

**SUBARU LEGACY
2.5 GT SPORT 5AT**

 město/mimo město/kombinace
km/h 14,9/8,1/10,6 0–100
245 1/100 km **6,2**
ROZMĚRY

Délka (mm): 4730

Šířka (mm): 1780

Výška (mm): 1505

Rozvor náprav (mm): 2750

Rozchod vpředu (mm): 1530

Rozchod vzadu (mm): 1535

Zavazadlový prostor (l): 486

Palivová nádrž (l): 65

HMOTNOSTI

Pohotovostní (kg): 1617

Užitečná (kg): 453

Celková (kg): 2070

Výkonová hmotnost (kg/kW): 8,3

Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 1800

Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 750

MOTOR

Přepř. zážeh. čtyřválec: 16V, DOHC

 Zdvihový objem (cm³): 2457

Kompresní poměr: 8,4:1

Vrtání x zdvih (mm): 99,5x79,0

Maximální výkon (kW): 195

 Při otáčkách (min⁻¹): 5600

Točivý moment (N.m): 350

 Při otáčkách (min⁻¹): 2400–5200

Specifický výkon (kW/l): 79,4

Emisní norma: Euro4

 Emise (CO₂, g/km): 250

PROVOZ

Poháněná kola: všechna čtyři (AWD)

Převodovka: pětistupňový automat

Maximální rychlost (km/h): 245

Zrychlení 0–100 km/h (s): 6,2

Průměr otáčení (m): 11,0

CENA

Zákl. model 2.0 Trend (Kč): 680 000

Test. model 2.5 GT 5AT (Kč): 1 070 000

Test. model s příplatky (Kč): 1 070 000

HODNOCENÍ

Jízdní vlastnosti: 4/5

Motor a převodovka: 3/5

Výrobní zpracování: 4/5

Prostor a pohodlí: 5/5

Cena a výbava: 4/5

PLUS reprezentativní design, prostorná kabina, cestovní komfort, přehledná palubní deska, výbava, motor, dobré jízdní vlastnosti

MINUS automatická převodovka, některé tvrdé plasty v kabině


Pátá generace Subaru Legacy posunula tenhle sedan do výšin dosud nepoznaných. Zdá se, že vzpomíná na své začátky v leteckém průmyslu. **Nebo snad plánuje z nebeských výšek zaútočit na trůn střední třídy?**

Aspirant



▲ Design lze označit za reprezentativní a nadčasový. Verzi GT poznáte podle dvou koncovek výfuku.

NEJVĚŠÍ SOUPEŘI
AUDI A4 3.2 FSI QUATTRO

 Výkon: 195 kW
 Rychlost: 250 km/h
 Zrychlení: 6,2 s
 Spotřeba: 9,2 l
 Cena: od 1 106 500 Kč

VW PASSAT 3.2 FSI 4MOTION

 Výkon: 184 kW
 Rychlost: 246 km/h
 Zrychlení: 6,9 s
 Spotřeba: 9,8 l
 Cena: od 945 500 Kč

ALFA ROMEO 159 3.2 JTS Q4

 Výkon: 191 kW
 Rychlost: 244 km/h
 Zrychlení: 7,2 s
 Spotřeba: 12,1 l
 Cena: od 1 040 000 Kč



Tento automobil s více než dvacetiletou historií vstoupil na konci minulého roku na český trh již ve své páté edici. Ta jako mávnutím kouzelného proutku zbořila veškeré mýty o tomto modelu. Nenávratně pryč jsou předsudky o duši ambiciózního sportovce. Legacy páté generace se totiž proměnilo v komfortního polykače nekonečných kilometrů. V redakci však značku Subaru stále vnímáme jako sportovní, ostatně jako většina jejich příznivců, proto zkusíme i v komfortnějším provedení najít kousek toho ambiciózního sportovce. I z toho důvodu jsme tentokrát nesáhli po nejoblíbenější verzi 2.0D, nýbrž po vrcholné specifikaci 2.5 GT Sport.

JAK VYPADÁ

Navenek působí Legacy majestátním dojmem, vnější kabát lze označit za nadčasový. Rozhodně se neřadí po bok „módních výstřelků“, které se za půl roku okoukají. Vpředu zaujmou ostře řezané světlomety a především zbrusu nová maska chladiče s výraznou chromovanou lištou ve tvaru křídel, která jsou odkazem na leteckou minulost značky. Na konzervativnější zádi poutají pozornost mohutná koncová světla a v případě testované verze i dvojice koncovek výfuku.

