, že díky uspořádání sedanu ne ideálně přístupných.

### IMPREZU VÁHOU NEDOŽENE

Legacy 2,5 GT Sport je dostupné pouze s pětistupňovým automatem, a jak už bylo řečeno, zanedlouho zmizí z nabídky evropského importu úplně. I když kombinace silného turbomotoru s manuální skříní by byla pro sportovní účely



» Parkovací brzda je elektrická



» SI-Drive umí šetřit palivo



» S Legacy GT zažijete velmi dynamické svezení

tovní doplňky karoserie. Odpovídá tomu i cena vozu, která činí 1 080 000 Kč.

### VÍC CENTIMETRŮ I LITRŮ

Model Legacy po nastoupení posádku obklopi někdy až nesourodě působící směsicí umírněných křivek doplněných hranatými tvary tlačítek na volantu a středovém panelu, ostře řezané jsou i páčky sek-

určitě vhodnější, tak ani s automatem nepřicházíte o zajímavé zážitky. Za vše mluví zrychlení 0-100 km/h za 6,3 s. Velmi pružný přeplňovaný čtyřválec s automatem dobře spolupracuje, i když v případě automatického pětikvátu nejde o bůh-

vjákou novinku, tak tahle převodovka netrpí na dlouhé prodlevy při řazení. Pět rychlostí pak dokáže bez problémů pokrýt použitelné pásmo motoru, i když to s ohledem na velmi plochou křivku točivého momentu (350 newtonmetrů je dostupných v pásmu 2400–5200 ot./min.) není velký problém. V sekvenčním režimu je pak zábava ještě dokonalejší, pokud kulatým ovladačem SI-Drive navolíte režimy Sport nebo Sport # (Sport Sharp), změní se nejen rychlost řazení, ale i reakční doba škrticí klapky. Naopak při režimu I – Intelligent zase není problém udržet na uzdě spotřebu a třeba si s Legacy i zacestovat. Velkým plusem verze Sport je podvozek vybavený tlumiči Bilstein. Jejich specialitou je opačný způsob uložení na přední nápravě McPherson. Naladění na sportovní notu je u tak velkého auta až nečekané a Legacy s ním zvládá bez nežádoucích náklonů i svižnou jízdu pokroucenými úseky. Svým dílem k při-





# TEST

Subaru Legacy 2,5 GT

» Text a foto: Dan Pejzl

» Rovné boční plochy dělají Legacy mohutnější než opravdu je




» Násos na kapotě zrychluje vyznavačům Subaru tep



lehnout se na brzdovou soustavu, která tady pracuje velmi efektivně a nezaostává za výkonností motoru.

jemnému ovládní přispívají i 18palcová kola nazutá do 225milimetrových pneumatik. Daň z velikosti auta platíte jenom ve chvíli, kdy se začne projevovat poměrně vysoká hmotnost (ko-

lem 1 600 kg), a právě v tu chvíli si uvědomíte, že nejedete s lehoučkou Imprezou, kde dostáváte do volantu přeci jen větší porci informací... Ale ani v takových situacích není problém spo-

Fanoušci značky s šesti hvězdami ve znaku určitě zapláčou nad ztrátou modelu GT, legislativa zasazuje radosti z jízdy další citelnou ránu... 

tisk \* zpracování grafických předloh \* příprava tiskových podkladů \* knižní distribuce

**S N Á M I U K Á Ž E T E K O N K U R E N C I Z Á D A**  
VRJ, Petřínská 10, 150 00 Praha 5 – Malá Strana, telefon + fax: 222 252 556 / mobil: 603 440 722, e-mail: agprint.praha@tiscali.cz, ičo: 125 05 331

NAKLADATEL STYL  
**VRJ**

MOTOR-SPORT-MAGAZIN

>>> MOTOR-SPORT-MAGAZIN <<<