



SUBARU LEGACY

Krok do neznáma

Tohle Subaru má novou automatickou převodovku, která šetří benzín.

Richard Herbich překonává počáteční nedůvěru a sedá za volant.

JAK MÁ VYPADAT SPRÁVNĚ Subaru? Benzínový boxer pod kapotou? Máme. Stálý pohon všech kol? Taky. Poctivá manuální převodovka? No... Tohle auto Subaru vlastně postavilo, protože muselo. Jde samozřejmě o ty pitomé emise, konkrétněji o průměr všech modelů dané automobilky. Takže Legacy s dvouapůllitrovým čtyřválcem a převodovkou CVT má nižší emise i spotřebu než základní dvoulitr s manuálním šestikvalem. Ale nemyslete si, že by Subaru kvůli eko-buzeraci ze strany Evropské unie zapomnělo, jak se staví pořádná auta, to ani omylem. Převodovka v Legacy má plynulý převod a také jedno prvenství

– místo řemenu má řetěz, takže může účinněji přenášet výkon na kola. Při normální jízdě funguje tak, jak byste od CVT čekali – motor se drží v první třetině otáčkoměru a na přidání plynu reaguje dost vlažně. Ideální pro klidné ježdění bez hluku, vibrací a dalších faktorů, které vás mohou obtěžovat. Řízení je i přes elektrický posilovač docela hravé, Legacy můžete s důvěrou prohánět zatáčkami a užívat si jeho fantastickou mechanickou přilnavost. Dostat se na vyšší rychlost sice kvůli CVT nějakou chvíli trvá, ale ne že by na auto skoro 170koňový motor nestačil, tato převodovka prostě není stavěna na jízdu, kterou byste od Subaru čekali. Až na jednu

výjimku. Na sněhu nebo jiném podobně kluzkém povrchu můžete těžit z faktu, že se motor bez nutnosti řazení pořád drží v otáčkách – táhlé drifty v závějích Legacy zvládá levou zadní. Tedy alespoň si to myslím. Tohle auto není žádný drobeček, uvnitř najdete spoustu místa na předních i zadních sedačkách – za vysokého řidiče si bez problému sedne ještě vyšší asažér. Kvalita interiéru sice není silná stránka Subaru, ale to, co najdete okolo sebe, není žádný průšvih. Plasty jsou na omak trochu laciné, ale po stránce ergonomie není Legacy co vytknout. Rozhodně si připlaťte za příjemnou navigaci s dotykovou obrazovkou a ozvučením Dolby Pro Logic – mít v takto velkém autě jen obyčejné rádio by byl hřích. S Legacy dostanete za rozumné peníze obrovskou hodnotu – podívejte se, kolik stojí třeba BMW řady 5 s pohonem všech kol nebo jiná podobně velká konkurence. Tohle auto není archetypální Subaru, ale i s novou převodovkou funguje tak, jak byste od této značky čekali. Velmi dobře. □



Tohle je jedno z nejlepších CVT na trhu



Legacy je v reálu obří kus železa.

HODNOCENÍ TOPGEARU

Legacy 2,5i Linea-tronic

Vedlík: Atypické Subaru pro klidnější řidiče. Není moc rychlé, ale za své peníze dostanete poctivý kus auta.

Cena: 830 000 Kč

Výkon: 0–100 km/h za 10,3 s, max. 210 km/h, 8,0 l/100 km

Technika: čtyřválec, 2457 cm³, pohon všech kol, 167 koní, 229 Nm, 1534 kg, emise CO₂ 185 g/km

12/20