



Masivní Legacy se svoje rozměry nesnaží nijak maskovat. Interiér nevypadá tak honosně jako u některých konkurentů, zato působí bytelně.

Foto Subaru

Stále vlastní cestou. Auto pro chalupáře

Subaru Legacy vyrostlo. Tentokrát je nebývale mohutné, což dává okatě najevo. Hlavní hodnoty značky se ale naštěstí nezměnily. Navíc se tenhle svérázný Japonec překvapivě dobře hodí do českého prostředí.

JAN STACHA

Češi jsou národ stěhovavý, což souvisí s jedním zdejším fenoménem: chalupářstvím. Právě chalupářům, přemísťujícím své haraburdí z domova na chalupy a zpět, by se mohla líbit již pátá generace Subaru Legacy ve

Přitom tohle auto má poctivý pohon všech kol, ubírající prostor pod kufrem. Je to přece Subaru se svými typickými vlastnostmi. K nim patří i plochý motor „boxer“ s nízkým těžištěm nebo těžko popsatelný dojem robustnosti. A také poměrně konzervativní interiér – třeba palubní deska z tvrdých plastů nebo ovládání počítače kolíkem u přístrojové kapličky

vozu, vyniká kultivovaností i pružností, navíc se rád nechá vytáčet. Připomíná spíš benzinové motory – také díky příjemně bručivému zvuku, pro motory Subaru tak typickému. A ač tento „boxer“ stále pohání všechna kola velkého auta, stačí mu přiděl kolem pěti nebo šesti litrů na 100 kilometrů a ve městě jen o litr víc.

TECHNICKÉ PARAMETRY

Rozměry	4775x1535x1780 mm
Zavazadlový prostor	526 l
Hmotnost	1631 kg
Motor	4válec turbodiesel, 2,0 l
Výkon	110 kW (150 k)/3600 min ⁻¹
Toč. moment	350 N.m/1800 min ⁻¹

Stále vlastní cestou.

Auto pro chalupáře

Subaru Legacy vyrostlo. Tentokrát je nebývale mohutné, což dává okatě najevo. Hlavní hodnoty značky se ale naštěstí nezměnily. Navíc se tenhle svérázný Japonec překvapivě dobře hodí do českého prostředí.

JAN STACHA

Češi jsou národ stěhovavý, což souvisí s jedním zdejším fenoménem: chalupářstvím. Právě chalupářům, přemísťujícím své haraburdí z domova na chalupy a zpět, by se mohla líbit již pátá generace Subaru Legacy ve verzi kombi.

Nyní je z něj velké auto. Ve všech třech hlavních rozměrech se praktičtější verze Legacy zvětšila minimálně o pět centimetrů, rozvor vzrostl dokonce o celých 8 cm. A uvnitř je to znát. Takový nadbytek prostoru v kabině nabízí jen Škoda Superb.

Velikostí kufru se Subaru škodovce nevyrovná, zato je možná praktičtější. Když zatáhnete za páčku na zadních sedadlech nebo po straně kufru, příslušné opěradlo samo přepadne na sedák a vytvoří menší „letišť“ nerušené žádným schodem, na kterém se průměrně velcí Homo sapiens i nouzově vyspí.

Přitom tohle auto má poctivý pohon všech kol, ubírající prostor pod kufrem. Je to přece Subaru se svými typickými vlastnostmi. K nim patří i plochý motor „boxer“ s nízkým těžištěm nebo těžko popsatelný dojem robustnosti. A také poměrně konzervativní interiér – třeba palubní deska z tvrdých plastů nebo ovládání počítače kolíkem u přístrojové kapličky se dnes ve střední třídě už moc nevidí. Ale o to v Subaru nikdy nešlo. Tady je důležitá fortelnost.

Na čtyřkolku velmi úsporný vůz

Nízké těžiště plochého motoru a permanentní pohon všech kol dovolily konstruktérům naladit podvozek velmi měkce. Legacy dokáže být komfortní i na rozbitých českých cestách, aniž by mělo problémy se stabilitou. V rychle projížděných zatáčkách se dramaticky nakloní, ale jeho limity jsou mnohem dál, zvláště když jedete zatáčku „pod plynem“.

Jediný plochý turbodiesel na světě, známý již z minulé generace

vozu, vyniká kultivovaností i pružností, navíc se rád nechává vytáčet. Připomíná spíš benzinové motory – také díky příjemně bručivému zvuku, pro motory Subaru tak typickému. A ač tento „boxer“ stále pohání všechna kola velkého auta, stačí mu přidělit kolem pěti nebo šesti litrů na 100 kilometrů a ve městě jen o litr víc.

Kvalitní techniku je třeba zaplatit, ale vyšší pořizovací cena se vyrovná podobně vybaveným konkurentům, kterých je málo. Vůz má již v nejlevnějším provedení velmi štedrou výbavu.

Subaru Legacy je dnes tak trochu unikát. Poctivé auto schopné uspokojit i náročnější řidiče, stavěné na dlouhý život v náročných podmínkách. A ještě poznámka k již zmíněnému chalupářství: kolem naší chalupy vysoko v Krkonoších místní skoro v ničem jiném než v Subaru různých ročníků nejezdí. Vlastně je zvláštní, že takové auto nevyrobějí Švédci, ale Japonci.

TECHNICKÉ PARAMETRY

Rozměry	4775x1535x1780 mm
Zavazadlový prostor	526 l
Hmotnost	1631 kg
Motor	4válec turbodiesel, 2,0 l
Výkon	110 kW (150 k)/3600 min ⁻¹
Toč. moment	350 N.m/1800 min ⁻¹

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Zrychlení 0-100 km/h	9,6 s
Nejvyšší rychlost	203 km/h
Komb. spotřeba	6,1 l/100 km

Cena	855 000 Kč
-------------	------------

HODNOCENÍ

Za volantem	★★★★★
Rodina	★★★★★
Cena	★★★★★

Uspěje rychlou elektrifikaci



Hybridní Porsche 918. Sériové výroby se dočká do dvou let. Foto Porsche

značka již prodává a příští rok se jeho pohonné ústrojí objeví také ve velkém liftbacku Panamera.

Hybrid ale míří i na okruhy. Plně funkční prototyp závodního speciálu 911 GT3 R Hybrid již prověřil své schopnosti ve vytrvalostním závodu 24 hodin Nürburgring i v rukách hrstky vybraných motoristických novinářů, kteří se ve svých článcích rozplývali nad jeho rychlostí. Vůz kombinuje benzinový šestiválec o výkonu 480 koní tradičně pohánějící zadní kola, na přední přenáší svoji sílu dvojice elektromotorů, z nichž každý přidává 60 kW/82 koní. Elektromotory jsou napájeny energií rekuperovanou z brzdění, takže čím tvrději se při jízdě s GT3 R Hybrid brzdí, tím je pak rychlejší.

I to by však měl být jen začátek. Porsche právě testuje tři prototypy plně elektrických roadsterů Boxster, na nichž zkouší životaschopnost této koncepce pohonu, závislou i na praktických věcech jako dostatečné infrastruktury, nutné pro větší rozšíření elektromobilů. Jen pošetilec by totiž investoval do elektrického auta, které nebude mít možnost nabít, až bude potřebovat.

Navíc si značka jako Porsche zkrátka nemůže dovolit vypustit do prodeje auto, které nebude dost dobré. Prezident a předseda představenstva značky Michael Macht to shrnul takto: „V budoucnu budeme určitě nabízet elektrické sportovní auto. Ale jen takové, které nabídne kvalitu typické pro Porsche.“