SEDÍME UVNITŘ

První, čeho jsme si všimli v interiéru, je moderněji pojatá palubní deska. Sice stále působí strošim dojmem, ale ve srovnání s minulou generací se jedná o veliký pokrok. Její nejsilnější stránkou jsou přehlednost a výborná ergonomie. Středové konzole dominuje centrální dotykový displej, který ve většině případů slouží jako navigace. Samotný systém není špatný, rychlost procesů je velmi vysoká, ale ta grafika... Naopak velkou poklonu musíme vyseknout audiosystému s prostorovým ozvučením a deseti reproduktory.

Příjemné překvapení na nás čekalo na zadním sedadle. Za prostor pro nohy by se nemusely stydět ani vozy o kategorii výš (rozvor 2750 mm). Mezi modely střední třídy se s Legacy v tomto směru může měřit pouze Superb. Za velmi dobrý lze označit i komfort příjemně tužších sedadel. Co se prostoru pro zavazadla týká, pro ně je připraveno dostatečných 486 litrů.

NA CO SÁZÍ

Srdcem vozu je plochý zážehový čtyřválec 2.5 DOHC (uložen prostřednic-

tím kolébkového rámu) s protiběžnými písty a maximálním výkonem 195 kW. Jako řidiče nás však více potěšil točivý moment v nízkých a středních otáčkách, maximum 350 N.m je k dispozici v rozmezí 2400–5200 min⁻¹. Potěšitelné je, že o sobě dává znát i nad hranicí 4500 min⁻¹, kde další energii do žil vlévá turbodmychadlo umístěné hned za výfukovým potrubím. Sladkou tečku obstarává sametový zvuk motoru, ostatně jak je u jednotek Boxer zvykem. Velmi svižné tempo umožňuje systém SI-Drive, který mění charakteristiku řídící jednotky v závislosti na zvoleném programu – Intelligent, Sport a Sport sharp.

Hmotnost vozu je 1617 kg, ale víc než to tlumí veliký výkon pětistupňová automatická převodovka. Její rychlost nelze označit za nejvyšší, dokonce ani v manuálním režimu. Samotný chod je však dokonale hladký. Samozřejmostí je stálý pohon všech kol AWD, celé spektrum elektronických asistentů, kompletní škála bezpečnostní výbavy, přední náprava typu McPherson a zadní dvojité lichoběžníky s nízkou zástavbovou výškou.

JAK JEZDÍ

Jak jsme již předeslali na samém začátku textu, Legacy se změnilo k nepoznání. Zcela jiné jsou i jízdní vlastnosti. Ty se ze sportovního naladění posunuly směrem k bezpečnosti (v zatáčkách se více naklání) a komfortu (spolehlivě absorbuje prakticky veškeré nerovnosti). Přesto se i s pátou generací dá svést pěkně od podlahy. Zůstal totiž zmíněný symetrický pohon všech kol a nízká položené těžiště. Za volantem máte pocit stoprocentní kontroly, a to díky přesnému a dostatečně strměmu hřebenovému řízení s hydraulickým posilovačem, který se stará o velmi dobrou zpětnou vazbu od 18palcových kol s pneumatikami 225/45. Spotřeba paliva v případě testované motorizace stojí na vedlejší koleji. Přesto ji zmíníme. Týdenní test vykázal průměr 11,2 litru. V režimu Sport sharp však počítejte s hodnotami přes dvacet litrů.

CO MY NA TO

Je téměř jisté, že špičkové provedení Legacy na našich silnicích příliš potkávat nebudeme. Cena přes milion korun, byť je vůz hodně nadstandardně vybaven, řadu zájemců odradí. Ti raději zvolí zážehový nebo vznětový dvoulitr za mimořádně lákavou částku. Kdo ale přece sáhne po testovaném exempláři, ten rozhodně nedělá krok mimo. V redakci totiž tohle Legacy vidíme jako žhavého kandidáta na přední příčky střední třídy.



▲ Kvalitně odvedená práce. Deska je přehledná, nevadí ani tvrdé plasty.



▲ Sametový zvuk Boxeru nás dostal.



▲ Délka zavazadelníku je 1020 mm, šířka min. 1085 mm.



▲ Prostor pro nohy na zadním sedadle je obrovský.



▲ Mechanismus víka ukazuje na poctivou práci. Podobný systém u jiných aut nenajdeme.