

KLÍNOVÝ ŘETĚZ

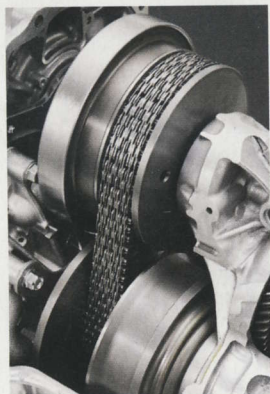
Subaru vrazilo převodovkou CVT klín mezi automaty a DSG. Její ocelový řetěz servíruje výkon a točivý moment jako na běžícím pásu.

Zatímco ostatní výrobci buď setravávají u klasických automatů, nebo stále více sahají po dvouspojkových převodovkách, Subaru sází na tu s plynulým převodem.

Japoncům se jejím lineartronicem podařilo potlačit nectnosti CVT a ten svým projevem silně připomíná klasické samočinné skříně. Je to částečně i tím, že při rozjezdech využívá hydrodynamický měnič, díky čemuž je akcelerace velmi plynulá. Pochvalu zaslouží i za fakt, že převodovka zbytečně brzy neřadí „nahoru“ a dynamika jízdy tak netrpí. Zejména v manuálním režimu, kdy je prostřednictvím páček pod volantem k dispozici šest přednastavených převodových poměrů, je reakce bezprostřední.

Zatímco v případě outbacku si lze zvolit u motoru 2,5 l/123 kW alternativně i manuální šestistupňovou převodovku, u sedanu se dodává výhradně v kombinaci s bezestupňovou. Pro přímé srovnání CVT a manuálního řazení tak nejlépe poslouží hodnoty outbacku – verze s CVT je při zrychlení 0–100 km/h jen o 0,8 s pomalejší (10,4 s) a má o 0,2 l nižší průměrnou spotřebu (8,4 l). V případě

sedanu s lineartronicem Subaru uvádí dokonce průměr 8 l/100 km. Tomu se ale přiblížíte jen při velmi klidné jízdě mimo město, kde velký rozsah převodů účinně pomáhá snižovat otáčky motoru. Při 130 km/h čtyřválec točí jen necelých 2300 otáček. Pokud mu ale prostřednictvím sekvenčního řazení nasadíte ostruhy, dokáže se velmi rychle dostat až k šestitisícové hranici. Při popojíždění po městě si již toto spojení běžně „řekne“ o 10 l/100 km. Vzhledem k objemu motoru a poskytované dynamice je to ale velmi slušný výsledek.



Řetěz zajišťuje oproti řemenu vyšší účinnost a menší tření.

U outbacku se za CVT připlácí 60 000 Kč, v případě sedanu, jak již bylo řečeno, však není na výběr. CVT ale lze pro změnu zkombinovat i se slabším dvoulitrem se 110 kW, který je ale jen o 10 000 Kč levnější.

Sedan mezigeneračně poskytuje uvnitř mnohem více prostoru, a to zejména na zadních sedadlech. Na silnici je legacy agilní, přičemž sportovní pocit umocňuje strmé řízení. Suverenitu mu dodává jak stálý pohon všech kol, tak i nízko položené těžiště.

Text: Vladimír Löbl
Foto: Jan Dvořáček

auto motor sport HODNOCENÍ



■ V samočinném režimu plynulá změna převodů, v manuálním módu rychlé řazení, prostorný interiér, dobrá trakce, jisté jízdní vlastnosti, pružný a dobře odhlučněný motor.

■ Ovládání palubního počítače tyčkou v přístrojovém štítu, ovládání ruční brzd.

Karoserie

Délka x šířka x výška 4730 x 1780 x 1505 mm, rozvor 2750 mm, provozní/celková hmotnost 1571/2020 kg. Zavazadlový prostor 0,449 m³, objem palivové nádrže 65 l.

Podvozek

Vpředu vzpěry McPherson, vzadu dvojité lichoběžníky, brzdy kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením. Standardní pneumatiky 215/50 R 17. Pohon všech kol, převodovka CVT.

Motor

Zážehový čtyřválec, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 2457 cm³, nejvyšší výkon 123 kW (167 k) při 5600/min, točivý moment 229 Nm při 4000/min.

Jízdní výkony

0–100 km/h	10,3 s
Nejvyšší rychlost	210 km/h
Spotřeba paliva	11,0/6,2/8,0 l/100 km

Cena

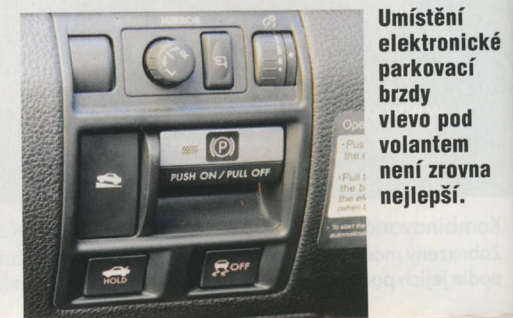
Legacy sedan 2.5 Active Lineartronic	830 000 Kč
Testovaný vůz	830 000 Kč



Volicí páka působí jako stylový doplněk. Řazení páčkami pod volantem je rychlé.



Na displeji v přístrojovém štítu řidič vidí, který stupeň má právě zařazený.



Umístění elektronické parkovací brzd vlevo pod volantem není zrovna nejlepší.

